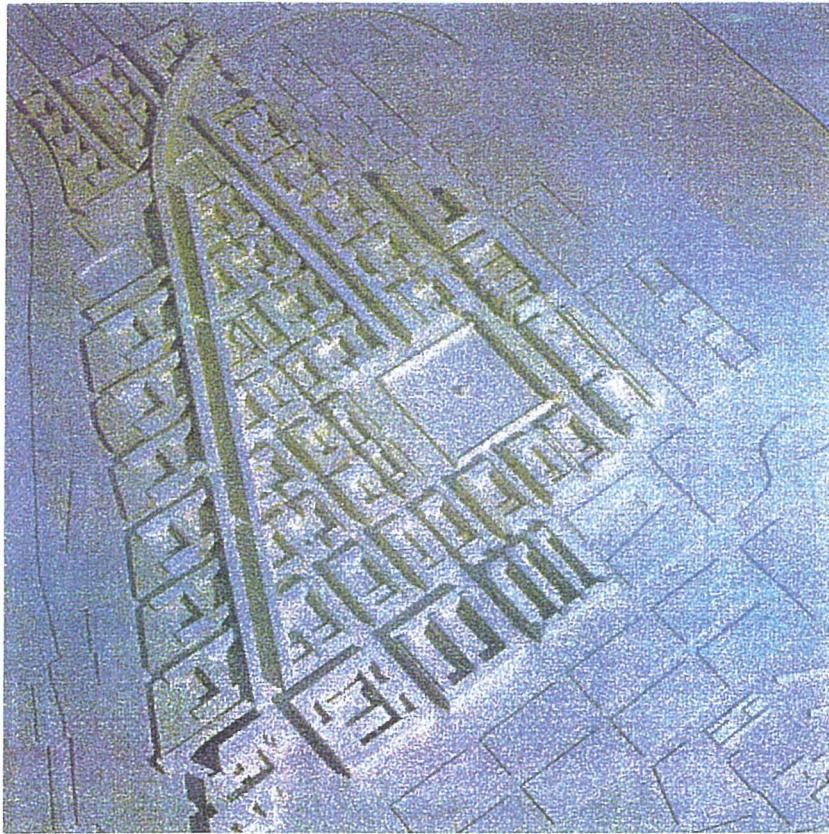


ANHANG

STÄDTEBAULICHES LEITBILD
NORDBAHNHOF
1994

KURZFASSUNG 2002



STÄDTEBAULICHES LEITBILD NORDBAHNHOF

Zusammenfassender Auszug:

Solche Zielvorstellungen und Annahmen des Leitbildes, die durch bereits eingetretene Entwicklungen überholt sind, sind hier nicht aufgenommen worden.

In den Jahren 1991-93 wurde von einem interdisziplinären Projektteam unter Leitung der MA 21A ein städtebauliches Leitbild für das Nordbahnhofgelände erarbeitet, welches 1994 vom Gemeinderat als Grundlage einer etappenweisen Entwicklung beschlossen wurde. Die Stadtentwicklungszone Nordbahnhof umfaßt das Gelände des (ehem.) Frachtenbahnhofs und an der Vorgartenstraße anschließende Areale der Wiener Linien und der Stadt Wien. Das Gebiet wird in groben Zügen begrenzt von der Lassallestraße im Südosten, der Trasse der Schnellbahn im Südwesten, der Innstraße im Nordwesten und der Engerthstraße im Nordosten.

NUTZUNGEN

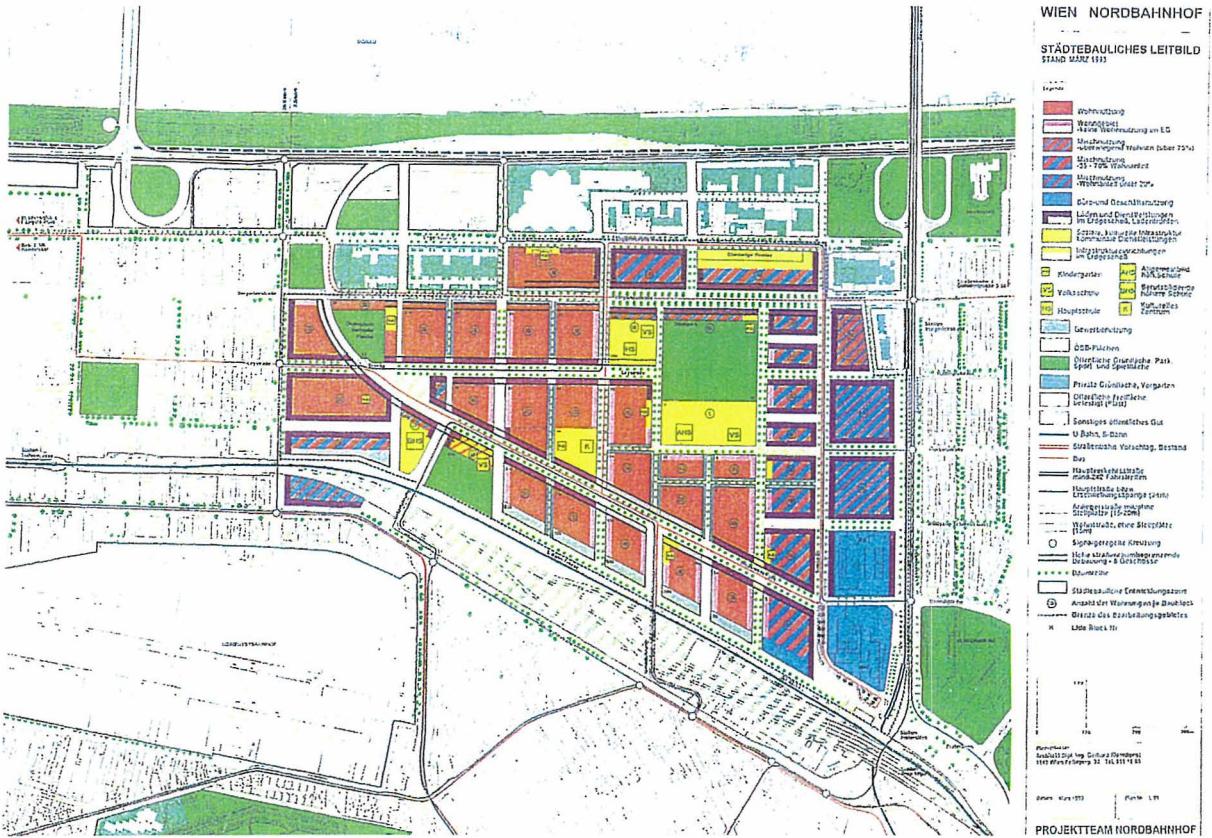
Die angestrebte Nutzungsdichte soll 9 000 Wohnungen für ca. 18-20 000 Einwohner sowie ca. 17 000 Arbeitsplätze möglich machen.

Schwerpunkte der Verdichtung werden in der Nähe der U-und S-Bahnstationen sein. Schon jetzt gibt es starke Arbeitsplatz-Konzentrationen an der Lassallestraße. Bei den Planungsvorhaben in unmittelbar anschließende Bereichen muß noch versucht werden, einen hohen Wohnungsanteil einzubringen .

Bereiche entlang der Bahntrasse sollen gewerblichen Nutzungen vorbehalten sein.

Der Anteil der Wohngeschoßflächen im gesamten Gebiet soll 63% betragen. An der Lassallestraße wurden Baublöcke fast ohne Wohnnutzung errichtet. Daher muß es zwangsläufig auch Bereiche mit stark überwiegender bzw. ausschließlicher Wohnnutzung geben - mit Wohnungen auch im Erdgeschoß. Diese Nutzungsstruktur wird für den Bereich prägend sein, und wird auch die Charakteristik der Erschließung bestimmen.

Der Bebauungsplan wird eine große Flexibilität der Nutzung erlauben müssen, es könnte sich beispielsweise das Verhältnis von Wohn- zu Büronutzung im Laufe der Entwicklung ebenso ändern wie der Anteil der Infrastruktureinrichtungen.



SOZIALE INFRASTRUKTUR

Zur Eingliederung in die Stadtstruktur wird eine vollständige Ausstattung mit sozialer Infrastruktur im Einklang mit dem Stand der tatsächlichen Entwicklung geschaffen, unter Berücksichtigung bestehender Defizite im Umfeld.

Eine quantitative Schätzung der erforderlichen Einrichtungen geht aus von der erwünschten Einwohnerzahl und Richtwerten der Stadtstrukturplanung. Eine beträchtliche Unsicherheit besteht in bezug auf Kindergärten und Volksschulen wegen der Abhängigkeit von der Altersstruktur der Bewohner und der Dauer der Besiedlungsphase. Bei etappenweiser Realisierung der Überbauung des Gesamtareals über einen Zeitraum von 20 Jahren wird der Bedarf geringer sein, vor allem der später nicht ausgelastete Spitzenbedarf.

Im Hinblick auf rationelle Ausnutzung des Baulandes sollten die Infrastruktureinrichtungen in die Bebauungsstruktur integriert werden.

In der ersten Baustufe entsteht ein Schulzentrum an der südwestlichen Seite des großen Stadtparks.

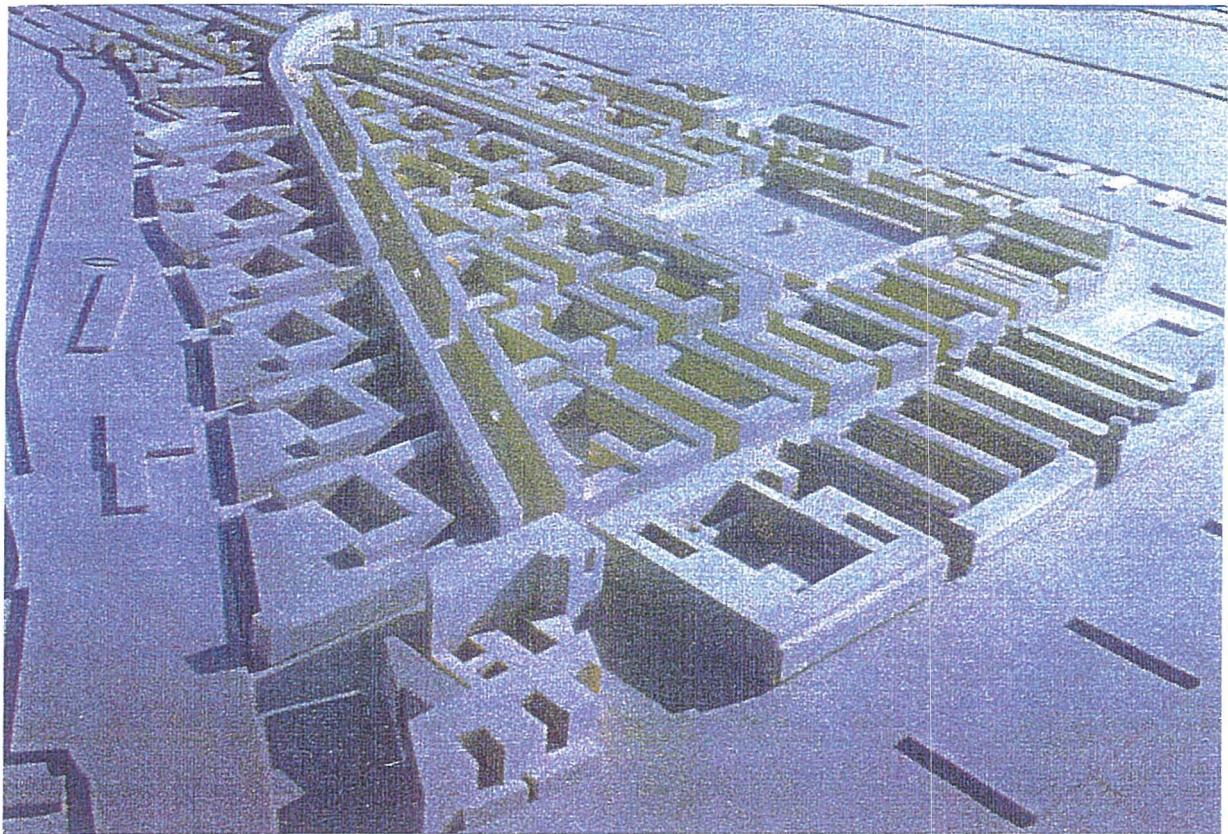
HANDEL UND DIENSTLEISTUNGEN

Der Entwicklung im übrigen dicht bebauten Stadtgebiet entsprechend wird es einige Konzentrationen von Läden und Dienstleistungsbetrieben geben, aber die Herausbildung einer Geschäftsstraße größerer Länge mit geschlossenen Ladenfronten ist nicht zu erwarten.

In den ersten Baustufen bieten sich dafür Erdgeschoßflächen in der Vorgartenstraße und der Engerthstraße, der Walcherstraße und den einmündenden Querstraßen an, insbesondere bei den Stationsbereichen Praterstern und Vorgartenstraße.

Um diese Infrastruktur zu tragen, wird schon in der 1. Baustufe eine möglichst hohe Einwohnerzahl angestrebt werden müssen.

An der Innstraße könnte sich ein Subzentrum entwickeln.



STÄDTEBAULICHE GESTALTUNG

Grundelemente sind einerseits die 3 Grünräume „Stadtpark“ (Leopoldspark), „Ökologisch wertvolle Fläche“ im Nordwesten, und die Sportfläche an der Bahntrasse, und anderseits die klar definierten, großzügigen städtischen Räume der verlängerten Vorgartenstraße, Leystraße und Walcherstraße, vor allem aber die das gesamte Areal durchziehende Riesenradstraße, die das Bauland strukturieren. Dem nordwestlichen Gleisbogen folgend, stellt die Verlängerung der Riesenradstraße auch eine Verbindung zum Donauufer her.

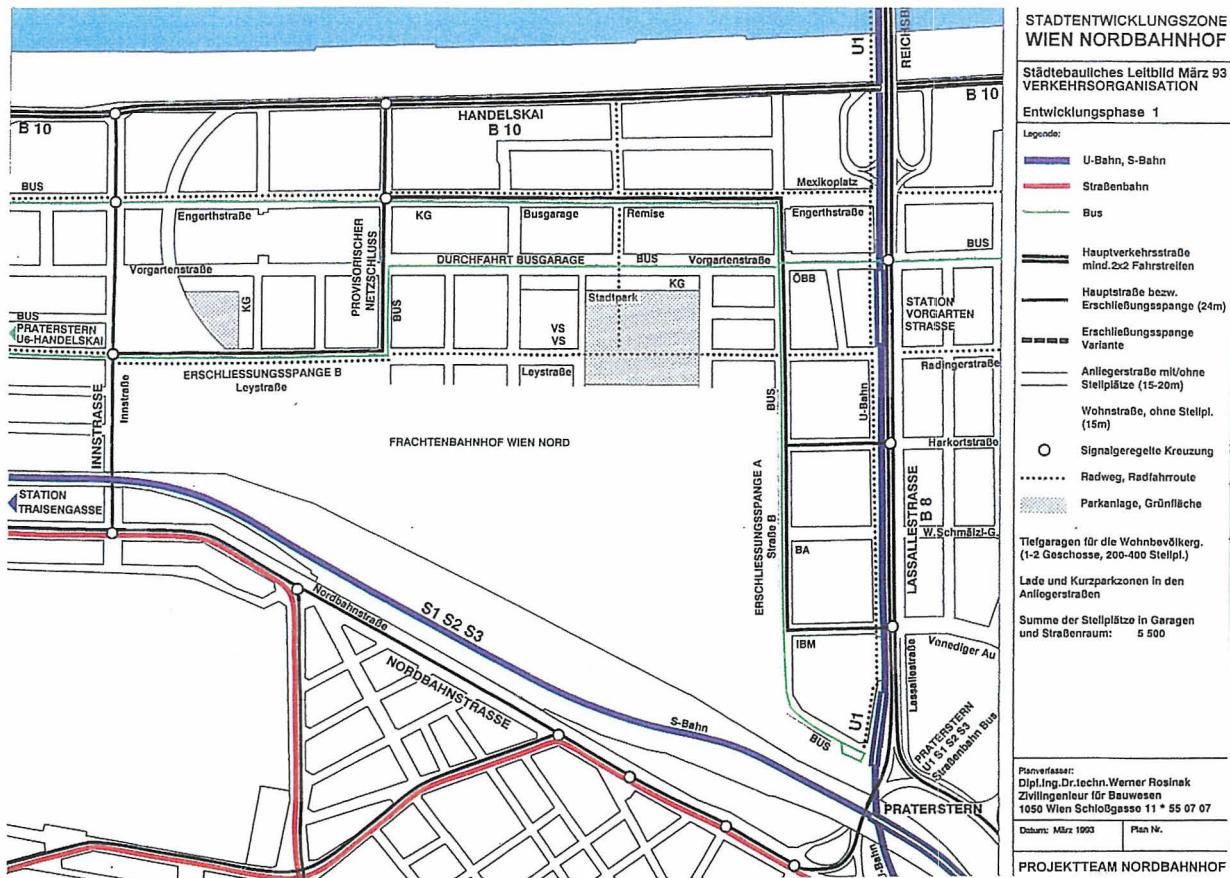
Die Gebäudehöhen orientieren sich am städtebaulichen Maßstab der umgebenden Stadtstruktur, mit einer Differenzierung im Sinne des städtebaulichen Leitbildes.

Die großzügigen Blockzuschnitte ermöglichen die Orientierung der Bebauung auf attraktive private Innenhöfe im Sinne eines in diesem Stadtraum kleinklimatisch günstigen Konzeptes von geschlossenen Hofbebauungen, sie ermöglichen aber auch eine Vielfalt anderer Bebauungsstrukturen.

Das Gestaltungskonzept für das Leitbild Nordbahnhof 1994 wurde nach einem international besetzten städtebaulichen Wettbewerb aus den beiden Entwürfen von Heinz Tesar und Boris Podrecca gemeinsam entwickelt.

KULTURELLE ASPEKTE

- Erhaltung der Remise als kulturelles Zentrum samt den erforderlichen Freiflächen
- Berücksichtigung eines Kirchenbauplatzes
- Konzept zur Kultur des öffentlichen Raumes



VERKEHRSKONZEPT

- Minimierung des Autoverkehrs, sowohl innerhalb des Planungsgebietes als auch im Austausch mit anderen Stadtteilen - der Modal Split der City soll erreicht werden.
- Nutzung des Standortvorteils im Öffentlichen Verkehr
- Fortführung des Straßennetzes aus den angrenzenden Stadtgebieten zur optimalen Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen, Überwindung umliegender Barrieren, insbesondere der Bahntrasse durch 2 Querungen
- Schleifenerschließung für den Kfz-Verkehr bietet hohe Flexibilität nach Baustufen und unterbindet Schleichwege und Durchzugsverkehr durch das Nordbahnhofgebiet
- Funktionelle Differenzierung des Straßennetzes
 - Erschließungsstraßen, durchgrün, 24-33m
 - Anliegerstraßen, 20m und
 - autofreie Wohnstraßen, 15-20m breit

Öffentlicher Verkehr

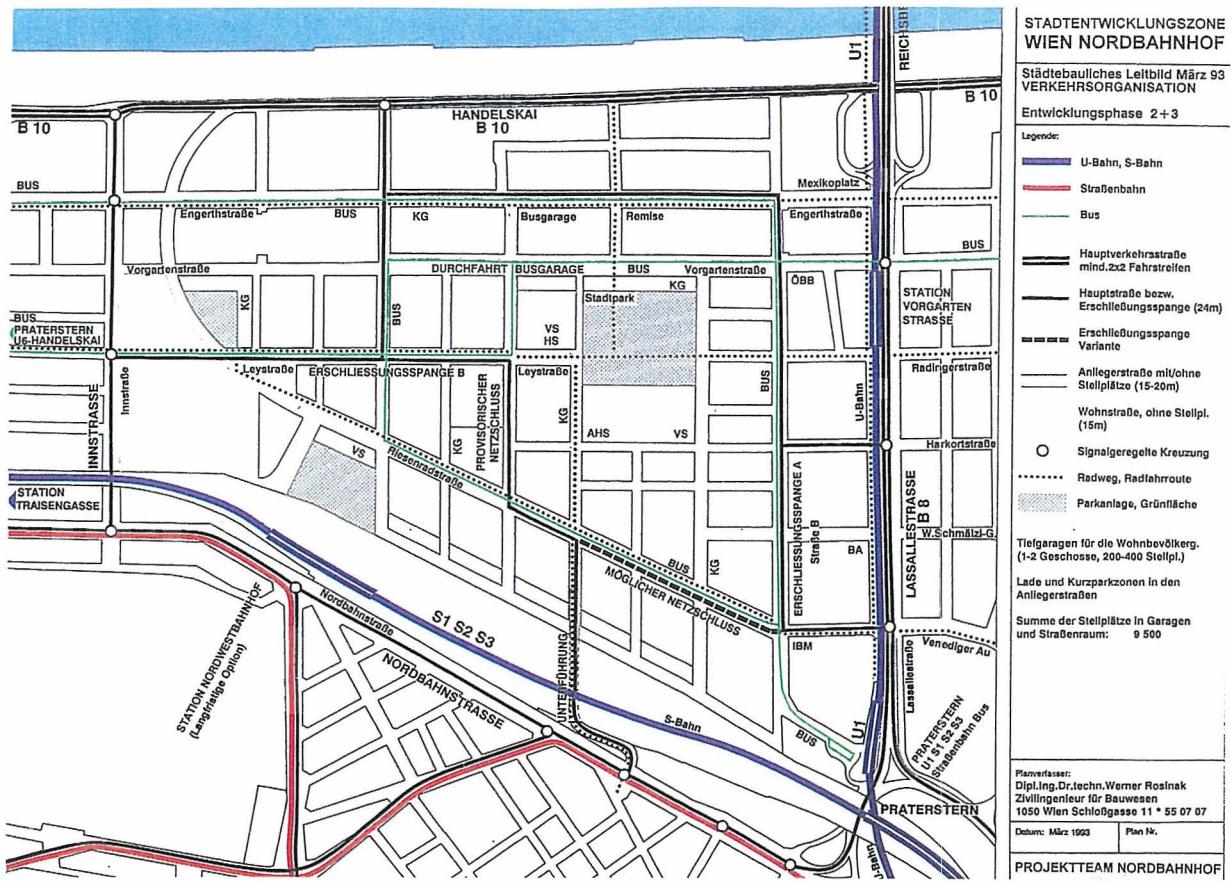
Das Nordbahnhofgelände liegt im Nahbereich leistungsfähiger, hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel. Bei der Station Praterstern sind die wichtigsten S-Bahnlinien Wiens mit der U-Bahnlinie 1 verknüpft, ab 2008 auch mit der U-Bahnlinie 2.

Eine hochwertige ÖV-Erschließung des gesamten Geländes ist zusätzlich notwendig:

- Neue Straßenbahn vom F.Engels-Platz bis zum Messebereich bzw. zum Stadion.
- Busverbindung zum Praterstern zur Ergänzung bestehender Buslinien.

Kfz-Verkehr

Der zusätzliche tägliche Verkehr von ca. 24 000 Kfz, auf die 3 Erschließungsspangen verteilt, entspricht dem einer durchschnittlich belasteten Sammelstraße.



Nichtmotorisierte Verkehr

Neben einer flächendeckenden Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs im Straßenraum sollen auch attraktive Wegverbindungen für FußgeherInnen und RadfahrerInnen ausgewiesen werden.

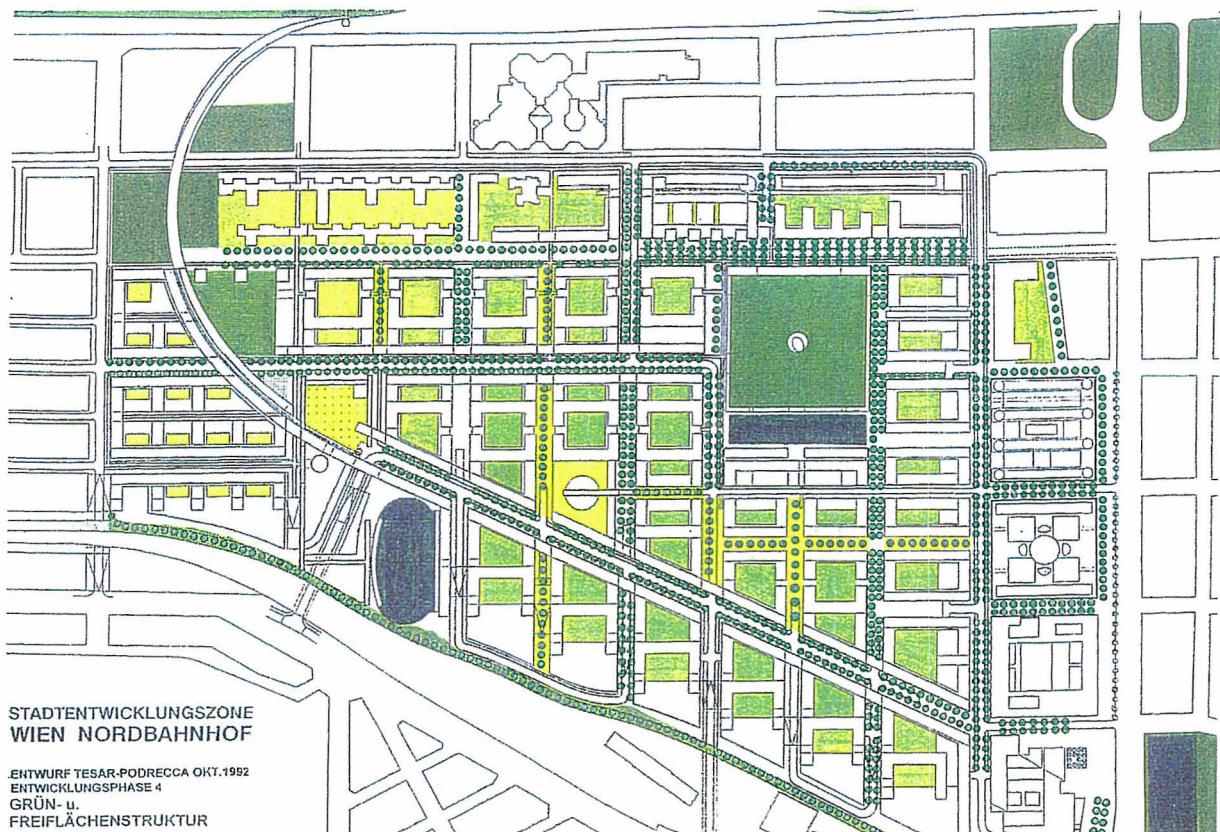
Es ist davon auszugehen, daß das Gebiet insgesamt eine "Tempo 30-Zone" ist, außerhalb der Schleifenerschließung wird "Tempo 10", bzw. Schrittgeschwindigkeit gelten.

Getrennte Radverkehrsanlagen werden daher nur in Erschließungs-, bzw. in Anliegerstraßen angeordnet.

Ruhender Verkehr:

Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet und der guten Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erscheinen restriktive Vorgaben zur Minimierung des Stellplatzangebots vertretbar. Vorrang hat der Stellplatzbedarf der Wohnbevölkerung.

- In Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen sollten keine Stellplätze im Straßenraum angeordnet werden.
- In Erschließungs- und Anliegerstraßen werden ca. 2 000 Stellplätze für den Wirtschafts- und Besucherverkehr angeboten.
- Rund 10 000 Stellplätze müssen in Garagen außerhalb des öffentlichen Gutes untergebracht werden.



GRÜN- UND FREIFLÄCHEN:

Öffentliche Grünflächen:

1. Der Stadtpark „Leopoldspark“

Eines der bestimmenden Elemente der städtebaulichen Konzeption für das Nordbahnhofgelände ist die Schaffung einer zentral gelegenen, mit 3 ha großzügig bemessenen öffentlichen Grünfläche, die von ökologischem Wert und vielfältig nutzbar ist.

2. Das "Biotop"

Im NW des Geländes ist im Lauf der Zeit durch natürlichen Bewuchs eine biologisch wertvolle Fläche entstanden, die in die öffentlichen Grünräume einbezogen werden soll.

3. Sportplatz

An der Bahntrasse soll ein Sportplatz, vorwiegend für den Schulsport, freigehalten werden.

4. Straßenräume

Die breiten Erschließungs- und Anrainerstraßen werden mit Baumreihen ausgestattet. In den reinen Wohnstraßen ohne Autoverkehr sollen Vorgärten eine Übergangszone zum Wohnen im Erdgeschoß schaffen, die dabei nicht unbedingt die übliche Tiefe von 5 m haben müßten, schon 2 - 3 m Tiefe und eine entsprechend gestaltete Abgrenzung oder Einfriedung können die notwendige Distanz zum öffentlichen Bewegungsraum herstellen.

Private Grünflächen:

5. Gartenhöfe

In den Wohngebieten sollen die Freiflächen im Inneren der Baublöcke als Gartenhöfe gestaltet werden. Dazu sollten sie von unterirdischen Einbauten (Tiefgaragen) frei sein. Wo Wohnungen im Erdgeschoß liegen, sollen auch auf der Hofseite Hausgärten oder Gartenterrassen an die Wohnungen -als Übergangszone- anschließen.

6. Dachgärten

Die Dächer der Wohntrakte sollen als Dachgärten mit intensiver Begrünung gestaltet werden, und den Hausbewohnern auch als individuelle Freiflächen zur Verfügung stehen.



Auch die Dächer niedriger Hofeinbauten in gemischt genutzten Gebieten (Geschäftsvierteln) sollen eine Erdüberschüttung und intensive Begrünung erhalten.

ÖKOLOGISCHE ASPEKTE

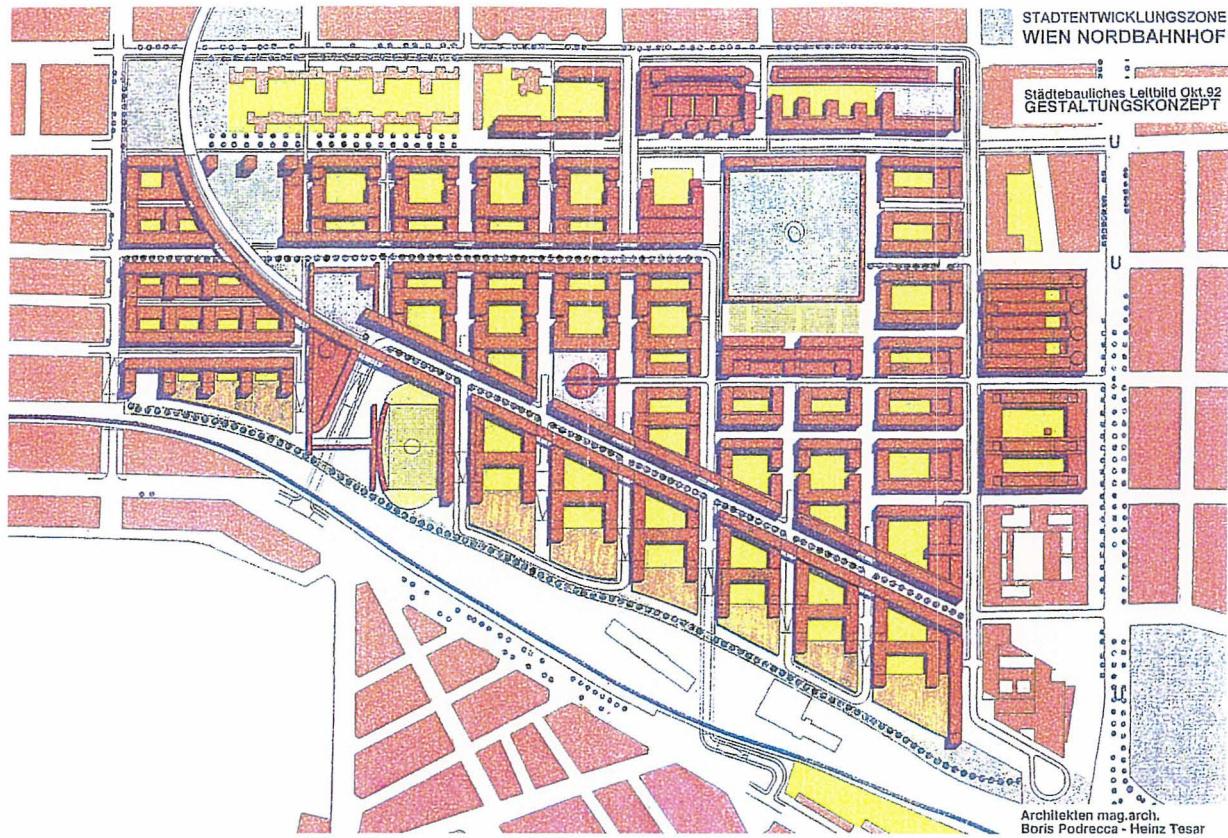
- Minimierung der versiegelten Fläche
- Begrünung der Dachflächen
- Erhaltung ökologisch wertvoller Bestände (Erfassung, Kartierung von Flächen und Einzelbäumen, um sie bei Planungen berücksichtigen zu können, bis hin zu Großbaumverpflanzungen)
- Ökologisch, nicht nur optisch wirksame Grünraumkonzeption
- Standortgerechte Bepflanzungskonzepte auch für den privaten Bereich
- Sonnenenergienutzung auf den Dächern der Bürohäuser
- Passive Nutzung der Sonnenenergie, wo immer es möglich ist.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUREINRICHTUNGEN

Ver- und Entsorgung müssen infolge der phasenweisen Realisierung an mehreren Punkten an die bestehenden Netze rund um das Gebiet angebunden werden (Querschnitts-optimierung) um unausgelastete Vorleistungen zu minimieren.

Bei der Bebauung des Nordbahnhofgeländes sollen berücksichtigt werden:

- Nutzwasserleitungssystem
- Möglichst große Niederschlagswasserrückhaltung durch Minimierung der versiegelten Flächen und Intensivbegrünung von Dachflächen
- Mülltrennung und Kompostierungssystem



SOZIALE UND SOZIOLOGISCHE ASPEKTE

Eine möglichst ausgewogene Bevölkerungsstruktur (Haushaltsgrößen, Altersaufbau etc) soll erreicht werden durch entsprechende Steuerung der Wohnungsstruktur (Größe, Ausstattung, Rechtsform, Kosten, Bauträger etc).

ZUSAMMENFASSENDE FLÄCHENBILANZ

Bruttobaulandfläche	74,5 ha
Nettobaulandfläche	50,9 ha
Verkehrsflächenanteil	30,0 %
Ges. Bruttogeschoßfläche (BGF).....	157,0 ha
BGF für Wohnen	62,5 % 98,0 ha
BGF Büronutzung	24,0 % 38,0 ha
BGF Läden, Kleingewerbe	6,5 % 10,0 ha
BGF Infrastruktur	5,0 % 8,0 ha
BGF Gewerbe	2,0 % 3,0 ha
Öff. Grünflächen:	5,0 ha

Projektteam Nordbahnhof Leiter: K. Vatter ; H.Tesar, B. Podrecca (Städtebau, Gestaltungsentwurf),
G. Kleindienst (Stadtstruktur), W. Rosinak (Verkehr), R. Korab (Ökologie), G. Pirhofer, A. Müller (Text Leitbild)
A.Dorner (MA 18), P.Klopf, B.Mackerle (MA 21A), J.Matousek (MA 19) MA 21A / Nov. 1993