



Diplomarbeit

Fokus Brigittenau

Entwicklungsstrategien für den Norden des Zwanzigsten Wiener Gemeindebezirks

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs - Architektur 066 443

unter der Leitung von

Univ. Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuven

E 280 Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich Örtliche Raumplanung (IFOER)

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung von

Stefan Mayr
Matr.Nr. 00725014
Kernstraße 1a/2
1120 Wien

Fabian Müller
Matr.Nr. 00725827
Friedmannngasse 38-40/1/22
1160 Wien

Wien, am _____

Unser besonderer Dank gilt

Univ. Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Scheuven -
für die ausgezeichnete Betreuung

unseren Familien -
für unablässige Unterstützung und die Ermöglichung der Ausbildung

Kommilitonen und Wegbegleitern -
für langjährige Freundschaften und unzählige Gespräche

Abstract

Die Wiener Stadtentwicklung ist derzeit von mehr oder weniger autarken Einzelprojekten geprägt, welche, nicht zuletzt aufgrund von Verwertungsinteressen der Immobilienwirtschaft, allzu oft als Stadt in der Stadt fungieren sollen. Ebenso versuchen Planer verstärkt suburbane und urbane Qualitäten, selbst in innerstädtischen Lagen, zu kombinieren. Die städtebaulichen Formen, die aus der Synthese dieser weitgehend unvereinbaren Ansprüche resultieren, sind jedoch, trotz hoher baulicher Dichten und teils extravaganter Nutzungskonzepte, nur selten in der Lage, tatsächlich urbane Situationen zu erzeugen. Das Resultat ist eine Abfolge wenig flexibler, schwer lesbarer Siedlungs- und Wohnanlagen, die kaum Teil eines funktionierenden städtischen Gesamtsystems werden können.

Es bedarf daher neuer Herangehensweisen um städtebauliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Entstehung hochwertiger Stadträume zulassen. Über die großflächigen Stadterweiterungsgebiete hinaus müssen auch verstreute Flächenreserven im innerstädtischen Bereich gezielt entwickelt werden. Die in der lokalen Planungspraxis noch relativ selten angewandte integrierte Stadtteilplanung ist in diesem Fall besonders zielführend. Sie vermag Strategien zu entwerfen, die Einzelentwicklungen in einen größeren räumlichen Kontext stellen und zusammenhängende, lebendige Stadtteile erzeugen. Über eine breite Beteiligung von Bürgern und Fachplanern soll der Planungsprozess zu einer flexiblen Reorganisation des Stadtgefüges und einer hohen Akzeptanz der Resultate führen.

In der Nördlichen Brigittenau, einem trotz seiner zentrumsnahen Lage wenig beachteten Quartier mit großem Entwicklungspotenzial, wird eine solche Herangehensweise angewandt und eine Entwicklungsperspektive für den Stadtteil aufgezeigt. Abgesehen von planerisch-räumlichen Lösungen werden auch Umsetzungsstrategien und Instrumente zur Qualitätssicherung angedacht. Das Ergebnis kann als Vorlage für künftige Stadtteilentwicklungen dienen.

Vienna's current urban development is heavily characterized by more or less autonomous singular building developments, aiming to function as a city within the city, a trend that is further amplified by real estate industry's commercial interests. At the same time, planning professionals increasingly strive to combine suburban and urban qualities, even in central, inner city locations. The building typologies that emerge from this attempted fusion of two rather incompatible characteristics nevertheless consistently fail to produce truly urban places, despite their high site densities and oftentimes sophisticated use concepts. On a city level, this produces a sequence of fairly inadaptably housing developments and illegible public spaces, that hardly manage to integrate into a well-working, larger urban context. Therefore, new approaches need to be developed, to provide a framework that facilitates the creation of high quality urban spaces. The focus must shift beyond the large scale urban developments, to realizing the potentials of smaller, more dispersed plots within the city. Integrated Urban Development Concepts, a planning tool that only begins to see regular use by local city governments, seem especially suitable for drafting strategies that place insular building developments into a larger spatial context and create interconnected, vibrant neighborhoods. The highly adjustable planning process requires input from different professional disciplines and the broad participation of the citizens alike and aims to not only reshape the cityscape, but also to achieve a high level of acceptance of the results by residents. The northern part of the Viennese 'Brigittenau' district, which, despite its central location and its large untapped potential for development, up until this point received little attention from city planners, is chosen for the application of this strategy. Apart from showing specific urban design solutions, the required concrete measures for their implementation and suitable instruments for quality control are proposed. The end results can serve as a reference for future urban planning developments.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde in der vorliegenden Arbeit auf die explizite Verwendung der femininen Form bei Gruppenbezeichnungen verzichtet. Alle Begriffe sind trotz grammatikalisch männlicher Schreibweise auf beide Geschlechter gleichermaßen zu beziehen.

Die vorliegende Arbeit wurde von den beiden Verfassern selbstständig und unter ausschließlicher Verwendung der angegebenen Hilfsmittel und Quellen erstellt.

Die Einleitung, Aufgabenstellung und Vision wurden, angelehnt an den in der Arbeit abgebildeten Entwicklungsprozess, gemeinsam entwickelt und bearbeitet. Die Ausarbeitung der Abschnitte Stadtteilentwicklung und Grundlagen erfolgte durch Fabian Müller, die der Strategie und der Qualitätssicherung durch Stefan Mayr.

Für alle Teile der Arbeit wurden ein durchgängiges Layout sowie ein einheitlicher grafischer Stil gewählt.

Alle Abbildungen und Bilder ohne besondere Kennzeichnung wurden von den Autoren selbst erstellt.

Inhaltsverzeichnis

7	1. Einleitung
8	1.1 Vorwort
10	1.2 Themenrelevanz
12	1.3 Methodik
15	2. Stadtteilentwicklung
16	2.1 Annäherung
19	2.2 Integrierte Planung
27	3. Aufgabenstellung
28	3.1 Untersuchungsgebiet
38	3.2 Entwicklungsdynamik im Umfeld
44	3.3 Entwicklungsabsicht
49	4. Grundlagen
52	4.1 Quartiersparadigmen
56	4.2 Historische Stadtentwicklung
60	4.3 Grundstruktur
62	4.4 Dichte
64	4.5 Bevölkerung
70	4.6 Mobilität
78	4.7 Bebauungstypologien
88	4.8 Grünraum
94	4.9 Stadträume
100	4.10 Entwicklungspotenziale
103	5. Vision Brigittenau Nord
106	5.1 Neue Hauptstraßen
109	5.2 Städtische Knotenpunkte
112	5.3 Grünes Rückgrat
115	5.4 Aktive Stadtreparatur
118	5.5 Bausteine
121	6. Strategie
124	6.1 Handlungsfelder
134	6.2 Schwerpunktgebiete
171	7. Qualitätssicherung
174	7.1 Rahmenpläne
193	8. Quellenverzeichnis
194	8.1 Endnoten
195	8.2 Literatur
196	8.3 Abbildungen



Einleitung

1.1 Vorwort

Die Frage nach den Mechanismen zur Schaffung von Stadt, anstelle der bloßen Aneinanderreihung von Gebäuden, markiert den Ausgangspunkt dieser wissenschaftlichen Arbeit. Handelt es sich bei Urbanität um einen spontan auftretenden Zustand, für den es nicht mehr bedarf als eines gewissen Mindestmaßes an Dichte? Manche aktuelle Wiener Bauprojekte scheinen unter dieser Prämisse entstanden zu sein. Oftmals begnügt man sich damit, sich an urbanen Qualitäten des Umfelds zu bedienen, ohne selbst einen nennenswerten Beitrag zu leisten. Selbst wenn in einem Stadtentwicklungsgebiet aufwendige Maßnahmen zur Forcierung von Urbanität gesetzt werden, fehlt es oftmals an den städtebaulich-strukturellen Grundbedingungen, damit sich diese entfalten kann.

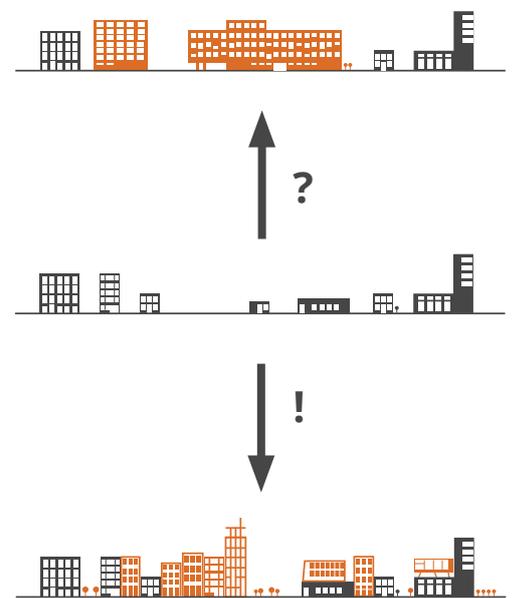
Mit dem Städtebau der Moderne, der Auflockerung der Bebauung und Funktionstrennung vorsieht, fand eine Wertverschiebung von der Herstellung stadträumlicher Qualitäten hin zur Maximierung der Qualitäten einzelner Wohneinheiten statt. Dies schlägt sich bis heute in rechtlichen Vorgaben zu Flächenwidmung und Bebauung nieder und beeinflusst das Architekturverständnis von Planern. Die ursprüngliche Idee, einen Kontrapunkt zu den oft beengten Wohnverhältnissen der Gründerzeit zu setzen, hatte gravierende Folgen für die Siedlungsstruktur der Stadt Wien, welche sich fortan vermehrt in Form standardisierter Zeilenbauten und immer neuer Experimente mit verdichtetem Flachbau ins Umland ausbreitete. Die damit geschaffenen suburbanen Qualitäten werden von einem beträchtlichen Teil der Bevölkerung durchaus nachgefragt, vermögen sie doch vermeintlich den Spagat zu bewältigen, die Vorzüge des Eigenheims im Grünen genießen zu können, ohne auf Annehmlichkeiten der Stadt verzichten zu müssen. Im Extremfall wird die Errichtung städtischer Strukturen als nicht erstrebenswert angesehen und weitestgehend vermieden.

Bedient man ausschließlich diese Bedürfnisse, entstehen strukturlose Siedlungslandschaften aus unzusammenhängenden Wohnanlagen, wie sie heute vor allem an den südlichen und östlichen Stadträndern zu finden sind. Suburbane Typologien und städtebauliche Logiken werden, in höherer baulicher Dichte als in der Vorstadt, auch in städtische Lagen transportiert. Diese stillen das in der Argumentation oft überstrapazierte Bedürfnis nach Offenheit und Durchlässigkeit, weichen dabei aber die ureigenen städtische Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen auf und erzeugen unlesbare Stadtsituationen.

Ein wesentlicher Faktor ist der Einfluss der Immobilienwirtschaft, etwa der Bauträger, welche ihre Kernaufgabe in der Schaffung von, idealerweise leistbarem, standardisiertem, planerisch einfach zu realisierendem Wohnraum sehen und deren Ansprüche die Planung neuer Quartiere oft stärker zu prägen scheinen als Überlegungen der Fachplaner. So rücken Konzepte zur Herstellung urbaner Qualitäten in Bebauungsstruktur, Nutzungsmischung, in Fragen der Verkehrserschließung oder der Grün- und Freiräume in der Praxis gegenüber den Vorstellungen der Entwickler oft in den Hintergrund.

Auf Seite der Architekten und Planer bekennt man sich zwar im Allgemeinen in hohem Maße zu den Qualitäten der Stadt, eben diese Werte gehen aber bei dem Anspruch, für jedes Projekt das Rad neu erfinden zu müssen, manchmal verloren. Die daraus resultierenden Strukturen ignorieren dabei teils grundlegende Funktionsweisen städtischer Räume und deren Eignung zur angestrebten Nutzung. Stadt definiert sich nicht über die Anhäufung mehr oder weniger aufsehenerregender Einzelobjekte, sondern bedarf eines gewissen Maßes an Kontinuität, welche Stadträume erst als solche begreifbar macht. Auch der Versuch, abgeschlossene Anlagen oder gar einzelne Gebäude mit immer mehr, eigentlich städtischen, Funktionen aufzuladen, um die oft zitierte „Stadt in der Stadt“ abzubilden, läuft dem Bemühen zur Schaffung funktionierender, vernetzter Quartiere grundlegend zuwider. Auch der Trend, Einzelobjekte oder Stadtentwicklungsgebiete mit speziellen Mottos zu vermarkten, entspringt diesem Zwang zur Einzigartigkeit. Die Summe dieser, sich von der Umgebung bewusst abgrenzender, Themenstadtteile ist kaum als Stadt wahrnehmbar.

Die oben angeführte Kritik soll Ausgangspunkt für ein Umdenken sein. Seitens Politik und Planung müssen alle vorhandenen Möglichkeiten ausgeschöpft und neue Wege gefunden werden, um Rahmenbedingungen zu schaffen, welche die Entstehung hochwertiger Stadträume zulassen. Im Zuge dieser Arbeit wird die Nördliche Brigittenau, ein innerstädtisches Quartier mit hohem Entwicklungspotenzial, als Versuchsfeld herangezogen, in dem nicht nur planerische Konzepte aufgezeigt, sondern auch Wege zu deren Umsetzung angedacht werden.



Ein Richtungsentscheid

Stadtentwicklung muss den urbanen Kontext berücksichtigen und weiterentwickeln

1.2 Themenrelevanz

Wien ist eine Stadt im Wachstum und gemeinsam mit dem Wiener Umland einer der größten Profiteure der innerösterreichischen wie auch europäischen Migrationsbewegungen. Zum ersten Mal seit rund hundert Jahren nähert sich die Einwohnerzahl wieder der Zweimillionenmarke. Damit einher gehen erwartungsgemäß eine stark gesteigerte Nachfrage nach Wohnraum und in Folge steigende Preise für ebendiesen. Die gegenwärtig favorisierte Antwort darauf ist die Errichtung zahlreicher neuer Wohnquartiere auf städtischen Konversionsflächen oder die Stadterweiterung auf der grünen Wiese. Trotz der zum Teil enormen Dimensionen dieser Entwicklungsgebiete kann der Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen durch Großprojekte nur bis zu einem gewissen Grad gedeckt werden. Der Flächenverwertungsdruck betrifft, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, schlussendlich jeden Gemeindebezirk. Zusätzlich zu den großen Stadtentwicklungsgebieten, muss das Augenmerk folglich darauf liegen, kleinere oder verstreute Flächenreserven zu aktivieren und den Bestand zu ertüchtigen. Dies muss gefördert und koordiniert werden. Die Summe zahlreicher kleiner Eingriffe trägt schließlich zu einem großen Teil dazu bei, dass in Wien auch in Zukunft leistbares Wohnen und erfolgreiches Arbeiten in urbanen Räumen möglich ist. Diese Aufgabe muss immer mit einem umfassenden Verständnis der vorhandenen Strukturen, der Anforderungen der Bewohner und des Stadtbilds passieren. Bei großen Stadtentwicklungsprojekten ist es einfacher, im Gesamtkonzept Planungen zum öffentlichen Raum einfließen zu lassen. Je kleiner das Volumen eines Bauvorhabens, desto geringer sind diese Eingriffsmöglichkeiten und es fehlen oft der Wille und der Anreiz positive Veränderungen im umliegenden Stadtraum vorzunehmen. Nicht zuletzt deswegen bedarf es somit der planerischen Einflussnahme und Steuerung im Betrachtungsrahmen des ganzen Stadtteils.

Wien als ehemals schrumpfende Stadt sieht sich mit neuen Herausforderungen an die Stadtplanung konfrontiert, die sich durch eine wachsende Bevölkerung ergeben. Allem voran stellt sich die Frage, wie strategisch und planerisch in einem konkreten Wiener Stadtquartier eingegriffen werden muss, um Entwicklungsprozesse in Richtung eines dem Stadtteil angemessenen, urbanen Ergebnisses zu lenken.

Aufgrund der Heterogenität der Stadt müssen dazu differenzierte Lösungen gefunden werden - was an einem Ort funktioniert, kann sich andernorts als falsche Herange-

hensweise herausstellen. Die zusammenfassende Bearbeitung aus verschiedenen Gründen kohärenter Räume als Stadtquartiere hat sich als sinnvoll erwiesen. Aus der Betrachtung dieser Stadtteile ergeben sich spezifische Aufgabenstellungen und Herausforderungen, die diesem Raumverband zu eigen sind. Im Idealfall können aus der Bearbeitung eines Quartiers Lehren für zukünftige Planungsaufgaben gezogen werden. Hierfür scheint die Nördliche Brigittenau den idealen Untersuchungsgegenstand darzustellen.

Nun genügt es nicht mit differenziertem Blick und Einfühlungsvermögen einen Masterplan zu entwickeln und diesen dogmatisch umzusetzen. Stadtplanung muss heute mehr leisten und ebenso die zeitliche Komponente und Eigentumsverhältnisse berücksichtigen sowie in Bezug auf die Arbeit mit dem Bestand eine hohe Flexibilität an den Tag legen. Ebenso braucht es eine transparente und nachvollziehbare Arbeitsweise, welche die Bevölkerung in die Planung integriert und zu einer erhöhten Zufriedenheit mit den Resultaten führt. Ein Prozess muss entwickelt und während der Umsetzung laufend evaluiert und angepasst werden.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich diese Arbeit vor allem darauf, ein Verständnis für den Raum zu erlangen, Rahmenvorgaben zu entwickeln und auf Basis konkreter Planungen ebenso konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten. Es wird eine Richtung aufgezeigt, in die sich dieser Stadtteil entwickeln kann, und Möglichkeiten, dies umzusetzen. Idealerweise können die Ergebnisse dieses Verfahrens als Hilfestellung für künftige Quartiersentwicklungen dienen.

1.3 Methodik

Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt auf der Schaffung städtebaulicher Qualitäten und Rahmenbedingungen, die diese gewährleisten. Über den reinen Entwurf hinaus stellt sie sich jedoch der Herausforderung, einen Prozess zu entwickeln, der die Umsetzbarkeit der gewählten Strategie, die zeitliche Komponente, beteiligte Institutionen und Gruppierungen sowie qualitätssichernde Maßnahmen berücksichtigt.

In jedem Kapitel werden jene Aspekte separat ausgewiesen, die sich mit dem Prozess der Stadtteilentwicklung befassen. Dessen Berücksichtigung bringt natürlich auch die Problematik mit sich, dass Ergebnisse aus wesentlichen Prozessschritten, wie Bürgerbeteiligungen, Befragungen, Wettbewerben und Tagungen von Fachplanern, im Rahmen einer Diplomarbeit nur plausibel simuliert werden können.

Die Behandlung eines Stadtteils dieser Größe bringt einige Schwierigkeiten mit sich und verlangt nach einer klaren Fokussierung auf bestimmte Themenbereiche, da aufgrund des schieren Umfangs nicht jeder Aspekt detailliert abgehandelt werden kann. Auch lässt es sich nicht vermeiden, manche thematischen Bereich nur am Rande zu betrachten, oder gänzlich außen vor zu lassen, wenn der zu erwartende Nutzen für das angestrebte Endresultat der gewählten Strategie nicht ausreichend erscheint.

Zu Beginn wird in einer allgemeinen Auseinandersetzung das planerische Instrument der Stadtteilentwicklung erläutert und anhand internationaler Beispiele ein Überblick über mögliche Herangehensweisen gegeben.

Das Kapitel Aufgabenstellung beinhaltet eine erste Annäherung an das gewählte Areal und zeigt mittels einer Fotodokumentation dessen wichtigste Charakteristika. Des Weiteren werden Stadtentwicklungsgebiete im Umfeld umrissen und die Entwicklungsabsicht definiert.

Der analytischen Ermittlung ausgewählter Eigenschaften des Untersuchungsgebiets kommt eine große Bedeutung zu. Ein tiefgehendes Verständnis für die vorhandenen Gefüge und Abläufe ist essenziell, um zukünftige Entwicklungen vorhersagen, Potenziale aufzeigen und Eingriffe planen zu können. Statt einer bloßen Erhebung einiger Kennzahlen, soll eine zielgerichtete Interpretation der vorgefundenen Daten ein solides Fundament für darauffolgende Entscheidungen und Maßnahmen sein sowie die Schwerpunktsetzung begründen. Die Darstellung der

Analyseergebnisse erfolgt in Form von Grafiken, Schemata, Diagrammen und Texten.

Im Anschluss an die Grundlagenermittlung soll die Vision auf möglichst plakative Art und Weise die wesentlichen Konzepte und Zielsetzungen für den Bezirksteil vermitteln und ein anschauliches Bild einer potenziellen Zukunft zeichnen. Außerdem findet hier eine Annäherung an definitive räumliche Lösungen statt.

In der nachfolgenden Strategie für die Nördliche Brigittenau werden konkrete Maßnahmen aufgezeigt, die sich aufbauend auf den zuvor getroffenen Richtungsentscheidungen als zielführend herausstellen. Teilbereiche werden in Form von Schwerpunktgebieten herausgegriffen und in detaillierterer Form behandelt.

Die damit verbundenen Rahmenpläne abstrahieren den Entwurf anschließend und brechen dessen Inhalte auf die wesentlichsten planerischen Vorgaben herunter. Diese sollen eine spätere unabhängige Entwicklung durch Außenstehende ermöglichen und im Zuge dessen die bedeutendsten städtebaulichen Qualitäten sichern.

Die Zuhilfenahme externer Inhalte ist im Quellenverzeichnis ausgewiesen. Selbst erstellte Daten erhalten keine gesonderte Kennzeichnung.



Stadtteilentwicklung

2.1 Annäherung

Die für Bautätigkeiten in Frage kommenden Flächenreserven in Wien neigen sich dem Ende zu. Vor allem größere zusammenhängende Entwicklungsgebiete finden sich fast nur mehr in der Peripherie. Umso wichtiger ist es, mit den verbliebenen Grundstücken und Arealen sorgsam umzugehen und nicht nur für qualitativ hochwertige Architektur, sondern vor allem auch für qualitativ hochwertigen Städtebau zu sorgen.

Auf der Ebene der Stadtplanung können und müssen Entscheidungen getroffen werden, die, wenn verabsäumt, in der Baurealisierung nicht nachgeholt werden können. Die Verantwortung für größere strukturelle Zusammenhänge kann nicht auf die jeweiligen Entwickler, oder Planer einzelner Parzellen abgeschoben werden. Nicht nur, weil eine gesamtheitliche Herangehensweise an ein Stadtquartier in einer so späten Phase nicht mehr möglich ist, sondern auch, weil stadtstrukturelle Interessen oftmals den finanziellen Interessen eines Grundstücksentwicklers zuwider laufen können.

Der Städtebauliche Wettbewerb

Der Städtebauliche Wettbewerb ist eines der Instrumente, die am häufigsten zur Anwendung kommen, wenn es um kreative Lösungsfindung in der Stadtplanung geht. Klassisch handelt es sich dabei um ein konkurrierendes Verfahren geladener Planungsbüros.

Vorteile sind unter anderem die Diversität der Herangehensweisen und die direkte Vergleichsmöglichkeit der Ergebnisse. Dass der Zuschlag in der Regel nur dem Wettbewerbssieger erteilt wird, ist ein zusätzlicher Anreiz für die Teilnehmer, das bestmögliche Resultat zu finden. Im Idealfall sorgt eine Fachjury, bestehend aus geeigneten Personen unterschiedlicher Disziplinen, dafür, dass die Ernennung eines Siegers transparent, gerecht und anhand nachvollziehbarer Kriterien erfolgt.

In darauffolgenden Schritten erhält der Siegerentwurf eine weitere Ausdetaillierung und die Festschreibung in lokalen Planungsinstrumenten wie Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Er bildet aber auch die Grundlage für Realisierungswettbewerbe und die Baurealisierung selbst.

Stadtentwicklung als Prozess – mehr als ein Auswahlverfahren

So wie ausschließlich hoheitliche Stadtplanung nicht mehr als zeitgemäß angesehen werden kann, wird auch der städtebauliche Wettbewerb alleine den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht.

Eine steigende Anzahl von Bürgerinitiativen kann nicht pauschal als bloßer Unmut über Veränderung abgetan werden, sondern weist unter anderem auf eine wachsende Emanzipation der Stadtbewohner hin sowie auf deren Forderung, an der Veränderung ihrer Lebensumgebung teilhaben zu dürfen und adäquat über den Stand der Entwicklungen informiert zu werden.

Nicht nur Anwohner finden oft zu wenig oder zu späte Berücksichtigung, die Entwicklung eines Stadtquartiers betrifft eine ganze Reihe von Institutionen und privaten Akteuren. Deren frühe Einbindung in den Prozess wirkt sich positiv auf die Qualität der Ergebnisse und auf die Umsetzungswahrscheinlichkeit aus und steigert außerdem die Akzeptanz der gemeinsam entwickelten Konzepte bei allen Beteiligten.

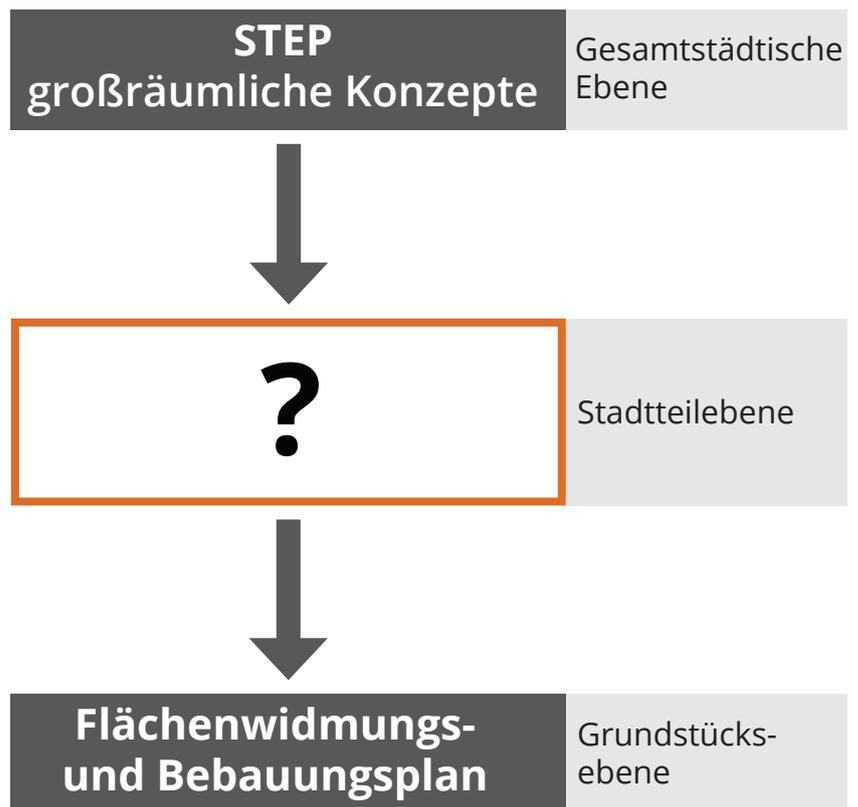
Der Wiener Stadtentwicklungsplan

Wien hat eine lange Tradition der Stadtentwicklungspläne (STEP), die in regelmäßigen Abständen auf einer gesamtstädtischen Ebene Herausforderungen und Potenziale aufzeigen sowie städtische Entwicklungen zu lenken versuchen.

Der große Maßstab macht die Formulierung allgemein gültiger Vorgaben und Empfehlungen für konkrete Orte aber schwierig. Der aktuelle STEP 2025 beschränkt sich in weiten Teilen darauf, mehr oder weniger abstrakte Zielsetzungen und Wertvorstellungen festzuschreiben, welche in nachfolgenden Planungsvorhaben Berücksichtigung finden sollten. Er definiert allerdings keine detaillierten, rechtlich bindenden Bestimmungen, wodurch ein Zuwiderhandeln auf der Ebene einzelner Projekte kaum geahndet wird.¹

Neue Planungsebenen

Die planerische Makroebene muss mit der tatsächlichen Umsetzung in der Mikroebene verknüpft werden, etwa um im Stadtentwicklungsplan getroffene Grundsatzentscheidungen direkter in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu übersetzen. Auf dieser mittleren Maßstabebene, die Quartiere und Stadtteile betrifft, fehlt es an geeigneten Planungsinstrumenten, welche mit konsequenter Selbstverständlichkeit zum Einsatz kommen und eine gewisse rechtliche Verbindlichkeit innehaben müssen.²



2.2 Integrierte Planung

Es stellt sich die Frage, welches Instrument die Lücke zwischen Stadtentwicklungsplan und einem fertigen städtebaulichen Entwurf für die einzelne Entwicklungsfläche füllen kann. Wie kann die Stadt Wien in einer so frühen Phase Qualitätsmanagement betreiben und ein Mitspracherecht für sich und alle Beteiligten sichern?

In anderen Städten bereits etabliert, ist der Ansatz der integrierten Stadtplanung, beziehungsweise Stadtteilplanung, in Wien noch verhältnismäßig jung und bisher selten zum Einsatz gekommen. Sie beinhaltet eine ressortübergreifende Herangehensweise von offizieller Seite, die eine Vielzahl relevanter Fachdisziplinen inkludiert. Außerdem bindet sie möglichst alle Akteure ab dem Zeitpunkt der ersten Entwicklungsabsicht ein, oder berücksichtigt zumindest deren Position im Prozess. Unter dem Überbegriff der integrierten Planung finden sich in der Praxis unterschiedliche Verfahren, denen ergänzende Eigenschaften, wie beispielsweise kooperativ oder dialogisch, zugewiesen werden.

Die Wahl des geeigneten Verfahrens richtet sich stark nach den Besonderheiten und Problemstellungen des zu behandelnden Stadtteils, welche die spezifische Herangehensweise an Prozess und Planungsstruktur vorgeben. So kann es nötig sein unterschiedliche Aspekte eines Musterverfahrens anzupassen oder mehrere Typen zu kombinieren.

Das Wiener Modell – kooperative Planungen

Seitens der Stadt Wien wurde in den letzten Jahren versucht, Kooperative Verfahren fest in der Stadtplanung zu etablieren. So standen beim Entwicklungsgebiet „Neu-Leopoldau“, eine intensive Bürgerbeteiligung und die Erstellung eines Rahmenplans inklusive Baufeldkatalog im Mittelpunkt. „In der Wiesen Ost“, ein Klausurplanungsverfahren mit Implementation Lab, zeichnet sich durch die erreichte Selbstverpflichtung der Grundeigentümer aus. Auch das Verfahren „Hauptbahnhof Wien, Leben am Helmut-Zilk-Park“ ist schon allein aufgrund seiner Dimension und Komplexität von Bedeutung. Testplanungen und ein gemeinsam erarbeitetes Regelwerk für die Umsetzung und Bebauung waren hier ein wichtiger Teil der Qualitätssicherung.

Es handelt sich bei Kooperativen Verfahren um Vorgehensweisen informeller Planung, bei der mehrere Planungsteams während des gesamten Prozesses oder Teilen davon kooperativ zusammenarbeiten, statt aus-

schließlich gegeneinander anzutreten. Wie sehr eine konkurrierende Komponente in Kooperativen Verfahren beibehalten wird, hängt stark davon ab, ob an einem gemeinsamen, oder an einzelnen Projekten gearbeitet wird. Zusammenarbeit und Wettbewerb zu kombinieren, kann durchaus auch zu Problemen führen, etwa wenn Planer ihren Planungsstand aus Angst vor Ideendiebstahl nicht frühzeitig preisgeben wollen.

Ein weiterer Unterschied ist, dass die Vergabe der Planungsleistungen bei einem rein Kooperativen Verfahren, im Gegensatz zum Städtebaulichen Wettbewerb, nicht am Ende des Prozesses, sondern am Beginn steht.³

Tatsächlich ist die Kooperation als Verfahrenstypus nicht neu. Ein bekanntes historisches Beispiel stellt das „Wiener Modell“ zur Planung des Donaubereichs aus den 1970er Jahren dar, welches internationale Vorbildwirkung hatte. In einem städtebaulichen Wettbewerb wurden fünf Entwürfe vorab ausgewählt. Von einer beratenden Jury begleitet und von externen Experten beraten, arbeiteten die fünf Teams teils konkurrierend, teils kooperativ über einen Zeitraum von drei Jahren mit regelmäßigen Besprechungen (Kupplungen) an ihren Projekten. Die Planer waren außerdem dazu angehalten, mehrere alternative Testentwürfe auszuprobieren. Der durchgeführte Prozess resultierte unter anderem darin, dass ein Projektteil aus der Verbindung der Entwürfe zweier Planungsteams realisiert wurde. Nach Verfahrensabschluss wurde das Projekt von einem begleitenden Beirat über weitere drei Jahre betreut und der Prozess detailliert dokumentiert. Elemente aus diesem, für die damaligen Verhältnisse, innovativen Verfahren werden heute immer noch als Musterbeispiel für Planungsprozesse herangezogen.⁴

ISEK

Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte, kurz ISEK, ist ein aus der „Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung“ stammender Begriff für ein überwiegend informelles Planungswerk, das in Deutschland weitreichend und erfolgreich Anwendung findet. Der Einsatz dieses Planungsinstruments wird von der Deutschen Bundesregierung offensiv beworben und den Gemeinden über Anreizsysteme nähergebracht. Dies geschieht zum Beispiel indem Kommunen die Möglichkeit einer staatlichen Förderung für die Erstellung und Umsetzung eines ISEK in Aussicht gestellt wird.⁵

Ein ISEK zielt auf die Behandlung von Teilräumen innerhalb einer Stadt oder einer Gemeinde ab und stellt eine ergebnisorientierte interdisziplinäre Herangehensweise an lokale Problem- und Fragestellungen dar. Der Fokus liegt auf dem Setzen klarer Prioritäten und Schwerpunkte. Der konstruktive Dialog aller Beteiligten bildet eine Grundbedingung für ein Gelingen des Vorhabens. Meist wird ein externes Planungsbüro zur Leitung des Verfahrens oder für Beratertätigkeiten hinzugezogen. Der zeitliche Rahmen des Prozesses wird vorab festgelegt und kann bei aufwändigen Beteiligungen mehr als eineinhalb Jahre betragen.⁶ Eine Analyse der Ausgangssituation, die Festlegung des Konzeptgebiets, die Definition von Zielen, daraus abgeleiteten Handlungsansätzen und Maßnahmen, die Erstellung eines Finanzierungskonzepts sowie die Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung sind die Grundbausteine eines ISEK. Je nach Intensität des Beteiligungsprozesses wird festgelegt, welche Akteure zu welchem Zeitpunkt mitbestimmen können oder nur konsultiert beziehungsweise informiert werden.

Im Sinne der integrierten Herangehensweise ist das Finden von Synergien mit dem Umland, wie zum Beispiel eine interkommunale Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden, ebenfalls ein Teil eines solchen Entwicklungskonzepts. Ebenso fließen bereits bestehende Planungen und Projekte in die Gesamtplanung des ISEK ein.⁷ In Bezug auf die Umsetzung mit Akteuren aus der Privatwirtschaft können die Inhalte als Grundlage für städtebauliche Verträge und zur Kontrolle der Einhaltung der Zielsetzungen dienen. Während der schrittweisen Durchführung der festgelegten Maßnahmen finden regelmäßige Evaluierungen der Erfolge und entstandenen Probleme statt, was zu einer Überarbeitung der Vorgehensweise führen kann.⁸

Art der Beteiligung	Beispiel
Mitbestimmung	Arbeitsgruppe Runder Tisch Mediation
Konsultation	Befragung öff. Diskussion Stellungnahmen
Information	Infoveranstaltung Wurfsendung Internetseite



Intensität der Bürgerbeteiligung

Projekttablauf ISEK
Beispielhafter Ablauf



Erfahrungen, wie integrierte Verfahren in der Praxis angewendet werden können, liefert der Blick nach Deutschland, wo diese bereits seit längerem im Einsatz sind. Die Auswahl der Beispielstädte erfolgte nicht aufgrund ähnlicher Ausgangsbedingungen wie in Wien, sondern aufgrund des beachtenswerten Umgangs mit den spezifischen lokalen Herausforderungen an die Planung.

ISEK Leipzig 2020

Die Situation in Leipzig zeichnet sich, im krassen Gegensatz zu Wien, durch anhaltende Abwanderungstendenzen, den damit einhergehenden demographischen Wandel und einen dementsprechend entspannten Wohnungsmarkt aus.

In der Bearbeitung lag ein starker Fokus auf die nur begrenzt vorhandenen Fördermittel und deren möglichst effizienten Einsatz unter dem Motto „Stärken stärken – Schwächen schwächen“ beziehungsweise der Erschließung zusätzlicher Fördermittel. Im Vordergrund stand dabei zwar grundsätzlich eine flächendeckende Betrachtung aller Stadträume, angesichts der vorher thematisierten Restriktionen und unter dem Gesichtspunkt übergeordneter strategischer Ziele der Stadtentwicklung erfolgte jedoch die Abgrenzung von Fördergebieten, die Priorisierung und räumliche Konzentration von Maßnahmen und die Erstellung vertiefender teilräumlicher Handlungskonzepte gemäß der Förderprogramme.⁹

Dazu wurden im Rahmen der Gesamtstrategie zuerst thematisch abgegrenzte Fachkonzepte zu Themen wie Wohnen, Beschäftigung, Freiraum, etc. erarbeitet, deren Erkenntnisse in Folge in die zwei weiteren Prozessbausteine, nämlich die „Ziele und Handlungsschwerpunkte“ sowie die „Strategien der Ortsteilentwicklung“ einfließen. Letztere haben die Stabilisierung der einzelnen Ortsteile durch fachübergreifende Handlungskonzepte auf Basis der Fachkonzepte zum Ziel. Erstere definieren aus der Summe der Ergebnisse der Fachkonzepte und der strategischen Ziele der Kommunalpolitik vier Ziele für die Gesamtstadt.¹⁰

Aus der Zusammenführung beider Bausteine ergeben sich schließlich als Kernelement des Konzeptes neun „Schwerpunkträume“. Diese definieren einerseits Räume mit besonderen Potenzialen, deren hohe Entwicklungsfähigkeit gleichsam als Leuchtturmprojekte lokal und über die Stadtgrenzen hinaus die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes stärken können. Auf der anderen Seite stehen



Prozessstruktur Leipzig 2020

Areale, welche in Summe einen besonders großen Handlungsbedarf aufweisen, die aufgrund ihrer stadträumlichen Bedeutung, etwa an Verkehrsmagistralen, stabilisiert werden müssen, im Zuge dessen aber dennoch über lohnende Entwicklungsmöglichkeiten verfügen.¹¹

Am Ende liefert das ISEK die Umsetzungsstrategie für die erarbeiteten Maßnahmen, wie beispielsweise die Sicherung von Liegenschaften, immer unter Berücksichtigung der nutzbaren Förderprogramme.

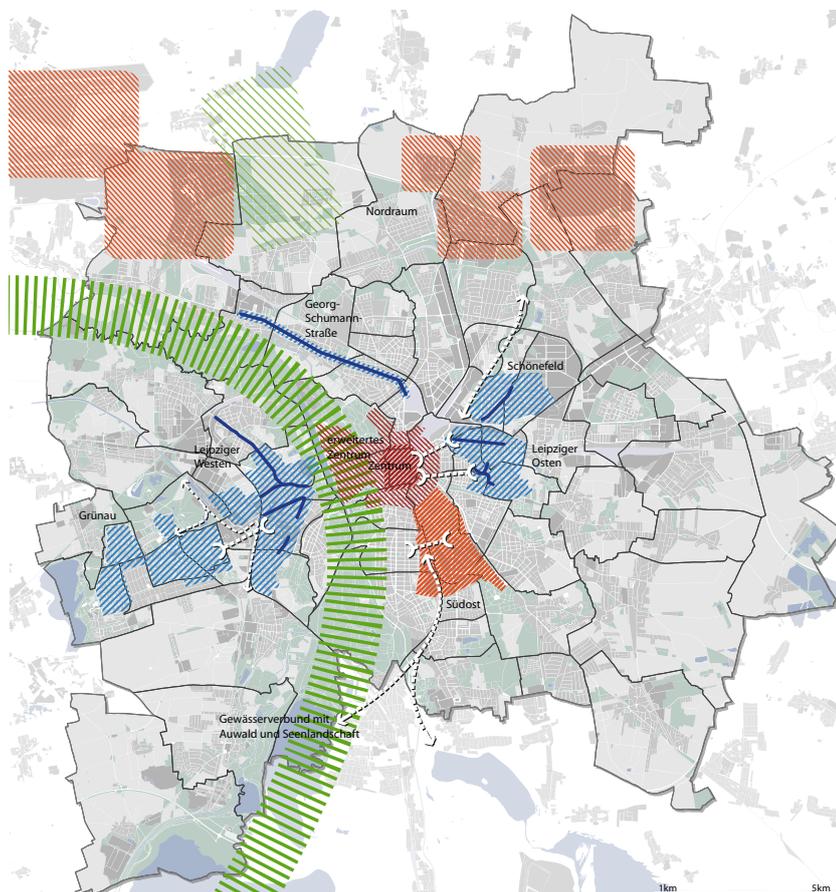
Eine aktive Beteiligung der Bürger und anderer Akteure fand dabei vor allem in der Konzeptphase des zweijährigen Verfahrens statt, schließlich gab es die Möglichkeit zur Auseinandersetzung in der Arbeitspräsentation des vollständigen Konzeptes inklusive öffentlicher Fachgespräche zu den behandelten Themenbereichen. Dabei lag ein spezieller Fokus auf den Schwerpunkträumen, in denen zusätzliche Stadtteilforen stattfanden, welche wiederum Aufschluss über die Akzeptanz der gewählten Strategien gaben.¹²

Der Prozess wird aktuell unter dem Titel „Leipzig 2030“ fortgeführt.

PROZESS

Für die Nördliche Brigittenau

- Fokus auf Stärken und Schwächen des Areals zur Festlegung von Teilräumen, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen
- Bürgerbeteiligung speziell in der Konzeptphase
- Gliederung der Teilräume einerseits in Bereiche mit lokaler Bedeutung und hohem Handlungsbedarf, sowie andererseits überlokal bedeutende Räume mit hohem Entwicklungspotenzial
- Erarbeitung von Umsetzungsstrategien - z.B. aktive Liegenschaftspolitik
- Akzeptanzsteigerung durch Aufrechterhalten einer Kommunikationsebene mit den Beteiligten



Schwerpunkträume Leipzig 2020

Handlungspriorität auf Grund großräumiger Wirkung

- Zentrum/erweitertes Zentrum
- Südost
- Nordraum
- Gewässerverbund mit Auwald und Seenlandschaft

Handlungspriorität auf Grund teilräumlicher Wirkung

- Leipziger Osten/Leipziger Westen/Grünau/Schönefeld
- Georg-Schumann-Straße
- Magistralen

Vernetzung von Stadträumen

- Städtebau und Funktion
- Freiraum und Wege
- Ortsteilgrenze
- Stadtgrenze

PROZESS

Für die Nördliche Brigittenau

Schlussfolgerungen aus dem INSEK Nördlicher Innenstadtrand:

- Hinweise für die Strukturierung der Bearbeitung auf der detaillierten Maßstabsebene eines teilräumlichen Entwicklungskonzepts
- Abgleich der vorgefundenen Zustände im Untersuchungsgebiet mit von Zielvorstellungen der Stadtplanung im Rahmen einer breit aufgestellten Ermittlung der Grundlagen
- Beurteilung der vorgefundenen Zustände in Hinblick auf zukünftige Handlungsoptionen
- Definition von Interventionsschwerpunkten - dort zielgerichtete Begleitung der Entwicklung und Steuerung über konkrete Einzelprojekte

ISEK Stadtumbau Bielefeld

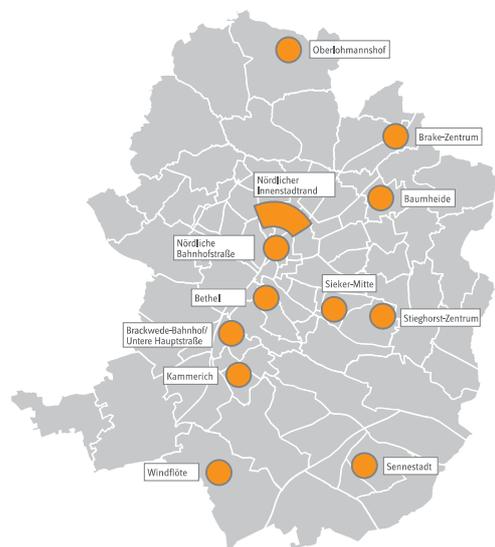
Die Stadt Bielefeld erarbeitete im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau West“ von 2005 bis 2008 ebenfalls ein ISEK-Verfahren, um den Folgen des Strukturwandels in Form des Wegfalls von Produktion und Gewerbe und den damit verbundenen Konsequenzen, wie einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung, zu begegnen. Unter der Führung einer Lenkungsgruppe wurde in einem integrierten Verfahren der analytische Fokus dementsprechend vor allem auf diesen Kernbereich der demographischen und der sozioökonomischen Situation gelenkt.¹³

In einem ersten Schritt ergaben sich durch die Überlagerung dieser teilräumlichen Analyse zur Demographie, der teilräumlichen Analyse städtebaulicher Strukturtypen und parallel laufenden Fachkonzepten und Schwerpunktsetzungen sogenannte „Fragezeichenräume“.

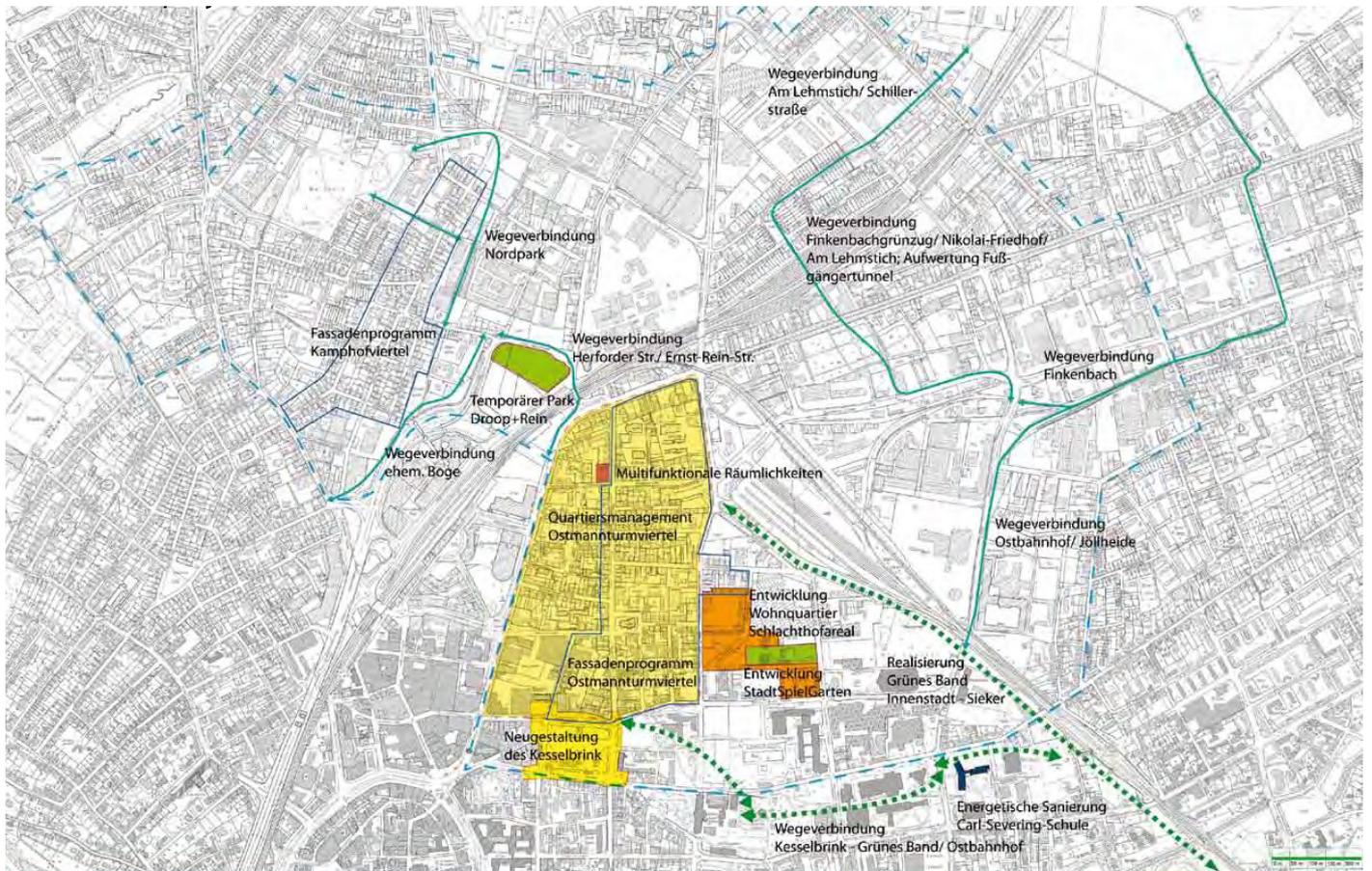
Aus diesen wurden mehrere recht unterschiedliche „Verdachtsgebiete“ abgeleitet, die künftig besonderer Aufmerksamkeit und Eingriffe bedürfen.¹⁴

Am Ende des Prozesses erfolgte die Kategorisierung in „Beobachtungsgebiete“, welche angesichts ihrer bevorstehenden Transformation periodisch beobachtet und begleitet werden, und fünf sogenannte „Handlungsgebiete“, welche planerisch weiter bearbeitet werden. Diese sollen neben der konkreten Mängelbehebung speziellen Impuls- und Vorbildcharakter für die Ausrichtung des Stadtumbaus und der Stadterneuerung haben.¹⁵

ISEK Bielefeld - Verdachtsgebiete



Für diese Areale wurden weiterführend teilräumliche integrierte Entwicklungskonzepte erarbeitet (vgl. beispielsweise **INSEK Nördlicher Innenstadtrand**), welche die zuvor erworbenen Erkenntnisse zu Handlungsfeldern, Entwicklungs- und Planungsabsichten sowie zur sozioökonomischen Entwicklung vertiefen. Anhand dieser erheblich feinkörnigeren Betrachtungsweise werden Entwicklungsperspektiven für den Stadtumbau im Untersuchungsareal aufgezeigt, Interventionsschwerpunkte abgegrenzt und konkrete Maßnahmen und (Schlüssel)projekte definiert.¹⁶



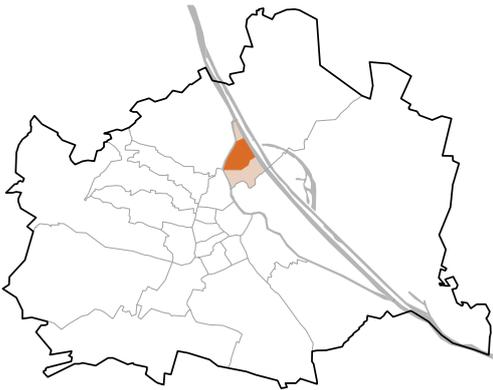
INSEK Nördlicher Innenstadtrand
Schlüsselprojekte zur kurzfristigen Umsetzung

Schlüsselprojekt
Beispiel auf der kleineren Maßstabsebene - Umbau des Kesselbrink



Aufgabenstellung

3.1 Untersuchungsgebiet



Das Gebiet des Wiener Gemeindebezirks **Brigittenau**, befindet sich in stetigem Wandel: Beginnend mit der Baulandschaftung im Zuge der Donauregulierung, der Errichtung des Nordwestbahnhofs, den Aufstieg als Industriestandort, über die Bedeutungszunahme des Wohnbaus ab dem Ende des Zweiten Weltkriegs, bis hin zu jüngsten Aufwertungsprozessen im Zuge der Verlängerung der U-Bahnlinie U6, änderte sich das Bild dieses Stadtteils in jeder Entwicklungsphase deutlich. Dennoch hat es den Anschein, als wären weite Teile dieses Bezirks im Bewusstsein der meisten Einwohner Wiens nicht viel mehr als eine Randerscheinung. Auch die verhältnismäßig zentrumsnahe Lage, die Nähe zu Donau und Donaukanal und die direkte Anbindung an wichtige Verkehrsachsen scheinen daran kaum etwas zu ändern. Bei der Brigittenau handelt es sich heute vornehmlich um einen Wohnbezirk, von den Industriebetrieben sind keine Spuren erhalten geblieben. Dennoch hat sie mit einem der höchsten prozentualen Verkehrsflächenanteile zu kämpfen, während der Anteil öffentlicher Grünflächen im Kerngebiet relativ niedrig ist. Nur wenige Wahrzeichen und Attraktoren werden mit diesem Stadtteil in Verbindung gebracht.

Tatsächlich ist die Dynamik der aktuellen Stadtentwicklung, auch im direkten Umfeld, aber nicht zu unterschätzen. Ab den 1990er Jahren wurden etwa die „Millennium City“ und die Fachhochschule Technikum Wien errichtet,

Freier Ausblick Richtung Süden



zahlreiche Hochhäuser, weitläufige Wohnanlagen und Bürogebäude entstanden. Am bedeutendsten sind heute aber die Planungen an den großen Stadtentwicklungsgebieten in unmittelbarer Umgebung, wie dem Stadtquartier Muthgasse, die Konversionen des ehemaligen Nord- und Nordwestbahnhofs, sowie die Neuentwicklung des Althangrunds.

Der Entwicklungsdruck auf das Untersuchungsgebiet, die **Nördliche Brigittenau**, eine der letzten innerstädtischen Flächenreserven, ist dementsprechend hoch. Daher erscheint es notwendig, hier frühzeitig mit einer Stadtteilplanung anzusetzen, um die unvermeidliche Entwicklung dieses Teilraums in geordnete Bahnen zu lenken. Besonders auffällig ist das bezirksinterne Strukturgefälle zwischen Norden und Süden. Im Süden dominiert der gründerzeitliche Blockrand und es finden intensive Prozesse zur städtischen Aufwertung in Form von Renovierungen, Dachgeschoßausbauten und Neugestaltungen von Plätzen, statt. Die nördlicher gelegenen Bezirksamter weisen hingegen zu großen Teilen strukturelle Defizite auf. Diese sind unter anderem bedingt durch die Baustrukturen der in der Nachkriegszeit entstandenen Wohnbauten, die räumliche Segregation durch enorme Verkehrsachsen und untergenutzte Flächen mit Potenzial für hochwertigere Nutzungen.





Charakteristikum 1 Spielräume

Eine Besonderheit des Gebiets ist ein hoher Anteil an Flächen mit großem Entwicklungspotenzial. Das Spektrum reicht von Bahnkonversionsflächen über riesige Oberflächenparkplätze und ehemalige Gewerbegebiete bis hin zu derzeit aktiv genutzten Gewerbe und Handelsstandorten, die aufgrund ihrer Lage einer intensiveren Nutzung zugeführt werden können. Die in absehbarer Zeit stillgelegte Zulaufstrecke zum Nordwestbahnhof welche das Gebiet von Norden nach Süden durchzieht, bietet Raum für neue Konzepte.

▲ ehem. „Brettlidorf“ Dresdnerstraße

▼ Gewerbegebiet Zrinyigasse





Charakteristikum 2 Durchzugsstadtteil

Von den meisten Stadtbewohnern wird die nördliche Brigittenau primär als Transitraum wahrgenommen. Große Hauptverkehrsachsen für Bahn- und Straßenverkehr zerschneiden den Bezirksteil in Segmente mit wenig Zusammenhang, während sie ihn an den Rändern zur umgebenden Stadt und den Naherholungsgebieten abschotten. Dabei ist nicht nur die trennende Wirkung auf das Stadtgefüge, sondern auch die enorme Emissionsbelastung von Bedeutung. Die hervorragende Verkehrsanbindung bietet gleichzeitig aber auch Vorteile für die Standortentwicklung.

▲ Barriere Handelskai

▼ Hauptverkehrsachse Adalbert Stifter Straße



Charakteristikum 3 Stadtwald

Eines der markantesten Merkmale des Bezirks ist eine herausragende Straßenbegrünung, die in Wien ihresgleichen sucht.

Über weite Teile des Areals dominieren Alleen die überdurchschnittlich großzügigen Straßenquerschnitte, die neben dem hohen ästhetischen Wert für das Stadtbild vor allem im Sommer für angenehme mikroklimatische Bedingungen sorgen.

Es erscheint lohnenswert diese Qualitäten auszubauen und weiter zu stärken.



▲ Baumbestand Durchlaufstraße

▼ Blick in die Pasettistraße



Charakteristikum 4 Bebauung: heterogen

Auf kleinem Raum treffen unterschiedlichste Vorstellungen von Stadt und ihre Ausprägung in zahlreichen Bebauungstypologien aufeinander. Dabei reichen die Maßstabssprünge vom Kleingartenhaus bis zum Wolkenkratzer.

Mitten im dicht bebauten Gebiet finden sich Fachmarktzentren, Busgaragen und ähnliche Gebäudetypen, wie man sie eher in peripheren Lagen vermuten würde.

Erste Ansätze von Sanierungen und weitläufige Neubaukomplexe stehen einem hohen Anteil von Bauten in schlechtem Zustand gegenüber.

▲ Typologisches Sammelsurium

▼ Ensemble Pasettistraße

Charakteristikum 5 In Reih und Glied

Annähernd die Hälfte des Projektgebiets wurde nach dem Zweiten Weltkrieg einer neuen architektonischen Logik folgend entwickelt, die mit dem bis dahin gültigen Verständnis von Stadt bricht. In diesem Zeitraum entstandene Siedlungen der Moderne prägen vor allem die nordwestlich Ausläufer des Bezirks. Die resultierenden Stadträume stellen eine Herausforderung für zukünftige Planungen dar.



▲ „Waterfront“ Donaukanal

■ Scheiben flankieren die Adalbert
Stifter Straße

▼ Repetitive Szenerie



Charakteristikum 6 Streben nach Höherem

Die für Wien ungewöhnliche Häufung von Hochhäusern, welche über den Norden der Brigittenau und deren direktes Umfeld verstreut sind, stellt eine weitere prägende Besonderheit des Stadtteils dar. Aus beinahe jedem Straßenzug ergeben sich interessante Blickachsen auf die Hochpunkte und liefern damit unter anderem einen starken Orientierungsrahmen im oft zerklüfteten Stadtraum. Der Hochhausstandort ließe sich dementsprechend, unter der Prämisse durchdachter städtebauliche Lenkung und Strukturierung, ausbauen. Im Idealfall lässt sich daraus ein positiv belegtes Alleinstellungsmerkmal für den Bezirk generieren.

▲ Hochhaus Höchstädtplatz

▼ Skyline Donauraum





Charakteristikum 7 Leben am Wasser - unerreichbar

Der Stadtteil ist auf zwei von drei Seiten von Wasser umgeben. Die am Ufer geführten Verkehrsachsen schränken die Erreichbarkeit der Erholungsflächen stark ein, die hohe Emissionsbelastung geht zudem auf Kosten der Nutzbarkeit. Zugänge zum Wasser sind nur punktuell über Stege möglich, das Potenzial für eine urbane Raumkante wird mangels adäquater Uferbebauung nicht ausgeschöpft.

- ▲ Donauufer Handelskai
- Brückenschlag Döbling
- ▼ Donaukanal mit Fernblick





Charakteristikum 8 Hot Spots & No-Go-Areas

Das Projektgebiet ist gekennzeichnet von starken Kontrasten zwischen gut funktionierenden städtischen Bereichen und schwach genutzten Arealen in unmittelbarer Nähe zueinander. Die Übergänge sind dabei vergleichsweise abrupt. Wenige urbane Treffpunkte prägen das Stadtbild, während große, teils zentral gelegene Quartiere aufgrund ihrer geringen Aufenthaltsqualität wenn überhaupt nur als Durchgangsraum in Verwendung sind. Zudem werden manche Gegenden aufgrund der oft negativen medialen Berichterstattung tendenziell gemieden.

▲ Markt am Maria-Resituta-Platz

▼ Meldemannstraße - Rückseiten



3.2 Entwicklungsdynamik im Umfeld

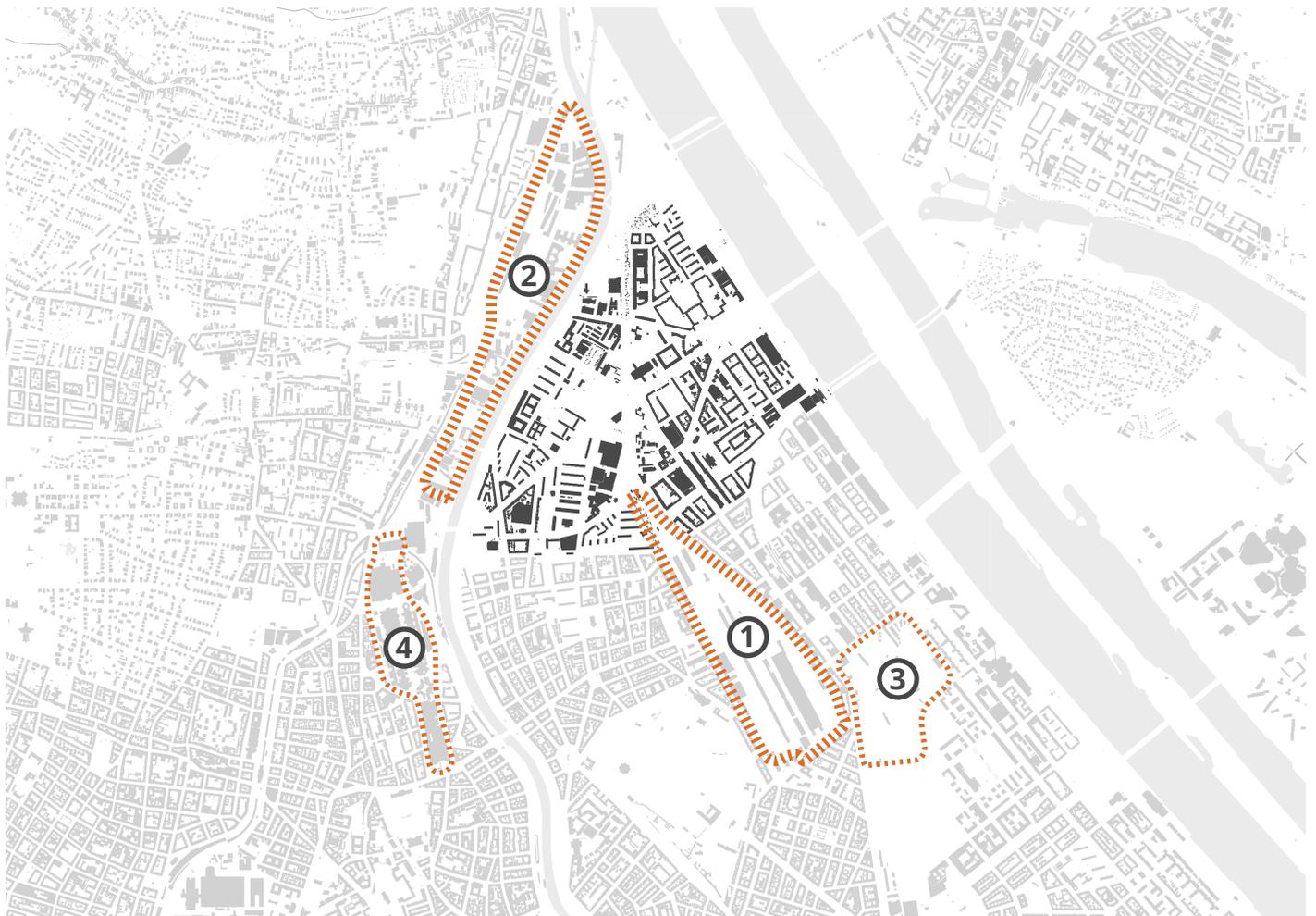
Die hohe Entwicklungsdynamik in der Umgebung unterstreicht die Notwendigkeit für eine Bearbeitung der Nördlichen Brigittenau, welche im Nahbereich von gleich vier Stadtentwicklungsgebieten liegt. Deren Analyse dient zum Vergleich, was die Herangehensweise an Planung und Verfahrensmodelle, sowie städtebauliche Resultate anbelangt.

Auch in Bezug auf die große Maßstabsebene darf die Erstellung von Entwicklungskonzepten nicht im luftleeren Raum stattfinden. Teilweise besteht ein direkter Einfluss auf die Entwicklungsstrategie im Untersuchungsgebiet, besonders im Bereich der Schnittpunkte mit den direkt angrenzenden neuen Stadtteilen, in der Fortführung übergeordneter Freiräume und Stadtstrukturen.

Allgemein ergibt sich durch den Bewohnerzuwachs im Umfeld eine Vielzahl neuer Herausforderungen und Chancen. So kann etwa eine Einkaufsstraße durch den gesteigerten Bedarf an Attraktivität gewinnen, während auf der anderen Seite die Verkehrsinfrastruktur punktuell überlastet wird.

Stadtentwicklungsgebiete Umfeld

- 1 - Nordwestbahnhof
- 2 - Muthgasse
- 3 - Nordbahnhof
- 4 - Althangrund



1 - Nordwestbahnhof

2008 fiel mittels eines Wettbewerbs die Entscheidung für einen Masterplan. Dieser wurde 2016 seitens der Stadt unter Mitwirkung von Fachplanern und der Bevölkerung überarbeitet und ein Leitbild erstellt. Zentrales Motiv des Entwurfs ist das Vernähen der Stadtteile. Die Bebauung gruppiert sich in Form einer Blockrandbebauung um einen linearen Zentralpark. Mit Ausnahme der Wallensteinstraße werden Querverbindungen vermieden und die Bauten mittels Stichstraßen erschlossen. Die Hochpunkte werden entlang der Grünachse aufgefädelt, speziell an den Parkkanten wird verdichtet. Abgesehen von einigen Bildungsstandorten ist Wohnen der eindeutige Nutzungsschwerpunkt, dessen Anteil in der Überarbeitung gegenüber dem ersten Masterplan noch weiter vergrößert wurde.¹⁷

Leider bleibt es in Bezug auf die Vernetzung der Stadtteile nur bei einer Absichtserklärung, die sich im Entwurf nicht widerspiegelt. Die Trennwirkung bleibt erhalten, wichtige Straßenachsen werden nicht fortgeführt. Die seit der Überarbeitung ausdrücklich erwünschte Öffnung des als geschlossen konzipierten Blockrands weicht dessen Funktion auf, die Grenzen zwischen öffentlichen und halböffentlichen Räumen drohen zu verschwinden.

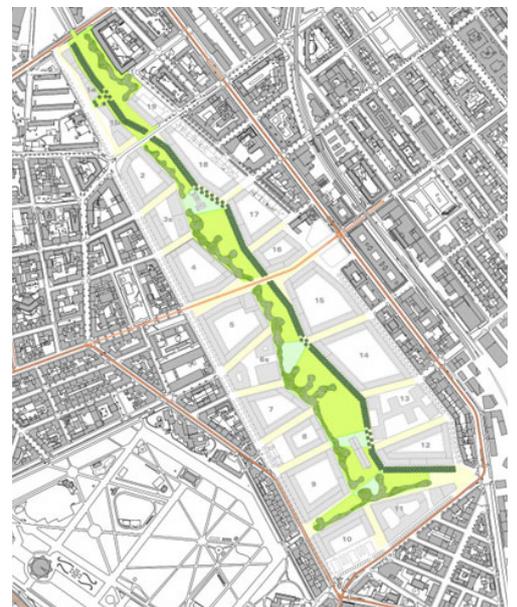
Das Nordende des Stadtentwicklungsgebiets liegt innerhalb des in dieser Arbeit behandelten Untersuchungsgebiets. Dies hat Auswirkungen auf den Bereich der Stromstraße, da hier eine hohe Dichte in Form eines Hochpunkts und ein funktionaler Attraktor vorgesehen sind. Die geplante Hochhausentwicklung parallel zur Donau muss bei der Anlage derartiger Projekte im nördlich gelegenen Stadtgebiet in Hinblick auf eine ausgewogene Stadtsilhouette Berücksichtigung finden. Ebenso bietet sich eine Fortführung der bandartigen Parkanlage auf der Nordwestbahntrasse an.

13.700 Einwohner¹⁸

1,5 km Länge

2 Querungen

Leitbild Nordwestbahnhof 2016



50:50 Nutzungsmix¹⁹

2,2x0,2 km

2 - Stadtquartier Muthgasse

Das weitläufige Areal zwischen Bahn und Donaukanal ist derzeit hauptsächlich betrieblich genutzt. In einem ersten Schritt wurde ein Städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, der die Basis für ein Kooperatives Verfahren für den zentralen Bereich der Gunoldstraße darstellt. Erklärtes Ziel ist es, im Zuge der Nachverdichtung den Anteil von Wohnnutzung im Gebiet auf etwa 50% anzuheben. Außerdem soll die Erschließung verbessert und die Vernetzung mit dem Umland gestärkt werden.

Im Nordteil des Realisierungsgebietes soll ein Bildungscampus entstehen (Realisierungswettbewerb abgeschlossen), im Südteil ist die Errichtung von Hochhäusern mit mehrgeschoßigen Gewerbesockeln angedacht. Im Vordergrund steht die Mischnutzung von Gewerbe, Büro und Wohnen, ebenso wird der bestehende Hochhausstandort erweitert.²⁰

Der Rahmenplan zum Entwicklungsgebiet Muthgasse bewegt sich hauptsächlich auf einer abstrakten textlichen Ebene und umfasst neben der Analyse der Grundstücke lediglich ein grobes Leitbild mit nur wenigen Vorgaben und großen Spielräumen. Es bleibt abzuwarten, ob die formulierten Zielvorstellungen zu Kleinteiligkeit, Vernetzung und Freiräumen im gesamten Planungsgebiet zur Umsetzung gelangen.²¹

Planungsgebiet Muthgasse



Vor allem die Heiligenstädter Brücke stellt ein wichtiges Bindeglied zur Verknüpfung von Döbling mit der Brigittenau dar. Die Entwicklungen in der Muthgasse geben zusätzlichen Anlass, diese Verbindung zu stärken, die urbane Achse Lorenz Müller Gasse - Gunoldstraße gewinnt zukünftig an Bedeutung. Die projizierte Ausweitung des Hochhausstandorts wirkt sich über die lokalen Grenzen hinaus aus und muss auch bei Planung in der Brigittenau im Sinne einer abgestimmten Strategie berücksichtigt werden.

Das Entwicklungsareal ist für die Nördliche Brigittenau, mit ihrem derzeitigen Nutzungsschwerpunkt Wohnen zudem eine wichtige funktionale Ergänzung.

3 - Nordbahnhof

Bereits 1994 entstand das erste Leitbild, welches erst 2014 weiterentwickelt wurde. Das daraus entstandene Handbuch Nordbahnhof ist ein vergleichsweise umfangreiches Leitbild und beinhaltet Beschreibungen bis zur Maßstabsebene der einzelnen Bauplätze. Auffällig ist die starke Gewichtung des Freiraums als Herzstück des Konzepts. Um diese strukturbestimmende Freie Mitte gruppiert sich eine vielfältige Randbebauung mit unterschiedlichen Gebäudetypologien. Auch hier werden Hochhäuser als urbane Katalysatoren punktuell eingesetzt. Die Entwicklung des Leitbilds fand im partizipativen Dialog mit den beteiligten Parteien statt, dabei wurden beispielsweise Planungswerkstätten und Grätzelfeste abgehalten.²²

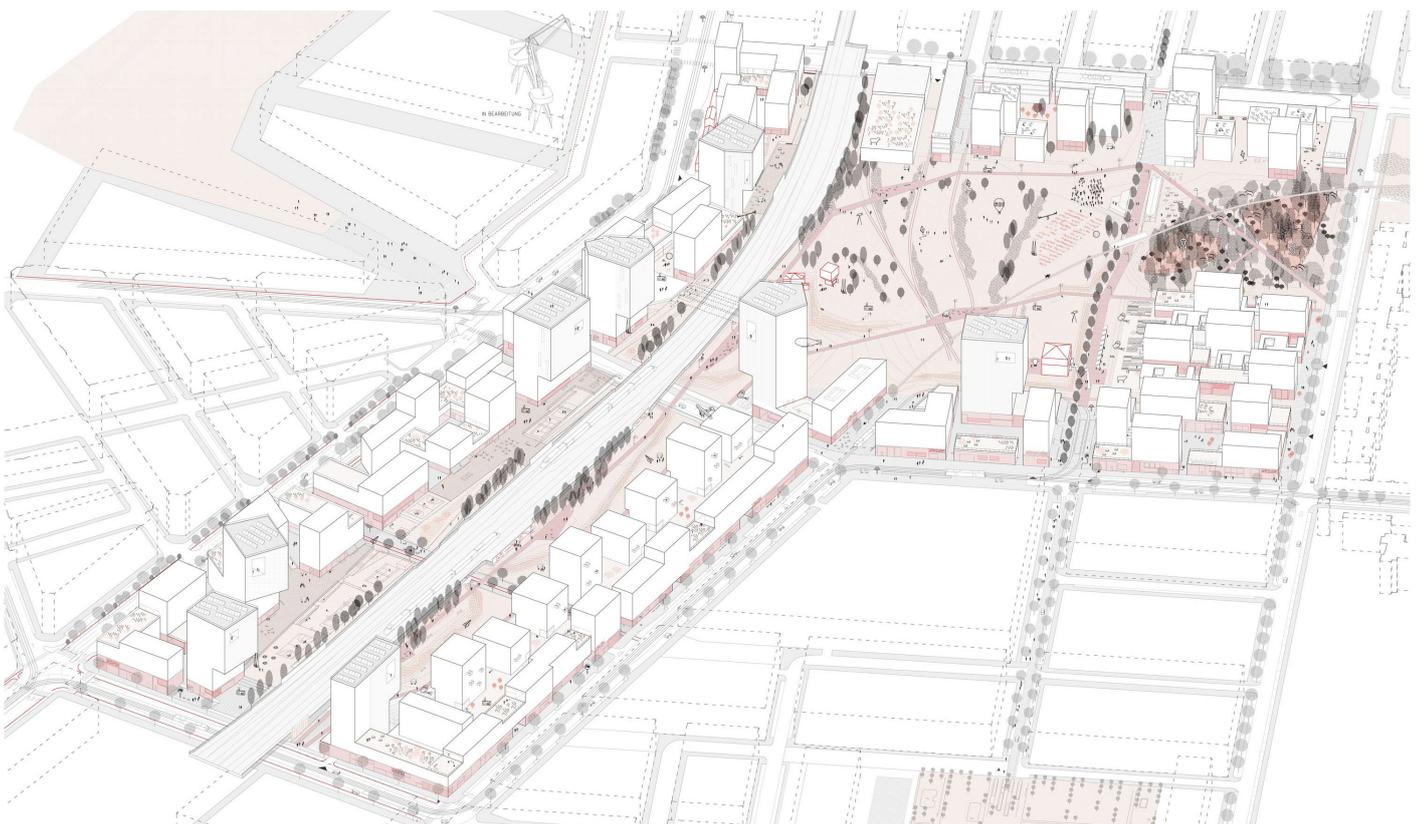
Der städtebauliche Lückenschluss passiert nur unvollständig, die Fortsetzung wichtiger Achsen etwa ordnet sich dem Freiraum unter. Der hohe Detaillierungsgrad des Handbuchs, welches sehr konkrete Vorgaben zu Nutzung und Ausgestaltung von Bauten und Freiräumen macht ist grundsätzlich lobenswert, die Frage nach der Sicherung dieser Qualitäten in der Realisierung bleibt offen.

+ 4.000 Wohnungen²³

0,32 km²

12,5 ha Freiraum²⁴

Handbuch Nordbahnhof



4 - Althangrund

2x126 m Hochhäuser²⁵

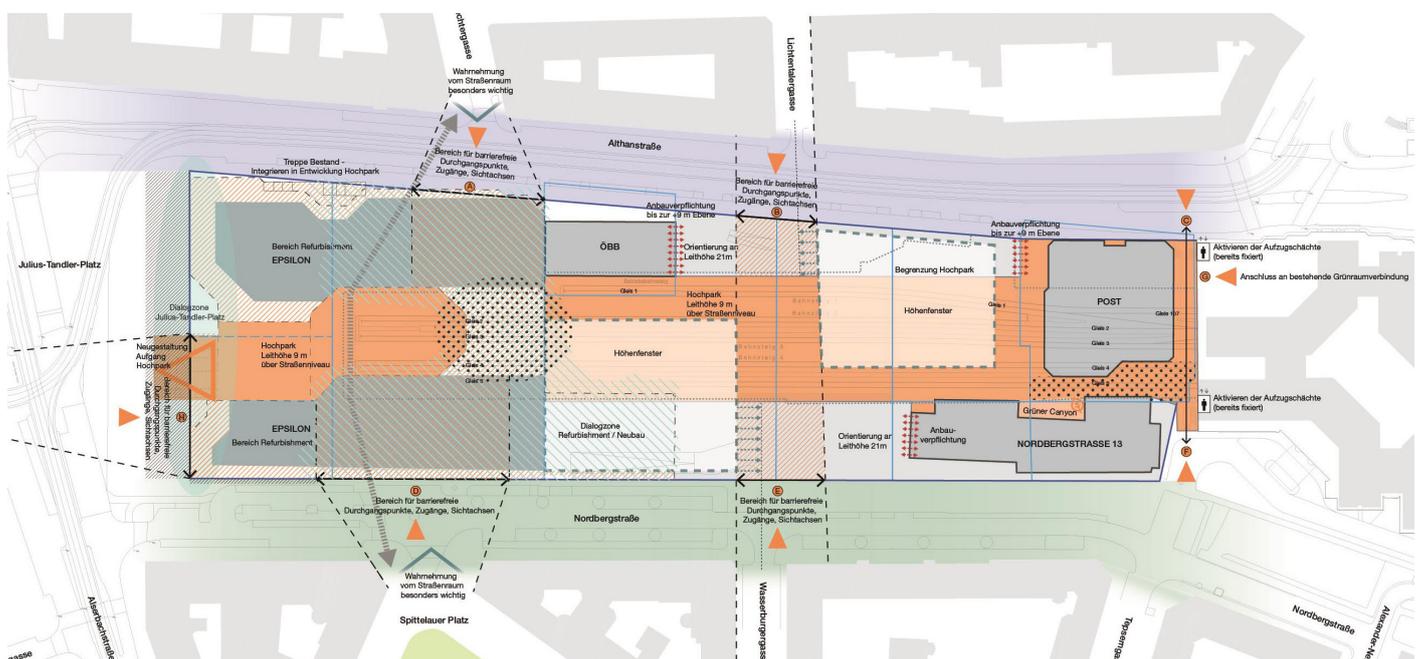
150.000 m² BGF²⁶

Für dieses junge Verfahren existieren bisher noch vergleichsweise wenig konkrete Planungen. Ersten Meilenstein stellt ein grobes Leitbild dar, welches als oberstes Ziel die Reduktion der Barrierewirkung der Bahnhofüberbauung, beziehungsweise die Anbindung des 9. Bezirks an den Donaukanal und weiter an den 20. Bezirk angibt. Generell soll das bisher abgeschlossene Areal auch funktional stärker mit dem Umfeld vernetzt werden. Des Weiteren sind Hochhäuser zur Verdichtung und Identitätsstiftung angedacht, für den Norden des Gebietes ist auch zukünftig eine universitäre Nutzung konzipiert.²⁷ 2017 wurde für das südlichste Teilareal das lokale Leitbild „Althan Quartier“ beschlossen. Konkret ist eine Gruppe von Hochpunkten und ein Hochpark auf den bestehenden Strukturen des Franz-Josef-Bahnhofs geplant.²⁸

Der schwierige Umgang mit der Bahnüberplattung, das damit verbundene Abweichen vom ersten Leitbild, etwa bei der Durchwegung, die Schaffung neuer, von der restlichen Stadt abgehobener Erdgeschoßlevel und Einkaufszonen in der Südhälfte sowie der teilweise Baubeginn vor Fertigstellung des Leitbilds, sind auffällig.

Der an der Spittelau gelegene Abschnitt, für den es bisher keine konkreten Pläne gibt, stellt einen wichtigen Anknüpfungspunkt an die nördliche Brigittenau dar. Hier sind neben dem Bewohnerzuwachs vor allem positive Effekte hinsichtlich der Nutzungsmischung zu erwarten.

Projektgebiet „Althan Quartier“



Hinweise für die Planung

Hinsichtlich der Ausgangslage ist die Entwicklung der Muthgasse, in geringerem Ausmaß auch jene des Althangrunds, besonders nahe an der vorliegenden Planungsaufgabe. Die verhältnismäßig komplizierten Eigentumsstrukturen mit zahlreichen Grundstücken macht eine Etappierung in der Rahmenplanung notwendig. Die Herausforderung besteht darin, ein übergeordnetes Konzept bei diskontinuierlicher Realisierung mit vielen unterschiedlichen Eigentümern aufrechtzuerhalten.

Im Vergleich dazu sind die ehemaligen Konversionsflächen der Bahnhöfe einerseits ungenutzt, und zudem in der Hand eines einzigen Eigentümers, was großräumige Planungen prinzipiell erleichtert. Gleichzeitig ergibt sich daraus allerdings ein anderes Kräfteverhältnis von Planern zu Grundbesitzern.

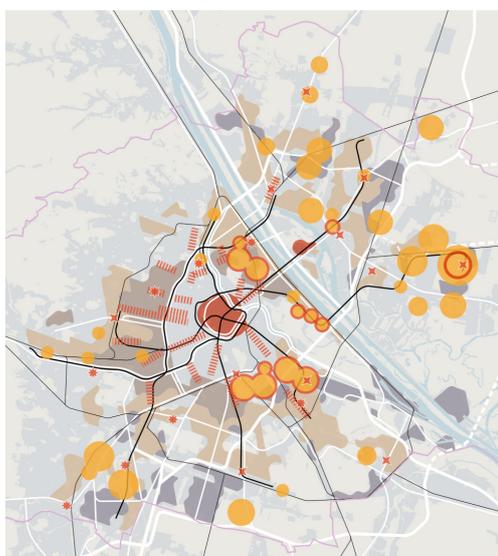
Aus städtebaulicher Sicht eröffnet sich aus der großen räumlichen Nähe zur Muthgasse vor allem die zuvor angesprochene Chance zahlreiche funktionale Bezüge herzustellen. Zudem ergibt sich eine spannende Situation aus der gemeinsamen Raumkante des Donaukanals, welche in beiden Teilgebieten noch unterentwickelt ist. Der engeren Verknüpfung der zwei Stadtgebiete im Bereich der Brücken des Donaukanals kommt eine große Bedeutung zu.

Zum Areal des Nordwestbahnhofs besteht eine ebenso große räumliche Nähe, allerdings ist dieses Areal nur punktuell an das Planungsgebiet angebunden. Das Augenmerk liegt folglich speziell auf der sorgfältigen Bearbeitung dieses Standorts, zumal hier außerdem ein übergeordneter Grünzug fortzuführen ist, welcher bereits im Gebiet des Nordbahnhofs beginnt.

Aus der Entwicklung des Althangrunds lässt sich eindrucksvoll die Permanenz baulicher Strukturen ablesen, welche über Jahrzehnte hinweg städtebauliche Vorgaben liefern. Es besteht die Möglichkeit, dass sich aus der Entwicklung der stadträumlich wenig attraktiven Spittelau und dem anliegenden Areal der Nördlichen Brigittenau in Summe eine ansprechende urbane Situation ergibt.

3.3 Entwicklungsabsicht

Die Initialzündung zur Bearbeitung der Planungsaufgabe „Nördliche Brigittenau“ muss mit politischem Rückhalt von Seiten der Wiener Stadtplanung getätigt werden. Eine Grundmotivation dafür kann die bereits erwähnte Notwendigkeit einer stadtteilbezogenen Planungsebene sein. (vgl. Kapitel 2) Aus der Entscheidung für das auf den ersten Blick aufwändigere Verfahren eines integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes ergeben sich diverse Vorteile:



STEP 2025 - Siedlungsentwicklung

Einerseits erlaubt es die Fortführung und Konkretisierung der kaum räumlich definierten und sehr allgemein gehaltenen Zielvorstellungen des Stadtentwicklungsplans 2025. Für das Untersuchungsgebiet erscheinen mehrere Themengebiete speziell relevant:

- Das Prinzip der polyzentrischen Stadtentwicklung und das Aufwerten undefinierter Zwischenräume²⁹
- Der Umgang mit bestehenden und zukünftigen Betrieben und den damit verbundenen Arbeitsplätzen³⁰
- Der Bedarf einer Weiterentwicklung von Gebäudestrukturen der Nachkriegszeit³¹
- Die geforderte Verdichtung des städtischen Grünraumnetzes und qualitative Verbesserungen in Bezug auf das Freiraumangebot³²

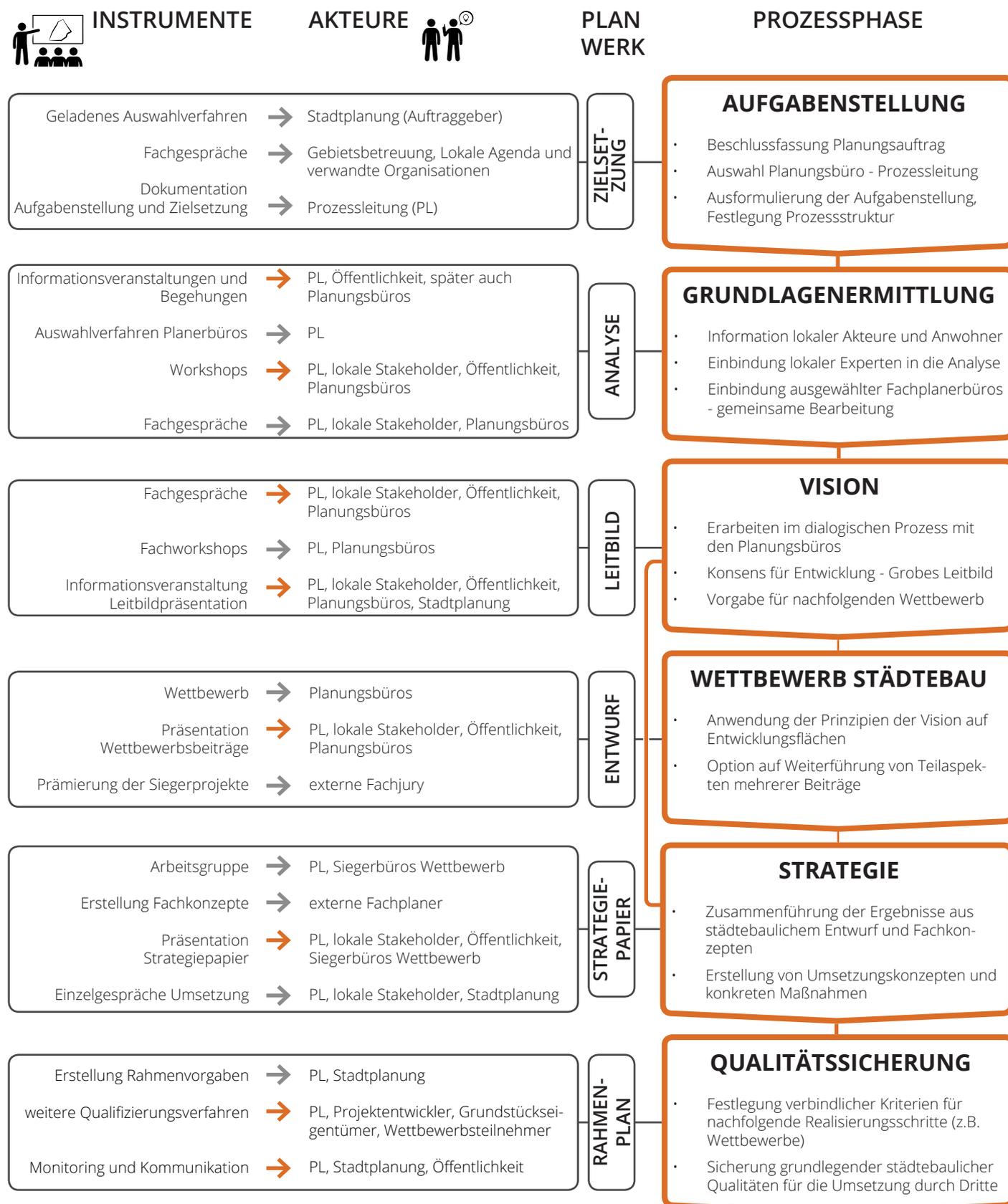
Diese und ähnliche Punkte halten die Werthaltung und Zielvorstellungen des Auftraggebers fest und fließen damit in die kommende Bearbeitung der Planungsaufgabe mit ein.

Andererseits bekommt integrierte Planung Bedeutung in Hinblick auf die Legitimation von Änderungen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, welche private Interessen von Grundstückseigentümern, Wirtschaftstreibenden oder schlicht der Wohnbevölkerung berühren.

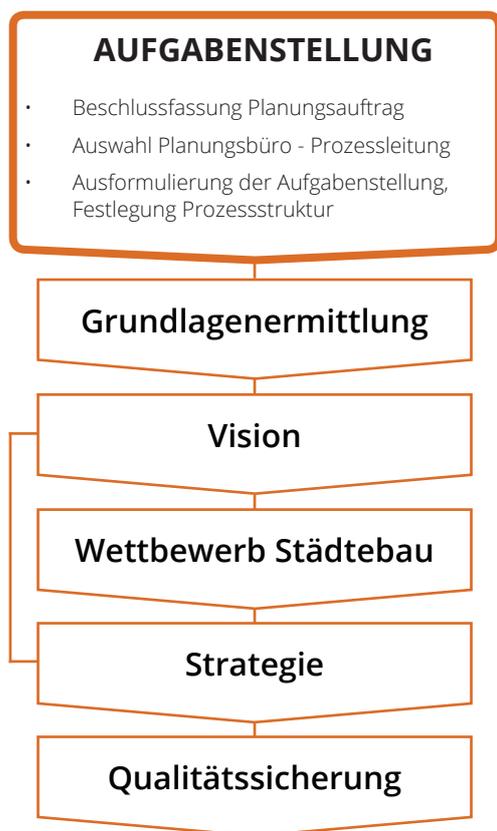
Die projektierte Umwidmung oder Neuorganisation von Grundstücken, die Festlegung neuer Bauhöhen, Bebauungstypologien, Abstände oder Freihalteflächen bekommen eine nachvollziehbare Fundierung auf die im Zweifelsfall verwiesen werden kann. Durch die frühe aktive Einbindung der betroffenen lokalen Akteure in den Planungsprozess werden Akzeptanz und Verständnis für andernfalls oft kontrovers diskutierte Maßnahmen geschaffen.

Am Ende des Prozesses steht ein öffentlich einsehbares Planwerk, welches als belastbare Referenz für Planungsentscheidungen dient.

Aufbau Planungsprozess Nördliche Brigittenau



→ öffentlicher Verfahrensschritt → geschlossener Verfahrensschritt



PROZESS

Aufgabenstellung

Sobald von den zuständigen Magistratabteilungen der Wiener Stadtplanung der Beschluss gefasst wird, für das Quartier der Nördlichen Brigittenau ein Entwicklungskonzept zu erstellen, wird mittels eines Auswahlverfahrens ein Planungsbüro bestimmt, welches die Prozessentwicklung und die Prozessleitung innehat. Zu diesem Zweck werden mehrere in Frage kommende Büros dazu eingeladen ihre Arbeitsweise und mögliche Herangehensweisen an die konkrete Planungsaufgabe zu präsentieren. Anhand dieser Präsentationen wird schließlich eine Auswahl getroffen. Für diese Schlüsselposition ist es angebracht, Planer von außerhalb der Magistratsabteilungen einzusetzen, da so zudem eine objektive Prozessbegleitung zur Interessensvertretung und -berücksichtigung aller zukünftig betroffenen Parteien gewahrt werden kann.

Zu diesem frühen Zeitpunkt kann es für die Entscheidungsfindung hilfreich sein, Input von weiteren, der Stadtplanung nahe stehenden, Stellen einzuholen. Dies können beispielsweise die zuständige Gebietsbetreuung oder die Lokale Agenda 21 sein. Die ausgewählten Planer diskutieren mit Vertretern der Stadtplanung in intensiven Gesprächsrunden die grundlegende Wertschaltung, die konkrete Aufgabenstellung und zu diesem Zeitpunkt absehbare Schwerpunkte, die als Planungsauftrag festgehalten werden.

Nordbrücke

DÖBLING

BRIGITTENAUER
SPORN

DONAUINSEL

Karl Marx
Hof

BHF
Heiligenstadt

Muthgasse

Sporthalle
Brigittenau

Hopsagasse

Aignerstraße

Engels
Hof

Steg
Aignerstraße

Friedrich Engels
Platz

Donau

Floridsdorfer
Brücke

Forsthausgasse

Brigittakapelle

Leysstraße

HANDELSKAI

Heiligen-
städter
Brücke

Lorenz Müller Straße

Forsthaus
Park

AUVA

N O R D
W E S T
B A H N
T R A S S E

Adalbert Stifter Straße

Sportanlage

Pasettstraße

Schottenaustraße

Marchfeldstraße

Vorgartenstraße

Rivergate

Hst
Handelskai

Döblinger
Steg

Dietmayrgasse

Spielmannigasse

Heilighandgasse

„Bretteldorf“

Höchstädt
platz

Winarskyhof

Engerthstraße

Millennium
City

SPITTELAU

Klosterneuburger Straße

Burghardtstraße

Wexstraße

TGM

Jägerstraße

Zrinyigasse

Hartigasse

Stromstraße

Leithastraße

Dresdner Straße

STAMMSTRECKE

Allerheiligen
park

ZWISCHENBRÜCKEN

Brigittenauer
Bad

Leipziger Platz

Hannover-
markt

Wallensteinstraße

Hellwagstraße

NORDWESTBAHNHOF

BRIGITTAVIERTEL



PHÄNOMENAL VITAL

IT'S MY PARTY

Die gesunde Marke von SPAR

Vann? Zler?

Der Typ

BUER KASER

BURGER KING

Palazzo

Is gibt sich der Gade für ein Schenkeplatz.

Advertisement for a shop or business featuring a person's face.

Fahrradstraße 37m

3.7m

70m



Grundlagen

Die Ermittlung der Grundlagen stellt, im Anschluss an die Festlegung der Aufgabenstellung, die erste tiefer gehende Auseinandersetzung mit den vorgefundenen Zuständen im Untersuchungsareal dar. Eine zielorientierte Interpretation der erhobenen Daten und deren Beurteilung stehen im Fokus. Um dies zu ermöglichen, wird zu Beginn die richtungsweisende Werthaltung in Form von Quartiersparadigmen festgelegt.



PROZESS

Grundlagenermittlung

Im Zuge einer ersten Annäherung an die Planungsaufgabe erfolgt die Aufbereitung einiger grundlegender für die Bearbeitung und Analyse relevanter Kennwerte sowie erster Begutachtungen vor Ort, durch das Planungsbüro.

Anschließend erfolgt die Erstinformation der Bewohner des Bezirks, lokaler Wirtschaftstreibender sowie sonstiger mit dem Standort befasster Organisationen, über die Entwicklungsabsicht.

Zu diesem Zweck bietet sich eine für die Allgemeinheit offene Informationsveranstaltung an, welche an einem gut erreichbaren Ort im Entwicklungsgebiet abgehalten wird und danach beispielsweise als Ausgangspunkt für Touren vor Ort und Anlaufstelle für Interessierte dienen kann.

Anfangs soll die Ausgangssituation, der Grund für die Notwendigkeit der angedachten Stadtteilentwicklung und der ungefähre Verfahrensablauf vermittelt werden, außerdem sollen alle Teilnehmer die Möglichkeit erhalten, eine Stellungnahme abzugeben sowie auf Probleme im Planungsareal hinzuweisen. Dies gibt dem Planungsbüro die Möglichkeit, den Ersteindruck vom Areal mit der Perspektive der Anwohner abzugleichen und lenkt die Aufmerksamkeit auf drängende Fragen und Bedürfnisse. Es erlaubt zudem zu eruieren, ob einzelne Themen kontrovers aufgenommen werden und weiter behandelt werden müssen, beziehungsweise welche Widerstände zu erwarten sind. Gleichzeitig muss der Fokus der Diskussion stets wieder auf die eigentliche Maßstabebene des Planungsauftrags gelenkt werden, da die Gefahr besteht, dass sich die Beteiligten zu diesem frühen Zeitpunkt bereits in Details verlieren.

Der dialogische Charakter des Verfahrens soll eine kommunikative Ebene bilden, von der alle Seiten profitieren. Die gewonnenen Erkenntnisse werden festgehalten, beurteilt und fließen anschließend als eine Art Betrachtungsfilter in den weiteren Prozess mit ein.

Den nächsten Schritt bildet ein Auswahlverfahren für die im weiteren Prozessverlauf involvierten Architektur- und Planungsbüros. Diese werden im Rahmen des kooperativen Verfahrens aktiv an der weiteren Erarbeitung der Grundlagenermittlung und der auf deren Erkenntnissen aufbauenden Vision teilnehmen.

Nach Ermessen der Prozessleitung ist in regelmäßigen Intervallen über wichtige Entwicklungen in der Planung zu informieren, sowie die Möglichkeit bereitzustellen, im Rahmen von Workshops oder vergleichbaren Planungsrunden, Vorschläge und Kommentare einzubringen.

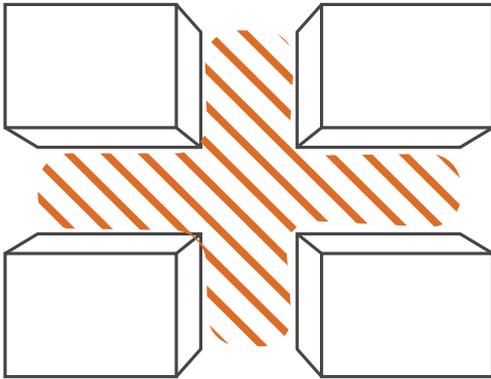
Vor Abschluss der Grundlagenermittlung wird etwa ein offener Bürgerworkshop abgehalten, bei dem in Gruppen in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Planungsbüros auf Grundlage der erarbeiteten Analysen und Plandarstellungen der aktuelle Planungsstand diskutiert und kommentiert werden kann, beziehungsweise neue Ideen mit den Fachplanern erörtert werden können. Ziel ist auch hier das Spezialwissen der „Lokalen Experten“ zu konsultieren, die Akzeptanz für das Planungsprojekt zu steigern und bis zu einem gewissen Grad eine persönliche Mitgestaltung des eigenen Umfelds anzubieten.

Gleichzeitig werden in dieser Prozessphase in einer geladenen Veranstaltung mit Vertretern der Stakeholder, etwa lokalen Betrieben oder Grundbesitzern, Gespräche über deren Bedürfnisse, die zur Verfügung stehenden Handlungsoptionen und die bevorstehende Zusammenarbeit im Allgemeinen, mit den ausgewählten Planungsbüros diskutiert.

Die in diesen Veranstaltungen generierten Inhalte fließen in die Erstellung der Vision ein, welche den nächsten Schritt in der Konkretisierung des Entwicklungsvorhabens darstellt.

4.1 Quartiersparadigmen

Der öffentliche Raum als Rückgrat der Urbanität



Die Straße als zentrales Element des urbanen Gefüges, soll allen Nutzern gleichermaßen zur Verfügung stehen. Der Funktion als Verkehrsraum kommt zumeist die primäre Aufmerksamkeit zugute, Straßen und Plätze sind aber vorrangig als Lebensraum zu verstehen und zu behandeln. Die Auflösung des Stadtraums in Verkehrsflächen und halböffentliche Räume wird diesem Anspruch nicht gerecht. Der sogenannte öffentliche Raum signalisiert durch städtebauliche und architektonische Mittel eine Vielzahl an Eigenschaften wie Offenheit und Geschlossenheit oder Exklusivität und Zugänglichkeit.³³

Es gilt Barrieren abzubauen und einen fairen Umgang mit den vorhandenen Stadträumen zu praktizieren, der möglichst frei von Bevorzugung und Diskriminierung ist. Urbane Räume dienen darüber hinaus als Integrationsfläche für alle Bevölkerungsschichten. Eine Prägung einzelner Teilräume durch Menschen ähnlicher Lebensumstände und Hintergründe ist Teil des großstädtischen Alltags. Es ist lediglich darauf zu achten, dass dadurch keine introvertierten, abgeschlossenen Bereiche entstehen, die in Konflikt zu der grundsätzlich urbanen, inklusiven Ausrichtung der Stadt stehen.



Stadt braucht Dichte

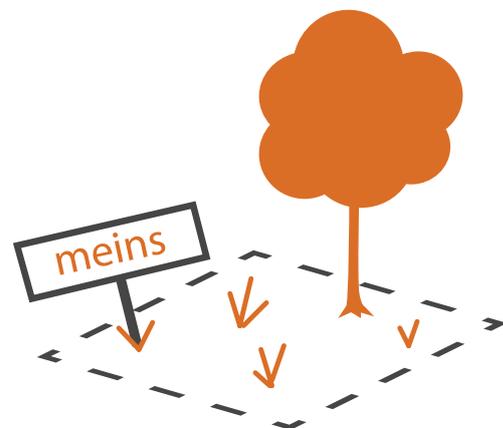
Angesichts der Herausforderungen, die sich durch die zunehmende Zersiedelung und steigende Bevölkerungszahlen ergeben, ist es in Zukunft nicht mehr tragbar, Teile gut erschlossener Stadtviertel baulich untergenutzt zu belassen.

Entsprechend den Gegebenheiten eines spezifischen Standorts ist im Zweifelsfall eine möglichst hohe bauliche Dichte anzustreben, solange eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet ist. Darin inkludiert ist auch die Möglichkeit einer größeren Ausnutzung des Bauplatzes durch die Entwicklung in die Vertikale, immer unter Berücksichtigung des städtischen Maßstabs des Umfelds. Dies schont Ressourcen, rechtfertigt Investitionen in öffentliche Infrastruktur, begünstigt Urbanität und kann Wohnkosten senken.

Grüne Infrastruktur

Neben der ästhetischen Funktion und der Nutzung für Freizeit und Erholung muss Begrünung in der Stadt zunehmend als mikroklimatischer Regulator fungieren. Speziell das Problem urbaner Hitzeinseln wird immer relevanter, aber auch die Versickerung von Regenwasser und die Filterung von Staub und Abgasen sind ein wichtiger Faktor für das Stadtklima.

Essenziell ist ein kompromissloses Bekenntnis zu konsequenter und flächendeckender Begrünung öffentlicher Räume im gesamten Quartier. Eine ausreichende Versorgung mit Grünflächen und deren einfache Erreichbarkeit für alle Bewohner sind unbedingt zu gewährleisten. Diesbezüglich soll sowohl der kleine Maßstab (feines Grünraumnetz) als auch der große Maßstab (städtische Grünachsen) berücksichtigt werden, um ein qualitativ vielfältiges Angebot zur Verfügung zu stellen.

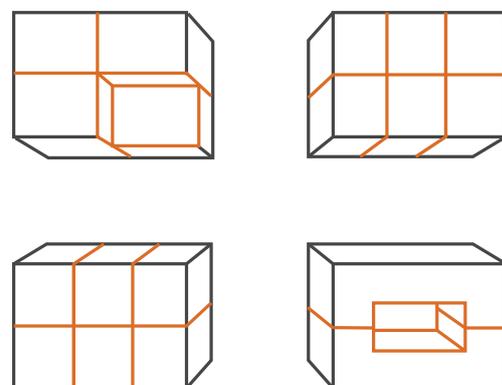


Feinkörnige Strukturen als städtisches Grundgerüst

Vielfalt ist eine der Grundbedingungen für Urbanität. Dazu müssen die städtischen Strukturen die nötigen Voraussetzungen bieten. Dies beginnt auf der kleinsten Maßstabsebene mit der Grundstücksparzellierung, welche im Falle kleinteiliger Bebauung flexibler auf etwaige Nutzungsänderungen oder Ausfälle reagieren kann. Kurze Straßenfronten spiegeln die Vielfalt im Inneren wider und erzeugen damit eine abwechslungsreiche Straßenszene.

Auf der Ebene des Stadtblocks braucht es eine kleine Blockstruktur und einen feinmaschigen Straßenraster. Im Sinne der gerechten Stadt ist ein durchgängiges öffentliches Wegenetz, möglichst frei von Barrieren, eine Grundvoraussetzung. Ausladende Superblocks mit lediglich interner Erschließung und langen, monotonen Fronten können diese Anforderungen nicht erfüllen.

Der Mehraufwand, der sich in Planung und Realisierung aus diesem Bekenntnis zu kleinteiligen Strukturen ergibt, wird aus städtebaulicher Sicht durch die oben angeführten Vorteile kompensiert.





Multifunktionale Stadtteile - Nutzungsmischung

Eine der Kernqualitäten von Städten liegt in der unmittelbaren räumlichen Nähe verschiedenster Funktionen. Dies ermöglicht, alle Bedürfnisse des täglichen Lebens von Arbeit und Ausbildung, über Nahversorgung, bis hin zu Freizeit und Kultur mittels kurzer Wege abzudecken. Zudem ergibt sich daraus das große Potenzial etwaiger Synergieeffekte.

In diesem Sinne erscheint die Nutzungsmischung innerhalb eines Gebäudes (vertikale Nutzungsmischung), beziehungsweise auf der Ebene des Blocks (horizontale Nutzungsmischung) als unumgänglich für einen lebendigen Stadtteil. Auch Nutzungen mit größeren Flächenanforderungen sollen, sofern sie stadtverträglich sind, so gut es geht in das städtische Gefüge integriert werden. Dies ermöglicht innerstädtisch Arbeitsplätze in Branchen zu sichern, welche etwa aufgrund von Aufwertungsprozessen üblicherweise verdrängt werden.



Den Bestand weiterdenken

Stadtentwicklung findet nur selten auf Freiflächen ohne Beziehung zum Umland statt, sondern ist zumeist in einen städtischen Kontext eingebettet. Aus dem Bestand ergeben sich strukturelle und funktionelle Vorgaben und Anknüpfungspunkte für neue Entwicklungen. Planungen dürfen dabei nicht nur den engen Rahmen der Neubautätigkeit umfassen, sondern müssen bestrebt sein, den Stadtteil als Ganzes zu verbessern – dies umfasst dementsprechend ebenso sehr die Ertüchtigung bereits existierender Gebäude oder Investitionen in den öffentlichen Raum bestehender Viertel. Ziel planerischer Eingriffe kann es nicht sein, neue autonome Quartiere zu entwickeln, vielmehr geht es darum, die Stadt weiterzubauen und positiv bewertete Entwicklungen fortzuschreiben.

Inklusive Mobilität

Alle Mobilitätsarten haben in der Stadt grundsätzlich ihren Platz und ihre Berechtigung. Der überproportionale Bevorzugung einzelner Verkehrsmittel, wie sie sich gegenwärtig strukturell im Stadtraum abbildet, ist entgegenzuwirken. Dies ist besonders häufig in Bezug auf ein Ungleichgewicht zugunsten des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten, dessen Anteil am Verkehrsaufkommen langfristig zu reduzieren ist. Planerisch tritt dieser aufgrund des großen Platzbedarfs und der Emissionen häufig als problematisch in Erscheinung. Radikale Konzepte wie die „Autofreie Stadt“ gehen allerdings in die falsche Richtung.

Eine gute Verkehrsanbindung ist prinzipiell eine Chance für den Wirtschaftsstandort und ist durchaus als positive Eigenschaft zu verstehen. Diese Anbindung darf aber nicht übermäßig zu Lasten des städtischen Gefüges gehen und dazu führen, dass Stadtteile zu reinen Transiträumen verkommen.



Funktionierende Nachbarschaften - Polyzentrische Stadtentwicklung

Bestehende urbane Bezugspunkte sind als Subzentren zu stärken. Solche Räume zeichnen sich zumeist durch ihre Funktion als Verkehrsknoten, einen hohen Grad funktionaler Durchmischung und oft auch durch ein einzigartiges Wiedererkennungsmerkmal aus. Sind diese mittels urbaner Achsen verbunden, entstehen übergreifende Netzwerke sich gegenseitig ergänzender Zentren. Synergien zwischen einzelnen Punkten entfalten sich umso stärker, je dichter dieses städtische Netz ist.

Ein Subzentrum kann in einem gewissen Umkreis eine identitätsstiftende Funktion einnehmen, eine verteilte Zentrenstruktur somit für große undefinierte oder überwiegend monofunktionale Stadträume gliedernd wirken.



4.2 Historische Stadtentwicklung

Besiedelung einer Au

Die heutige Brigittenau bestand vor der ersten Donauregulierung aus zahlreichen kleineren und größeren Inseln. Die Ortschaften Brigittenau und Zwischenbrücken wurden 1850 der Leopoldstadt angeschlossen und somit ein Teil der Stadt Wien.³⁴ Seinen Namen erhielt der Bezirk in Anlehnung an sein ältestes Bauwerk, die 1651 errichtete Brigittakapelle, welche bis heute im Forsthauspark erhalten ist.³⁵

Die in dieser Zeit angelegte Jägerzeile ist als Jägerstraße auch im heutigen Straßennetz ablesbar.

Franzsiszeischer Kataster - **1829**



Die Regulierung der Donau

Durch die Errichtung der Eisenbahn und die Lage an der Donau wurde die Brigittenau im 19. Jhdt. zu einem beliebten Standort für Industrie- und Gewerbebetriebe.³⁶ 1870 begannen die weitreichenden Arbeiten an der ersten Donauregulierung, wodurch die Hälfte der heutigen Bezirksfläche entstand.³⁷ Besonders die neuen Donaubrücken prägten das Bild der frühen Brigittenau.³⁸ Ein gründerzeitlicher Straßenraster, der sich am Donaudurchstich orientiert, wurde angelegt.³⁹ Die auffallend gestreckten Blöcke sind bis zu 280 m lang.

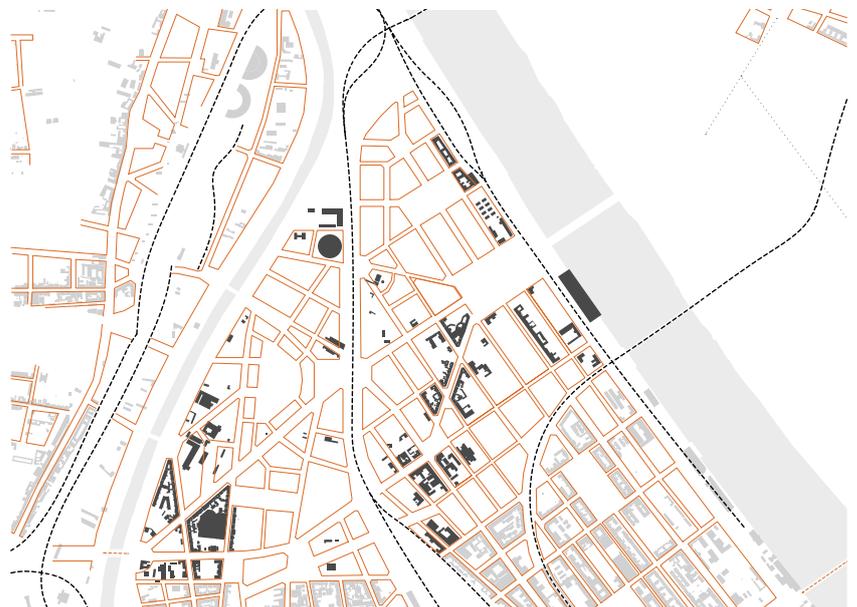
Regulierungsplan - **1870**



Große Pläne

Bereits 1910 stieg die Einwohnerzahl auf über 100.000 Menschen an. Ab 1912 wurden die ersten größeren zusammenhängenden Wohnblöcke errichtet.⁴⁰ Im Gegensatz zum Zwischenbrückener Raster der Donauregulierung zeichnen sich der Generalstadtplan von 1912 durch erheblich kleinere Blockgrößen, sowie die Anlage repräsentativer Plätze, Kreuzungen und Parkanlagen aus. Diese gelangten allerdings nur im äußersten Südwesten des Areal zur Umsetzung.

Generalstadtplan - **1912**



Um den Zweiten Weltkrieg

Die Zwischenkriegszeit ist dominiert von der Errichtung großer Wohnhausanlagen des Roten Wien, wie dem 1933 eröffneten Engelshof, der beinahe 1.500 Wohneinheiten beinhaltet.⁴¹

Im Zweiten Weltkrieg waren die Fabriks- und Bahnanlagen vorrangiges Ziel der Bombardements. Zirka 800 Wohnbauten und 145 Fabriken wurden zerstört. Im Zuge des Rückzugs wurde auch die Floridsdorfer Brücke gesprengt, die Reichsbrücke blieb als einziger Donauübergang verschont.⁴²

Stadtplan - 1956

Ein moderner Wohnbezirk

Ab dem Ende der 1950er Jahre wurden im großen Stil Wohnhausanlagen errichtet, welche einer neuen städtebaulichen Logik folgten.⁴³ Die bereits um das Jahr 1900 projektierte Adalbert Stifter Straße wurde erst in dieser Zeit vervollständigt. Mit Anlage der Donauinsel wurde die Donau endgültig zum primären Naherholungsgebiet umgestaltet.⁴⁴ Die letzten verbliebenen Industrieflächen wurden bis zur Jahrtausendwende für Wohnbau freigemacht. Den jüngsten Entwicklungsimpuls lieferte die U-Bahnverlängerung 1996.⁴⁵

Stadtplan - 2017

	bis 1918		1945-1995
	1919-1945		ab 1996

Baualter 2017

Die gründerzeitliche Bebauung konzentriert sich auf den Bereich der Marchfeldstraße und Klosterneuburger Straße, während die Ausläufer Zwischenbrückens vor allem durch die groß dimensionierten Wohnhöfe des Roten Wien geprägt werden.

Das heutige Bild des Bezirks wird jedoch vor allem durch Bauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jhdts. dominiert. Seit 1996 kommt es zur Errichtung besonders großvolumiger Einzelobjekte.







4.3 Grundstruktur

35.000 Ew. (2017)⁴⁶

2 km²

In der Nördlichen Brigittenau finden sich extreme Unterschiede in der Dimension grundlegender städtischer Elemente, wie der Größe und Form der Straßenblöcke, Parzellen und deren Bebauung:

In Zwischenbrücken (östlich der Nordwestbahntrasse) ist der Raster der Donauregulierung mit seinen regelmäßigen langgestreckten Blocks weitestgehend erhalten geblieben. Die im Schwarzplan ersichtliche Bebauungsstruktur in diesem Abschnitt besteht in Teilen aus gründerzeitlicher Blockrandbebauung sowie Hofanlagen der Zwischenkriegszeit, welche den Straßenraster weitestgehend nachzeichnen.

In der Westhälfte ist die Bebauung dagegen auf den wenigen Superblocks locker verteilt.

Dazwischen sind immer wieder große Solitäre eingestreut, die mit der Logik angrenzender Strukturen brechen.

Schwarzplan & Blockstruktur

m 250 500 1000

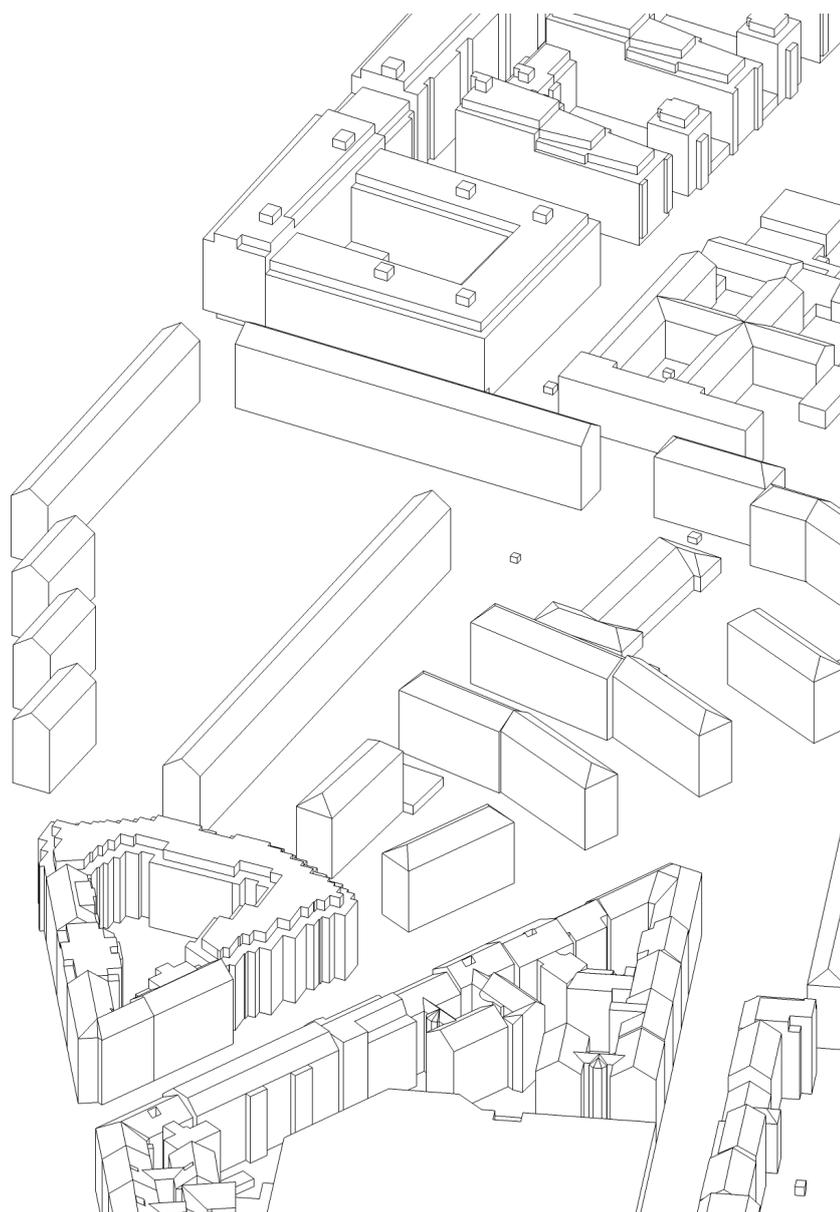




Grundstückspartitionierung

Die Parzellierung zeichnet die Stadtentwicklungsgeschichte nach. Die Unterschiede in den Stadträumen und ihrer jeweiligen charakteristischen Bebauungstypologien lassen sich deutlich ablesen. Es zeigt sich ein markanter Dimensionssprung zwischen der Ost- und der Westhälfte des Gebiets.

Bereiche mit ursprünglich gründerzeitlicher Flächenaufteilung stehen in krassem Gegensatz zu den erst in der Nachkriegszeit für große Wohnbauten erschlossenen Areale. Ebenso zeigen sich speziell im Zentrum größere zusammenhängende Gewerbegrundstücke.



Maßstabssprung

Vereinzelt ergeben sich spannende Gegensätze in der städtischen Körnung.

4.4 Dichte

Bevölkerungsdichte

Die einzelnen **Wiener Bezirke** weisen bedingt durch Unterschiede in ihrer Bebauungsstruktur und ihrem Anteil an Grün- und Freiräumen sehr unterschiedliche Einwohnerdichten auf.

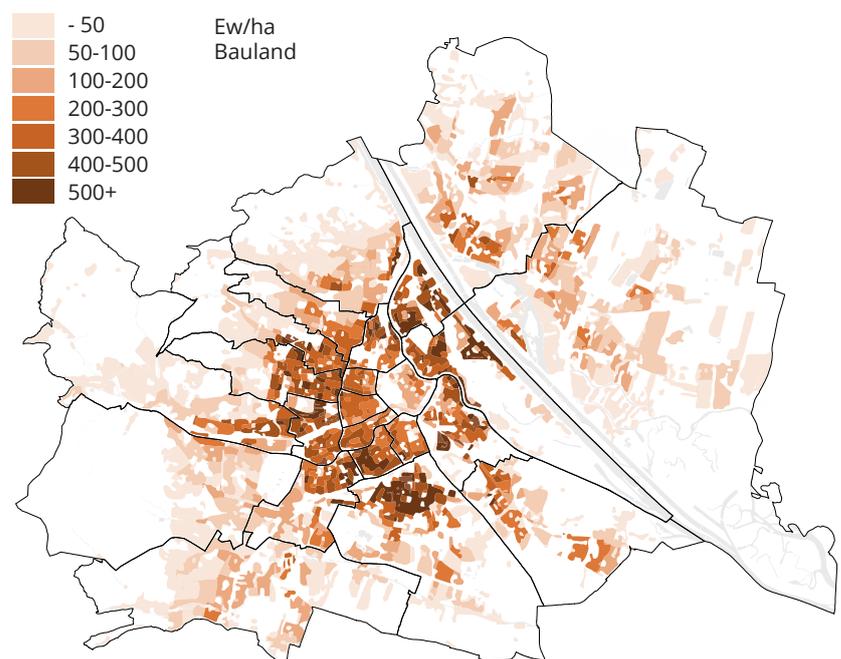
Die Innenbezirke sowie die angrenzenden gründerzeitlich geprägten Lagen der Bezirke 10 - 20 weisen durchwegs hohe Bauungs- und Bevölkerungsdichten bei gleichzeitig geringem Freiraumanteil auf. Der hohe Grünraumanteil Wiens von rund 50% konzentriert sich vor allem auf die äußersten Randlagen des Stadtgebiets - dementsprechend sind Bezirke, welche Anteil an diesen Flächen haben, insgesamt mit einer geringeren Gesamtdichte angegeben. Dies ist bei der Beurteilung der Dichteverteilung über das Stadtgebiet stets zu berücksichtigen.⁴⁷

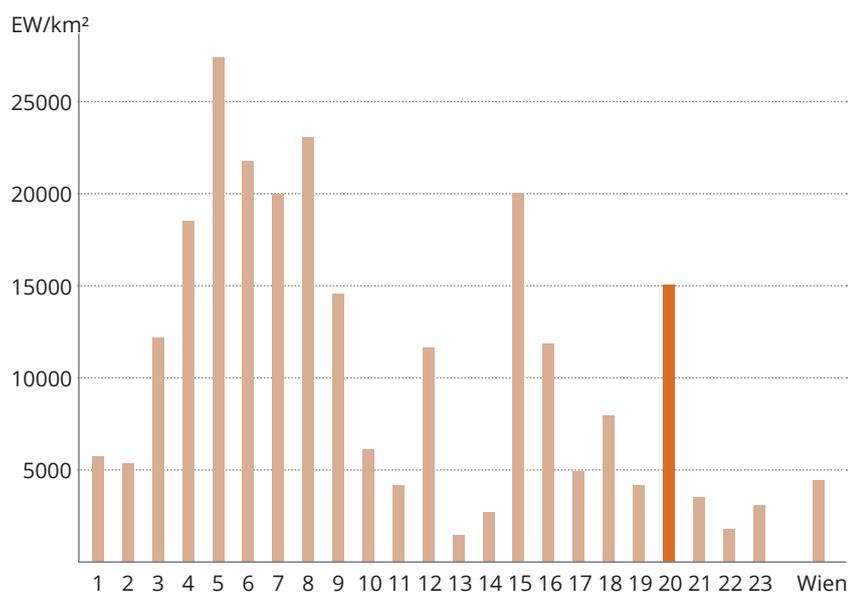
Demgegenüber stehen als anderes Extrem Bezirke wie etwa Margareten, welches mit etwa 25.000 Ew/km² den Spitzenplatz in der Rangfolge einnimmt.⁴⁸

Die **Brigittenau** lässt sich geografisch wie auch aufgrund ihrer Bevölkerungsdichte von ca. 15.000 Ew/km² zum Wiener Kerngebiet zählen. Dabei entfällt ein auffallend großer Teil des Gesamtareals auf Verkehrsflächen (rd. 35%).⁴⁹

Einwohnerdichte Wien 2016

Bei Zahlen zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Bezirke muss stets die ungleichmäßigen Verteilung der Grünflächen über das Stadtgebiet berücksichtigt werden. Für konkrete Aussagen zur Bevölkerungsdichte in einem Untersuchungsareal sind detaillierte Betrachtungen der konkreten Stadtgebiete notwendig.





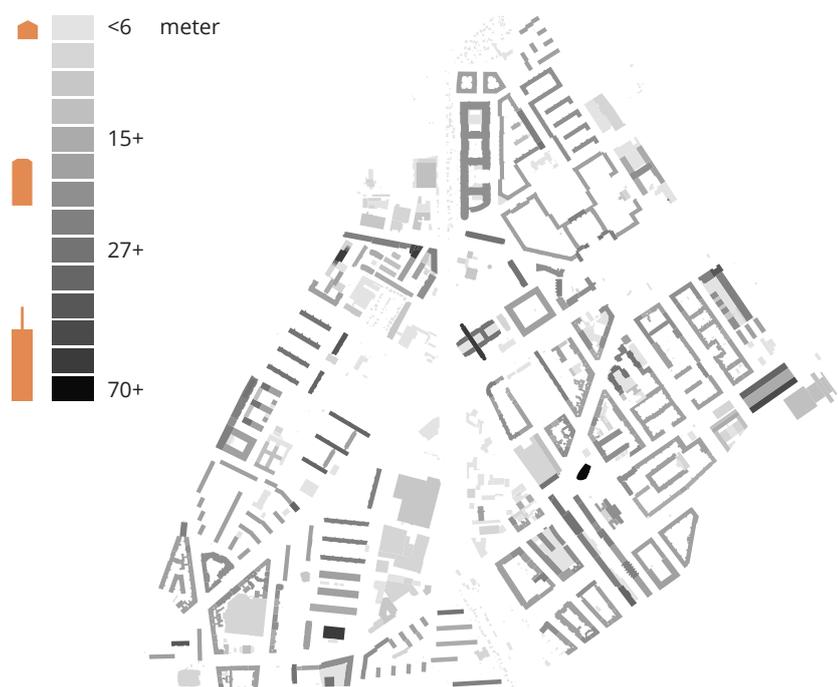
Bevölkerungsdichte - Bezirke

Die Brigittenau zählt trotz einem hohen Gewässer- und Verkehrsflächenanteil aufgrund ihrer baulichen Dichte zu den am dichtesten besiedelten Wiener Bezirken.

Bebauungsdichte

Die tatsächliche Bebauungsdichte in einem Untersuchungsareal lässt sich mithilfe einer Kombination aus Schwarzplan und Gebäudehöhen aussagekräftiger ablesen, als durch eine reine Angabe der Geschößflächenzahl in Bezug auf einzelne Grundstücke.

Auch für das vorliegende Untersuchungsgebiet ist die Bebauungsdichte eine der grundlegenden Kenngrößen, um beispielsweise Potenziale für die Nachverdichtung abschätzen zu können oder um die Versorgung mit Freiflächen zu überprüfen.



Gebäudehöhe/Bebauungsgrad

In der östlichen Gehäitshälfte herrscht eine durchwegs sehr hohe Bebauungsdichte, hier dominieren weitestgehend Hof- und Blockrandbebauung bis 24 m. Der Westen präsentiert sich deutlich heterogener, hier finden sich einzelne Cluster mit dichterem Bebauung, durchsetzt von großen Freiflächen und Flachbauten. Auffällig ist im Bereich der Nachkriegswohnanlagen der deutlich geringere Bebauungsgrad, wodurch diese nur vereinzelt durch eine starke Entwicklung in die Vertikale ähnliche Bebauungsdichten wie die Umgebung erreichen. Die vereinzelt Hochpunkte wirken sich nur in geringem Ausmaß auf die durchschnittliche Bebauungsdichte des Gesamtgebiets aus.

4.5 Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung

Wien wächst. Gemäß Prognosen der MA23 wird die Stadtbevölkerung bis 2034 um etwa 15 Prozent auf 2.043.411 Einwohner anwachsen. Die aktuelle Beschleunigung der Zuwanderung lässt jedoch ein noch früheres Überschreiten der Zweimillionenmarke bereits Ende der 2020er Jahre realistisch erscheinen.⁵⁰

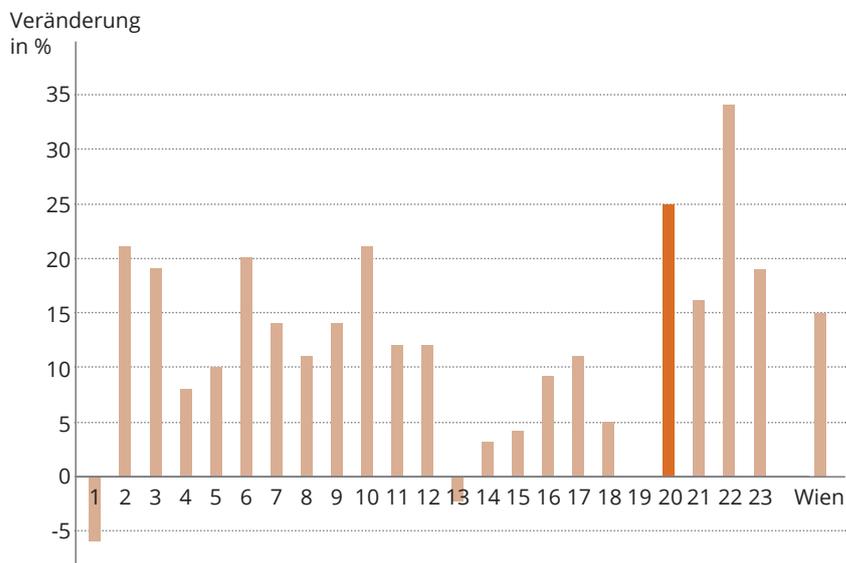
Das Bevölkerungswachstum in **Wien** setzt sich aus Geburtenüberschüssen und in noch größerem Maß Wandergewinnen zusammen. Dabei zeigt sich ein deutlicher Trend: während in der Mehrzahl der Bezirke von einer weiteren Zunahme der Bevölkerung ausgegangen wird, ist in der Inneren Stadt und dem westlichen Stadtrand (besonders Hietzing und Döbling) durch Geburtendefizite beziehungsweise Sterbeüberschüsse mit einer negativen Bevölkerungsentwicklung zu rechnen.⁵¹

Einen speziellen Faktor stellen die zahlreichen Neubaugebiete, etwa innerstädtische Konversionsflächen oder Stadterweiterungsgebiete in der Peripherie dar. Diese werden in den betroffenen Bezirken zu einem noch rasanteren Bevölkerungszuwachs führen.

Die Bevölkerungsentwicklung der **Brigittenau** wird in den kommenden Jahre neben einem starken Geburtenüberschuss, vor allem durch die Wohnraumschaffung in den Neubaugebieten, konkret dem Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, geprägt sein. Für den gesamten Zwanzigsten Bezirk wird von einem Bevölkerungszuwachs von bis zu 21.000 Personen, also etwa 25%, ausgegangen.⁵²

Bevölkerungsprognose 2011-2034

Mit Ausnahme der Inneren Stadt und den Bezirken 13 und 19, wird die Wiener Bevölkerung in der näheren Zukunft weiterhin verhältnismäßig stark ansteigen. Das Wachstum fällt dabei in Bezirken mit einem hohen Anteil an Neubaugebieten naturgemäß stärker aus.



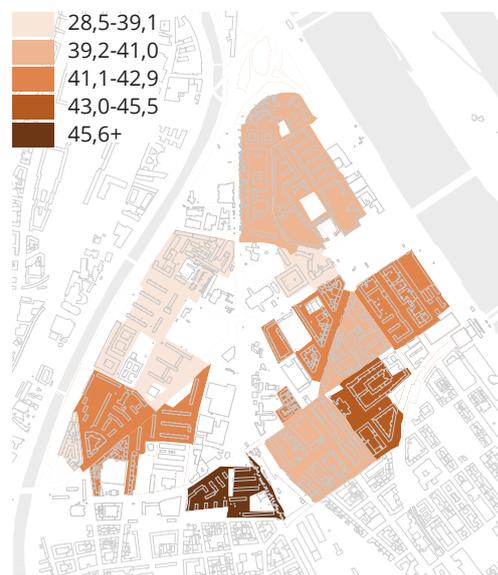
Altersstruktur

Die Zusammensetzung der Bevölkerung hinsichtlich Alterskohorten, sowie deren prognostizierte Entwicklung hat Auswirkungen auf die Stadtplanung: Unterschiedliche Altersgruppen stellen nicht nur verschiedene Ansprüche an soziale Infrastruktur und öffentliche Einrichtungen, sondern weisen auch eine spezifische Nutzung öffentlicher Räume auf. Ebenso erwachsen aus gravierenden Änderungen der Bewohnerzusammensetzung, etwa durch lokal ausgeprägte Überalterung der Bevölkerung oder einen starken Zuzug von Familien in neu errichtete Quartiere, zusätzliche Anforderungen an die Planung.

Für das Projektgebiet zeigt sich, wie im Rest der Brigittenau, ein weitestgehend typisches Bild: wie auch andere Lagen direkt außerhalb des Stadtzentrums, weist das Areal eine überdurchschnittlich junge Bevölkerung auf. Die rege Neubautätigkeit seit den 1990ern senkt zudem den Altersschnitt in zahlreichen Zählsprenkeln, bedingt durch deren stark durch Jungfamilien geprägte Zusammensetzung. Durch ein überproportional starkes Anwachsen der unteren Alterskohorten, speziell Kinder- und Jugendliche, wird die Altersstruktur des Bezirks insgesamt unter dem Wiener Durchschnitt bleiben.⁵³ Gleichzeitig ist in manchen Lagen, etwa Siedlungsgebieten der Nachkriegszeit, mit einer stärkeren Überalterung, beziehungsweise potenziell einem bevorstehenden Generationenwechsel zu rechnen. Einzelne Zählsprenkel sind bereits sehr deutlich von Überalterung betroffen, wenngleich diese häufig durch ein großes Neubauvolumen im Umfeld kaschiert wird.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der häufig sanierungsbedürftige Gebäudebestand in den großen alten Wohnanlagen, in Kombination mit der angesprochenen Überalterung, in Zukunft planerischer Eingriffe bedarf. Gleichzeitig ergibt sich daraus das große Potenzial, städtebaulich problematische Zeilenbauten, oder solche deren Sanierung wirtschaftlich nur schwer argumentierbar ist, größeren Umbauten zu unterziehen, beziehungsweise nach Freiwerden abzureißen und durch Neubauten zu ersetzen.

Durchschnittsalter 2013



Gegenüberstellung Neubauten und große Nachkriegswohnanlagen



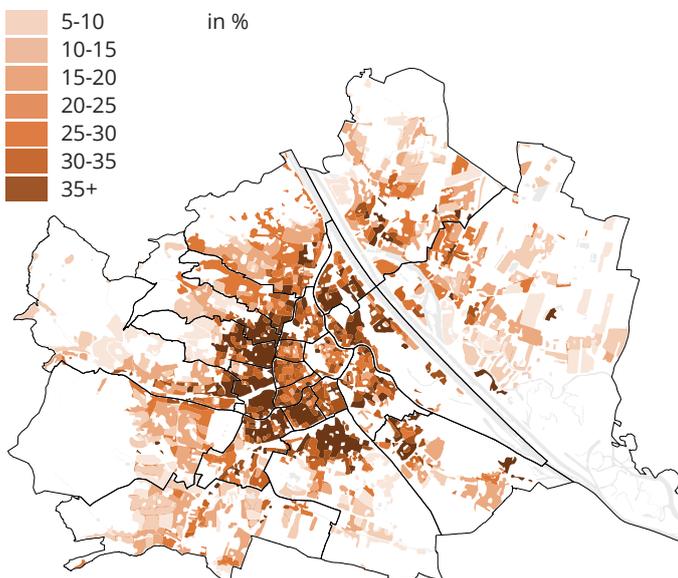
Potenzieller Nutzungsdruck im öffentlichen Raum

Der öffentliche Raum erfüllt als ein fundamentaler Baustein der Stadt eine Reihe an Funktionen für das urbane Zusammenleben. Dabei nutzen bestimmte Bevölkerungsgruppen, etwa Junge, Betagte, oder Menschen mit einem kulturell bedingt anderen Verhältnis zur Freizeitgestaltung den öffentlichen Raum stärker als andere. Sie sind damit auf einen hochwertigen, frei zugänglichen und möglichst konfliktfrei nutzbaren Stadtraum in ihrer Wohnumgebung angewiesen.

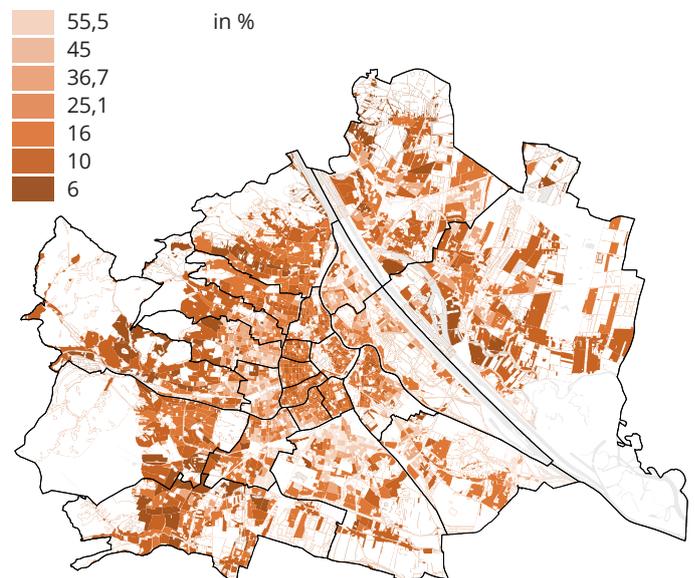
Der Potenzielle Nutzungsdruck errechnet sich aus einer Überlagerung der Einwohnerdichte, dem Arbeitslosenanteil, dem Anteil an Mindestsicherungsempfängern und dem Anteil an Substandardwohnungen. Er bildet ab, wo und in welchem Ausmaß dieser Druck auf den Stadtraum wahrscheinlich ist.⁵⁴

Der Anteil von Personen mit ausschließlich primärem Bildungsabschluss ist im Projektgebiet im Vergleich zum Umfeld auffallend hoch. Für die Stadtplanung ergibt sich vor allem die Problemstellung soziale Brennpunkte zu vermeiden oder einer extremen räumlichen Segregation einzelner Bevölkerungsgruppen vorzubeugen. Eine Aufwertung des Wohnungsbestands senkt zwar bis zu einem gewissen Grad den oben angesprochenen Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum, läuft jedoch Gefahr, untere Einkommensschichten zu verdrängen.

Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft 2016



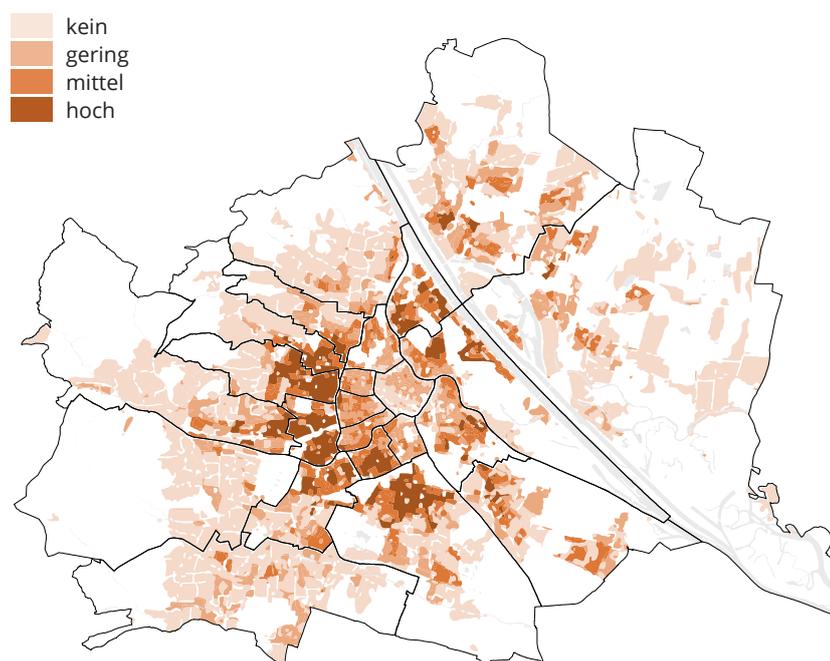
Ø Anteil der Einwohner mit ausschließlich primärem Bildungsabschluss 2011



Der Anteil und die räumliche Verteilung von Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft ist als weitere Größe in der Abschätzung des Potenziellen Nutzungsdrucks von Bedeutung. In dieser Hinsicht kommt dem öffentlichen Raum als Ort der Integration und Teilhabe eine besondere Rolle zu. Auch hier ergibt sich aus einer eventuellen Aufwertung bestehender Bausubstanz die Gefahr damit einhergehender Verdrängungsprozesse, zumal neu immigrierte Personen immer noch in einem hohen Maß auf ein leistbares Angebot im privaten Sektor angewiesen sind.⁵⁵

In der Nördlichen Brigittenau ergibt sich aus der Überlagerung genannter Kennwerte ein hoher Potenzieller Nutzungsdruck auf den oft unterentwickelten öffentlichen Raum. Dies trifft speziell auf gründerzeitlich geprägte Areale mit teils wenig saniertem Wohnbestand, wie die Gegend um die Marchfeldstraße oder die Ausläufer der Klosterneuburger Straße, zu. Vermehrt sind auch die großen Wohnanlagen, besonders jene der 1950er und 1960er Jahre, betroffen.

In der Planung bedarf es hier vor allem der Verbesserung des Angebots durch die Neuanlage von Plätzen, Freiräumen und konsumfreien Treffpunkten sowie der Aufwertung bestehender öffentlicher Räume. Es ist besonders darauf zu achten, dass diese inklusiv gestaltet sind und somit von allen Bevölkerungsgruppen angenommen werden können.



Potenzieller Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum 2013







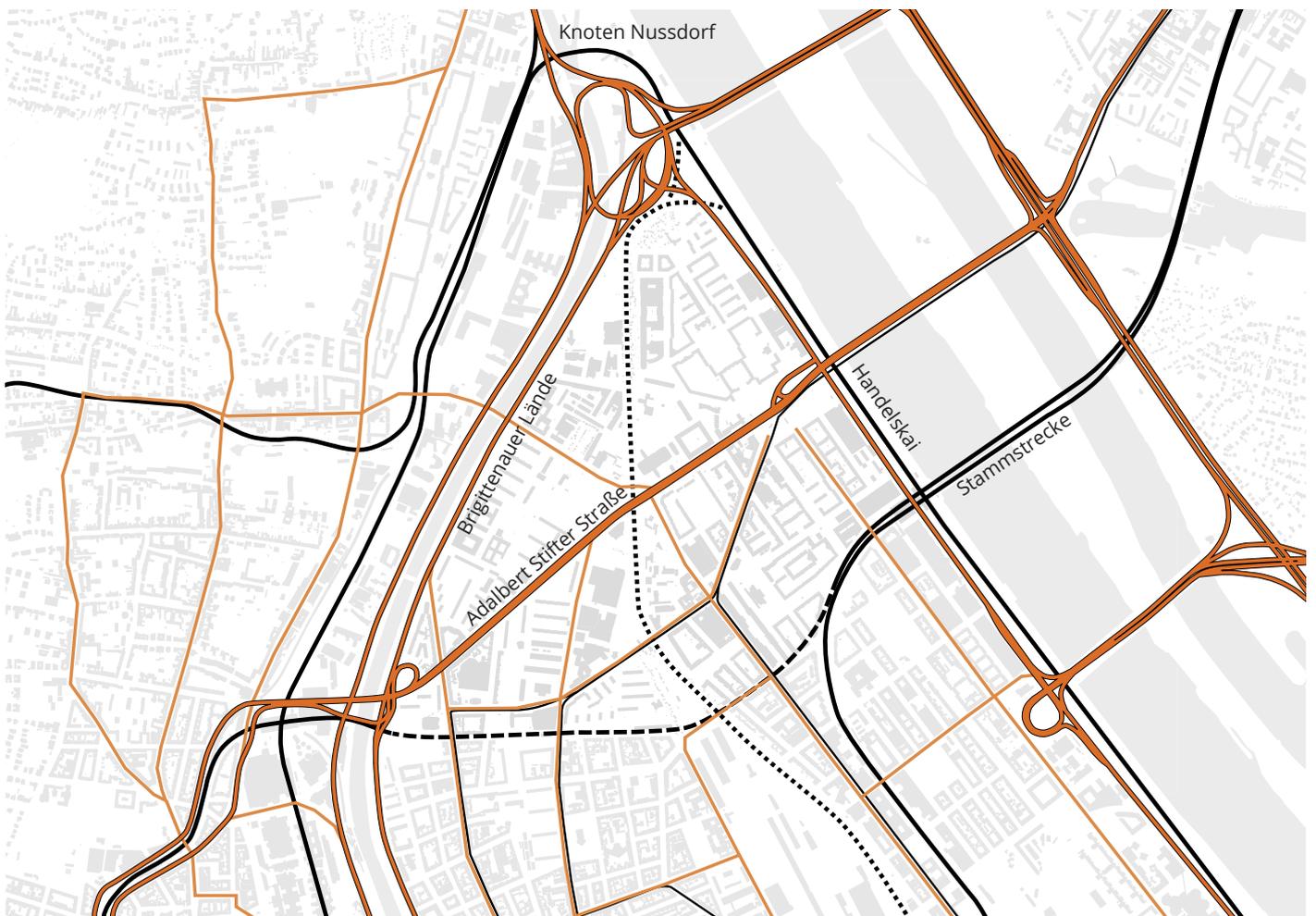
4.6 Mobilität

Übergeordnete Verkehrsachsen

Das Untersuchungsgebiet spielt eine wichtige Rolle in der Erschließung der Stadt von Norden und ist dementsprechend von zahlreichen großdimensionierten Straßen und Autobahnen umgeben, beziehungsweise wird von diesen durchquert. Im Bereich des Donaukanals wird das Areal von der Brigittenauer Lände gegen den Westen, im Bereich des Handelskais gegen den Donauraum abgeschlossen. Die stark befahrene vierspurige Adalbert Stifter Straße ist eine wichtige Ost-West-Verbindung und teilt es in eine Nord- und eine Südhälfte. Die zahlreichen Donauquerungen für Fußgänger, Radfahrer, Autoverkehr und öffentliche Verkehrsmittel stellen in diesem Bereich die Verbindung zum nordöstlich gelegenen Floridsdorf dar. Auch wichtige Bahnverbindungen mit Personen- und Güterverkehr flankieren die Nördliche Brigittenau. Die Nordwestbahn, die vom ehemaligen Nordwestbahnhof über den Brigittenauer Sporn in Richtung Norden führt, wird allerdings in absehbarer Zeit eingestellt.

Haupttrouten MIV & Bahn

-  Bahnstrecke
-  Nordwestbahn
-  Autobahn & Durchzugsstraße
-  Hauptstraße





Straßenlärm

Die Lärmkarte verdeutlicht die Einstufung der nördlichen Brigittenau als ausgeprägten Transitraum.

An den Gewässerkanten im Bereich des Donaukanals und des Handelskai situierte Hauptstraßen und Autobahnen sorgen für eine starke Lärmbelastung an den Gebietsrändern.

Besonders negativ wirkt sich darüber hinaus vor allem die Adalbert Stifter Straße, eine wichtige städtische Quer-Verbindung, auf die Emissionslage im Quartier aus.

In den offen bebauten Arealen breitet sich der Lärm zudem deutlich tiefer in die (Wohn)bebauung aus, als in den Bereichen mit geschlossener Bebauung.



Schienerlärm

Situation 2017

Die hauptsächliche Lärmbelastung durch den schienegebundenen Verkehr ergibt sich durch die Strecken entlang des Handelskai beziehungsweise der S-Bahn-Stammstrecke im Südosten des Areals.

Die bestehende Nordwestbahntrasse, welche das Gebiet zentral in Nord-Süd Richtung durchkreuzt, führt derzeit ebenfalls zu hohen Lärmemissionen. In deutlich geringerem Ausmaß ergibt sich entlang der Achse Stromstraße-Marchfeldstraße eine gewisse Beeinträchtigung durch die Straßenbahn.



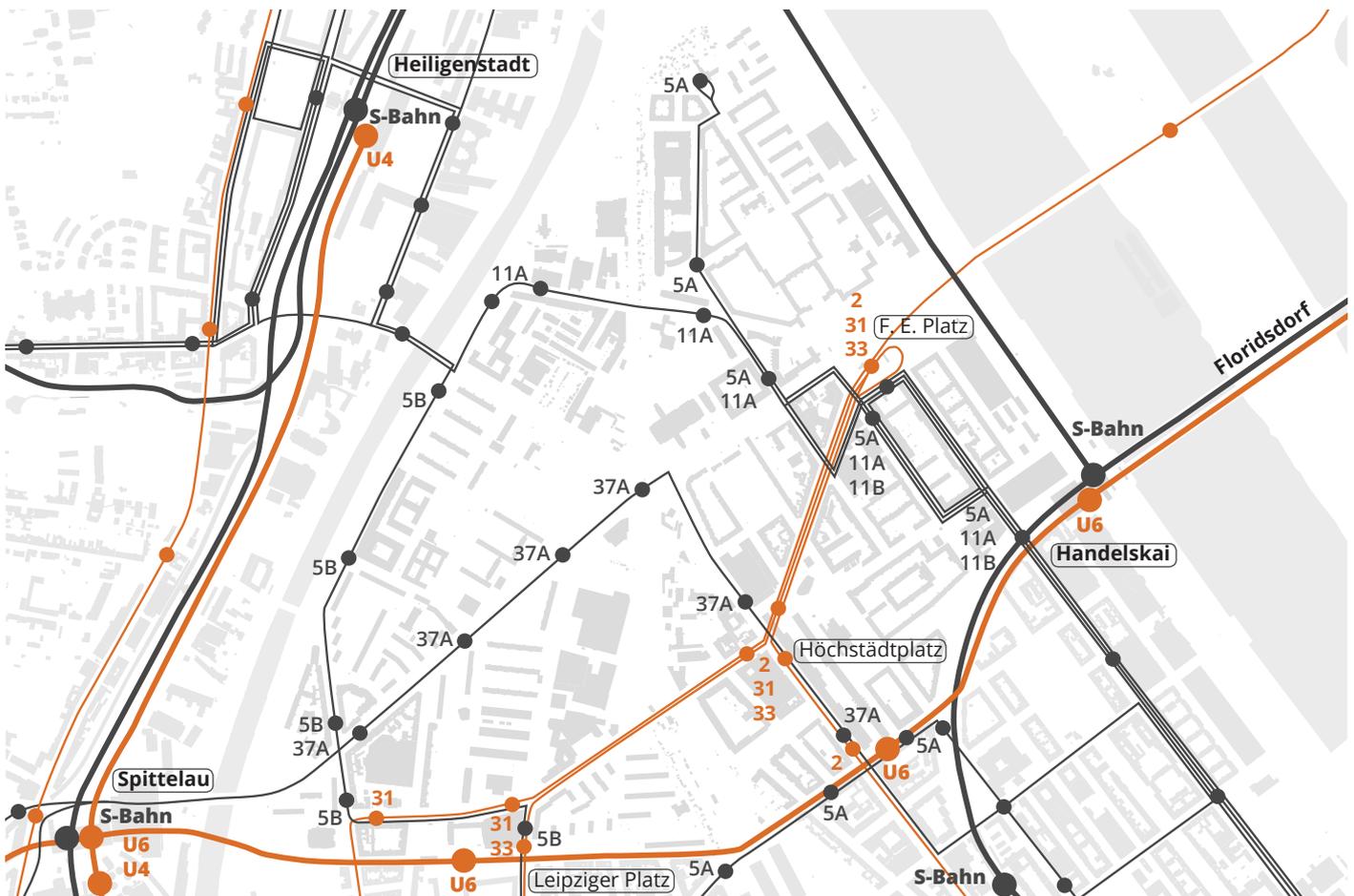
Prognose

Mit der Stilllegung der Nordwestbahn verringert sich die Lärmbelastung im Inneren des Projektgebiets erheblich. Dementsprechend werden diese Lagen für eine Entwicklung abseits der bestehenden gewerblichen Nutzung attraktiver.

Öffentlicher Verkehr

Die Anbindung an die S-Bahn-Stammstrecke und die S45 stellt eine wichtige Qualität im vorhandenen öffentlichen Verkehrsnetz dar. Die Bahnhöfe Heiligenstadt und Spittelau ermöglichen Regionalverbindungen in Richtung Niederösterreich über die S40 und Regionalbusse. Zudem ermöglichen die U4 jenseits des Donaukanals und die U6 an der südlichen Gebietsgrenze einen hochrangigen Anschluss an das weitere Stadtgebiet. Letztere verbindet seit 1996 den Westen der Stadt mit Transdanubien. Die Anbindung an das Straßenbahnnetz ist im Süden überproportional gut. Die Straßenbahnlinie 31 führt über den 20. Bezirk weiter nach Floridsdorf, die Linien 2 und 33 beenden ihre Fahrt, die über zentrumsnähere Lagen führt, am Friedrich Engels Platz. Die feingliedrige Erschließung erfolgt über das Bussystem, welches derzeit auch die einzige direkte ÖPNV Verbindung zum Stadtquartier Muthgasse darstellt.

Öffentliches Verkehrsnetz

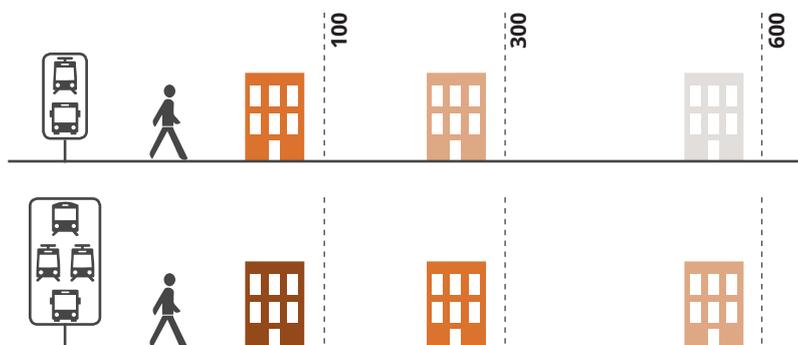


ÖPNV- Versorgungsdichte

Im Projektgebiet zeigt sich ein starkes Gefälle in der Qualität der ÖPNV-Erschließung:

Für die Südhälfte ergibt sich aus dem Zugang zu mehreren hochrangigen Schnellverbindungen (U-Bahn und S-Bahn) sowie zahlreichen Straßenbahnlinien eine sehr gute Anbindungsqualität. Speziell die Bereiche um den Höchstädtplatz und den Friedrich Engels Platz sind hervorragend versorgt.

Der Norden ist aufgrund seiner Randlage lediglich mittels einiger weniger Buslinien an die Stadt angebunden.



Heatmap ÖPNV Versorgung

Die Versorgungsdichte ergibt sich aus der Weglänge ab der Haltestelle (vgl. Grafiken rechts) und der Qualität der Anbindung an dieser (Anzahl und Wertigkeit der Verkehrsmittel)

Bus

100m & 300m Weglänge ab Hst.



Straßenbahn

100m & 300m Weglänge ab Hst.



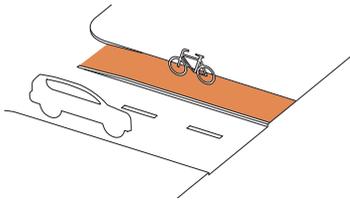
U-Bahn/S-Bahn

300m & 600m Weglänge ab Hst.



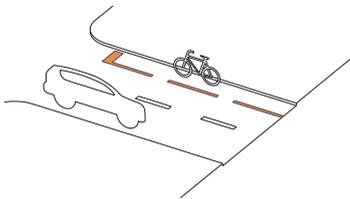
Radwegenetz

Radwege



Radweg Hauptnetz

Radweg



Mehrzweckstreifen

Allgemein ist die Fahrradinfrastruktur in diesem Bereich Wiens stark ausbaufähig. Wichtige Radwege des Wiener Hauptnetzes befinden sich in direkter Umgebung des Gebiets und stellen die Anbindung an umliegende Stadtteile sicher. Intern ist die Versorgung mit nutzbarer Radinfrastruktur zwar vereinzelt gewährleistet, wesentliche Nord-Süd-Verbindungen fehlen hingegen entlang der gesamten Breite, vor allem im Bereich der Hauptstraßen. Die Adalbert Stifter Straße stellt auch hier die auffälligste Barriere dar. Zudem sind entlang dieser Hauptachse keinerlei Flächen für Fahrradfahrer angelegt.

Aufgrund der großen Straßenquerschnitte sind bestehende Fahrradrouten größtenteils sogar als eigenständige Radwege ausgeführt. Mehrzweckstreifen, wie man sie etwa auf Teilen der Stromstraße vorfindet, bieten eine geringere Qualität für die Nutzer und bergen im Vergleich zu baulich getrennten Radwegen zusätzliches Gefahren- und Konfliktpotenzial.

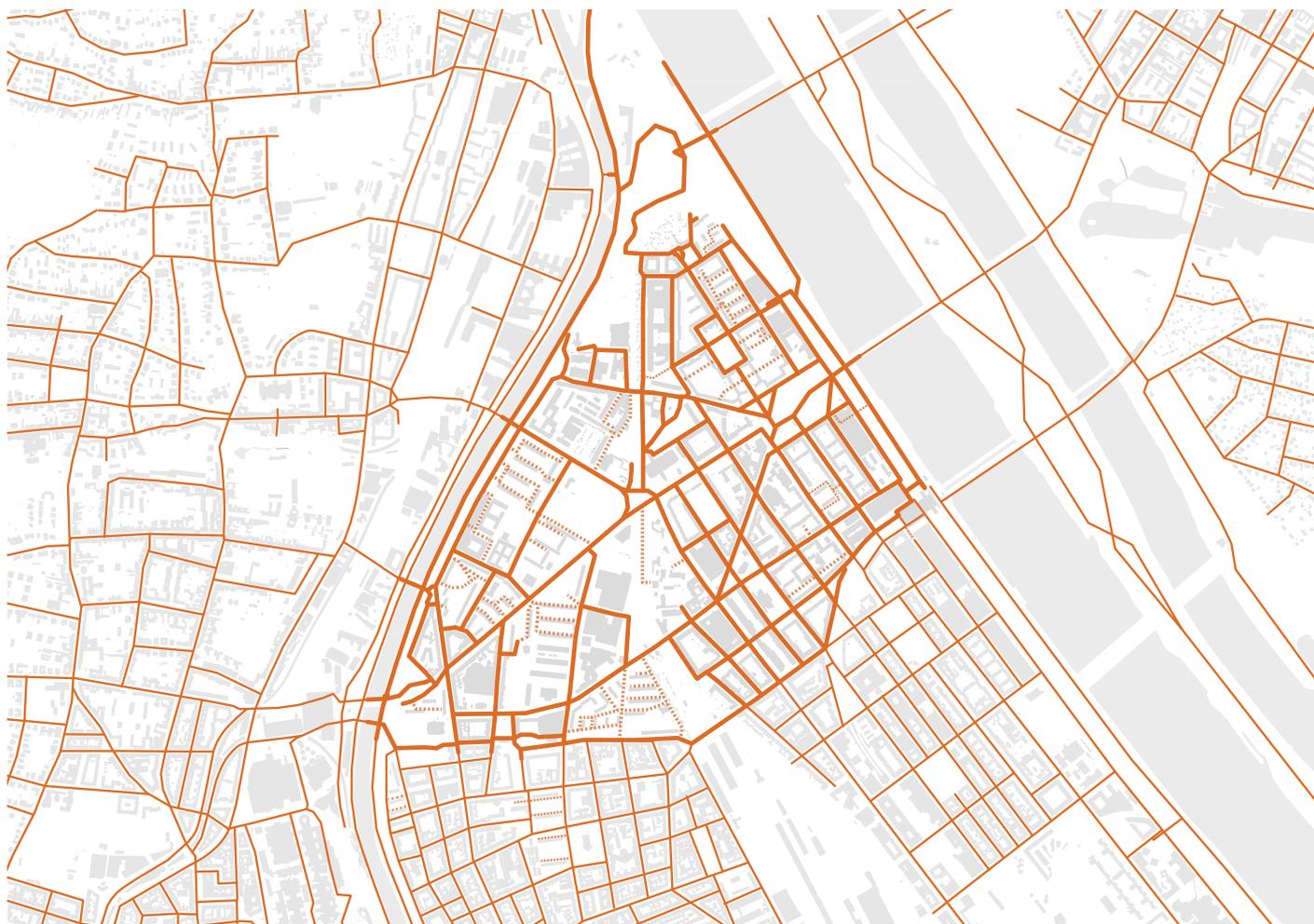
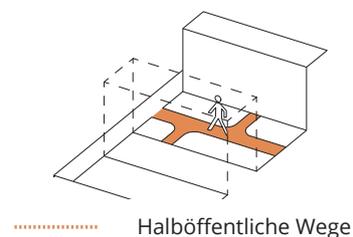
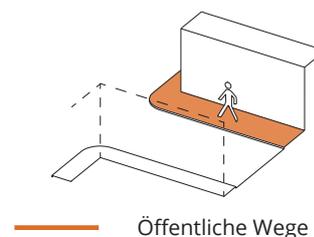


Fußwegenetz

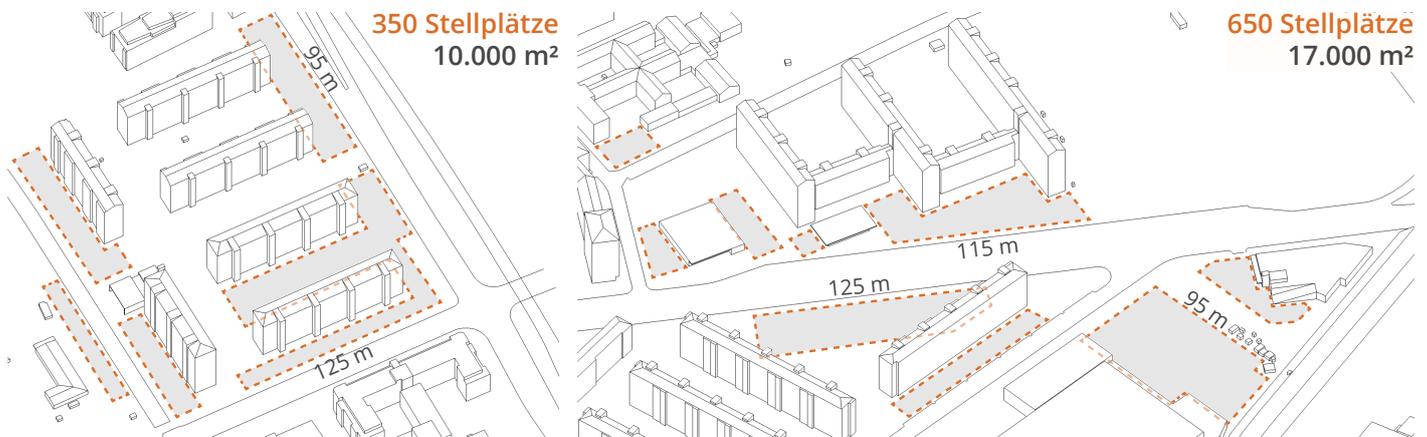
Das feinmaschige öffentliche Straßen- und Wegenetz, wie es etwa im angrenzenden Süden noch mehr oder weniger intakt ist, dünnt im Areal vor allem gegen Nordwesten deutlich aus. Die Dimensionen der Baublöcke nehmen zu, und mit ihnen die effektive Maschenweite des Fußwegenetzes. Die Erschließung der großen Wohnanlagen erfolgt mehrheitlich über halböffentliche Wege, oft durch Hof- und Grünflächen. Diese Routen werden von Außenstehenden aber nicht als vollwertige Wegverbindungen wahrgenommen und dementsprechend nur spärlich genutzt.

Im Zentrum des Untersuchungsgebiets und an der Nordwestbahn tun sich größere Lücken im Fußwegenetz auf, welche die Querungsoptionen zwischen den Stadtquartieren für Fußgänger einschränken. Ebenso ist der Zugang zu den Wasserkanten nur an wenigen Punkten möglich.

Fußwege



Ruhender Verkehr



Flächenverbrauch Parkplätze

Ausschnitte

Oberflächenparkplätze

im Untersuchungsgebiet

Zusätzlich zu den üblichen Parkmöglichkeiten entlang der Straßen, werden große Flächen für Stellplätze verwendet. Vor allem in Wohnsiedlungen der Nachkriegszeit sowie im Bereich der Gewerbe- und Handelszentren werden an sich hochwertige Lagen mit raumgreifenden Parkplatzanlagen belegt und enorme Bodenflächen versiegelt.





ARKTIS

KING.

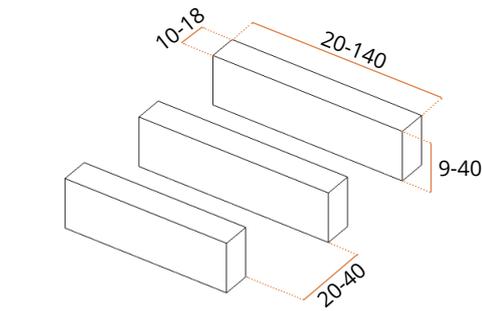
KING

4.7 Bebauungstypologien

Zeilenbau

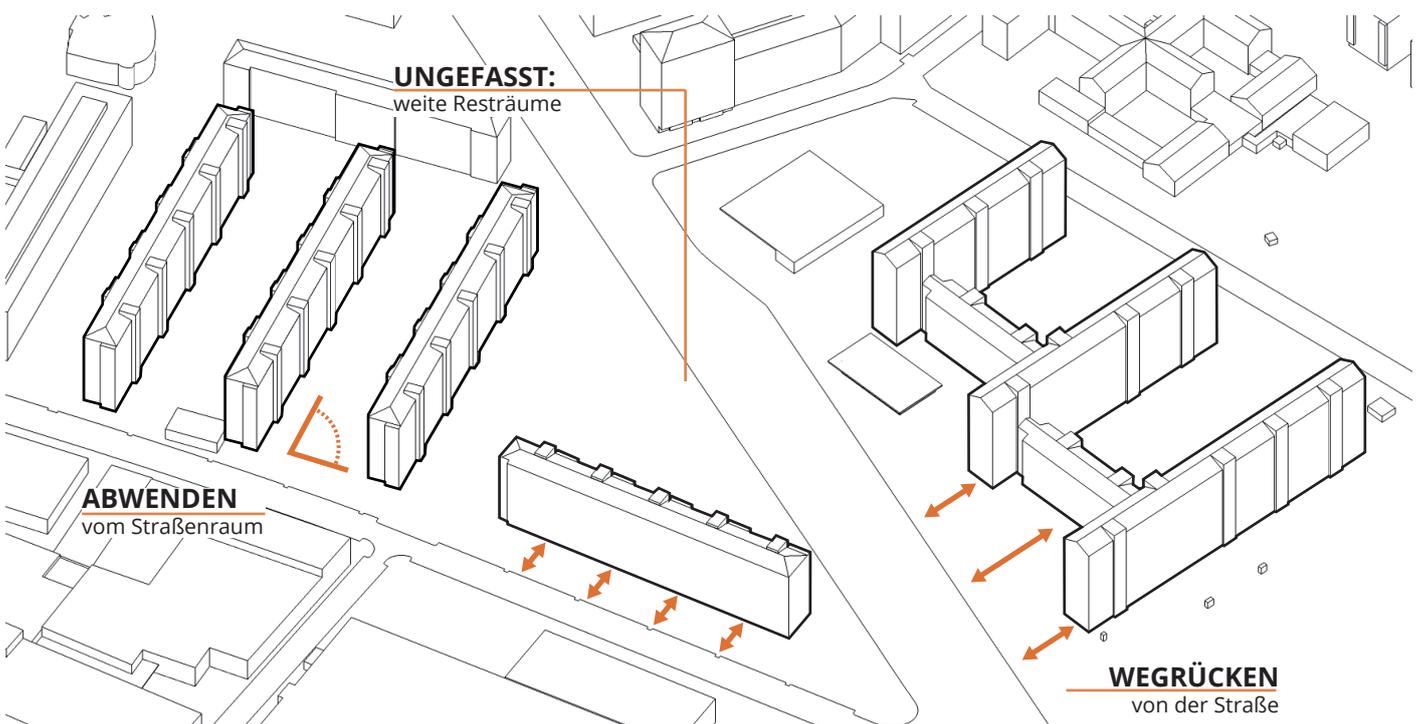
Die zumeist parallele Anordnung der Baukörper dient primär der gerechten Orientierung aller Wohneinheiten. Die einzelnen Anlagen bilden große Blöcke im Stadtgefüge, welche nur an den Rändern von öffentlichen Straßen umgeben sind und über eine unabhängige interne Erschließung verfügen. Die Bebauung wendet sich vom Straßenraum ab und ist von diesem durch Abstandsflächen getrennt. Dadurch verschwimmt notwendigerweise die Grenze zwischen öffentlichen und halböffentlichen Räumen.

Die Traktlängen dieser praktisch ausschließlich der Wohnnutzung dienenden Bauten erreichen oft Dimensionen, die aus menschlicher Sicht nicht mehr als angenehm wahrgenommen werden. Die uniformen, regelmäßig angeordneten Baukörper erzeugen monotone Anlagen, die kaum Bezug zum umliegenden Stadtraum herstellen. Dieses Abwenden vom Straßenraum führt zu wenig urbanen Situationen in den umliegenden Straßen und erschwert die Lesbarkeit der Stadträume. Darüber hinaus bilden sie aufgrund ihrer Größe Barrieren im feinmaschigen Straßennetz. Die großzügig angelegten Grünflächen dienen mehr der Gebäudetrennung als der Erholungsfunktion und werden häufig schlecht angenommen. Der freie Zugang von außen hemmt die Bewohner zusätzlich, sich diese Flächen anzueignen.



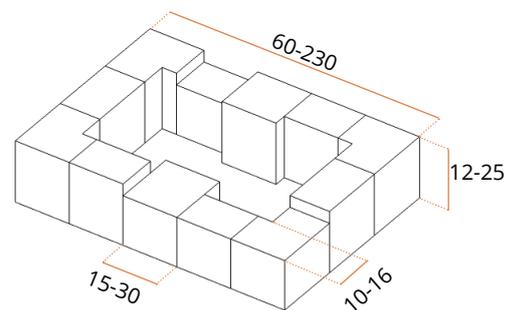
Städtebauliche Einbettung

Adalbert-Stifter-Straße/Jägerstraße



Kleinteiliger Blockrand

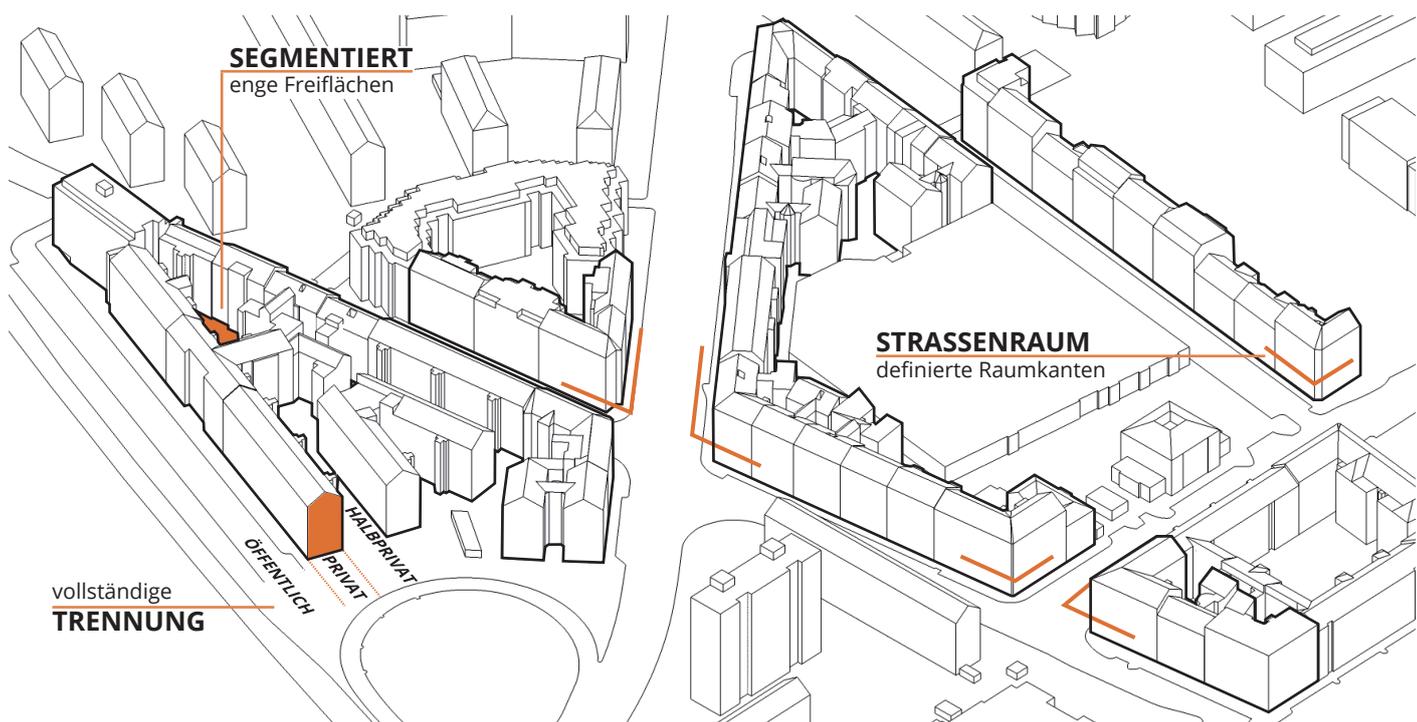
Die Gebäude orientieren sich immer am Perimeter des umgebenden Straßenblocks. Baukörper ähnlicher Kubatur sind nebeneinander in geschlossener Bauweise angeordnet, jedes Gebäude besitzt dementsprechend eine klare Vorder- und Rückseite. Die umschlossene Freifläche ist zumeist in kleinere, den Gebäuden zugeordnete Höfe aufgeteilt. Die Trennung zwischen halböffentlichen (Hof) und öffentlichen Freiräumen (Straße, Platz) ist vollständig gegeben.



Aus städtebaulicher Sicht liegt die Qualität der Blockrandbebauung in der Erzeugung klar definierter Stadträume, dafür ergeben sich unterschiedliche Wohnqualitäten innerhalb eines Blocks. Zum Teil sind Einbußen bei den einzelnen Wohneinheiten, etwa in Form einer weniger optimalen Belichtung, die Folge. Durch die Trennungen und Zuordnung zu einzelnen Gebäuden werden die Höfe oftmals unattraktiv oder unbenutzbar klein. Durch die verhältnismäßig kleinen Traktlängen wird ein abwechslungsreiches Stadtbild erzeugt. Auch die konsequente Orientierung zur Straße und die kleinen Parzellen bieten Chancen zur flexiblen urbanen Nutzung.



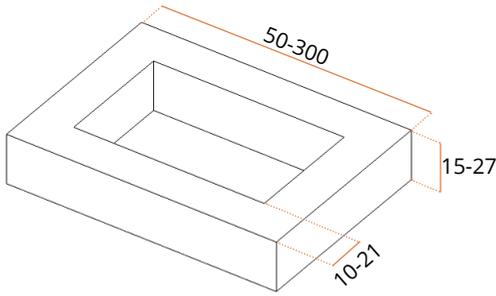
Städtebauliche Einbettung
Adalbert-Stifter-/Klosterneuburger Str.



Höfe

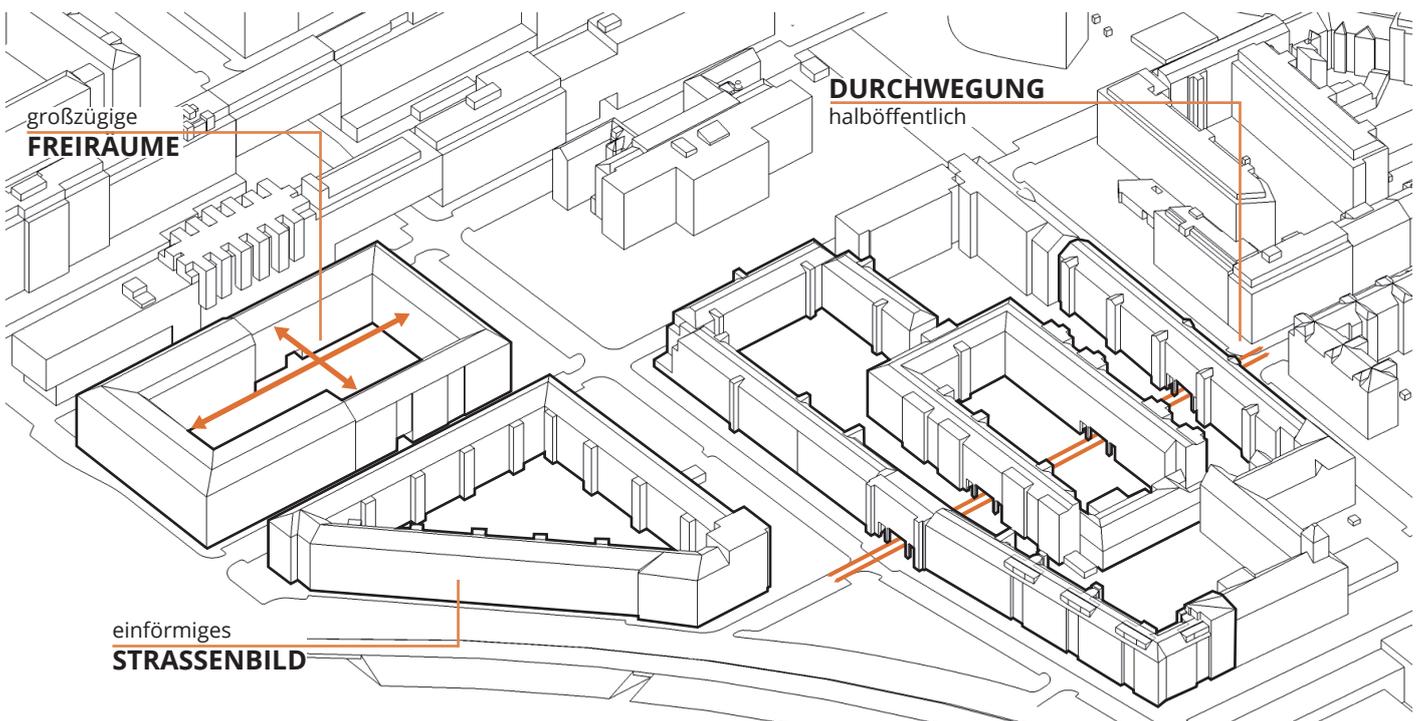
Die Großstrukturen orientieren sich in ihrer Geometrie am umliegenden Straßennetz und bilden somit, ähnlich dem kleinteiligen Blockrand, klar definierte Straßenräume aus. Nur vereinzelt brechen Gebäuderücksprünge oder Durchgänge die Kontinuität der meist gleichförmigen Fassaden. Die entstehenden zusammenhängenden Grün- und Freiflächen sind üblicherweise von allen Seiten baulich umschlossen. Im Gegensatz zum Blockrand haben diese jedoch mehrheitlich einen öffentlicheren Charakter, da sie prinzipiell auch von Außenstehenden betreten und genutzt werden können.

Die Hoftypologie ist dem kleinteiligen Blockrand zwar sehr ähnlich, jedoch generiert sie im Allgemeinen ein einförmigeres Stadtbild. Auch in ihrer Fähigkeit eigenständige Adressen zu bilden ist sie aufgrund der Größe der Anlagen gegenüber diesem benachteiligt. Öffentliche Nutzungen im Erdgeschoßbereich sind grundsätzlich möglich, zumeist handelt es sich allerdings um reine Wohnbauten. Prinzipiell sind die Nutzungsmöglichkeiten der umschlossenen Freiflächen aufgrund ihrer Größe mannigfaltig, hier sind sie den oft beengten Verhältnissen des kleinparzellierten Blockrands und der undefinierten Offenheit der Zeilenbauten gleichermaßen überlegen.



Städtebauliche Einbettung

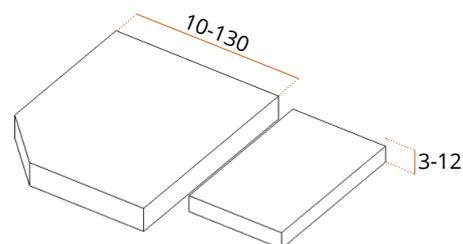
Winarskystraße



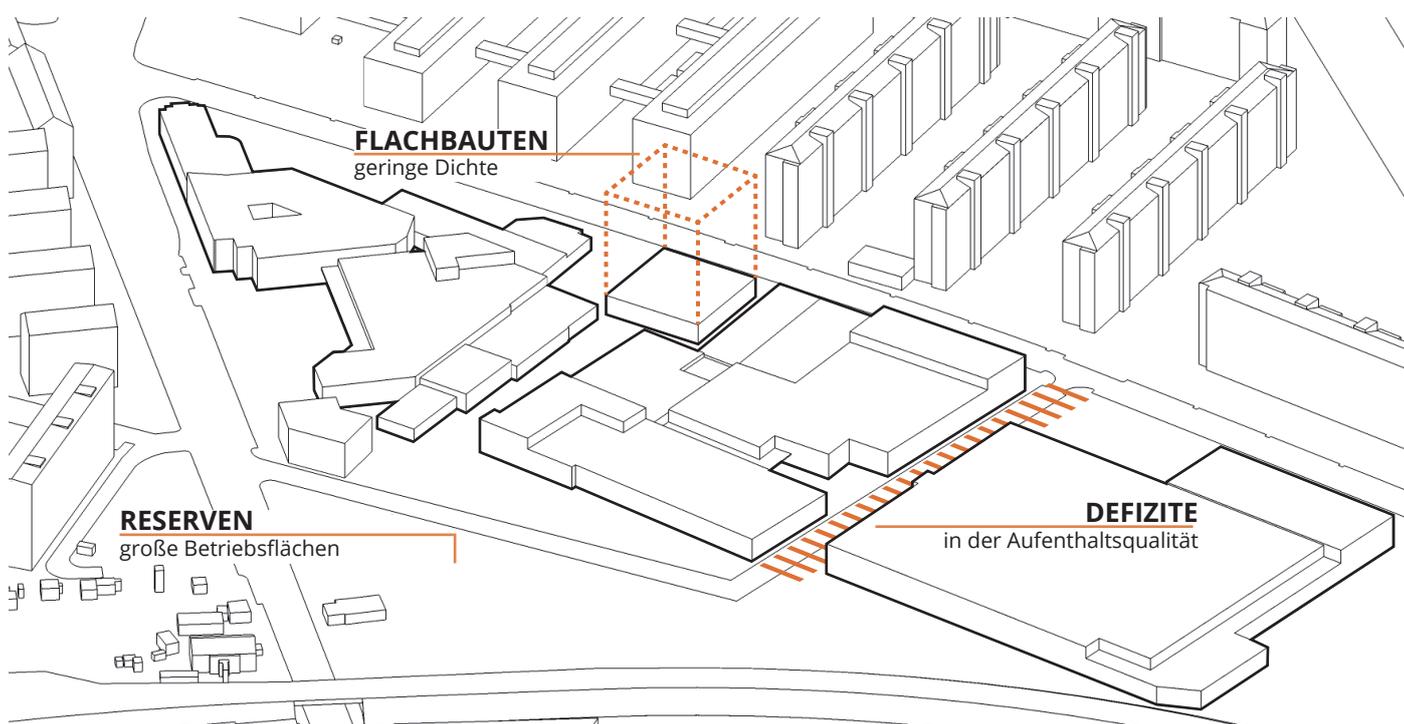
Hallen

Diese Bebauungsform tritt im Untersuchungsareal sowohl in geschlossener als auch in offener Bauweise auf. In geringem Ausmaß finden sie sich in Form von Hofbauungen in Kombination mit anderen städtebaulichen Typologien. Als Wirtschaftsgebäude stehen funktionale Kriterien im Vordergrund, der Bezug zum Umfeld und zum Straßennetz ist sekundär und beschränkt sich grundsätzlich auf Anforderungen an die Erschließung. Besonders in zentralen Stadtlagen offenbaren sich Defizite für Stadtbild und Urbanität. Durch die zeitlich eingeschränkte Nutzung und die oft eintönigen und fensterlosen Erdschoßfassaden ist die Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten gering, selbst die Durchquerung dieser Areale wird zumeist vermieden.

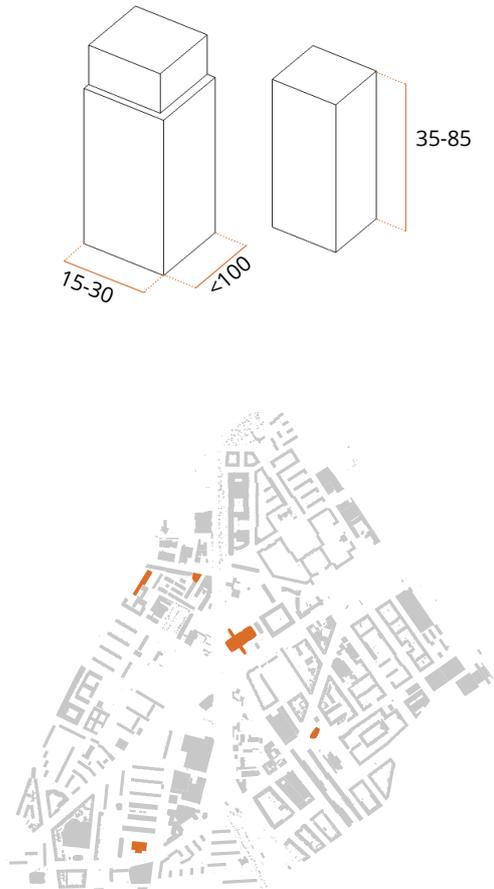
Die in diesen Gebäudetypen beherbergten vielfältigen Nutzungen leisten einen wichtigen Beitrag zur städtischen Funktionsmischung, sie dienen als Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und zur Freizeitgestaltung. Die dafür verwendeten Grundstücke sind groß dimensioniert und würden vor allem in gut erschlossenen Quartieren eine dichtere und teils hochwertigere Nutzung zulassen. Hier liegt verstecktes Potenzial.



Städtebauliche Einbettung
Zrinyigasse/Jägerstraße



Hochhäuser

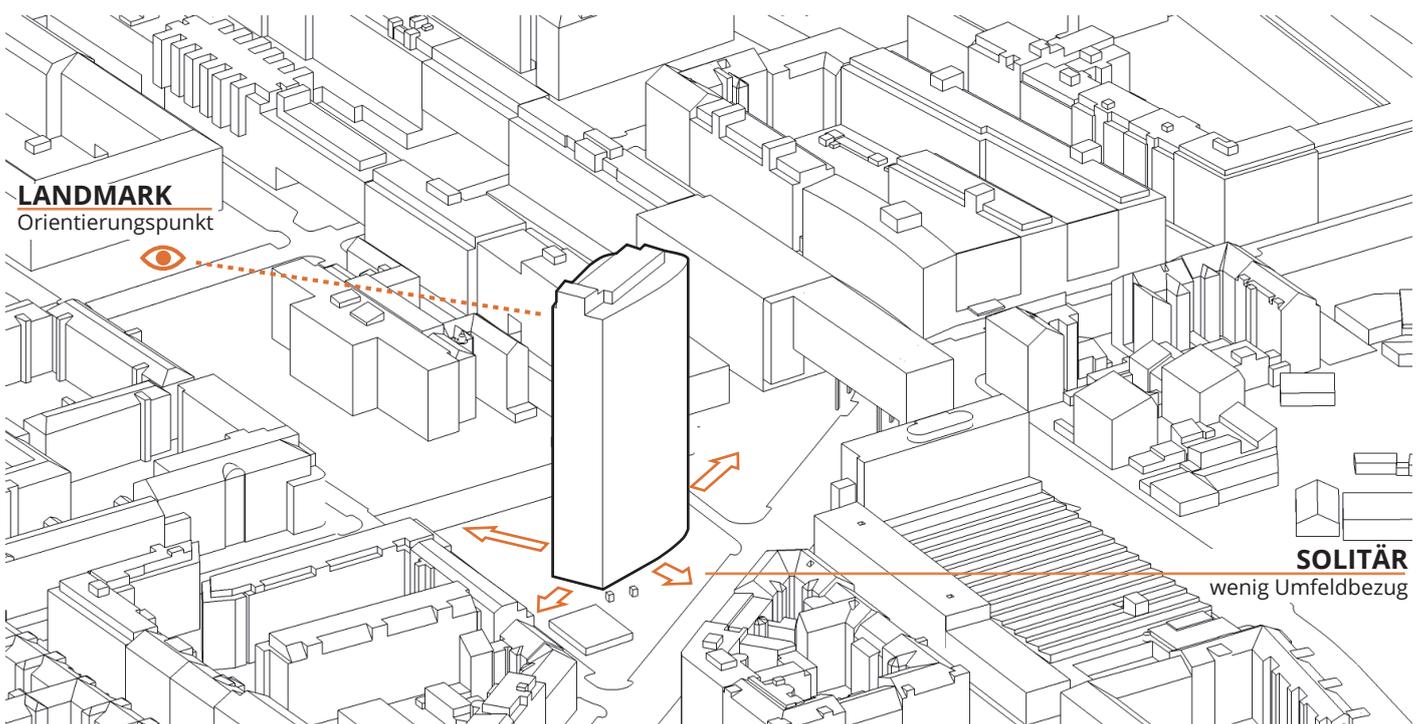


Diese für Wohn- oder Sondernutzung verwendeten Bauten dienen als stadtbestimmende Wahrzeichen und Orientierungshilfen. Freistehende Hochpunkte werden ohne unmittelbaren Bezug zu den vorhandenen Raumstrukturen errichtet. Dadurch ergeben sich umliegende Freiräume, mit, abhängig von ihrer Anlage und Ausgestaltung, mehr oder weniger öffentlichem Charakter. Die Bandbreite reicht von eingezäunter Begrünung bis zu urbanen Plätzen. Vereinzelt werden im Gebiet Hochhäuser auch in den Blockrand integriert, hier entfällt das zuvor genannte Charakteristikum.

Durch die extrem hohen Dichten, die diese Typologie lokal erzeugt, kann man sie durchaus als urbanen Motor betrachten, sie erhöht gezwungenermaßen die Personenfrequenz im umliegenden Straßenraum deutlich. Darüber hinaus dient sie wie kaum eine andere Bebauungsform der Eigenwerbung der Nutzer. Aus den extremen Gebäudedimensionen erwachsen aber nicht nur ein ausgeprägter Wiedererkennungswert, sondern auch ein hoher Legitimationsbedarf und eine höhere Sorgfalt in der Planung. Eine Eingliederung in bestehende Stadtstrukturen ist gegenüber der freistehenden Variante zu bevorzugen, da hiermit der oft als unverhältnismäßig wahrgenommene Bruch mit der Umgebung entschärft wird.

Städtebauliche Einbettung

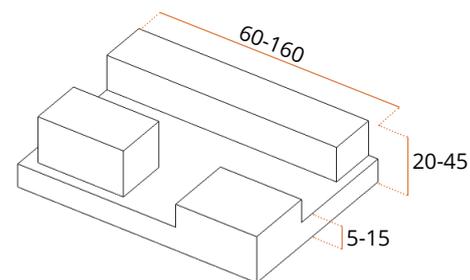
Höchstädtplatz



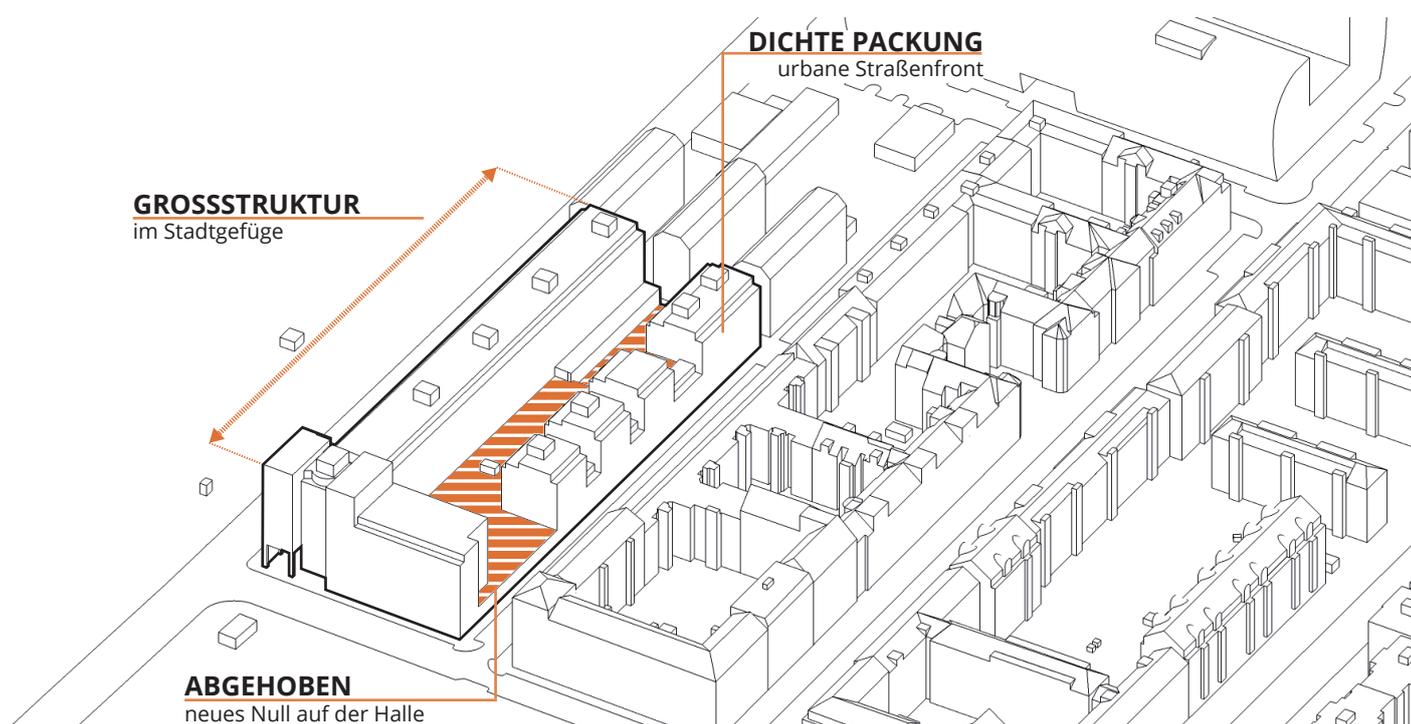
Überbaute Hallen

Die Überbauungen der zumeist einstöckigen Hallen befinden sich regulär an den Rändern und schließen mit ihnen eine einheitliche Fassadenfront ab. Sie können dabei Höfe, Zeilen und punktförmige Figuren ausbilden. Häufig sind Grün- und Freiräume am Dach der Halle angeordnet und bilden so ein halböffentliches neues Grundniveau.

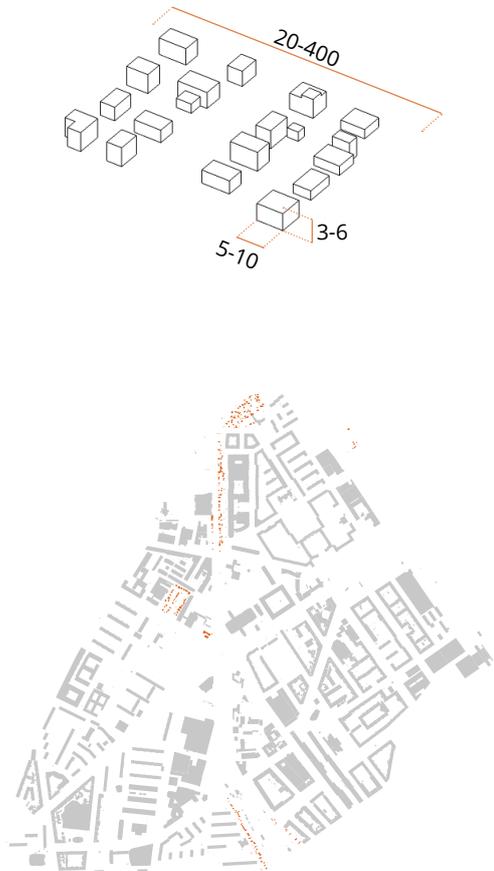
Die Überbaute Halle zeichnet sich durch ihre interne Nutzungsvielfalt aus. So können beispielsweise auch Handels- und Gewerbebetriebe, die große zusammenhängende Flächen benötigen, im dicht verbauten Stadtgebiet untergebracht werden. Trotz der gelungenen Integration unterschiedlicher Nutzungsanforderungen ins Stadtbild verfügen überbaute Hallen aufgrund ihrer Dimensionen häufig über eine sehr dominante Stellung im Straßenraum. Die auf den Hallendächern angeordneten halböffentlichen oder privaten Freiflächen sind vom umliegenden Stadtgebiet abgehoben. Aufgrund von Aufbauten und aus konstruktiven Gründen sind sie in ihrer Nutzungsmöglichkeiten, etwa für große Bepflanzungen, eingeschränkt.



Städtebauliche Einbettung
Handelskai/Friedrich Engels Platz



Kleingartenhäuser

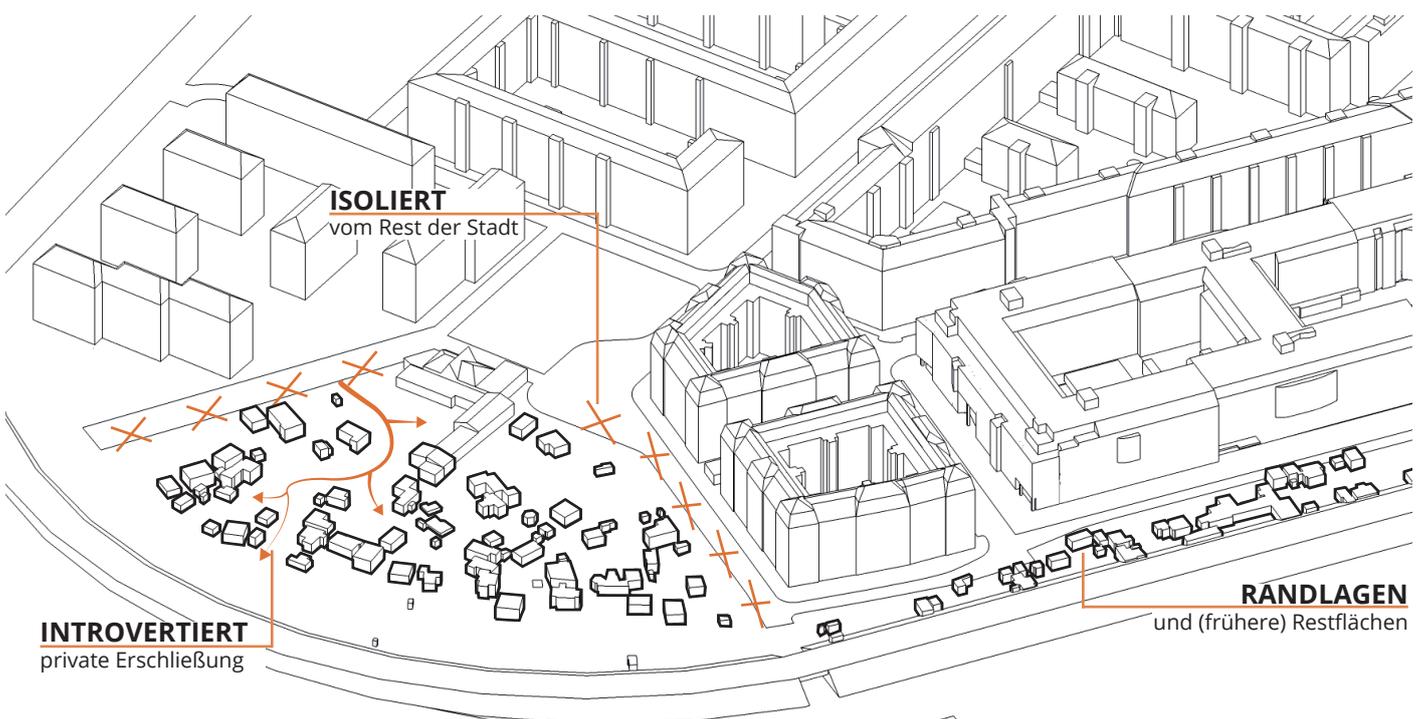


Im Untersuchungsgebiet befinden sich drei organisierte Kleingartenvereine, sowie Gruppierungen von Kleingartenparzellen. Die Kleingartenhäuser sind in offener Bauweise errichtet und nehmen wenig Bezug auf die umliegende Stadtstruktur, beziehungsweise besetzen schwer bebaubare Resträume. Durch die lockere Bebauung besteht ein hoher Grünflächenanteil, dieser ist allerdings vollständig privat. Kleingartenvereine bilden nach außen abgeschlossene Einheiten, die interne Erschließung zu den einzelnen Parzellen ist nur Vereinsmitgliedern zugänglich.

Vereinzelte Gruppierungen von Kleingartenhäusern leisten zwar grundsätzlich einen Beitrag zur Vielfalt der Wohnformen im Stadtteil, angesichts der zentralen Lage des Bezirks und dem steigenden Flächenverwertungsdruck handelt es sich allerdings um eine kritisch zu bewertende Bebauungsform, die immer stärker ihre Berechtigung verliert. Die ursprüngliche Widmung, die in ehemaligen Randlagen erfolgte, trifft zunehmend auf veränderte Grundbedingungen.

Städtebauliche Einbettung

Nordende Griegstraße



Hinweise zu Nachnutzung und Nachverdichtung

In **Zeilen**bausiedlungen gestalten sich bauliche Eingriffe schwierig. Die hohe Anzahl an Bewohnern pro Objekt erschwert Abbrüche, für eine Nachverdichtung über den klassischen Dachgeschoßausbau hinaus fehlen oft die statischen Voraussetzungen. Aus den großzügigen, kaum genutzten Abstandsflächen ergeben sich dafür Potenziale für Anbauten an den Bestand und Neubauten im Ensemble.

Der **Kleinteilige Blockrand** hat sich als sehr wandlungsfähiger städtebaulicher Typus erwiesen. Der oftmals gründerzeitliche Bestand erlaubt auch größere Aufstockungen. Allgemein verfügen diese Blocks zumeist aber ohnehin über eine hohe Dichte, es muss darauf geachtet werden, dass eine Nachverdichtung nicht zu Lasten der Lebensqualität geht. Durch die geringe Größe der einzelnen Bauten wird der Abbruch von wenig erhaltenswerter Substanz erleichtert, bei Bedarf ist die Zusammenlegung von Parzellen möglich.

Für **Hof**anlagen sind die Möglichkeiten zur Nachverdichtung in der Praxis aus statischen Gründen häufig begrenzt. Bauliche Änderungen sind kaum zu realisieren ohne Teile der architektonischen Großform auf-, beziehungsweise abzubauen, sie sind damit gegenüber kleiner parzellierten städtebaulichen Formen im Nachteil.

Eine Nachverdichtung von **Hallen**bauten ist zwar möglich, die Überbauung bestehender Wirtschaftsbauten gestaltet sich jedoch aufwendig und kostspielig. Somit erscheint es sinnvoller, die kurzen Lebenszyklen dieser Bauten zu nutzen und bei Neuerrichtung die Halle mit anderen Typen zu kombinieren, um durch die Stapelung unterschiedlicher Nutzungen funktionale Vielfalt herzustellen.

In der Regel besteht kein Bedarf **Hochhäuser** weiter zu verdichten, erst recht wenn sie in geschlossener Bauweise errichtet wurden. Frei stehende Hochbauten können aber durchaus mittels ergänzender Bebauung in die umgebende Stadtstruktur integriert werden. Die Lebenszyklen von Wohnhochhäusern sind meist relativ lang, was bei der Errichtung berücksichtigt werden muss.

Überbaute Hallen bieten zumeist bereits eine adäquate bauliche und funktionale Dichte und sind nur selten nachzuverdichten. Die Länge der Lebenszyklen der Hallen gleichen sich an die der Überbauungen an, da diese fast untrennbar miteinander verbunden sind. Eine Nutzungsänderung der Erdgeschoße ist einfach möglich.

Die Tatsache, dass es sich bei **Kleingartenhäusern** um klein parzellierte Einheiten handelt, die als Superädifikate errichtet sind, erleichtert bei drängendem stadtplanerischem Bedarf den Abbruch oder die Nachverdichtung. In der Praxis hat sich diese Typologie allerdings als sehr resistent erwiesen.





4.8 Grünraum

Stadtklima und Grünräume



Die Stadt Wien ist in einem hohen Maß von den Auswirkungen der globalen Klimaveränderung betroffen. Das Phänomen, dass Städte durchschnittlich um mehrere Grad wärmer sind als ihr Umland - sogenannte „urban heat islands“ - wird zunehmend problematischer. Das Ausmaß dieser sommerlichen Überhitzung ist von einer Vielzahl an Faktoren abhängig. Städtebaulich relevant sind dabei das Ausmaß an urbanen Grünflächen und Straßenbegrünung, Wasserflächen, Frischluftschneisen, der Versiegelungsgrad des Bodens, beziehungsweise Reflektivitätsflächen und Verschattung.⁵⁶

Die hohe Hitzebelastung der Brigittenau ergibt sich primär aus einem sehr hohen Verkehrsflächenanteil, bei gebietsweise hoher Bebauungsdichte, beziehungsweise schlechter Eigenverschattung durch große Gebäudeabstände in den Neubaugebieten. Der im Vergleich zu anderen Bezirken überdurchschnittlich hohe Grünflächenanteil und die Nähe zur kühlenden Donau können diese negativen Effekte nur eingeschränkt kompensieren.

Thermalbild Wien

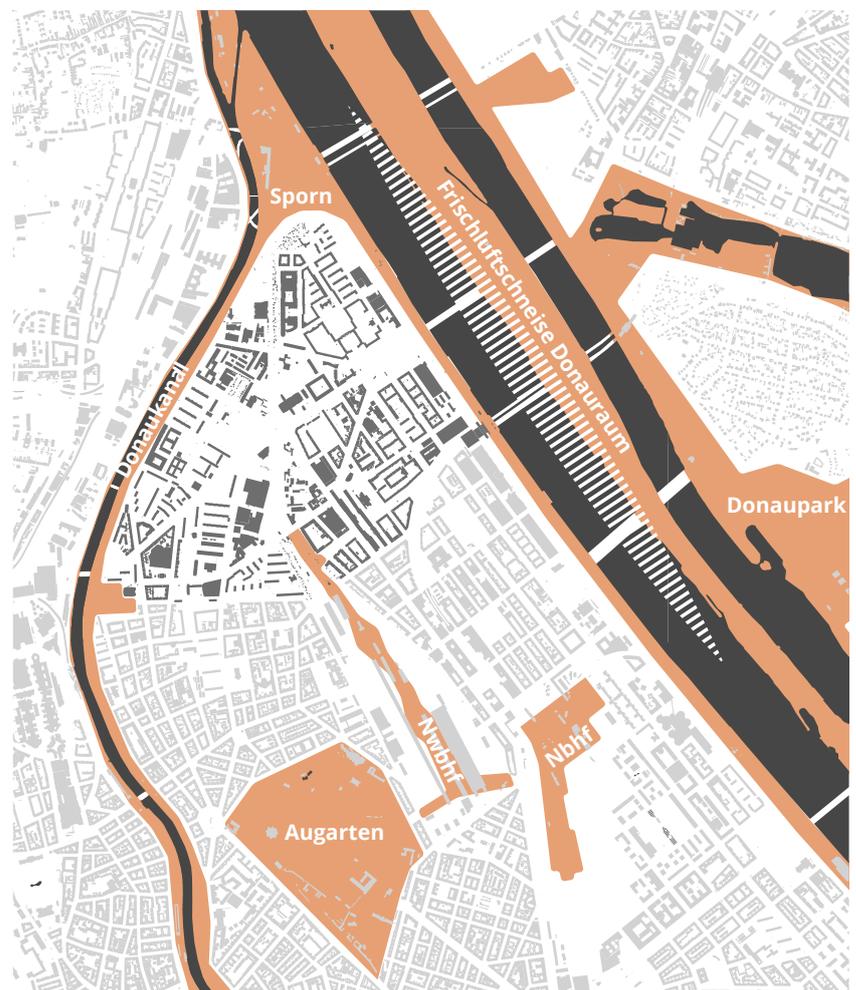
Die dunklen Areale weisen höhere Temperaturen aus, die abendliche Abkühlung ist gering.

Der hohe Grünraumanteil Wiens ergibt sich vor allem aus großen zusammenhängenden Flächen an den Stadträndern. Innerstädtische Bereiche leiden dagegen unter extremer sommerlicher Überhitzung. Der 20. Bezirk zählt diesbezüglich zu den am stärksten belasteten Teilen Wiens.

Übergeordnetes Freiraumsystem

Der regional bedeutsame Landschaftsraum Donau und Donaukanal stellt die dominierende Grünraumressource dar. Wichtige innerstädtische Grünflächen wie der Augarten, sowie die geplanten Parkanlagen des Nord- und Nordwestbahnhofs, werden in den kommenden Jahren zu einem innerstädtischen Grünraumnetz verbunden, welches das Gebiet des Zweiten und Zwanzigsten Bezirks überspannt.

Die Nähe zum Wasser und der zukünftig hohe Anteil an Flächen zur Naherholung, stellen ein enormes Potenzial dieses Stadtgebiets dar.





Straßenbegrünung

Ein hoher Anteil versiegelter, frei besonnener Bodenflächen gepaart mit unbeschatteten Fassaden führen speziell im dichter verbauten Gebiet zu lokalen Temperaturmaxima und zu einer starken Hitzespeicherung in der Nacht. Bäume können diese negativen Auswirkungen auf Stadtklima und Lebensqualität durch Beschattung und Verdunstungskühlung stark verringern.

Straßenbegrünung und Alleepflanzungen leisten jedoch neben ihrer mikroklimatisch regulierenden Funktion, einen ebenso großen Beitrag für das Stadtbild und die unmittelbare Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

In der Nördlichen Brigittenau ist bereits ein großer Anteil der Straßen von Baumreihen gesäumt. Besonders in Zwischenbrücken prägen die Alleen aus altem Baumbestand, die ein geschlossenes Blätterdach über den breiten Straßenzügen bilden, das Bild des Stadtteils. An den Hauptverkehrsachsen, der Strom- und Marchfeldstraße, sowie im Zentralraum, ist dagegen der Bestand an Straßenbäumen noch stark verbesserungswürdig.

Vergleich Straßenbäume

Der Baumkataster illustriert die enormen Unterschiede im Alleenbestand der Wiener Stadtteile:

Während beispielsweise im gründerzeitlich geprägten Stuwerviertel ein beinahe lückenloser Baumbestand herrscht, sind in anderen ebenso dicht verbauten Stadtteilen - hier das Zentrum von Hernalds - kaum Bäume vorzufinden.

Beide Beispiele stellen Extremwerte im dicht verbauten Stadtgebiet dar, wobei sich wienweit ein insgesamt nur geringer Begrünungsgrad im Straßenraum feststellen lässt. Allgemein besteht eine hohe Konkurrenz um die für die Bepflanzung geeigneten Flächen, etwa wenn diese für den ruhenden Verkehr genutzt werden.

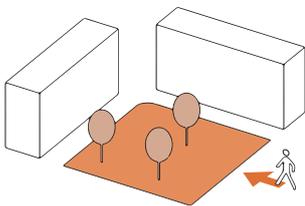
Öffentliche Grünflächen

Parks und andere öffentliche Grünflächen dienen der Naherholungsfunktion der Stadtbewohner, wirken sich positiv auf das Mesoklima, Biodiversität und Stadtbild aus. Der größte Bonus der Nördlichen Brigittenau ist diesbezüglich ihre Lage, umgeben von Donaukanal und Donau, welche als weitläufige Natur-, Naherholungs- und Freizeiträume hoher Qualität dienen.

Innerhalb des Gebiets gibt es nur wenige öffentliche Parkanlagen, es finden sich vornehmlich lineare Grünflächen entlang von Verkehrswegen, die dementsprechend oft in ihrer Qualität und den Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Die große Parkanlage des Friedrich Engels Platzes ist von Straßen durchschnitten, worunter die Aufenthaltsqualität leidet.

Die Gestaltungsqualität ist durchwegs akzeptabel, alle innerstädtischen Parks sind typischerweise stark mit Freizeitfunktionen belegt, es herrscht insgesamt ein hoher Nutzungsdruck.

Öffentliche Grünflächen



- Parkflächen
- Begleitgrün, bedingt nutzbar



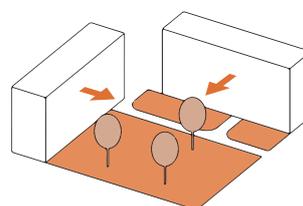
Halböffentliche Grünflächen

Die zahlreichen halböffentlichen Grünflächen kompensieren bis zu einem gewissen Grad das Fehlen großer öffentlicher Parkanlagen und führen in Summe zu einer hohen Grünraumversorgung.

In den Zeilenbausiedlungen sind die meist eher sparsam gestalteten Freiflächen grundsätzlich für die Öffentlichkeit frei begehbar, was zum Teil Unklarheiten in Hinblick auf Nutzungsmöglichkeiten und rechtliche Fragen bedeutet. Die Grünflächen der großen Hofanlagen haben einen privateren Charakter und weisen deutlicher auf die intendierte Nutzung durch die Bewohner hin. Im dicht verbauten Gebiet dominieren stärker segmentierte Flächen, die klar den Bewohnern eines einzelnen Objekts vorbehalten sind.

Das weitläufige offene Rest- und Abstandsgrün kann als Ressource für die Erstellung eines zusammenhängenden sekundären Grünraumnetzes betrachtet werden, wenngleich es keinen echten Ersatz für öffentliche Parkanlagen darstellen kann.

Halböffentliche Grünflächen



Halböffentliche Flächen sind stets einem Gebäude zugeordnet. Sie können von außen begehbar, oder nur für Bewohner zugänglich sein.







4.9 Stadträume

Straßenräume

Je nachdem wie die umliegende Bebauung einen Straßenzug fasst, entstehen völlig unterschiedliche Raumsituationen. Dementsprechend trägt dieser Faktor maßgeblich dazu bei, sehr unterschiedliche Vorstellungen von Stadt und Urbanität auszuformulieren. Die fließenden Räume der Moderne und die Reduktion der Straße auf ihre Verkehrsfunktion können nur sehr eingeschränkt urbane öffentliche Räume erzeugen.

Fassung Straßenräume

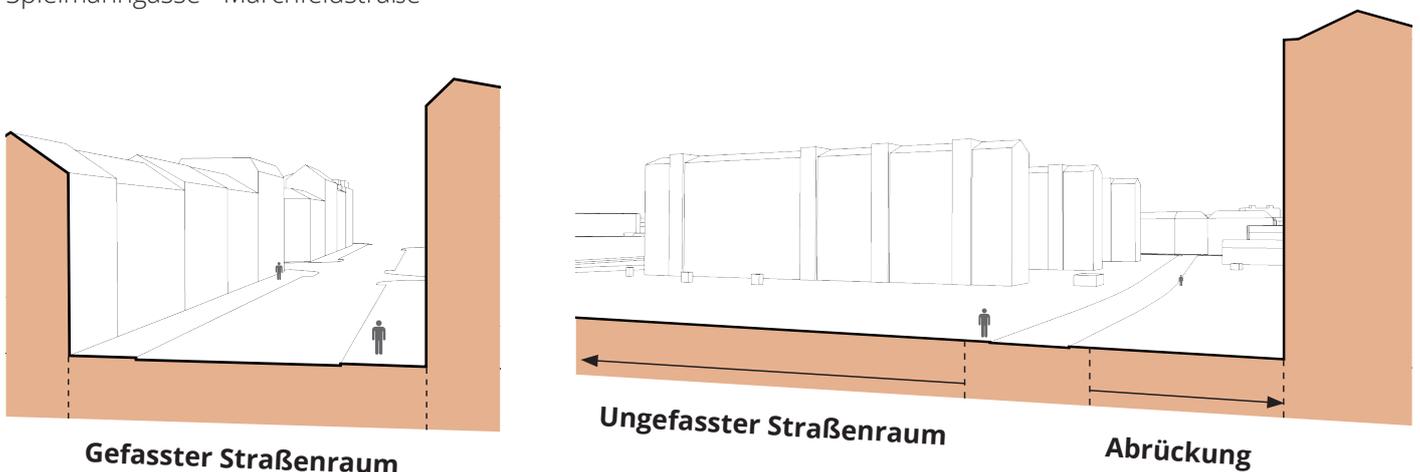
Durch die unterschiedlichen Bebauungsstrukturen ergeben sich in der Osthälfte vornehmlich klar gefasste Straßenräume, während die Bebauung im Westen häufig deutlich von der Straße abrückt, oder den Raum vollständig offen lässt.

- Gefasste Straßenkante
- ▲▲▲▲ Abgerückte Fassade



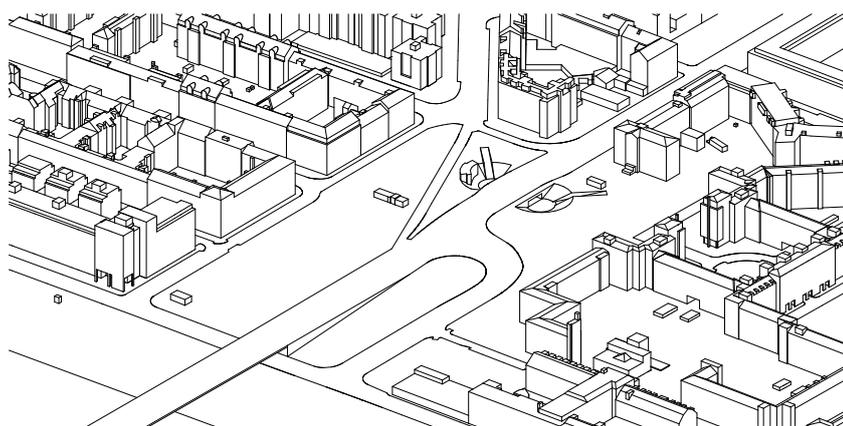
Vergleich Straßenraumtypen

Spielmannngasse - Marchfeldstraße

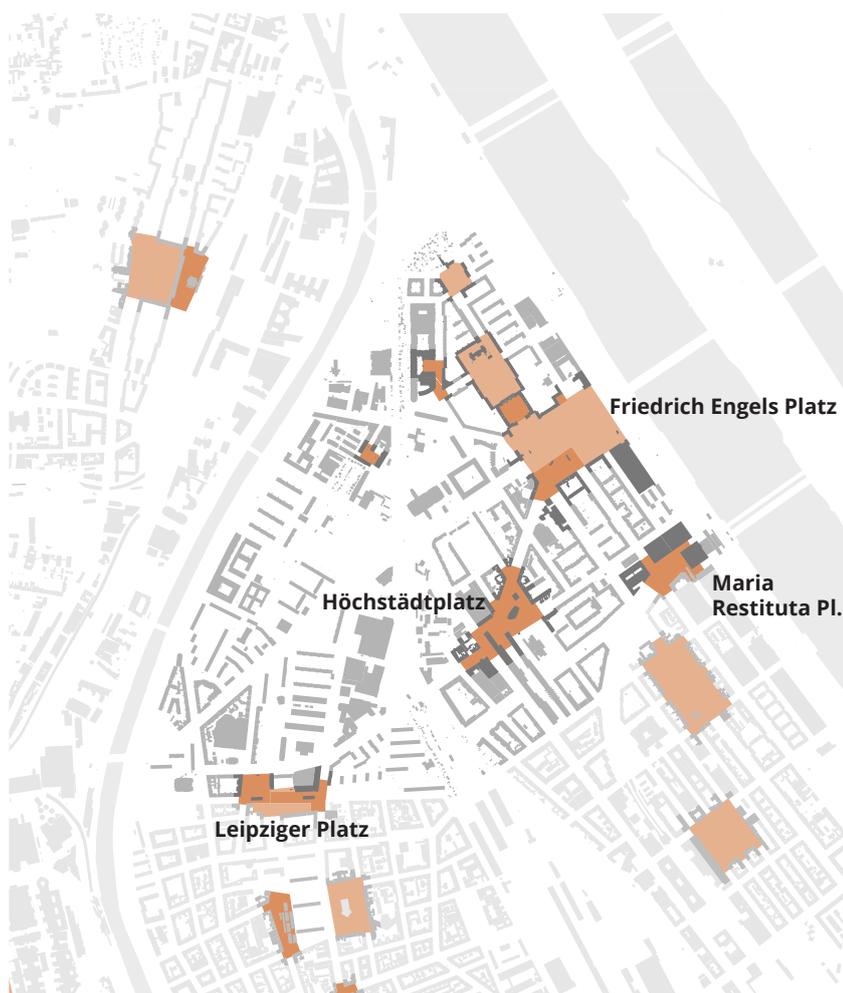


Platzräume

Städtische Plätze stellen einen weiteren zentralen Baustein der Stadtstruktur dar. Die umgebende Bebauung kann dabei mehr oder weniger gefasste Räume ausbilden. Darüber hinaus gibt es große Unterschiede in der Dimension - von kleinen Nachbarschaftsplätzen bis zu solchen, die eher als Gegenden zu bezeichnen sind, wie dem Friedrich Engels Platz, oder dem Leipziger Platz.



Friedrich Engels Platz



Platzräume

Zwischen den häufig anzutreffenden parkartig ausgestalteten Platzräumen und urbanen Stadtplätzen im engeren Sinn ist zu differenzieren, da sowohl Wahrnehmung, als auch Nutzung dieser städtischen Freiräume sich stark unterscheiden. Befestigte, gefasste Stadtplätze sind in der Lage eine Vielzahl urbaner Funktionen aufzunehmen, während die eher weitläufigen parkartigen Räume vornehmlich Freizeitnutzungen, Grünraumversorgung und der Attraktivierung des Stadtbildes dienen. In der Praxis sind häufig Mischformen vorzufinden.

Während im südlichen Brigittaviertel und in Zwischenbrücken mehrere Platzanlagen zu finden sind, fehlen diese Räume in der Westhälfte des Bezirks vollständig. Somit stehen für die Bewohner in diesem Bereich auch keinerlei öffentliche Treffpunkte zur Verfügung.

- Urbane Plätze
- Parkartige Platzräume

Gliederung & Funktionen

Städtische Teilräume

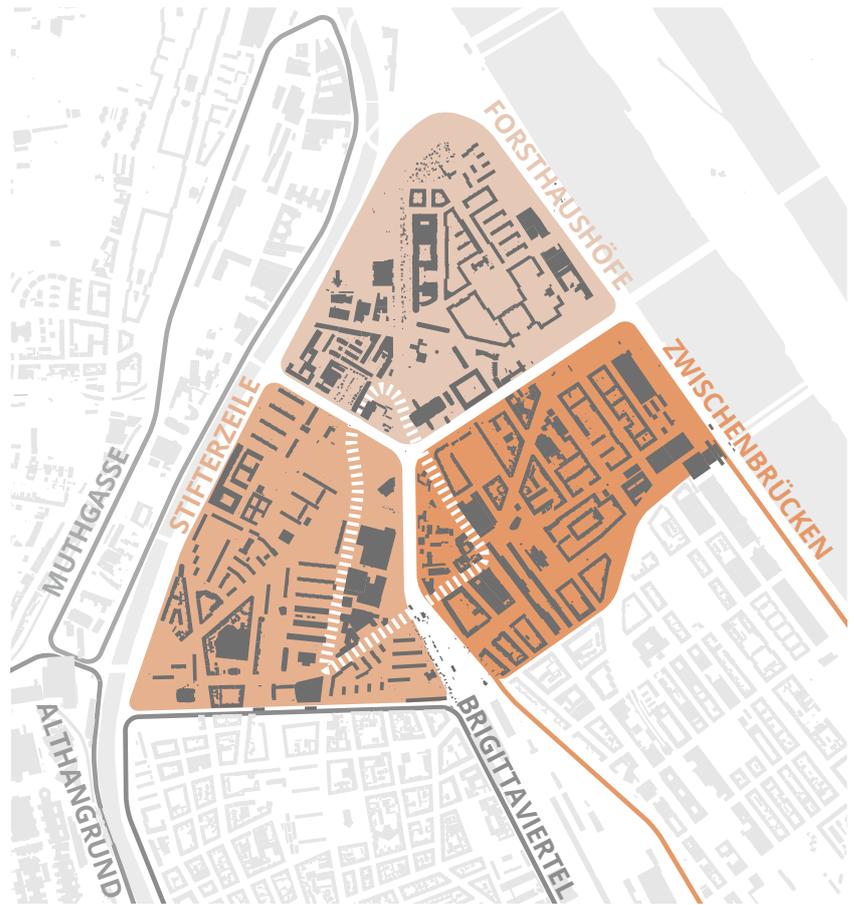
Die nebenstehende Grafik bildet Teilräume mit ähnlicher stadtmorphologischer Gestalt ab, welche zudem in vielen Fällen durch Barrieren wie große Hauptstraßen oder Flussläufe abgeschlossen sind. Diese werden auch von den Stadtbewohnern bis zu einem gewissen Grad als zusammengehörige Einheiten wahrgenommen.

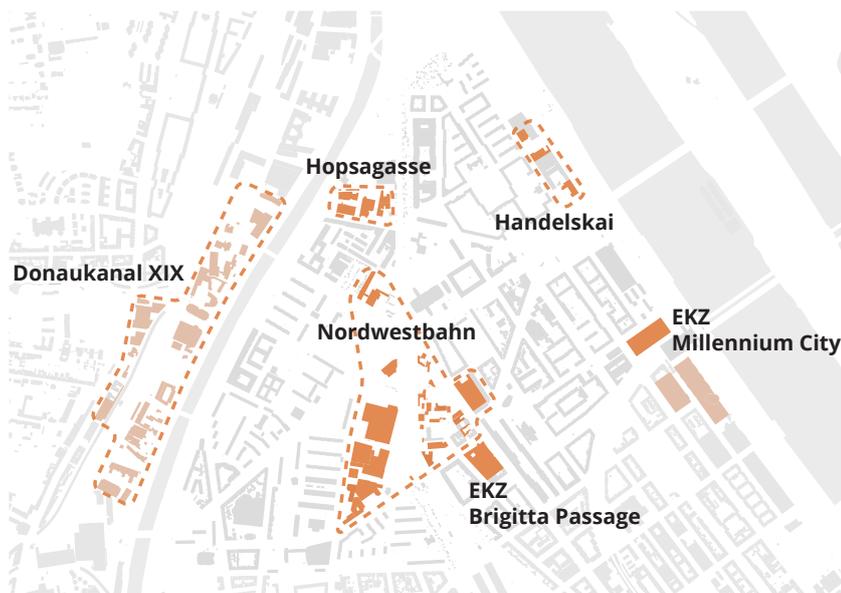
Ausgerechnet am Schnittpunkt der drei Stadträume, welche die Nördliche Brigittenau bilden, befindet sich die größte stadträumliche Lücke, die sich hauptsächlich aus lose verteilten Gewerbebauten zusammensetzt.

Landmarks

Diese dominanten Strukturen dienen als Orientierungspunkte und Wahrzeichen für die Nördliche Brigittenau.

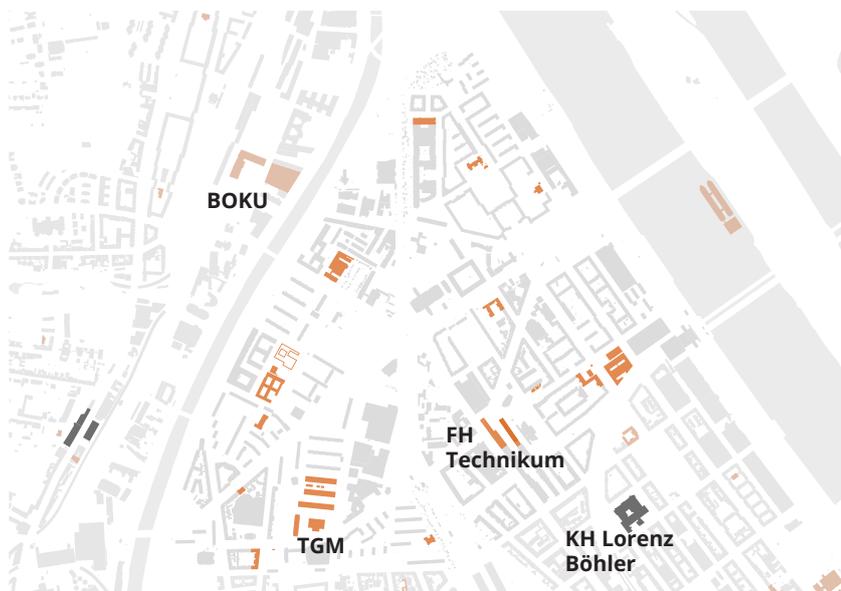
Von beinahe jeder beliebigen Blickachse, die sich entlang eines Straßenzugs oder über eine Freiflächen hinweg ergibt sind diese markanten Objekte sichtbar.





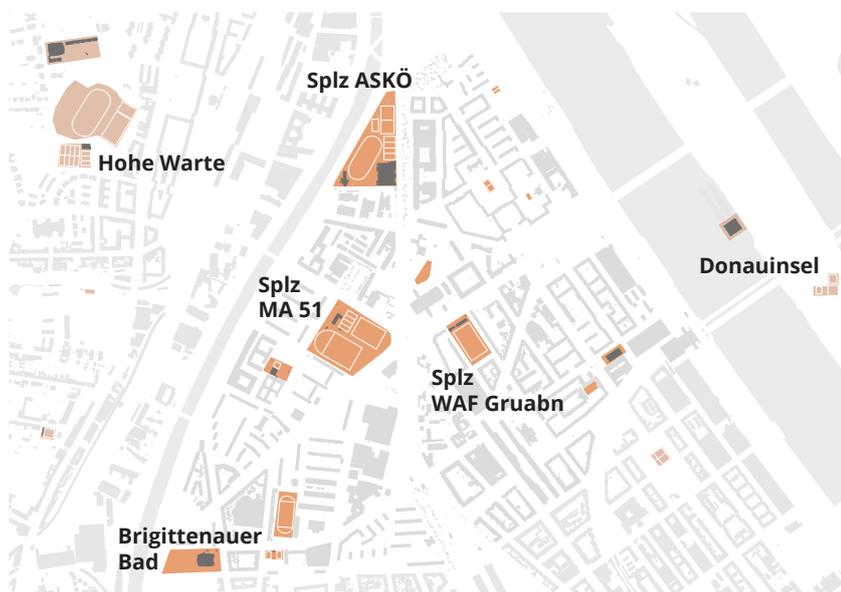
Konzentration Gewerbe & Handel

Im Gebiet befinden sich drei wesentliche Gewerbegebiete. Das mit Abstand größte breitet sich beiderseits der Nordwestbahnstrecke im Zentralraum aus und verfügt zudem über mehrere Einzelhandelsbetriebe. Zusätzlich gibt es in Zwischenbrücken mit der Millennium City und der lediglich lokal relevanten Brigitta Passage zwei Einkaufszentren. Jenseits des Donaukanals im 19. Bezirk befindet sich eine weitere großflächige Gewerbezone, welche im Zuge der Entwicklung des Stadtquartiers Muthgasse radikalen Transformationsprozessen unterzogen wird, diese Funktion jedoch grundsätzlich beibehalten soll.



Bildung und Gesundheit

Eine Vielzahl an Kindergärten und Volksschulen, sowie Lehrlingsausbildungsstätten und Mittelschulen, decken den derzeitigen lokalen Bedarf an Bildungs- und Ausbildungsplätzen. Zusätzlich findet sich in Form der FH Technikum Wien auch eine Einrichtung für tertiäre Bildung am Höchstädtplatz sowie eine Dependence der Universität für Bodenkultur im Bereich des Entwicklungsgebiets Muthgasse. Das Unfallkrankenhaus Lorenz Böhler und eine Privatklinik in Döbling, beide im direkten Umfeld, stellen überregional relevante Gesundheitseinrichtungen dar.



Sport- und Freizeitanlagen

Die Versorgung mit Sportplätzen und -hallen ist im wienweiten Vergleich überdurchschnittlich gut. Diese Anlagen sind zumeist Vereinen zugeordnet und werden von diesen betreut. Für die breite Öffentlichkeit bieten sich, neben dem Brigittenuer Bad vor allem am Areal der Donauinsel zusätzliche Möglichkeiten für die Sport- und Freizeitnutzung.

Belebtes Erdgeschoß

Einen der Grundsteine für urbane, lebendige Stadtteile stellt eine belebte Erdgeschoßzone dar.

Einkaufsstraßen aus dem südlich angrenzenden Brigittaviertel wie die Klosterneuburger Straße und die Jägerstraße, ziehen sich von der Wallensteinstraße nur bis etwa zur Querung Wex- beziehungsweise Stromstraße.

Auf der Seite Zwischenbrückens finden sich in geringerem Ausmaß noch belebtere Straßenzüge entlang der Hauptrouten Dresdner Straße und Engerthstraße, beziehungsweise dem Allerheiligenplatz. Der Bereich um den Höchstädtplatz über die Marchfeldstraße bis zum Friedrich-Engels-Platz stellt die einzige nennenswerte Geschäftsstraße innerhalb des Gebiets dar.

- 1 - Marchfeldstraße
- 2 - Dresdner Straße
- 3 - Allerheiligenplatz
- 4 - Jägerstraße
- 5 - Klosterneuburger Straße
- 6 - Wallensteinstraße



Subzentren & urbane Hauptachsen

Die Konzentration verschiedenster urbaner Nutzungen generiert im öffentlichen Raum Punkte mit stark gesteigerter Personenfrequenz, welche als lokale Zentren und Treffpunkte fungieren.

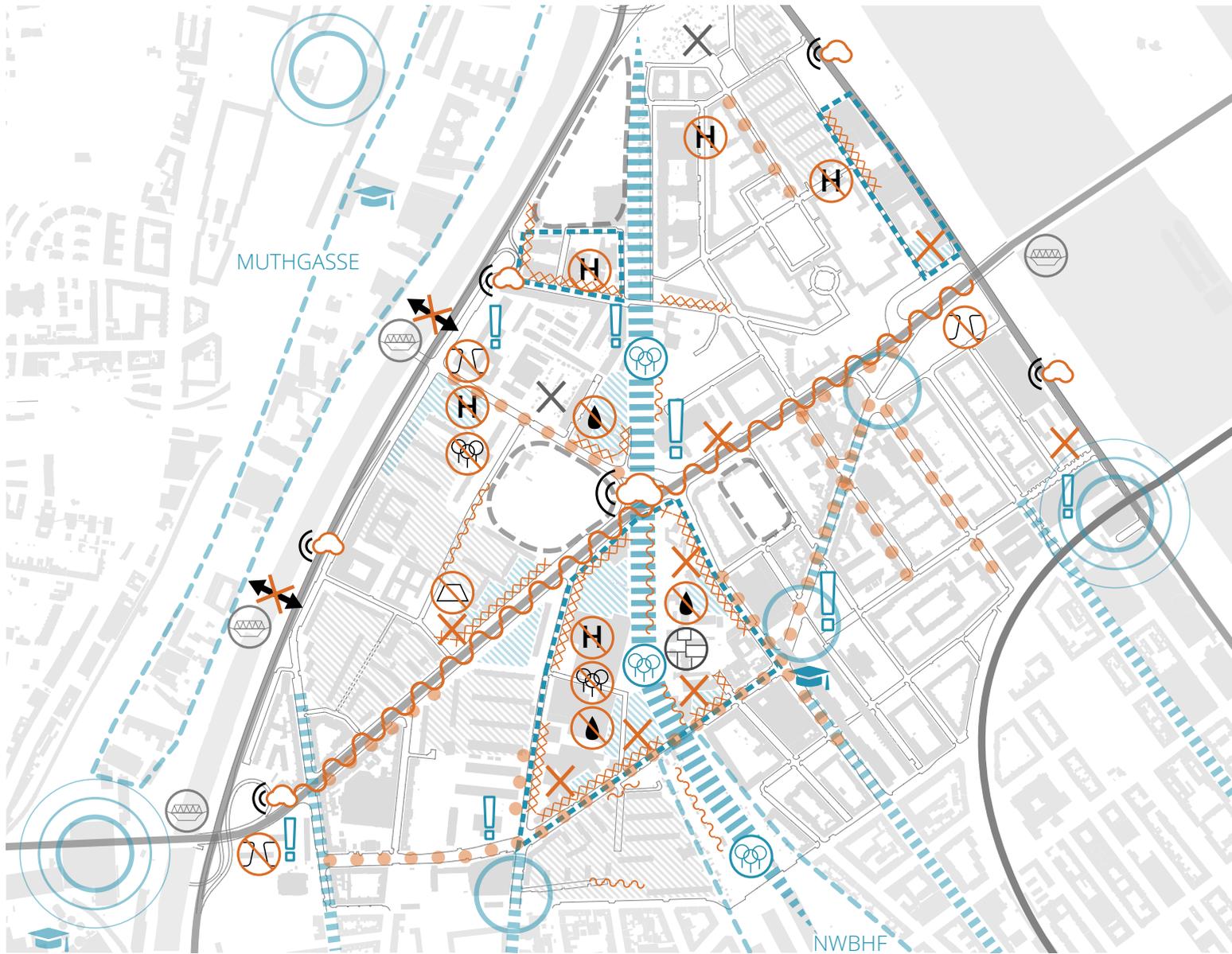
Dazu zählen neben großen Umsteigepunkten öffentlicher Verkehrsmittel, Konzentrationen von Handelsbetrieben wie Einkaufszentren, -straßen oder Märkte, auch wichtige Bildungseinrichtungen, Sportanlagen oder große Bürobauten. Die Bedeutung dieser Zentren kann im Tagesverlauf, abhängig von den ansässigen Nutzungen, variieren.

Besonders in der Nordwesthälfte ist ein durch die Stadtstruktur bedingtes Fehlen solcher Orten auffällig.





4.10 Entwicklungspotenziale



Chancen:

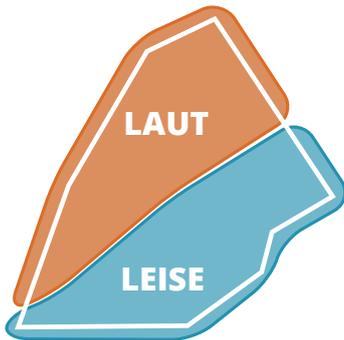
-  Geschäftsstraße
-  ehem. Bahntrasse
-  Stadtentwicklungsgebiet
-  Gewerbegebiet
-  Subzentrum
-  Flächenreserve Parkplatz
-  Potenzial öff. Grünfläche
-  Hochschulstandort
-  Hochpunkt

Mängel:

-  Barriere
-  Gestaltungsdefizit im Stadtbild
-  grober Mangel Straßenbegrünung
-  fehlende öff. Grünflächen
-  hohe Verkehrsemissionen
-  mangelhafte ÖPNV-Versorgung
-  unattraktives Entrée
-  fehlende Plätze und Treffpunkte
-  hoher Versiegelungsgrad
-  fehlende funktionale Verbindung
-  Fehlnutzung

Bindungen:

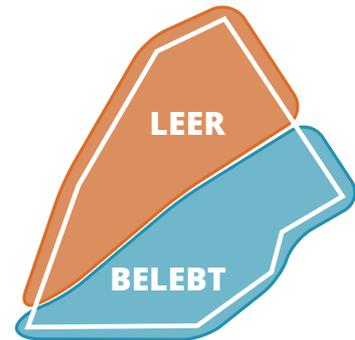
-  Hauptverkehrsachse
-  ungefasstes halböffentliches Grün
-  großflächige Sportanlage
-  Brücke zu Umfeld und Grünräumen
-  Kleingartenverein
-  zerklüftete Eigentümer- und Grundstücksstruktur



Straßenlärm



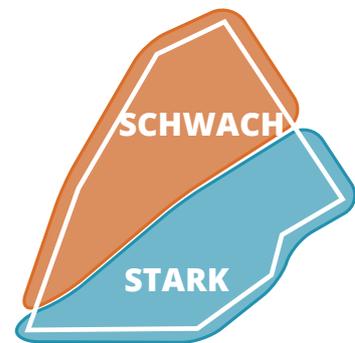
ÖPNV - Versorgung



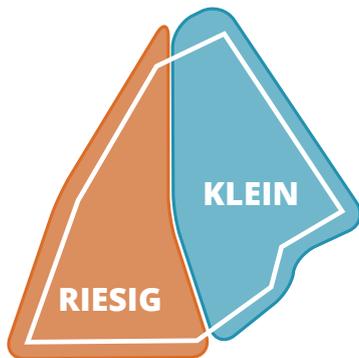
Erdgeschoßnutzung

Dualität eines Stadtteils

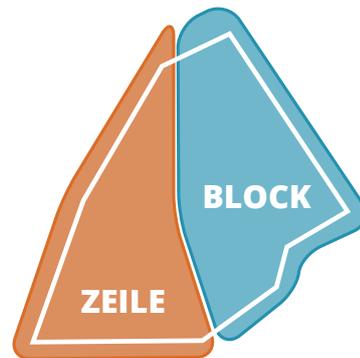
Für viele der untersuchten Attribute lässt sich eine klare räumliche Aufteilung feststellen. Stark verallgemeinert herrschen in den nördlichen, beziehungsweise westlichen Arealen gehäuft Bedingungen, die zusätzliche planerische Herausforderungen darstellen. Diese Gegebenheiten bieten andererseits aber auch durchaus Spielräume und Möglichkeiten für Veränderungen und Eingriffe im größeren Maßstab.



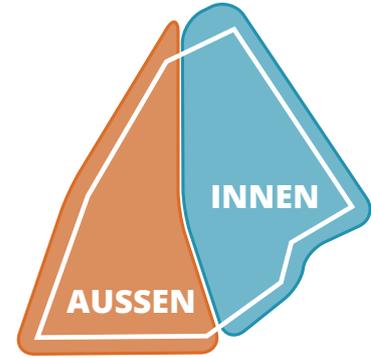
Subzentren



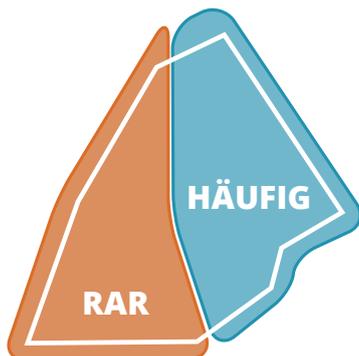
Blockgrößen



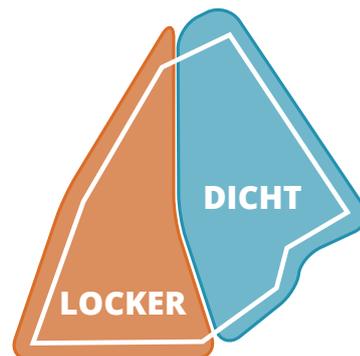
Bebauung



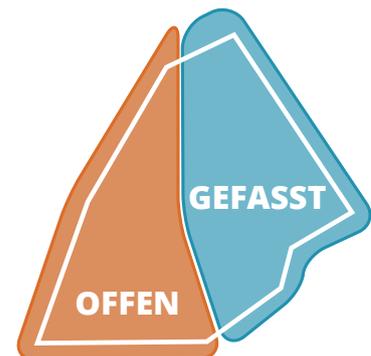
Halböffentliches Grün



Plätze



Bebauungsdichte



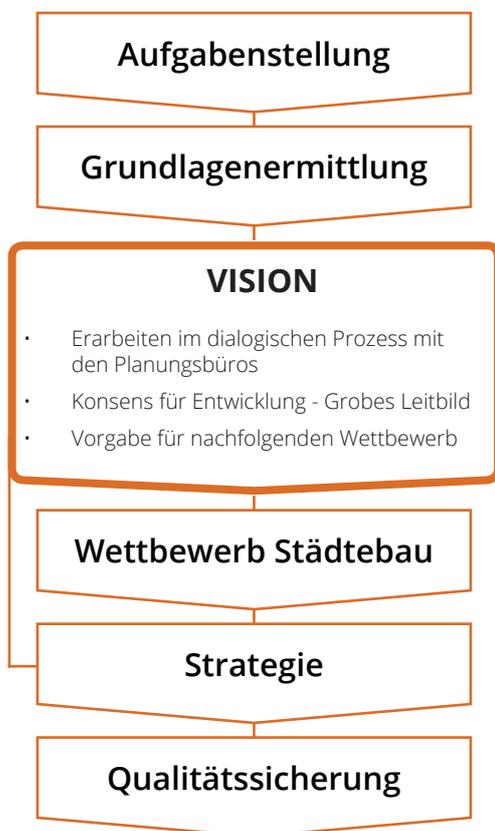
Straßenraum



Vision Brigittenau Nord

Die für die Strategie strukturgebende Vision stellt in Form eines groben Leitbilds den planerischen Richtungsentscheid für die zukünftige Entwicklung des Bezirks dar. Sie fußt auf den Erkenntnissen der Grundlagenermittlung und übersetzt die allgemeinen Werthaltungen der Planer in konkrete räumliche Konzepte und Zielvorstellungen, die plakativ ein Bild der geplanten Veränderungen vermitteln sollen.

Darüber hinaus dient sie als Fundament für weitere Detaillierungen und die Festlegung spezifischer Maßnahmen für darauffolgende Planungsschritte.



PROZESS

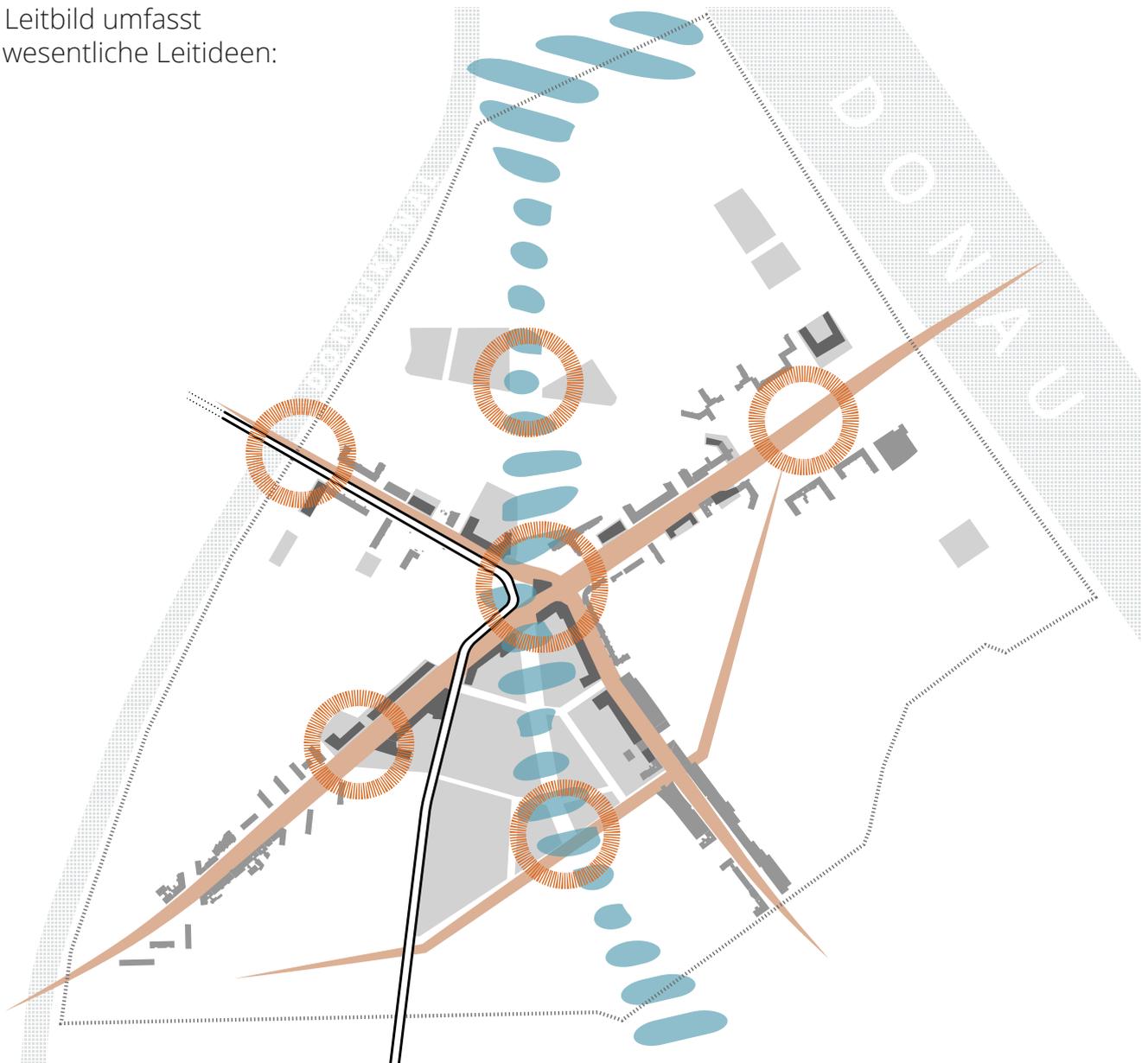
Vision

Die mithilfe der Stakeholder, Bürger, geladenen Planungsbüros und der Prozessleitung erarbeiteten Grundlagen gipfeln schließlich in der von letzterer beider Parteien als Konsens erarbeiteten Vision für den Stadtteil. Die darin enthaltenen Vorgaben sind in den nachfolgenden Schritten einzuhalten und dienen als Beurteilungsrahmen. Zusammen mit der Grundlagenermittlung wird die Vision publiziert und im Rahmen einer Informationsveranstaltung der interessierten Öffentlichkeit und den lokalen Akteuren präsentiert.

Im Anschluss folgt ein städtebaulicher Qualifizierungsprozess in Form eines konkurrierenden Wettbewerbs der davor bereits eingebundenen Planungsbüros. Gegenstand dieses städtebaulichen Wettbewerbs sind die in der Vision definierten Entwicklungsflächen. Die dort getroffenen Vorgaben, sichern Kernqualitäten, ohne den kreativen Prozess allzu sehr einzuschränken, oder konkrete Entwürfe und Nutzungskonzepte für die zukünftige Bebauung vorwegzunehmen.

Fachkonzepte für Themen die sich aus der Vision ergeben, etwa tiefer gehende, bezirksübergreifende Verkehrsplanungen, sind nur bedingt Gegenstand des Wettbewerbs. Aufbauend auf Vision und Wettbewerbsergebnissen werden diese in der darauffolgenden Phase vom leitenden Planungsbüro, unter Zuhilfenahme spezialisierter Fachplaner und zuständiger Stellen der Stadt, ausgearbeitet und in die Strategie überführt. In späteren Projektphasen, wie Realisierungswettbewerben, kann die Vision als Referenz und Leitfaden herangezogen werden um die Qualitätssicherung zu erleichtern.

Das Leitbild umfasst vier wesentliche Leitideen:



Den Wandel dreier wichtiger Hauptverkehrsachsen in neue, städtische **Hauptstraßen**, die über ihre Verkehrsfunktion hinaus, als starke urbane Stadtbausteine inszeniert werden.



Die Anlage eines neuen **grünen Rückgrats** und die Verknüpfung der großen öffentlichen Freiräume, gekoppelt mit dem Ausbau des feingliedrigen grünen Netzes.

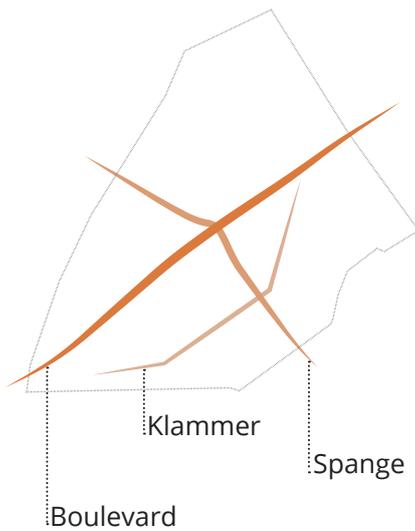


Die Schaffung beziehungsweise Stärkung städtischer **Knotenpunkte**, die als Treffpunkte, Identifikationsräume und Versorgungsknoten im Stadtgefüge dienen oder als Schnittstellen zu umliegenden Stadtteilen fungieren.



Die Aktivierung und Nachverdichtung zahlreicher untergenutzter Entwicklungsflächen zur **Stadtreparatur** sowie deren Erschließung und Einbindung in das Umfeld

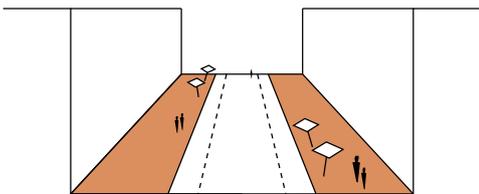
5.1 Neue Hauptstraßen



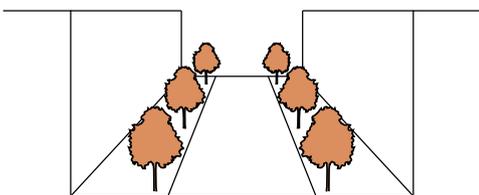
Das Leitbild definiert drei städtische Hauptstraßen, die von besonderer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des Bezirks sind und damit in den Fokus der Planung rücken.

Neben den allgemeingültigen Zielvorstellungen für die Ausgestaltung und Funktion öffentlicher Straßenräume (vgl. unten) ist jeder dieser Hauptstraßen ein individuelles Teilkonzept zugeordnet, welches auf Unterschiede in der Bestandssituation reagiert und die spezifische Ausrichtung des Straßenzugs festlegt.

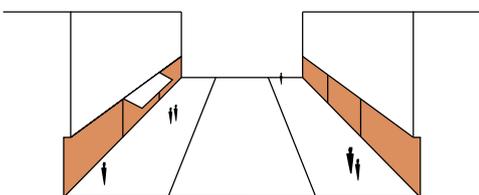
Allgemeine Prinzipien Quartiersstraßen



- Straßen als öffentliche Lebensräume
- Faire Flächenverteilung für alle Mobilitätsarten
- Verkehrsemissionen reduzieren



- Konsequente Straßenbegrünung
- Funktionierendes Stadtklima, speziell im Sommer
- Stellplatzreduktion zugunsten von Grünflächen



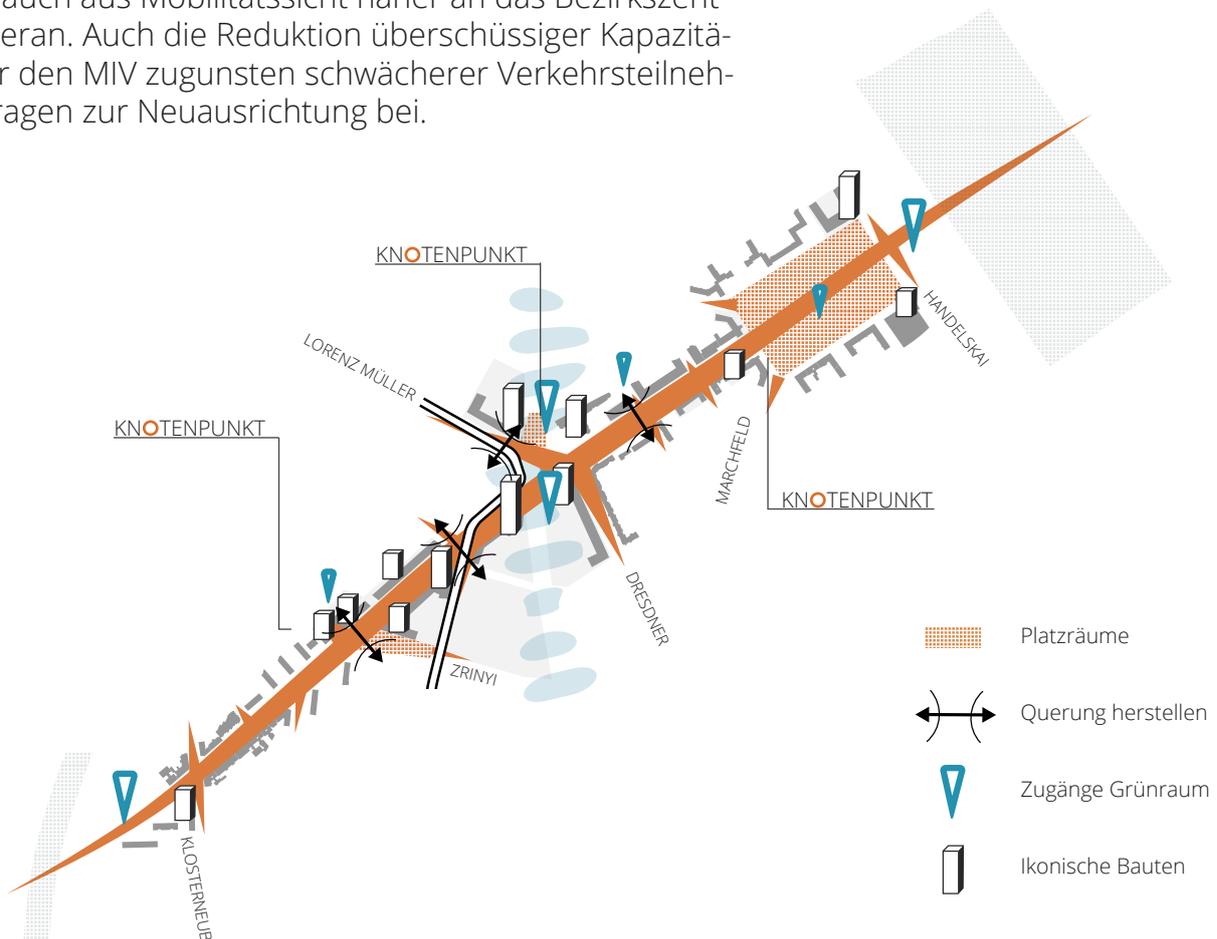
- Lebendige Straßen bilden attraktive Geschäftslagen
- Vielfältige Nutzungen ermöglichen
- Aktive Erdgeschoßzonen

BOULEVARD Adalbert Stifter Straße

Hier handelt es sich um das Aushängeschild der Nördlichen Brigittenau. Als wichtige Querverbindung zwischen Transdanubien und dem Westen Wiens prägt dieser stark frequentierte Straßenzug das Bild des Bezirks wie kein Zweiter.

In hohem Maße gilt es hier Stadtreparatur zu betreiben: Die bauliche Fassung des Straßenraums, stärkere funktionale Durchmischung und die Aktivierung der Erdgeschoßzonen im Bereich der neuen Knotenpunkte sollen zusammen mit der Schaffung neuer öffentlicher Treffpunkte abseits des Verkehrsbandes sowie einer lückenlosen Begrünung, den Wandel dieses Transitraums von der „Stadtautobahn“ zum attraktiven städtischen Boulevard einleiten. Dem monumentalen Querschnitt soll eine proportionale Stadtsilhouette gegenübergestellt werden. Zudem wird dadurch die bisherige Wunde im Stadtgefüge, welche Nord- und Südteil trennt, geschlossen.

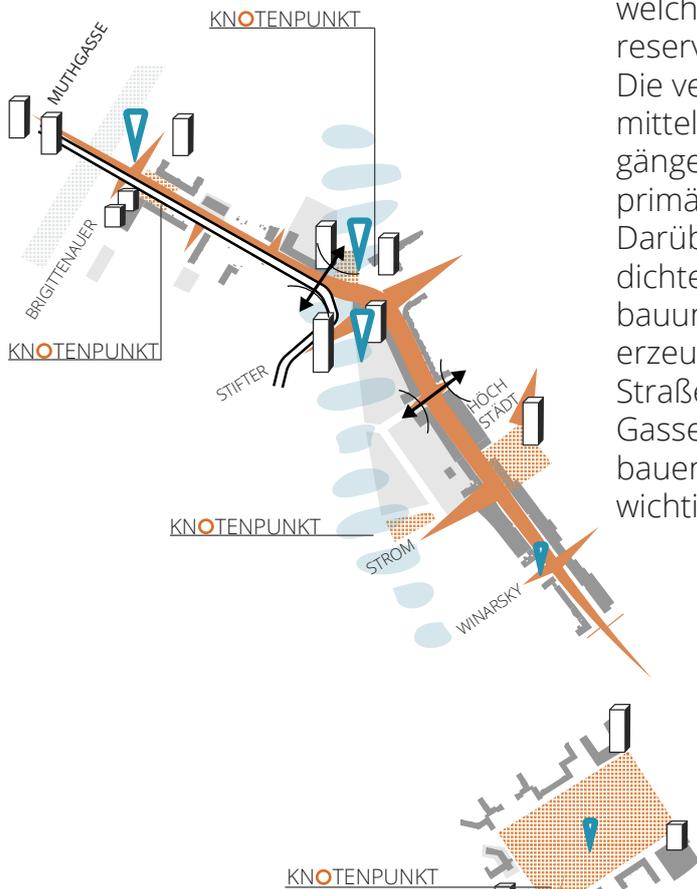
Die enorme Barrierewirkung für Fußgänger und Radfahrer wird durch neue Querungsmöglichkeiten aufgehoben, der zentrale Abschnitt durch eine neue Straßenbahn besser erschlossen. Die Stadtteile nördlich der Straße rücken somit auch aus Mobilitätssicht näher an das Bezirkszentrum heran. Auch die Reduktion überschüssiger Kapazitäten für den MIV zugunsten schwächerer Verkehrsteilnehmer tragen zur Neuausrichtung bei.



SPANGE Lorenz Müller Gasse/Dresdner Straße

Diese Route stellt eine wesentliche Nord-Süd-Verbindung dar, welche die Brigittenau mit dem Areal der Muthgasse bzw. Heiligenstadt verknüpft. Der Fokus liegt auf der Stärkung dieser Straße als neues städtisches Bindeglied, welches durch die Entwicklung der anliegenden Flächenreserven künftig weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die verbesserte Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel, sowie der Ausbau der Radfahranlagen und Fußgängerquerungen, stellen auf Seiten des Verkehrs die primäre Zielsetzung dar.

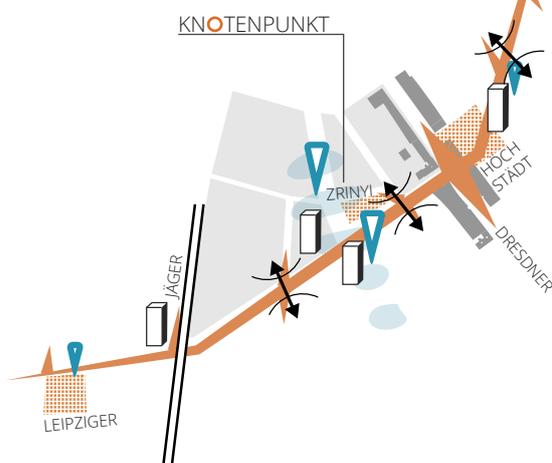
Darüber hinaus gilt es in diesem Bereich eine Lücke im dichten städtischen Gefüge zu schließen. Durch Neubebauung soll der Straßenraum gefasst, urbane Strukturen erzeugt und städtisches Leben angeregt werden. Der Straßenquerschnitt erlaubt speziell in der Lorenz Müller Gasse den stark durchgrüneten Charakter weiter auszubauen, zumal entlang des Verlaufs mehrere Zugänge zu wichtigen Grünräumen bestehen.



- Platzräume
- Querung herstellen
- Zugänge Grünraum
- Ikonische Bauten

Urbane KLAMMER Stromstraße/Marchfeldstraße

Diese Querverbindung dient bereits heute als Geschäftsstraße für den Bereich zwischen Leipziger Platz und Friedrich Engels Platz. Sie soll in dieser Rolle als urbane Hauptstraße mit lokaler Versorgungsfunktion weiter gestärkt werden. Die städtebaulich größte Schwachstelle im mittleren Abschnitt wird durch die bauliche Entwicklung des Zentralraums und des Nordwestbahnhofs im Bereich der Bahntrasse behoben und ermöglicht so eine durchgehend urban ausgestaltete Verbindung der bestehenden Subzentren entlang ihres Verlaufs. Eine hohe Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume und Erdgeschoßzonen sowie die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungsfunktionen stehen in dieser wichtigen Nachbarschaftsstraße im Fokus. Sie soll, stärker noch als die anderen beiden Hauptstraßen, als öffentlicher Lebensraum wahr- und angenommen werden.

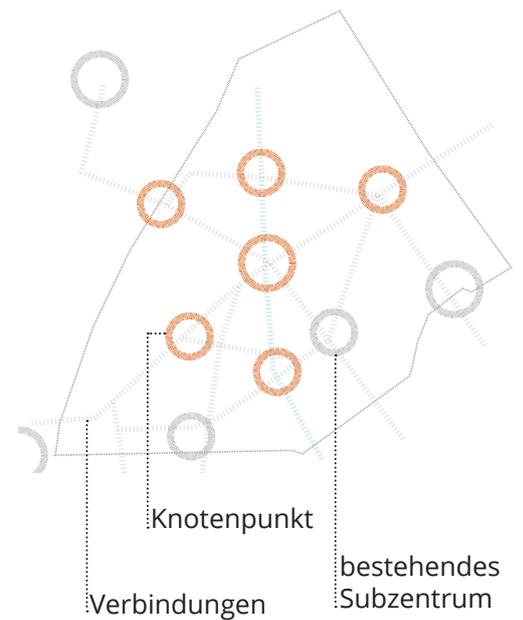


5.2 Städtische Knotenpunkte

Die neuen Hauptstraßen und die neue Grünachse verbinden lokale Subzentren oder auch Knotenpunkte. Sie stellen eine punktuelle Konzentration von städtisch relevanten Nutzungen dar, die das vergleichsweise monofunktionale Umfeld bereichern. Das Ziel ist, die fußläufige Erreichbarkeit mindestens eines lokalen (Grätzel-) zentrums zur Nahversorgung der Anwohner sowie die flächendeckende Versorgung mit kulturellen und sozialen Einrichtungen auf Ebene des gesamten Stadtteils, sicherzustellen.

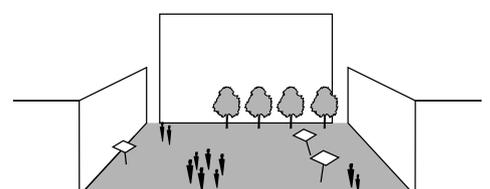
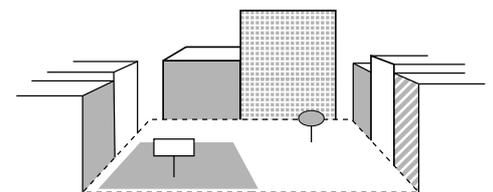
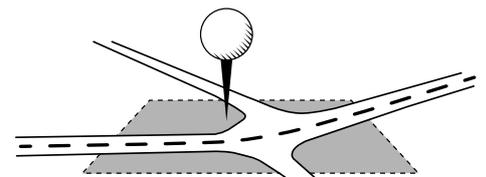
Auf diese Knotenpunkte ist im weiteren Verlauf der Entwicklungsstrategie besonderes Augenmerk zu legen.

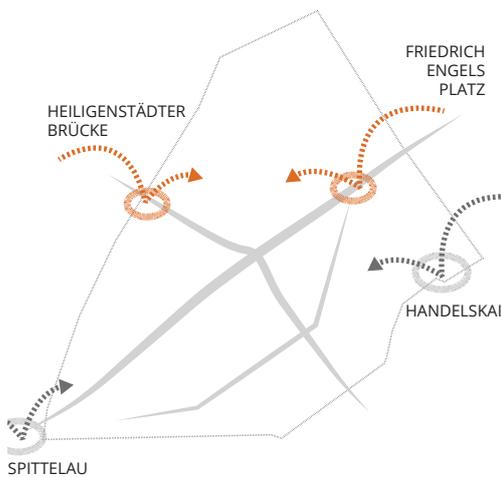
Die behandelten Knotenpunkte sind nach ihrer primären Funktion für den Stadtteil grob in Grätzelzentren, Repräsentationszentrum und Brückenköpfe eingeteilt.



Allgemeine Prinzipien Knotenpunkte

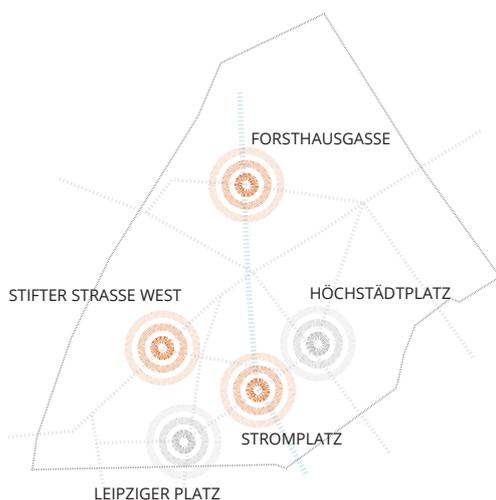
- Anbindung an Netzwerk städtischer Zentren
- Gute Erreichbarkeit im fußläufigen Einflussbereich
- Adressbildung über Orte mit Wiedererkennungswert
- Breites Angebot an Einrichtungen und Nutzungen
- Bündelung der Versorgungsfunktion für das Umfeld
- Frequenz durch bauliche Dichte
- Frei zugängliche öffentliche Räume
- Betonung der Funktion als lokale Treffpunkte
- Besonderer Fokus auf hohe Gestaltungsqualität





BRÜCKENKÖPFE - Urbane Schwellen

Die inselartige Stadtteilstruktur begrenzt die Zugänge auf einige wenige Brückensituationen, denen dadurch gesteigerte Bedeutung zukommt. Diese Entrées dürfen nicht nur reine Einfahrten in Transitachsen sein, sondern vermitteln den wichtigen Ersteindruck beim Betreten des Bezirks, welcher mit positiven Assoziationen belegt sein muss. Als wichtige Zugangspunkte müssen sie des weiteren für alle Verkehrsteilnehmer einfach nutzbar sein. Als wichtigste Brückenköpfe sind der Friedrich Engels Platz und der Verkehrsknoten Handelskai (Verbindung Floridsdorf), die Heiligenstädterbrücke (Verbindung Döbling) und die Gürtelbrücke (Verbindung Spittelau) zu nennen. Wie bei der Station Handelskai bereits Realität, sollen auch der Friedrich Engels Platz und der Vorbereich an der Heiligenstädterbrücke urbanere Ausformungen annehmen. An der Gürtelbrücke liegt das urbane und funktionale Zentrum auf der gegenüberliegenden Seite des Donaukanals. Dieses kann auf Seite des Brigittenauer Entrées durch die Herstellung eines zusammenhängenden öffentlichen Grünraums als attraktivere Zugangssituation ergänzt werden.



GRÄTZELZENTREN - Mittelpunkt der Nachbarschaft

Diese Versorgungszentren auf der kleinen Maßstabsebene stellen in ihrem Einflussbereich städtische Qualitäten und Funktionsvielfalt zur Verfügung - urbane Gravitationspitzen für die unmittelbare Nachbarschaft. Besonders im Bereich der siedlungsartig aufgebauten Neubauquartiere fehlen öffentliche Treffpunkte, beziehungsweise Räume die als Identifikationspunkte im Umfeld dienen könnten, zumeist völlig. Zentrale Themen sind die Schaffung und Bespielung öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität. Soweit es sinnvoll erscheint, können über die Nahversorgung und Freizeitnutzung hinaus öffentliche und soziale Funktionen das Angebot ergänzen.

Das Areal im Kreuzungsbereich Adalbert Stifter Straße/ Dietmayrgasse, die Forsthausgasse auf Höhe des Forsthausparks, der Leipziger Platz am Schnittpunkt zwischen alter und neuer Brigittenau sowie der Höchstädtplatz dienen für ihr Umfeld bereits jetzt, wenn auch in unterschiedlichem Maße, als solche Nachbarschaftszentren. Zukünftig soll des weiteren auch der Schnittpunkt Stromstraße/Hochpark/Nordwestbahnhof einen solchen untergeordneten Knotenpunkt bilden.

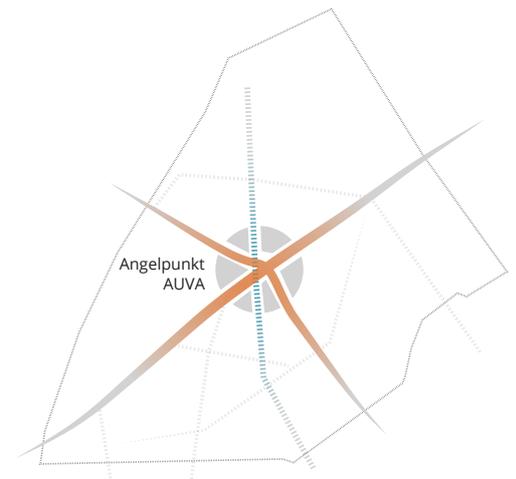
ANGELPUNKT - Herzstück des Bezirks

Im Zentrum der Nördlichen Brigittenau, im Kreuzungspunkt der beiden wichtigsten Hauptstraßen und der Grünachse, liegt ein völlig neu zu schaffender Knotenpunkt. Bisher handelt es sich trotz der zentralen Lage um eine vernachlässigte Straßenkreuzung am Rande diverser Parkplätze, Abstandsbegrünung und Brachflächen, welche nur von einer Seite überhaupt von Bebauung berührt und als eigenständige Raumfigur praktisch nicht wahrgenommen wird.

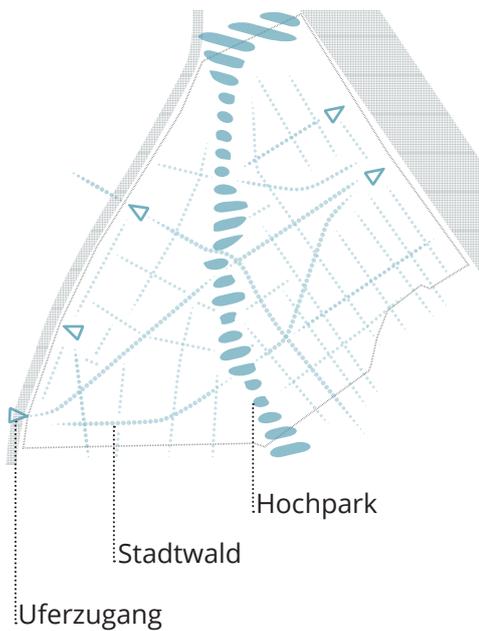
Gleichzeitig ergibt sich aus dieser Situation die Option großräumige Entwicklungsflächen zu mobilisieren, was notwendige Nachverdichtungen ermöglicht. Durch seine Lage hat dieser Ort eine weitreichende Signalwirkung in alle Himmelsrichtungen.

Die anzustrebende neue, großstädtische Raumsituation muss betont und zelebriert werden, dichte Bebauung, ein öffentliches Freiraumangebot und eine verbesserte Verkehrsanbindung sind die Eckpunkte dieses Wandels. Der Zugang zur zukünftigen Grünachse soll hier zusätzlich in Szene gesetzt werden, die trennende Wirkung der Hauptverkehrsachsen ist so gut wie möglich zu entschärfen.

Eine Keimzellennutzung kann den ersten Schritt zur Adressbildung setzen und Anstoß für weitere Entwicklungen liefern.



5.3 Grünes Rückgrat

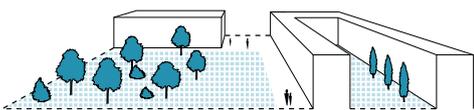


Dieser Überbegriff fasst drei Hauptaspekte zusammen, auf denen der Fokus in der Transformation der Grünräume liegt. Allgemein ist eine möglichst flächendeckend wirksame Durchgrünung des behandelten Stadtteils das Ziel.

Auf der bezirksübergreifenden Ebene ist der Wandel der stillgelegten Bahntrasse zu einer neuen Grünachse, die einen Lückenschluss im Grünraumnetz ermöglicht, die zentrale Maßnahme.

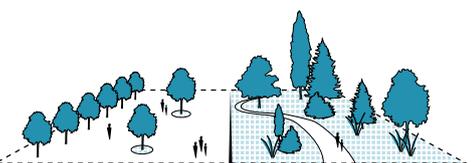
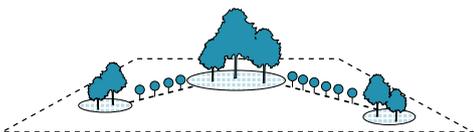
Auf der Maßstabebene der Quartiersstraßen ist der als „Stadtwald“ bezeichnete Ausbau der Straßenbegrünung und die Vervollständigung des Alleebestands in möglichst allen Straßenzügen das Mittel der Wahl, um die angestrebte Grünraum- und Aufenthaltsqualität in die urbanen Räume zu ziehen.

Schließlich sind die Zugänge zu den Uferbereichen der übergeordneten Freiraumsysteme entsprechend der jeweiligen räumlichen Gegebenheiten zu akzentuieren und für eine möglichst breite Öffentlichkeit nutzbar zu machen.



Allgemeine Prinzipien Grünräume

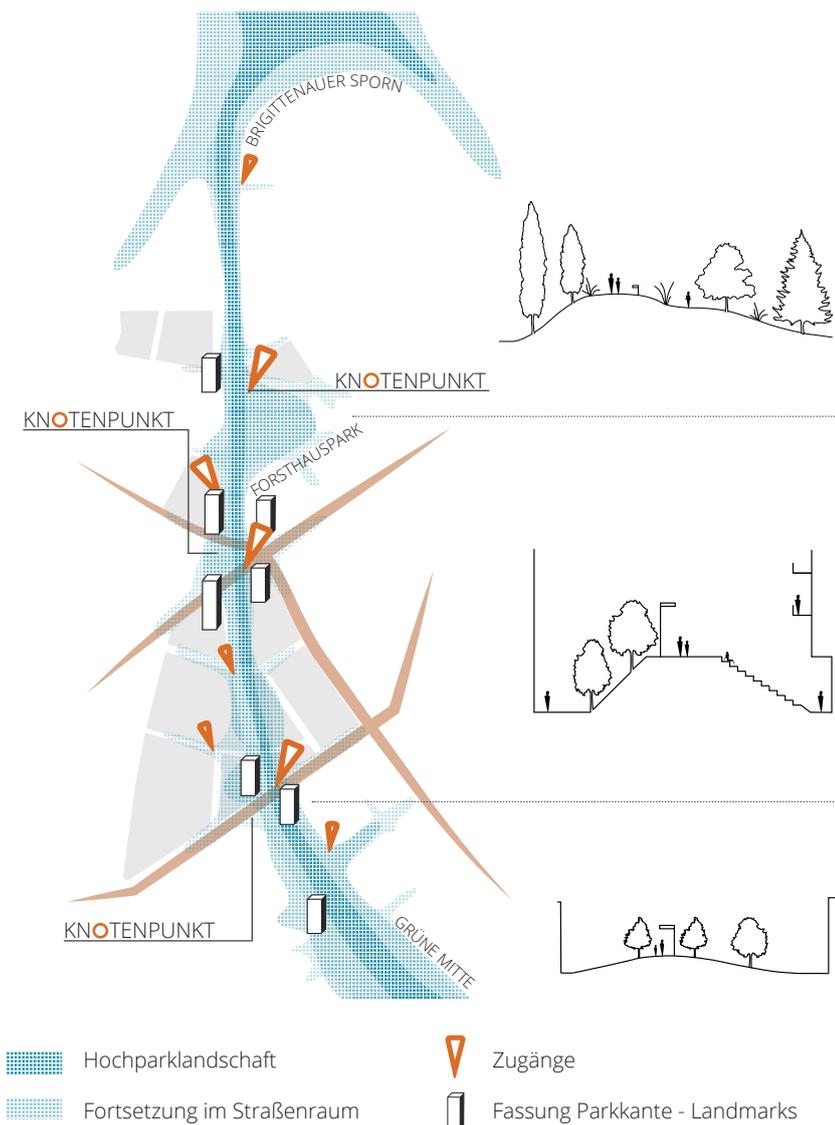
- Öffentliche Grünfläche im Nahbereich jeder Wohnung
- Freie Zugänglichkeit der öffentlichen Freiräume
- Keine willkürliche Mischung öffentlich - halböffentlich
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Uferzonen
- Vernetzung bestehender städtischer Grünräume
- Ausweiten der Begrünung in den Straßenräumen
- Schaffung unterschiedlicher Freiraumqualitäten
- Sicherung erhaltenswerter Ruderalflächen
- Freiflächen zur Aneignung bereitstellen



HOCHPARK - Grünachse mit Aussicht

Die Stilllegung der Nordbahntrasse legt einen Wandel der neuen Brachfläche in einen Hochpark nahe. Dieser kommt durch seine zentrale Lage zahlreichen Anwohnern zugute, die bisher nur unzureichend mit öffentlichen Grünflächen versorgt waren. Er ist in Bereiche unterschiedlicher Charakteristika gegliedert, weitet sich stellenweise auf, um mit bestehenden Parkanlagen zu verschmelzen und bietet anderswo als urbane Terrasse Ausblick über das Treiben auf den Hauptstraßen darunter.

Auf städtischer Ebene wird zudem durch diese Verbindung des Brigittenauer Sporns mit dem zukünftig entstehenden Parkband des Nordwestbahnhofs eine bezirksübergreifende Grünraumachse gebildet.



Naturraum Sporn

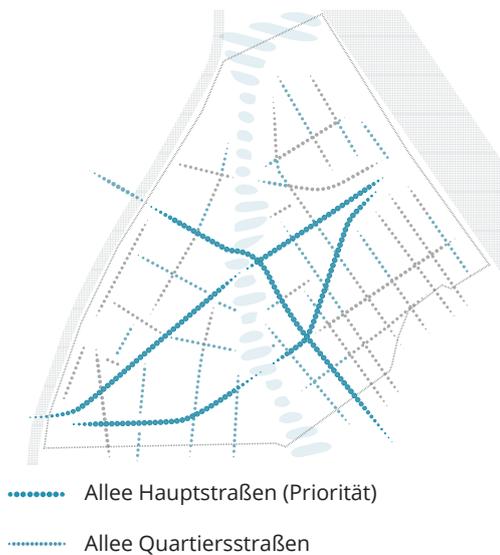
- Erhalt der Charakteristik der Ruderalflächen
- Minimale gestalterische Eingriffe
- Ausläufer des Brigittenauer Sporns im Norden, verbesserter Zugang ins Naherholungsgebiet Donauraum

Hochpark urban

- Intensive Gestaltung der Bahntrasse mit zahlreichen Aufgängen und Quermöglichkeiten
- Weitgehend nutzungs offen, mit Schwerpunkt Freizeit und Kultur
- Verknüpfung mit neuer Bebauung

Grüne Mitte Nordwestbahnhof

- Gestaltung als Park gemäß dem Leitbild Nordwestbahnhof

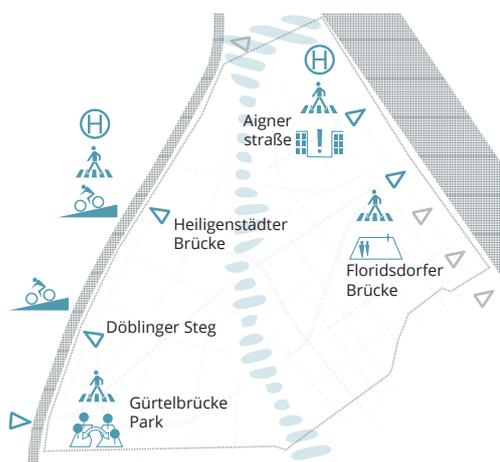


STADTWALD - grüne Straßen

Der Begrünung der Straßenräume wird, abseits der positiven Effekte für das Stadtbild, vor allem eine funktionale Rolle für das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität im Stadtraum zuteil. Im Planungsgebiet sind Faktoren wie Beschattung, Verdunstungskühle und Filterwirkung durch Straßenbäume besonders relevant, da sowohl extreme sommerliche Überhitzung als auch die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs als durchaus problematisch eingestuft wurden.

Ein möglichst lückenloser Alleebestand stellt somit den Ausgangspunkt der Grünraumvision dar. Diese linearen Elemente tragen außerdem noch wesentlich zur Stadtbildstärkung bei und können wichtige Achsen entscheidend attraktivieren, während sie gleichzeitig flächige Freiräume miteinander verknüpfen.

An wichtigen Punkten im Straßennetz, wie beispielsweise Platzsituationen, ist diese urbane Aufforstung durch landschaftsgestalterische Konzepte zu ergänzen.



UFERZUGANG - näher ans Wasser

Die üppigen Grünraumsysteme, von denen die Nördliche Brigittenau umgeben ist, sind nur über wenige Querungen der sonst unüberwindbaren Verkehrsbänder erreichbar. Diese Zugänge benötigen häufig zusätzliche Akzentuierung, um als solche überhaupt wahrgenommen zu werden. Sie dürfen keine Barrieren für einzelne Bevölkerungsgruppen darstellen und müssen für Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen komfortabel benutzbar sein. In der Nordhälfte des Projektgebiets ist zudem eine bessere Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erforderlich.

Ebenso sind die Attraktivierung der öffentlichen Räume im Bereich der Uferzugänge sowie die Belebung derselben durch neue Bebauungen als Maßnahmen anzudenken.

Im Bereich der Gürtelbrücke kann andererseits eine Verknüpfung des Anton Kummerer Parks mit der nördlich gelegenen Parkfläche zu einem zusammenhängenden grünen Entrée dazu beitragen, die Uferzone des Donaukanals weiter in den Stadtteil hineinzuziehen.

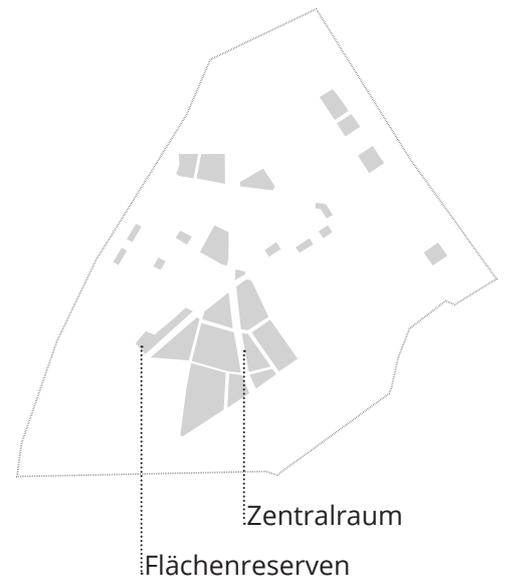
5.4 Aktive Stadtreparatur

Die nachstehend angeführten Areale werden als Flächenreserven zur städtebaulichen Entwicklung definiert.

Es handelt sich dabei weitestgehend um Grundstücke, die an den oben ausgewiesenen neuen Knotenpunkten oder einer der Hauptachsen liegen, und in diesem Zusammenhang für eine Neubebauung gemäß der Zielsetzungen des Leitbilds relevant sind.

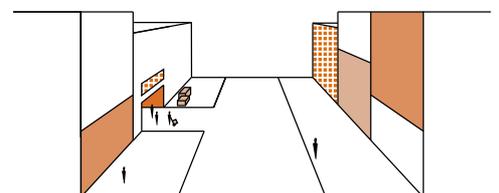
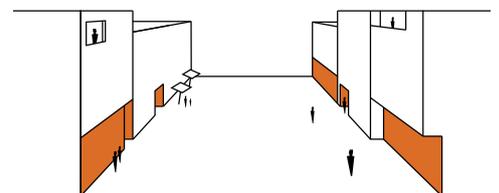
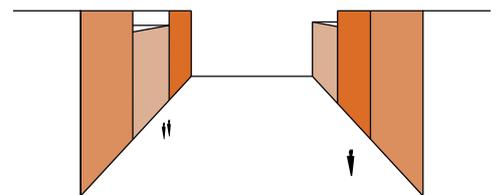
In vielen Fällen eignen sich die Grundstücke dazu, durch ihre bauliche Entwicklung Lücken im Stadtgefüge zu schließen, beziehungsweise durch Neuorganisation der Flächen städtebaulich problematische Situationen, die durch die vorhandene Bebauung erzeugt werden, zu bereinigen.

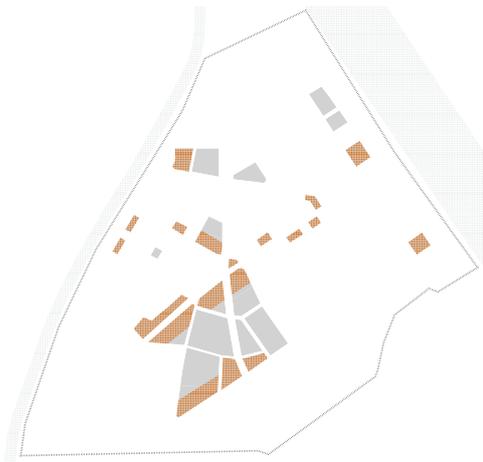
Daneben geht es in vielen Fällen schlicht darum, gut erschlossene und bisher untergenutzte oder leerstehende Flächenreserven einer hochwertigen Nutzung zuzuführen.



Allgemeine Prinzipien Bebauung

- Geschlossene Bebauung zum öffentlichen Raum
- Kleinteilige Parzellierung - kurze Straßenfronten
- Klare bauliche Trennung öffentlich - privat
- Zuwenden zum, und Erschließung über Straßenraum
- Flexible Häuser - Umnutzbarkeit einplanen
- Mindesthöhen für aktive Erdgeschoße
- Vertikale Nutzungsmischung fördern
- Betriebe in den Stadtteil integrieren
- Platz für großflächige Nutzungen bereitstellen





Besondere Eignung Bebauung > 30m

Die Vorgabe des Leitbilds deckt sich in Teilen mit dem „Fachkonzept Hochhäuser“ der Stadt Wien, gemäß dem im Bereich der „Fluvialen Stadtlandschaften“, Hochpunkte im Verband errichtet werden können, wenn diese mit der gewachsenen Umgebung abgestimmt werden und landschaftliche Kanten betonen.⁵⁷

DICHTE

Allgemein erscheint eine deutliche Nachverdichtung dieses zentrumsnahen Stadtteils notwendig. Bei der Wahl der Bebauungsdichte für ein konkretes Areal ist, immer unter Berücksichtigung der üblichen Faktoren wie Belichtung und Verschattung, Erschließungsqualität und Freiflächensicherung, eine möglichst hohe bauliche Dichte anzustreben.

Entlang relevanter Hauptachsen oder übergeordneter Raumkanten ist zudem die Errichtung von Hochhäusern denkbar.

GRUNDSTÜCKSSTRUKTUR

Der vorhandenen Parzellierung kommt aufgrund der zumeist zerklüfteten Eigentumsstruktur eine hohe Bedeutung zu. Dies stellt gegenüber klassischen Entwicklungsgebieten mit wenigen, beziehungsweise einem einzigen Eigentümer, eine besondere Herausforderung in der Planung dar.

Städtebauliche Entwürfe müssen sich an die bestehende Aufteilung anpassen, da sonst die Umsetzbarkeit nicht gewährleistet ist. In den meisten Fällen müssen Parzellen unabhängig voneinander bebaubar sein, nachdem ein herkömmlicher Phasenplan zur schrittweisen Bebauung nicht realistisch erscheint und sich Änderungen in der Grundstücksstruktur, mit Ausnahme der Aufteilung großer Einheiten, meist sehr kompliziert gestalten.

MISCHNUTZUNG GEWERBE

Grundsätzlich besteht das klare Bekenntnis nicht nur Wohnraum zu schaffen, sondern im Sinne einer funktional vielfältigen Stadt auch anderen Nutzungen Raum zu geben. Im konkreten Fall geht es besonders darum, einen bestehenden Gewerbeschwerpunkt zu erhalten, beziehungsweise auszubauen.

Gleichzeitig ergibt sich daraus die Notwendigkeit, neue Konzepte zu wählen, um Gewerbegebiete stadtverträglich aufzustellen, sodass sowohl die Betriebe einen Mehrwert für den Stadtteil liefern, als auch umgekehrt das Gewerbe vom urbanen Umfeld profitieren kann.

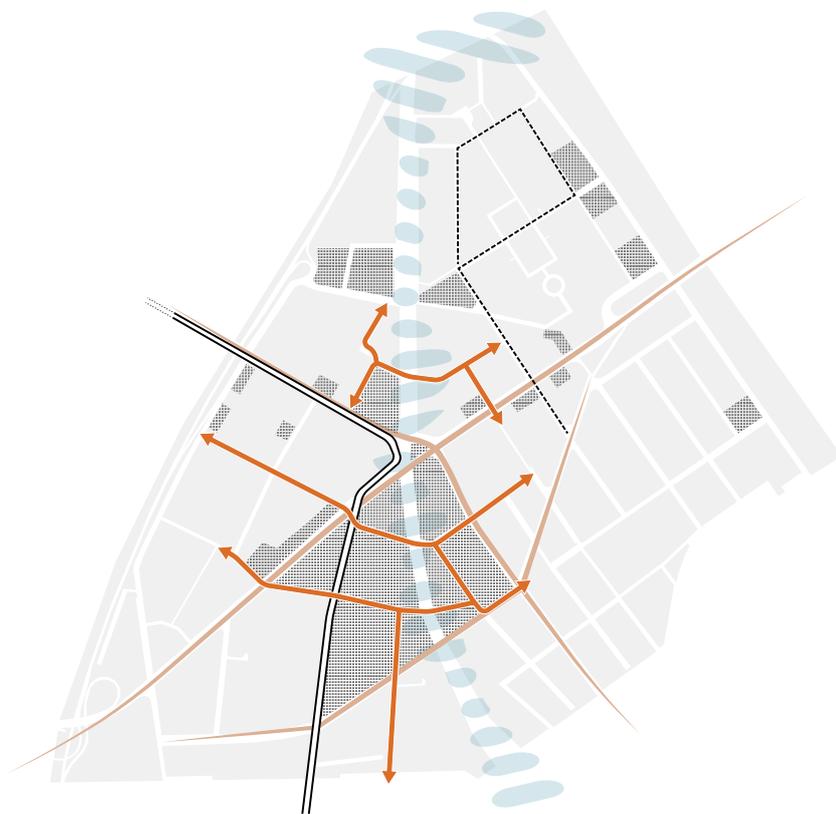
NEUE ERSCHLIESSUNG ENTWICKLUNGSFLÄCHEN

Besonders im zentralen Bereich, der bisher von der Bahntrasse durchschnitten war, muss durch neue Querverbindungen ein dichteres Wegenetz geschaffen werden.

Dies dient einerseits dazu, die innere Erschließung und Gliederung der Baufelder herzustellen, andererseits wird damit das Areal an das umgebende Straßennetz angeschlossen.

In Hinblick auf den Ausbau des Standorts für produzierendes Gewerbe oder große Handelsbetriebe ist eine adäquate Infrastruktur zu deren Ver- und Entsorgung bei der Planung zu berücksichtigen.

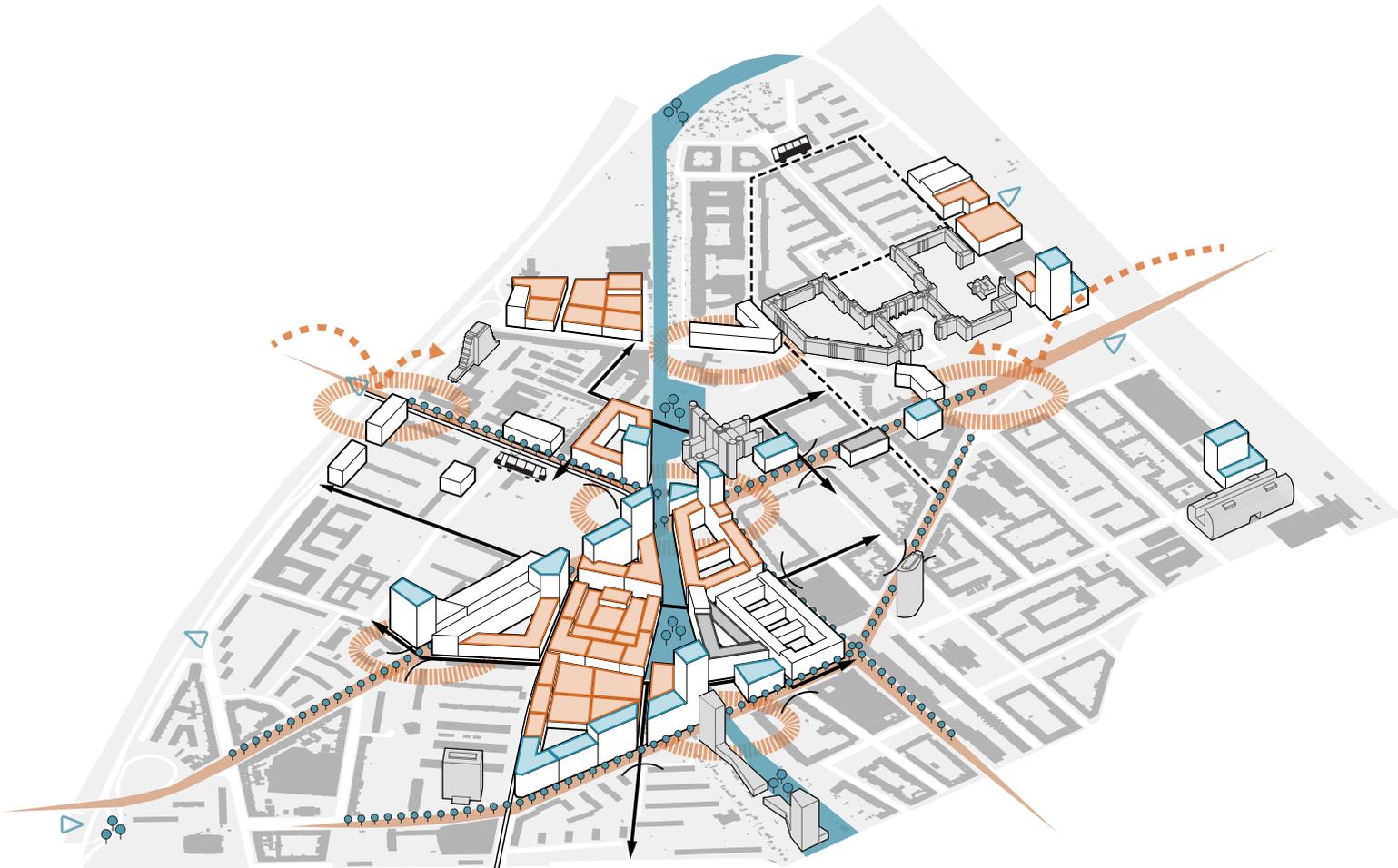
Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedarf es einer neuen hochwertigen Verbindung, welche das Bezirkszentrum, über den Zentralraum, mit dem Verkehrsknoten Heiligenstadt verknüpft. Eine Anpassung der Trasse der geplanten Straßenbahnlinie 36 ist zu prüfen. Die nördlichen Areale in der Nähe des Sporns können durch die Optimierung einer bereits bestehenden Buslinie besser versorgt werden.



→ neue Wegverbindungen

--- neuer ÖPNV Anschluss

5.5 Bausteine



-  Neubaupotenzial
-  Orientierungspunkt
-  Neue Hauptstraße
-  Städtischer Knotenpunkt
-  Brückenkopf
-  neue Querung
-  neue Verbindung
-  Potenzial Straßenbahn
-  Anpassung Buslinie
-  Grüne Straße
-  Parklandschaft Hochpark
-  Park Neuanlage/Ertüchtigung
-  Uferzugang

Vorhalteflächen - besondere Eignung abseits Wohnnutzung:

-  Mischnutzung Gewerbe
-  Mischnutzung Büro
-  Bildungsbau

Das gesamte Stadtquartier ist grundsätzlich auf Mischnutzung ausgelegt. Die Bebauung der Entwicklungsflächen soll eine flexible, urbane Struktur bilden, in der unterschiedlichste Nutzungen in horizontaler und vertikaler Schichtung voneinander profitieren können.

Dennoch ergibt sich in bestimmter Lagen eine besondere Eignung für gewisse Nutzungen, welche bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollten.

PROZESS

Wettbewerb Städtebau

Die schon in der Grundlagenermittlung hinzugezogenen Büros aus den Fachbereichen Architektur, Stadt- und Raumplanung, können in dieser Prozessphase ihr volles Potenzial ausschöpfen, indem sie die zuvor gemeinsam erarbeitete Vision in einen städtebaulichen Entwurf übersetzen.

Eine Aufteilung der planerischen Verantwortung an dieser Stelle ist schon allein zur Legitimierung der Ergebnisse sinnvoll. Außerdem können unterschiedliche kreative Herangehensweisen das finale Endergebnis verbessern.

Der Wettbewerb ist als Ideenfindungsphase nicht nur für die bauliche Form, sondern auch für die dazugehörigen Nutzungskonzepte, zu verstehen. Die Vision bildet hierfür die Grundlage, konkrete formale Vorgaben sowie zusätzliche Kennwerte und Planunterlagen zu den Entwicklungsflächen sind Teil der Auslobungsunterlagen. Die Evaluierung aller eingereichten Projekte findet durch eine unabhängige Jury statt. Der Prozessleitung steht die Option offen, Konzepte mehrerer Beiträge weiterzuentwickeln, sofern sich daraus eine bessere Gesamtstrategie entwickeln lässt.





Strategie

Projektgebiet in Zahlen

850.000 m² BGF neu

3 Gewerbezentren

4 neue Plätze

3 neue Schulen

3 Quartiershäuser

7000 - 9000 Ew. neu

2 km neue Tram

7,5 km Radwege neu

1750 m Hochpark

900 neue Alleebäume

Die Strategie stellt das Herzstück des Stadtteilentwicklungsplans dar und dient in weiterer Zukunft als nachvollziehbarer Ausgangspunkt für konkrete Planungen. Sie bildet einen angestrebten planerischen Idealzustands ab, ohne jedoch den Anspruch zu haben, unumstößlich zu sein.

Die Entwurfsergebnisse aus dem städtebaulichen Wettbewerb und die Zielvorstellungen aus der Vision halten Einzug in die Strategie. Für diesen Stadtteil erscheint es nützlich, die Ergebnisse der städtebaulichen Entwürfe einzuholen, bevor man die Planung für den gesamten Stadtteil festlegen kann. Durch die unterschiedlichen Entwurfslösungen ergeben sich Anpassungen für Grün- und Freiräume, Nutzungsschwerpunkte, Wegesysteme und Verkehrsorganisation sowie neue Erkenntnisse, die auf etwaiges Optimierungspotenzial in der bisherigen Planung hinweisen.

Die anfängliche Übersicht vermittelt ein Bild der entwickelten räumlichen Lösungen und Schlüsselmaßnahmen aus verschiedenen Themenfeldern im gesamten Projektgebiet.

Die Festschreibung der Maßnahmen entsteht unter der Berücksichtigung verschiedener Kriterien, wie beispielsweise der Wahrscheinlichkeit der Realisierung, einer möglichst unabhängigen Umsetzbarkeit der einzelnen Teilschritte sowie einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Aufwand und dem Nutzen für die Allgemeinheit.

In den darauf folgenden Schwerpunktgebieten wird ein detaillierter Einblick in Areale mit besonderer Bedeutung für den Stadtteil gegeben, sei es weil sie großes Potenzial haben, den Standort nach außen hin zu repräsentieren, oder weil sie drängende lokale Mängel aufweisen, die behoben werden müssen. Diese entsprechen weitgehend in der Vision definierten Knotenpunkten und stellen eine räumliche Konzentration planerischer Eingriffe dar. Anhand dieser Ausschnitte aus der Gesamtplanung wird die Gliederung der Entwicklungsflächen in Baufelder, deren Bebauung sowie die Eingriffe im öffentlichen Raum genauer erläutert.

Das darauffolgende Kapitel beschäftigt sich mit der Qualitätssicherung in der Umsetzung der Entwicklungsstrategie.

PROZESS

Strategie

Aus den Ergebnissen eines, oder der Kombination mehrerer Wettbewerbsentwürfe sowie den Inhalten der Vision wird das Strategiepapier erstellt. Durch die Prozessleitung und die jeweiligen Planungsbüros wird ein Konsens erarbeitet. Es werden offene Fragen geklärt, wichtige Teilbereiche weiter ausdetailliert, problematische Aspekte der Entwürfe überarbeitet und Einzelteile aufeinander abgestimmt.

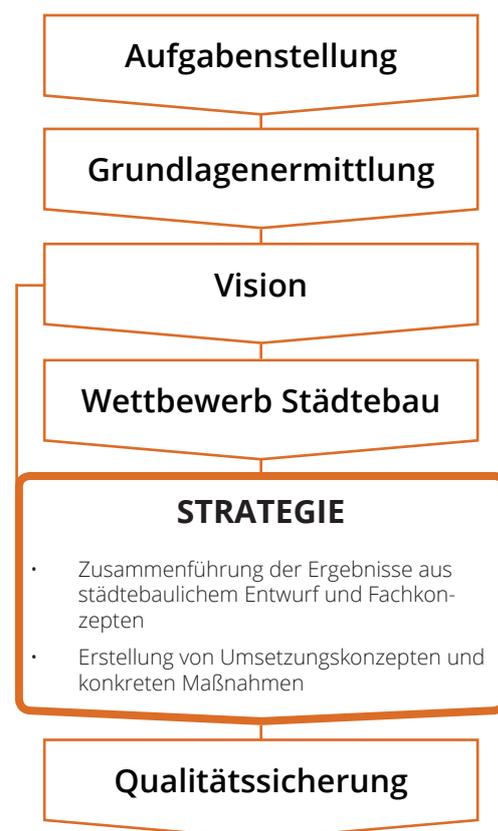
Basis für diesen Arbeitsschritt ist der Juryentscheid des städtebaulichen Wettbewerbs, der im Fall mehrerer Siegerprojekte klar jene Teilaspekte oder -bereiche ausweist, die in die Strategie einfließen müssen.

Mit Abschluss dieser Phase werden die ersten Vorbereitungen zur Umsetzung prioritärer Maßnahmen getätigt. Dies betrifft unter anderem die Vertiefung der Gespräche mit Grundstücksbesitzern, Wirtschaftstreibenden oder Wohnungsgenossenschaften zur Koordination der weiteren gemeinsamen Vorgehensweise.

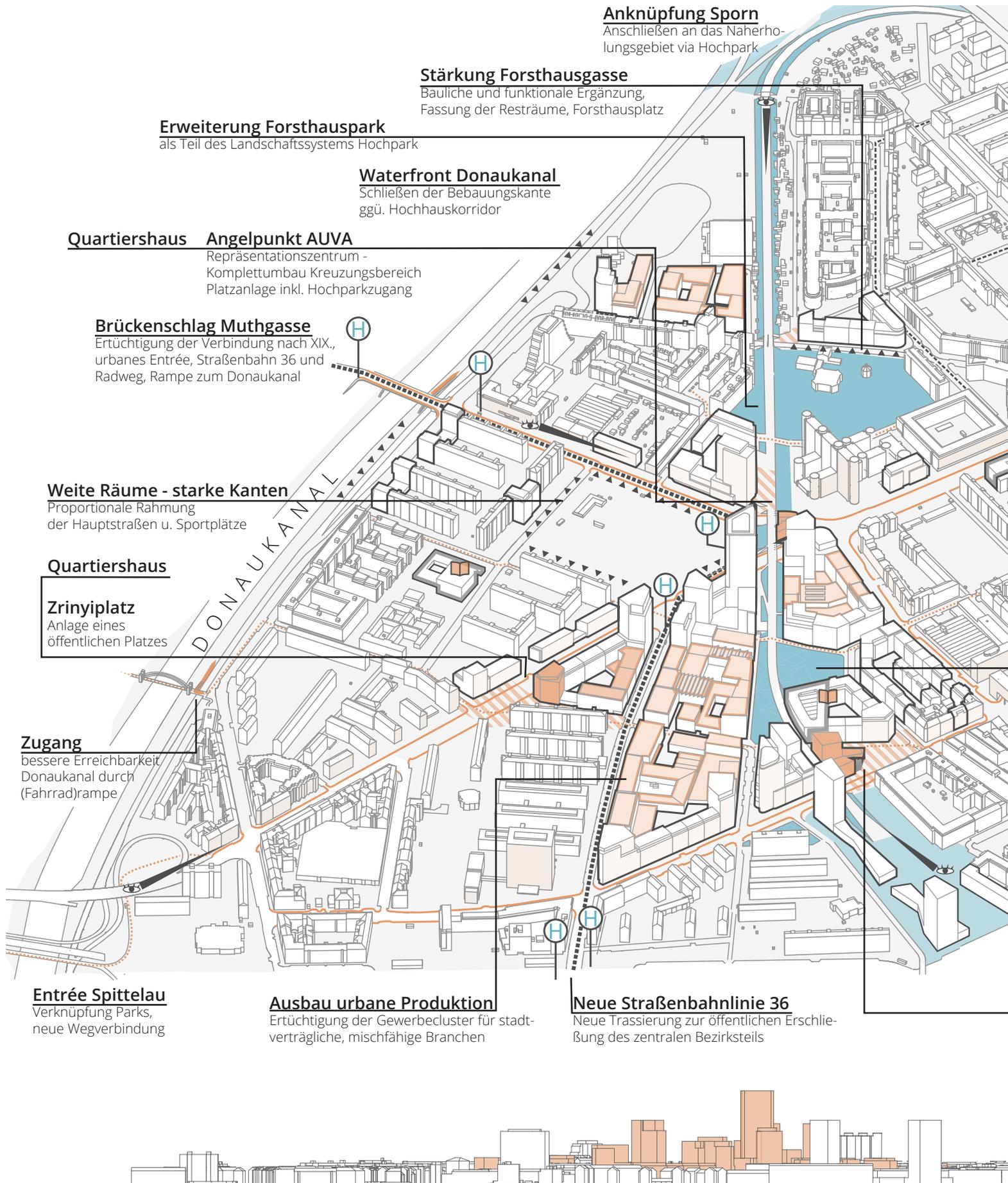
In Zusammenarbeit mit externen Fachplanern (z.B. Verkehrsplanern), sowie den zuständigen Stellen (z.B. Wiener Linien) werden die erforderlichen Fachkonzepte erstellt. Für die geplanten Hochhausstandorte werden zur Erleichterung der darauffolgenden Verfahren bereits erste Nachweise wie Wind- und Beschattungswirkung, Mehrwertleistungen für das Umfeld, Verkehrserschließung und ähnliche erbracht. Für die Gewerbestandorte können weitere Studien zur Überprüfung der Mischfähigkeit mit Wohnnutzung, oder zu der zu erwartenden Verkehrsbelastung in Auftrag gegeben werden. Ebenso muss der gesteigerte Bedarf für Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für den voraussichtlichen Bevölkerungszuwachs mit den relevanten Stellen abgestimmt werden.

Während des gesamten Arbeitsprozesses findet nach Bedarf eine Rücksprache mit Bezirkspolitik und Gebietsbetreuung statt.

Die Publikation der finalen Strategie inklusive Vorgaben zur Qualitätssicherung erfolgt in Form eines öffentlich einsehbaren Planwerks und wird im Rahmen einer Informationsveranstaltung der interessierten Bevölkerung präsentiert.



6.1 Handlungsfelder



Anknüpfung Sporn

Anschließen an das Naherholungsgebiet via Hochpark

Stärkung Forsthausgasse

Bauliche und funktionale Ergänzung, Fassung der Resträume, Forsthausplatz

Erweiterung Forsthauspark

als Teil des Landschaftssystems Hochpark

Waterfront Donaukanal

Schließen der Bebauungskante ggü. Hochhauskorridor

Quartiershaus Angelpunkt AUVA

Repräsentationszentrum - Komplettumbau Kreuzungsbereich Platzanlage inkl. Hochparkzugang

Brückenschlag Muthgasse

Ertüchtigung der Verbindung nach XIX., urbanes Entrée, Straßenbahn 36 und Radweg, Rampe zum Donaukanal

Weite Räume - starke Kanten

Proportionale Rahmung der Hauptstraßen u. Sportplätze

Quartiershaus

Zrinyiplatz

Anlage eines öffentlichen Platzes

Zugang

bessere Erreichbarkeit Donaukanal durch (Fahrrad)rampe

Entrée Spittelau

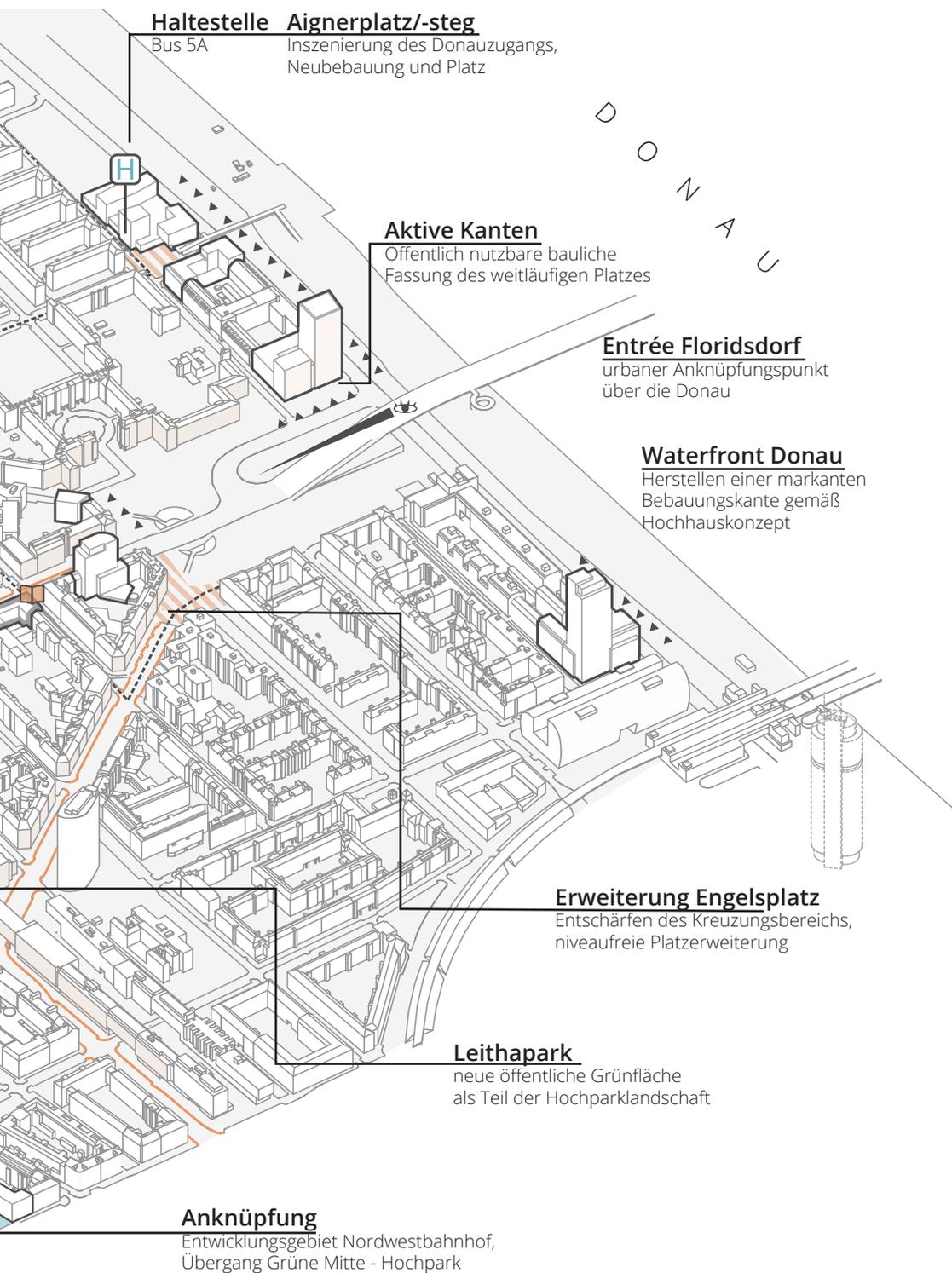
Verknüpfung Parks, neue Wegverbindung

Ausbau urbane Produktion

Ertüchtigung der Gewerbecluster für stadtverträgliche, mischfähige Branchen

Neue Straßenbahnlinie 36

Neue Trassierung zur öffentlichen Erschließung des zentralen Bezirksteils



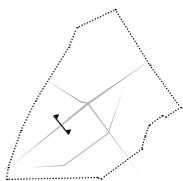
-  Neubebauung
-  Quartiershaus
-  besondere Eignung Gewerbe
-  neuer Bildungsbau
-  Bebauungskante/Fassung neu
-  wichtige Sichtachse
-  neuer öff. Park, Hochpark
-  neuer Platz
-  neue Straßenbahn
-  Anpassung Buslinie
-  Hauptstraße
-  neue Wegverbindung
-  Rampe Donaukanal

Quartiershaus Stromplatz
Anlage eines städtischen Platzes,
Inszenierung Hochparkzugang



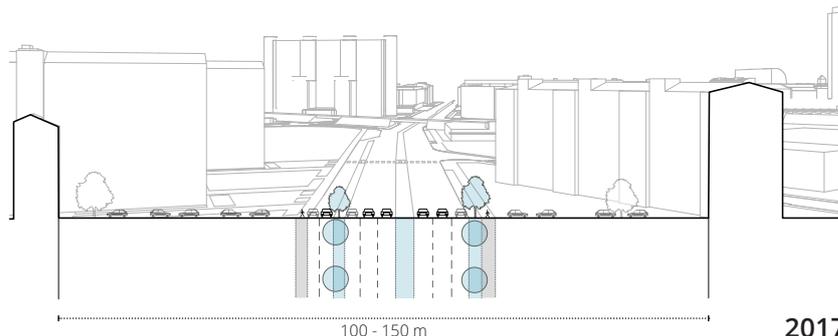
Silhouette von Süden

Die Staffelung der Höhenentwicklung integriert die Hochhäuser organischer in die Stadtform als bisher.

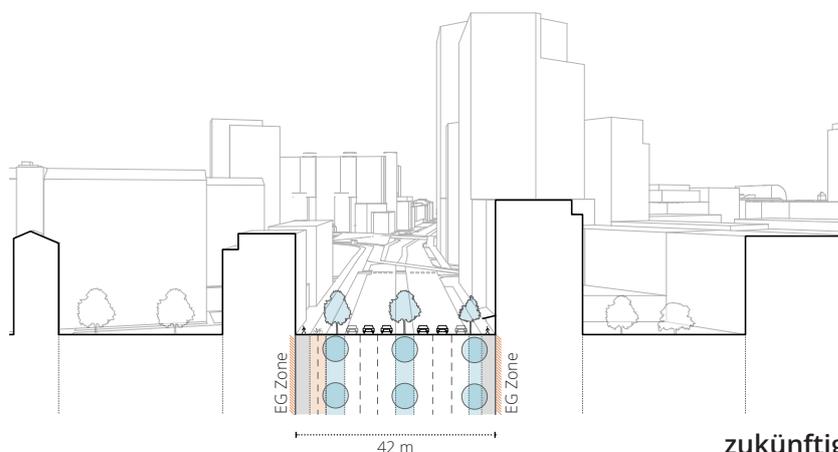


Querschnitt Adalbert Stifter Straße

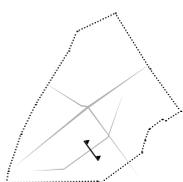
- Fassung des Straßenraums durch markante Bebauungskante mit Wiedererkennungswert
- Förderung einer attraktiven EG-Zone
- Neuverteilung Verkehrsflächen: Reduktion der MIV-Spuren auf der Nebenfahrbahn, stattdessen Ausbau Radwege (Zweirichtung) und Fußweg
- Ersetzen der großflächigen Parkplätze durch die begrünten Innenhöfe der Neubebauung
- Intensive Begrünung des Straßenquerschnitts



2017

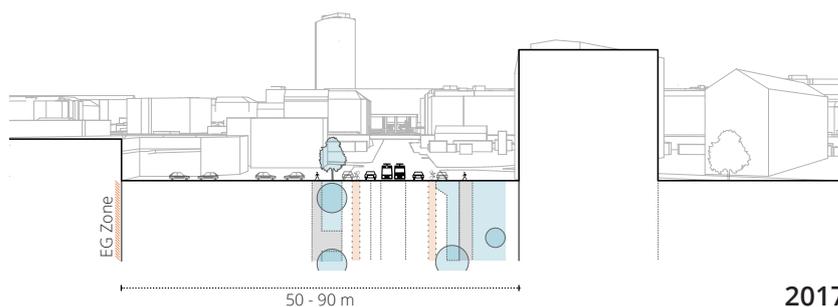


zukünftig

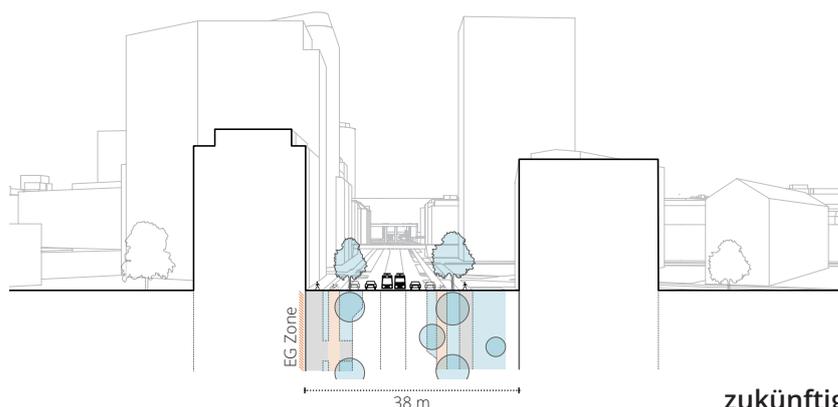


Querschnitt Stromstraße

- Fassung des Straßenraums durch Neubebauung - hohe Dichten entlang der Geschäftsstraße
- Heranrücken der EG-Nutzungen an die Straße - belebte Erdgeschoßzone
- Umbau Mehrzweckstreifen zu geschützten, baulich getrennten Radwegen
- Vervollständigen der Allee



2017



zukünftig



Dichte und Stadtstruktur

Die vorgeschlagene Bebauung fügt sich organisch in das bestehende Stadtgefüge ein. Die neue Dichte im Quartier wird der innenstadtnahen Lage gerecht.

Prioritäten Grundstücksentwicklung

Die gesamte Planung trägt dem Umstand Rechnung, dass die zumeist in Privatbesitz befindlichen Grundstücke nur nach und nach und in wenig beeinflussbarer Reihenfolge aktiviert werden können. Unabhängig davon ist auf die Entwicklung bestimmter Flächen besonderes Augenmerk zu legen, da sie eine wichtige Rolle für die Stadtteilentwicklung spielen.



Sichtachsen und Hochpunkte

- 
Hochhausachsen
 Der Plan bündelt die Hochhäuser in einzelnen Clustern und akzentuiert wichtige Stadtkanten wie Hauptstraßen und die Ufer von Donau und Donaukanal. Zudem integriert er die verstreut platzierten bestehenden Einzeltürme in einen räumlichen Verband.
- 
Blickachsen
 Von den großen Freiräumen im Umkreis ergeben sich spannende Einblicke entlang relevanter Achsen, die von Orientierungspunkten gesäumt sind.
- 
Aussichtspunkte
 Vom neuen Hochpark bieten drei erhöhte Aussichtspunkte besondere Blickwinkel auf das Quartier und das städtische Leben.



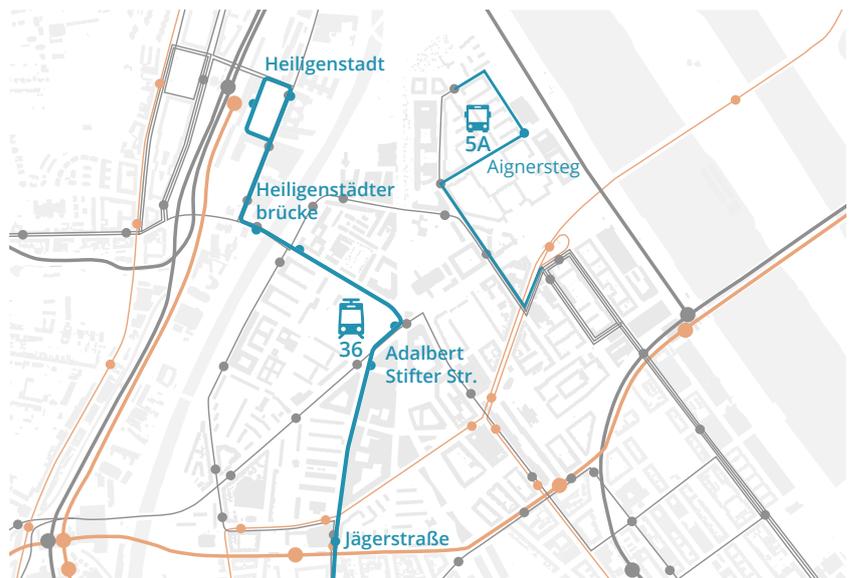
Lückenschluss Radwegnetz

-  Radweg neu
Fokus auf neue Nord-Süd-Verbindungen,
Umbau von Mehrzweckstreifen in bau-
lich getrennte Radwege
-  Mehrzweckstreifen neu
-  Radrelationen neu
Döblinger Steg - Höchststädtplatz
Sporn - Leipziger Platz
Muthgasse - Dresdner Straße
Sporn - Allerheiligenplatz
-  Donaukanal Anbindung
Neue Fahrradrampen ermöglichen den
Zugang zur Donaukanalroute



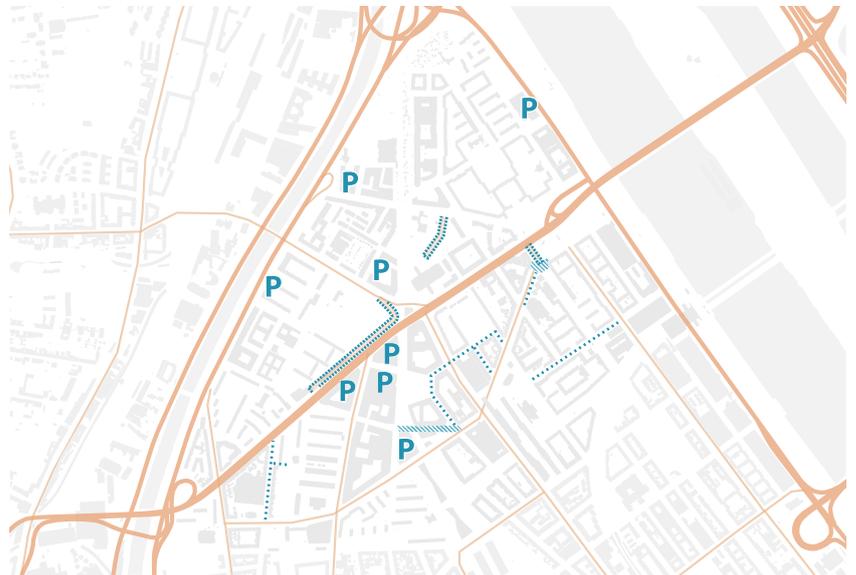
Ausbau ÖPNV

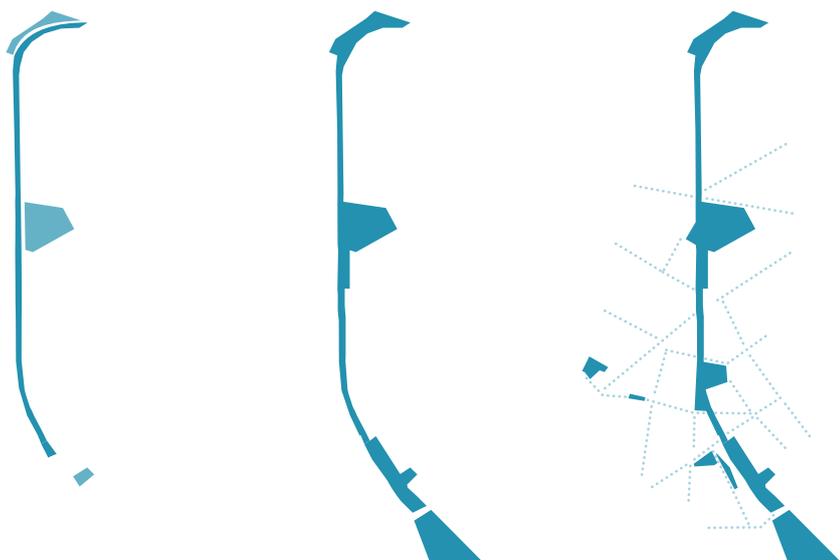
-  Straßenbahnlinie 36
Diese geplante Linie sollte ursprünglich
den Nordast der heutigen Linie 33 über-
nehmen, wird nun stattdessen über die
Jägerstraße und die Lorenz Müller Gasse
ins Gebiet der Muthgasse und den Bahn-
hof Heiligenstadt geführt. Die 2 km lange
Neubaustrasse umfasst drei neue Hal-
testellen, zwei davon im Planungsgebiet.
Mittels der Station Adalbert Stifter Straße
wird zudem eine enorme Versorgungslü-
cke im Zentralraum geschlossen.
-  Buslinie 5A
Die Route der bestehenden Buslinie wird
näher an den Donauzugang Aignersteg
verlegt und erhält dort eine neue Halte-
stelle. Somit wird der donauernahe Bereich
im Norden besser angebunden.



MIV

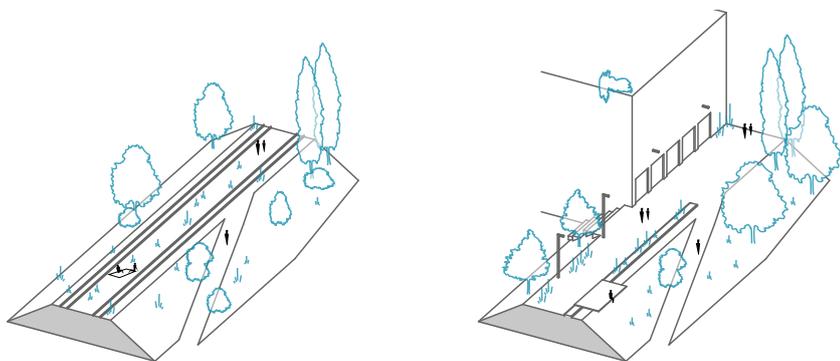
-  Rückbau Verkehrsfläche
Nebenfahrbahn/Abbiegespur Adalbert
Stifter Str., Abbiegespur Engelsplatz,
Forsthausplatz
-  Verkehrsberuhigung
Geschwindigkeitsbegrenzung, Einbahn,
Wohnstraße, Fahrbahnverengung, etc.)
-  Begegnungszone
Im Bereich des neuen Stromplatzes und
am Süden des Fr. Engelsplatzes wer-
den Begegnungszonen eingerichtet
-  Sammelgarage
Diese kompensieren teilweise den
Wegfall der zahlreichen Oberflächenstell-
plätze





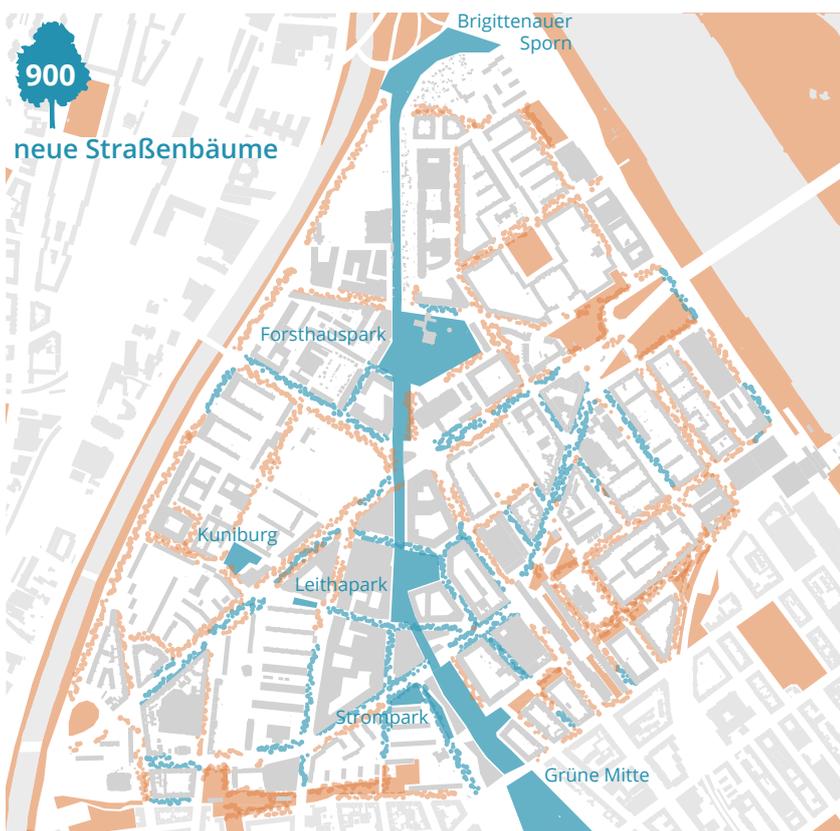
Entwicklungsstufen Hochpark

- 1** - Stilllegung der Bahntrasse, Sicherung der Anlage, Begeharmachung der Gleise, Schaffung erster Zugänge
- 2** - Verknüpfung mit dem angrenzenden Forsthauspark, dem Sporn sowie der Grünen Mitte des Nordwestbahnhofs
- 3** - Schrittweise Erweiterung der Hochparklandschaft, etwa durch die Herstellung des Leithaparks und weitere Ausgestaltung des Hochparks, Verknüpfung mit angrenzender Bebauung Anbindung an Grünflächen im Umfeld über die Grünen Straßen



Spektrum Gestaltungsintensität

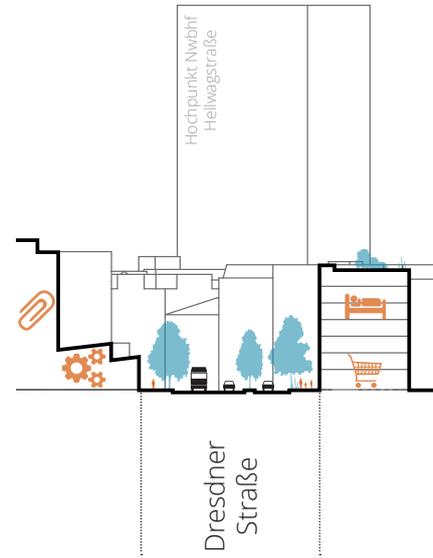
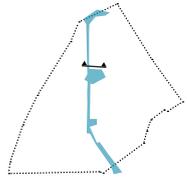
Manche Teile des Parks behalten den etwas wilden Charme der Bahntrasse und erfahren nur geringe gestalterische Eingriffe. Im Bereich der städtischen Zugänge wird hingegen eine intensive Gestaltung und Nutzung stattfinden. Die Parks stellen eine Übergangszone zwischen diesen beiden Extremen dar.



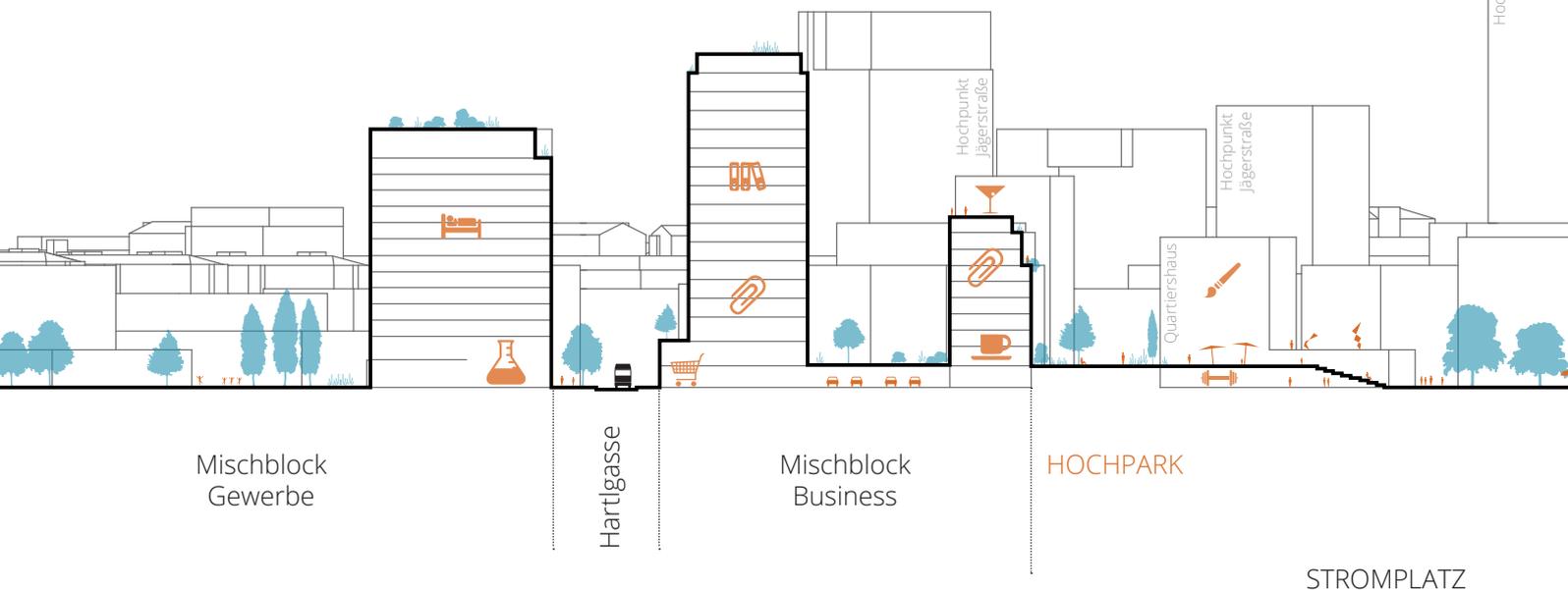
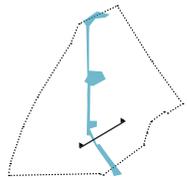
Öffentliches Grün

- Parks neu/erweitert**
Der neue Hochpark verbindet die flächigen Parkanlagen der Grünen Mitte des Nordwestbahnhofs, des neuen Strom- und Leithaparks, über den erweiterten Forsthauspark mit dem Naherholungsgebiet Brigittenaauer Sporn in Form einer grünen Freiraumachse. Das lineare Element des Hochparks vereint unterschiedliche Gestaltungscharakteristika in sich und spiegelt den Charakter der jeweiligen Umgebung wider. Während am Übergang zum Sporn die ehemalige Bahnbrache noch deutlich ablesbar ist, nimmt der Park im zentralen Abschnitt eine zunehmend urbane Ausprägung an und ist direkter mit der umliegenden Bebauung verknüpft.
- Alleen neu**
Die neue Straßenbegrünung bildet die feinsten Kapillaren des Grünraumnetzes und verbindet größere Freiräume miteinander. Zudem sorgt sie für eine Verbesserung des Mikroklimas im öffentlichen Raum und eine Aufwertung des Stadtbilds. Speziell entlang der verkehrsbelasteten Hauptstraßen ist zeitnah mit der Umsetzung zu beginnen.

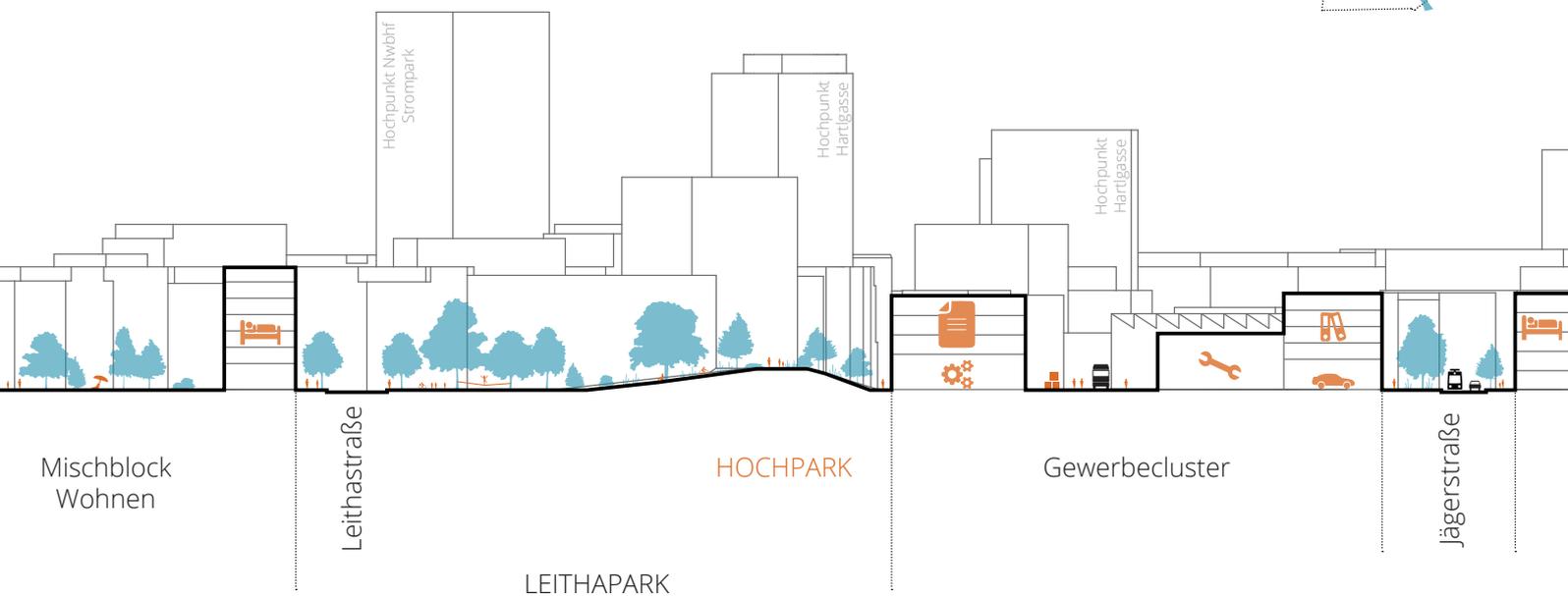
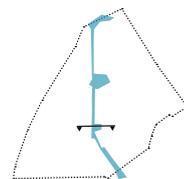
Hochpark Nord - Forsthausgasse



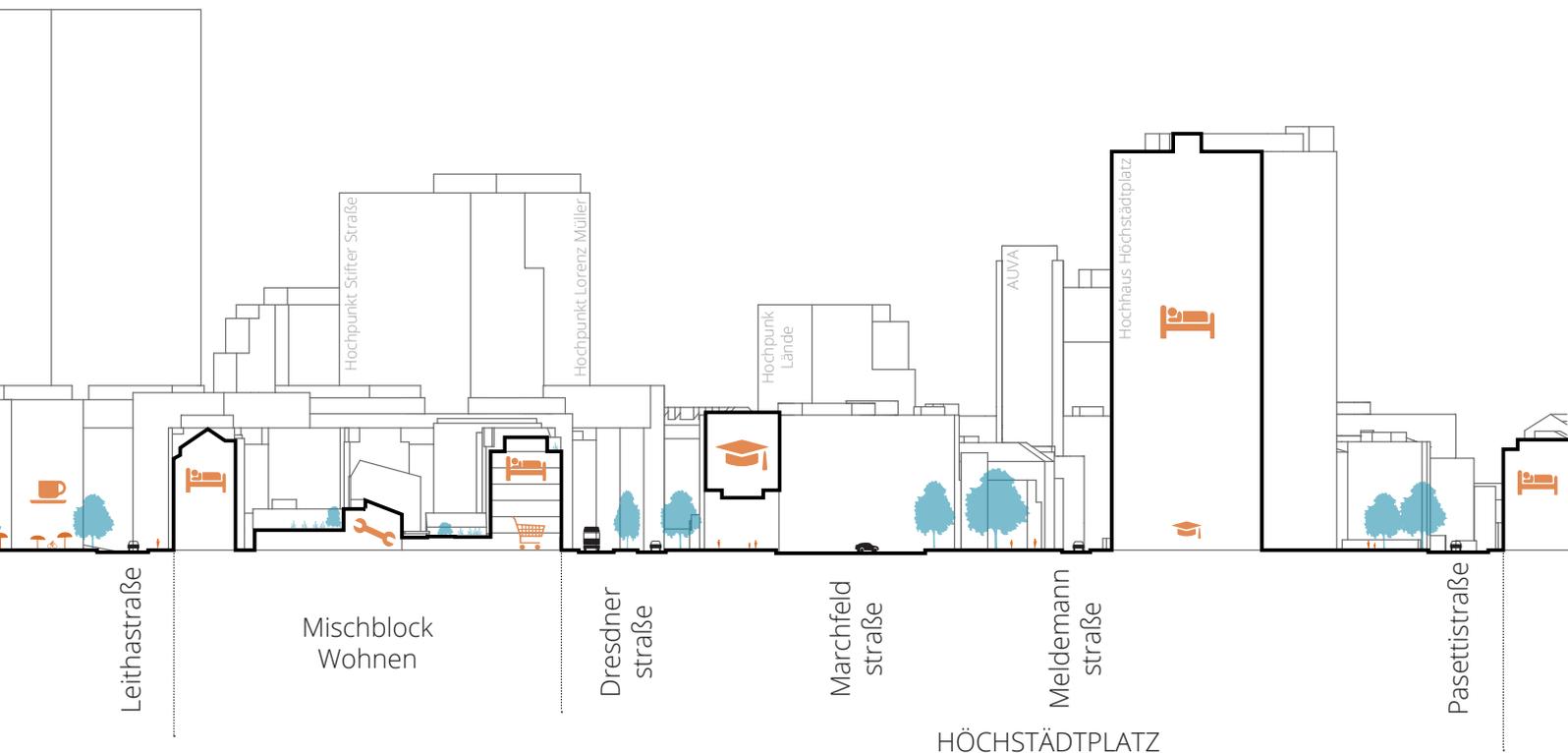
Hochpark Süd - Stromplatz



Hochpark Zentralraum - Leithapark

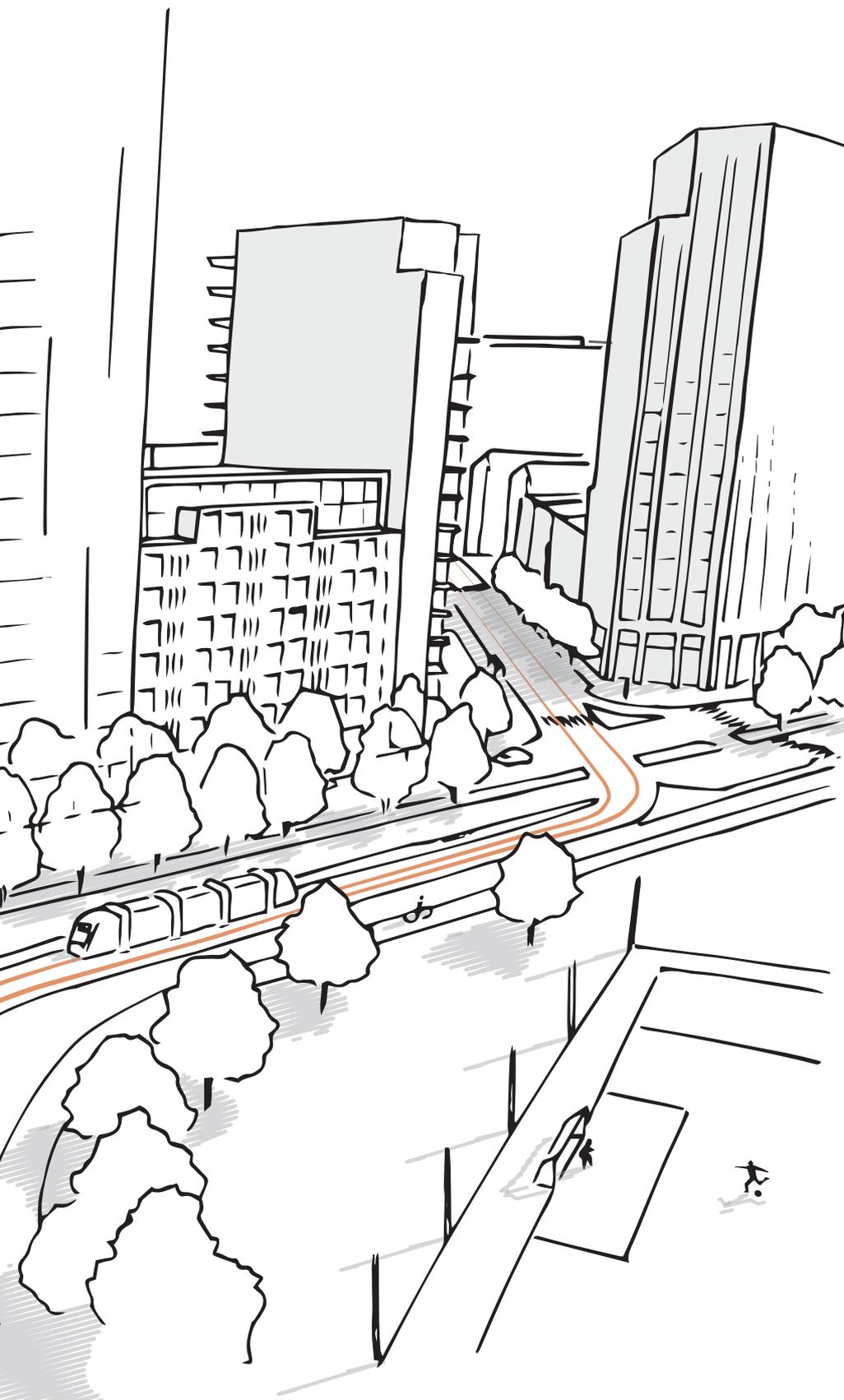


Der Hochpark verbindet in seinem Verlauf von der südlichen Gebietsgrenze bis zum Brigittenauer Sporn baulich und funktional vielfältige Stadträume.



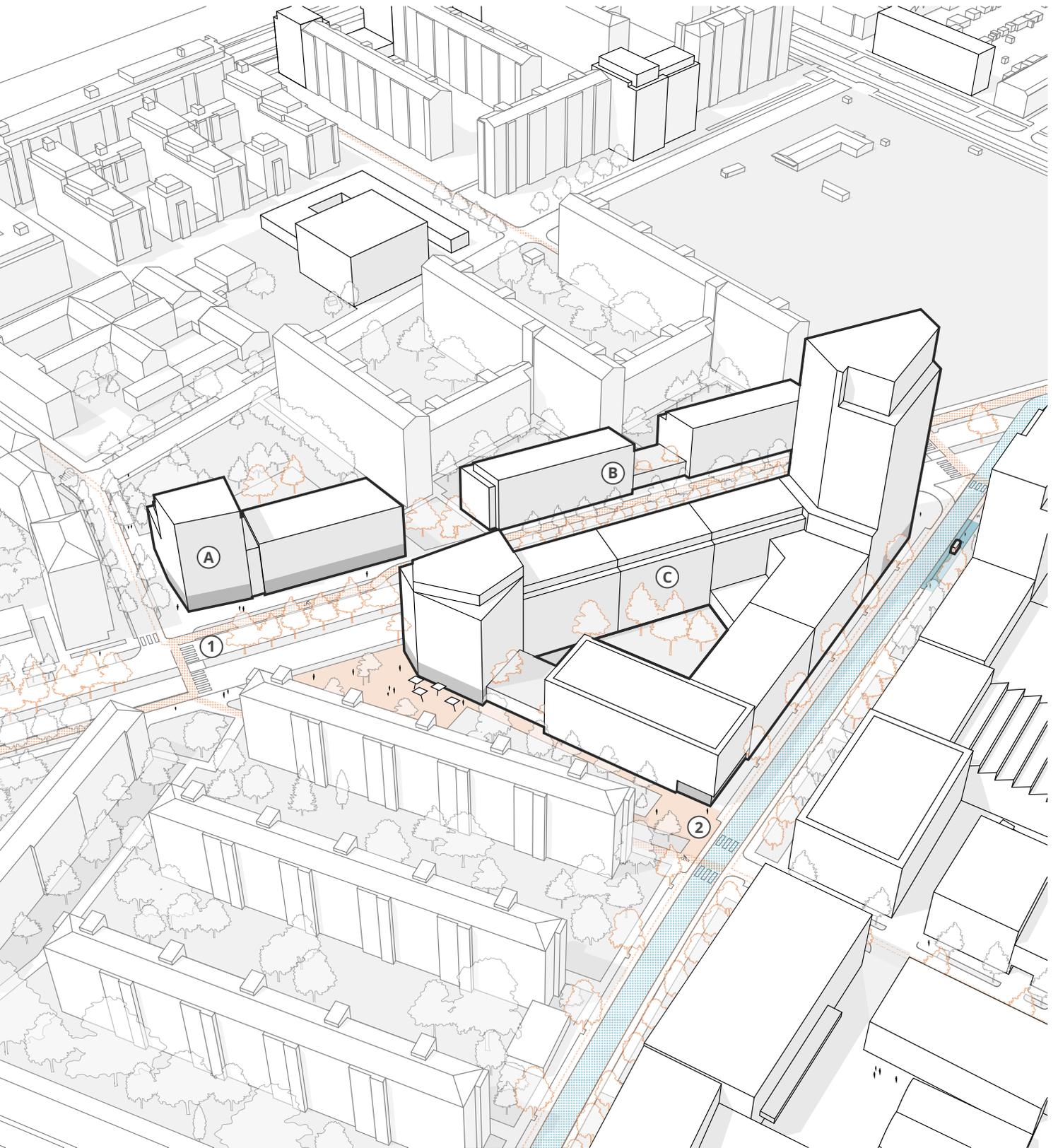
HÖCHSTÄDTPLATZ



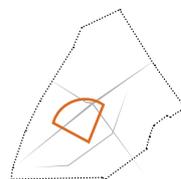


Blick über das Quartiershaus auf den Hochpark

6.2 Schwerpunktgebiete



-  Straßenbahn 36 neu
-  öffentliche EG Nutzung
-  Radwegnetz
-  Straßenbegrünung neu
-  Platzraum neu



STIFTER STRASSE WEST
Testentwurf

Ⓐ **Platzkante Dietmayrgasse**

Auf dem Grundstück befindet sich derzeit, in direkter Nachbarschaft eines Abenteuerspielplatzes, eine eingeschößige Halle, die einen Supermarkt beherbergt. Die Neubebauung rahmt durch Spiegeln der Kubatur des turmartigen Gemeindebaus gegenüber diese wichtige Kreuzungssituation. Zudem werden die Straßenkanten entlang der Adalbert Stifter Straße durch einen niedrigeren Baukörper gefasst.

Durch die Neuverteilung der Baumasse auf weniger Grundfläche ist eine Erweiterung des angrenzenden Parks möglich.

Im Erdgeschoß soll auch zukünftig ein Nahversorger in den Neubau integriert werden.

Ⓑ **Begleitbebauung Adalbert Stifter Straße**

Die existierenden großflächigen Parkplätze sowie ein eingeschößiger Einzelhändler werden durch eine Erweiterung des Gemeindebaus ersetzt. Diese begleitet die in diesem Teilstück bisher ungefasste Hauptstraße und schafft rückwärtig anstelle der Parkplätze begrünte Höfe mit erhöhter Privatheit. Aus Rücksicht auf den nördlichen Bestand ist die Höhenentwicklung limitiert, Sichtachsen vom Bestand Richtung Süden werden freigehalten. Ebenso ist der Erhalt eines öffentlichen Durchgangs sicherzustellen.

Ⓒ **Neubebauung Zrinyiplatz - Jägerstraße**

An dieser Stelle befindet sich derzeit ein städtebaulich problematisch positionierter Zeilenbau, der einen neuralgischen Punkt im städtischen Gefüge besetzt. Die Neubebauung fasst die beiden flankierenden Hauptstraßen in geschlossener Bauweise. Die kleinteilige Parzellierung ermöglicht vier bis acht Grundstücke, die um einen gemeinsamen Innenhof arrangiert sind.

Gemäß der Vision ist entlang der Adalbert Stifter Straße eine höhere Bebauung vorgesehen, die in der nordöstlichen Ecke in Form eines markanten Hochpunktes bis zu 80 m erreicht. An die Gebäude entlang der Hauptstraße werden höhere gestalterische Anforderungen gestellt, etwa größere Geschoßhöhen, um eine flexible Nachnutzung sichern zu können.



Der Kopfbau an der Schwelle des Zrinyiplatzes bietet sich für ein Quartiershaus mit öffentlicher Nutzung aus dem Bereich Bildung/Soziales sowie eine gastronomische Nutzung zum Platz an.

① Neugestaltung Adalbert Stifter Straße

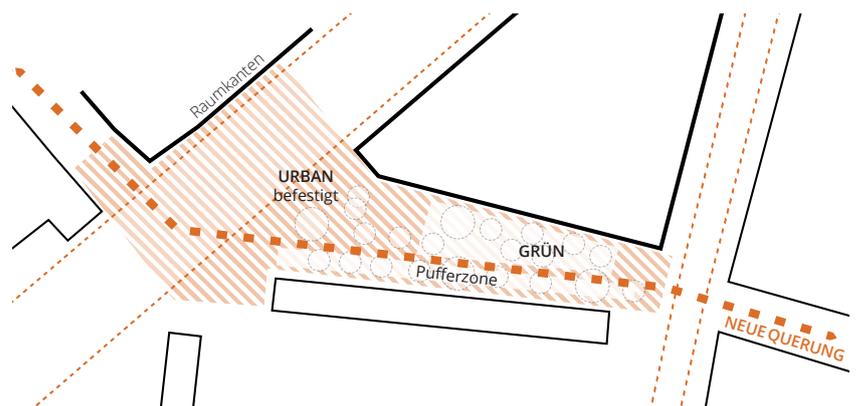
Die zentrale Maßnahme ist die Entfernung der nordseitigen Nebenfahrbahn im Bereich zwischen Dietmayrgasse und den Sportplätzen. Der freiwerdende Platz wird stattdessen für die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs in ausreichender Breite sowie zur Einbettung der Straßenbahntrasse genutzt. Im Zuge dessen wird auch der Kreuzungsbereich mit der Jägerstraße neu organisiert, in dem sich die Haltestelle der neuen Straßenbahnlinie 36 befindet.

Eine neue Radwegverbindung von Westen führt, aus der Burghardtstraße kommend, auf der bisherigen Parkspur bis zur Einmündung Zrinyiplatz, beziehungsweise Querung Dietmayrgasse.

Der Mittelstreifen der Adalbert Stifter Straße wird intensiv begrünt.

② Verlängerung Zrinyigasse - Zrinyiplatz

Die Zrinyigasse wird als neue wichtige Querverbindung bis zur Kreuzung Dietmayrgasse verlängert. Sie weitet sich in Richtung Adalbert Stifter Straße zu einem öffentlichen Platzraum auf, der allseitig von Bebauung gefasst wird. Der bestehenden Wohnbebauung ist eine grüne Pufferzone vorgelagert, die intensive Begrünung der östlichen Platzhälfte weicht in Richtung Hauptstraße einer urbaneren Gestaltung. Der Zrinyiplatz soll den Kern des neuen städtischen Knotenpunkts bilden.



PROZESS

Umsetzung der Maßnahmen

A - Für den geplanten Neubau ist eine Änderung der Widmung entsprechend der neuen Kubatur und Höhen erforderlich. Der nordseitig an den Spielplatz angrenzende Teil des Grundstücks ist als Ausgleichsmaßnahme für die weitaus größere bauliche Ausnutzbarkeit dem öffentlichen Park zuzuschlagen.

B - Die Neubebauung erfolgt hier in enger Abstimmung mit Wiener Wohnen ausschließlich auf der Fläche der dem Gemeindebau vorgelagerten Parkplätze und erfordert somit lediglich eine Umwidmung dieses Bereichs.

C - Für diese stadträumlich enorm wertvolle Fläche wird der ansonsten schwer realisierbare Abriss des Zeilenbaus notwendig.

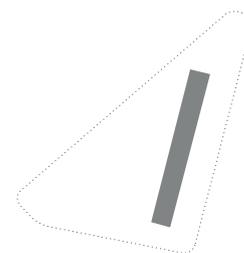
Ziel ist, anstelle einer aufwendigen Sanierung des Bestandes, diesen nur mehr befristet zu vermieten, beziehungsweise leerstehende Wohnungen nicht mehr nachzubesetzen. Denkbar ist auch, den verbliebenen Mietern zu vergünstigten Konditionen alternative Wohnungen anzubieten, um diesen Prozess zu beschleunigen. Bis dahin kann in einem initialen Realisierungsschritt auf dem Parkplatz eine erste Bebauung erfolgen, an die später angeschlossen werden kann. Insgesamt ist eine Aufteilung des Grundstücks in mehrere individuell entwickelbare Parzellen erforderlich, wobei eine gemeinsame Tiefgarage für mehrere Bauten denkbar ist.

1 - Alle Änderungen finden auf öffentlichen Flächen statt. Die Umgestaltung der Nebenfahrbahn ist erst nach erfolgter Errichtung der Erweiterung des Gemeindebaus auf Baufeld B sinnvoll. Die Anlage der Straßenbahntrasse ist davon allerdings nicht betroffen und kann unabhängig erfolgen.

2 - Der bestehende öffentliche Durchgang wird erweitert, die als Zrinyiplatz definierte Fläche ist vom Baufeld C umfassenden Grundstück als öffentliche Fläche abzutreten. Für diesen Platzraum wird in Folge ein gesonderter Gestaltungswettbewerb angestrebt, die Herstellung kann grundsätzlich mit dem Beginn der Neubebauung erfolgen.

Baufeld C:

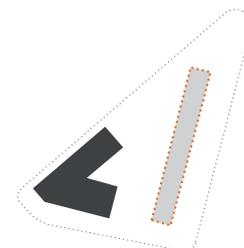
Bestand



Schritt 1

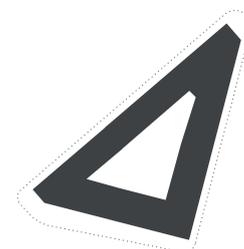
erste Bauten auf Freifläche

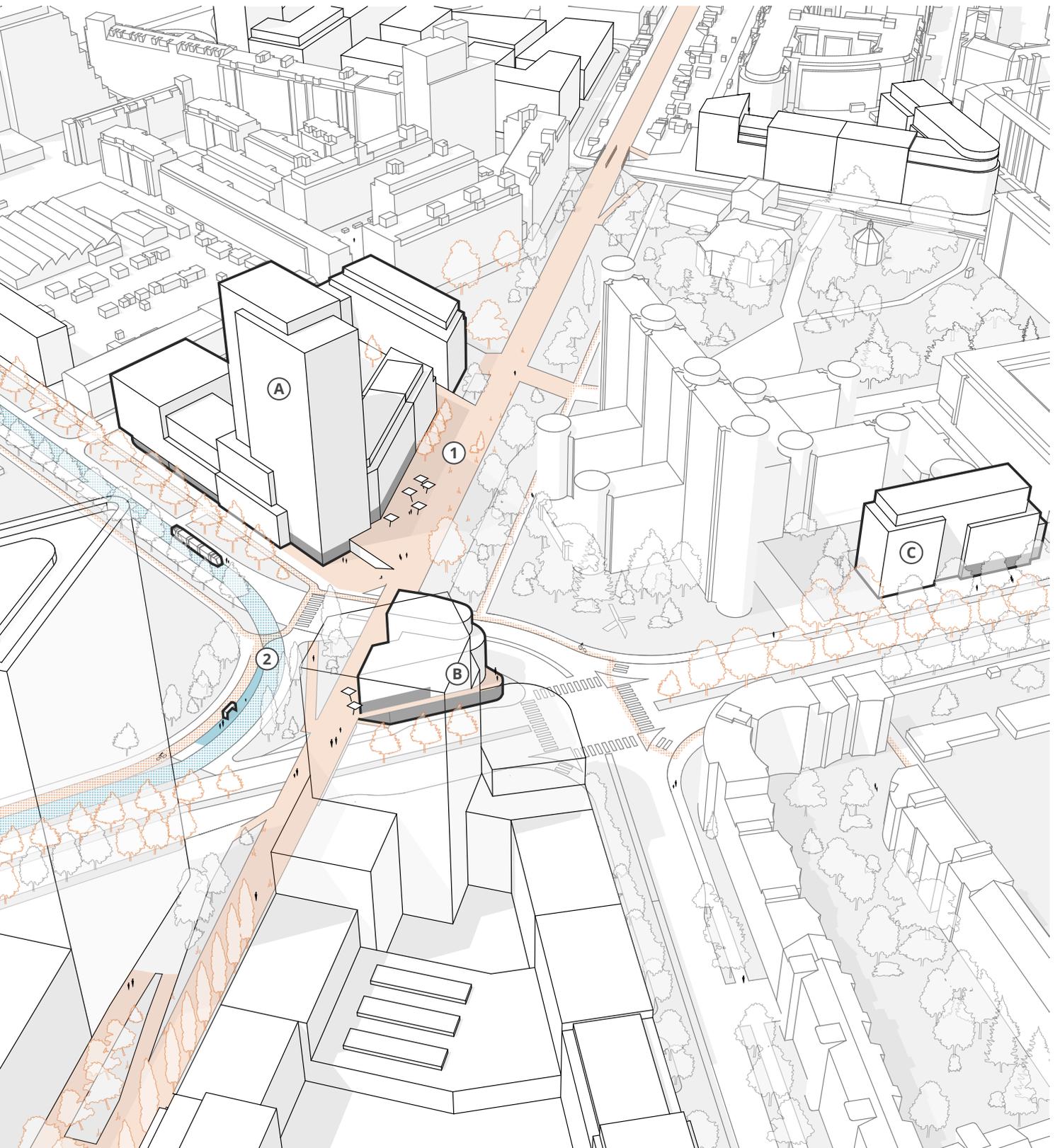
Abbruch Riegel



Schritt 3

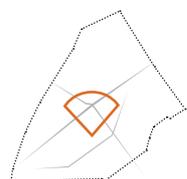
Fertigstellung der anderen Parzellen





- Straßenbahn 36 neu
- Radwegnetz
- Hochpark Bahntrasse

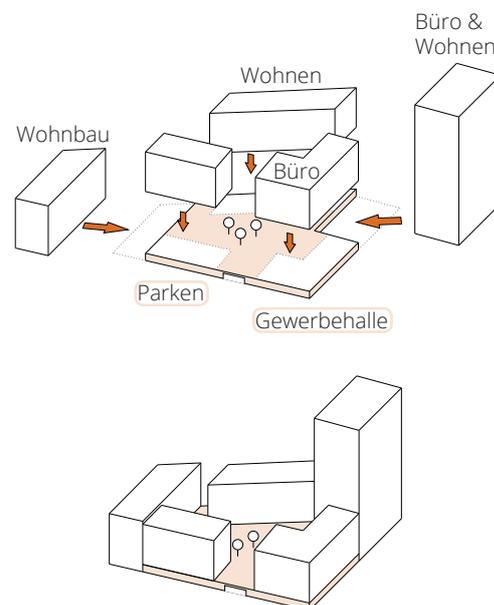
- öffentliche EG Nutzung
- Straßenbegrünung neu



KREUZUNG AUA
Testentwurf

Ⓐ Bebauung Lorenz Müller Gasse

Im Bereich des Autohändlers findet eine deutliche Nachverdichtung statt. Die bestehende Gewerbenutzung kann in einer überbauten Halle in das neue Volumen integriert werden. Die zu den Verkehrsflächen geschlossene Randbebauung erlaubt die Entwicklung mehrerer Einzelobjekte und orientiert sich an den umgebenden Kubaturen. Der Innenhof ist auf Niveau der Bahntrasse an den Hochpark angeschlossen. Als Reaktion auf die Bauhöhe der Versicherungsanstalt und den Maßstab der Kreuzung wird dieser Schnittpunkt wichtiger Hauptachsen in Form eines gemischt genutzten Hochhauses stark akzentuiert. Hier befindet sich ein prominenter öffentlicher Zugang zum linearen Grünraum in Form eines sich über beide Level erstreckenden Platzes. Der Standort eignet sich für eine Mischnutzung aus Büro und Wohnen, die Erdgeschoßzone zur Lorenz Müller Gasse ist für eine Nutzung in Form von Handel und Gewerbe auszulegen.



Ⓑ Angelpunkt Quartiershaus

Die Restfläche der derzeitigen Verkehrsinsel eignet sich als prominenter Bauplatz für eine öffentliche Nutzung als Quartiershaus. Dieses kann mit einer Kombination aus Kurzzeitwohnen, kleinen mietbaren Büro- und Gewerbeeinheiten, sowie einer gastronomischen Nutzung zum Hochpark als urbane Keimzelle für den bisher vernachlässigten Stadtteil dienen und ein Herzstück für die Entwicklung dieses Knotenpunkts bilden.



Ⓒ Anknüpfung Pasettistraße

Die bisher unterbrochene Pasettistraße wird mittels einer neuen Querung über die Adalbert Stifter Straße verbunden und stellt somit den direkten Anschluss des Höchstädtplatzes an den Forsthauspark dar. Die Bebauung des angrenzenden Eckgrundstücks schließt eine auffällige Lücke in den Straßenkanten und fasst die neugeschaffene Kreuzungssituation. Das Bauvolumen vermittelt zwischen der kleinteiligen Bebauung im Bereich der Marchfeldstraße und den höheren Objekten im Umfeld.

① Hochpark Bahntrasse

In diesem Abschnitt der Bahntrasse hat der Hochpark einen urbanen Charakter. Er ist punktuell, speziell im Bereich der zahlreichen Zugänge, intensiver gestaltet und stärker befestigt. Im Bereich der Neubebauung wird er aufgeweitet und fungiert als weitgehend nutzungsöffener, abgehobener Platz oder öffentliche Aussichtsterrasse, die weite Ausblicke über die Hauptstraßen und in das Umland bietet.

Er dient als zusätzliche Querung der Hauptstraßen, im nördlichen Teil wird eine neue Querverbindung zwischen Helgolandgasse und Lorenz Böhler Gasse angelegt.

② Kreuzungsbereich Angelpunkt

Der durch den Wegfall der Abbiegespur gewonnene Raum wird zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie für eine Haltestelle der neuen Straßenbahnlinie 36 genutzt. Mithilfe letzterer wird ein hochwertiger öffentlicher Anschluss für die neuen Nutzer des Knotenpunkts sowie des nördlichen Zentralraums hergestellt. Die ehemalige Nebenfahrbahn der Adalbert Stifter Straße wandelt sich zu einem Zweirichtungsradweg, der Straßenbahntrasse und einem zusätzlichen Grünstreifen an der Hauptfahrbahn.

Im Bereich der Lorenz Müller Gasse wird eine neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet. Anstelle des konfliktträchtigen gemischten Geh- und Radwegs werden getrennte Radverkehrsanlagen in beide Fahrrichtungen angelegt und mit dem bestehenden Netz verknüpft. Gleichzeitig werden die Baumpflanzungen entlang des überbreiten Straßenzugs ergänzt.

PROZESS

Umsetzung der Maßnahmen

A - Das Areal besteht aus mehreren Grundstücken, die grundsätzlich etappiert entwickelt werden können, wobei der Großteil der Fläche bisher durch einen Autohändler genutzt wird. Dieser kann in den Neubau integriert werden, was bei der Planung die enge Zusammenarbeit mit dem derzeitigen Betreiber erfordert. Die vorgesehene Gewerbehalle im Erdgeschoß und deren Überbauung muss in einem Zug errichtet werden. Die Fertigstellung der Bauten ist zeitlich abzustimmen mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie 36.

B - Das Grundstück, welches sich in öffentlicher Hand befindet, ist derzeit eine ungenutzte Restfläche und nach Umwidmung frei zu bebauen. Ein Grobkonzept für das geplante Quartiershaus ist in Zusammenarbeit mit lokalen Vertretern, wie der Gebietsbetreuung im Rahmen eines Wettbewerbs zu erstellen. Mit der konkreten Planung dieser Schlüsselmaßnahme kann prinzipiell sofort begonnen werden, die tatsächliche Bebauung des Grundstücks ist bei Herstellung der öffentlichen Anbindung, beziehungsweise Öffnung des Hochparks für die Allgemeinheit sinnvoll.

C - Eine Umwidmung auf die geplante Bauklasse ist erforderlich, nach Absiedelung der Tankstelle kann mit dem Bau begonnen werden. Die neue Querung über die Adalbert Stifter Straße ist von Seiten der Stadt herzustellen.

1 - Die bereits getroffene Einigung auf Stilllegung der Bahntrasse lässt eine zeitnahe Entwicklung zu. Als erste Maßnahmen können im Bereich der Hauptstraßen Zugänge geschaffen und das Gleisbett in einen begehbaren Zustand gebracht werden. Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Brücken sind vorzusehen.

2- Der Bau der Gleistrasse findet ausschließlich auf öffentlichen Flächen statt und ist seitens der Stadt so früh wie möglich umzusetzen, da es sich um eine unabhängige Schlüsselmaßnahme und Vorleistung für kommende Entwicklungen handelt.

Die notwendigen Anpassungen im Straßennetz, sowie die Straßenbegrünung sind im Zuge der Umbauarbeiten, beziehungsweise allfälliger Sanierungsarbeiten an der Straße umsetzbar.



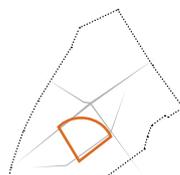
Leithapark



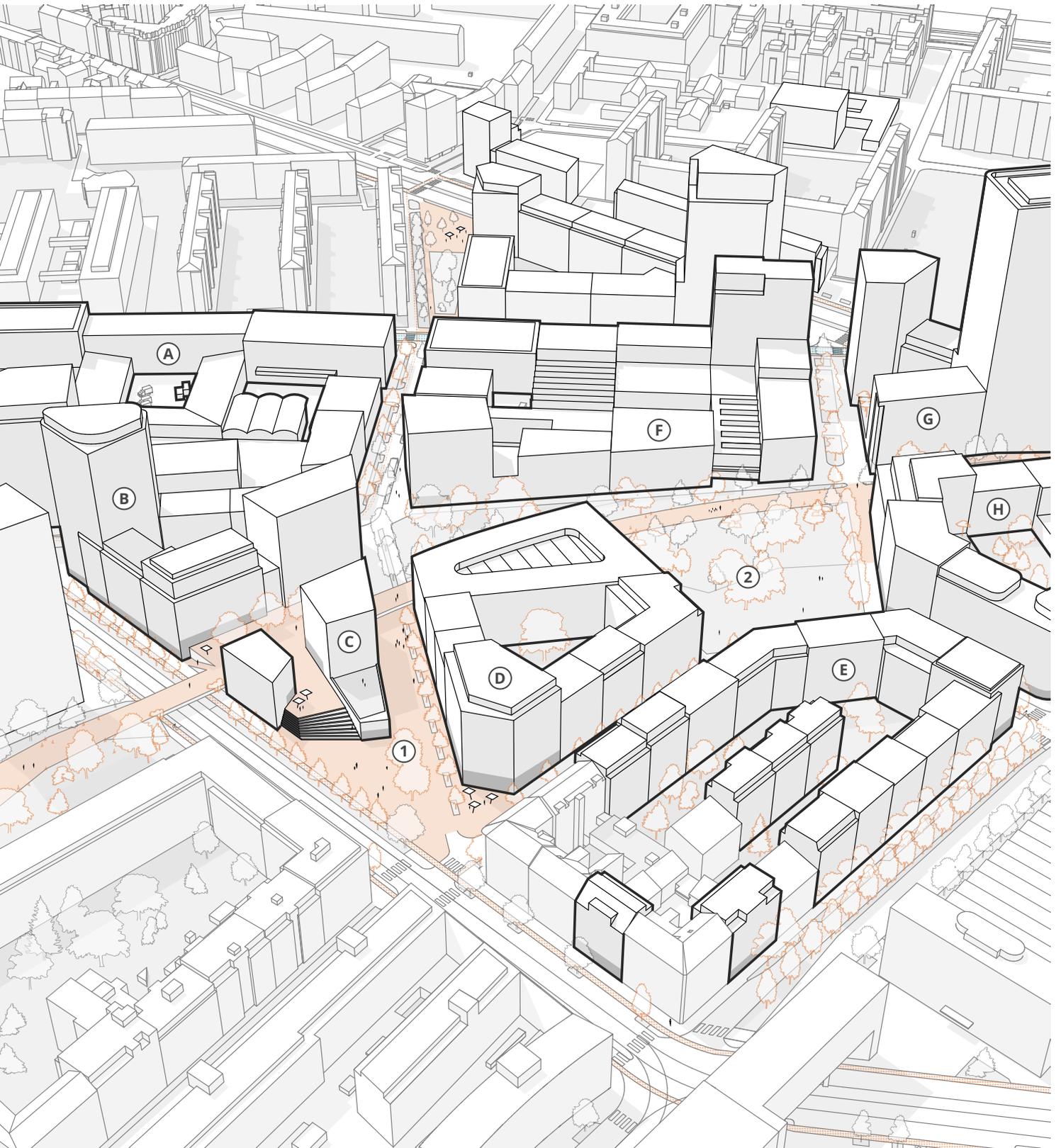
Zrinyiplatz - Blick in die Zrinyigasse



-  Straßenbahn 36 neu
-  Radwegnetz
-  Hochpark Bahntrasse
-  öffentliche EG Nutzung
-  Straßenbegrünung neu

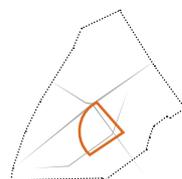


ZENTRALRAUM SÜDWEST
Testentwurf

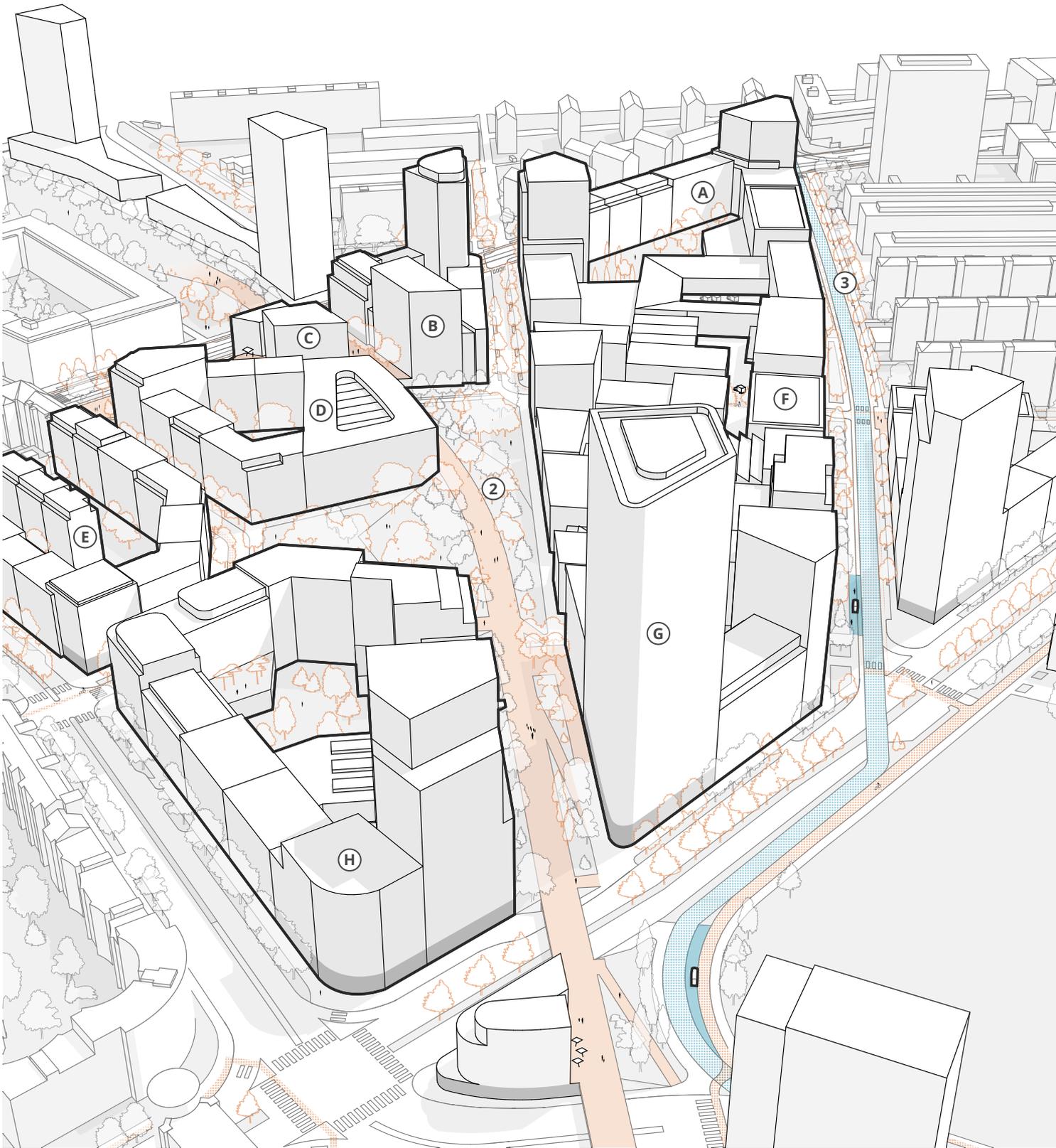


-  Straßenbahn 36 neu
-  Radwegnetz
-  Hochpark Bahntrasse

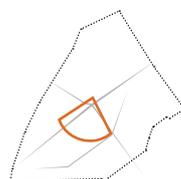
-  öffentliche EG Nutzung
-  Straßenbegrünung neu



ZENTRALRAUM SÜDOST
Testentwurf



ZENTRALRAUM NORD
Testentwurf



Zentralraum in Zahlen

476.300 m² BGF neu

**2,9 Quartiersdichte
Zentralraum**

2 ha neuer Park

Gewerbestandort Brigittenau

Urbane Produktion

- Anschließern an die stark industriell geprägte Vergangenheit - Erhalt der bestehenden Gewerbenutzung als wichtiger urbaner Baustein
- Ausrichtung stärker als bisher auf stadtverträgliches, mischfähiges Gewerbe
- Synergieeffekte speziell für wissensorientierte und hochtechnologische Branchen, Lebensmittelindustrie, Handwerk etc., die vom urbanen Standort profitieren
- Kooperationsmöglichkeiten, beziehungsweise Erweiterungsmöglichkeiten für Bildungs- und Forschungseinrichtungen (FH Technikum, TGM, diverse Universitäten in unmittelbarer Umgebung)

Ⓐ Gemischter Gewerbecluster Stromstraße

Dies ist der erste Block des neuen verdichteten Gewerbeschwerpunkts.

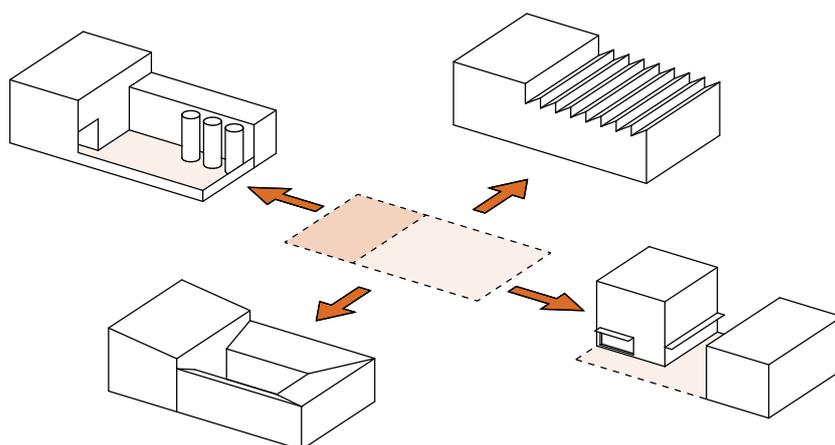
Entsprechend der Vision erhält die Stromstraße eine höhere und geschlossene Bebauung inklusive zweier Hochpunkte. Die Kreuzungssituation zwischen Stromstraße und Jägerstraße wird durch einen Eckbau akzentuiert, der die Höhe des gegenüber gelegenen TGM aufnimmt. Im dahinter liegenden Gewerbegebiet richtet sich die Art der Bebauung vor allem nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Betriebe und ist daher freier. Insgesamt ist allerdings eine deutlich höhere Ausnutzung des Baufeldes als bisher zulässig und gewünscht, speziell an den Außenkanten. Während der Randabschnitt an der Stromstraße zur Schaffung einer flexiblen, abwechslungsreichen Straßenfront klein strukturiert ist, sind die Parzellen im hinteren Bereich des Baufeldes, den angestrebten Nutzungen besser entsprechend, größer zugeschnitten.

Die Betriebe können über die Jägerstraße sowie Zri-nyi- und Hartlgasse erschlossen werden.

An der als Geschäftsstraße konzipierten Stromstraße ist eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe- und Handelsbetrieben im Erdgeschoß vorgesehen.

Die derzeitig ansässigen Betriebe können, entsprechend der Vision, wieder in die Neubauten integriert werden.

Flexible Bauplätze erlauben eine weitgehende Optimierung der Gewerbebauten:



Ⓑ Kompaktblock Stromstraße

Die Bebauungslogik der Stromstraße wird fortgesetzt. Die dichte Bebauung dieses kleinen Baufelds wird zu allen öffentlichen Kanten geschlossen ausgeführt, die östliche Kante bildet den Abschluss des mit dem Hochpark verknüpften Teils des neuen Stromplatzes. Gemeinsam mit dem gegenüberliegenden Turm, welcher den nördlichen Abschluss des Nordwestbahnhofs bildet, kommt es hier zu einer besonderen Verdichtung im Bereich des Hochparks und des Stromplatzes. Das Ziel ist es, für die zum Teil deutlich höheren, isoliert platzierten Hochhäuser im Umfeld (Höchstädtplatz & Nordwestbahnhof) eine adäquate Höhenabstufung herzustellen.

Der grundsätzlich für eine Mischnutzung mit Wohnen ausgelegte Bereich eignet sich aufgrund seiner hervorragend erschlossenen Lage im Besonderen als Bürostandort.

Entlang der Stromstraße und zum Hochpark ist für eine attraktive, öffentlich nutzbare EG-Zone Sorge zu tragen.

Ⓒ Ankerbau Stromplatz

Dieses Baufeld ist sowohl mit dem neuen Stromplatz als auch mit dem hier beginnenden Hochpark, eng verknüpft. Die zwei Baukörper fassen den Abschluss der Neubebauung entlang der Stromstraße und der Zrinyigasse. In ihrem Zwischenraum wird über eine Freitreppe mit angeschlossenen Sitzstufen ein Hauptzugang zum Hochpark inszeniert. Der qualitativ hochwertigen Ausformung dieser Bauten, sowie des Zugangs- und Platzbereichs inklusive der Treppe kommt somit eine besondere Bedeutung zu.

Ähnlich dem Quartiershaus an der Adalbert Stifter Straße soll auch hier eine öffentliche Nutzung als Bereicherung des vorgelagerten Platzraums dienen.



Im Rahmen eines Qualifizierungsverfahrens ist neben der architektonischen Ausformung auch ein Nutzungskonzept vorzulegen.

Die Schwerpunktsetzung liegt auf dem Bereich Kunst und Kultur unter Einbeziehung des Parks, sowie des Platzraums.

① Stromplatz

Im Bereich der Einmündung der neu geschaffenen Zrinyigasse, am Endpunkt des Entwicklungsgebiets Nordwestbahnhof und im Kreuzungspunkt wichtiger Hauptachsen, wird ein neuer öffentlicher Platz angelegt.

Er dient als der zentralste und am Besten erschlossene Zugangspunkt zum Hochpark.

Der Platz ist auf allen Seiten baulich gefasst und soll nicht nur als urbanes Entrée zum Hochpark dienen, sondern ein vollwertiger städtischer Platz und Treffpunkt für sein höchst belebtes Umfeld sein. Dementsprechend sollen auch die angrenzenden Erdgeschoßzonen bespielt werden.

Der im Baufeld C situierte Ankerbau sorgt für eine zusätzliche Aktivierung des Ensembles. Die Sitzstufen laden zum Verweilen im Platzraum an, welcher sich von der Ebene der Stromstraße bis auf das Plateau des Hochparks hinaufzieht. Von hier ergibt sich ein etwas erhöhter Aussichtspunkt über die geschäftige Stromstraße und den Platz.

In diesem Abschnitt ist neben den Zugängen zum Park, mit der verlängerten Zrinyigasse eine zusätzliche Querung der Bahntrasse vorgesehen. Diese ist im Platzbereich als Begegnungszone ausgeführt - das einheitliche Platzniveau, sowie die Oberflächengestaltung ziehen sich so bis an die Gebäudekanten.



① Kernbebauung Zentralraum

Dieser Block formt die nordseitige Kante des Stromplatzes aus. Es handelt sich um eine sehr hochwertige Lage im neuen Stadtgebiet, angrenzend an Leithapark, Hochpark und Stromplatz.

Die Bebauung vermittelt hinsichtlich der Bauhöhen zwischen dem angrenzenden Baufeld E mit seiner einheitlichen Traufkante und dem deutlich dichteren Bereich entlang des Hochparks und der westlichen Stromstraße. Ähnlich den nahegelegenen Baufeldern sind, vor allem zum Platz hin, kurze Straßenfronten mit aktiver Erdgeschoßzone vorgesehen.

Ausnahme ist die an den Hochpark angeschlossene Parzelle, die eine einzelne große Nutzung beherbergen soll. Aufgrund der mehrseitigen Zugangsmöglichkeiten zum neu geschaffenen öffentlichen Grünraum, der verkehrsgünstigen Lage und der Nähe zu weiterführenden Bildungseinrichtungen, sind besonders gute Voraussetzungen für einen **Bildungsbau** gegeben.

② Leithapark

Der vollständig neu angelegte Leithapark befindet sich größtenteils auf einer derzeit brachliegenden Gewerbefläche entlang der Bahntrasse. Er erstreckt sich beiderseits des Hochparks und dient als wichtige öffentliche Grünfläche des Zentralraums. Während der Hochpark sonst, mit Ausnahme der dezidierten Zugänge, durch eine ausgeprägte Kante vom restlichen Stadtraum abgesetzt ist, fließt der Parkraum hier in einem sanften Gefälle bis auf das Straßenniveau herab und erweitert sich zu einer intensiv nutzbaren öffentlichen Grünfläche für die Nachbarschaft.

Die Gestaltung zur Straßenkante Leithastraße ist stärker geordnet, von einigen Baumgruppen durchsetzte Rasenflächen laden zu Spiel und Sport ein. Zum Hochpark wandelt sich das Bild, der Bewuchs wird dichter und erinnert stärker an die ehemalige Bahnbrache. Auf der Dammkrone zieht sich der Weg durch diese für den Hochpark typische, eher naturbelassene Gleislandschaft, von der sich interessante Blickachsen auf die umliegende Stadt ergeben. Auf der anderen Seite fällt der Park ebenso wieder in einem leichten Gefälle bis auf das Niveau der Hartlgasse für einen weiteren Zugangspunkt von Westen.

⑤ Zwischenbrückener Block

Dieses Baufeld vervollständigt einen bereits teilweise angelegten Block im Bereich Dresdner Straße, Stromstraße und Leithastraße. Die Schottenaustraße wird verlängert und bildet den nördlichen Abschluss.

Die charakteristische kleinteilige Bebauung des Bestands wird fortgesetzt und die umgebenden Straßen, im speziellen die beiden Hauptstraßen, durchgängig baulich gefasst. Die Parzellierung und die Bauhöhen orientieren sich weitgehend am gründerzeitlichen Bestand Zwischenbrückens.

Der Nutzungsschwerpunkt liegt in diesem Areal auf Wohnen. Entlang der Dresdner Straße und der Schottenaustraße im Bereich des Leithaparks liegt zudem ein starker Fokus auf einer attraktiven Erdgeschoßnutzung.



Aktive Erdgeschoßzone

Öffentliche Nutzungen (vornehmlich Gewerbe, Handel und Dienstleistungen) sind konsequent zu den Hauptachsen, beziehungsweise den Knotenpunkten (vgl. Vision) orientiert.

- öffentliche EG-Nutzung
- öff. EG erwünscht

Ⓕ Gewerbecluster Jägerstraße

Wie auch das nächstgelegene Baufeld A, ist dieser Block Teil des westlich des Parks gelegenen Gewerbeschwerpunkts.

Die Haupteinschließung erfolgt über die Jägerstraße, beziehungsweise Zrinyigasse sowie im Norden über die Schottenaustraße, welche nur für betriebliche Zufahrten geöffnet ist. Die tiefen, rechtwinkligen Parzellen sind auf eine möglichst flexible Ausnutzbarkeit, auch für produzierendes Gewerbe mit größeren Flächenanforderungen, zugeschnitten.

Zu den Außenkanten ist die Ausnutzbarkeit der Baufelder höher und schließt in etwa an die Bauhöhen der Umgebung an. Im Kreuzungsbereich der nordwestlichen Ecke folgt die Bebauung bereits dem Höhenkonzept für die Adalbert Stifter Straße und bildet einen Übergang zu den angrenzenden Hochpunkten. Der Eckbau eignet sich aufgrund der Lage primär als Wohnturm, wobei zusätzliche Funktionen im Erdgeschoß wünschenswert erscheinen.



MIV Erschließung und Anlieferung Zentralraum

Die Haupteinschließung der gekennzeichneten Areale für Gewerbebetriebe (ohne Büro) erfolgt über die Hauptachsen, beziehungsweise die Nebenstraßen und Zufahrten in der Westhälfte des Zentralraums.

Sammelgaragen und Parkhäuser sind ebenso über diese Achsen erreichbar.

Der Bereich um den Hochpark wird vom motorisierten Verkehr freigehalten, lediglich die in diesem Teil als Begegnungszone ausgeführte Zrinyigasse dient als Zufahrtsmöglichkeit.

-  Zufahrt Anlieferung
-  Straße; Begegnungszone
-  Fahrverbot MIV
-  Garage/Parkhaus
-  Eignung für produzierendes Gewerbe

③ Jägerstraße Neu

Der bereits bestehende starke Charakter einer Versorgungsstraße wird ausgebaut. Die hier verlaufende neue Straßenbahnlinie 36 deckt die öffentliche Anbindung für den Bereich um den Zrinyiplatz und den westlichen Zentralraum ab.

Außerdem ist die Jägerstraße als Haupteerschließung für Betriebe in der Westhälfte des Zentralraums zu betrachten.

Entlang des gesamten Verlaufs wird ein begleitender Grünstreifen zur Gewerbezone angelegt, die Straßenbegrünung wird beiderseits vervollständigt.

⑥ Landmark Stifter Straße

Die dichte Bebauung dieses prominent gelegenen, gemischt genutzten Baufelds bildet eine Kante der Adalbert Stifter Straße und fasst sowohl die Jägerstraße im Kreuzungsbereich mit dieser als auch den Hochpark im Bereich des Knotenpunkts.

Die Hochhausbebauung im Norden formt eine proportionale Fassung des enorm weitläufigen Freiraums, der durch die gegenüberliegende Sportanlage geschaffen wird. Zudem bildet der nordöstliche Hochpunkt, der höchste unter den neu errichteten Bauten, den Kulminationspunkt in der neuen Silhouette der Adalbert Stifter Straße. Er schafft im Zusammenspiel mit den anderen umgebenden Hochpunkten eine starke Rahmung dieses wichtigen Kreuzungspunkts. Zum Hochpark bildet ein niedrigerer Baukörper den Übergang zur vorherrschenden Höhe im Bereich um den Leithapark.

Dieser Standort eignet sich aufgrund seiner markanten Lage an wichtigen Hauptachsen und der großen Sichtbarkeit für eine repräsentative Nutzung, etwa als hochwertiger Bürostandort mit Strahlkraft.

Als Mehrwert bieten die oberen Etagen hochwertigen Wohnraum mit spektakulärem Weitblick auf Stadt und Umland.

Eine adäquate öffentliche Nutzung der Sockelzone ist, speziell an der Kante zur Adalbert Stifter Straße, unabdingbar.



**Höhenentwicklung
Boulevard Adalbert Stifter**
Abwicklung

Ⓜ Hybridblock Dresdner Straße

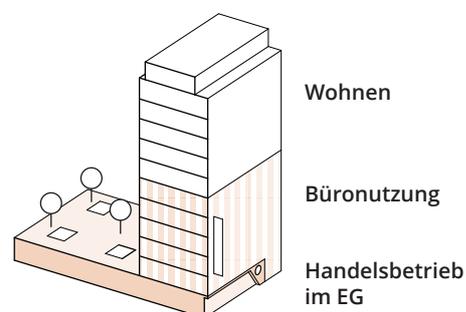
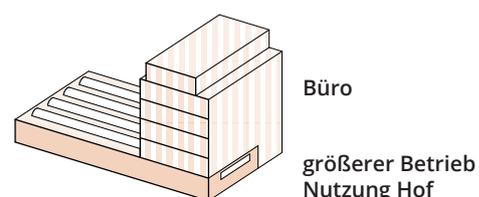
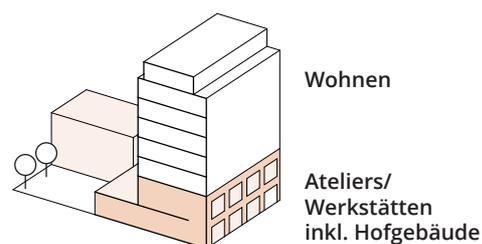
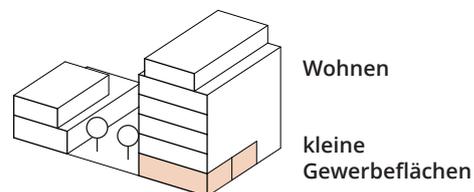
Dieser nördliche Abschluss des Zentralraums ist hinsichtlich seiner Parzellenstruktur, Typologie und Nutzungen ein Hybrid. Die südliche Kante knüpft an die klein strukturierte Bebauung des angrenzenden Zwischenbrückens und dessen Erweiterung (Baufelder D & E) an und ist vornehmlich für eine Mischnutzung mit Fokus Wohnen vorgesehen.

Im Mittelteil entlang der Dresdner Straße beherbergt der Block tiefe, durchgesteckte Parzellen mit kurzen Straßenfronten. Zu dieser Hauptachse präsentiert sich die Bebauung mit der typischen, einheitlichen Traufhöhe und fügt sich nahtlos in die Umgebung ein. Im hinteren Bereich der Parzellen ist eine niedrigere Überbauung der Flächen für eine gewerbliche Nutzung zulässig, wobei zum Hochpark eine dichtere Kante ausgebildet werden kann.

Die Nordseite des Baufelds bildet eine wichtige Raumkante des großen Knotenpunkts. Hier ist, gemäß der Vision, zur Akzentuierung der Raumkanten entlang der Hauptstraßen eine größere Bauhöhe dienlich. Dieser Bereich eignet sich, ähnlich wie die angrenzenden Baufelder des Knotenpunkts, vor allem für eine Mischnutzung mit einem deutlichen Schwerpunkt als Bürostandort. Er profitiert von der verbesserten öffentlichen Anbindung durch die neue Straßenbahnlinie sowie der hohen Sichtbarkeit des Standorts.

Gemischt genutzte Quartiere

Vertikale Nutzungsmischung
exemplarisch



PROZESS

Umsetzung der Maßnahmen

A - Die verhältnismäßig großen, ausschließlich gewerblich genutzten Grundstücke erleichtern die Restrukturierung der Parzellen, die bestehende Eigentümerstruktur wird bei der Neuorganisation weitestgehend berücksichtigt. Für die ansässigen Betriebe besteht die Möglichkeit ihren Standort vertikal zu verdichten. Die Handelsbetriebe des Fachmarktzentrums können, spätestens nach Ablauf der Lebensdauer der bestehenden Gebäude in der neuen Bebauung an der Stromstraße integriert werden. Das Busunternehmen hält derzeit die größten zusammenhängenden Flächen, die Aktivierung dieser Reserve ist somit ein wichtiger Faktor. Hier müssen in direkter Zusammenarbeit gezielt Anreize wie beispielsweise Ausweichflächen gefunden werden.

B - Da die Fläche im alleinigen Besitz des bereits in Baufeld A erwähnten Busunternehmens ist und derzeit als Parkplatz genutzt wird, sind die angestrebten Veränderungen zwar prinzipiell einfach umzusetzen, hängen aber auch gänzlich von der Kooperation des Besitzers ab, der jedoch durch die enormen Widmungsgewinne entschädigt wird.

C - Dieses Baufeld befindet sich auf einem einzelnen Grundstück und wird derzeit von einem Autohändler genutzt. Im Sinne einer aktiven Liegenschaftspolitik kann die Fläche von der Stadt Wien angekauft und eine Ausweichfläche angeboten werden.

1 - Die zwei derzeit gewerblich genutzten Grundstücke müssen aufgeteilt und die entsprechenden Flächen von der Stadt Wien erworben werden. Die Gestaltung des Platzes ist eng mit der auf Baufeld C angelegten Neubebauung verbunden. Einzig die Verlängerung der Zrinyigasse kann unabhängig erfolgen.

D - Dieser neue Block entsteht auf den großen Flächen eines Altmetallhändlers sowie eines Ziviltechnikerbüros. Letzterer Bereich kann aufgrund der zu erwartenden vergleichsweise längeren Lebensdauer des Bürobaus voraussichtlich erst später bebaut werden. Der Planung des vorgesehenen Bildungsbaus, zum Beispiel eine Erweiterung der FH Technikum Wien oder ein Schulbau, muss frühzeitig in Absprache mit einer eventuell betroffenen Bildungseinrichtung passieren. →

2 - Die zukünftige Naherholungsfläche Leithapark setzt sich aus den unbebauten Lagerflächen eines Baumarkts, dem Bahndamm und Flächen im Besitz des bereits in Baufeld D erwähnten Altmetallhändlers zusammen. Die Stadt Wien kann die Flächen abseits der stillgelegten Bahntrasse schrittweise erwerben und zugänglich machen, eine intensivere Ausgestaltung kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

E - Die Schließung des Baublocks passiert auf den Flächen diverser kleiner Gewerbebetriebe mit spärlicher Bebauung. Eine neue Parzellierung ist aufgrund der sehr unregelmäßigen Formen der derzeitigen Grundstücke unabdingbar. Die Außengrenzen dieses Baufelds beziehen sich auf eine bereits jetzt von der Stadt Wien im Flächenwidmungsplan eingetragene Maßnahme, der Zusammenführung der Schottenaustraße und der Leithastraße. Die angestrebte kleine Parzellierung erlaubt eine Neubebauung - je nach Verfügbarkeit der Grundstücke - in beinahe beliebiger Reihenfolge.

F - Das gesamte Baufeld wird derzeit von einem Baumarkt genutzt, welcher prinzipiell in verdichteter Form und mit einem angepassten Nutzungskonzept in die Neubebauung integrierbar ist. Auch hier spielt die Lebensdauer der vorhandenen Halle eine wichtige Rolle bei der Festlegung des zeitlichen Rahmens.

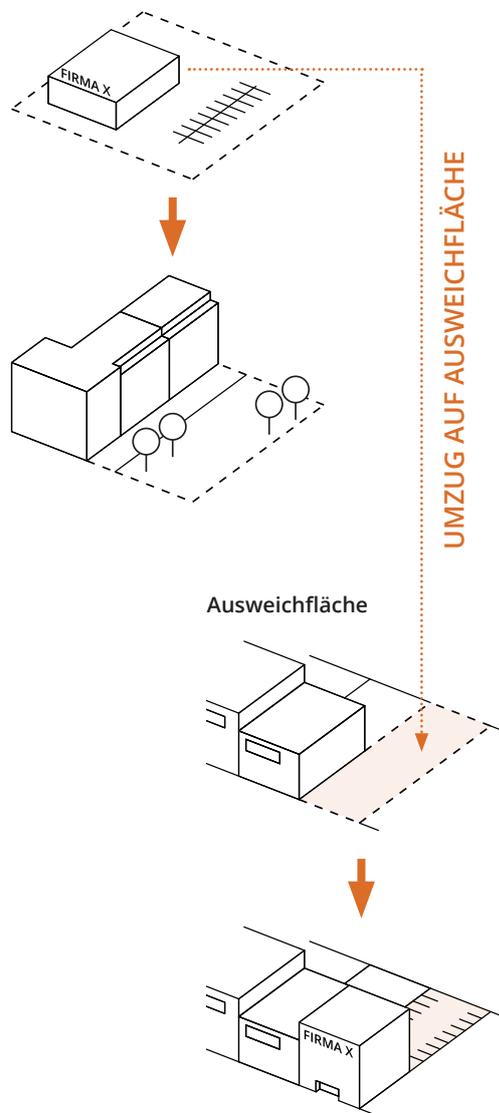
3 - Die Errichtung der Straßenbahntrasse hat möglichst zeitnah zu erfolgen, da sie essenziell für die Erschließung der Neubebauung, speziell im Bereich um die Adalbert Stifter Straße, ist. Sonstige Änderungen wie neue Grünanlagen können im Rahmen allfälliger Sanierungen des Straßenabschnitts erfolgen.

G - Das Areal eines Einzelhändlers erfährt im Zuge der Aufwertung eine neue Aufteilung in zwei unabhängig bebaubare Grundstücke und eine deutliche Bauklassenerhöhung. Die bisherige Nutzung kann im Erdgeschoß erneut untergebracht werden.

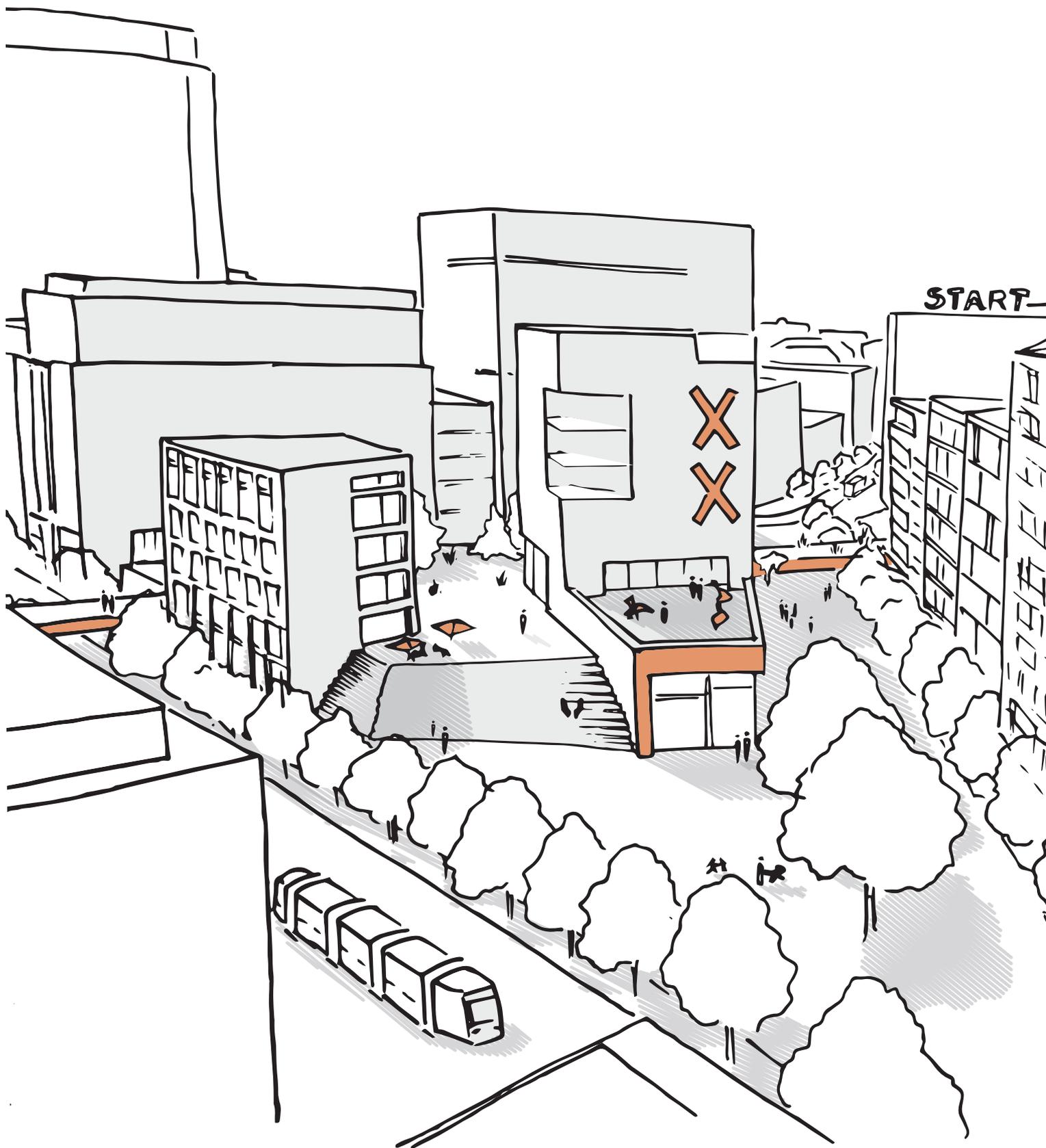
H - Die drei bisher gewerblich genutzten Grundstücke müssen angelehnt an den derzeitigen Flächenwidmungsplan neu parzelliert werden. Die neuen kleineren Grundstücke können bis auf den südlichen Bereich an der Verlängerung der Schottenaustraße unabhängig von einander entwickelt werden.

Grundstückstausch

zu entwickelndes Grundstück

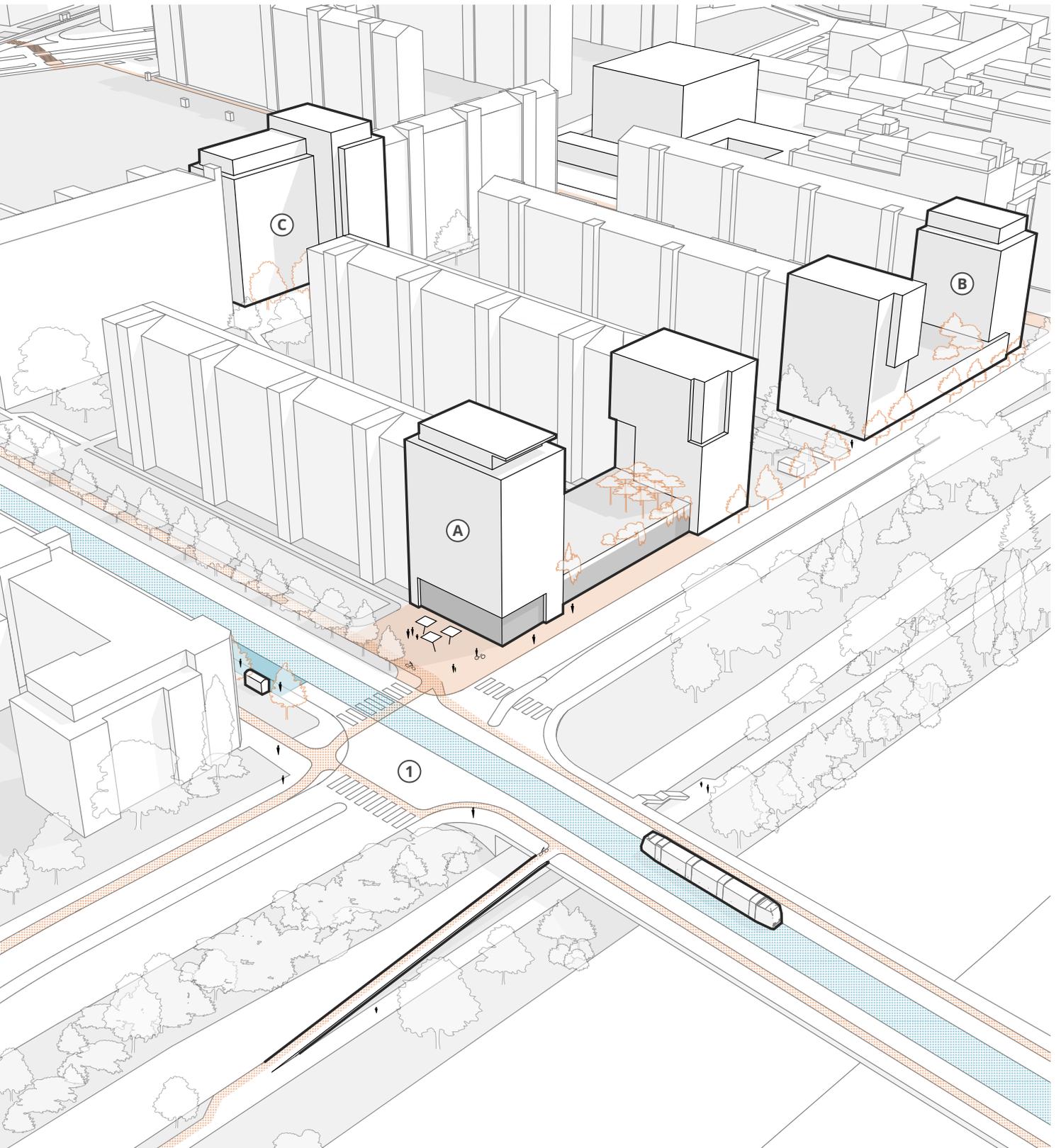


Im Sinne einer aktiven Liegenschaftspolitik ist der Grundstückstausch eine Möglichkeit um Entwicklungsflächen zu mobilisieren. Diese relativ kostenintensive Methode ist vorrangig der Realisierung von Schlüsselprojekten, wie etwa dem Quartiershaus Stromplatz, vorbehalten. Dazu ist von Seiten der Stadt Wien ein dementsprechender Flächenpool anzulegen, um die nötigen Ausweichgrundstücke zur Verfügung stellen zu können. Erhaltenswerte Nutzungen, wie beispielsweise ansässige Betriebe, können somit im Quartier gehalten werden.

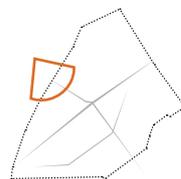




Stromplatz - Zugang Hochpark



-  Straßenbahn 36 neu
-  Radwegnetz
-  Platzraum neu
-  öffentliche EG Nutzung
-  Straßenbegrünung neu



HEILIGENSTÄDTERBRÜCKE
Testentwurf

Ⓐ Bebauung Entrée Nord

Dieser Bereich stellt durch die Heiligenstädterbrücke den wichtigsten nordseitigen Zugang zum Bezirk dar und soll gemäß der Vision zu einem Brückenkopf ausgebaut werden, der ein würdigeres Gegenüber für die neu entwickelte Muthgasse bietet.

Die heutige Zeilenbebauung, die dem Donaukanal lediglich die Feuermauern und einen Parkplatz zuwendet, erzeugt einen abweisenden, nur sehr schwach definierten Raum. Die Neubauten schließen auf der Fläche der Parkplätze direkt an die bestehenden Scheiben an, der mittlere Gebäudeteil ist aus Rücksicht auf den Bestand einstöckig auszuführen und bietet zum Ausgleich einen Dachgarten für die Bewohner. Wie auch auf Baufeld B sind die Kopfbauten als eigenständige Objekte entwickelbar.

Im Kreuzungsbereich wird der Bebauung ein kleiner Platz vorgelagert, der von den neuen öffentlichen Erdgeschoßnutzungen profitiert.



Bauteil A



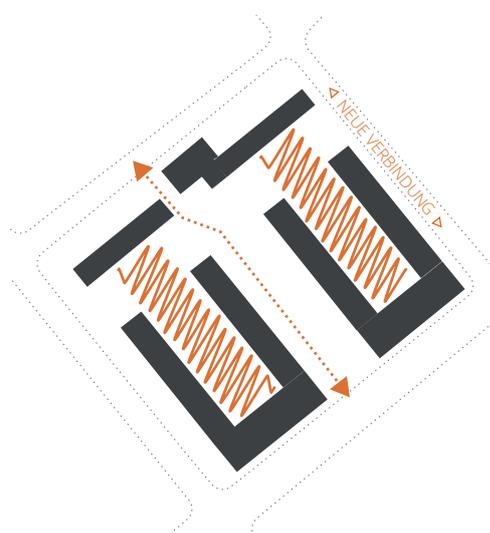
Bauteil B

Ⓑ Abschluss Brigittenauer Lände

Dieser Gemeindebau ist das strukturelle Ebenbild zu Baufeld A. Die stärkere Fassung der Brigittenauer Lände formt eine urbanere Silhouette zum Donaukanal und schafft gleichermaßen ein erhöhtes Maß an Privatheit für den dahinter befindlichen Hof der bestehenden Siedlung.

Der zwischen den beiden Baufeldern gelegene Hof bleibt dagegen offen und wird als bisher informeller Durchgang in seiner Funktion aufgewertet. Auf diese Weise entstehen anstelle der drei sehr undefinierten Bestandshöfe Freiräume mit unterschiedlichen Stufen an Privatheit.

Ebenfalls in diesem Bereich befindet sich der Endpunkt der neugeschaffenen Wegverbindung der verlängerten Schottenaustraße von der Dresdner Straße zur Lände, die nun, vorbei am neu errichteten Schulcampus Spielmannsgasse, eine geradlinige Anbindung des westlichen Bezirksteils an den Zentralraum bietet.



③ Ergänzende Bebauung Spielmannngasse

In der Spielmannngasse wird ein einstöckiges Restaurant durch einen Wohnbau ersetzt, der an der Feuermauer des angrenzenden Zeilenbaus anschließt und sich grob an dessen Dimensionen orientiert. Die bisherige Nutzung kann im Erdgeschoß erneut untergebracht werden. Hierdurch wird eine wichtige Bebauungslücke geschlossen, der durch die Sportplätze erzeugte weite Raum noch besser gerahmt und der Straßenraum in diesem Abschnitt klarer definiert.

① Neuorganisation nördliche Lorenz Müller Gasse

Der Radweg in der Lorenz Müller Gasse endet nicht wie bisher an der Brigittenauer Lände, sondern wird als separater Radweg in beiden Richtungen über die Brücke in das neue Stadtentwicklungsgebiet Muthgasse verlängert.

Ebenso wird die Straßenbahnlinie 36 von hier über die Muthgasse zum Bahnhof Heiligenstadt führen. Mittels der Haltestelle Heiligenstädterbrücke wird neben einer besseren Erschließung der Wohnbauten im Umfeld, vor allem eine hochwertige Anbindung für die zahlreichen Bewohner des Dr. Adolf Schärf Heims, welches direkt am neuen Brückenkopf situiert ist, geschaffen.

Durch eine neue Rampe wird der Zugang zum begleitenden Grünzug des Donaukanals erheblich verbessert und ist somit sowohl für Radfahrer, die diese Route verstärkt nutzen, als auch für Fußgänger barrierefrei möglich.

PROZESS

Umsetzung der Maßnahmen

A - Die geplante Neubebauung findet vollständig auf einem derzeit als Parkplatz genutzten Teil eines einzigen Grundstücks statt. Die im Innenhof liegenden Stellplätze werden entfernt und die freiwerdende Fläche gärtnerisch ausgestaltet. Ersatz für die entfallenden Stellplätze ist innerhalb des auf Baufeld B realisierten Sockelbaus möglich.

Die zwei Kopfbauten sind als eigenständige Baukörper realisierbar, wobei der einstöckige Sockel dem zur Lorenz Müller Gasse orientierten Bauplatz zugehörig ist und als Teil dessen gewerblich genutzten Erdgeschosses entwickelt werden kann.

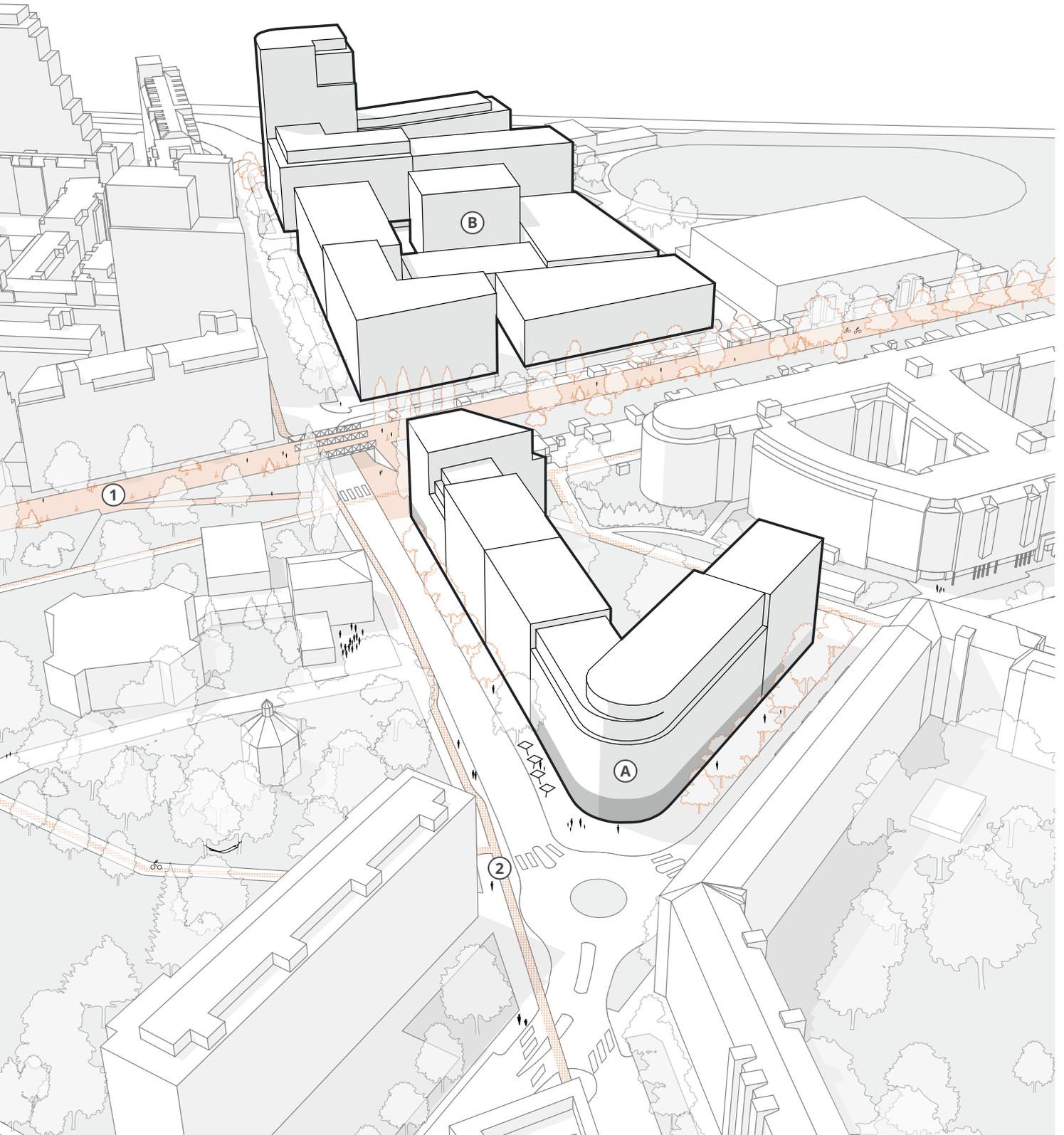
Die Errichtung des vorgelagerten Platzes erfolgt teilweise auf öffentlichem Grund, der auf Privatgrund befindliche Anteil ist dem bestehenden Grundbesitzer abzulösen.

B - Die Neuorganisation der Fläche erfolgt analog zu Baufeld A, die Flächen sind jedoch als Gemeindebauten im Besitz der Stadt Wien. Die Errichtung einer Sammelgarage für die nähere Umgebung soll den Wegfall der Stellplätze teilweise kompensieren. Dieses Baufeld ist dementsprechend zeitnah, jedenfalls vor der Neubebauung auf Bauplatz A, zu realisieren.

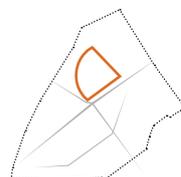
Die öffentliche Querverbindung Spielmannsgasse - Brigittenauer Lände ist auf der südseitig der Bebauung befindlichen Brachfläche herzustellen.

C - Die Neubebauung berührt zwei bestehende Grundstücke, wobei eines davon im Besitz der Stadt Wien ist. Eine Umwidmung der Flächen auf die neue bauliche Nutzung ist erforderlich.

1 - Der Bau der Straßenbahntrasse findet wie im gesamten Verlauf der neuen Straßenbahnlinie ausschließlich auf öffentlichen Flächen statt. Eine Herstellung des gesamten Streckenverlaufs bis zum Wendepunkt im 19. Bezirk erscheint aufgrund der geringen Streckenlänge in einer zusammenhängenden Bauphase möglich. Die Zugangsrampe zum Begleitweg des Donaukanals ist idealerweise im Zuge des Umbaus auf der Heiligenstädterbrücke realisierbar.



-  Radwegnetz
-  Hochpark Bahntrasse
-  öffentliche EG Nutzung
-  Straßenbegrünung neu



FORSTHAUSGASSE
Testentwurf

Ⓐ **Neubebauung Forsthausgasse**

Auf dem Baublock an der Ecke Forsthausgasse/Leysstraße befindet sich derzeit ein städtebaulich fragwürdig platzierter, in die Jahre gekommener Zeilenbau, der einen neuralgischen Punkt im städtischen Gefüge besetzt. An der rückwärtig gelegenen Aignerstraße kann ein Oberflächenparkplatz durch einen Eckbau ersetzt werden und bis zur vollständigen Neubebauung des Blocks bereits die nördliche Straßenkante fassen. Die Neuparzellierung des Blocks ermöglicht eine kleinteilige Randbebauung, die sich an den angrenzenden Straßenachsen orientiert.

Da der Bau einen neuen Akzent für einen städtischen Knotenpunkt setzen soll, ist neben der vornehmlichen Wohnnutzung eine intensive öffentliche Nutzung des Erdgeschoßes, speziell zur Kreuzung beziehungsweise am Zugang zum Hochpark, vorgesehen.

Ⓑ **Verdichtung Gewerbestandort Hopsagasse**

Diese beiden Baublöcke sind derzeit rein gewerblich genutzt und können, im Sinne einer Gewerbeinklusion, bis knapp unter die Höhe der südseitig gelegenen Wohnbebauung nachverdichtet werden. Die Bebauung muss zur Forsthausgasse geschlossen ausgeführt werden, auf dieser Seite ist zudem eine Mischnutzung mit Wohnbau möglich. Im Bereich der Hopsagasse ist eine flexible Bebauung gemäß der Anforderungen der Betriebe sinnvoll.

Im Kreuzungspunkt mit der Brigittenauer Lände ist als Weiterführung des Hochhausensembles des Donaukanals ein moderater Hochpunkt angedacht, der die Höhenentwicklung der Muthgasse beziehungsweise des Haus Panorama und des Hans Stroh Turms nach Norden abfallen lässt.

① **Hochpark Nord**

Der auf der Bahntrasse angelegte Hochpark fungiert im Mittelstück seines Verlaufs als Erweiterung des bestehenden Forsthausparks und wird über eine landschaftliche Gestaltung eingebunden. Zugänge erfolgen über die neue Verlängerung der Lorenz Böhler Gasse, sowie barrierefrei über eine Rampe an der Forsthausgasse. In der parallel verlaufenden

Kornhäuselgasse wird der bestehende Radweg vom Fußweg getrennt, um das bisherige Konfliktpotenzial zu reduzieren.

Die bestehende stählerne Eisenbahnbrücke ist als ikonisches Bauwerk zu erhalten. Nördlich der Forsthausgasse bleibt die Bahntrasse weitgehend ungestaltet und der Charme der alten Bahnbrache erhalten. So wird ein fließender Übergang zum angrenzenden Grünraum des Brigittenauer Sporns hergestellt, wobei der naturräumlich wilde Charakter einen Gegenpol zu den stark parkartig ausgeformten Freiräumen im Umfeld bieten soll.

② Zusammenführung Forsthausplatz

Die Sackgasse, die über die Forsthausgasse in den Forsthauspark führt, wird für den Autoverkehr gänzlich gesperrt und die gewonnene Fläche wieder den Parknutzern zurückgegeben, was zu einer Vereinigung der beiden getrennten Parkhälften führt. Diese Fläche kann für Veranstaltungen, wie Märkte oder Straßenfeste genutzt werden.

Stärkung Forsthausgasse

- öffentliche EG-Nutzung
- öff. EG erwünscht



PROZESS**Umsetzung der Maßnahmen**

A - Das Baufeld A umfasst ein einziges zusammenhängendes Grundstück. In einem ersten Schritt erfolgt die Bebauung des derzeitigen Oberflächenparkplatzes in der nördlichen Ecke des Areals mit einem Wohnbau.

An diesen kann nach Freiwerden des restlichen Baufeldes baulich angeschlossen werden (Ablauf vgl. Schwerpunkt „Stifter Straße West“ - Baufeld C).

Eine Anpassung des Bebauungsplans an die neuen Bebauungsgrenzen und die höhere Ausnutzung des Grundstücks ist erforderlich, die Bauhöhen der Neuplanung liegen unter denen des Bestandsbaus. Die vornehmliche Wohnnutzung bleibt erhalten.

Die Herstellung mehrerer, getrennt bebaubarer Parzellen ist zwingend erforderlich.

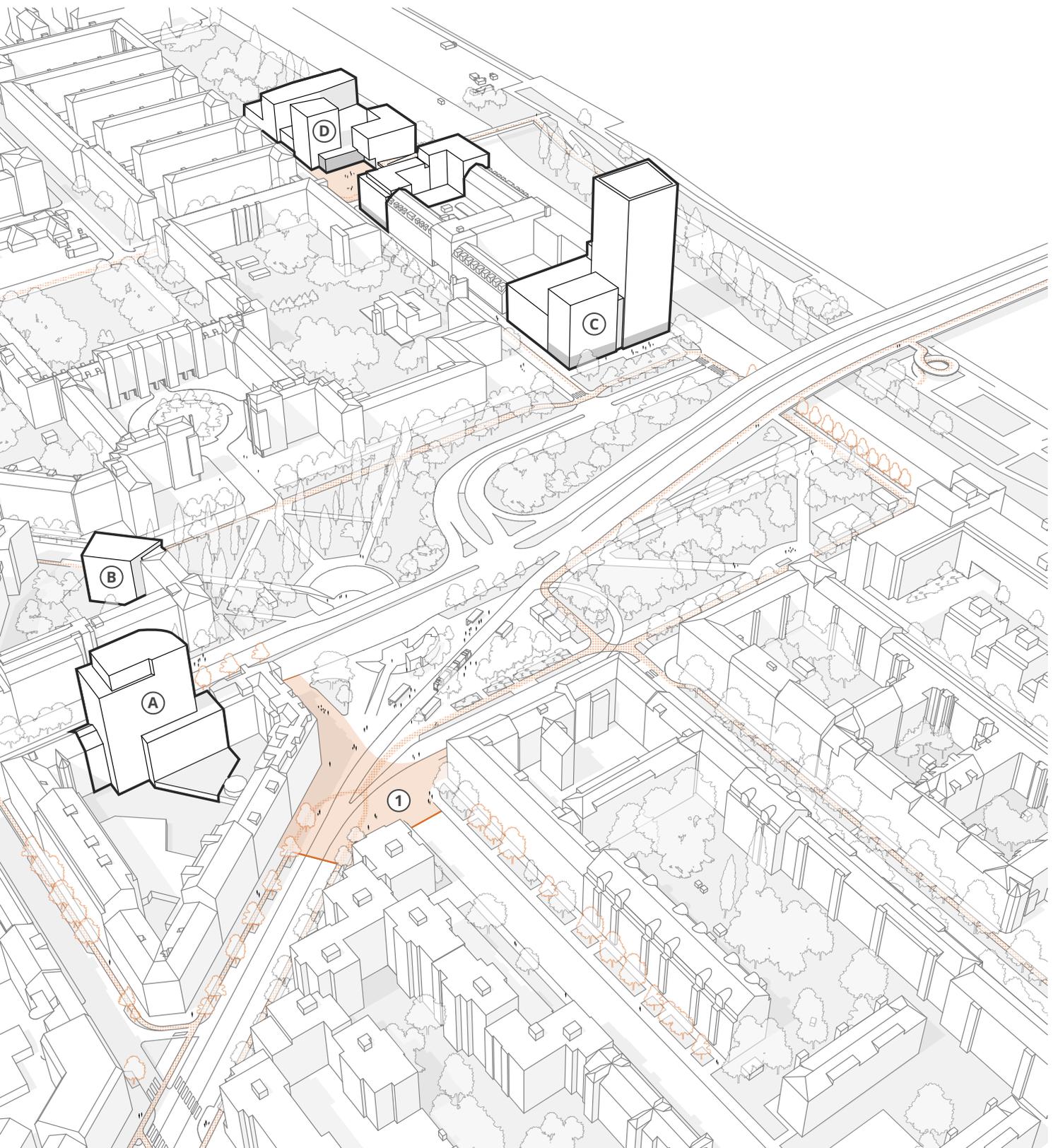
B - Die Neuplanung orientiert sich an den bestehenden Besitzverhältnissen und Grundstücksgrenzen, somit ist vorrangig eine Änderung der Bauklasse auf den entsprechenden Baufeldern erforderlich.

Eine schrittweise Neubebauung der einzelnen Parzellen ist wahrscheinlich und richtet sich nach den Erfordernissen der bestehenden Nutzer.

1 - Wie bei den anderen Abschnitten des Hochparks, kann die Umgestaltung der Bahntrasse grundsätzlich ab dem Zeitpunkt der Stilllegung des Bahnbetriebs erfolgen. Ein unabhängiger Gestaltungswettbewerb entlang der Leitlinien der Vision wird empfohlen.

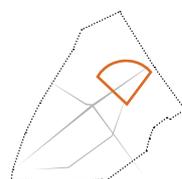
Als erste Maßnahmen in diesem Abschnitt ist neben der Schaffung von Zugängen und der Herstellung von Wegen, die Sicherung der Eisenbahnbrücke über die Forsthausgasse zu nennen. Sie soll erhalten werden und ist als Teil nachfolgender Konzepte zu behandeln.

2 - Die innerhalb des Forsthausparks liegende Verkehrsfläche ist für den motorisierten Verkehr zu schließen. Die befestigte Oberfläche ist als Fuß- und Radweg, sowie für nachfolgende (temporäre) Nutzungen wie Märkte und Veranstaltungen zu erhalten.



- Radwegnetz
- Platzraum neu

- öffentliche EG Nutzung
- Straßenbegrünung neu



FRIEDRICH ENGELS PLATZ
Testentwurf

Ⓐ Baulicher Lückenschluss Adalbert Stifter Straße

Die einstöckig bebaute Autowerkstatt wird durch einen Neubau ersetzt, welcher die geschlossene Bebauungskante entlang des großzügigen Straßenraums schließt und die Höhenentwicklung der Adalbert Stifter Straße in Richtung Friedrich Engels Platz weiterführt. Aus Floridsdorf kommend leitet er zu den nachfolgenden Hochhäusern des Zentralbereichs über.

Ⓑ Zubau Forsthausgasse

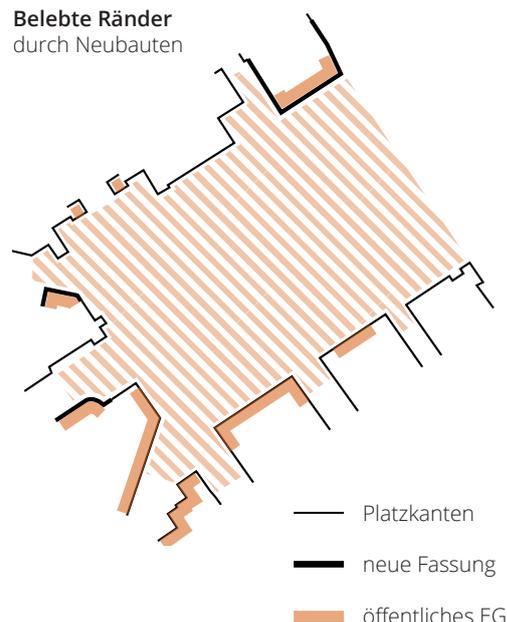
Die direkt am Friedrich Engels Platz gelegene Jugendherberge kann durch einen Anbau auf der angrenzenden Grünfläche erweitert werden. Der Zubau definiert die Forsthausgasse im Zugangsbereich zum weitläufigen Platzraum des Friedrich Engels Platzes. Er soll diese, vor allem für Nutzer des Verkehrsknotens, wichtige Verbindungsrouten um weitere Funktionen ergänzen und die ansonsten wenig attraktive Platzkante weiter beleben.

Ⓒ Hochpunkt Handelskai

Bei diesem Grundstück handelt es sich um eine besonders attraktive Lage, die sowohl vom Donauraum als auch von der Floridsdorfer Brücke sehr präsent ist. Derzeit lediglich durch einen einstöckigen Supermarkt und dazugehörigen Parkplatz genutzt, kann hier in Zukunft ein dem Standort entsprechender Gebäudekomplex als Landmark entlang der Wasserkante entstehen. Die nördlich gelegene Bebauung wird in geschlossener Bauweise zum Platz hin fortgesetzt und entfaltet sich dort bis auf eine Höhe von rund 80 m. An der Platzkante ist eine intensive öffentliche Nutzung der Erdgeschoße vorzusehen, zumal dieser Kreuzungsbereich einen wichtigen Zugangspunkt zum äußersten Norden des Bezirks darstellt. Darüber ist bedingt durch die sehr prominente, verkehrsgünstige Lage eine Nutzung als Bürogebäude, in Kombination mit hochwertigem Wohnraum in den obersten Geschossen denkbar.

Schließen der Platzkanten
im Norden und Westen

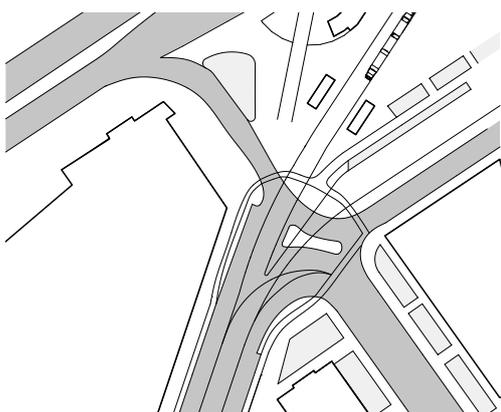
Belebte Ränder
durch Neubauten



④ Bebauung Aignersteg - Donauzugang

Die am Steg zur Donau gelegenen einstöckigen Hallen beherbergen zwei Supermärkte und eine Parkgarage. Hier soll eine Nachverdichtung stattfinden, welche diese Nutzungen in Form einer überbauten Halle integriert. Die Geschäfte sind im Erdgeschoß der Neubauten zu einem kleinen Platz im Zugangsbereich der Rampe ausgerichtet. Bebauungsdichte und Höhenentwicklung orientieren sich am Kontext der Umgebung, die Neubebauung lässt gezielt den Donaublick der dahinter gelegenen Wohnbauten frei. Eine neue Haltestelle der Buslinie 5A stellt eine bessere Erschließung des Stegs Aignerstraße und der Neubebauung in diesem Abschnitt her.

Bestandssituation



Neuorganisation



① Umgestaltung Engelsplatz

Die Einmündung der Marchfeldstraße in den Friedrich Engels Platz stellte bisher einen ausladenden, unübersichtlichen Kreuzungsbereich voller unnutzbar kleiner Restflächen dar.

Dieser Bereich soll zukünftig als Begegnungszone ausgebildet werden und den ehemals zerfahrenen Platzraum in einer durchgehenden Oberfläche bis zur Bebauung an der Marchfeldstraße fortführen. Zusätzlich zur Niveauangleichung und der Verkehrsberuhigung wird der Radweg in seinem Verlauf begradigt.

Die Abbiegespur, die bisher von der Adalbert Stifter Straße in die Marchfeldstraße geführt hat, wird gänzlich entfernt wodurch ein Heranrücken des Platzraums an den angrenzenden Baublock möglich ist. Die bisher über diese Strecke fahrenden Buslinien werden zukünftig über die Marchfeldstraße geführt und so das Gefahrenpotenzial für Fußgänger im Bereich des sehr stark frequentierten ÖPNV-Knotens deutlich verringert.

PROZESS**Umsetzung der Maßnahmen**

A - Für die Bebauung der Baulücke an der Adalbert Stifter Straße ist lediglich eine Erhöhung der Bauklasse notwendig.

B - Der geplante Erweiterungsbau entspricht grundsätzlich der bestehenden Bestimmungen des Bebauungsplans, lediglich die angestrebte Nutzung im Erdgeschoß ist gesondert festzuhalten.

C - Der Neubau entspricht in Bezug auf die Außen Grenzen des Bauplatzes dem heute gültigen Bebauungsplan, somit ist lediglich eine Anpassung in Bezug auf die neue Kubatur erforderlich. Die bestehende Nutzung durch einen Nahversorger ist prinzipiell in den Neubau integrierbar.

D - Aufgrund der bestehenden Nutzung durch Supermärkte sind die direkt am Steg Aignerstraße gelegenen Bauten vergleichsweise einfach und zeitnah bebaubar. Auf der Fläche der bestehenden Parkgarage muss die angestrebte Wohnbebauung gemeinsam mit der Errichtung des darunter liegenden neuen Parkhauses erfolgen. Die Änderung der Linienführung der Buslinie 5A und die Errichtung der neuen Haltestelle erfolgt durch die zuständigen Stellen der Wiener Linien.

1 - Die umfassenden Maßnahmen zur Neugestaltung des Friedrich Engels Platzes erfolgen vollständig auf öffentlichen Flächen.

Die Schließung der Abbiegespur von der Adalbert Stifter Straße und die Einrichtung einer Begegnungszone im Kreuzungsbereich stellen die ersten Schritte der Neugestaltung dar. Aus Sicht der Verkehrsorganisation ergeben sich ansonsten keine gravierenden Änderungen. Die Umgestaltung der Oberflächen und die allgemeine Platzgestaltung können zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

garten lörenzahn



BETRETEN
AUF
EIGENE GEFAHR



Qualitätssicherung

Um zu vermeiden, dass die zuvor in der gemeinsamen Planung erarbeiteten Qualitäten in späteren Realisierungsschritten verloren gehen oder zu weit verfremdet werden, sieht der Prozess eine Qualitätssicherung auf mehreren Ebenen vor.

Als ein zentrales Instrument dient hier die Erstellung eines Rahmenplans. Dieser überträgt die essenziellen Inhalte des Strategiepapiers in konkrete, verbindliche Rahmenvorgaben für die angestrebte Parzellierung und Bebauung der ausgewiesenen Entwicklungsflächen sowie für die Gestaltung und Entwicklung der behandelten öffentlichen Räume.

Die Außenkanten der Baufelder, welche maßgeblich die städtischen Räume definieren, unterliegen dabei strengerer Regulierung, etwa durch verbindliche Anbaukanten oder Vorgaben zur Ausgestaltung und Nutzung der Erdgeschoße als Schnittstellen zur Öffentlichkeit. Demgegenüber ist im Blockinneren eine freiere Ausnutzung der Grundstücke möglich, um eine hohe Flexibilität für die spätere Bebauung zu gewährleisten. Die Nutzungsvorgaben in Widmungskategorien weisen, dem Bekenntnis zu städtischer Mischnutzung entsprechend, lediglich eine besondere Eignung einzelner Bereiche etwa für Gewerbegebiete oder Geschäftsviertel aus. Für die Schwerpunktgebiete ist im folgenden Kapitel ein solcher Plan exemplarisch ausgearbeitet.

Abseits der Erstellung derartiger Planwerke bestehen noch weitere Möglichkeiten für eine langfristige Fortschreibung der Konzepte des Planungsprozesses sowie der Einbindung betroffener Akteure und die Kommunikation der getroffenen Entscheidungen.

PROZESS

Qualitätssicherung

Bei der Realisierung der Planungen ist im konkreten Untersuchungsgebiet die zeitliche Komponente besonders zu berücksichtigen. Aufgrund der teils komplexen Eigentumsstruktur und dem Umstand, dass der Zeitpunkt des Freiwerdens diverser aktuell genutzter Flächen nicht absehbar ist, muss davon ausgegangen werden, dass sich die Umsetzung der erarbeiteten Konzepte über einen langen Zeitraum hinweg erstrecken wird. Dies ist im Speziellen bei den wenigen großflächigen Bauvorhaben oder Grünflächen, die sich über mehrere Grundstücke mit unterschiedlichen Eigentümern erstrecken, zu erwarten.

In diesen Fällen dient der zuvor umrissene Rahmenplan, respektive dessen Übertragung in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan dazu, auch nach dem Abschluss des laufenden Planungsverfahrens eine Umsetzung getreu der dort entwickelten Leitlinien sicherzustellen.

Die im Rahmenplan vorgeschlagenen Widmungsboni sind ein Beispiel für mögliche Anreizsysteme, die gewährleisten sollen, dass aus der enormen Wertsteigerung einzelner Grundstücke ein Mehrwert für das direkte Umfeld erwächst. Auf diese Art und Weise können etwa die Schaffung leistbarer Wohneinheiten, die Errichtung oder Erhaltung öffentlicher Grünflächen, oder die Bereitstellung von Flächen für öffentliche Einrichtungen erwirkt werden. Diese Boni sind zur Wahrung der Transparenz ständig öffentlich einsehbar und werden nicht erst im Moment der Entwicklung mit dem potenziellen Investor verhandelt.

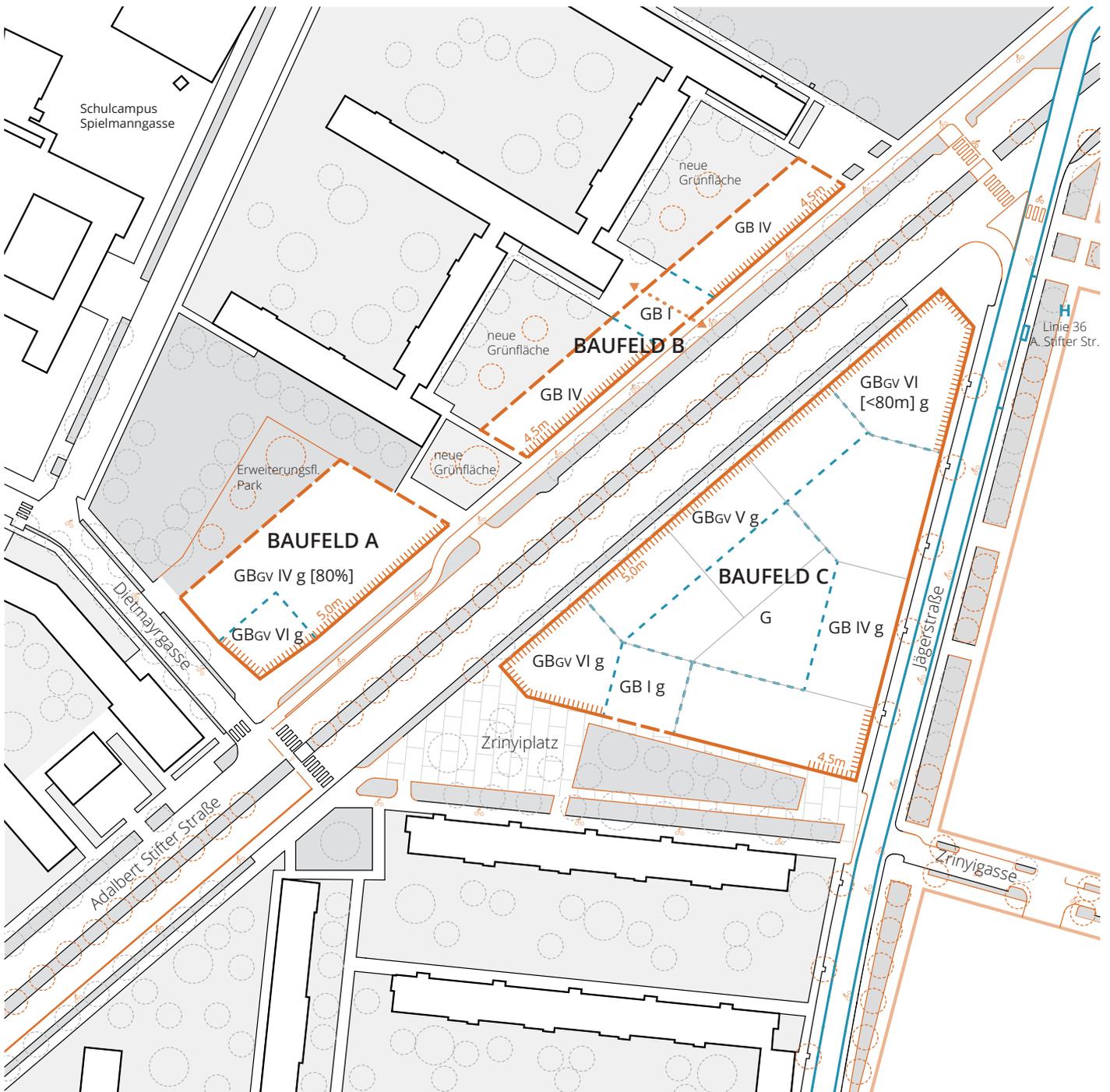
Für einzelne Projekte, welche von besonderer Wichtigkeit für die Stadtteilentwicklung sind, oder an denen ein hohes öffentliches Interesse besteht, können weitere Verfahrensschritte wie Realisierungswettbewerbe, die Prüfung durch einen Gestaltungsbeirat oder eine stärkere Einbindung der Öffentlichkeit in das gewählte Verfahren vorgeschrieben werden. Dies gilt ebenso für Entwicklungen, welche die geplanten öffentlichen Plätze und Freiräume, konkret etwa den Hochpark, betreffen.

Die Abwicklung und Kontrolle solcher zusätzlichen Qualifizierungsschritte kann im Rahmen der Prozessbegleitung durch das Planungsbüro erfolgen.

Als Beurteilungskriterium für all diese Verfahren können, ergänzend zu den „harten“ Vorgaben der Rahmenpläne, auch „weiche“ Kriterien, die sich auf Ergebnisse früherer Planungsschritte beziehen, herangezogen werden. Dies erhöht die Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen durch die Erläuterung der zugrundeliegenden Konzepte.

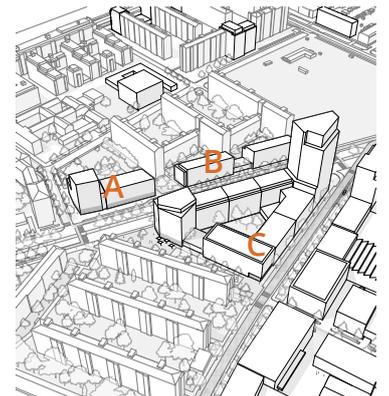


7.1 Rahmenpläne



STIFTER STRASSE WEST
Rahmenplan

- Baufeldgrenze (Baulinie)
- - - Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht)
- ▤▤▤▤ Mindesthöhe Erdgeschoß
- - - - Baufluchtlinie
- Parzellengrenze
- Anpassungen im öff. Raum
- Straßenbahnlinie 36 neu
- ⚡ ⚡ Radwegnetz
- öffentliche Grünfläche
- Begrünung neu



Baufeld A - 2350 m² Grundfläche, 11.000 m² BGF

Auf dem Grundstück wird dichtere Bebauung ermöglicht, eine Teilfläche wird dem öffentlichen Park zugeschlagen

- Widmungsbonus: 80% Bauplatzausnutzung bei Errichtung eines Nahversorgers im Erdgeschoß an der Adalbert Stifter Straße, sonst 60%
- Verbindung der Hoffläche mit angrenzendem Park zulässig

Baufeld B - 1850 m² Grundfläche, 9000 m² BGF

Erweiterung des Gemeindebaus auf demselben Grundstück, Anlage halböffentlicher dem Gemeindebau zugeordneter Grünflächen anstelle des Parkplatzes

- Die beiden Objekte Bauklasse IV sind als getrennte Baukörper auszuführen
- Öffentlicher Durchgang im Bereich der Bauklasse I ist vorzusehen

Baufeld C - 9050 m² Grundfläche, 62.000 m² BGF

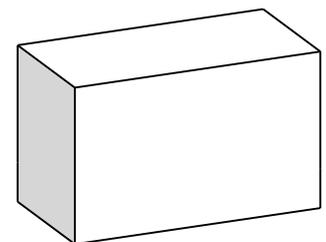
Neuparzellierung des bestehenden Grundstücks in 7 Einzelparzellen mit Quartiershaus, sowie einen öffentlichen Platzraum

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 80 m bei öffentlicher Nutzung im Erdgeschoß an der Adalbert Stifter Straße, sowie der Errichtung von 30% leistbaren Wohneinheiten, sonst max. 50 m
- Förderung des Eckgrundstücks Bauklasse VI als Quartiershaus mit Schwerpunkt auf soziale Nutzung/Bildungseinrichtung
- Gemeinsame Nutzung des Innenhofs durch alle angrenzenden Parzellen
- Sammelgarage - Zufahrt über Jägerstraße
- Auf allen Parzellen sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

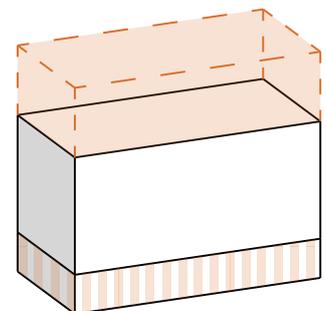
Eingriffe im öffentlichen Raum:

- Verlängerung Zrinyigasse und Anlage des Zrinyiplatzes
- Führung der Straßenbahn entlang der Jägerstraße
- Neue Radverkehrsanlage Adalbert Stifter Straße anstelle der Parkspur
- Entfernung der Nebenfahrbahn Adalbert Stifter Straße vor Baufeld B
- Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen am Zrinyiplatz
- Erweiterung des Abenteuerspielplatzes Kuniburg
- Begrünung des Mittelstreifens Adalbert Stifter Straße

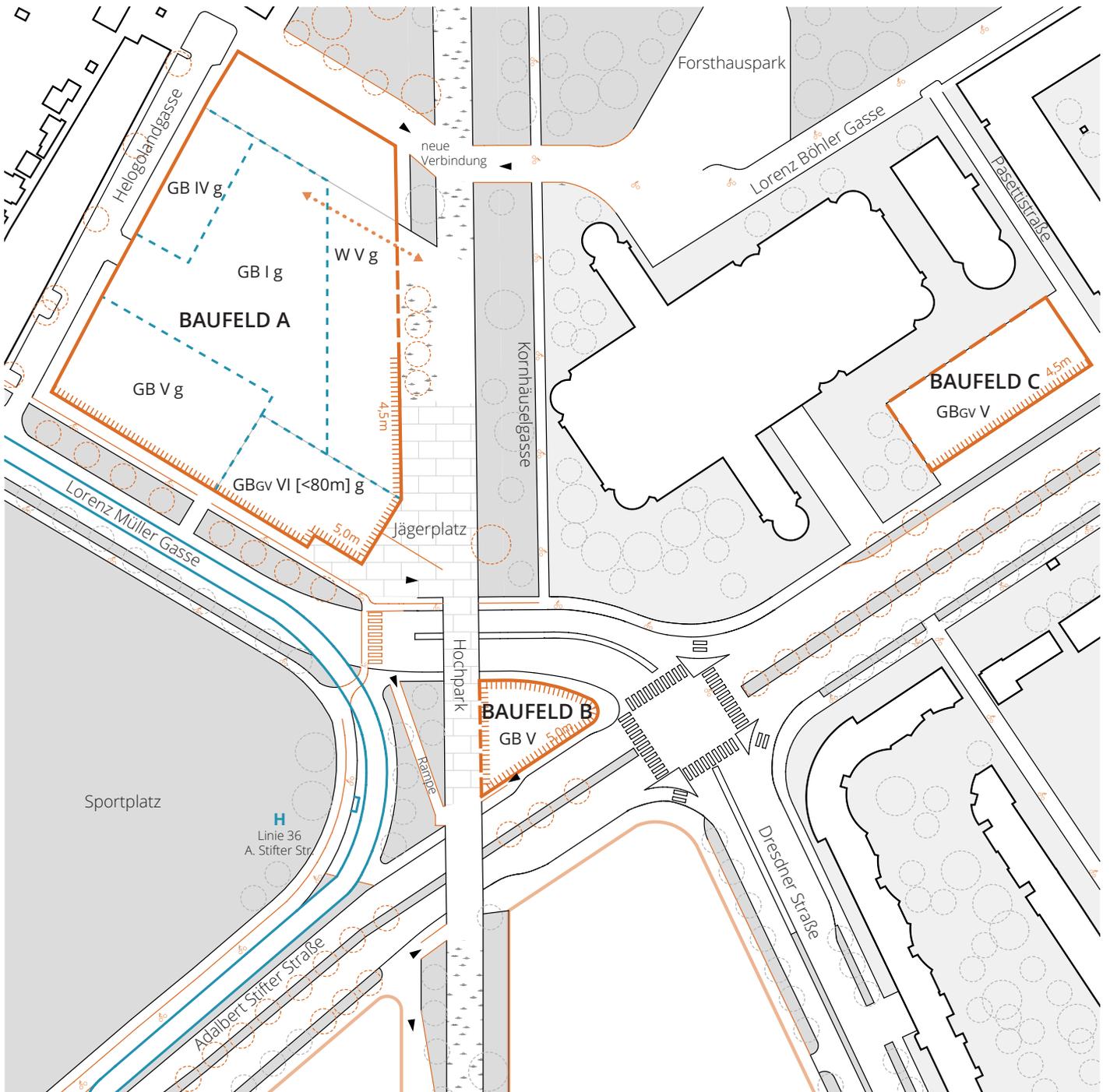
Widmungsbonus:



Standardkubatur lt. Bauklasse

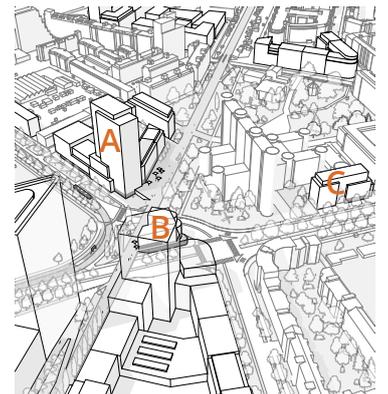


Bei Erfüllung qualitätssteigernder Maßnahmen (z.B. öffentliche EG-Nutzung, soziale Einrichtung, Mindestanteil leistbare Wohnungen) wird eine **Bonuskubatur** zur Bebauung freigegeben



KREUZUNG AUVA
Rahmenplan

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--------------------------|
| | Baufeldgrenze (Baulinie) | | Anpassungen im öff. Raum |
| | Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht) | | Straßenbahnlinie 36 neu |
| | Mindesthöhe Erdgeschoß | | Radwegnetz |
| | Baufuchtlinie | | öffentliche Grünfläche |
| | Parzellengrenze | | Begrünung neu |



Baufeld A - 9700 m² Grundfläche, 62.000 m² BGF

Nachverdichtung und Reorganisation mehrerer Gewerbegrundstücke

- Gemeinsame Halle für die Unterbringung des bestehenden Gewerbebetriebs und der Sammelgarage
- Wegverbindung zwischen gemeinsam genutztem Innenhof auf +1 Niveau und Hochpark
- Wohnnutzung im Hochhaus erst ab +18 m Höhe zulässig
- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 80 m bei Instandhaltung des Jägerplatzes, sonst max. 70 m

Baufeld B - 750 m² Grundfläche, 3870 m² BGF

Konvertierung einer Brachfläche gemäß Vorgaben des Wettbewerbs

- Verbindung von Quartiershaus und Hochpark
- Förderung der Errichtung zur Umsetzung der Nutzungsvorgaben gemäß Konzept

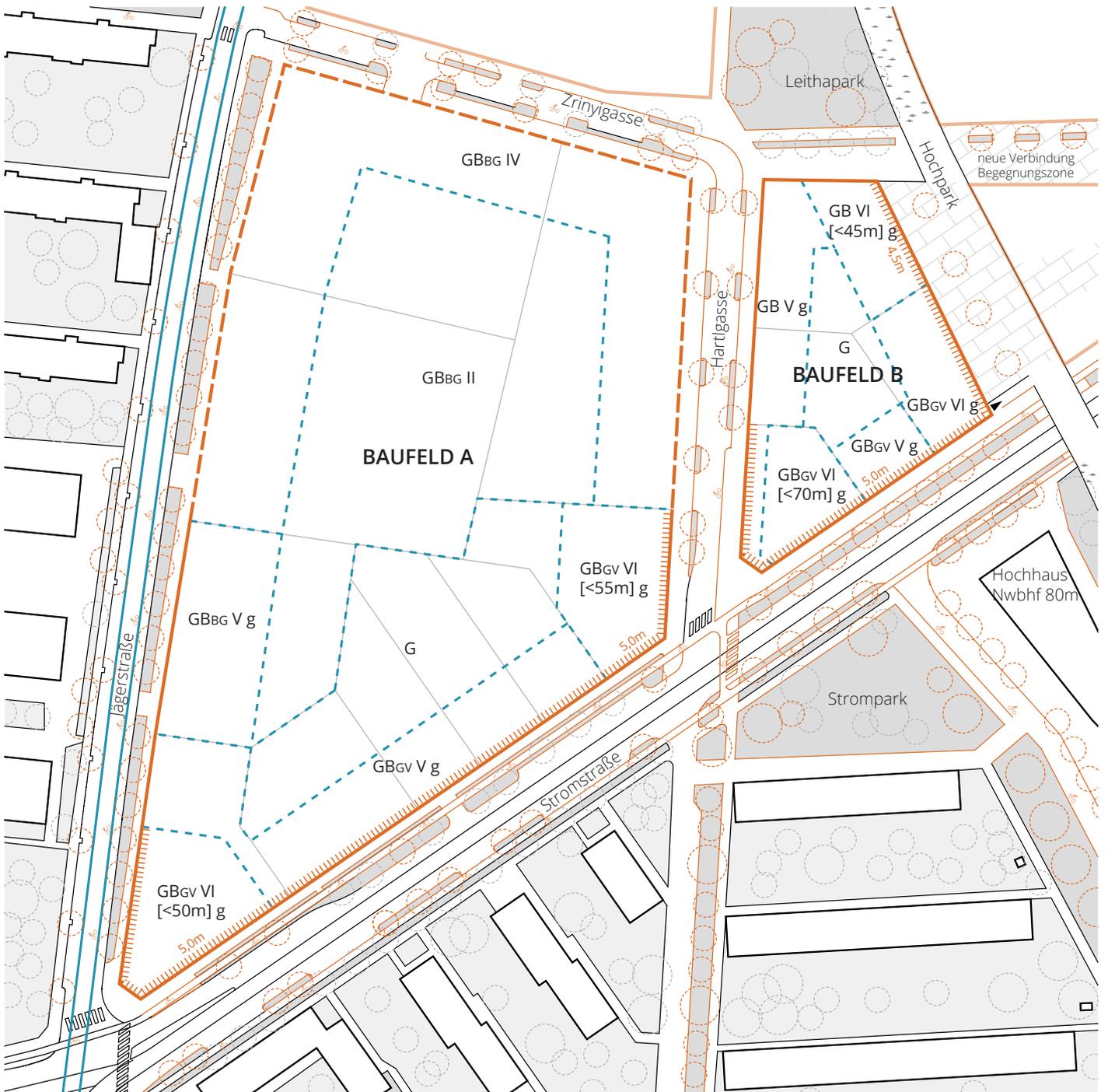
Baufeld C - 1350 m² Grundfläche, 6700 m² BGF

Aufwertung eines zentralen Bauplatzes durch verdichtete Neubebauung

- Widmungsbonus: Bauklasse V bei Integration eines Geschäftslokals an der Hauptstraße im Ausmaß von mindestens 40% der Erdgeschoßfläche, sonst Bauklasse IV

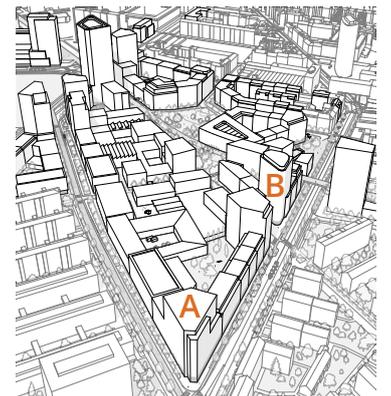
Eingriffe im öffentlichen Raum:

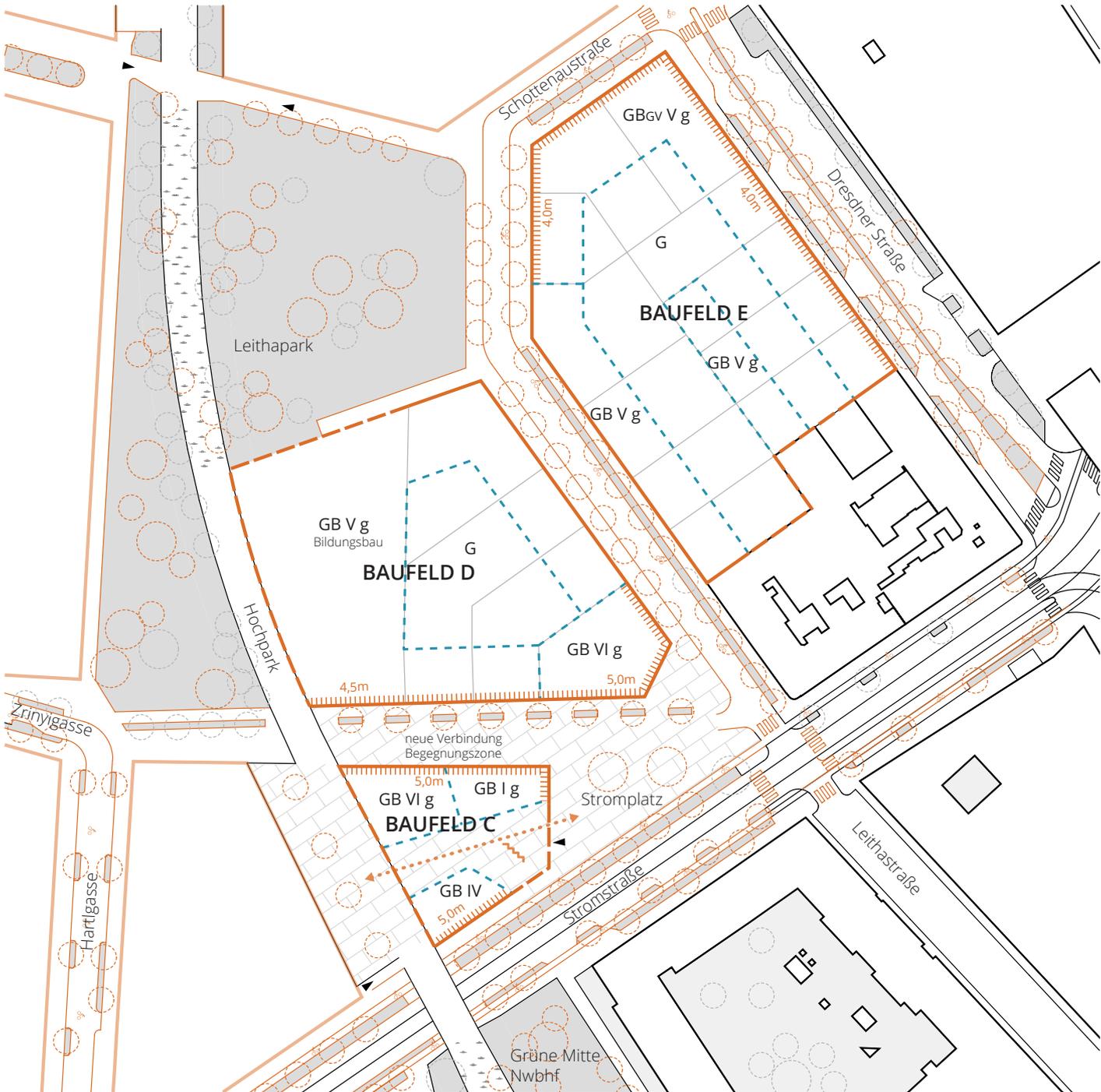
- Schaffung mehrerer Zugänge zum neuen Hochpark
- Auflassen der Abbiegespur Lorenz Müller Gasse/Adalbert Stifter Straße zugunsten der Straßenbahntrasse und neuer Radwege
- Entfernung der Nebenfahrbahn Adalbert Stifter Straße im Bereich des Sportplatzes
- Neue Fußgänger und Radquerungen über Lorenz Müller Gasse und Pasettistraße
- Verlängerung der Lorenz Böhler Gasse über den Hochpark bis zur Helgolandgasse
- Begrünung der Mittel- und Randstreifen Adalbert Stifter Straße und Begrünung der Helgolandgasse



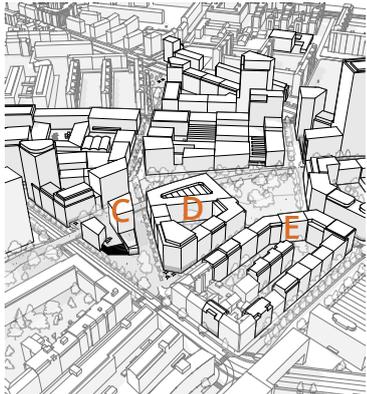
ZENTRALRAUM SÜD
Rahmenplan

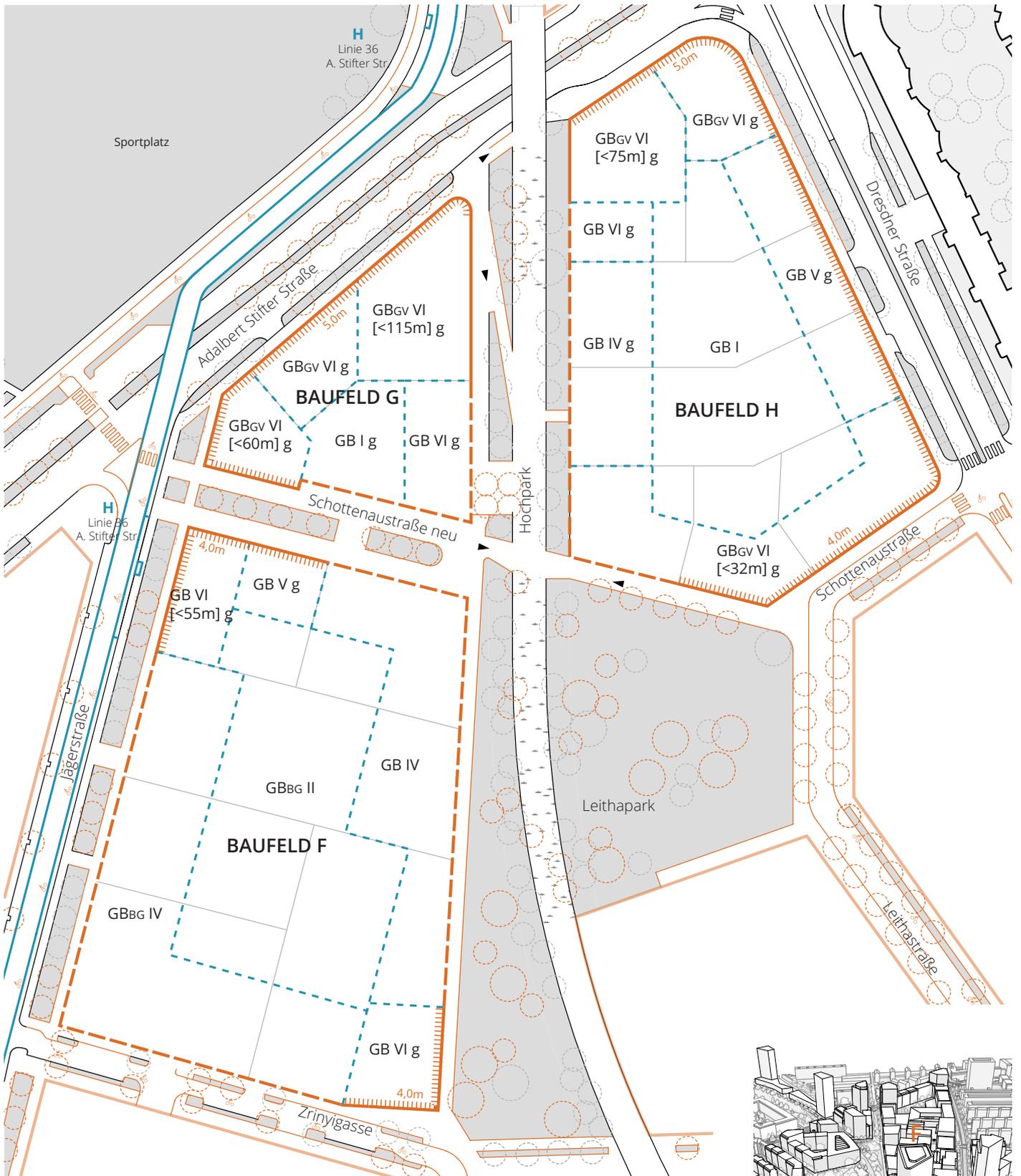
- Baufeldgrenze (Baulinie)
- Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht)
- Mindesthöhe Erdgeschoß
- Baufluchtlinie
- Parzellengrenze
- Anpassungen im öff. Raum
- Straßenbahnlinie 36 neu
- Radwegnetz
- öffentliche Grünfläche
- Begrünung neu



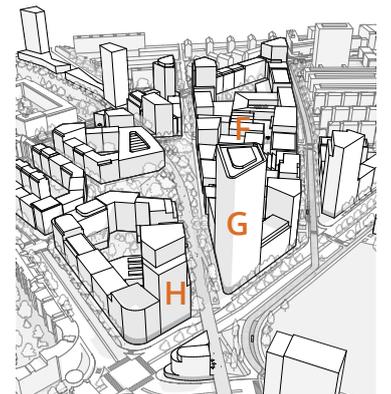


ZENTRALRAUM OST
Rahmenplan





ZENTRALRAUM NORD
Rahmenplan



Baufeld A - 28800 m² Grundfläche, 124.000 m² BGF

Verdichtung und stadtverträgliche Restrukturierung eines Gewerbeclusters

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 55 m bei Errichtung von min. 30% leistbarem Wohnen, sonst max. 40 m
- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 50 m bei Integration einer öffentlichen Nutzung, sonst max. 40 m
- Auf allen Parzellen an der Stromstraße sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

Baufeld B - 5400 m² Grundfläche, 46.000 m² BGF

Dichte Bebauung eines Busparkplatzes im Zuge einer Neuparzellierung

- Verpflichtung der an den Hochpark angrenzenden Grundstücke zur Miterrichtung des Parkplateaus - Anknüpfung der östlichen Gebäudefronten
- Schwerpunkt Büro - Wohnnutzung erst ab +18 m Höhe zulässig
- Sammelgarage - Zufahrt über Hartlgasse
- Auf allen Parzellen sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

Baufeld C - 2150 m² Grundfläche, 8300 m² BGF

Konvertierung einer Gewerbefläche zu einem Quartiershaus im Zuge einer Neuparzellierung

- Öffentlicher interner Durchgang über Stufensystem vom Stromplatz zum Hochpark
- Verbindung von Quartiershaus und Hochpark
- Förderung der Errichtung zur Umsetzung der Nutzungsvorgaben gemäß Konzept

Eingriffe im öffentlichen Raum:

- Anlage des Stromplatzes
- Verlängerung der Zrinyigasse von der Jägerstraße bis zur Leithastraße
Begegnungszone im Bereich Stromplatz
Unterquerung des Hochparks
- Verlängerung der Schottenaustraße von der Dresdner Straße bis zur Jägerstraße
Überquerung des Hochparks
- Öffnung der Hartlgasse zwischen Stromstraße und Leipziger Straße
- Verknüpfung der Leithastraße mit der verlängerten Schottenaustraße
- Anlage des Leithaparks und Niveauanpassung an den Hochpark
- Errichtung mehrerer öffentlicher Zugänge zum Hochpark, davon zwei im Bereich des Stromplatzes und der Schottenaustraße als Parkplateaus ausgebildet
- Neue Radwegenanlagen in der Stromstraße
Mehrzweckstreifen auf der Zrinyi- und Hartlgasse, sowie der Schottenu- und Jägerstraße
- Neue Querungen:
Stromstraße Kreuzung Hartlgasse, Hochpark, Leithastraße
Dresdner Straße Kreuzung Schottenaustraße
Jägerstraße Kreuzung Zrinyigasse, Schottenaustraße
- Ergänzung der Straßenbegrünung entlang der Stromstraße, Dresdner Straße und Jägerstraße
- Neuanlage der Straßenbegrünung in der Schottenu- und Leithastraße, sowie in der Zrinyi- und Hartlgasse

Baufeld D - 8250 m² Grundfläche, 40.000 m² BGF

Konvertierung mehrerer Gewerbegrundstücke im Zuge einer Neuparzellierung

- Gemeinsame Nutzung des Innenhofes durch alle angrenzenden Parzellen
- Anschluss Bildungsbau an den Hochpark
- Bei größeren Flächenanforderungen des Bildungsbaus ist eine Erweiterung auf benachbarte Parzellen möglich

Baufeld E - 9300 m² Grundfläche, 38.000 m² BGF

Fertigstellung eines Baublocks auf mehreren kleinen Gewerbeflächen

- Auf allen Parzellen sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

Baufeld F - 17800 m² Grundfläche, 41.000 m² BGF

Aufteilung eines großen Grundstücks in mehrere Parzellen mit Gewerbeschwerpunkt

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 55 m bei Integration einer öffentlichen Nutzung, sonst max. 45 m
- Widmungsbonus: Bauklasse VI am südöstlichsten Grundstück bei erstmaliger Anlage eines Teilstücks der vorgelagerten Grünfläche, sonst Bauklasse V
- Freihalten der ausgewiesenen Flächen für reines Gewerbe (Betriebsbaugebiet)
- Sammelgarage - Zufahrt über Schottenaustraße

Baufeld G - 5400 m² Grundfläche, 84.000 m² BGF

Neubebauung eines gut erschlossenen Grundstücks in prominenter Lage

- Verpflichtung zur Miterrichtung des Parkplateaus - Anknüpfung der östlichen Gebäudefronten des Hochhauses bis 115 m
- Schwerpunkt Büro - Wohnnutzung für das Hochhaus bis 115 m ab +21 m Höhe zulässig
- Sammelgarage - Zufahrt über Adalbert Stifter Straße

Baufeld H - 14700 m² Grundfläche, 95.000 m² BGF

Wandel einer Gewerbebrachfläche zu einem Baublock mit vielfältigem Nutzungsmix

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 75 m bei Staffelung des Bauvolumens zur Adalbert Stifter Straße und zum Hochpark (Belichtung), sonst max. 50 m
- Bei Mischnutzung Wohnen über Gewerbe sind bei einem Anteil der Hofbauten nutzbare Gründächer auszuführen
- Auf allen Parzellen sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

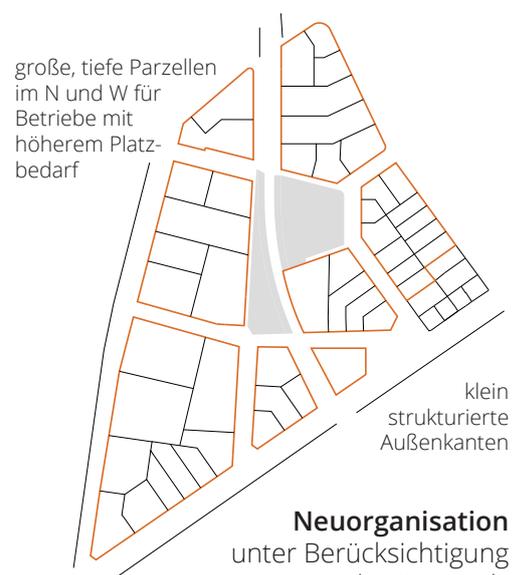
**Parzellenstruktur Zentralraum
Adaptierung**



Bestand
Parzellenstruktur



Bestand
Eigentumsstruktur

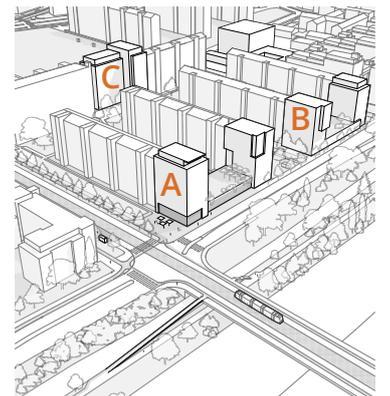


Neuorganisation
unter Berücksichtigung
des Bestands



HEILIGENSTÄDTERBRÜCKE Rahmenplan

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--------------------------|
| | Baufeldgrenze (Baulinie) | | Anpassungen im öff. Raum |
| | Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht) | | Straßenbahnlinie 36 neu |
| | Mindesthöhe Erdgeschoß | | Radwegnetz |
| | Baufuchtlinie | | öffentliche Grünfläche |
| | Parzellengrenze | | Begrünung neu |



Baufeld A - 1450 m² Grundfläche, 6700 m² BGF

Ergänzung einer Wohnbebauung auf dem selben Grundstück anstelle eines Parkplatzes

- Direkter Zugang der Bauklasse VI Baukörper zu den Innenhöfen über den Bauklasse I Baukörper
- Handels- und Gastronomiefläche im Sockel des Baukörpers Bauklasse VI zur Lorenz Müller Gasse
- Nutzbarer Dachgarten auf dem Baukörper der Bauklasse I

Baufeld B - 1450 m² Grundfläche, 6300 m² BGF

Ergänzung des Gemeindebaus auf dem selben Grundstück anstelle eines Parkplatzes

- Direkter Zugang der Bauklasse VI Baukörper zu den Innenhöfen über den Bauklasse I Baukörper
- Nutzbarer Dachgarten auf dem Baukörper der Bauklasse I
- Sammelgarage - Zufahrt über Brigittenauer Lände

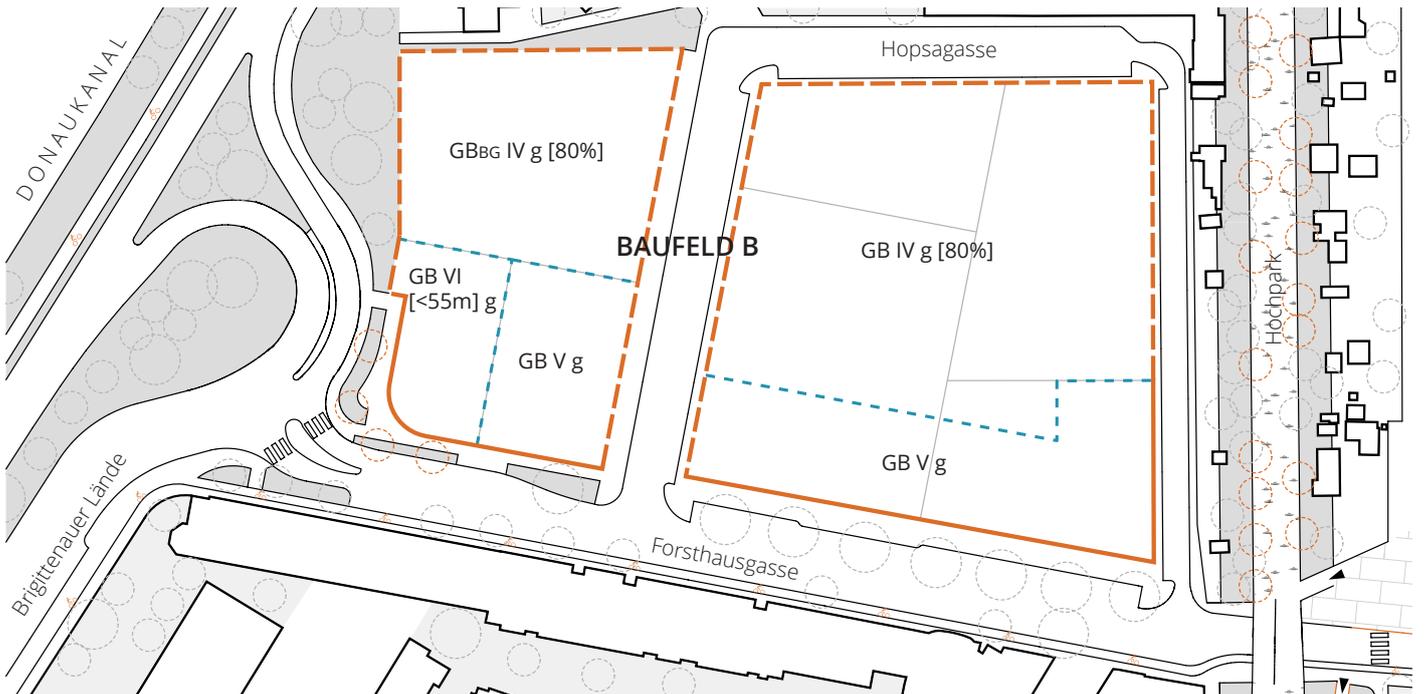
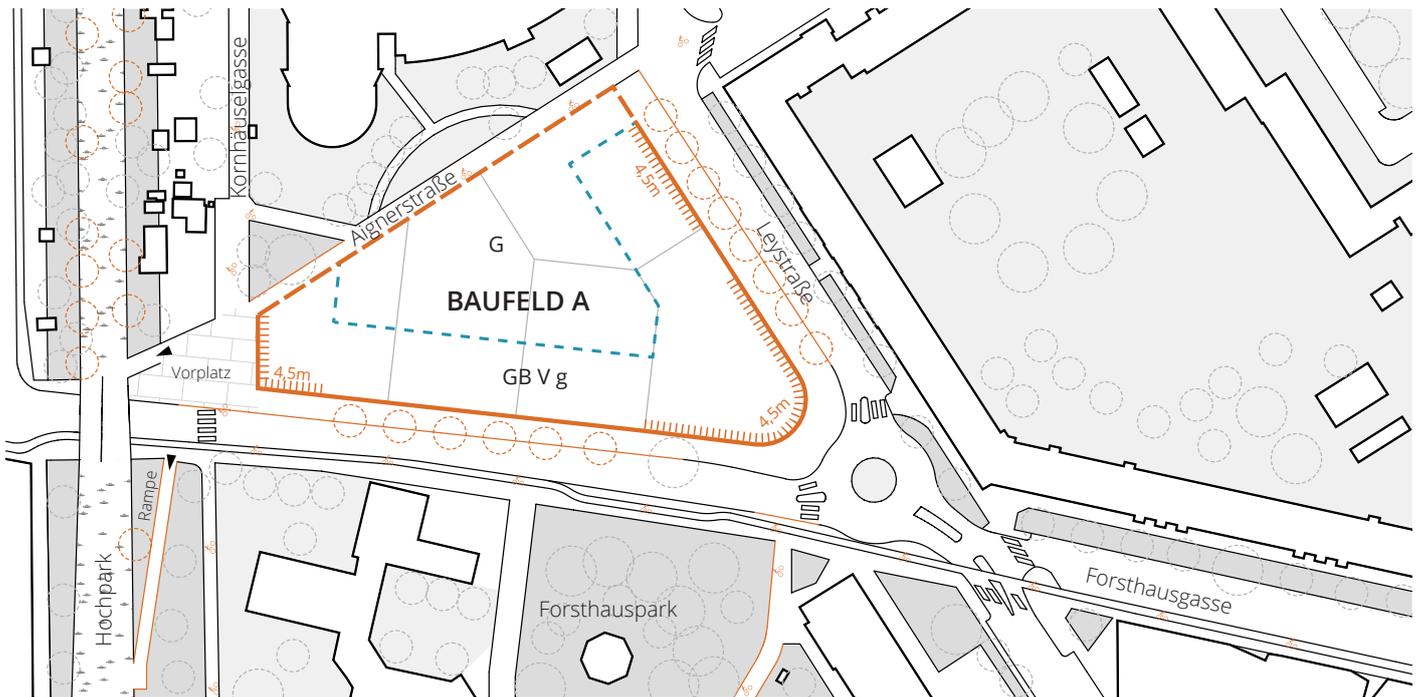
Baufeld C - 1050 m² Grundfläche, 8000 m² BGF

Zusammenlegung zweier Grundstücke zur Errichtung eines Erweiterungsbaus

- Gemeinsame Hofnutzung mit angrenzender Bebauung

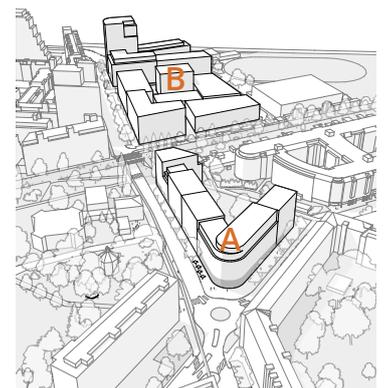
Eingriffe im öffentlichen Raum:

- Führung der Straßenbahntrasse über die Heiligenstädterbrücke mit Haltestelle im Kreuzungsbereich
- Anlage eines Vorplatzes im Bereich der Kreuzung, gegenüber der Straßenbahnhaltestelle
- Neue Rampe von der Brücke zum Begleitweg des Donaukanals
- Weiterführung der Radwege in den 19. Bezirk
- Verlängerung der Schottenaustraße als Wegverbindung bis zur Lände
- Ergänzung der Straßenbegrünung vor den Baufeldern A und B, sowie entlang der Lorenz Müller Gasse



FORSTHAUSGASSE
Rahmenplan

- Baufeldgrenze (Baulinie)
- - - Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht)
- ▤▤▤▤ Mindesthöhe Erdgeschoß
- - - Baufluchtlinie
- Parzellengrenze
- Anpassungen im öff. Raum
- Straßenbahnlinie 36 neu
- ⚡ ⚡ Radwegnetz
- öffentliche Grünfläche
- Begrünung neu



Baufeld A - 5850 m² Grundfläche, 25.000 m² BGF

Neuparzellierung des bestehenden Grundstücks in 5 Einzelparzellen

- Gemeinsame Nutzung des Innenhofs durch alle angrenzenden Parzellen
- Verbindung des Innenhofs mit Aignerstraße möglich, aber keine Haupteinschlüsse der Gebäude über den Innenhof zulässig
- Keine Orientierung der Geschäftsflächen zum Innenhof zulässig
- Auf allen Parzellen sind eigenständige Baukörper mit unabhängiger Erschließung auszuführen

Eingriffe im öffentlichen Raum:

- Schaffung von Zugängen zum neuen Hochpark
- Erweiterung des Forsthausparks über den Hochpark hinweg
- Anlage eines Vorplatzes im Bereich des Parkzugangs Aignerstraße
- Auflösen der Verkehrsfläche innerhalb des Forsthausparks für den motorisierten Verkehr
- Ergänzung der Straßenbegrünung Forsthausgasse, Leystraße

Baufeld B - 15.000 m² Grundfläche, 58.000 m² BGF

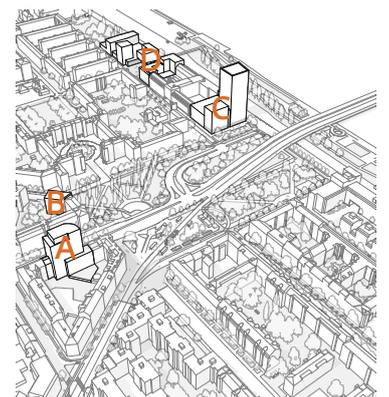
Optimierung der Parzellengrenzen und Widmungsklassen

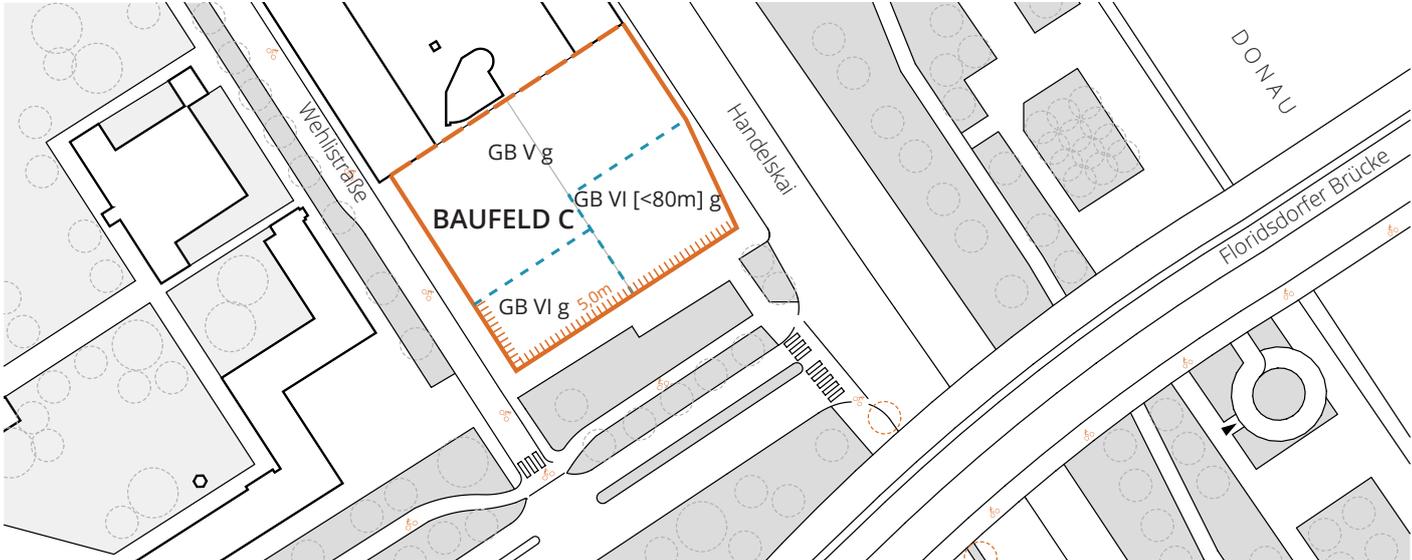
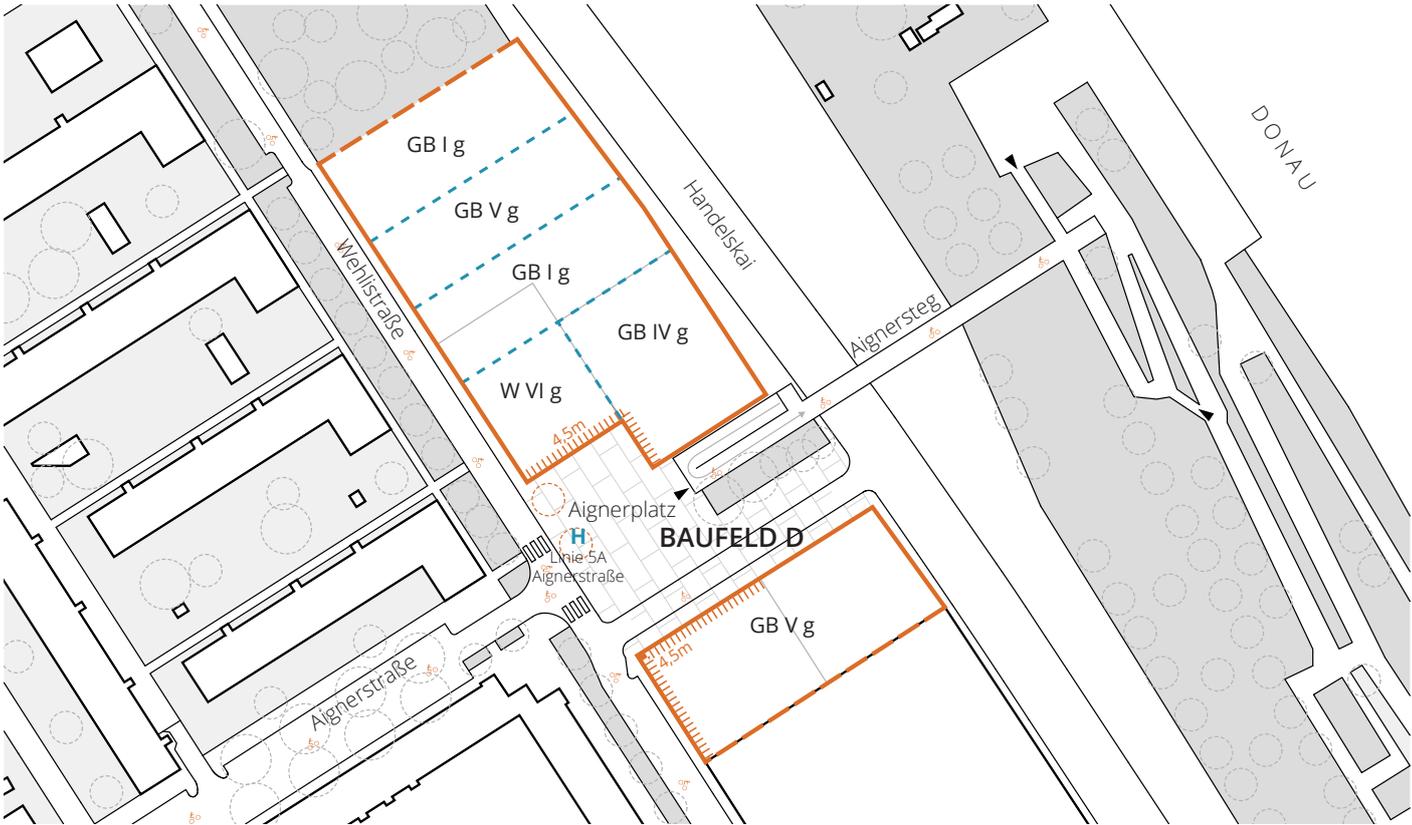
- Freihalten der nur zur Hopsagasse orientierten Flächen für reines Gewerbe (Betriebsbaugelände)
- Sammelgarage auf dem nordwestlichsten Grundstück - Zufahrt über Hopsagasse
- Min. 40% leistbares Wohnen im Bereich der Bauklasse VI



FRIEDRICH ENGELS PLATZ SÜD Rahmenplan

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Baufeldgrenze (Baulinie) | Anpassungen im öff. Raum |
| Baufeldgrenze (ohne Anbaupflicht) | Straßenbahnlinie 36 neu |
| Mindesthöhe Erdgeschoß | Radwegnetz |
| Baufluchtlinie | öffentliche Grünfläche |
| Parzellengrenze | Begrünung neu |





FRIEDRICH ENGELS PLATZ NORD
Rahmenplan

Eingriffe im öffentlichen Raum:

- Erweiterung des Friedrich Engels Platzes im Bereich des Verkehrsknotens durch Wegfall der Abbiegespur von der Adalbert Stifter Straße
Herstellung einer durchgehenden Platzoberfläche bis zur Bebauung Marchfeldstraße als Begegnungszone
- Neuordnung Radwege im neuen Platzbereich
- Neuer Radweg in der Leystraße
- Anlage eines Platzes im Zugangsbereich Steg Aignerstraße
- Einrichten einer Haltestelle der Buslinie 5A im Bereich Baufeld B
- Straßenbegrünung entlang des Handelskais im Platzbereich
Ergänzende Maßnahmen in Vorgärten-, Marchfeld- und Leystraße

Baufeld A - 1800 m² Grundfläche, 10.400 m² BGF

Nachverdichtung einer Baulücke

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 55 m bei Integration einer Gewerbefläche im Sockel, sonst max. 45 m
- Begehbare Gründach im Hofbereich

Baufeld B - 400 m² Grundfläche, 2300 m² BGF

Erweiterung eines Beherbergungsbetriebs mit öffentlicher Erdgeschoßnutzung

- Förderbarkeit des Zubaus zur Unterbringung multifunktional nutzbarer Räumlichkeiten im Erdgeschoß zur Forsthausgasse

Baufeld C - 7050 m² Grundfläche, 34.000 m² BGF

Aufteilung eines bestehenden Grundstücks und starke Nachverdichtung im Zuge der Neubebauung

- Widmungsbonus: Gebäudehöhe Hochhaus bis max. 80 m bei Integration eines Nahversorgers im Erdgeschoß, sonst max. 65 m
- Wohnnutzung im Hochhaus erst ab +18 m Höhe zulässig

Baufeld D - 3350 m² Grundfläche, 26.000 m² BGF

Nachverdichtung unter Beibehaltung der Grundstücksstruktur

- Widmungsbonus: Bauklasse V im Bereich des südlichsten Grundstücks bei Integration eines Nahversorgers im Erdgeschoß, sonst Bauklasse IV
- Widmungsbonus: Bauklasse VI bei Instandhaltung des Vorplatzes, sonst Bauklasse V
- Sammelgarage - Zufahrt über Wehlistraße

PROZESS**Fortführung Prozessbegleitung**

Bei der Umsetzung kommt der Koordination der Akteure, vornehmlich der Vernetzung von Grundeigentümern, Entwicklern und Planern eine große Rolle zu. Das Aufrechterhalten der zuvor etablierten Kommunikationsebene mit den Bewohnern des Gebiets ist, vor allem in Hinblick auf kontroverse Planungsvorhaben, eine weitere zentrale Maßnahme der anhaltenden Qualitätssicherung, welche die Akzeptanz für die durch die Stadtteilentwicklung erzeugten Veränderungen in deren Lebensumgebung erhält.

Ein laufendes Monitoring durch die zuständigen Stellen der Stadtplanung dient neben der Einhaltung der erarbeiteten Vorgaben auch dazu flexibel auf Änderungen zu reagieren und kleinere Anpassungen an der Umsetzungsstrategie vorzunehmen. Für den Fall, dass die Realisierung zentraler Teile der Entwicklungsstrategie zu einem deutlich späteren Zeitpunkt und unter drastisch anderen Rahmenbedingungen passiert, ist eine umfassendere Evaluierung des Strategieplans und der Rahmenpläne möglich.



Quellenverzeichnis

8.1 Endnoten

- 1 vgl. [1] MA18, 2014
- 2 vgl. [2] MA18, 2016, S.15
- 3 vgl. [3] MA21, 2014, S.10ff
- 4 vgl. ebenda, S.72ff
- 5 vgl. [4] BMUB, 2016, S.9
- 6 ebenda, S.6ff
- 7 ebenda, S.16ff
- 8 ebenda, S.34ff
- 9 vgl. [5] Stadt Leipzig, 2009
- 10 ebenda, S.16ff
- 11 ebenda, S.78ff
- 12 ebenda, S.82ff
- 13 vgl. [6] Stadt Bielefeld, 2008
- 14 ebenda, S.4ff
- 15 ebenda, S.18ff
- 16 vgl. [7] steg NRW, 2008
- 17 vgl. [8] MA21, 2016, S.5ff
- 18 ebenda, S.19
- 19 vgl. [9] Stadt Wien, 2018
- 20 ebenda
- 21 vgl. [10] MA21 B, 2013
- 22 vgl. [11] MA21, 2015, S.10ff
- 23 ebenda, S.58
- 24 ebenda, S.101
- 25 vgl. [12] MA21, 2017, S.10
- 26 ebenda
- 27 vgl. [13] MA18, 2014, S.20ff
- 28 vgl. [12] MA21, 2017, S.5ff
- 29 vgl. [1] MA18, 2014, S.63f
- 30 ebenda, S.77
- 31 ebenda, 2014, S.67
- 32 ebenda, S.118ff
- 33 vgl. [14] Siebel, 2007, S.80f
- 34 vgl. [15] Herold, 2006, S.7
- 35 vgl. [16] Hamtil, 2008, S.7
- 36 vgl. [15] Herold, 2006, S.7
- 37 vgl. [17] Herold, 1992, S.30ff
- 38 vgl. [16] Hamtil, 2008, S.7
- 39 vgl. [18] Lambrecht, 2010, S.8
- 40 vgl. [15] Herold, 2006, S.7f
- 41 ebenda, S.8
- 42 ebenda
- 43 ebenda
- 44 vgl. [17] Herold, 1992, S.36
- 45 vgl. [19] Verein Bezirksmuseum Brigittenau, 1999 S.45
- 46 vgl. [20] Synthesis Forschung Gesellschaft m.b.H, 2009, S.10
- 47 vgl. [21] Stadt Wien, 2018
- 48 vgl. [22] MA23, 2014, S.34
- 49 ebenda, S.64
- 50 ebenda, S.118
- 51 ebenda, S.11ff
- 52 ebenda, S.64
- 53 ebenda
- 54 vgl. [23] MA17, 2014, S.192f
- 55 ebenda, S.159
- 56 vgl. [24] MA22, 2015
- 57 vgl. [25] MA21, 2014, S.29

8.2 Literatur

- [1] Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien. 2014, Wien
- [2] Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: Perspektive Erdberger Mais - Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung. 2016, Wien
- [3] Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: Evaluierung der kooperativen Verfahren. 2014, Wien
- [4] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) - Referat Öffentlichkeitsarbeit: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung - Eine Arbeitshilfe für Kommunen. 2016, Berlin
- [5] Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister, Dezernat Stadtentwicklung und Bau: Leipzig 2020 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo). 2009, Leipzig
- [6] Stadt Bielefeld, Der Oberbürgermeister, Dezernat 4 Bauen / Planen Bauamt / Abteilung Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld. 2008, Bielefeld
- [7] Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft NRW (steg): Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand Bielefeld - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. 2010, Dortmund/Bielefeld
- [8] Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: 20., Evaluierung Leitbild Nordwestbahnhof. 2016, Wien
- [9] Stadt Wien: Kooperatives Planungsverfahren - Stadtquartier Muthgasse. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/muthgasse/planungsverfahren.html>
- [10] Magistratsabteilung 21 B - Stadtteilplanung und Flächennutzung Süd-Nordost: Städtebaulicher Rahmenplan Muthgasse. 2013, Wien
- [11] Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: Freie Mitte, Vielseitiger Rand - Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof. 2015, Wien
- [12] Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: 09., Julius-Tandler-Platz / Althangrund - Lokales städtebauliches Leitbild. 2017, Wien
- [13] Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: Entwicklung Althangrund, Planungsprozess und Grobes Leitbild. 2014, Wien
- [14] Siebel, Walter: Vom Wandel des öffentlichen Raums, In: Shopping Malls - Interdisziplinäre Betrachtung eines neuen Raumtyps. 2007, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden
- [15] Herold, Roland Peter: Wien - Brigittenau. 2006, Sutton Verlag GmbH, Erfurt
- [16] Hamtil, Kurt: Brigittenau - Wiens 20. Bezirk in alten Fotografien. 2008, Verlag Carl Ueberreuter, Wien
- [17] Herold, Roland Peter: Brigittenau - Von der Au zum Wohnbezirk. 1992, Verlag Mohl, Korneuburg
- [18] Lambrecht, Volker: Innerstädtische Verdichtung des Baulandes in der Brigittenau. 2010, Diplomarbeit, Technische Universität Wien
- [19] Verein Bezirksmuseum Brigittenau: Brigittenau gestern – heute – morgen. 1999, Hgb, Wien
- [20] Synthesis Forschung Gesellschaft m.b.H.: Die 250 Zählbezirke Wiens - Ein quantitatives Wohnversorgungsprofil. 2009, Wien
- [21] Stadt Wien: Öffentlich zugängliche Grünflächen - Analyse. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html>
- [22] Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik: Wien Wächst - Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken. 2014, Wien
- [23] Magistratsabteilung 17 - Integration und Diversität: 3. Wiener Integrations- & Diversitätsmonitor. 2014, Wien
- [24] Magistratsabteilung 22 - Umweltschutzabteilung: Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. 2015, Wien
- [25] Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: Fachkonzept Hochhäuser - STEP 2025. 2014, Wien

8.3 Abbildungen

- Alle Abbildungen und Bilder ohne besondere Kennzeichnung wurden von den Autoren selbst erstellt.
- Erstellung der Schwarzpläne Bestand auf Basis von: Christopher Nonne („Creative-Commons“ - Lizenz 2.0 - open street map). Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.schwarzplan.eu/>
- Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- Erstellung des 3D Modells Brigittenau Bestand auf Basis von: Geodatenviewer der Stadtvermessung - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/ma41/datenviewer/public/>
- S.6 AUVA - Kontraste
- S.14 Perspektive Friedrich Engels Platz
- S.21 o Intensität der Bürgerbeteiligung, auf Basis von: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit - Referat Öffentlichkeitsarbeit: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung - Eine Arbeitshilfe für Kommunen. 2016, Berlin, S.17
- S.21 u Projektablauf ISEK, auf Basis von: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit - Referat Öffentlichkeitsarbeit: Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung - Eine Arbeitshilfe für Kommunen. 2016, Berlin, S.14
- S.22 Prozessstruktur Leipzig 2020: Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister, Dezernat Stadtentwicklung und Bau: Leipzig 2020 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo). 2009, Leipzig, S.69
- S.23 Schwerpunkträume Leipzig 2020: Stadt Leipzig, Der Oberbürgermeister, Dezernat Stadtentwicklung und Bau: Leipzig 2020 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (SEKo). 2009, Leipzig, S.80f
- S.24 ISEK Bielefeld - Verdachtsgebiete: Stadt Bielefeld, Der Oberbürgermeister, Dezernat 4 Bauen / Planen Bauamt / Abteilung Gesamträumliche Planung und Stadtentwicklung: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbau Bielefeld. 2008 Bielefeld, S.13
- S.25 o INSEK Nördlicher Innenstadtrand: Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft NRW: Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand Bielefeld - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. 2010, Dortmund/Bielefeld, S.91
- S.25 u INSEK Schlüsselprojekt: Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft NRW: Stadtumbau Nördlicher Innenstadtrand Bielefeld - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. 2010, Dortmund/Bielefeld, S.92
- S.26 Satellitenbild Brigittenau Nord, auf Basis von: Google Earth - © Google Inc. Zugriff: 05.05.2017
- S.39 Leitbild Nordwestbahnhof 2016: Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://images.derstandard.at/2016/05/13/nwbhflleitbild.jpg>
- S.40 Planungsgebiet Muthgasse: Stadt Wien: Kooperatives Planungsverfahren - Stadtquartier Muthgasse. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/muthgasse/planungsverfahren.html>
- S.41 Handbuch Nordbahnhof: Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: Freie Mitte, Vielseitiger Rand - Handbuch zum städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof. 2015, Wien, S.40f
- S.42 Projektgebiet „Althan Quartier“: Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung: 09., Julius-Tandler-Platz / Althangrund - Lokales städtebauliches Leitbild. 2017, Wien, S.8
- S.44 STEP 2025 - Siedlungsentwicklung: Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung: STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien. 2014, Wien, S.67
- S.48 Stromstraße im Bereich Nordwestbahntrasse/Hartlgasse
- S.56 o Franziszeischer Kataster 1829, auf Basis von: Österreichisches Staatsarchiv. Zugriff: 05.05.2017, <http://mapire.eu/de/>
- Wien Kulturgut - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>
- S.56 m Regulierungsplan - 1870, auf Basis von: Lambrecht, Volker: Innerstädtische Verdichtung des Baulandes in der Brigittenau. 2010, Diplomarbeit, Technische Universität Wien, S.8
- S.56 u Generalstadtplan - 1912, auf Basis von: Wien Kulturgut - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>
- S.57 o Stadtplan - 1956, auf Basis von: Wien Kulturgut - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>
- S.57 m Stadtplan - 2017, auf Basis von: Wien Kulturgut - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>
- S.57 u Baualter 2017, auf Basis von: Wien Kulturgut - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>
- S.58 o Bahnhof Wexstraße 1906: Wiener Linien GmbH & Co KG. Zugriff: 10.03.2018, online: <http://www.bildstrecke.at/Archiv-1910/Images/detail/12848>
- S.58 ul Brigittakapelle 1904: Österreichische Nationalbibliothek. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.bildarchivaustria.at/Preview/1959902.jpg>
- S.58 ur Friedrich-Engels-Hof 1935: Österreichische Nationalbibliothek. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.bildarchivaustria.at/Preview/1896047.jpg>
- S.59 o Döblinger Steg 1964: Österreichische Nationalbibliothek. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.bildarchivaustria.at/Preview/10604884.jpg>
- S.59 ur Historisches Luftbild: Offenlegung bz Wiener Bezirkszeitung. Zugriff: 10.03.2018, online: https://media05.regionaut.meinbezirk.at/2014/01/24/5723175_web.jpg?1390574849
- S.60 Schwarzplan & Blockstruktur, auf Basis von: Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>

- S.61 o Grundstücksparzellierung, auf Basis von:
Flächenwidmungs- und Bebauungsplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>
- S.62 Einwohnerdichte Wien 2016, auf Basis von:
Stadt Wien: Stadtforschung - Bevölkerung. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html>
- S.63 o Bevölkerungsdichte Bezirke, auf Basis von:
Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik: Wien Wächst - Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken. 2014, Wien, S.26ff
- S.63 u Gebäudehöhen/Bebauungsgrad, auf Basis von:
Geodatenviewer der Stadtvermessung - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 10.03.2018, online: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>
- S.64 Bevölkerungsprognose 2011-2034, auf Basis von:
Magistratsabteilung 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik: Wien Wächst - Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken. 2014, Wien, S.26ff
- S.65 o Durchschnittsalter 2013, auf Basis von:
Stadt Wien: Stadtforschung - Bevölkerung. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html>
- S.66 l Personen mit ausländischer Staatsbürgerschaft 2016, auf Basis von:
Stadt Wien: Stadtforschung - Bevölkerung. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html>
- S.66 r Ø Anteil der Einwohner mit ausschließlich primärem Bildungsabschluss 2011, auf Basis von:
Stadt Wien: Stadtforschung - Bevölkerung. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/bevoelkerung-bildung-2011.pdf>
- S.67 Potenzieller Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum 2013, auf Basis von:
Magistratsabteilung 17 - Integration und Diversität: 3. Wiener Integrations- & Diversitätsmonitor. 2014, Wien, S.193
- S.68 Kreuzung Adalbert Stifter Straße/Lorenz Müller Gasse
- S.70 Haupttrouten MIV & Bahn, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.71 o Straßenlärm, auf Basis von:
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Zugriff: 05.05.2017, online: <http://www.laerminfo.at/laermkarten/strassenverkehr.html>
- S.71 u Schienenlärm, auf Basis von:
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Zugriff: 05.05.2017, online: <http://www.laerminfo.at/laermkarten/schienenverkehr.html>
- S.72 Öffentliches Verkehrsnetz, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.73 ro Bus, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.73 rm Straßenbahn, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.73 ru U-Bahn/S-Bahn, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.74 u Radwege, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.75 u Fußwege, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.76 u Oberflächenparkplätze, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.77 Handelskai Höhe Robert Blum Gasse - Blick Richtung Süden
- S.86 Höchststädtplatz Blick nach Südosten
- S.88 o Thermalbild Wien, auf Basis von:
Magistratsabteilung 22 - Umweltschutzabteilung: Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. 2015, Wien, S.8
- S.89 Vergleich Straßenbäume, auf Basis von:
Wien Umweltgut: Baumkataster - Magistrat der Stadt Wien. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>
- S.92 Grünraum Brigittenauer Lände - Haus Panorama
- S.97 m Bildung und Gesundheit, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.99 Höchststädtplatz - Blick auf Millennium Tower und Rivergate
- S.102 Nodwestbahntrasse Höhe Lorenz Müller Gasse
- S.120 Höchststädtplatz - Blick auf die Marchfeldstraße
- S.127 o Dichte und Stadtstruktur, auf Basis von:
Geodatenviewer der Stadtvermessung - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>
- S.128 o Lückenschluss Radwegnetz, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.128m Ausbau ÖPNV, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.128 u MIV, auf Basis von:
Stadtplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>
- S.170 Nachbarschaftsgarten mit Aussicht
- S.183 Parzellenstruktur Zentralraum Adaptierung, auf Basis von:
Flächenwidmungs- und Bebauungsplan - Magistrat der Stadt Wien - Vienna GIS. Zugriff: 05.05.2017, online: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>
- S.192 Hochhaus Höchststädtplatz