

Mobilität am Nordwestbahnhof

Generelles Mobilitätskonzept

IMPRESSUM

Eigentümerin und Herausgeberin:

Magistratsabteilung 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost und
ÖBB Immobilienmanagement GmbH

Projektkoordination:

Ljuba Goger und Alexandra Madreiter, Magistratsabteilung 21 B
Michael Skoric und Charis Kowald, con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Inhalte, Texte und Redaktion:

Charis Kowald, con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Michael Skoric, con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Alle Darstellungen und Berechnungen wurden von con.sens verkehrsplanung zt gmbh erstellt
und durchgeführt. Etwaige herangezogene Grundlagen wurden entsprechend gekennzeichnet.

Design und Layout:

Charis Kowald, con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Druck:

speedprint.wien,
Theobaldgasse 15, 1060 Wien

Copyright

Magistratsabteilung 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost
con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Alle Rechte vorbehalten

Wien, November 2024

Inhalt

1 Einleitung	7
2 Grundlagen	9
3 Großräumige Erschließung	11
3.1 Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr	13
3.2 Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr	15
3.3 Erreichbarkeit im Radverkehr	17
3.4 Erreichbarkeit im Fußverkehr	19
4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof	21
4.1 Schrittweise Entwicklung	23
4.2 Entwicklungsziele Mobilität – Übergeordnete Zielsetzungen	25
4.3 Entwicklungsziele Mobilität – Spezifische Zielsetzungen	27
4.4 Neue Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr	29
4.5 Neue Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr	33
4.6 Neue Erreichbarkeit im Radverkehr	39
4.7 Neue Erreichbarkeit im Fußverkehr	43
4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier	45
4.8.1 Planungsprinzipien	45
4.8.2 Verlängerte Wallensteinstraße/Verlängerte Traisengasse	47
4.8.3 Esplanade	51
4.8.4 Parkbegleitweg	52
4.8.5 Spange	53
4.8.6 Verkehrsberuhigte Stichstraßen	54
4.8.7 Stichstraße mit klassischer Zonierung	55

4.9	Stellplatz- und Garagenkonzept	57
4.9.1	Fahrradparken	57
4.9.2	Pkw-Stellplatzbedarf	61
4.9.3	Optimiertes Pkw-Stellplatzangebot je Baufeld	63
4.9.4	Garagenkonzept	65
4.9.5	Zu- und Abfahrten zu den Sammelgaragen/Baufeldern	67
4.9.6	Stellplatzmanagement in den Sammelgaragen	67
4.10	(City-)Logistik	69
4.10.1	Anlieferung, Entsorgung, Dienstleistungen	69
4.10.2	Sonderfall Baufeld 5	73
4.11	Mobilitätsmanagement	75
4.11.1	Mobilitätsstationen	75
4.11.2	Grätzl-Hubs auf den Baufeldern	77
4.11.3	Zusatzangebote im öffentlichen Raum	79
4.11.4	Marketing & Partizipation	81
4.12	Transformation umliegender Straßen	83
4.12.1	Bestehende Nordwestbahnstraße Nord	84
4.12.2	Bestehende Nordwestbahnstraße Süd	86
4.12.3	Rebhanggasse	88
4.12.4	Taborstraße	93

5 Nächste Planungsschritte **95**

5.1	Kontextprojekte	97
5.2	Verkehrstechnische Detailuntersuchungen	99

1 Einleitung

Das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof in 1200 Wien ist ein großes innerstädtisches Entwicklungsgebiet, das sich auf einer Fläche von 44 Hektar erstreckt. Das Gebiet wurde bis vor kurzem als Güterbahnhof genutzt und bietet die Chance, die durch den ehemaligen Bahnhof voneinander getrennten Bezirkshälften des 20. Bezirks durch einen neuen Stadtteil miteinander zu verbinden. Der neue Stadtteil soll ein klimafreundliches und sozial durchmischtes Wohn- und Arbeitsviertel werden, das bis 2035 rund 6.500 Wohnungen für rund 16.000 Menschen und 4.700 Arbeitsplätze schaffen wird.

Strategische Planungen und Konzepte sind wichtig, um eine gute, langfristige und nachhaltige Entwicklung neuer Stadtteile zu gewährleisten. Sie helfen dabei, Ziele und Visionen zu definieren und die notwendigen Schritte zu planen, um diese Ziele zu erreichen.

Strategische Planungen und Konzepte können auch dazu beitragen, Risiken und Unsicherheiten zu minimieren, indem sie einen klaren Rahmen vorgeben. Aus diesem Grund hat die Stadt Wien (MA 21 B) für das Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof die Erstellung eines Mobilitätskonzepts beauftragt, welches die Rahmenbedingungen für die zukünftige Mobilität im neuen Stadtteil festlegen soll.

Das vorliegende Mobilitätskonzept beschäftigt sich neben den künftigen Entwicklungen und Zielen für den Nordwestbahnhof auch mit dem aktuellen Bestand und den Bestandsstraßen rund um das Areal, um einen sensiblen Umgang mit den Bedürfnissen der Bestandsstadt sicherzustellen. Darüber hinaus wird im Mobilitätskonzept beschrieben, wie sich das Areal zeitlich und baulich entwickeln wird, welche Entwicklungsziele dafür gesetzt werden und wie diese erreicht werden können.

Hinweis!

Das vorliegende Generelle Mobilitätskonzept beinhaltet **Empfehlungen** und **Vorschläge** dazu, wie die Mobilität am Nordwestbahnhof künftig gestaltet werden kann. Aufgrund des **mittel- bis langfristigen Realisierungshorizonts** und der sich im Laufe der Zeit **verändernden Rahmenbedingungen** kann sich jedoch im Zuge der schrittweisen Entwicklung des Quartiers ein Bedarf zur Abänderung bzw. Weiterentwicklung mancher Inhalte des Generellen Mobilitätskonzepts ergeben. Das vorliegende „Generelle Mobilitätskonzept“ stellt demnach einen **Rahmen für die Entwicklung der Mobilität am und um den Nordwestbahnhof** dar.

2 Grundlagen

Bereits vor der Erstellung des Mobilitätskonzepts Nordwestbahnhof wurden für das Stadtentwicklungsgebiet diverse Untersuchungen, Studien und Konzepte ausgearbeitet. Für die Überlegungen zur Mobilität waren dabei im Besonderen folgende Konzepte und Dokumente von Bedeutung.

2007 | Szenarien für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung | Verkehrsplanung Käfer GmbH

2008 | Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof | Stadt Wien

2008 | Leitbild Nordwestbahnhof – Neu. Abschlussbericht Bürger*innenbeteiligung | Stadt Wien

2012 | Verkehrsplanung umgebende Straßen | Verkehrsplanung Käfer GmbH

2016 | Rahmenbedingungen Verkehr | TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

2016 | Empfehlungen und Anmerkungen der Bürger*innen beim Informationsabend am 2. Mai 2016

2016 | Evaluierung Leitbild Nordwestbahnhof | Stadt Wien

2017 | Verkehrstechnische Untersuchung | TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

2019 | Machbarkeitsstudie Linie 12 | con.sens verkehrsplanung zt gmbh

2019 | Vertiefung Leitbild, Steckbriefe, Baufelder | ÖBB Immobilienmanagement GmbH

2021 | Einreichprojekt UVP – Architektonische Planung | ÖBB Immobilienmanagement GmbH

2021 | Einreichprojekt UVP – Fachbeitrag Verkehr TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH i.A. ÖBB Immo

2022 | Auslobung Wettbewerb Bildungscampus Nordwestbahnhof | Stadt Wien

2023 | Flächenwidmungs- und Bebauungsplan PD 8355 | Stadt Wien

2023 | Bauphasen Nordwestbahnhof | Ernst Niklaus Fausch Partner AG

2023 | Empfehlungen und Anmerkungen der Bürger*innen bei den Infotagen im Oktober 2023

2024 | Nutzungskonzept Sockelzone | RegioPlan Consulting

3 Großräumige Erschließung

Ein Mobilitätskonzept ist ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Zu Beginn steht eine umfassende Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und -systeme. Ziel ist es, die Anforderungen der Bewohner*innen und Besucher*innen des Gebiets sicherzustellen und eine Mobilität, die für alle zugänglich und sicher ist, zu gewährleisten.

Das nachfolgende Kapitel des Mobilitätskonzepts beschäftigt sich mit der bestehenden „großräumigen Erschließung“ des Stadtentwicklungsgebiets. Es behandelt die Mobilitätsformen Kfz, ÖV, Rad- und Fußverkehr im Bestand rund um das geplante Stadtentwicklungsgebiet.

Im Bestand besteht für den Kfz-Verkehr nur eine einzige Durchfahrt durch das Areal (Hellwagstraße).

Die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr ist rund um den Nordwestbahnhof stellenweise lückenhaft. Deshalb wird das Mobilitätskonzept nicht nur Einfluss auf die neu zu planenden Mobilitätsräume innerhalb des Quartiers nehmen, sondern auch Vorschläge zur Optimierung der angrenzenden Bestandsstraßen für die aktive Mobilität machen.

Das 44 Hektar große Areal stellt derzeit für den Fuß- und Radverkehr eine erhebliche Barriere in Ost-West-Relation dar, welche durch die Entwicklung des Gebiets abgebaut wird. Die Wege verkürzen sich dadurch erheblich und werden für das Zurücklegen per Fuß oder Rad deutlich attraktiviert.

Die Straßenbahnlinie 12 wird zukünftig die Erschließung des Bereichs rund um den Nordwestbahnhof maßgeblich verbessern. Die Linie soll von der U6 Josefstädter Straße bis zur Hillerstraße verkehren.

Auf den nachfolgenden Seiten wird die bestehende großräumige Erschließung des Areals je Mobilitätsform vorgestellt.

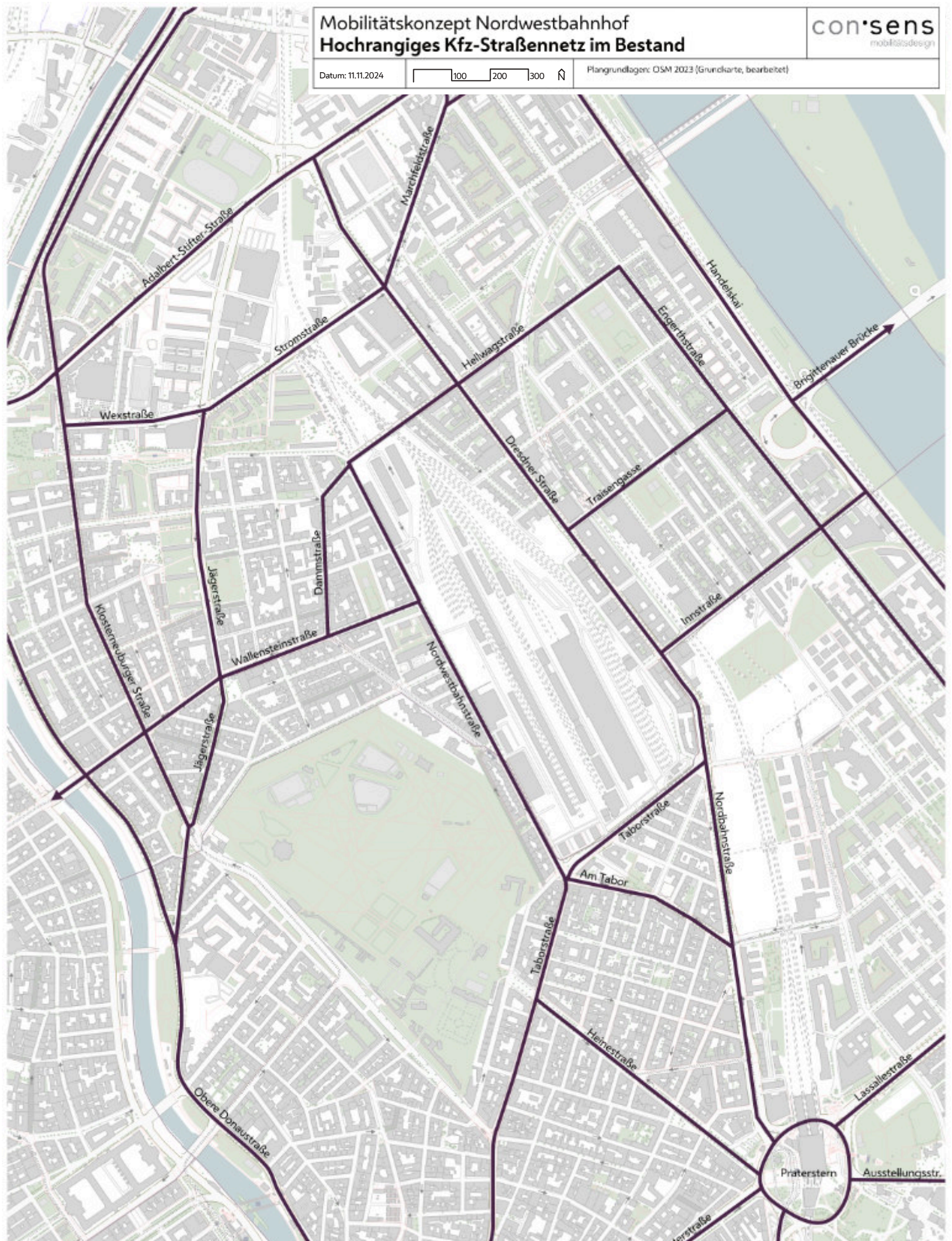
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Hochrangiges Kfz-Straßennetz im Bestand

con'sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300 N

Flugrundlagen: OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: — Hochrangiges Kfz-Straßennetz

3 Großräumige Erschließung

3.1 Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr

Der Nordwestbahnhof liegt zentral im 20. Wiener Gemeindegebiet. Die Hauptachsen für den Kfz-Verkehr sind am Handelskai, entlang des Donaukanals und rund um den Praterstern. Hohe Kfz-Verkehrsstärken und eine wichtige Verteilungsfunktion innerhalb des 20. Bezirks sowie für die angrenzenden Bezirke weisen folgende Straßen auf:

- Dresdner Straße
- Taborstraße
- Jägerstraße
- Stromstraße
- Nordwestbahnstraße
- Nordbahnstraße

Das Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof ist im Bestand somit von hochrangigen Straßen umgeben und wird einzig von der Hellwagstraße durchquert.

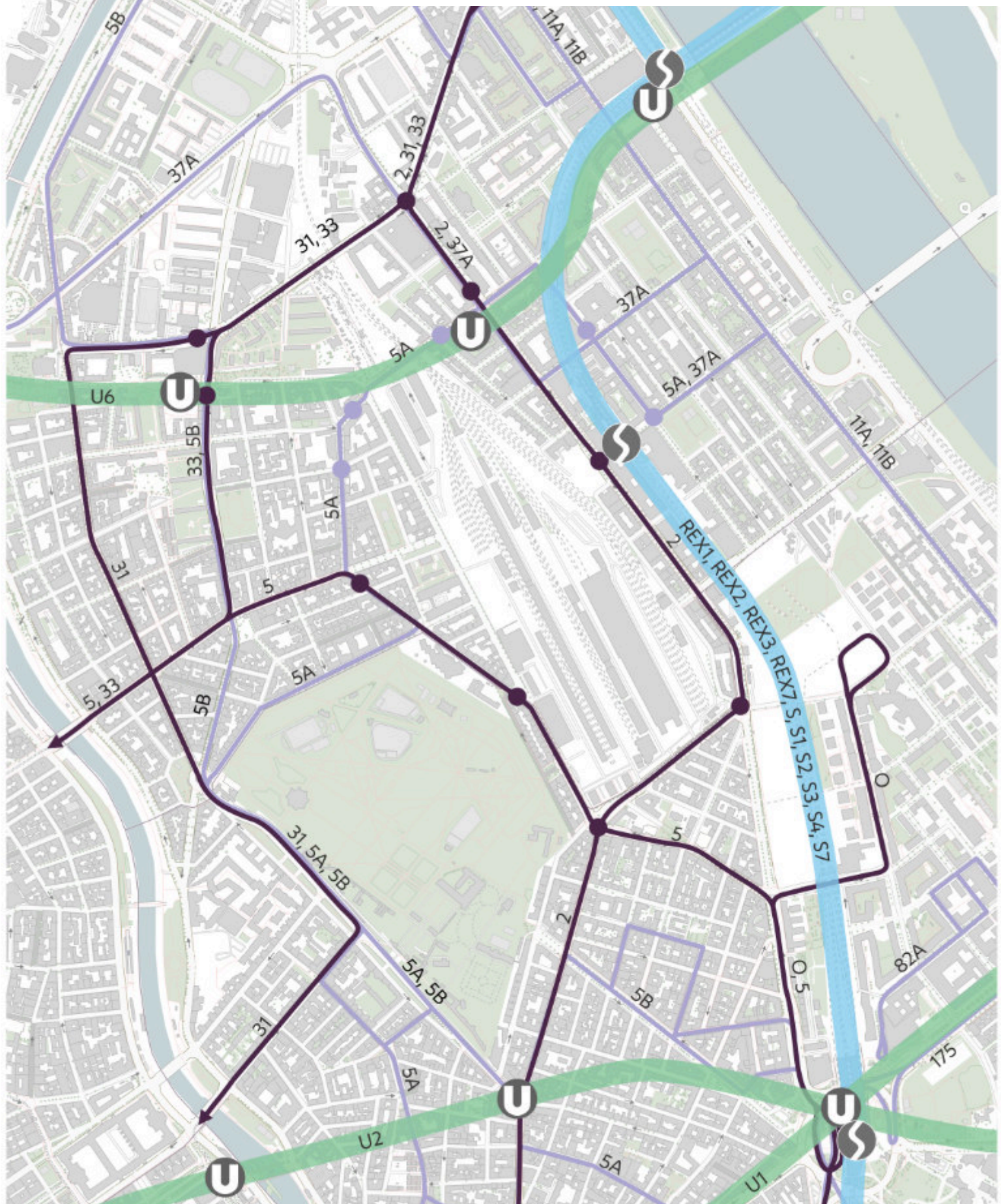
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Öffentlicher Verkehr im Projektumfeld, Bestand

con'sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300

Plangrundlagen: OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: ÖBB Stammstrecke Straßenbahn U-Bahn Bus

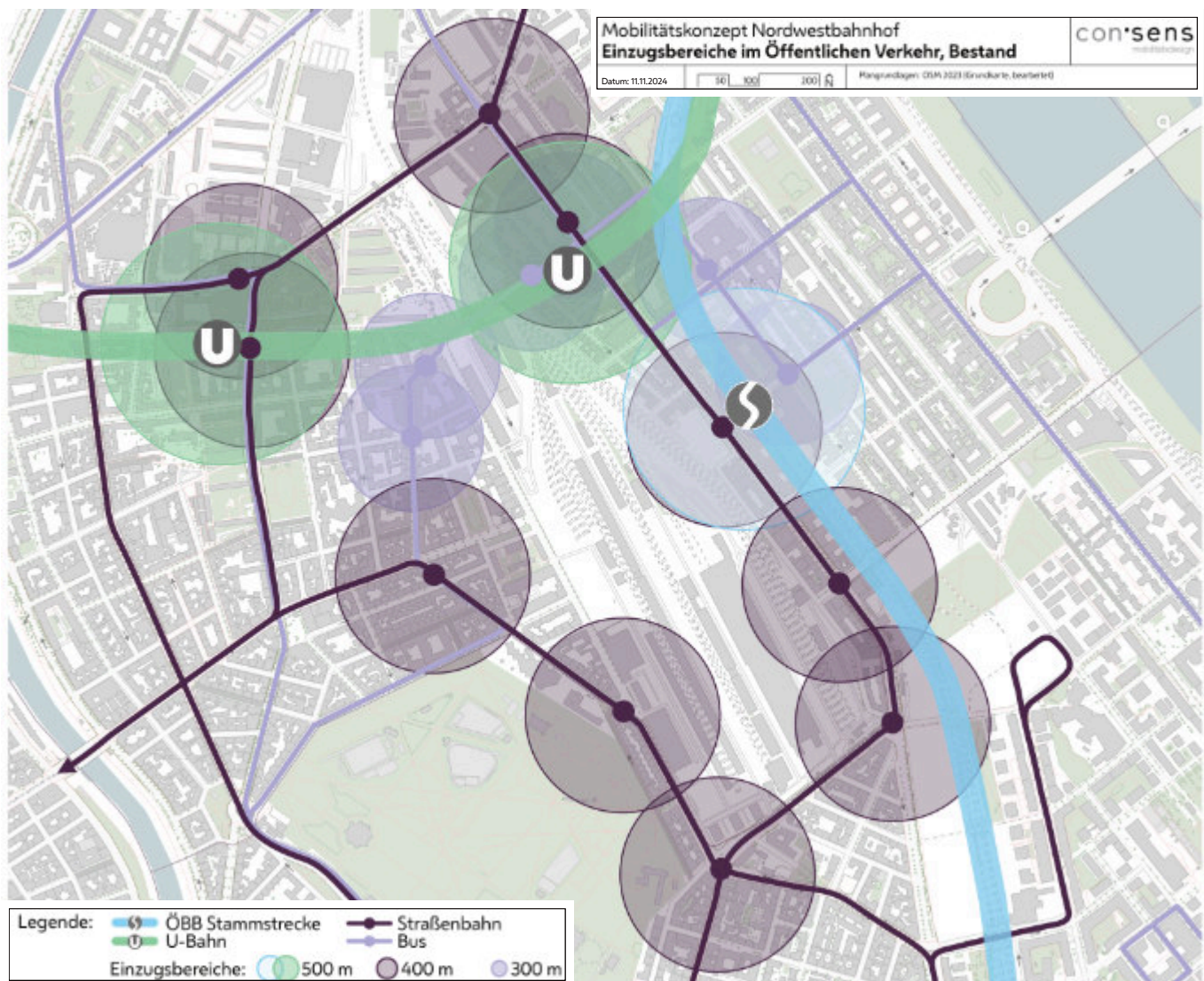
3 Großräumige Erschließung

3.2 Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

Das Areal Nordwestbahnhof ist gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Mit der S-Bahn-Haltestelle Traisengasse sowie der U-Bahn-Station Dresdner Straße gibt es eine **direkte Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr**. Die Straßenbahnlinien 2 und 5 verkehren entlang des Areals.

Diese beiden Linien bieten eine direkte Verbindung zu verschiedenen wichtigen Zielen in der Stadt.

Die Straßenbahnlinien 31 und 33 verkehren nördlich des Areals und bieten den Anschluss in Richtung Donau und 21. Bezirk. Im Sekundärnetz ist die Buslinie 5A von Bedeutung, die das Areal auf der Hellwagstraße durchquert.



Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Hauptradverkehrsnetz im Bestand

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300



Plangrundlagen: OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)
Stadt Wien (Hauptradverkehrsnetz Wien Stand 2023)



Legende: Bestand:

-  Basisnetz (Priorität 1)
-  Grundnetz (Priorität 2)
-  Erweitertes Grundnetz (Priorität 3)

3 Großräumige Erschließung

3.3 Erreichbarkeit im Radverkehr

Die Durchwegung im Radverkehr ist aufgrund der **historischen Barriere** des Nordwestbahnhofs, speziell in Ost-West-Richtung, eingeschränkt. Das Hauptradverkehrsnetz im Umfeld ist mäßig gut ausgebaut, teilweise entsprechen die Radverkehrsanlagen im Umfeld nicht mehr dem Stand der Technik. Abschnittsweise ist die Routenführung im Umfeld **umwegbehaftet**. Die Wallensteinstraße ist im Hauptradverkehrsnetz als „Route in Planung“ enthalten.

Für das Mobilitätskonzept ist neben der Planung der Mobilitätsräume innerhalb des Nordwestbahnhofs auch die Optimierung der umliegenden Straßenräume von Bedeutung. Im Speziellen sollen die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Erreichbarkeit und Ziele im Fußverkehr, Bestand

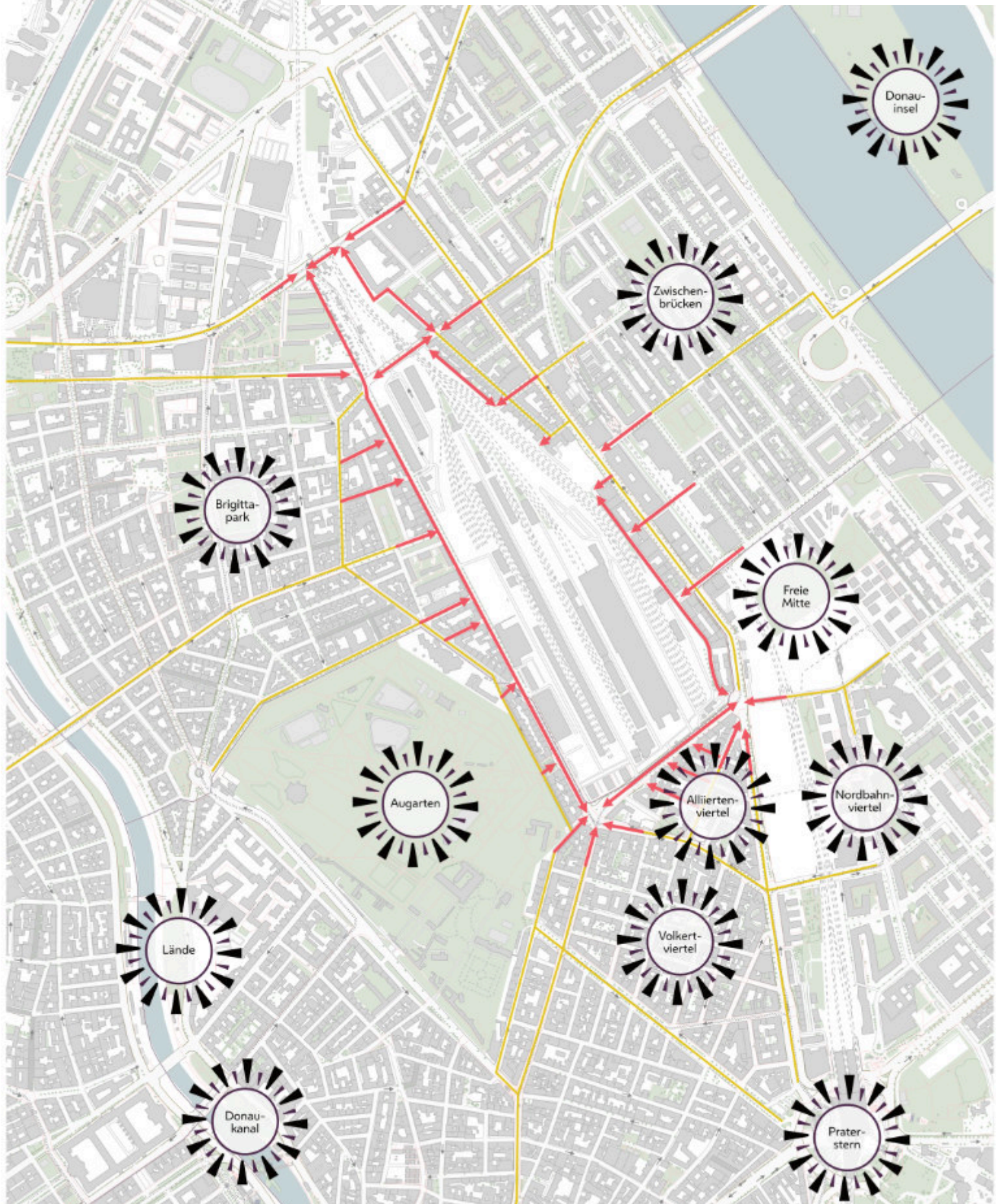
con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300



Plangrundlagen: OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: Zugangswege zum Nordwestbahnhof
 Wichtige übergeordnete Fußwege

Wichtige Ziele und Quellen

3 Großräumige Erschließung

3.4 Erreichbarkeit im Fußverkehr

Die Durchwegung im Fußverkehr ist aufgrund der **historischen Barriere** des Nordwestbahnhofs, speziell in Ost-West-Richtung, eingeschränkt. Die Ost-West-Verbindung ist aktuell mit sehr großen Umwegen verbunden.

Die Fußverkehrsanlagen im Umfeld sind mehrheitlich in gutem Zustand. Es gibt jedoch einige **Engstellen** und schmale Geh- und Radwege. Zum Beispiel weist der Gehsteig in der Nordwestbahnstraße beidseitig stellenweise eine Gehsteigbreite von unter 2,0 m auf, was für Fußgänger*innen eine **eingeschränkte Qualität** bedeutet. Eine weitere Engstelle befindet sich unter dem Brückentragwerk in der Hellwagstraße.

Zwischen der Gasteigergasse und der Rebhanngasse kommt es auf der Dresdner Straße zu schmaler Bestandsinfrastruktur. Dies begründet sich darin, dass der Radverkehr, der sonst in den Nebenfahrbahnen verkehrt, an dieser Stelle zur Dresdner Straße geführt und der Platz mit dem Fußverkehr geteilt wird.

Auch die Taborstraße ist im Abschnitt zwischen Am Tabor und dem Taborplatz für einen schmalen, gemischten Geh- und Radweg bekannt, der zu **beengten und unsicheren Situationen** für die Nutzer*innen führt.

In der Stromstraße gibt es ebenfalls einen schmalen, gemischten Geh- und Radweg.

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

Das Kapitel 4 beschreibt die zentralen **Inhalte des Generellen Mobilitätskonzepts**. Zu Beginn werden die geplanten Entwicklungsphasen des Stadtentwicklungsgebiets vorgestellt. Die Entwicklung erfolgt in **vier Etappen** von 2026 bis 2035 und wird daher von sich verändernden Rahmenbedingungen und Anforderungen beeinflusst sein.

Die Planung der Mobilität soll immer auch auf die aktuellen Gegebenheiten reagieren können, weshalb die Inhalte des Mobilitätskonzepts mit Fortdauer der Entwicklung des Nordwestbahnhofs auch laufend adaptiert werden müssen. **Anpassungen** des vorliegenden Mobilitätskonzepts aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sind daher **möglich**.

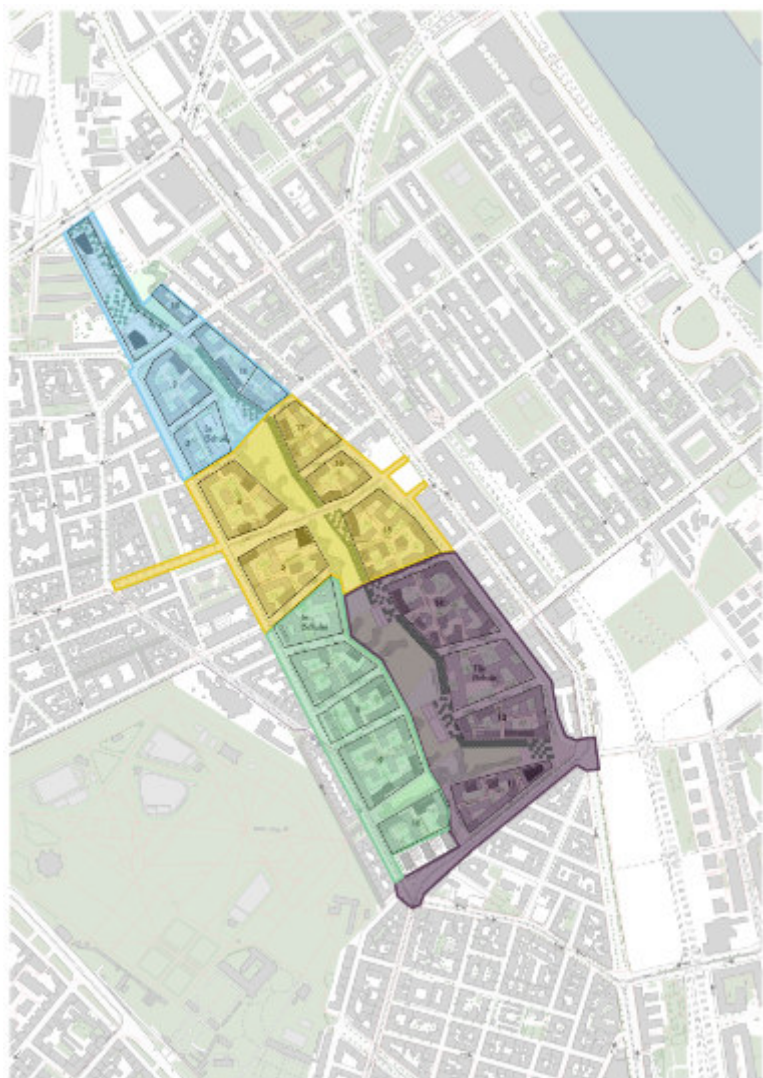
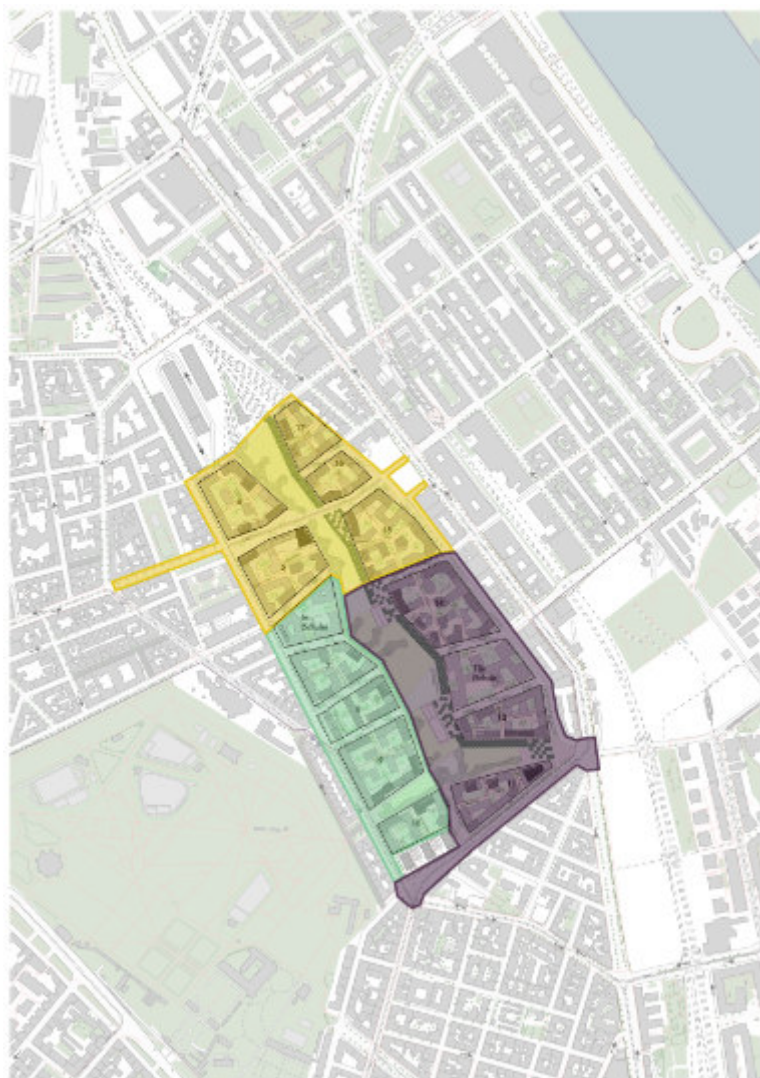
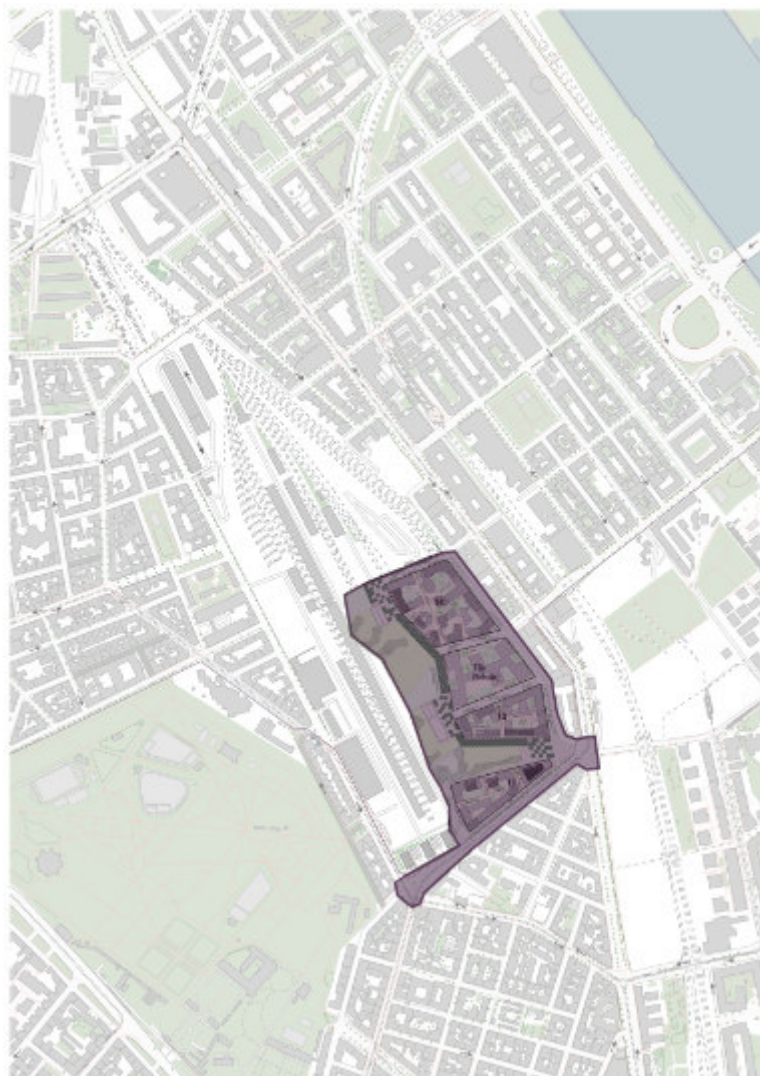
Eingangs der Bearbeitung wurden die **übergeordneten Ziele** für die Entwicklung der Mobilität am Nordwestbahnhofareal erarbeitet. Das Ergebnis wird unter 4.2 und 4.3 allgemein und spezifisch für das Quartier erläutert. Da die Entwicklung des Nordwestbahnhofs eine historische Barriere beseitigt und viele **neue Wege und Erreichbarkeiten** ermöglicht, widmen sich Kapitel 4.4 bis 4.7 genau diesen Veränderungen und entstehenden Chancen. Daraus resultieren auch konkrete **Querschnittsentwürfe** für die jeweiligen Mobilitätsräume. Diese befinden sich in Kapitel 4.8.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wird versucht, eine **langfristige Auseinandersetzung** mit dem Bedarf an **Pkw-Stellplätzen** zu führen und zukunftsorientierte Lösungen zu entwickeln. In Kapitel 4.9 wird dieses Thema im Detail behandelt.

Für eine zukunftsorientierte städtebauliche Entwicklung spielt auch die **(City-)Logistik** eine entscheidende Rolle. Das Ergebnis wird unter 4.10 vorgestellt.

Im Kapitel 4.11 werden Maßnahmen zum **Mobilitätsmanagement** am Nordwestbahnhof vorgestellt. Dies umfasst Themen wie Mobilitätsstationen oder Partizipation.

Das Kapitel 4.12 befasst sich schließlich mit der **Transformation der umliegenden Straßen**. Die Vorschläge basieren auf der Grundlagen-erhebung in Kapitel 3 und den dort erkannten Schwachstellen für die jeweiligen Mobilitätsformen.



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.1 Schrittweise Entwicklung

Der Nordwestbahnhof umfasst ein Areal von 44 Hektar. Es ist ausgerichtet auf 6.500 Wohnungen für rund 16.000 Menschen und 4.700 Arbeitsplätze, verteilt auf 19 Baufelder.

Der geplante Umsetzungszeitraum ist von **2026–2035** angesetzt. Der Nordwestbahnhof wird in **vier Etappen** entwickelt. Mit den Etappen gemeinsam sollen auch die jeweils umliegenden öffentlichen Räume neu gestaltet werden.

Die Entwicklung beginnt mit **Phase 1** im Südosten des Quartiers, angrenzend an die Taborstraße, Rebhanngasse und mit direktem Bezug zum neu entwickelten „Nordbahnviertel“. Bauphase 1 umfasst vier Baufelder und den ersten Abschnitt der sogenannten „Esplanade“ – eine attraktive und beruhigte Zone, die später in der gesamten Nord-Süd-Ausdehnung des Nordwestbahnhofs für die langsame Fortbewegung zur Verfügung stehen wird. Ebenfalls befindet sich in Bauphase 1 die Entwicklung des Schulcampus auf Baufeld 13s. Gemeinsam mit Bauphase 1 sollen die umliegenden Straßenräume Taborstraße, Rebhanngasse sowie Taborplatz entwickelt werden. Baubeginn dieser Bauphase ist für 2026 geplant.

Die **zweite Bauphase** ist ab 2028 geplant und umfasst das Herz des Nordwestbahnhofs und das Aufbrechen der historischen Barriere – denn der Nordwestbahnhof wird ab diesem Zeitpunkt für den Fuß- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr in Ost-West-Re-

lation durchgängig gemacht. In dieser Bauphase wird die zentrale Einkaufsachse entlang der verlängerten Wallensteinstraße / verlängerten Traisengasse entwickelt. Im Zuge dessen wird auch die Linie 12 durch das Quartier entwickelt, dies verbessert die Erreichbarkeit des Areals mit dem öffentlichen Verkehr erheblich.

Die **dritte Bauphase** umfasst die südwestseitige Entwicklung entlang der Nordwestbahnstraße. Damit verbunden ist ein zentraler Lückenschluss im Radverkehr zwischen Am Tabor und dem Rabbiner-Schneerson-Platz. Für den Rad- und Fußverkehr wird Bauphase 3 auch im Bestand einen wichtigen Meilenstein darstellen, da zentrale Erschließungswege in ihrer Qualität, Breite und Attraktivität verbessert werden. Mit der dritten Entwicklungs- etappe werden zudem weitere Ost-West-Relationen durch das Nordwestbahnhofareal geöffnet und machen es damit durchlässig für den Fuß- und Radverkehr. Die Umsetzung dieser Bauphase ist ab 2030 geplant.

Ab 2031 soll der nördliche und damit letzte Teilbereich (**Phase 4**) des Nordwestbahnhofs entwickelt werden. Damit wird die Esplanade, welche bereits in Bauphase 1 stellenweise entwickelt wird, bis in den Norden verlängert.

Die Fertigstellung des gesamten Areals ist bis 2035 vorgesehen.

STEP
2025

FACHKONZEPT

© Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und
Stadtplanung 2015

MOBILITÄT



Wien
voraus
Stadt Wien

STEP
2025

STADTENTWICKLUNGSPLAN WIEN



Klima Smart City Strategie Wien

Der Weg zur Klimamusterstadt

© Magistrat der Stadt Wien 2022

© Magistratsabteilung 20 –
Energieplanung der Stadt Wien 2022

Wiener Klimafahrplan

Unser Weg zur klimagerechten Stadt



Stadt
Wien



STEP
2025

FACHKONZEPT

HOCHHÄUSER



Wien
voraus
Stadt Wien

© Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung 2014

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.2 Entwicklungsziele Mobilität – Übergeordnete Zielsetzungen

Das Mobilitätskonzept beruht auf Zielen, die sich die Stadt Wien für künftige Entwicklungen gesetzt hat.

Ein wichtiges Ziel der Stadt Wien ist es, die Mobilität nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten.

Nachstehend werden auszugsweise die richtungsweisenden Aspekte aus den unterschiedlichen Konzepten und Strategien zusammengefasst.

Die **Smart Klima City Strategie** sieht eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes auf 85 % bis 2030 und deutlich über 85 % bis 2050 vor. Der Motorisierungsgrad soll bis 2030 auf 250 Pkw/1000 EW reduziert werden. Die „Mobilitätsgarantie“ soll sicherstellen, dass alle Personen auch ohne einen Pkw zu besitzen, mobil sein können.

Der **Klimafahrplan der Stadt Wien** sieht vor, dass motorisierter Individualverkehr (Kfz-Verkehr) vermieden und auf den Umweltverbund umgestiegen wird.

Dazu zählt auch, dass das Parkraummanagement verbessert und das Garagengesetz weiterentwickelt werden soll, um Pflichtstellplätze in Abhängigkeit von Lage und Qualität der ÖV-Erschließung zu reduzieren (vergleiche (vgl.) Bauordnungsnovelle 2023). Eine potentielle Kostenersparnis soll in Mobilitätsangebote investiert werden. Der systematische Ausbau der Sharing-Angebote (Mobilitätsstationen und Free-Floating-Angebote) ist ebenfalls ein Ziel des Klimafahrplans.

Gemäß **Stadtentwicklungsplan 2025** sollen neue Instrumente des Mobilitätsmanagements eingesetzt werden. Eine reduzierte Stellplatzverpflichtung soll gemäß dem Stellplatzregulativ des Wiener Garagengesetzes aktiv eingesetzt werden, um gemeinsam mit Bauträger*innen innovative Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmanagements umzusetzen.

Das **Fachkonzept Mobilität** hat drei Handlungsfelder: Nutzen statt Besitzen, Verkehrsinfrastruktur und Stellplatzregulativ.

Im Handlungsfeld „Nutzen statt Besitzen“ geht es darum, Rad und Auto auf Zeit zu nutzen.

Das Handlungsfeld „Verkehrsinfrastruktur“ sieht den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, das Fördern des zu Fuß unterwegs sein und das Radfahren im Alltag vor.

Das Handlungsfeld „Stellplatzregulativ“ unterstützt das verkehrspolitische Ziel der Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds durch eine reduzierte Stellplatzverpflichtung.

Das **Fachkonzept Hochhäuser** sieht vor, dass Hochhausnutzungen einen MIV-Anteil von 20 % nicht überschreiten dürfen. Dazu ist das Stellplatzregulativ anzuwenden. Eine ausreichende, leistungsfähige Verkehrsanbindung über das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere schienengebundene Massenverkehrsmittel, soll gewährleistet werden. Die Gehdistanz soll maximal 5 Minuten zur U-Bahn/S-Bahn und 3 Minuten zur Straßenbahn betragen.

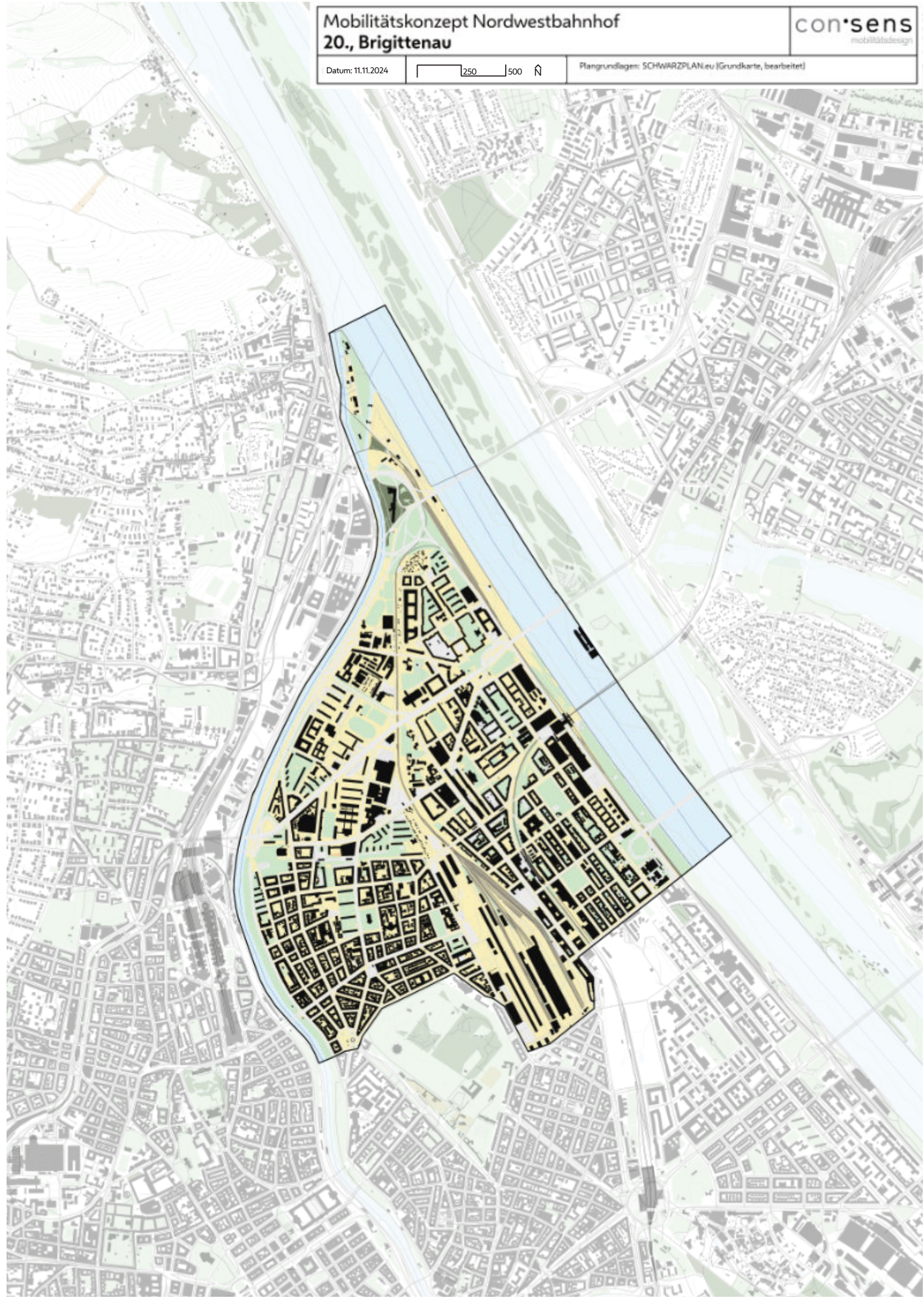
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof 20., Brigittenau

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

250 500 N

Flangrundlagen: SCHWARZPLAN.eu (Grundkarte, bearbeitet)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.3 Entwicklungsziele Mobilität – Spezifische Zielsetzungen

Die Entwicklungen im 20. Bezirk weisen auf eine **sinkende Tendenz im Autobesitz** hin, insbesondere bei jungen Menschen. Dies ist vor allem in Stadtentwicklungsgebieten zu beobachten, die eine jüngere Bevölkerungsstruktur aufweisen. Der derzeitige Motorisierungsgrad im 20. Bezirk liegt deutlich unter dem Wiener Durchschnitt. Während es in Wien 375 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen gibt, sind es im 20. Bezirk nur 285 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen.

Das Nordwestbahnhofareal wird, dank seiner dichten Bebauung und zentralen Lage, beste Voraussetzungen für die Realisierung einer **nachhaltigen Mobilität** erfüllen. Mit der geplanten Straßenbahnlinie 12 kann auch das Innere des Areals sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden werden, künftig kann eine **höchststrangige Erschließung im öffentlichen Verkehr** erreicht werden. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr am Nordwestbahnhofareal möglichst attraktiv für die Bewohner*innen sein wird.

Ein weiterer Fokus liegt auf der **Förderung des Radverkehrs**. Es werden Maßnahmen ergriffen, um einen hohen Radverkehrsanteil zu forcieren.

Die Reduktion der Stellplatzverpflichtung auf 70 % gem. neuer Wiener Bauordnung wird zu den Klimazielen hinsichtlich des Motorisierungsgrads beitragen. Dadurch wird der Anreiz, ein Auto zu besitzen, reduziert und Platz für andere Verkehrsmittel geschaffen

werden. Zusätzlich wird die Versiegelung des Areals auf das erforderliche Minimum beschränkt sein. Wege werden, wenn möglich, unversiegelt gestaltet werden, um eine **bessere Wasserdurchlässigkeit und Natürlichkeit** im Stadtgebiet zu gewährleisten.

Es soll **kein Kfz-Durchgangsverkehr** durch das Gebiet ermöglicht werden. Die Erschließung soll über Stichstraßen erfolgen. Darüber hinaus wird angestrebt, möglichst wenig Stellplätze im öffentlichen Raum bereitzustellen. Sammelgaragen unter den Baufeldern werden für den ruhenden Verkehr errichtet. Eine öffentliche Garage soll dem Besucher*innen- und Einkaufsverkehr zur Verfügung stehen.

Außerdem wird eine **ideale Durchwegung** des Areals in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung für den Fuß- und Radverkehr angestrebt. Dies wird kurze Wege innerhalb des Gebiets ermöglichen und die Nutzung dieser umweltfreundlichen Verkehrsmittel fördern.

Zusätzliche Mobilitätsangebote wie das Car-sharing werden ebenfalls dazu beitragen, eine **flexible und nachhaltige Mobilität** zu ermöglichen.

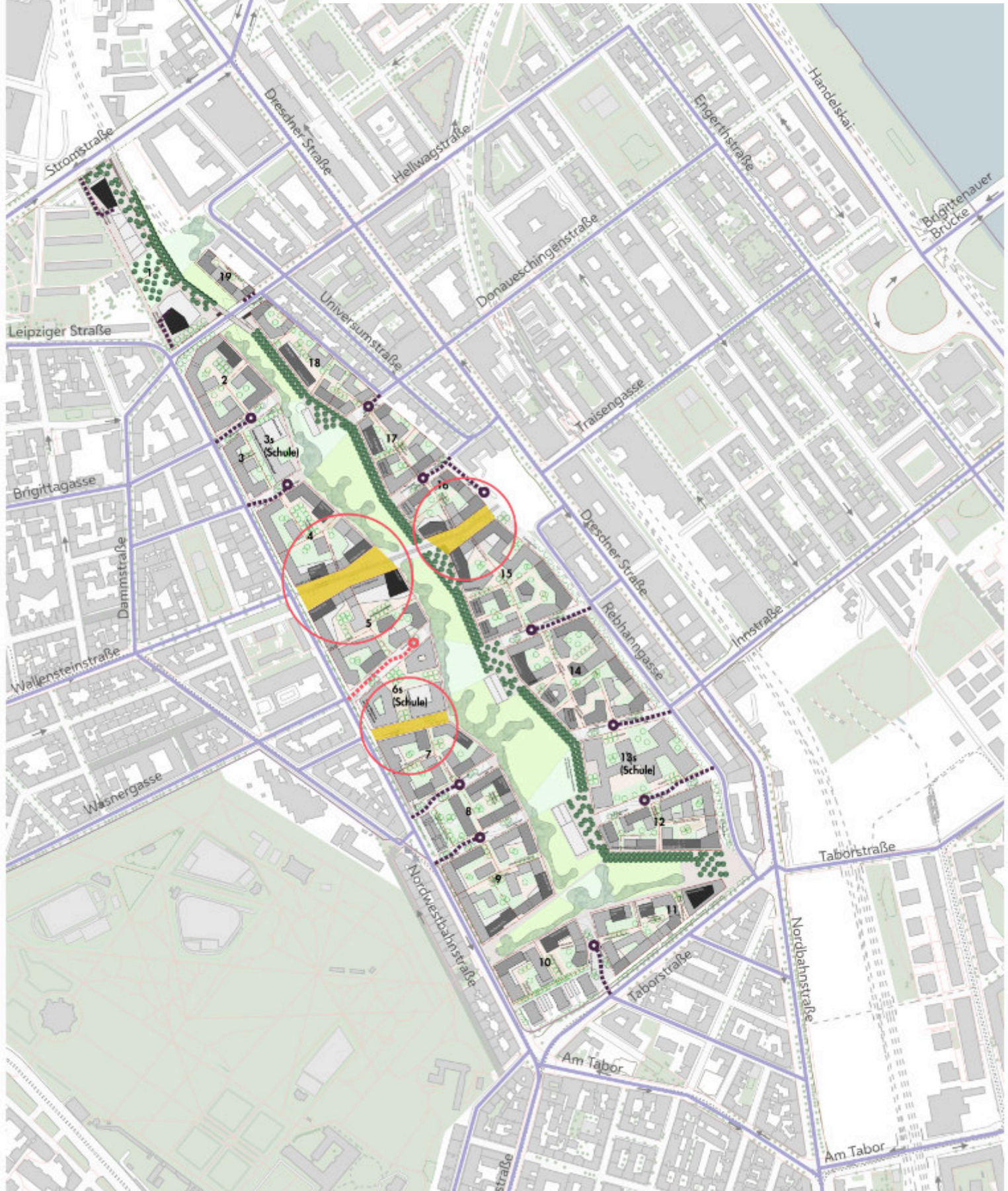
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Anrainer*innen-Erschließung im Kfz-Verkehr

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:
- Anrainer*innenverkehr in Straßen mit Begegnungszonen-Charakter, mit Wendemöglichkeit
 - Anrainer*innenverkehr in Straße mit klassischer Zonierung, mit Wendemöglichkeit
 - Kein Anrainer*innenverkehr in Straßen mit Fußgängerzonen-Charakter
 - Straßennetz mit Bedeutung für den Nordwestbahnhof

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.4 Neue Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr

Großräumig werden sich durch die Entwicklung des Nordwestbahnhofsareals für den Kfz-Verkehr keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Bestand (2024) ergeben. Auch in Zukunft wird es (neben der Hellwagstraße) **keine zusätzliche Durchfahrt** durch das Areal geben. Die umliegenden Hauptverkehrsstraßen werden auch weiterhin die zentralen Erschließungswege darstellen.

Eine wichtige Zielvorgabe für den Nordwestbahnhof ist es, ein weitgehend **verkehrsberuhigtes und autofreies Quartier** zu schaffen, welches **hohe Qualitäten für Aufenthalt, Einkaufen sowie Fortbewegung per Fuß, Rad oder öffentlichem Verkehr** aufweist. Daher wird der quartiersbezogene Kfz-Verkehr künftig über Stichstraßen zwischen den Baufeldern abgewickelt. Diese Stichstraßen führen zu den jeweiligen Tiefgaragen unter den Baufeldern. Die Stichstraßen sind jedenfalls so kurz wie möglich von Kfz zu befahren und weisen am Ende der Straße einen Wendehammer auf.

Stichstraßen stellen auch die Zu- und Abfahrtswege für die Anlieferung und Müllentsorgung dar. Mehr dazu in Kapitel 4.10.

Die Stichstraßen weisen gemäß (gem.) Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) eine Breite von 18,50 m auf und haben daher viel Spielraum für eine attraktive Ausgestaltung dieser Straßenräume.

Es ergeben sich bei den Stichstraßen unterschiedliche Anforderungen, die es zu berücksichtigen gilt. Die Mehrheit der Stichstraßen wird im **Charakter einer Begegnungszone**

ausgestaltet. Dies bedeutet, dass der Straßenraum niveaugleich und attraktiv als Mischverkehrsfläche ausgestaltet werden soll.

Neben den Stichstraßen im Begegnungszonecharakter gibt es einzelne Stichstraßen mit anderen Anforderungen. Dies betrifft zum einen die verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse. Grundsätzlich unterliegt dieser Bereich denselben Prinzipien, hinzu kommt jedoch die Einschränkung, dass entlang der Hauptachse in Ost-West-Relation keine Zufahrten zu den privaten Sammelgaragen vorgesehen werden sollen. Ein- und Ausfahrten sollen in diesem Bereich zu einer hohen Aufenthaltsqualität führen, die Bedingungen für die aktive Mobilität und das Verweilen verbessern und zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs (Linie 12) beitragen.

Auf Baufeld 6s wird ein Schulstandort entstehen. Um ein attraktives und verkehrsberuhigtes Schulvorfeld mit hoher Verkehrssicherheit für die Schulkinder zu ermöglichen, soll die südliche Stichstraße **im Sinne einer Fußgänger*innen-Zone** ausgestaltet werden, ebenfalls mit Verzicht auf Ein- und Ausfahrten zu den privaten Sammelgaragen. Zusätzlich soll in dieser Stichstraße auch auf Anlieferverkehr verzichtet werden.

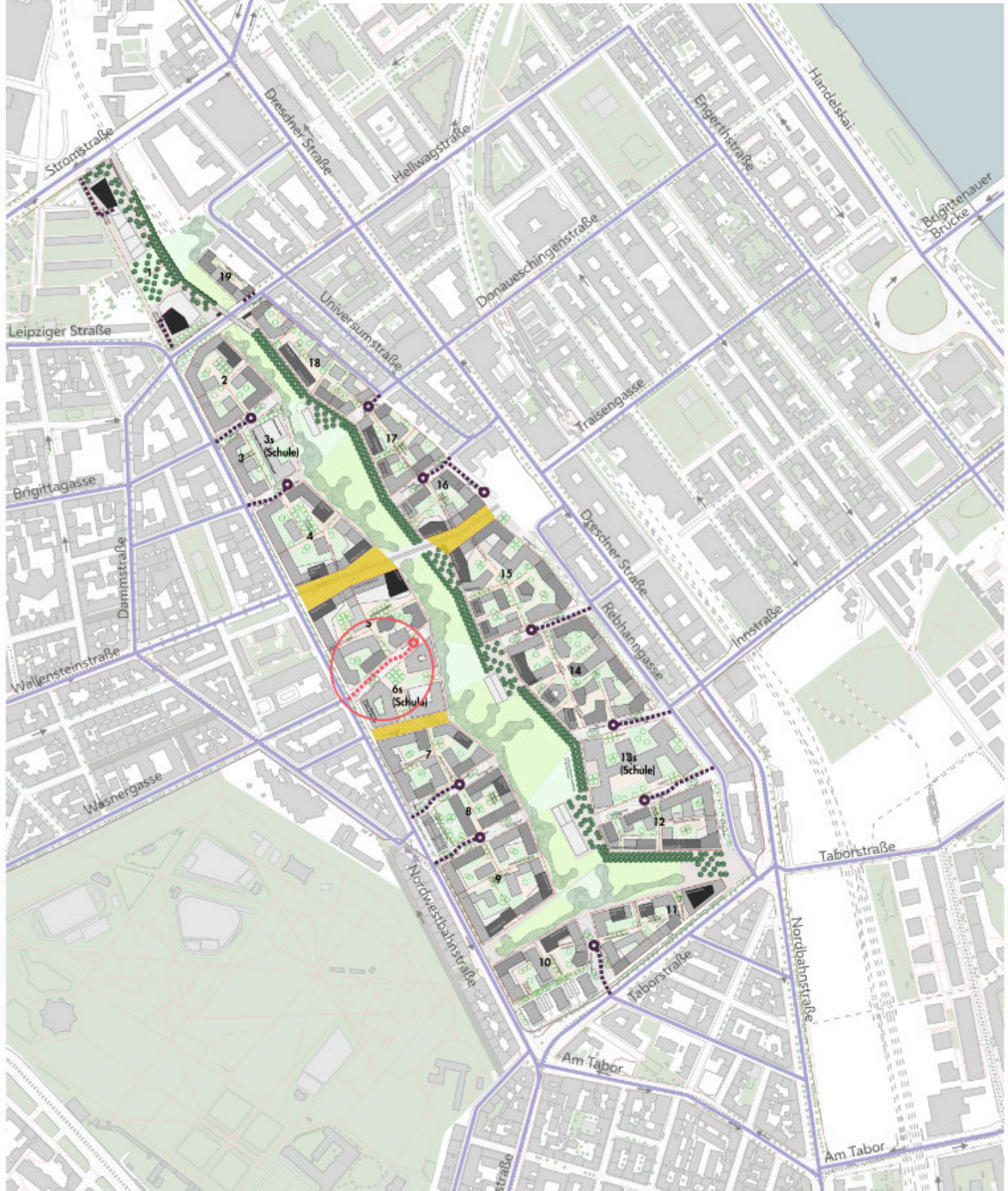
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Anrainer*innen-Erschließung im Kfz-Verkehr

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:
- Anrainer*innenverkehr in Straßen mit Begegnungszonen-Charakter, mit Wendemöglichkeit
 - Anrainer*innenverkehr in Straße mit klassischer Zonierung, mit Wendemöglichkeit
 - Kein Anrainer*innenverkehr in Straßen mit Fußgängerzonen-Charakter
 - Straßennetz mit Bedeutung für den Nordwestbahnhof

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.4 Neue Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr

Einen weiteren Sonderfall stellt Baufeld 5 dar, die Details werden in Kapitel 4.10 näher beleuchtet. Da für dieses Baufeld neben der privaten Sammelgarage auch eine **öffentliche Garage** sowie voraussichtlich ein Ladehof mit City-Hub vorgesehen sind, ist von höheren Kfz-Verkehrsstärken und einem höheren Schwerverkehrsanteil auszugehen. Demnach benötigt die erschließende Stichstraße (zwischen Baufeld 5 und 6s) einen klassisch zonierten Straßenraum. Die Ausgestaltung soll im Gegensatz zu den anderen Stichstraßen nicht niveaugleich erfolgen, sondern eine Fahrbahn mit erhöhten Nebenflächen wie Gehsteige, Radweg, Grünraum und Ladezonen, aufweisen.

Für alle Stichstraßen gilt, dass **keine allgemein nutzbaren Stellplätze** (Parken) an der Oberfläche angeboten werden sollen. Das kurzzeitige Halten (Parkverbot) und das Anliefern (Ladezonen) soll in speziell ausgewiesenen Bereichen möglich sein. Das Parken erfolgt ausschließlich in den privaten Tiefgaragen oder in der öffentlichen Tiefgarage unter Baufeld 5. Stellplätze im Straßenraum sollen nur für **Sharing-Fahrzeuge** angeboten werden. Überlegungen zu möglichen Stationen finden sich in Kapitel 4.11.

con·sens
mobilitätsdesign

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.5 Neue Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

Im Bestand ist das Nordwestbahnhofsareal mit der S-Bahn-Station Traisengasse, der U-Bahn-Station Dresdner Straße (U6) sowie den Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33 **gut an den öffentlichen Verkehr angebunden**. Gerade im mittleren Bereich rund um die künftige Einkaufsstraße (verlängerte Wallensteinstraße/verlängerte Traisengasse) und die umliegenden Baufelder ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr jedoch auszubauen. Mit der geplanten **Straßenbahnlinie 12** wird genau dieser Anforderung nachgekommen, denn diese neue Linie wird den Nordwestbahnhof in der Mitte künftig queren. Die Straßenbahnlinie wird bereits ab 2025 in Betrieb sein, allerdings wird sie in der ersten Phase via Jägerstraße – Stromstraße – Dresdner Straße – Nordbahnviertel geführt. Ab der Entwicklung der Mitte des Areals (Bauphase 2) wird die Linie 12 durch das Quartier geführt.

Es wird für die Linie 12 eine Haltestelle direkt im Quartier geben, an der Kreuzung Wallensteinstraße/Nordwestbahnstraße. Eine Verschiebung der Haltestelle in Richtung Grüne Mitte ist ebenfalls möglich und im Zuge vertiefender Planungen zu konkretisieren. Zusätzlich zur Linie 12 wird die Führung einer neuen Straßenbahnlinie 29 überlegt. Diese könnte den Schwedenplatz mit dem Friedrich-Engels-Platz verbinden. In diesem Zusammenhang könnte die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der Stromstraße überprüft werden.

Die Einzugsbereiche zeigen, dass die neue Station der Linie 12 im Quartier die Erreichbarkeit im zentralen Bereich des Areals erheblich verbessert. Auch eine potentielle Straßenbahnstation an der Stromstraße würde die Zugangswege zum öffentlichen Verkehr im Norden des Nordwestbahnhofs erheblich verkürzen.



con·sens
mobilitätsdesign

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.5 Neue Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

Für eine mögliche Haltestelle an der Stromstraße wurden im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzepts erste Überlegungen angestellt.

Aufgrund des Brückentragwerks und der Höhenunterschiede ist eine Haltestelle direkt auf Höhe des Nordwestbahnhofareals nicht möglich. Eine Anordnung etwas weiter westlich erweist sich jedoch auch aus Gründen der Abstände zu den bestehenden Haltestellen sowie aufgrund einer **besseren Erschließung der Bestandsstadt** als günstiger.

Die Abstände zu den jeweils nächsten Stationen betragen etwa 275 bzw. 300 Meter. Aufgrund der bestehenden Nutzungen, der Bestandsquartiere und der neuen Entwicklung am Areal sowie möglicher langfristiger Entwicklungen auf den Liegenschaften nördlich der Stromstraße wird eine zusätzliche Haltestelle als gerechtfertigt beurteilt.

Die Haltestelle kann als Randhaltestelle mit überfahrbarem Kap ausgestaltet werden. Die Aufstellfläche für die wartenden Fahrgäste kann im Bereich der derzeit vorhandenen Stellplätze untergebracht werden.



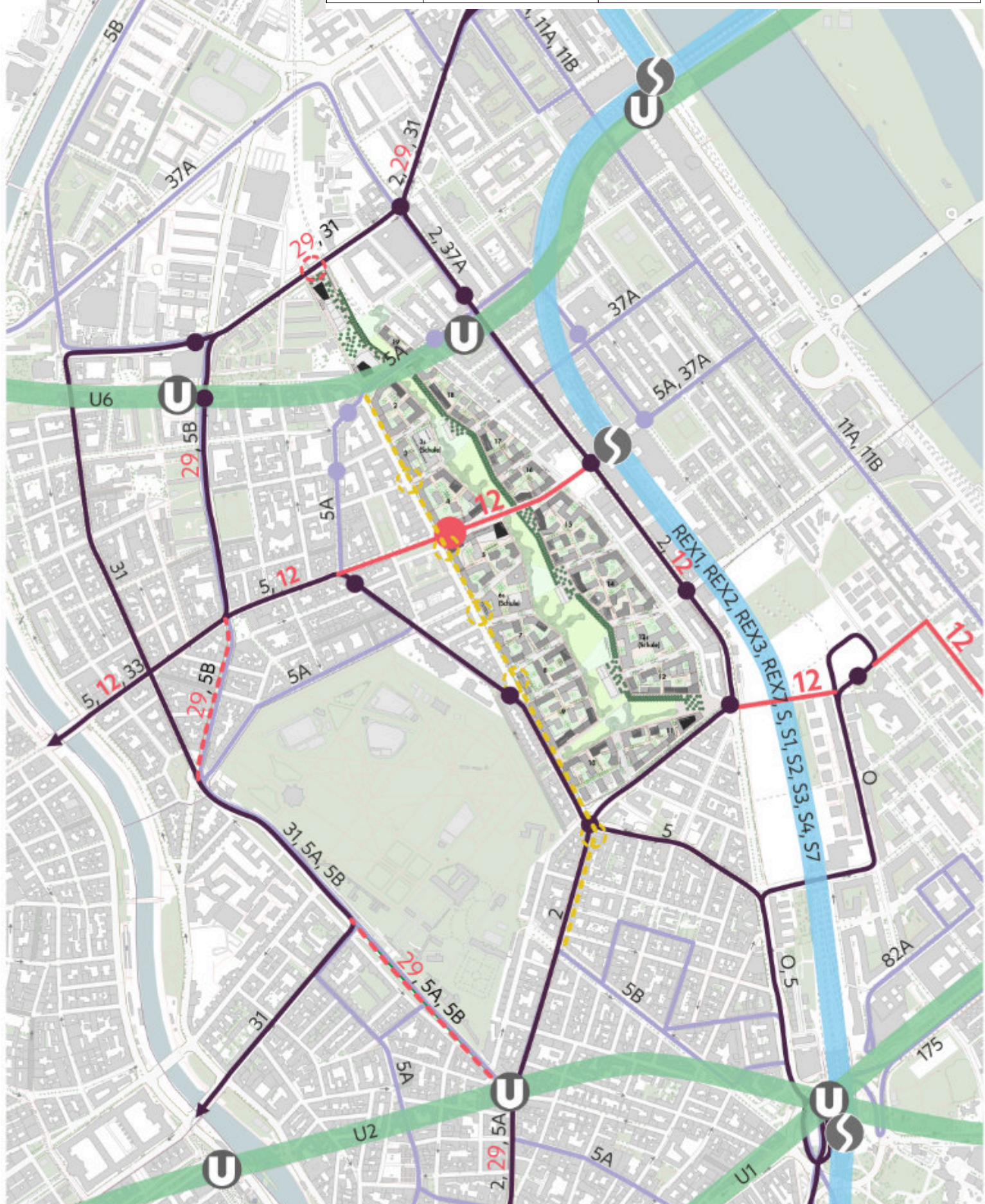
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Öffentlicher Verkehr, Planung und Optionen

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:

- Neue Straßenbahnlinie
- Neue Straßenbahnhaltestelle
- Option Straßenbahnlinie
- Option zusätzliche Haltestelle

- ÖBB Stammstrecke
- U-Bahn
- Option Buslinie / neue Linienführung 5A/5B
- Option zusätzliche Bushaltestellen
- Straßenbahn
- Bus

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.5 Neue Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr

Im Zuge der Einrichtung der Straßenbahnlinie 12 und unter Berücksichtigung einer potentiellen Straßenbahnlinie 29 sollten auch im Sekundärnetz geringfügige Modifizierungen erfolgen. Dabei erscheint es zielführend, eine **Buslinie durch die Nordwestbahnstraße** zu führen. Dies kann beispielsweise durch die Veränderung der aktuellen Routenführung der Linie 5A/5B erfolgen, welche im Falle einer unveränderten Linienführung zukünftig abschnittsweise die gleiche Route wie die potentielle Linie 29 befahren würde. Im Rahmen der Netzanalyse der Wiener Linien sollen derartige Überlegungen konkretisiert werden. Die Darstellung der Einzugsbereiche zeigt, dass mit einer Buslinie in der Nordwestbahnstraße die Erreichbarkeit verbessert werden könnte.



Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Erschließung im Radverkehr, Planung

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

100 200 300



Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
Stadt Wien (Hauptverkehrsnetz Wien Stand 2023)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:

Bestand:

- Basisnetz (Priorität 1)
- Grundnetz (Priorität 2)
- Erweitertes Grundnetz (Priorität 3)

Planung:

- Basisnetz (Priorität 1, nicht vorkommend)
- Grundnetz (Priorität 2)
- Erweitertes Grundnetz (Priorität 3)

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.6 Neue Erreichbarkeit im Radverkehr

Im Radverkehrsnetz ergibt sich durch die städtebauliche Entwicklung des Nordwestbahnhofs die Möglichkeit für bedeutsame Verbesserungen, welche sowohl für den Bezirk als auch für die hochrangigen städtischen Verbindungen von Bedeutung sind. Im Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien ist der **Durchstich durch den Nordwestbahnhof** im Bereich verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse bereits vorgesehen. Diese wichtige Maßnahme erfolgt bereits in Bauphase 2. Eine weitere wichtige Planung gem. Hauptradverkehrsnetz ist der **Lückenschluss zwischen Am Tabor und dem Rabbiner-Schneerson-Platz** in der Nordwestbahnstraße. Diese beiden Planungen wurden im vorliegenden Mobilitätskonzept prioritär berücksichtigt. Zusätzlich wurden weitere Schwachstellen in den umliegenden Bestandsstraßen für den Rad- und Fußverkehr aufgegriffen und mit Querschnittsempfehlungen in Kapitel 4.12 näher beleuchtet.

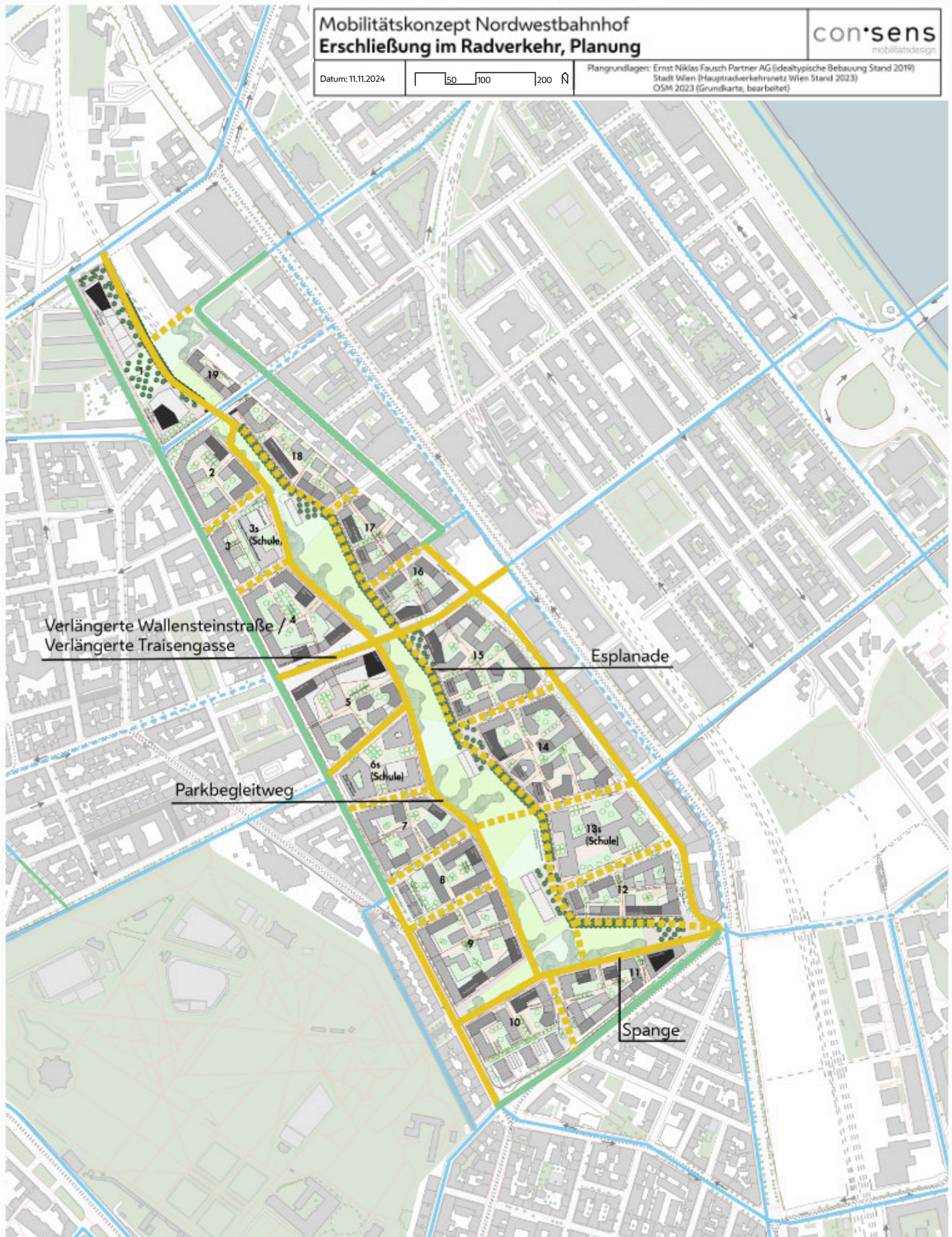
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Erschließung im Radverkehr, Planung

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
Stadt Wien (Hauptradverkehrsnetz Wien Stand 2023)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:

- Schaffen einer Radverbindung, getrennte Anlage
- - - Radverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen
- Optimierung einer bestehenden Radverbindung

- Anlage Bestand
- - - Anlage geplant gem. Hauptradverkehrsnetz

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.6 Neue Erreichbarkeit im Radverkehr

Auf dem Areal des Nordwestbahnhofs sollen wichtige Routen für den Radverkehr geschaffen und eine komfortable und sichere Durchwegung des Areals ermöglicht werden.

Von besonders hoher Bedeutung ist die Verbindung der bestehenden Wallensteinstraße mit der bestehenden Traisengasse in Ost-West-Relation. Diese Achse ist sowohl für den **Freizeit- als auch Alltagsradverkehr** von großer Bedeutung. Im Süden des Areals soll zudem eine weitere wichtige **Querverbindung** für den Radverkehr im Bereich der sogenannten **"Spange"** geschaffen werden. Diese Route verbindet die Nordwestbahnstraße mit dem Areal des Nordbahnhofs.

In Nord-Süd-Richtung soll für den Radverkehr neben der künftig optimierten Nordwestbahnstraße und der Rebhanngasse innerhalb des Quartiers der **Parkbegleitweg** eine wichtige Radverkehrsrelation aufnehmen. Dieser verläuft am westlichen Rand des Parks und wird zukünftig eine wichtige Route von der „Spange“ im Süden zur Stromstraße im Norden bzw. langfristig möglicherweise sogar über die bestehende **Gleistrasse bis zum Brigittenauer Spitz** darstellen.

Die Esplanade an der Ostseite des Parks soll vorrangig den Fußgänger*innen und dem Flanieren zur Verfügung stehen. Im Radverkehr soll das Zu- und Abfahren (Ziel- und Quellverkehr) möglich sein. Die Esplanade soll als Fußgängerzone ausgestaltet werden, das **Radfahren** soll im **Schritttempo** erfolgen.

Weitere Verbindungen in Ost-West-Richtung sollen nur eingeschränkt für den Radverkehr

zur Verfügung stehen und vorwiegend für die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgebaut werden. Zu den **Schulstandorten** (3s, 6s, 13s) sollen jedoch **attraktive Wegeverbindungen** für den Radverkehr geschaffen werden.

Generell soll der hochrangige Radverkehr innerhalb des Quartiers auf die Achsen Parkbegleitweg, die verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse sowie die Spange im Süden konzentriert werden. Die übrigen Wege im Quartier sollen nur der Feinerschließung für den Radverkehr dienen.

Nachstehend die wesentlichen Maßnahmen für den Radverkehr im Bereich des Nordwestbahnhofs:

- Nordwestbahnstraße: durchgängige und hochrangige Radfahranlage
- Westlicher Parkbegleitweg: Radweg vom Fußverkehr getrennt
- Esplanade: Radverkehr (Ziel- und Quellverkehr) im Schritttempo mit Fußverkehr gemischt
- Rebhanngasse: baulich getrennter Radweg
- Universumstraße: Attraktivierung, gegebenenfalls Fahrradstraße
- Spange: Radweg vom Fußverkehr getrennt
- Verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse: Zweirichtungsradweg, gestalterisch integriert in Einkaufsstraßen-Gestaltung
- Langfristig nördlich der Stromstraße Fortsetzung Richtung Norden über bestehende Gleistrasse zum Brigittenauer Spitz ermöglichen.

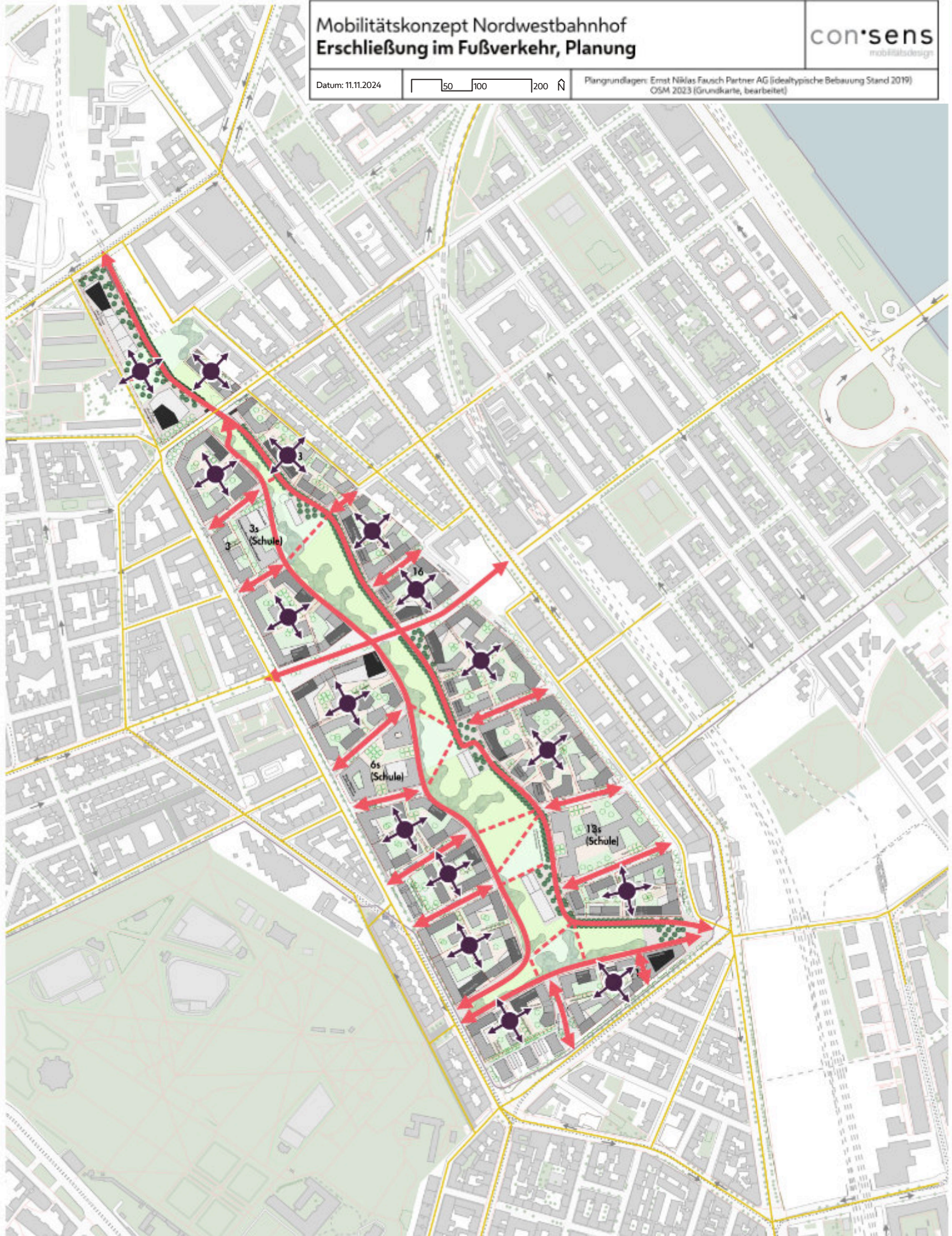
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Erschließung im Fußverkehr, Planung

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 N

Plangrundlagen: Ernst Nilas Fauch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: Fußwegenetz fixiert
 ↔ Fußwege mit öffentlichem Charakter
 — Übergeordnetes Bestandsfußwegenetz

Kleinteiliges Fußwegenetz - Vorschlag
 - - - Öffentliche Durchwegung Park
 ★ Ideale Durchwegung der Baufelder

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.7 Neue Erreichbarkeit im Fußverkehr

Für den Fußverkehr soll das Nordwestbahnhofareal **in alle Richtungen durchwegbar und attraktiv** gestaltet sein. Dem Fußverkehr soll bei der Gestaltung der neuen Straßen und Wege im Quartier **höchste Priorität** zukommen.

Auch für den Fußverkehr spielt die verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse eine wichtige Rolle, da sich dort die meisten Geschäfte ansiedeln werden und die neue Einkaufsstraße nicht nur für die Bewohner*innen des Areals ein **Anziehungspunkt** sein wird. In Nord-Süd-Richtung ist die **Esplanade** die wichtigste Achse im Fußverkehr, da auch dort kleine Läden und Gastronomie zu finden sein werden. Somit stellt diese generell eine **attraktive Route zum Flanieren** dar. Bei der Esplanade gilt es im Besonderen darauf zu achten, dass der Radverkehr und der notwendige Anlieferverkehr auf ein Minimum begrenzt wird und diese Fahrten die Aufenthaltsqualität der Zu-Fuß-Gehenden nicht beeinträchtigen.

Arkaden in ausgewählten Bereichen werden ein witterungsgeschütztes Zu-Fuß-Gehen gewährleisten.

Der Parkbegleitweg an der Westseite des Parks wird besonders zur **Erschließung, zum Flanieren und zur sportlichen Fortbewegung** (Joggen etc.) genutzt werden.

Die Lage, Anzahl und Ausgestaltung der Querverbindungen durch den Park (Verbindungen zwischen dem Parkbegleitweg und der Esplanade) sind gemeinsam mit dem Konzept zur **Parkgestaltung** zu entwickeln. Dabei ist insbesondere auf die Lage der Stichstraßen und die vorgesehenen Nutzungen rund um den Park (siehe Sockelzonenkonzept von RegioPlan Consulting) Rücksicht zu nehmen. Fußwege durch den Park, die nicht für das Befahren mit dem Fahrrad bestimmt sind, sollen unattraktiv für den Radverkehr ausgestaltet werden (Materialität, Linienführung etc.).

Die Durchwegung der Baufelder erfolgt in späteren Planungsschritten mit der tatsächlichen Gestaltung dieser. Es wird jedoch empfohlen, auf eine **Durchlässigkeit in alle Richtungen** zu achten und **Angsträume (dunkle, uneinsichtige Ecken) zu vermeiden**.

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Verortung der Querschnitte

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 N

Plangrundlagen: OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.1 Planungsprinzipien

Für die im Nordwestbahnhof neu entstehenden sowie für ausgewählte umliegende Straßen, wurden **typologische Querschnitte** entworfen die als Empfehlungen zu verstehen sind. Diese Querschnitte sind in einer Übersicht (S. 46) eingezeichnet und in einem Detailauschnitt, wie nachfolgend Schnitt W03, die Blickrichtung gekennzeichnet.



Für einen Teil der Straßenabschnitte gibt es **genaue Vorgaben**. In diesen Fällen sind die Querschnitte inklusive Bemaßung vollständig dargestellt.

In einigen Straßenabschnitten sind **flexible Bereiche** in Querschnitten vorhanden. Diese können im Rahmen des nachfolgenden Wettbewerbs- und Planungsprozesses frei gestaltet werden. Jene Bereiche sind entsprechend der nachfolgenden Darstellung in Querschnitten gekennzeichnet.



Auch in den frei gestaltbaren Bereichen gibt es mitunter determinierende und (jedenfalls teils) fixierte Querschnittselemente, wie beispielsweise die Lage und Breite der Straßenbahntrasse. Diese Elemente werden in den Querschnitten entsprechend dargestellt und sind im Wettbewerbs- und Planungsprozess verbindlich zu berücksichtigen.

Weiters sind insbesondere nachfolgende Planungsprinzipien bei der Planung der frei gestaltbaren Bereiche zu berücksichtigen:

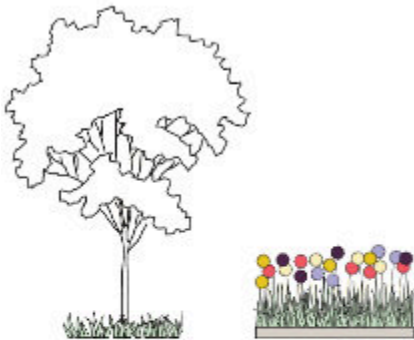
- Abstand Baumachse zur Gleisachse Straßenbahn: $\geq 3,80$ m
- Abstand Baumachse zu Fassade: ideal 4,50 m; 3,50–4,00 m bei schmalkronigen Bäumen möglich, kleinere Abstände nur in Abstimmung mit MA 42
- Radweg: Grundbreite 3,30 m; je nach Situation sind Breitenzuschläge (Schutzstreifen) erforderlich:
 - neben Straßenbahn, Fahrbahn, Parkstreifen: $\geq 0,60$ m
 - neben Ladezonen: $\geq 1,00$ m
 - neben Hausfassaden: $\geq 0,25$ m
 - Empfehlung: Radverkehr nicht neben Fassade führen, sondern Gehbereich dazwischen vorsehen

Als Hilfestellung für die Beplanung der frei gestaltbaren Bereiche werden auf der folgenden Seite mögliche verwendbare Querschnittselemente aufgezeigt.

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

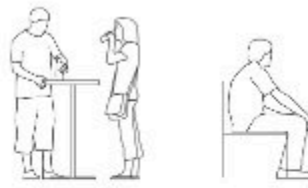
4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

Bäume und Staudenbeete (verpflichtend in fast allen Querschnitten)



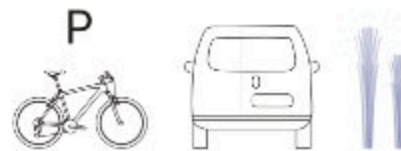
- als lineare Baumreihen oder als Baumgruppen
- auf ausreichend große Baumscheiben/Grünstreifen (mind. 2,5 m breit bzw. mind. 9 m²) und möglichst einbautenfreien Wurzelraum achten
- erweiterten Wurzelraum auch unter Gehsteigen vorsehen
- Gräser/Staudenbepflanzung/ ... in Kombination mit Baumpflanzungen oder als eigenständige Bereiche möglich (z. B.: oberhalb von bestehenden Einbauten, die Baumpflanzungen erschweren)

Aufenthaltsbereiche



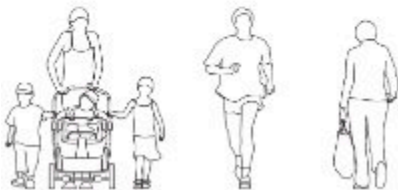
- Je nach (Erdgeschoß-)Nutzung Anordnung von Schanigärten, Tischen, Möblierung ...
- Angemessene Anzahl an Sitzgelegenheiten (Abstand von max. 100 m)

Weitere Querschnittselemente



- z. B. je nach Bedarf Fahrradparken, Ladezonen, Wasserspiel ...

Gehbereiche (verpflichtend in allen Querschnitten)



- auf adäquate Breite achten, Mindestbreite von 2,5 m an keiner Stelle unterschreiten

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.2 Verlängerte Wallensteinstraße/Verlängerte Traisengasse

Die verlängerte Wallensteinstraße / verlängerte Traisengasse wird die zentrale und bedeutsamste Durchquerung des Nordwestbahnhofareals in Ost-West-Relation. Als Einkaufsstraße ausgeführt, in Kombination mit Straßenbahn, Fuß- und Radverkehr stellt der zukünftige Straßenraum diverse Anforderungen, die es zu berücksichtigen gilt.

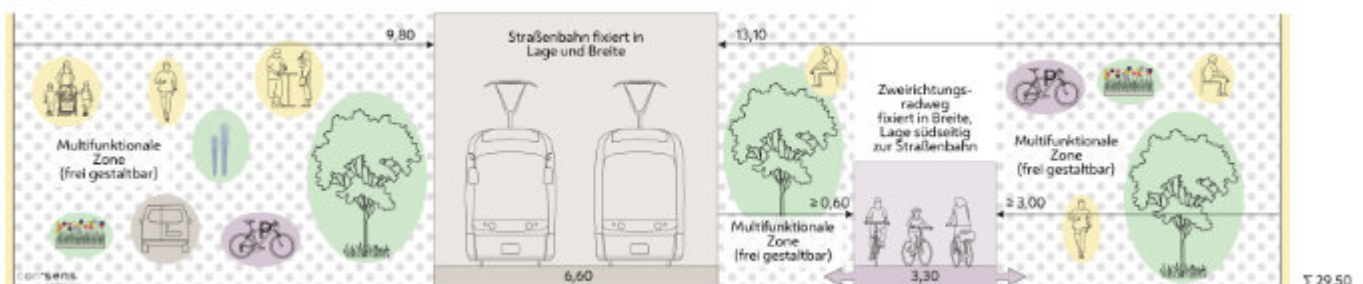
Der Straßenraum soll als **verkehrsberuhigte Einkaufsstraße (ähnlich einer Fußgänger*innenzone)** ausgestaltet werden. Durch die Straßenbahntrasse ist dennoch eine gewisse Linearität und Zonierung zu erwarten, weshalb der Radverkehr gebündelt geführt werden soll.

Die **Lage der Straßenbahntrasse** wird durch die Lage im Querschnitt der bestehenden Wallensteinstraße determiniert, welche erst im Generellen Projekt Linie 12 final festgelegt werden wird. Die Lage und Breite der Straßenbahntrasse im gegenständlichen Abschnitt der verlängerten Wallensteinstraße ist für die Straßenraumgestaltung grundsätzlich als verbindlich anzusehen. Die Lage kann sich im Querschnitt jedoch noch um bis zu 1,00 m verschieben.

Der **Radverkehr** soll auf einem eigenständigen Radweg abseits der Gleistrasse geführt werden. Der Radweg soll gestalterisch sehr stark in die umgebenden Flächen integriert sein (Oberflächenmaterialität etc.) und nur sanft abgegrenzt werden. Ziel ist es, dem Radverkehr eindeutige Orientierungshilfen zur Nutzung einer definierten Trasse zu geben, ohne diese Trasse gestalterisch zu sehr von den umgebenden Flächen abzuheben.

Der **Radweg** ist grundsätzlich als Zweirichtungsradweg mit 3,30 m Breite südseitig der Straßenbahntrasse vorgesehen. An der Nordwestbahnstraße ist dieser an die zukünftige Radverkehrsführung in der bestehenden Wallensteinstraße anzuschließen. Im Zuge des Generellen Projekts der Linie 12 wird zu prüfen sein, ob der Radverkehr in der bestehenden Wallensteinstraße im Mischverkehr mit Kfz und Straßenbahn auf der Fahrbahn geführt wird oder als Zweirichtungsradweg an der Nordseite geführt werden kann. Richtung Osten wird der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg südseitig der Straßenbahntrasse Richtung Traisengasse fortgesetzt.

W01-1





Verlängerte Wallensteinstraße
westlich der Grünen Mitte

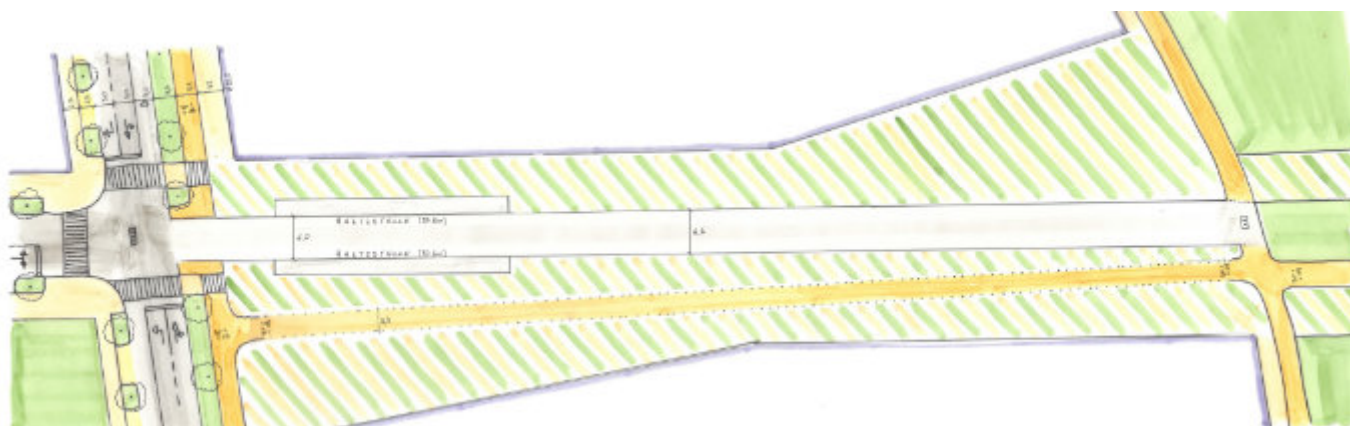
Abseits der Anforderungen an Straßenbahntrasse und Radverkehr bestehen im Straßenraum der verlängerten Wallensteinstraße sehr große **Flächenressourcen**. Diese sind **frei gestaltbar** und ermöglichen großzügige Flächen für den **Fußverkehr sowie Orte zum Aufhalten und Verweilen und Begrünung**.

Aufgrund der Anordnung und Form der Baufelder variiert die tatsächliche Breite des Straßenraums. Der Lageplan unterhalb zeigt diese Variabilität.

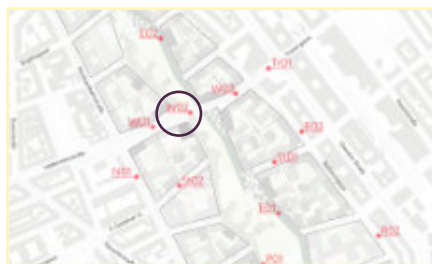
Empfohlen wird in diesen frei gestaltbaren Flächen keine weiteren linearen Elemente (lineare Baumreihen etc.) vorzusehen, sondern stattdessen aufgelockerte, gruppenartige Begrünungs- und Möblierungselemente einzusetzen (Baumgruppen etc.), welche auch die nicht gewünschten Fahrrelationen für Kfz und Radfahrende unterbinden können.

Für die Fahrbahn (Straßenbahntrasse) ist ein **Fahrverbot für Kfz ausgenommen Anlieferung (< 3,5 t) und Entsorgung** vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt ist nur für kleinere Lieferfahrzeuge gestattet und erfolgt über die Straßenbahntrasse. Das Halten wird in Ladezonen ermöglicht, das Wenden entweder an Ort und Stelle der jeweiligen Ladezone oder jedenfalls am Ende der Sackgasse vor der Grünen Mitte.

Für den westlichen Abschnitt der **verlängerten Wallensteinstraße zwischen der Nordwestbahnstraße und der Grünen Mitte (W01)** wurde der vorangegangene Querschnitt sowie eine Prüfung im Lageplan (Handskizze) entwickelt. Die Breite beträgt an der schmalsten Stelle gem. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) 29,50 Meter, die für die Planung zur Verfügung stehen. Baumpflanzungen sind mit dem erforderlichen Abstand zur Gleisachse der Straßenbahn vorzusehen ($\geq 3,80$ m).



-  **Straßenbahn**
-  **Zweirichtungsradweg**
-  **Multifunktionale Zone mit maximaler Grüngestaltung und hoher Aufenthaltsqualität**



Verlängerte Wallensteinstraße
im Bereich der Grünen Mitte

Im Bereich der **Grünen Mitte** wurde für die verlängerte Wallensteinstraße/verlängerte Traisengasse der untenstehende Querschnitt entwickelt (W02).

Die Breite ist im Bereich der Grünen Mitte gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) ebenfalls 29,50 Meter. Die einzigen fixierten Komponenten sind zum einen die Lage und Breite der Straßenbahntrasse, die in diesem Bereich als Rasengleis ausgeführt werden soll, und zum anderen der Zweirichtungsradweg, der südlich zur Straßenbahn angeordnet werden soll.

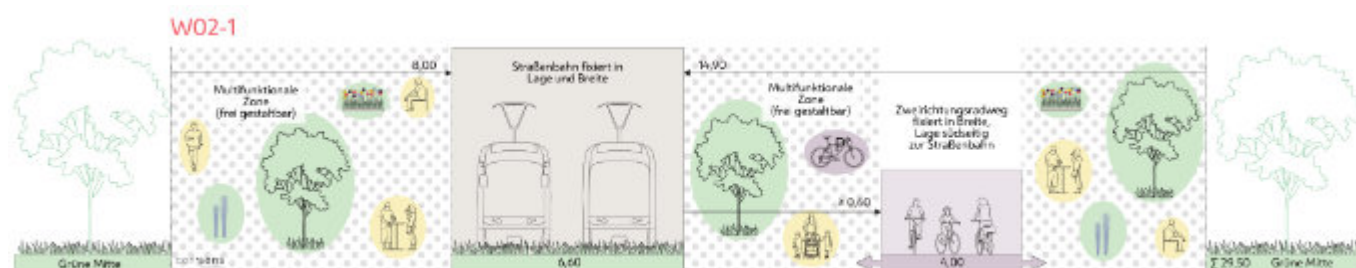
Der Radweg benötigt mindestens 0,60 Meter Abstand zur Straßenbahn, sonst ist die genaue Platzierung flexibel und kann im Gestaltungswettbewerb festgelegt werden.

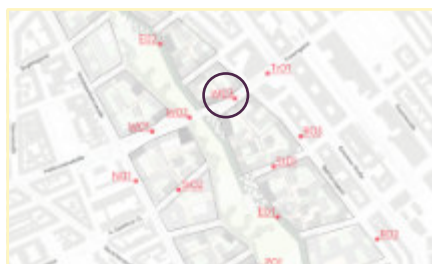
Der Radverkehr wird auf einem **Zweirichtungsradweg südseitig der Straßenbahntrasse** geführt, welche eine Fortsetzung Richtung Traisengasse an der Südseite ermöglicht. Eine Querung der Straßenbahntrasse im Zuge des Parkbegleitweges erfolgt unmittelbar westlich der Grünen Mitte mittels einer rot-gelb-geregelten Querungsstelle.

Für den **Fußverkehr** sind komfortable Verbindungen nordseitig und südseitig der Straßenbahntrasse herzustellen.

Die übrigen Flächen innerhalb des gewidmeten Querschnittes bieten **Gestaltungsspielraum** und können für Begrünung, Entsiegelung sowie als Aufenthalts- und Verweilfläche genutzt werden.

Für **Kfz ist die Durchfahrt nicht gestattet**. Einsatzfahrzeuge nutzen im Einsatzfall den Radweg, welcher aufgrund dessen mit 4,00 m Breite dimensioniert ist.





Verlängerte Wallensteinstraße
östlich der Grünen Mitte

Im östlichen Abschnitt von der **Grünen Mitte** bis zur bestehenden **Traisengasse** wurde Querschnitt W03 mit einer gewidmeten Breite von 27,00 Metern entwickelt.

Der **Radverkehr** wird auf einem Zweirichtungsweg mit 3,30 m Nettobreite südseitig der Straßenbahntrasse geführt, um an den in der Traisengasse östlich der Dresdner Straße bestehenden südseitigen Zweirichtungsweg anbinden zu können.

In Bereichen, in denen an den Radweg Ladezonen angrenzen, ist ein Abstand von mindestens 1,00 m Breite einzuhalten (Warenausladung und -manipulation).

Abseits der definierten Lage von Straßenbahntrasse und Radweg bestehen im Straßenraum der verlängerten Traisengasse sehr große **Flächenressourcen**. Diese sind **frei gestaltbar** und ermöglichen großzügige Flächen für den **Fußverkehr sowie Orte zum Aufhalten und Verweilen und Begrünung**.

Für den **Fußverkehr** sind komfortable Verbindungen nordseitig und südseitig der Straßenbahntrasse herzustellen.

Empfohlen wird, in diesen frei gestaltbaren Flächen keine linearen Elemente (lineare Baumreihen etc.) vorzusehen, sondern stattdessen aufgelockerte, gruppenartige Begrünungs- und Möblierungselemente einzusetzen (Baumgruppen etc.).

Für die Fahrbahn (Straßenbahntrasse) ist ein **Fahrverbot für Kfz ausgenommen Anlieferung (< 3,5 t) und Entsorgung** vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt ist nur für kleinere Lieferfahrzeuge gestattet und erfolgt über die Straßenbahntrasse. Das Halten wird in Ladezonen ermöglicht, das Wenden entweder an Ort und Stelle der jeweiligen Ladezone oder jedenfalls am Ende der Sackgasse, vor der Grünen Mitte.

W03-1



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.3 Esplanade

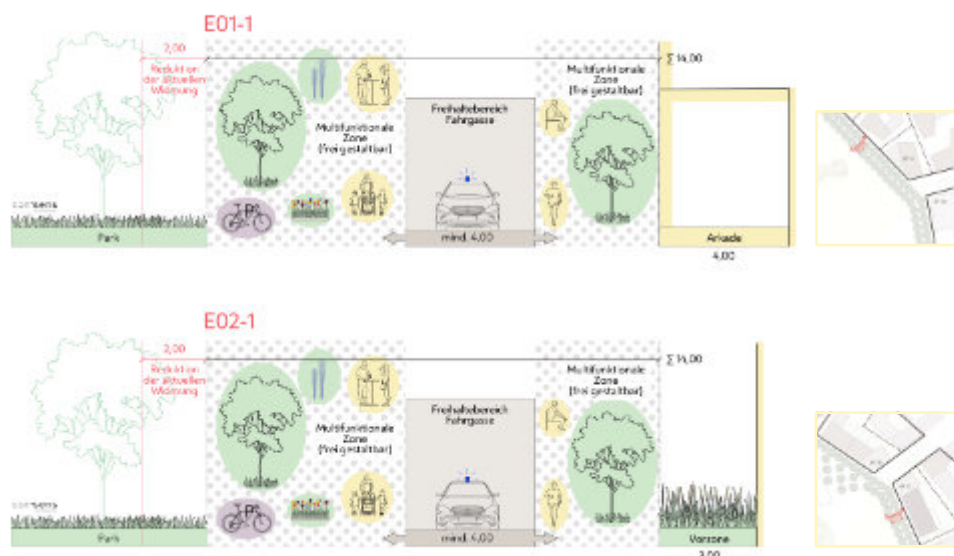
Die Esplanade stellt in Nord-Süd-Relation die **bedeutendste Route im Fußverkehr** dar. Durch **kleinteilige Nutzungen** ist die Esplanade auch für das **Verweilen und Flanieren** attraktiv. Die Esplanade soll als eine **niveau-gleiche** Fläche und mit **mindestens zwei Baumreihen/Baumgruppen** ausgestaltet werden. **Möblierung** soll zudem für eine **hohe Aufenthaltsqualität** sorgen.

Gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) ist eine Breite von 14,00 m vorgesehen. Innerhalb dieser Breite können viele Elemente für den Aufenthalt und die langsame Fortbewegung angeordnet werden. Entlang der Esplanade gibt es auf der Ostseite zwei unterschiedliche Gebäudetypologien:

- angrenzend an die Baufelder 12, 14 sowie 15 finden sich Arkaden
- angrenzend an die Baufelder 13, 16, 17, 18 sowie 19 finden sich auf der Ostseite Vorzonen

Dementsprechend wurden zwei Querschnitte für diese Bereiche erstellt. Für die gesamte Esplanade gelten folgende Planungsprinzipien:

- Grundsätzlich flexibel gestaltbar
- Zwei aufgelockerte Baumreihen/Baumgruppen
- Mind. 4,00 m Fahrgasse für Einsatzfahrzeuge und Radfahrende freihalten
- Es soll die Ausgestaltung als Fußgänger*innenzone mit Ausnahmen für Radverkehr und ggf. Anlieferung angestrebt werden. Bei Verordnung als Fußgänger*innenzone gilt eine Schrittgeschwindigkeit von 5 km/h
- Anlieferung über die Stichstraßen. Die Anlieferung der Sockelzone über die Esplanade ist – wenn überhaupt – nur sehr eingeschränkt möglich (Uhrzeit, Fahrzeuggröße)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

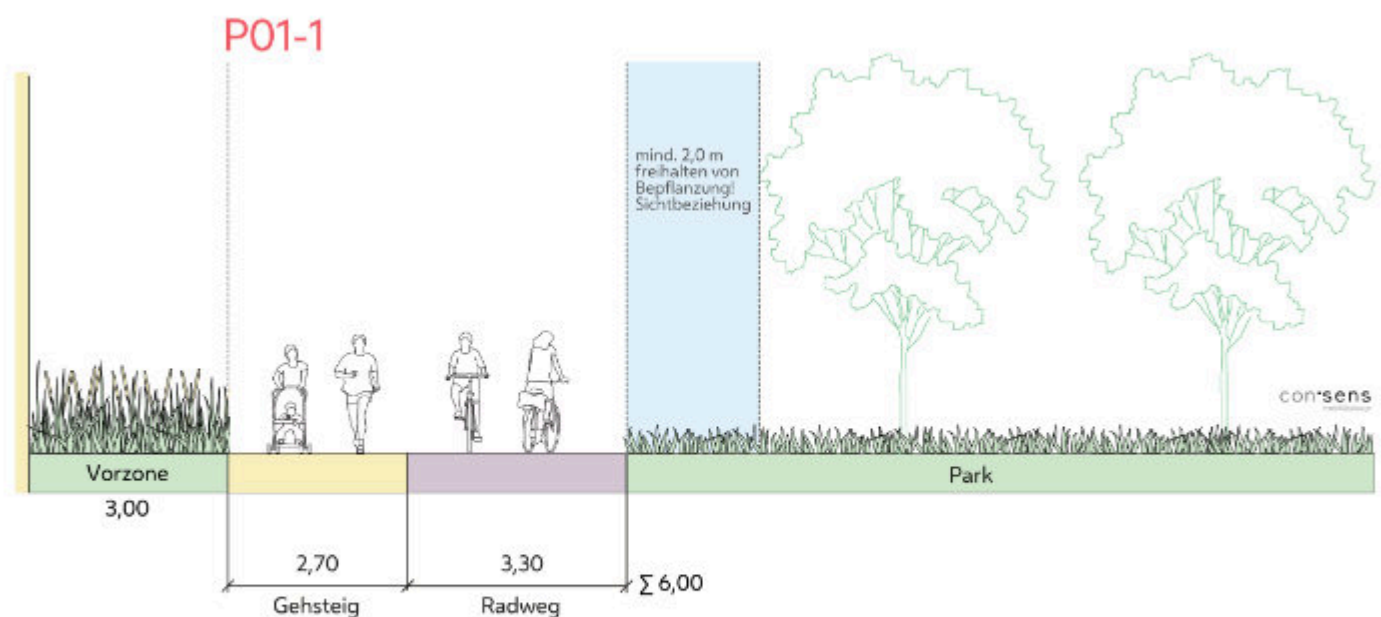
4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.4 Parkbegleitweg

An der Westseite des Parks findet sich der Parkbegleitweg, der entlang der Baufelder geführt wird. Für diesen Mobilitätsraum ist gem. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) eine Breite von 6,00 m vorgesehen. Da von einer hohen Anzahl an (zum Teil auch schnellen) Radfahrenden auszugehen ist, wird eine **baulich getrennte Radverkehrsanlage** neben dem Gehbereich empfohlen. Dies steigert zudem die **Verkehrssicherheit** für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende und minimiert das **Konfliktpotential**. Den Parkbegleitweg attraktiv und in hoher Qualität für den Radverkehr auszugestalten, ist hinsichtlich der Anforderung, dass auf der Esplanade nur der langsame Radverkehr (Ziel- und Quellverkehr) stattfinden soll, erforderlich.

Angrenzend an den Radweg ist darauf zu achten, dass **uneingeschränkte Sichtverhältnisse** auf aus dem Park heraustretende Fußgänger*innen (insbesondere Kinder) gewährleistet sind. Es sollen daher mindestens 2,00 m von hochwüchsiger Bepflanzung und sichteinschränkender Möblierung freigehalten werden.

Die Möglichkeiten für eine (teilweise) **unversiegelte Ausführung** des getrennten Geh- und Radweges sollen in späteren Planungsschritten geprüft werden.



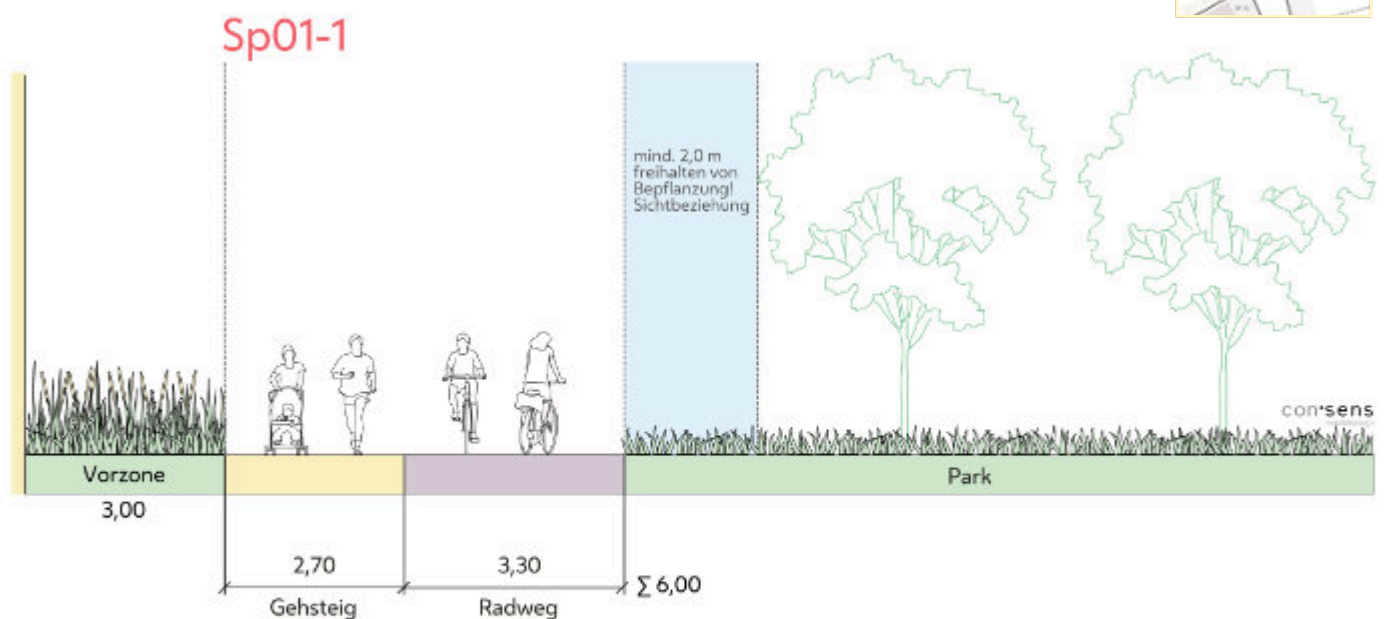
4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.5 Spange

Die Spange befindet sich im Süden des Arels und verbindet den Taborplatz mit der Nordwestbahnstraße. Diese Verbindung wird sowohl für den Fußverkehr als auch für den Radverkehr als wichtig eingestuft und soll demnach mit einem **getrennten Geh- und Radweg** in einer Breite von 6,00 m ausgestaltet werden.

Ähnlich dem Parkbegleitweg ist auch bei der Spange von großer Relevanz, dass angrenzend an den Radweg entsprechende **Sichtbereiche freizuhalten** sind. Es sind uneingeschränkte Sichtverhältnisse für aus dem Park heraustretende Fußgänger*innen (insbesondere Kinder) erforderlich. Die Empfehlung ist auch hier, mindestens 2,00 Meter von hochwüchsiger Bepflanzung und sichteinschränkender Möblierung freizuhalten.



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

4.8.6 Verkehrsberuhigte Stichstraßen



Es wird am Nordwestbahnhof unterschiedliche Arten von Stichstraßen geben.

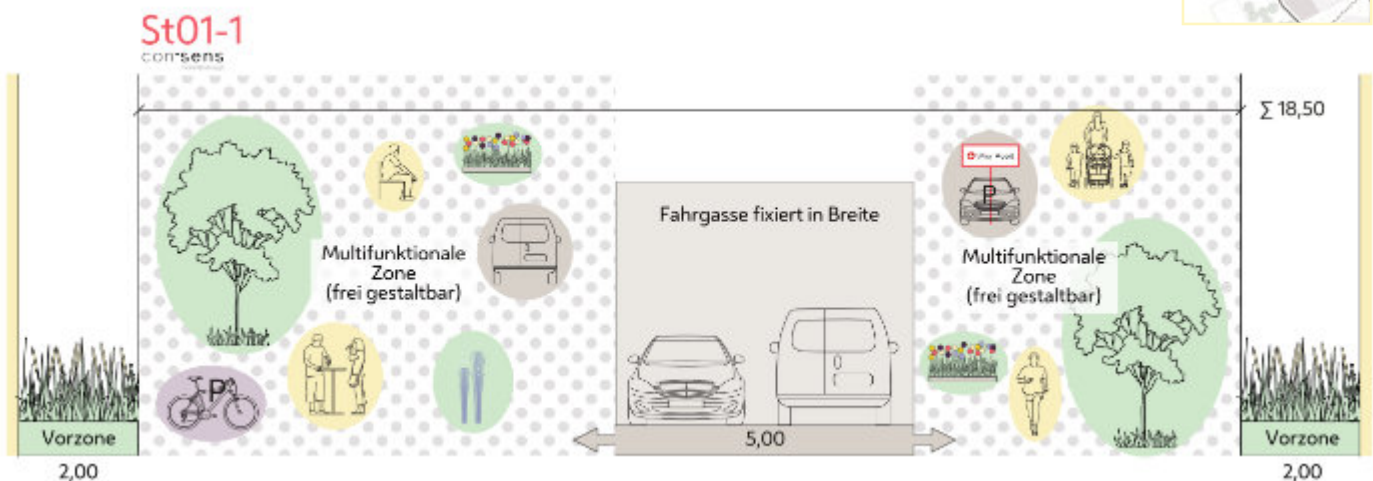
Die meisten Stichstraßen sollen wie eine **Begegnungszone und stark verkehrsberuhigt** ausgestaltet werden, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Es gibt wenig Vorgaben für die Querschnittsgestaltung, dies ermöglicht viele **Freiheiten** für weitere Planungen. Die Fahrgasse für die Zufahrt zu den privaten Sammelgaragen soll 5,00 m breit ausgeführt werden und nur für Anrainer*innen zugänglich sein. Die Fahrgasse sollte in Längsrichtung **verschwenkt** werden, um den linearen Straßencharakter zu brechen (vgl. Leitbild).

Für die Stichstraßen sind Abstellflächen für Lieferdienste und Dienstleister vorgesehen (**Ladezonen**) sowie einzelne Stellplätze zum kurzzeitigen Halten von Fahrzeugen (**Parkverbot**).

Eine Ausnahme des Fahrverbotes gilt nur für die Zufahrt zu Sammelgaragen, Liefertätigkeit und Inhaber*innen einer **Servicekarte** (Handwerksbetriebe) ausgestellt durch die Wirtschaftskammer Wien (*).

Abstellflächen für Sharing-Mobilität, wie z. B. WienMobil-Stationen, sind ebenfalls vorgesehen. Diese sollen eine hohe Sichtbarkeit, einfache Zugänglichkeit und niederschwellige Nutzbarkeit aufweisen.

Es gibt keine eigenständige Radverkehrsanlage, stattdessen ist **Mischverkehr** mit geringem Tempo vorgesehen. Am Ende der Stichstraßen ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen, die auch für Müllfahrzeuge geeignet ist. Es sind ein bis zwei aufgelockerte Baumreihen/Baumgruppen geplant.



(*) <https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/parkkleber-fuer-handwerksbetriebe>

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof



4.8 Gestaltung der neuen Wege im Quartier

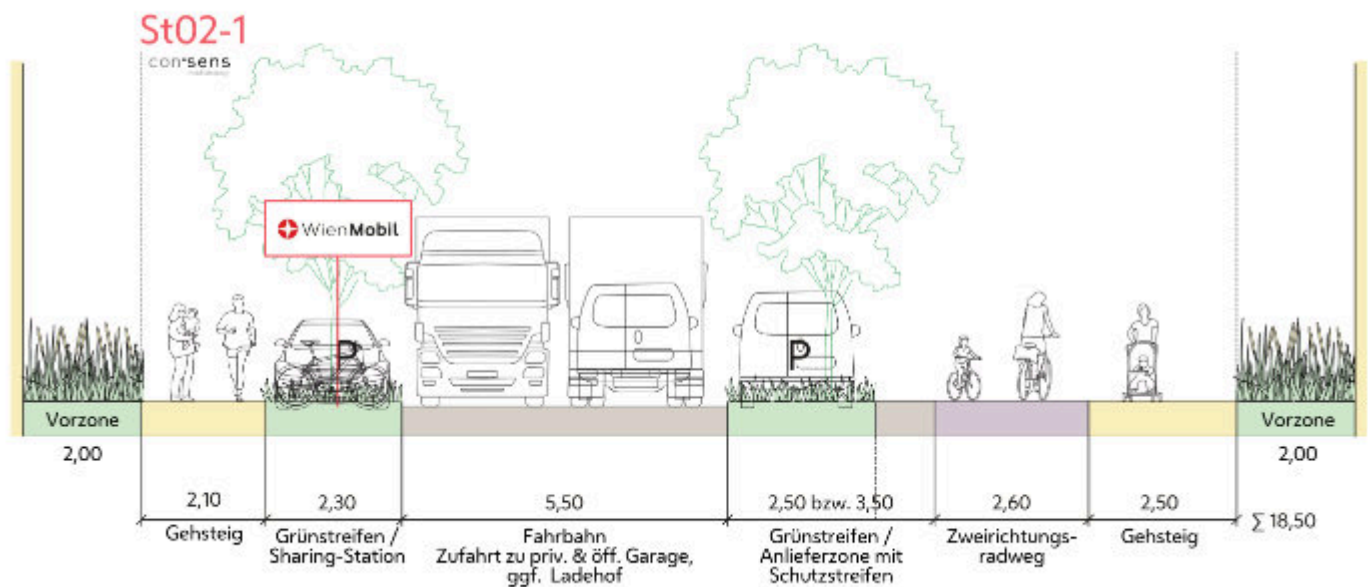
4.8.7 Stichstraße mit klassischer Zonierung

Die Stichstraße in Verlängerung der Adolf-Gstöttner-Gasse hat eine wichtige Funktion für die Erschließung privater und öffentlicher Garagen, eines allfälligen Ladehofs, eines City Hubs sowie eines potentiellen Nebenzugangs zur Schule (BF 6s). Aufgrund des Schulstandorts auf Baufeld 6s sind hohe Sicherheitsanforderungen zu erfüllen.

Die Stichstraße benötigt aufgrund höherer Kfz-Verkehrsstärken und Schwerververkehrsanteil einen **klassisch zonierten Straßenquerschnitt**. Es sind Abstellflächen für Lieferdienste und Dienstleister vorgesehen (Ladezonen).

Abstellflächen für Sharing-Mobilität, wie z. B. WienMobil-Stationen, sind ebenfalls vorgesehen. Diese sollen eine hohe Sichtbarkeit, einfache Zugänglichkeit und niederschwellige Nutzbarkeit aufweisen.

Es ist ein Geh- und Radweg schulseitig vorgesehen, der durch einen Grünstreifen und Bäume/Ladezonen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die Fahrbahnbreite ist so dimensioniert, dass ein Begegnungsfall LKW-LKW bei geringer Geschwindigkeit möglich ist. Der Gehsteig nordwestseitig ist durch einen Grünstreifen geschützt und durchsetzt mit Bäumen und Sharing-Angeboten.



Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Baufeldweise Fahrradabstellanlagen

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)

BF 1
EG: 415
UG: 327
ÖZ: 184

BF 19
EG: 146
UG: 117
ÖZ: 35

BF 2
EG: 504
UG: 402
ÖZ: 140

BF 18
EG: 530
UG: 422
ÖZ: 138

BF 3+3s
EG: 171
UG: 125
ÖZ: 106

BF 17
EG: 530
UG: 422
ÖZ: 121

BF 16
EG: 340
UG: 271
ÖZ: 107

BF 4
EG: 641
UG: 510
ÖZ: 199

BF 5
EG: 930
UG: 747
ÖZ: 292

BF 15
EG: 961
UG: 766
ÖZ: 242

BF 6s
EG: 20
UG: 0
ÖZ: 82

BF 14
EG: 1.187
UG: 946
ÖZ: 264

BF 7
EG: 609
UG: 485
ÖZ: 152

BF 8
EG: 436
UG: 349
ÖZ: 88

BF 13s
EG: 35
UG: 0
ÖZ: 139

BF 9
EG: 906
UG: 717
ÖZ: 245

BF 12
EG: 754
UG: 597
ÖZ: 195

BF 10
EG: 452
UG: 357
ÖZ: 133

BF 11
EG: 795
UG: 636
ÖZ: 225

Legende:

BF 9
EG: x
UG: x
ÖZ: x

Baufeld

Fahrradstellplätze im Erdgeschoß

Fahrradstellplätze im Untergeschoß

Fahrradstellplätze öffentlich zugänglich am Baufeld

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

4.9.1 Fahrradparken

Angesichts des stetig wachsenden Interesses am Fahrradfahren als umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsmöglichkeit ist es von großer Bedeutung, **angemessene Fahrradstellplätze** bereitzustellen. Dabei sollten bestimmte Anforderungen beachtet werden, um den Bedürfnissen der Nutzer*innen gerecht zu werden. Dazu gehören beispielsweise **wetterfeste und gut beleuchtete Abstellmöglichkeiten, ausreichend Platz für Fahrräder unterschiedlicher Größen und Typen sowie eine gute Erreichbarkeit und Sicherheit.**

Für den Nordwestbahnhof wurden folgende Ziele und Empfehlungen festgelegt:

- Auf jedem Baufeld müssen auf Basis der jeweiligen Nutzungen ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Es wurden auf die jeweilige Berechnungsbasis (siehe rechte Spalte) jeweils 20 % aufgeschlagen, da der Nordwestbahnhof aufgrund seiner günstigen Lage und des langen Planungshorizontes einen hohen Radverkehrsanteil haben wird.
- Es werden je nach Nutzungsart Annahmen für die Verteilung der Fahrradstellplätze auf UG, EG und öffentlich zugängliche Flächen am Baufeld getroffen.
- Für Wohn- und Büronutzungen ist ein hochwertiges, leicht zugängliches und privates Abstellen der Fahrräder im Erdgeschoß sehr komfortabel. Ein gewisser Anteil an Fahrradstellplätzen kann auch im Untergeschoß errichtet werden, der angegebene Wert hierfür ist als Maximalanteil anzusehen.
- Für Handel, Kultur sowie soziale Infrastruktur ist eine öffentliche Zugänglichkeit der Stellplätze am jeweiligen Baufeld wichtig.
- Die Anforderungen an Stellplätze sind im UG höher, eine hohe Attraktivität und Sicherheit sind Grundvoraussetzung.
- Angenommene Verteilung:

	Im EG	Im UG	Öff. zugänglich
Wohnen	50 %	40 %	10 %
Büro	40 %	40 %	20 %
Handel + Kultur	20 %	0 %	80 %
Soziale Infrastruktur	20 %	0 %	80 %

Berechnungsansätze:

- Wohnen: 1 Stellplatz pro 30 m² Wohnnutzfläche. (*)
- Büro: 1 Stellplatz pro 5 Beschäftigte
- Handel und Kultur: 1 Stellplatz pro 50 m² Geschäftsfläche. (*)
- Bildungseinrichtungen: 1 Stellplatz pro 5 Schüler*innen sowie pro 5 Lehrkräften (*)
→ Ermittlung der Stellplätze mittels durchschnittlichen Schulgrößen und Anzahl Lehrkräften, Schüler*innen in Wien
→ anteilmäßige Verteilung auf die 3 Baufelder für Bildungseinrichtungen. Zusätzliche Bereitstellung von Scooter-Abstellanlagen (Halterungen) erforderlich.
- Büro- und Schulnutzungen, soziale Infrastruktur: tatsächliche Stellplätze für Fahrräder nach Vorliegen konkreter Nutzungen zu berechnen, aktuelle Werte sind Annahmen.

(*) gem. MA 18 (2018): „Radabstellanlagen bei Gebäuden. Empfehlungen und Informationen für Bauräger*innen und Planer*innen“

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

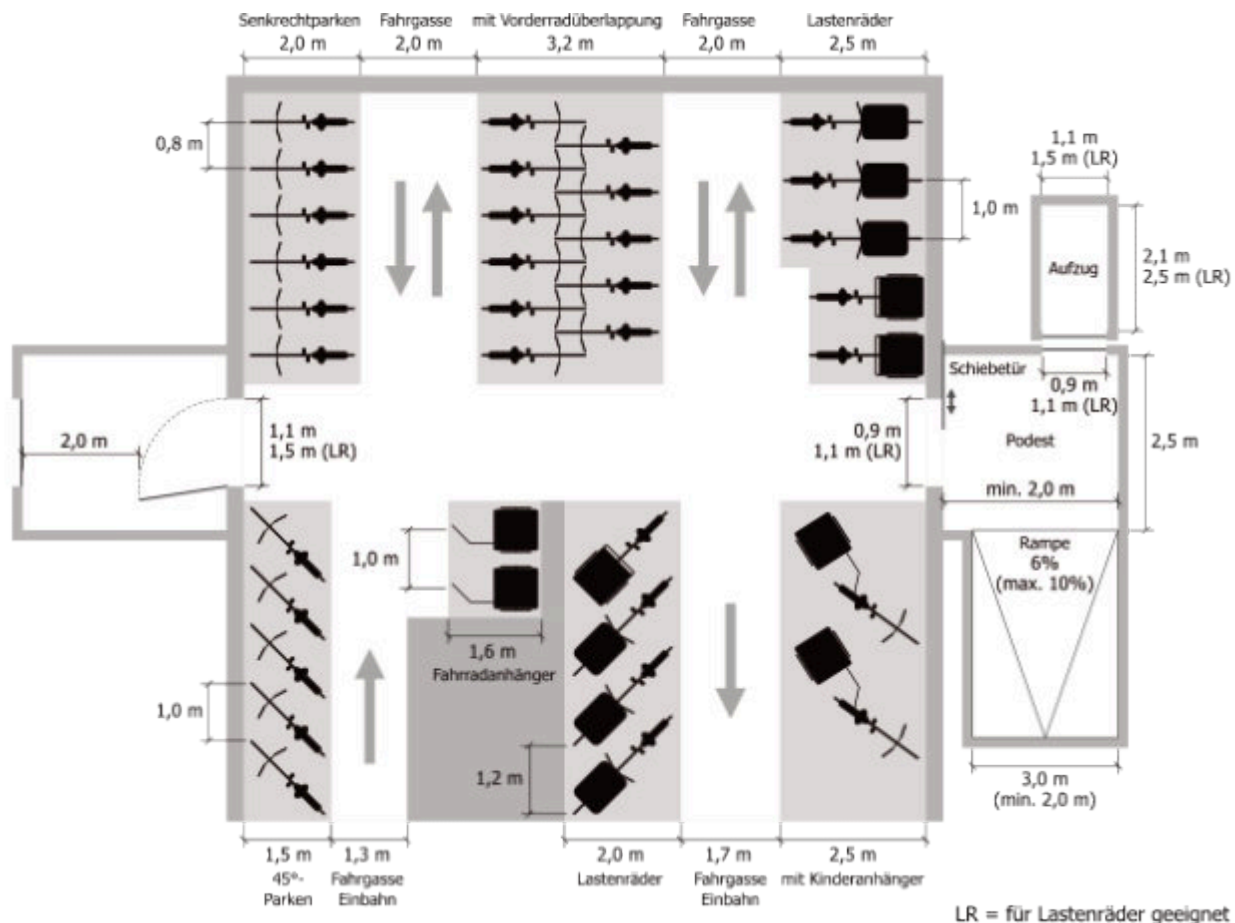
Neben der Situierung und Anzahl an Fahrradstellplätzen ist auch die **Ausgestaltung** der Abstellanlagen von Bedeutung. Die Ausführung und die Zugänglichkeit entscheiden letztlich darüber, wie gut die jeweiligen Radstellplätze von den Bewohner*innen genutzt werden. Daher werden für die nächsten Schritte folgende Empfehlungen festgehalten:

Rahmenbedingungen für den Wettbewerb

- Radabstellanlagen sind in hoher Qualität auszuführen.
- Die passende Abstellanlage ist abhängig von der Anordnung und Zugänglichkeit der Anlage.

Flächenbedarf Fahrradparken

- Unterschiedliche Radabstellanlagen benötigen unterschiedlich viel Platz; die Darstellung gem. RVS 03.02.13 gibt Richtwerte an.
- Übersichtsweise wurde mit 2,0 m² pro Abstellanlage gerechnet, darin inkludiert sind auch Erschließungswege/Fahrgassen.
- Bei einer durchschnittlichen Bebaubarkeit von 60 % der Grundfläche nehmen die im Erdgeschoß vorzusehenden Fahrradräume zwischen 10 % und 15 % der Fläche ein – die entsprechenden Flächen sind zu berücksichtigen.



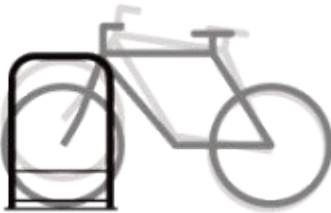
Arten von Abstellanlagen

- Anlehnbügel: Stabilste Variante, am häufigsten im öffentlichen Raum



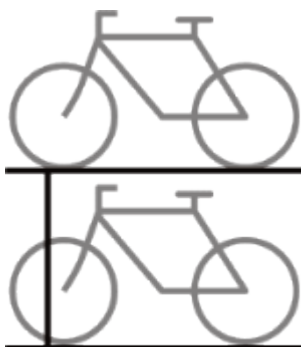
Anlehnbügel

- Vorderradhalter mit Anlehnbügel: Doppelseitige Nutzung möglich



Vorderradhalter

- Doppelstockparker: Platzsparend, jedoch 2,70 m lichte Höhe erforderlich



Doppelstockparker

- Fahrradbox: Höchste Sicherheit, wichtig für teure Räder. Empfehlung: 1 Fahrradbox pro 20 Fahrradabstellanlagen



Fahrradbox

Eine Kombination unterschiedlicher Abstellanlagen wird empfohlen.

Weitere Empfehlungen

- Spezialfahrräder (z. B.: Lastenräder) werden immer beliebter. Verpflichtend gem. Bauordnung ist jeder 10. Stellplatz für ein Spezialrad vorzusehen und die entsprechende Fläche einzuplanen. Die Flächen können alternativ auch für Kinderwagen genutzt werden. Flächen für Spezialräder und Kinderradanhänger sollten nach Möglichkeit im Erdgeschoß vorgesehen werden. Alternativ werden entsprechend dimensionierte Lift- oder Rampenanlagen für den Transport benötigt. Darüber hinaus soll es einen Raum für Kinderwagen im Erdgeschoß geben.
- Für jeden 10. Stellplatz soll eine E-Ladesäule vorgesehen werden. Zusätzlich sollen manche Fahrradboxen mit einer E-Lademöglichkeit ausgestattet werden.
- Vorsehen von verschließbaren Boxen mit E-Lademöglichkeit für herausnehmbare Akkus
- In den Tiefgaragen gegebenenfalls Vorsehen von Angeboten zur Fahrradreinigung
- Reparaturstation (Fahrradpumpe, Werkzeug ...)

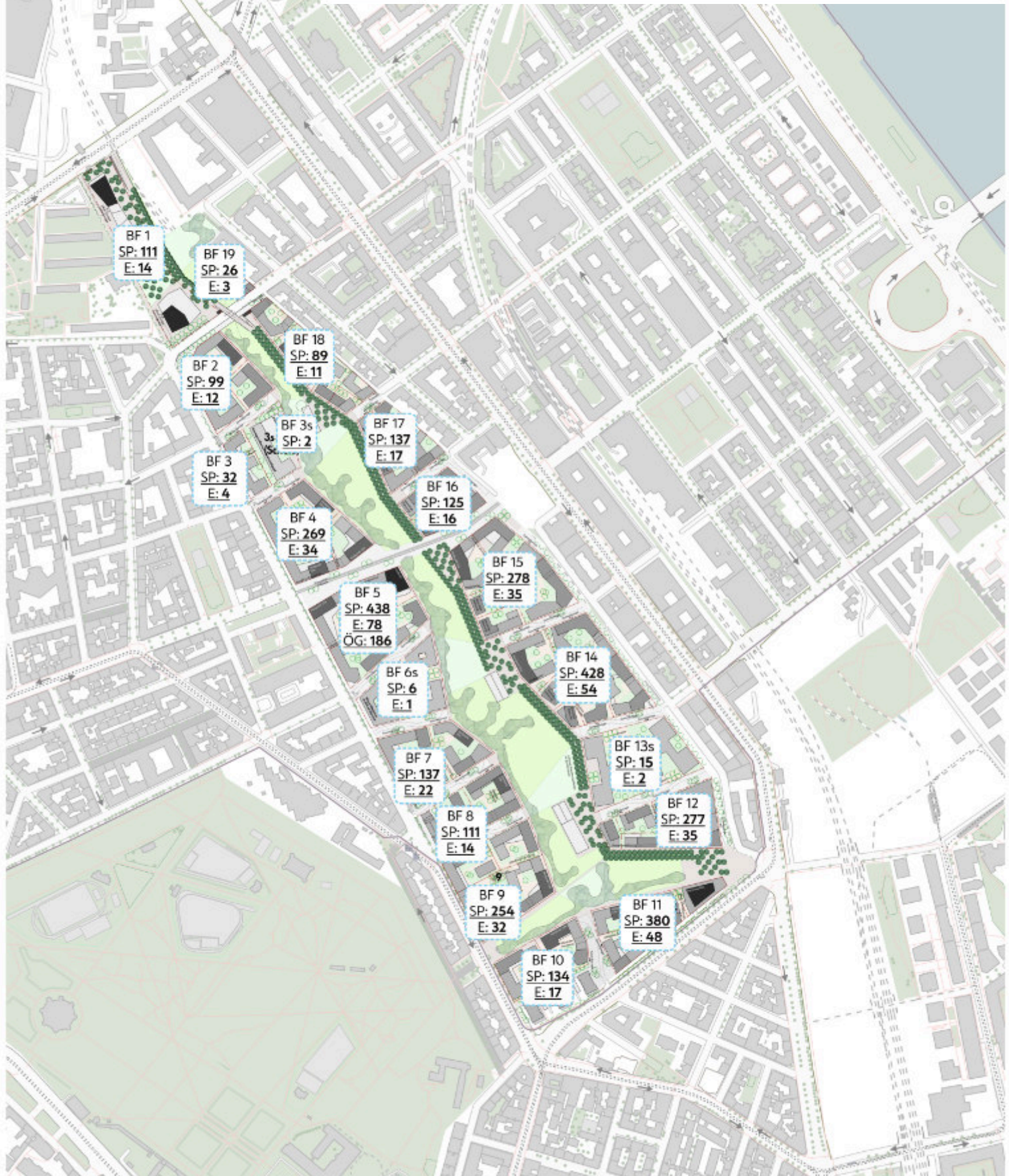
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof (E-) Stellplatzbedarf je Baufeld

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Flangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:

BF 14
SP: x
E: x

Baufeld
Stellplatzbedarf je Baufeld
davon Stellplätze für E-Fahrzeuge

ÖG: 186 Öffentliche Garage auf Baufeld 5

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

4.9.2 Pkw-Stellplatzbedarf

Der Pkw-Stellplatzbedarf variiert je nach Standort und Mobilitätsverhalten der Menschen. Eine sorgfältige Analyse des Bedarfs ist daher entscheidend, um eine angemessene Anzahl von Stellplätzen zu gewährleisten. Um Platz effizient nutzen und den Bedarf an Stellplätzen decken zu können, wurde ein **Garagenkonzept mit baufeldübergreifender Betrachtung** entwickelt. Dies ermöglicht es, vorhandenen Raum optimal auszunutzen.

Für die Berechnung der Stellplätze ist § 50 des Wiener Garagengesetzes heranzuziehen. Da das Nordwestbahnhofsareal innerhalb der Zone 1 gem. § 50a des Wiener Garagengesetzes liegt, beträgt die Stellplatzverpflichtung, unabhängig von der Nutzung, nur 70 % des errechneten Stellplatzbedarfs.

Die vorliegende Stellplatzberechnung basiert auf den in der UVE ermittelten Zahlen, berücksichtigt jedoch die Reduktion aufgrund von § 50a des Wiener Garagengesetzes.

Berechnungsgrundlagen:

- Wohnen: 1 Stellplatz je 100 m² Wohnnutzfläche
- Büro: 1 Stellplatz je 100 m² Aufenthaltsraum
- Handel und Kultur: 1 Stellplatz je 100 m² Nutzfläche
- Soziale Infrastruktur: 1 Stellplatz je 1.000 m² Bruttogeschoßfläche
- 1 E-Ladepunkt je 10 Stellplätzen
- 28 m² Flächenbedarf pro Stellplatz

Es wird jedoch empfohlen, die Anzahl der E-Ladepunkte auf einen E-Ladepunkt pro 8 Stellplätze zu erhöhen (Verdichtung durch infrastrukturelle Anforderungen bei der Planung berücksichtigen).

Öffentliche Garage Baufeld 5

- 186 Stellplätze zur öffentlichen Nutzung (Unterschreitung des Schwellenwertes gem. UVP-G, daher keine UVP-Pflicht)

Behindertenstellplätze

- Verpflichtend gem. Bauordnung: 1 Behindertenstellplatz pro 50 Pflichtstellplätzen
- Empfehlung: 1 Behindertenstellplatz pro 25 Pflichtstellplätzen (Verdopplung)

Besucher*innenstellplätze

- In den Stichstraßen sind keine Besucher*innenstellplätze an der Oberfläche vorgesehen.
- Besucher*innen können die vorgesehene öffentliche Garage auf Baufeld 5 nutzen
- Ca. 5 % der Stellplätze je Baufeld in den Sammelgaragen sollen für Besucher*innen nutzbar gemacht werden (z. B. SmartParking-Systeme, siehe Kapitel 4.11)
- Von den Besucher*innenstellplätzen sind je Sammelgarage mindestens zwei Stellplätze behindertengerecht auszugestalten

Es wird empfohlen, in späteren Bauphasen ein **Stellplatzregulativ** zu prüfen. Dadurch ergibt sich folgende Staffelung der Stellplatzverpflichtung nach Bauphasen:

- Bauphase 1 & 2: Stellplatzverpflichtung von 70 %. Eine weitere Reduktion ist durch Maßnahmen wie E-Ladepunkte und Car-sharing um 10 % auf in Summe 63 % gem. Garagengesetz § 50a bzw. § 50b möglich.
- Bauphase 3 & 4: Stellplatzregulativ < 60 % prüfen

Für das Berechnungsmodell der Stellplätze (Darstellung) wurden folgende Werte verwendet:

- Bauphase 1: 70 %, Bauphase 2: 63 %, Bauphase 3: 50 %, Bauphase 4: 30 %

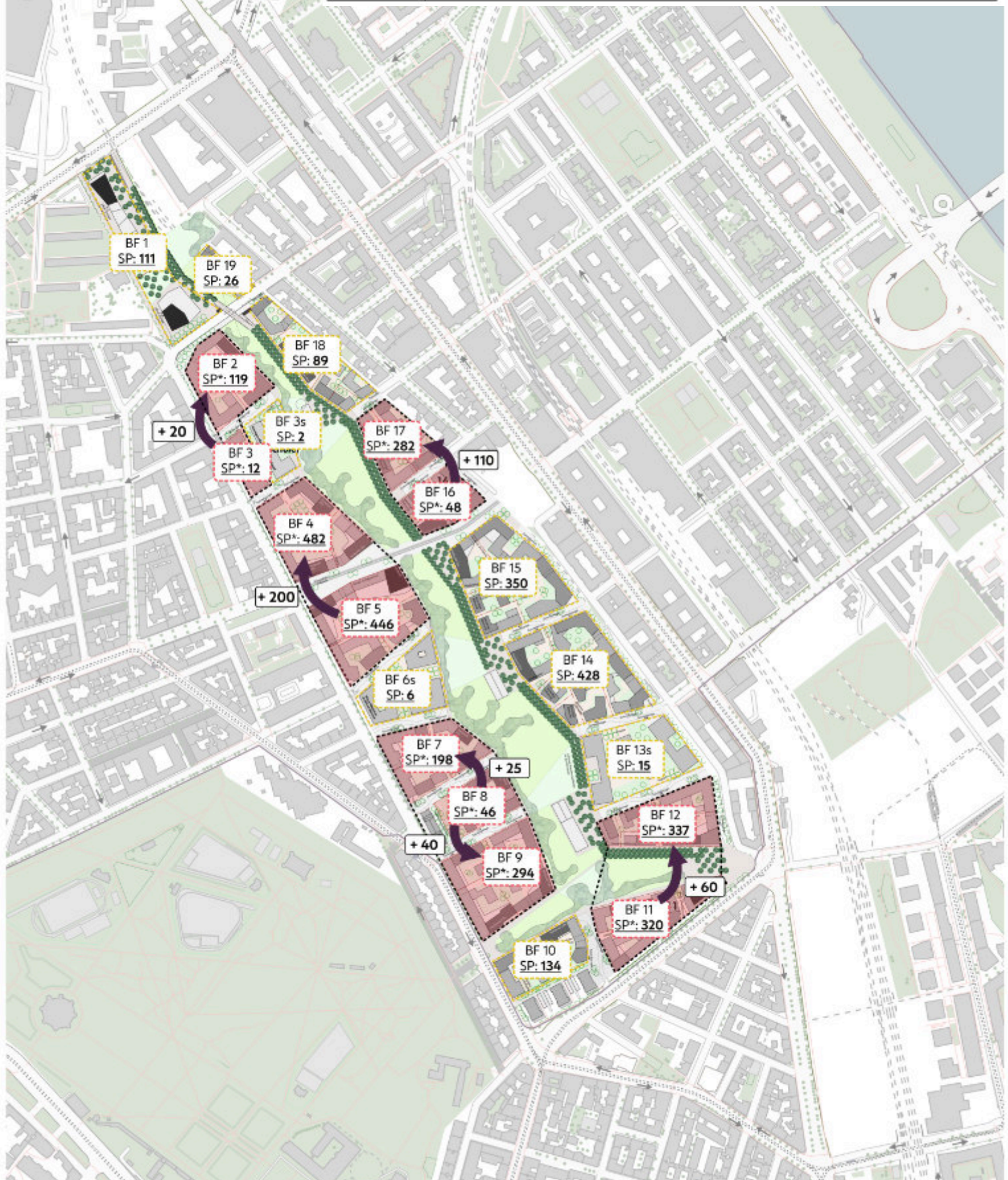
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Optimiertes Stellplatzangebot je Baufeld

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2099)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:

BF 14
SP: x

Baufeld

Stellplatzangebot je Baufeld (keine Verlagerungen möglich/erforderlich)

BF 14
SP*: x

Baufeld

Optimiertes Stellplatzangebot je Baufeld (inkl. Verlagerungen)

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

4.9.3 Optimierte Pkw-Stellplatzangebot je Baufeld

Detaillierte Überlegungen wurden angestellt, um mit einem möglichst geringen Unterbauungsgrad und einer möglichst geringen Anzahl an Untergeschoßen die erforderliche Anzahl an Stellplätzen unterzubringen. Die Überlegungen werden nachfolgend erläutert.

Im ersten Schritt für das Berechnungsmodell wurden zwei Ziele definiert:

- 1) Möglichst **geringer Versiegelungsgrad** auf den Bauplätzen.
- 2) **Wirtschaftlich vertretbarer Errichtungsaufwand** (möglichst geringe Anzahl an Tiefgeschoßen), Anmerkung: Ab dem 2. UG müssen die Tiefgeschoße im Grundwasser errichtet werden

Darauf aufbauend wurden für das Berechnungsmodell folgende Annahmen getroffen:

- Baufelder sollen maximal zu **70 %** mit unterirdischen Bauwerksteilen unterbaut werden (**Unterbauungsgrad**).
- Es sollen **maximal zwei Untergeschoße** je Baufeld errichtet werden.

Hinzu kommen noch ergänzende Empfehlungen für die Realisierung der Sammelgaragen:

- Die unterirdischen Bauwerksteile (Tiefgeschoße) sollten bestenfalls flächengleich unterhalb der oberirdischen Bauwerksteile errichtet werden, um den **Versiegelungsgrad möglichst gering** zu halten.

- Die **Verlagerung von Stellplätzen** zu benachbarten Baufeldern ermöglicht es, bei keinem der Baufelder ein drittes Untergeschoß errichten zu müssen und bei manchen Baufeldern mit nur einem Untergeschoß ein Auslangen zu finden.
- Die Stellplatzverlagerung muss mit **vertraglichen Vereinbarungen** sichergestellt werden, da es sich um den Nachweis von Pflichtstellplätzen auf anderen Baufeldern handelt.

Die Anzahl an Untergeschoßen auf Baufeld 5 und die tatsächliche unterirdische BGF ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vollständig absehbar, da die Errichtung eines Ladehofes noch ungewiss ist und die Dimensionierung des Ladehofes Auswirkungen auf die Ausgestaltung der Untergeschoße haben wird.

An den Schulstandorten werden keine Tiefgaragen errichtet, die wenigen Stellplätze werden an der Oberfläche innerhalb der Baufelder angeordnet.

Hinweis: Es steht den Bauträger*innen frei, mehr als zwei Untergeschoße zu errichten. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde im Berechnungsmodell jedoch nicht davon ausgegangen.

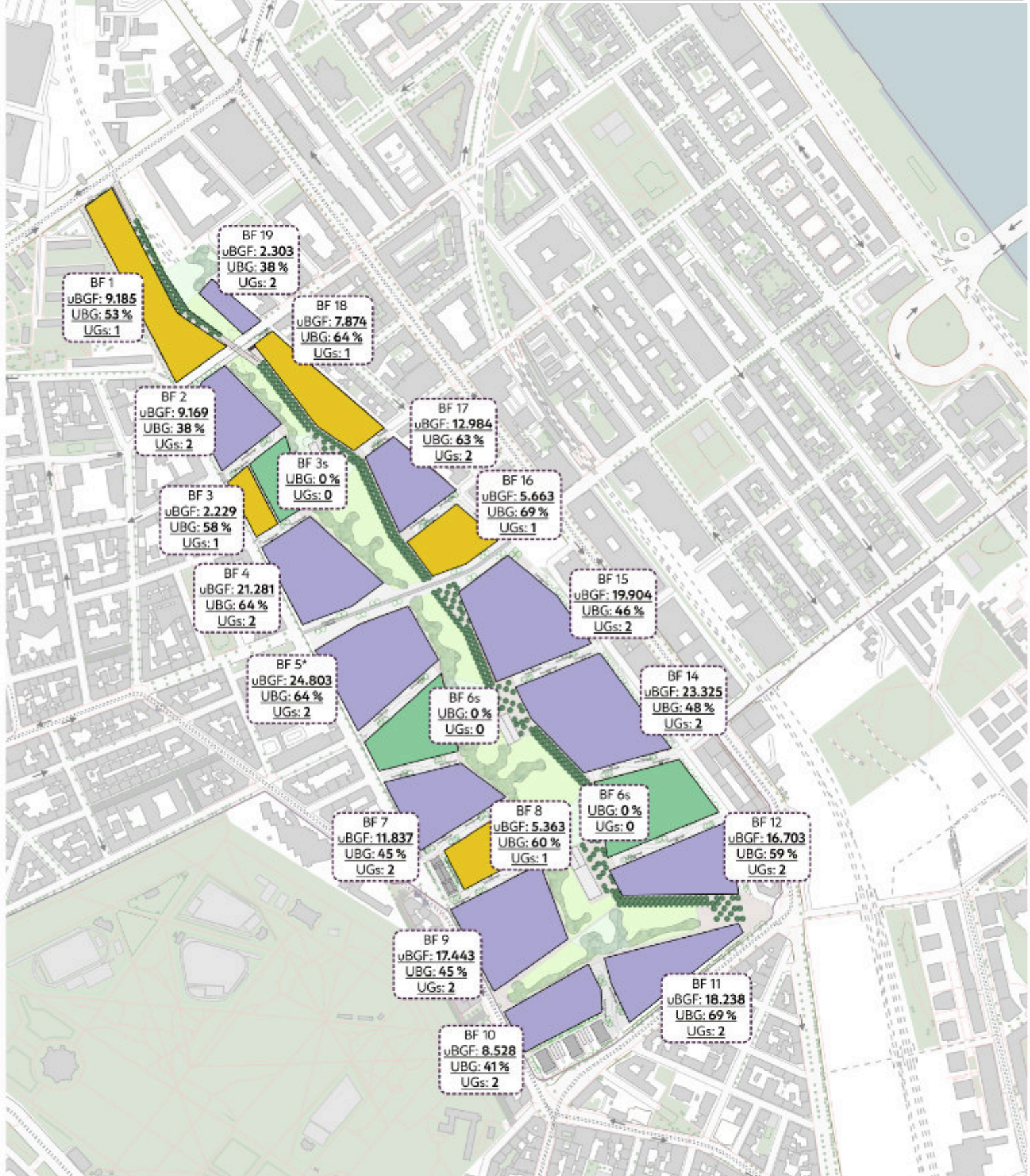
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Dimensionierung der Sammelteiefgaragen

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 N

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: BF 14 Baufeld
uBGF: x Unterirdische BGF (Σ Kfz-Stellplätze, Fahrradstellplätze, Keller, Technik) in m²
UBG: x % Unterbauungsgrad in Prozent
UGs: x Anzahl Untergeschoße

Untergeschoße: 0UG 1UG 2UG

*) Öffentliche Garage berücksichtigt

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

4.9.4 Garagenkonzept

Im nächsten Schritt erfolgt die Dimensionierung der Garagenkörper und eine **Abschätzung des Flächenbedarfs in den Untergeschoßen**. Hierbei wurde der Flächenbedarf für Fahrrad- und Kfz-Stellplätze, Kellerräume sowie Technikräume berücksichtigt.

Die Darstellung links zeigt das **Ergebnis der Berechnungen**.

Angegeben ist sowohl die jeweilige Anzahl an Untergeschoßen je Baufeld, die unterirdische Bruttogeschoßfläche (die sich aus der Summe der einzelnen Flächenbedarfe ergibt) sowie der Unterbauungsgrad in Prozent. Unter dem Unterbauungsgrad wird das Verhältnis zwischen der Größe des unterirdischen Garagenkörpers und der Größe des Baufeldes verstanden. Es hat keinen direkten Bezug zum oberirdischen Bebauungsgrad. Die Grundfläche des unterirdischen Baukörpers sollte dennoch so optimal wie möglich an den oberirdischen Baukörper angepasst werden, um den **Anteil der unversiegelten Flächen zu maximieren**.

Folgende **Berechnungsansätze** liegen den dargestellten Ergebnissen zugrunde und wurden den Annahmen aus den Unterlagen der UVP-Einreichung entnommen:

- In den Berechnungen wurden neben den Kfz-Stellplätzen auch Fahrradstellplätze (max. 40 % im UG), Kellerräume sowie Technikräume berücksichtigt. Die angegebene BGF beinhaltet also die gesamten, im Untergeschoß erforderlichen Flächen.

- Kellerräume: rund (rd.) 10 % der oberirdischen Bruttogeschoßfläche (Annahme gem. Einreichprojekt UVE 2021).
- Technikräume: rd. 10 % der bebauten Fläche (Annahme gem. Einreichprojekt UVE 2021).

In der **UVP-Einreichung** 2021 (kein Stellplatz-regulativ, ohne Bauordnungsnovelle) wurde mit Ausnahme der drei Schulstandorte von zwei Untergeschoßen je Baufeld ausgegangen. Durch die Bauordnungsnovelle 2023, ein bauphasenbasiertes Regulativ und das Verlagern von Pflichtstellplätzen auf benachbarte Baufelder können sieben Baufelder mit max. einem Untergeschoß, die restlichen mit zwei Untergeschoßen errichtet werden.

Lage und Konfiguration der Tiefgaragen werden im Rahmen der **Baufeldentwicklung** festgelegt. Freiflächen sollen nach Möglichkeit nicht unterbaut werden, um den Versiegelungsgrad so gering wie möglich zu halten.

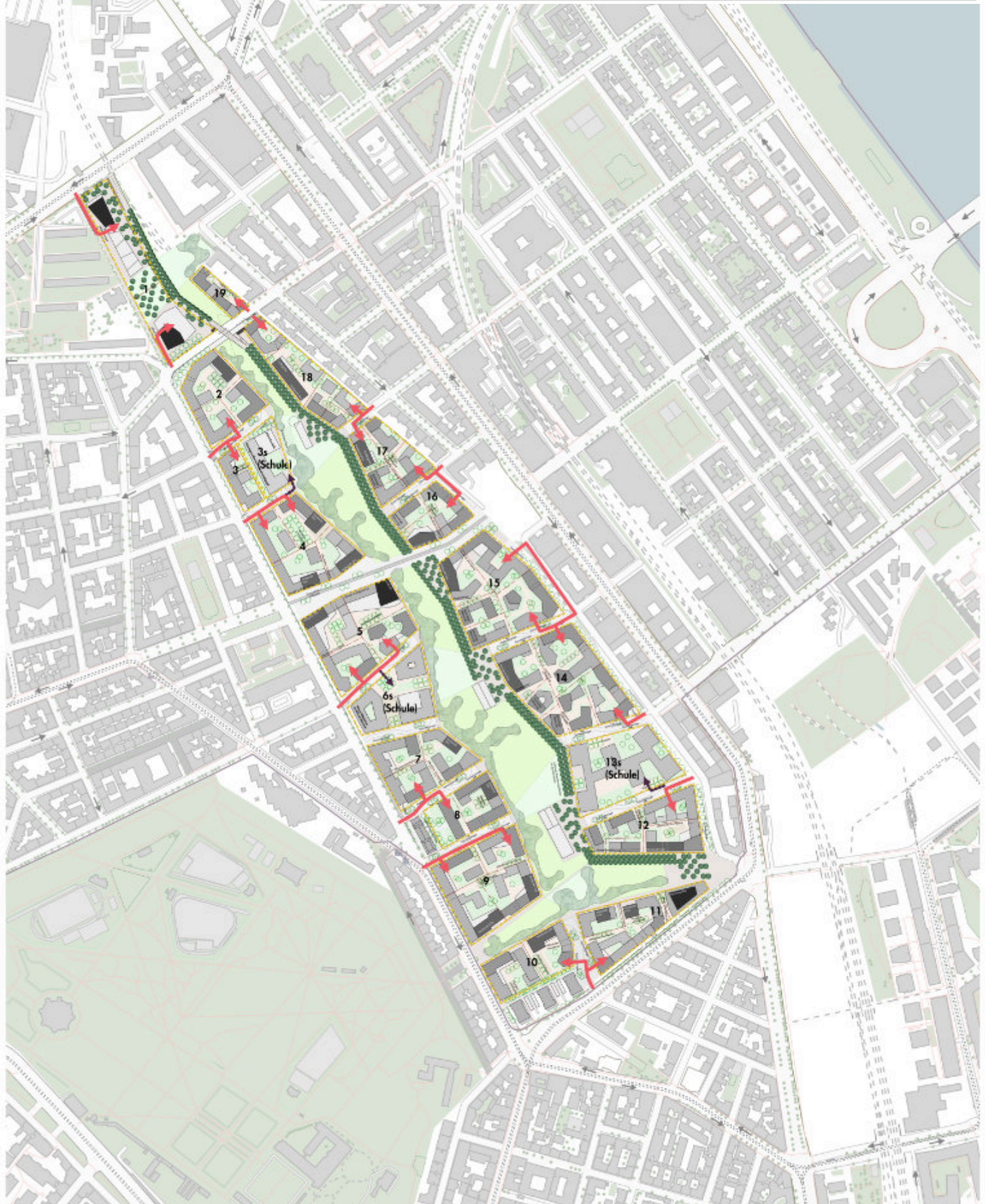
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Zu- und Abfahrten

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 N

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:
-  Kombinierte Garagenzu- und -abfahrten
 -  Kombinierte Zu- und Abfahrt (oberirdisch)
 -  Baufeldweise Sammelgaragen

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.9 Stellplatz- und Garagenkonzept

4.9.5 Zu- und Abfahrten zu den Sammelgaragen/Baufeldern

Die Garagenzufahrten erfolgen von den Stichstraßen. Bei den Baufeldern 11, 12, 13 sowie 14 sind bei der Anordnung der Garagenzufahrt die Ein- und Ausfahrtsperren gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu beachten. Empfohlen wird:

- **Bis 200 Stellplätze** pro Baufeld ist eine kombinierte Zu- und Abfahrt vorgesehen, dies betrifft die Baufelder 1, 2, 3, 7, 8, 10, 16, 18 und 19.
- **Ab 200 Stellplätzen** pro Baufeld (4, 5, 9, 11, 12, 14, 15 und 17) sind zwei kombinierte Zu- und Abfahrten vorgesehen.

Ausnahmen:

- Baufeld 11 wird trotz > 200 Stellplätzen nur über eine Zu- und Abfahrt abgewickelt.
- Baufeld 12 wird trotz > 200 Stellplätzen nur über eine Zu- und Abfahrt abgewickelt.
- Keine Tiefgaragen auf den Baufeldern 3s, 6s und 13s, oberirdische Zu- und Abfahrt
- Aufgrund der langgestreckten Ausdehnung des Baufeldes 18 wird trotz Unterschreitung des Schwellenwertes von 200 Stellplätzen das Errichten von zwei Zufahrten (via Hellwagstraße sowie Gasteigergasse) empfohlen.

4.9.6 Stellplatzmanagement in den Sammelgaragen

Die Anzahl der Pflichtstellplätze wird über die Wohnnutzfläche und das Ausmaß der Stellplatzverpflichtung + ggf. Stellplatzregulativ berechnet. Die Pflichtstellplätze sind **verpflichtend zu errichten bzw. abzulösen**. Für die Tiefgaragenstellplätze wird unabhängig von den Besitzverhältnissen der Stellplätze folgendes Stellplatzmanagement **vorgeschlagen**:

- Es werden nur die tatsächlich angemieteten bzw. erworbenen Stellplätze fix einer bestimmten Wohnung zugewiesen, beispielsweise mit der Kennzeichnung „Top 1“ am Stellplatz.
- Je nach Stellplatzverfügbarkeit ist es den Anwohner*innen gestattet, mehr als einen Stellplatz anzumieten/zu kaufen.
- Für jeden 50. Stellplatz ist 1 Behindertenstellplatz verpflichtend zu errichten. Es wird jedoch empfohlen, auf jeden 25. Stellplatz einen Behindertenstellplatz zu errichten (Verdopplung).

- Die restlichen/freien Stellplätze („Pool-Stellplätze“) können für Externe nutzbar gemacht werden, beispielsweise für Besucher*innen oder auch Dienstleister*innen. Dies soll eine Mehrfachnutzung der Stellplätze ermöglichen und den Nutzer*innenkreis erweitern.
- Anmietung durch Anrainer*innen aus der Umgebung mit fixer Zuweisung von Stellplätzen.
- Kurzparkstellplätze durch SmartParking (wie bspw. PAYUCA) in den Sammelgaragen ermöglichen (ca. 5 % der Stellplätze je Sammelgarage).

Die rechtlichen und technologischen Möglichkeiten und Rahmenbedingungen hierfür sind mit Garagenbetreiber*innen bzw. Bauträger*innen auszuloten und vertraglich abzusichern.

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Anlieferverkehr

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Flangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:**
- Anlieferverkehr / Ladebereiche
 - Wendemöglichkeit
 - Straßennetz mit Bedeutung für den Nordwestbahnhof

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.10 (City-)Logistik

4.10.1 Anlieferung, Entsorgung, Dienstleistungen

Die (City-)Logistik umfasst verschiedene Bereiche wie Anlieferungen, Dienstleistungen, Entsorgung und einen potentiellen Ladehof. Das folgende Kapitel behandelt diese Themen ausführlich. Es wurden Lösungsansätze entwickelt, um eine **effiziente und nachhaltige Bewältigung der logistischen Herausforderungen** am Areal zu ermöglichen. Mit Blick auf die steigenden Anforderungen an eine umweltfreundliche und verkehrsarme Versorgung von Städten ist eine **innovative und bedarfsgerechte Planung** unerlässlich.

Das Mobilitätskonzept sieht einen weitgehend autofreien Nordwestbahnhof vor. Die Stichstraßen dienen dem privaten Kfz-Verkehr lediglich zur Erschließung der Sammelgaragen. Die Stichstraßen dienen neben der **Garagenschließung** auch den logistischen Anforderungen. Es werden Ladezonen entlang der Stichstraßen angeordnet, um der **Anlieferung, den Dienstleistungen sowie der Ver- und Entsorgung** gerecht zu werden.

Die meisten Stichstraßen werden im Charakter einer Begegnungszone ausgestaltet. Die darin vorgesehenen Ladezonen können daher außerhalb der **Ladezeiten auch anderweitig genutzt** werden, beispielsweise als Spielfläche für Kinder.

Von diesem Prinzip abweichende Straßen sind folgende:

- Die verlängerte Wallensteinstraße/verlängerte Traisengasse ist insofern ein Sonderfall, als dass dort die Anlieferung auf das absolut Notwendigste reduziert werden soll, da hier das Einkaufen, langsame Fortbewegen und der Aufenthalt der Zu-Fuß-Gehenden im Mittelpunkt stehen. Daher soll die Anlieferung entlang dieser Straße auf kleine Fahrzeuge beschränkt werden (z. B.: < 3,5 t) ausgenommen Müllfahrzeuge.
- Zwischen der verlängerten Wallensteinstraße und der verlängerten Traisengasse gibt es für die Anlieferung, Entsorgung und Sonstige keine Durchfahrt. Lediglich Einsatzfahrzeuge können im Einsatzfall den Zweirichtungsradweg nutzen.
- Ein weiterer Sonderfall ist das Baufeld 1, für das eine spezielle Regelung gilt: Hier muss die Anlieferung über die Garage erfolgen, daher sind entsprechende Ladezonen in der Garage vorzusehen.
- Für die langgezogene Esplanade gilt im Allgemeinen, dass die Anlieferung der punktuellen Nutzungen über die Stichstraßen erfolgen soll. Die Benutzung der Esplanade zum Zwecke der Anlieferung der Sockelzone ist im Ausnahmefall und nur sehr eingeschränkt, zu gewissen Uhrzeiten, mit gewissen Lieferfahrzeugen gestattet.
- Ergänzt wird dieses Angebot an Lademöglichkeiten zudem durch punktuelle Ladezonen entlang der umliegenden Straßen.

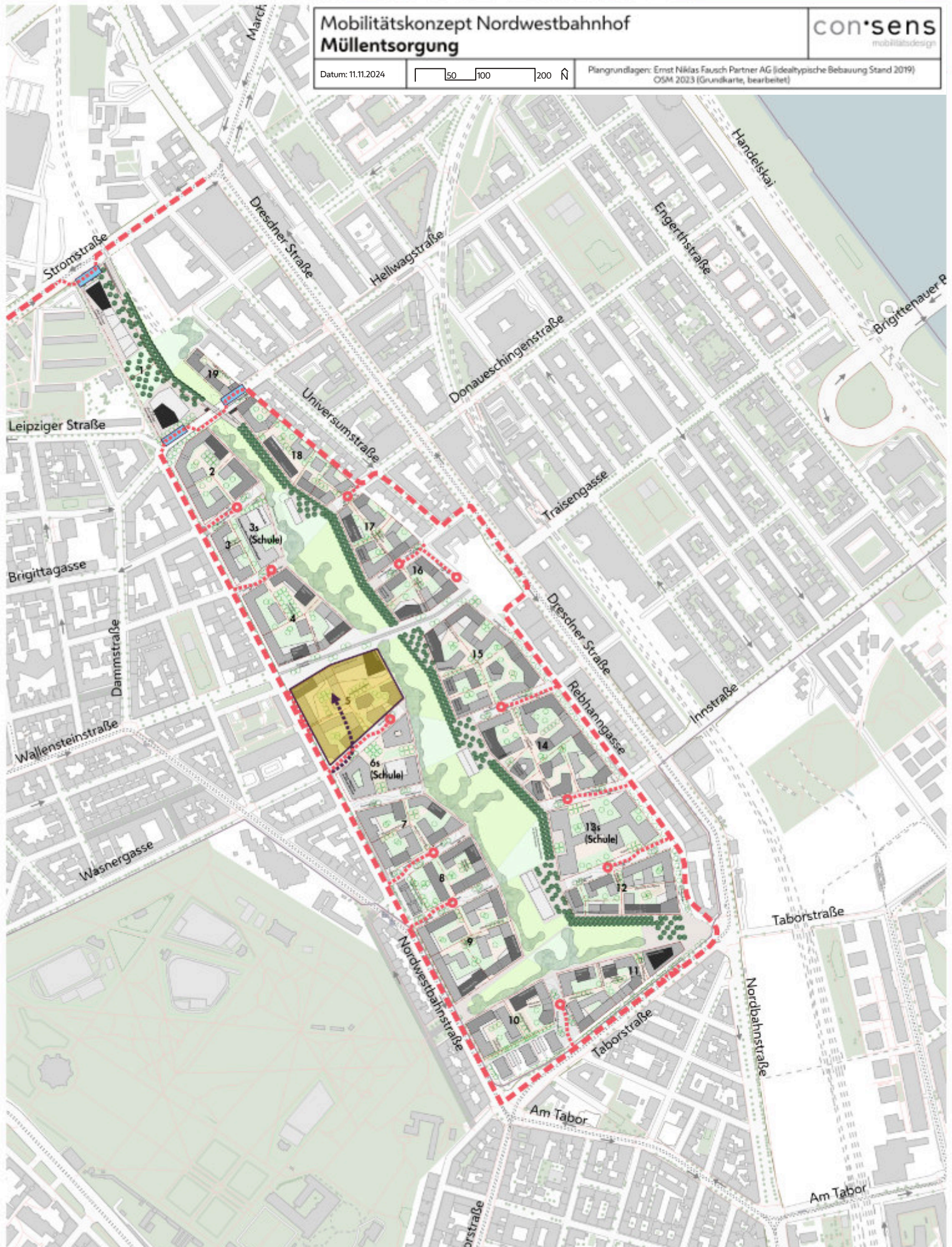
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Müllentsorgung

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:
- Müllentsorgung mit Wendemöglichkeit bei den Stichstraßen
 - Entsorgung über potentiellen unterirdischen Ladehof
 - Entsorgung über umliegende Straßen (nicht über Stichstraßen)

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.10 (City-)Logistik

- Für die Baufelder 5, 11 und 19 sind Ladezonen an der Straße zu verordnen, da hier auch mit größeren Fahrzeugen angeliefert werden muss.
- Für die Schule in der Rebhanngasse (Baufeld 13s) wurden bereits Vorgespräche durch die MA 28 geführt, um eine geeignete Lösung zu finden. Hier wird es in der Rebhanngasse eine Ladezone (für Busse für Schulausflüge, Essenslieferungen etc.) auf Höhe Baufeld 14 geben. Die Fahrzeuge können über die Innstraße ausfahren und belasten das Kreuzungsplateau Taborplatz nicht zusätzlich.

Für Handwerker*innen und Co. sind **kurze Wege** zu den Wohnungen erforderlich. Dienstleister*innen (Inhaber*innen einer **Servicekarte**) können daher die Ladezonen in den Stichstraßen nutzen, jedoch nicht in der verlängerten Wallensteinstraße, da dort ein längeres Halten nicht vorgesehen ist. Dienstleister*innen haben Servicekarten, die ein zeitlich unlimitiertes Halten ermöglichen (ausgestellt durch die Wirtschaftskammer Wien).

Die Müllentsorgung auf den Baufeldern ist ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung berücksichtigt werden muss. Eine **zielgerichtete Platzierung der Müllräume**, vorzugsweise in Richtung der Stichstraßen anstatt der Grünen Mitte, ist dabei essentiell. Zudem erfolgt die Entsorgung grundsätzlich über die Stichstraßen, wobei an den Enden der befahrbaren Bereiche innerhalb der Stichstraßen Wendehammer vorgesehen sind.

Eine Ausnahme bildet Baufeld 5, bei dem die Müllentsorgung entweder über die Stichstraße oder den geplanten Ladehof erfolgen kann. Es besteht die Möglichkeit, dass das Hotel oder der Supermarkt ihre **Müllentsorgung im unterirdischen Ladehof** organisiert.

Nordseitig gibt es ebenfalls Ausnahmen für Baufeld 1a, 1b und 19. Bei Baufeld 1b und 19 erfolgt die Entsorgung über die Hellwagstraße. Bei Baufeld 1a muss die Zufahrt für die Müllentsorgung gesondert betrachtet und bewertet werden. Eine mögliche Option wäre eine Zufahrt zwischen dem Hochhaus und der westlichen Bebauung.

Die Müllentsorgung auf den Baufeldern erfordert also eine gezielte Betrachtung und Planung, um sicherzustellen, dass eine **effiziente und funktionale Entsorgung** gewährleistet ist.

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Unterirdischer Ladehof Baufeld 5

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



- Legende:
- Zufahrt Ladehof
 - Unterirdischer Ladehof
 - Straßennetz mit Bedeutung für den Nordwestbahnhof

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Mobilitätsstationen

con'sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 N

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:



Mobilitätsstationen mit 500 m Einzugsbereich

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.11 Mobilitätsmanagement

4.11.1 Mobilitätsstationen

Empfehlungen für das Basisangebot im öffentlichen Raum:

5 Standorte im öffentlichen Raum an zentralen Örtlichkeiten. Gemeinsam mit WienMobil wurden zwei mögliche Ausstattungen entwickelt (Tabelle). Das tatsächliche Fahrzeugangebot kann je nach Standort auch variieren und der tatsächlichen Nachfrage angepasst werden.

Empfehlungen zu Betrieb, Management und Finanzierung der Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum:

- Wiener Linien als Betreiber von Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum (WienMobil-Stationen) frühzeitig einbinden.
- Finanzierungsmodell entwickeln und vertraglich vereinbaren: Bauträger*innen finanzieren Initialkosten und Betriebskosten für fünf Jahre (*), Finanzierung bspw. anteilig über einen Flächenschlüssel (m² BGF gesamt).
- Nach Ablauf der Anschubfinanzierung nach fünf Jahren sind die Stationen idealerweise selbsttragend oder es müssen weitere Finanzierungsoptionen durchgedacht werden.

Zusätzliche private Sharing-Angebote in den Sammelgaragen werden empfohlen:

- Bauträger*innen können in den Sammelgaragen zusätzliche Sharing-Angebote einrichten. Betrieb und Management erfolgen durch private Betreiber*innen, die Finanzierung durch die Bauträger*innen.
- Derartige private Mobilitätsangebote ermöglichen gem. Bauordnungsnovelle 2023, in Kombination mit weiteren Maßnahmen, die Reduktion der Pflichtstellplatzanzahl um 10 % auf 63 % in Zone 1 (§ 50b).
- Betrieb, Management und Finanzierung liegen in der Verantwortung der Bauträger*innen, eine frühzeitige vertragliche Absicherung ist erforderlich. Eine Kostenteilung bei baufelderübergreifenden Lösungen kann beispielsweise anteilmäßig über einen Flächenschlüssel (m² BGF gesamt) erfolgen.

Ausstattung	Minimalvariante		Standardvariante	
	Je Standort	Gesamt	Je Standort	Gesamt
E-Auto inkl. Ladeinfrastruktur	1	5	2	10
Lastenfahrrad	2	10	3	15
Fahrräder/Docks	10 / 20	50 / 100	10 / 20	50 / 100
Servicestation	1	5	1	5
Freefloating Mikromobilität	10 m ²	50 m ²	10 m ²	50 m ²
Flächenbedarf gesamt	76 m ²	320 m ²	94 m ²	410 m ²

(*) <https://nrw-urban.de/sharing-meets-oeffis-die-wienmobil-stationen-der-wiener-linien/>

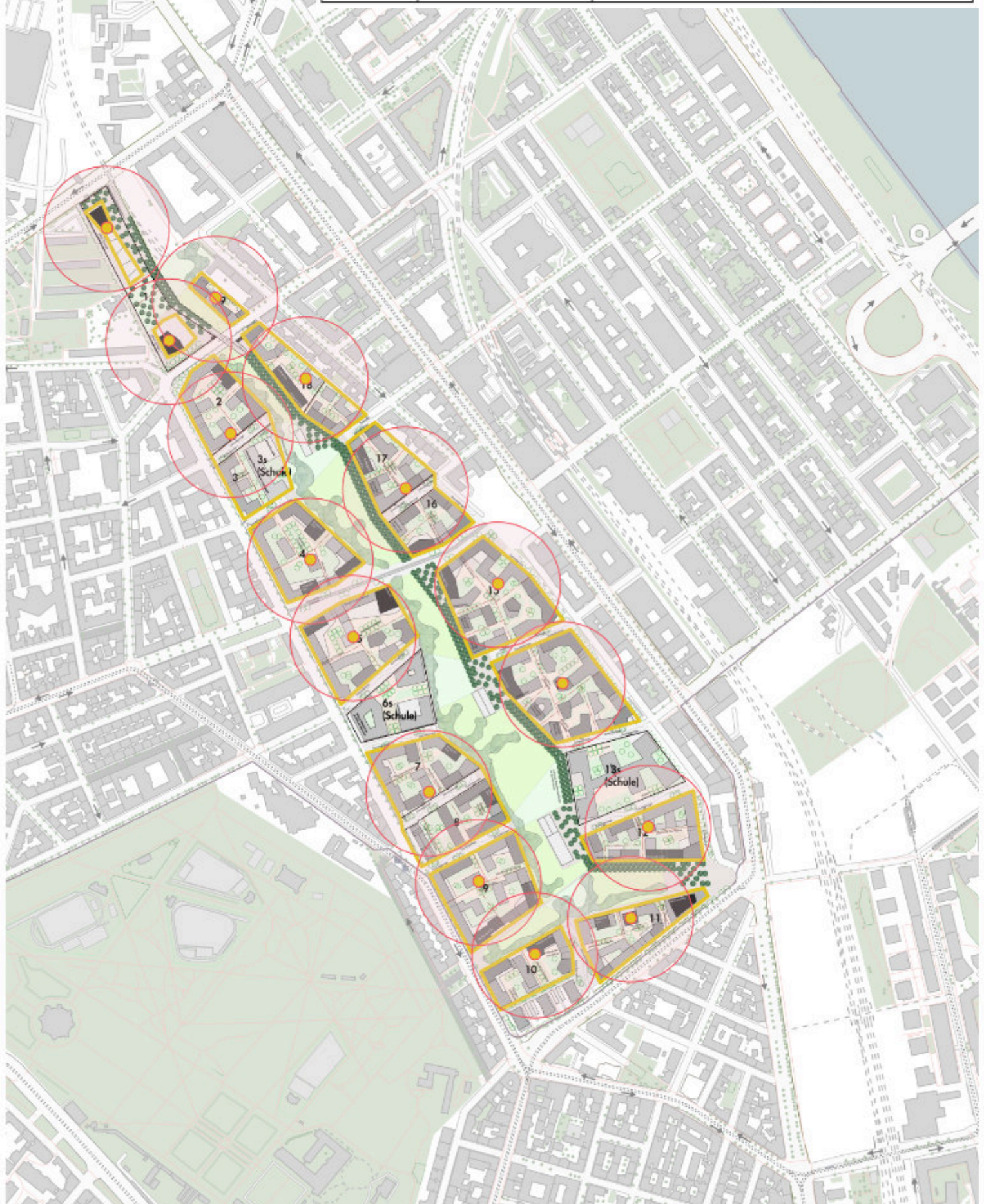
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Grätzl-Hubs


con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:  Standort Grätzl-Hub mit 200 m Einzugsbereich

 Baufelderzusammenschlüsse

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.11 Mobilitätsmanagement

4.11.2 Grätzl-Hubs auf den Baufeldern

Nachdem im vorherigen Kapitel bereits die Bedeutung von Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum für die Mobilität am Nordwestbahnbereich erläutert wurde, richtet sich der Blick nun speziell auf die Baufeldebene. Im Folgenden soll aufgezeigt werden, welche **Angebote die Bauträger*innen auf den Baufeldern ergänzend vorsehen sollten**. Grundsätzlich ist ein Raum im Erdgeschoß, zugänglich für den jeweiligen Bauplatz bzw. eventuell auch für Bewohner*innen benachbarter Bauplätze, erforderlich. Dieser ist von den Bauträger*innen bereitzustellen. Die **Zugänglichkeit muss über das Entrée sowie von außen** gewährleistet werden.

Essentiell sind jedenfalls **Paketboxen im EG (Basisausstattung)**:

- Paketwand White Label Boxen
- Berechnungsschlüssel: 1 Box pro 3 Wohneinheiten (*)
- 6.500 Wohneinheiten insgesamt geplant
→ insgesamt 2.167 Paketboxen

Finanzierung:

- Betreibermodell oder Kaufmodell (siehe Leitfaden „White Label Paketboxen“ (*))
- Bauplatz-, teilweise baufeldübergreifende Standorte empfehlenswert
- Empfehlung: 15 Standorte
- Kein Grätzl-Hub auf den Schulbaufeldern (3s, 6s, 13s)
- Annahme: 200 m Einzugsbereich jeweils ein Hub pro 1-2 Baufeldern (je nach Größe oder Lage der Baufelder)
- Empfehlung von WienBox: Maschenweite von 200 m

- Platzbedarf Paketwand: mind. 1000 (B) x 650 (T) x 2000 (L) mm für 2 Module mit ≥ 10 Boxen und einem Terminal. Ausreichend Bewegungsfläche vor den Boxen ist erforderlich.
- Vorsehen eines entsprechenden Raumes im Erdgeschoß mit einer zweifachen Zugänglichkeit (von außen und von innen), barrierefreie Zugänglichkeit. Vorsehen von Paketboxen auch in den Durchgängen mit Zugänglichkeit von außen möglich, witterungsgeschützt und fassadenbündig integriert (keine Einengung von Durchgangsbreiten).

Weitere Angebote je Bauplatz (optional):

- Micro-Mobility-Sharing (ca. 25 m²)
 - 2 x Lastenrad (jeweils 3,2 m²)
 - 2 x Fahrrad-Multifunktionsanhänger (jeweils 1,6 m²)
 - 1 x Service-Station (3,0 m²)
- Gegenstands-Sharing (ca. 10 m²)
 - 1 x Leiter
 - 1 x Scheibtruhe
 - 1 x Rodel
 - 1 x Einkaufstrolley
 - Weiteres kleinteiliges Gegenstandssharing nach Bedarf

Finanzierung

- Finanzierung über Bauträger*innen oder über Anteile der Betriebskosten, Kostenteilung bei baufelderübergreifenden Lösungen beispielsweise anteilmäßig über Anzahl der Wohnungen oder m² BGF
- Betreuung ggf. durch Hausverwaltungen

(*) gem. Leitfaden „White Label Paketboxen“, herausgegeben vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, 2022.

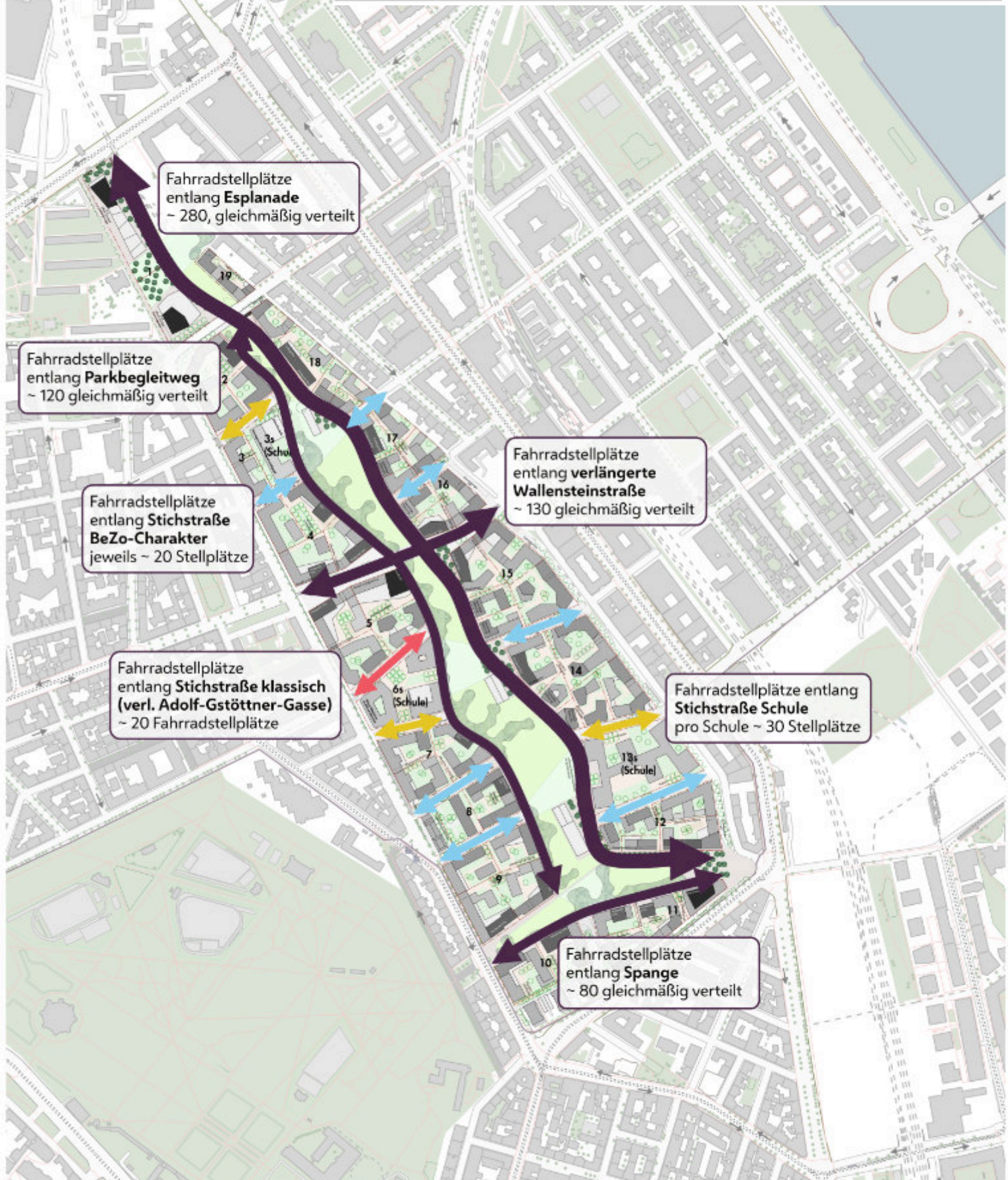
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Zusatzangebot Fahrradparken im öffentlichen Raum

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: Verteilung der zusätzlichen Fahrradstellplätze im ÖR

9 % entlang der Spange	16 % in Stichstraßen (jew. 20)
33 % entlang Esplanade	10 % aufgeteilt auf 3 Schulen (jew. 30)
15 % entlang verl. Wallensteinstraße	2 % in verl. Adolf-Gstöttner-Gasse
14 % entlang Parkbegleitweg	

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.11 Mobilitätsmanagement

4.11.3 Zusatzangebote im öffentlichen Raum

Um den Bedarf an Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum zu decken, sollen zusätzlich zu den vorgeschriebenen Stellplätzen auf den Baufeldern weitere Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Ausgehend von der Gesamtstellplatzanzahl abzüglich des 20 %- Zuschlags wurde berechnet, dass etwa 5 % der Stellplätze im öffentlichen Raum Platz finden sollen, dies entspricht ungefähr **860 Fahrradstellplätzen**. Empfohlen wird, dass mindestens 5 % dieser Fahrradstellplätze für Lastenfahräder nutzbar ausgestaltet werden.

Um eine **gleichmäßige Verteilung der Fahrradstellplätze** zu gewährleisten, wurden diese auf die verschiedenen Straßentypologien am Nordwestbahnhofareal entsprechend der gezeigten Grafik verteilt. Neben den Fahrradstellplätzen sollen auch weitere Zusatzangebote bereitgestellt werden.

Dazu gehören **Sitzgelegenheiten** entlang der Straßen im Abstand von **100 Metern**, um den Benutzer*innen die Möglichkeit zu bieten, sich auszuruhen. In allen Stichstraßen sollen mindestens zwei Sitzgelegenheiten vorhanden sein. Die Sitzgelegenheiten sollten nach Möglichkeit auch mit **Beschattung durch Bäume** kombiniert werden, um den Komfort der Benutzer*innen zu erhöhen.

Zusätzlich sollen entlang des Parkbegleitwegs, der Esplanade, der Spange und der verlängerten Wallensteinstraße **Trinkbrunnen** vorgesehen werden, um den Menschen eine Erfrischung zu bieten. Es ist wichtig, entlang aller Straßen für **ausreichende Beschattung und Kühlung** zu sorgen, um ein angenehmes Umfeld zu schaffen.

Darüber hinaus sollen Wegeverbindungen mit einem **Blindenleitsystem** ausgestattet werden, um Menschen mit Sehbehinderung die Orientierung zu erleichtern. Ein **flächendeckendes, visuelles Leitsystem zur Orientierung** soll ebenfalls geschaffen werden, um den Benutzer*innen eine einfache und sichere Navigation im öffentlichen Raum zu ermöglichen.

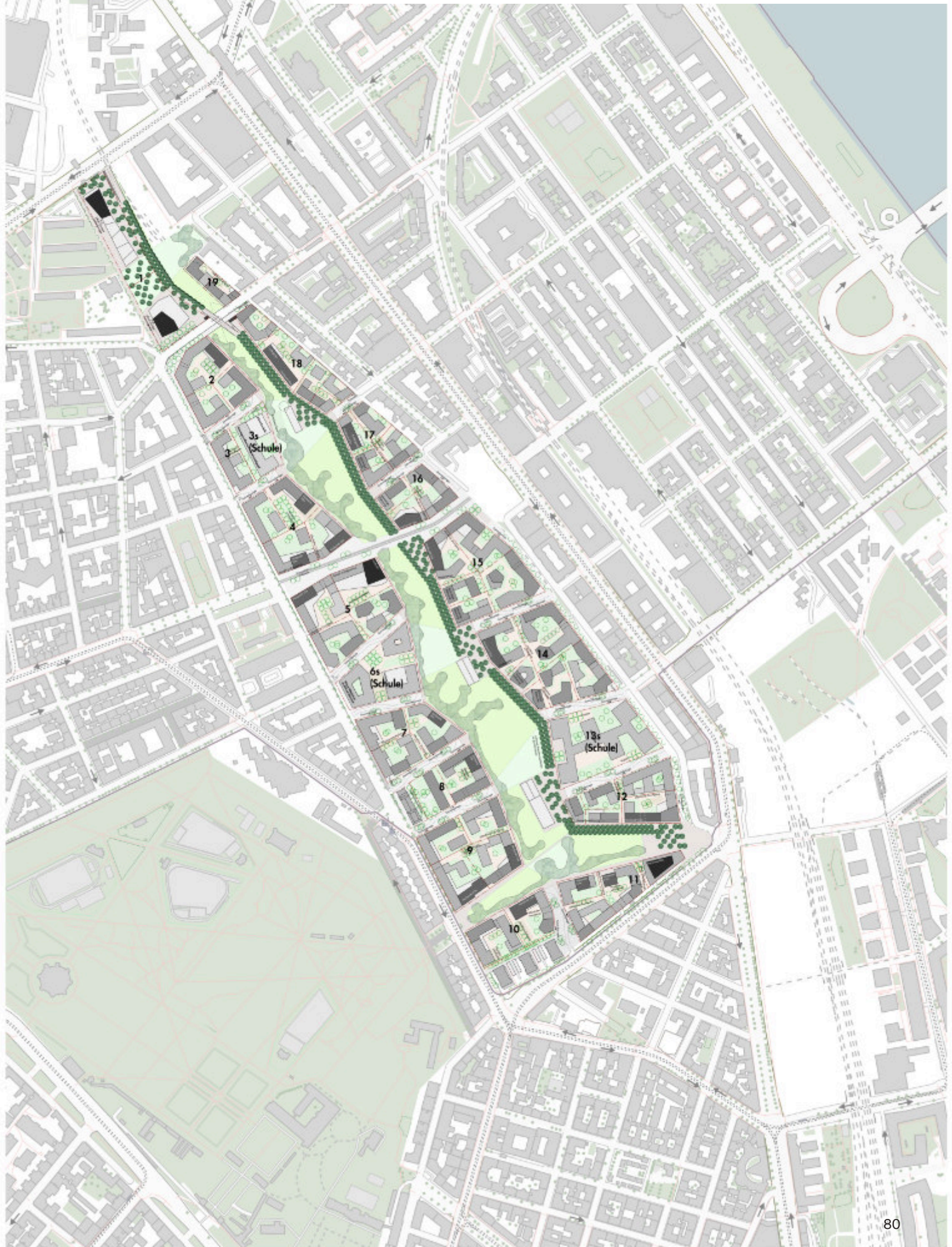
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Übersicht

con'sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.11 Mobilitätsmanagement

4.11.4 Marketing & Partizipation

Jede*r Einwohner*in soll bei seinem Einzug eine umfassende **Informationsmappe** erhalten. Ein wichtiger Bestandteil dieser Mappe ist eine **Mobilitätsmappe**, die idealerweise vom Nordwestbahnhof selbst verwaltet wird (siehe das Management von Nordbahnhof mit Newsletter usw.). Alternativ kann sie auch von Bauträger*innen bereitgestellt werden.

Die Mobilitätsmappe soll Informationen zur Erreichbarkeit und Mobilität enthalten. Dazu gehören Informationen über öffentliche Verkehrsmittel, Zugangswege, grobe Fahrpläne, Radverkehr mit möglichen Routen und Zielen sowie entsprechenden Regeln, Fußverkehr und Autoverkehr mit Regelungen zu Gemeinschaftsgaragen, Besucher*innenparkplätzen, Parken im öffentlichen Raum, öffentlichen Garagen und Durchfahrtsbeschränkungen am Nordwestbahnhofareal. Außerdem werden Informationen zur Erreichbarkeit für Dienstleister*innen wie Anlieferzonen bereitgestellt.

Die Mobilitätsmappe enthält darüber hinaus Informationen über Sharing-Angebote und Grätzl-Hubs. Es wird eine **Übersicht über die Angebote und deren Standorte gegeben sowie Informationen über den Zugang zu den Hubs** (der Zugang ist jeweils auf bestimmte Baufelder beschränkt).

Es können auch **Zeitguthaben** für die ersten Nutzungen der Sharing-Angebote enthalten sein. Für die Bewohner*innen vom Nordwestbahnhofareal wird generell ein **günstigeres Preismodell** angeboten. Weiters werden auch spezielle Angebote für die angrenzenden Bewohner*innen gemacht.

Um eine kontinuierliche Verbesserung und Anpassung des Angebots zu ermöglichen, wird eine **regelmäßige Evaluierung der Angebote und der Nachfrage** empfohlen. Dies kann beispielsweise durch Umfragen und Zielgruppeninterviews, die alle 0,5 Jahre durchgeführt werden, über das Nordwestbahnhof-Management erfolgen. Je nach Rückmeldungen können die Angebote entsprechend angepasst und erweitert werden.

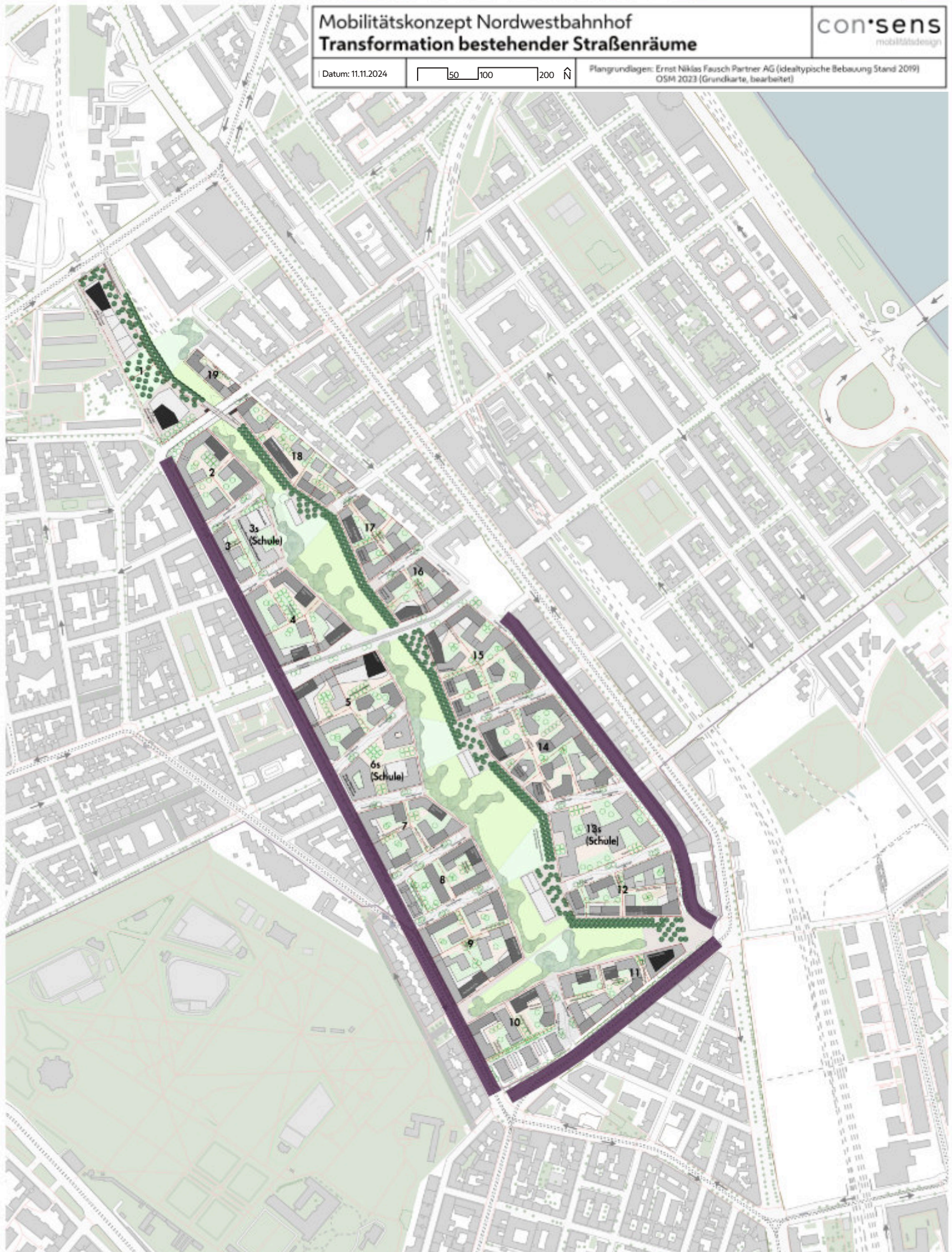
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Transformation bestehender Straßenräume

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200 m

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:  Qualitätsvolle Aufwertung bestehender Straßenräume im Nordwestbahnhof-Umfeld

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen

Bei der Entwicklung des Nordwestbahnhofareals ist es ein wesentliches Ziel, die angrenzenden Bestandsquartiere und -straßenräume sorgfältig zu behandeln und aufzuwerten.

Dies beinhaltet nicht nur die Schaffung neuer Qualitäten für die zukünftigen Bewohner*innen, sondern auch einen Fokus auf den **bereits vorhandenen Bestand** zu legen. Die **Aufwertung der angrenzenden Straßenräume** wird daher als ebenso wichtiges Ziel definiert, wie die qualitätsvolle Gestaltung neuer Straßenräume innerhalb des Quartiers selbst. Besonderes Augenmerk wird dabei auf den **Fuß- und Radverkehr** gelegt, um die Mobilität für diese Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Gleichzeitig werden Maßnahmen ergriffen, um die **Klimafitness** der Straßenräume zu erhöhen. Dies beinhaltet Aspekte wie Bepflanzung, Beschattung, Kühlung und Langlebigkeit, die dazu beitragen sollen, ein angenehmes und nachhaltiges Straßenraumklima zu schaffen.

Bei all diesen Veränderungen wird darauf geachtet, **bestehende Qualitäten möglichst zu erhalten oder sogar zu verbessern**. Es ist ein Ziel, die Identität der umliegenden Viertel zu bewahren und gleichzeitig ein harmonisches und attraktives Umfeld für Bewohner*innen und Besucher*innen zu schaffen.

Die Aufwertung der Straßenräume im und rund um den Nordwestbahnhof ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer lebenswerteren und nachhaltigeren Stadt. Durch die Integration von Fußgänger*innenfreundlichkeit, Fahrradinfrastruktur und klimafitten Gestaltungselementen wird das Straßennetz zu einem attraktiven und freundlichen Ort für Bewohner*innen und Besucher*innen.

Dieser ganzheitliche Ansatz gewährleistet auch die langfristige Zukunftsfähigkeit des Nordwestbahnhofareals. Die dargestellten Querschnittsoptimierungen sind als Empfehlungen zu verstehen.

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen

4.12.1 Bestehende Nordwestbahnstraße Nord

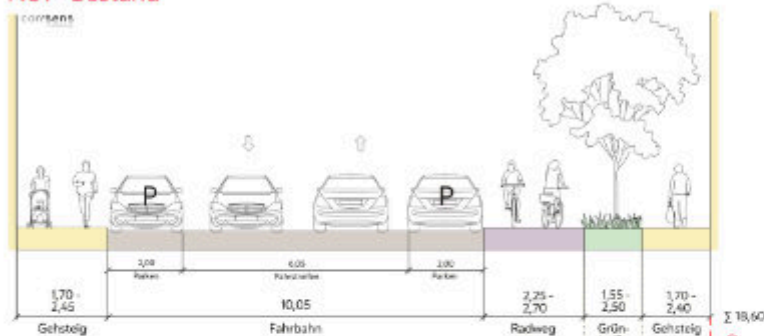


ABSCHNITT HELLWAGSTRASSE BIS RAUSCHERSTRASSE

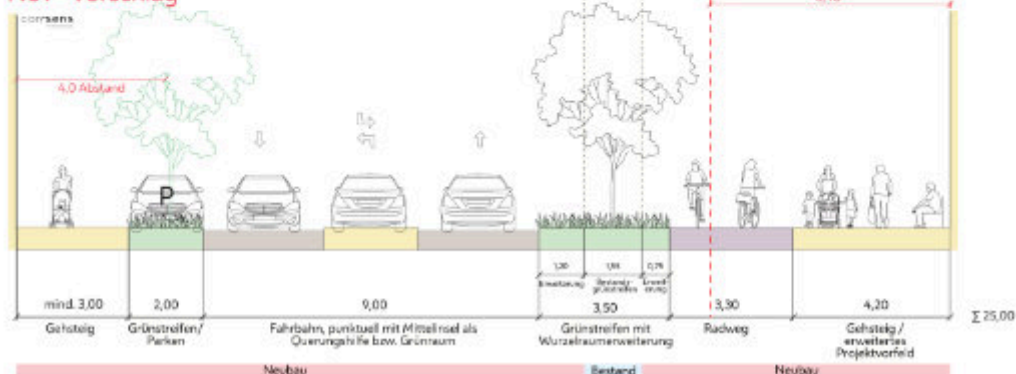
Im Bestand weist der Gehsteig eine **varii-rende Breite** auf, während die Fahrbahn mit einem beidseitigen Parkstreifen versehen ist. Der Zweirichtungsradweg ist sehr schmal und der Grünstreifen mit erhaltenswerten Bäumen ebenfalls schmal. Der Gehsteig auf der Projektseite ist in seiner Breite und Qualität (Instandhaltung) mittelmäßig zu beurteilen. Grundsätzlich wird ein **Neubau** des Straßenquerschnitts empfohlen. Hierbei soll der Gehsteig auf der Bestandsseite auf mindestens

2,50 m verbreitert werden. Der Parkstreifen soll mit neuen Baumpflanzungen durchsetzt werden. Die Fahrbahn wird mit drei Fahrstreifen geplant, wobei vor Kreuzungen wechselseitige Linksabbiegestreifen in der Fahrbahnmitte vorgesehen sind. Die Wurzelräume der **Bestandsbäume** sollen erweitert werden. Auf der Quartiersseite ist ein breiter **Zweirichtungsradweg** und ein breites **Projektvorfeld** bzw. breiter Gehsteig vorgesehen. Knotenpunkte, die laut verkehrstechnischer Untersuchungen von Traffix eine Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) erfordern, sollen basierend auf dem neuen Stellplatzkonzept (in den verschiedenen Bauphasen) neu bewertet werden.

N01 - Bestand

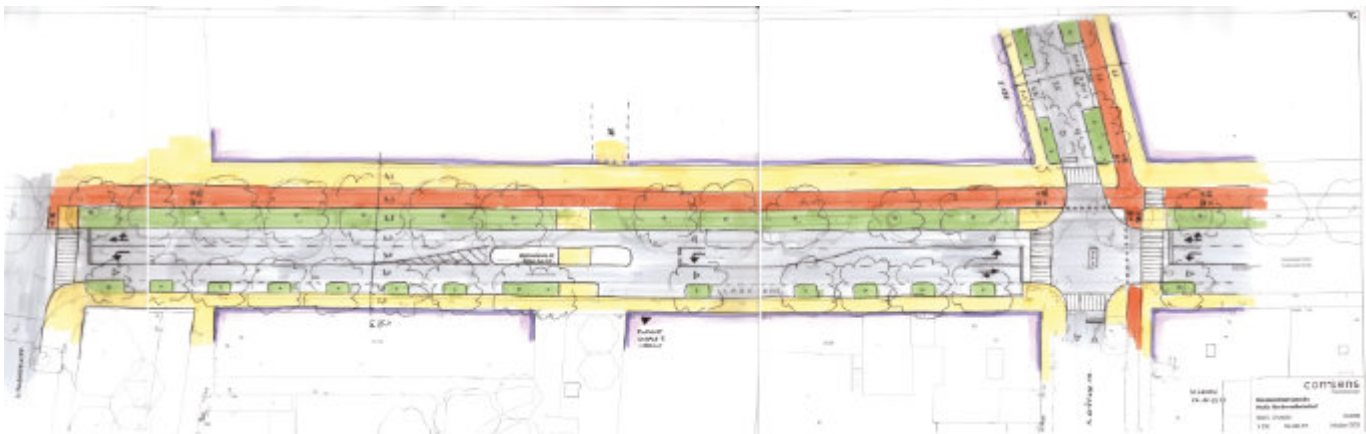


N01 - Vorschlag



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen



Im Vergleich zwischen dem alten Planungsentwurf aus dem Einreichprojekt UVE und dem neuen Planungsentwurf aus dem Mobilitätskonzept 2024 ergeben sich sowohl Unterschiede bei den Stellplätzen als auch bei den Baumpflanzungen im neuen Querschnittsaufbau. Die Bilanzen lauten für beide Szenarien wie folgt:

Stellplätze	Bestand	Planung gem. Einreichprojekt UVE	Planung gem. Mobilitätskonzept 2024
Stellplätze absolut	208	45	57
Bilanz	100 %	21,6 % (-163 Stellplätze)	27,4 % (-151 Stellplätze)

Bäume	Bestand	Planung gem. Einreichprojekt UVE	Planung gem. Mobilitätskonzept 2024
Bäume absolut	58	52	109
Bilanz	100 %	89,7 (-6 Bäume)	187,93 % (+51 Bäume)

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen

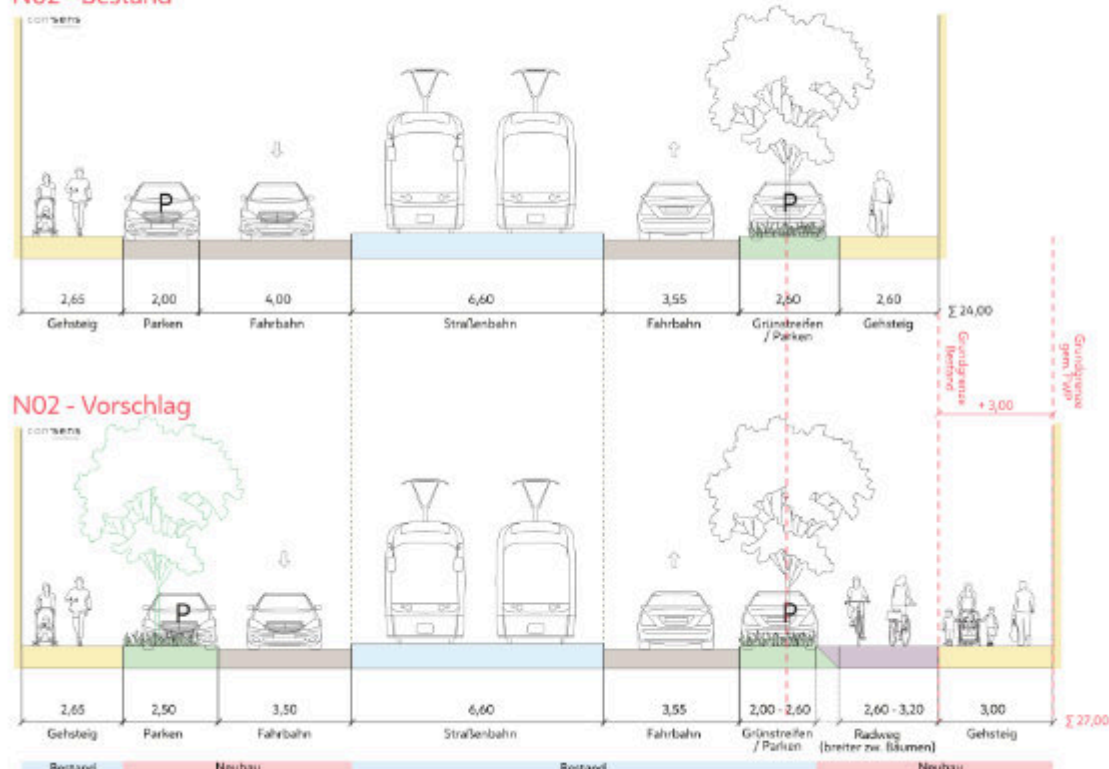
4.12.2 Bestehende Nordwestbahnstraße Süd

ABSCHNITT RAUSCHERSTRASSE BIS AM TABOR

Im südlichen Abschnitt der Nordwestbahnstraße weist der Gehsteig auf der Bestandsseite eine variierende Breite auf. Es gibt einen selbstständigen Gleiskörper der Straßenbahn in Mittellage der Straße. Die Fahrbahn ist breit und verfügt über einen beidseitigen Parkstreifen. Es gibt aktuell in diesem Bereich keine Radverkehrsanlage. Dies stellt eine **Lücke im Radnetz** dar und diese gilt es zu schließen. Auf der Projektseite ist der Gehsteig in seiner Breite und Qualität mittelmäßig und die Nebenanlagen befinden sich generell in einem mangelhaften Zustand.

Die Planungsprinzipien sehen vor, dass der überwiegende Teil des Querschnitts, insbesondere die Straßenbahngleise, im Bestand bleibt. Es wird ein Zweirichtungsradweg auf der Quartiersseite errichtet und ein Gehsteig ebenfalls auf der Quartiersseite angelegt. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) sieht eine Breite von 27,00 m vor. Innerhalb dieser Breite können die erforderlichen und gewünschten Qualitäten erreicht werden. Neue Baumpflanzungen sollen auf der Westseite im Parkstreifen vorgesehen werden, wobei die Details wie **Schutzverrohrungen** entsprechend abgestimmt werden müssen. Gemäß PD 8166 ist in diesem Bereich eine Baumreihe vorzusehen.

N02 - Bestand



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof



4.12 Transformation umliegender Straßen

Im Vergleich zwischen dem alten Planungsentwurf aus dem Einreichprojekt UVE und dem neuen Planungsentwurf aus dem Mobilitätskonzept 2024 ergeben sich Unterschiede sowohl bei den Stellplätzen als auch bei den Baumpflanzungen im neuen Querschnittsaufbau. Die Bilanzen lauten für beide Szenarien wie folgt:

Stellplätze	Bestand	Planung gem. Einreichprojekt UVE	Planung gem. Mobilitätskonzept 2024
Stellplätze absolut	78	75	56
Bilanz	100 %	96,2 % (-3 Stellplätze)	71,8 % (-19 Stellplätze)

Bäume	Bestand	Planung gem. Einreichprojekt UVE	Planung gem. Mobilitätskonzept 2024
Bäume absolut	22	22	44
Bilanz	100 %	100 % (+/- 0 Bäume)	200 % (+22 Bäume)

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen

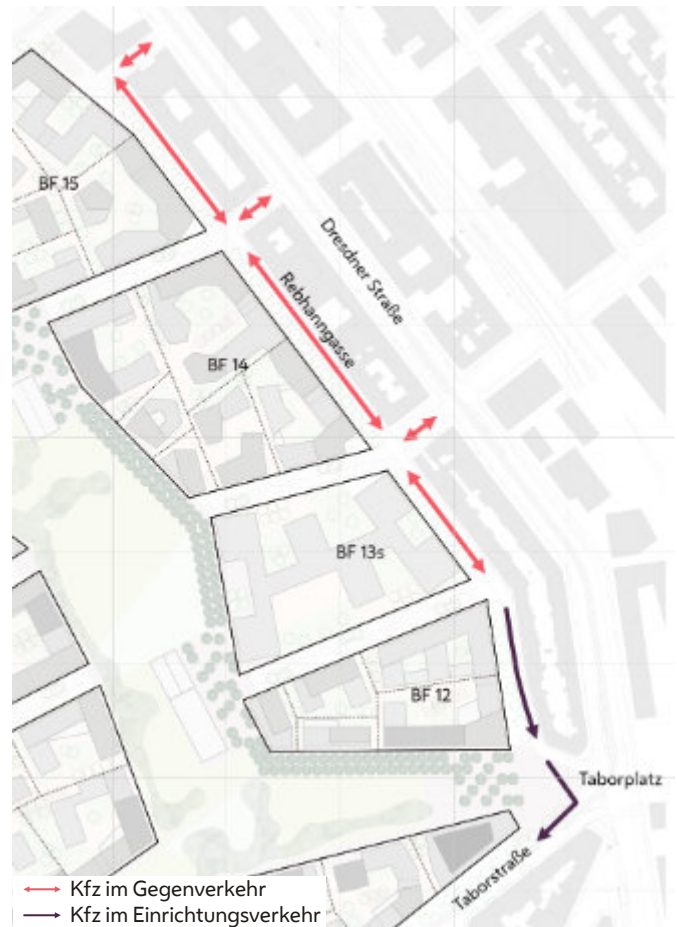
4.12.3 Rebhanngasse

Der Bestand der Rebhanngasse weist einen sehr unregelmäßigen Straßenquerschnitt auf. Die Breite variiert von etwa 11 bis 16 Metern. Mit dem neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) wurde auf der gesamten Länge der Rebhanngasse eine einheitliche Breite von 20,0 Metern für die künftige Gestaltung des Querschnitts festgelegt.

Die Verkehrsführung in der Rebhanngasse ist künftig folgendermaßen vorgesehen:

- Abschnitt Nord bis Stichstraße zwischen Baufeld 12 und 13s für Kfz im Gegenverkehr befahrbar.
- Abschnitt Stichstraße zwischen Baufeld 12 und Baufeld 13s bis Taborplatz für Kfz als Einbahn Richtung Süden befahrbar. Am Taborplatz ist ein Ausbiegen für Kfz nur nach rechts in die Taborstraße möglich. Radfahrende fahren auf einem baulich getrennten Radweg in beide Richtungen (siehe Querschnitte auf den nachfolgenden Seiten).

Auf diese Weise kann das Baufeld 12 sowohl über den Taborplatz als auch über die Innstraße verlassen werden. Eine Zufahrt über den Taborplatz ist jedoch nicht möglich, um das Kreuzungsplateau nicht weiter zu belasten (Leistungsfähigkeit). Radfahrende können weiterhin auch vom Taborplatz in die Rebhanngasse fahren. Die Grafik zeigt die Kfz-Verkehrsführungen:



Es gibt in der bestehenden Rebhanngasse einige Bäume, die unregelmäßig an unterschiedlichen Positionen im Straßenraum stehen und keine durchgehende Baumreihe bilden. Dies erschwert das Schaffen eines einheitlichen Querschnitts, der die Bestandsbäume erhält. Die Bestandsbäume sind möglicherweise schwierig zu erhalten, da sie direkt an einer Mauer bzw. auf einer Böschung stehen. Daher wurden bei Querschnitt R01 und R02 jeweils zwei Varianten entwickelt. Bei R01-1 und R02-1 wurden die Bestandsbäume erhalten, bei R01-2 und R02-2 wurde alternativ



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen



eine komplette Neugestaltung des Straßenraums vorgesehen. Querschnitt R03 weist keine Bestandsbäume auf.

In den Abschnitten mit Querschnitt R01 und R02 ist zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden, ob Querschnittsvariante 1 oder 2 umgesetzt werden können:

- Bei Variante 1 wäre ein Erhalt der Bestandsbäume samt Verdichtung des Baumbestandes möglich, jedoch keine regelmäßig durchgängige Zwei- oder Dreifach-Baumreihe. Im südlichsten Abschnitt (R01) wären bei dieser Querschnittsvariante keine Stellplätze im Straßenraum mehr möglich.
- Bei Variante 2 müssen alle Bestandsbäume entfernt werden. Stattdessen können über die gesamte Länge der Rebhanngasse 3 regelmäßige Baumreihen mit neuen klimafitten Bäumen gepflanzt werden. Stellplätze im Straßenraum wären auf der gesamten Länge möglich, wenngleich deutlich weniger als im Bestand.

Im Abschnitt R03 sind keine Bestandsbäume vorhanden. Demnach kann in diesem Abschnitt der Straßenraum gänzlich neu errichtet und drei Baumreihen gepflanzt werden.

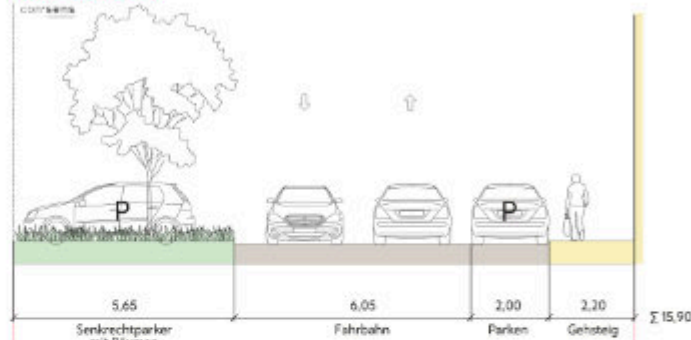
Die Querschnittsvarianten sind im Zuge der nachfolgenden Detailplanungen für die Rebhanngasse zu überprüfen. Die Querschnittsvarianten werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

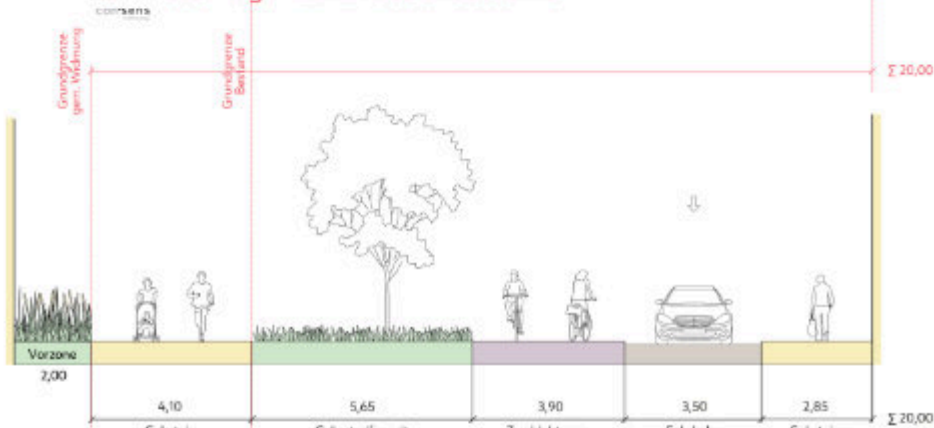
4.12 Transformation umliegender Straßen



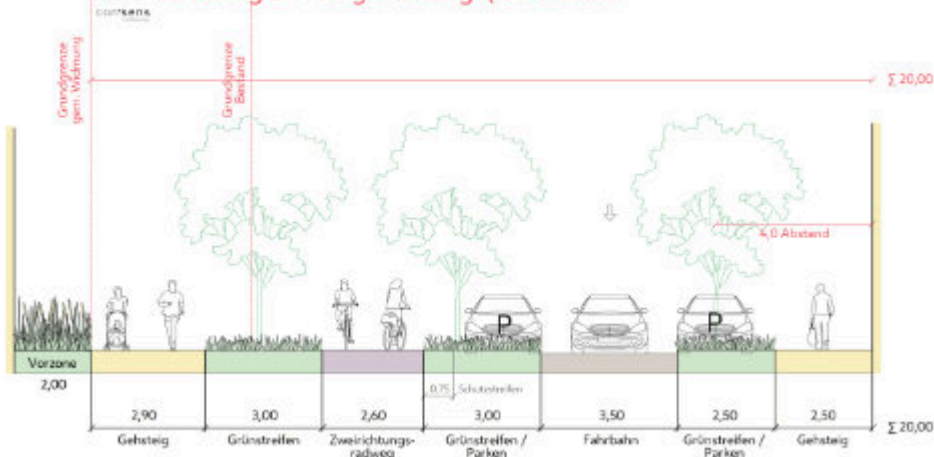
R01 - Bestand



R01 - Vorschlag 1 - Erhalt Bestandsbäume



R01 - Vorschlag 2 - Neugestaltung Querschnitt

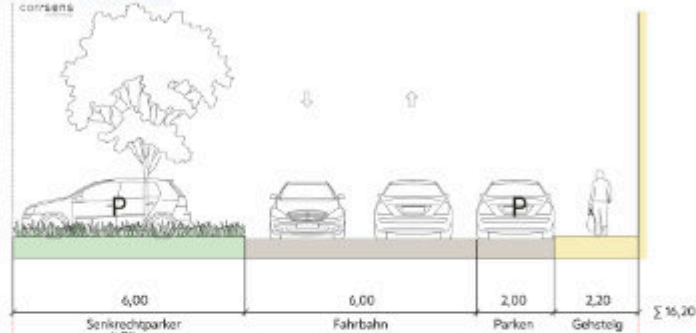


4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

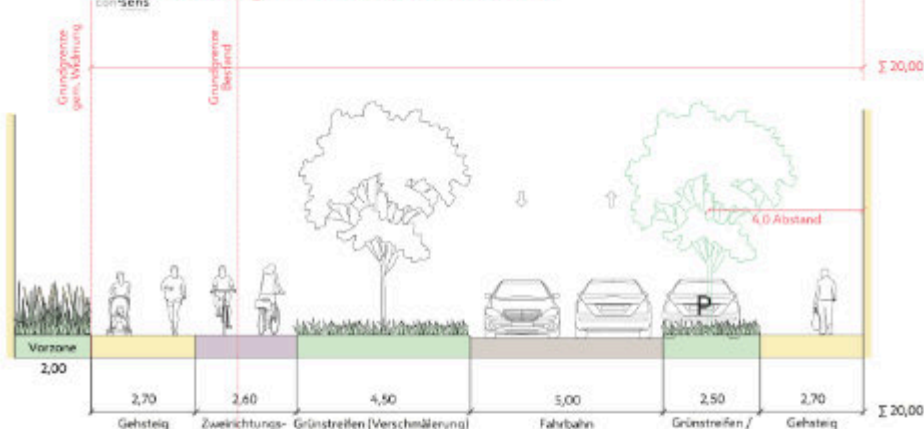
4.12 Transformation umliegender Straßen



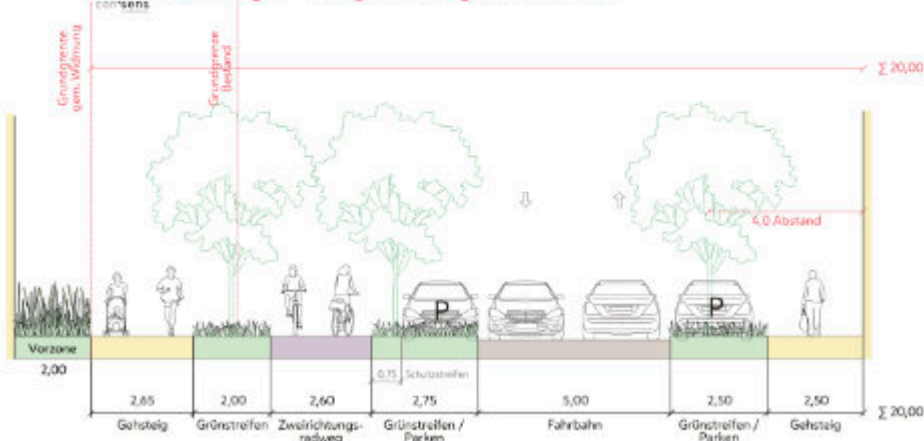
R02 - Bestand



R02 - Vorschlag 1 - Erhalt Bestandsbäume



R02 - Vorschlag 2 - Neugestaltung Querschnitt



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen



4 Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof

4.12 Transformation umliegender Straßen

4.12.4 Taborstraße

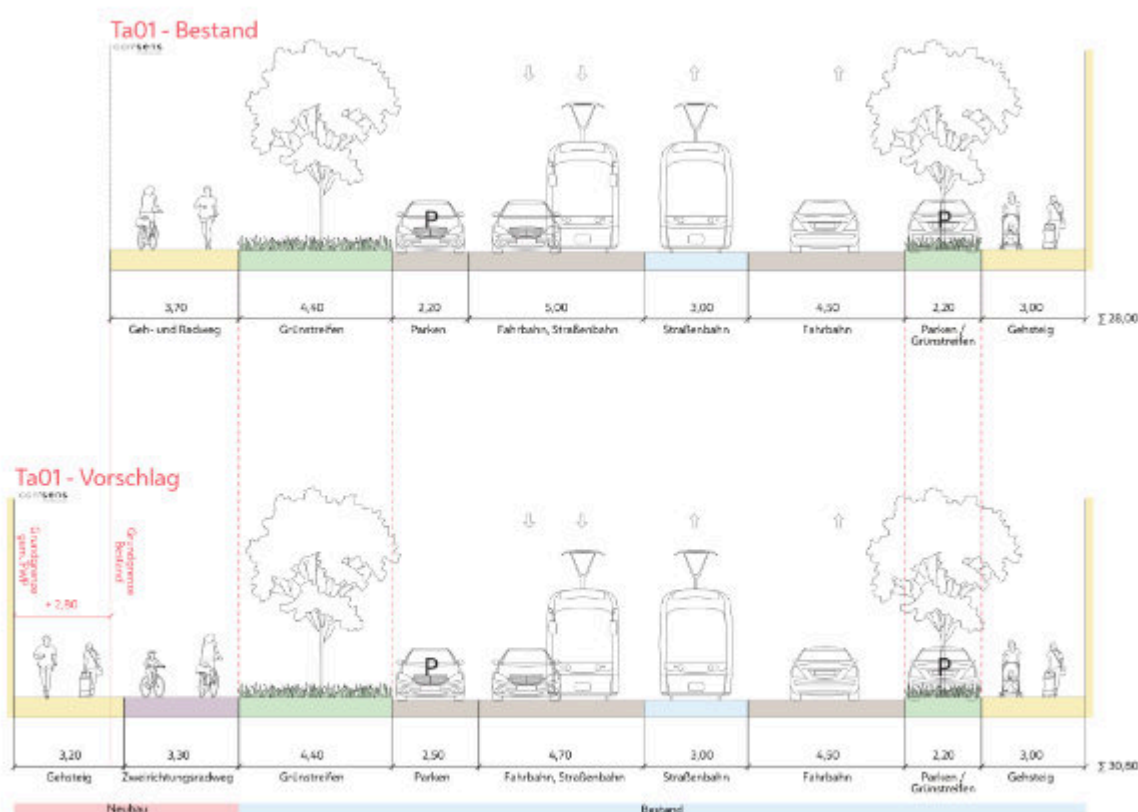


Der Bestand weist einen sehr breiten Straßenquerschnitt auf, wobei die **breite Fahrbahn eine große Barriere für Fußgänger*innen** darstellt. Die Straßenbahn fährt in Richtung Norden auf einem eigenständigen Gleiskörper, während sie in Richtung Süden auf einem überbreiten Mischfahrstreifen gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen verkehrt. Der **Geh- und Radweg auf der Quartiersseite ist sehr schmal dimensioniert**.

Der neue Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (PD 8355) ermöglicht eine Verbreiterung des Querschnitts um 2,80 m in Richtung Quartiersseite. Durch diese Maßnahme wird es möglich sein, den **Geh- und Radweg in zwei**

eigenständige Anlagen aufzuteilen, wobei diese ausreichend breit gestaltet werden können. Dadurch wird ein **höherer Komfort und eine höhere Sicherheit für die aktive Mobilität** erreicht.

Langfristig soll eine vollständige **Neugestaltung der Taborstraße** geprüft werden, bei welcher auch an der Ostseite eine Radverkehrsanlage angedacht werden sollte und die Straßenbahn auf einem vollwertigen eigenständigen Gleiskörper geführt werden könnte.



5 Nächste Planungsschritte

Das Mobilitätskonzept für das Areal des Nordwestbahnhofs ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in diesem Stadtteil. Es stellt jedoch kein endgültiges Dokument dar, sondern bildet vielmehr den Ausgangspunkt für weitere Überlegungen und Maßnahmen, die im Laufe der Zeit aufkommen und bearbeitet werden müssen.

Verkehrstechnische Detailuntersuchungen sind von großer Bedeutung, um das Mobilitätskonzept weiterzuentwickeln und zu optimieren.

Zusätzlich zu den verkehrstechnischen Detailuntersuchungen sollten auch die Kontextprojekte berücksichtigt werden, die einen Einfluss auf die Realisierung des Nordwestbahnhofareals haben können. Diese Projekte könnten beispielsweise den Ausbau von benachbarten Verkehrsinfrastrukturen oder die Entwicklung von neuen Stadtentwicklungsgebieten umfassen. Es ist wichtig, diese Kontextprojekte zu beobachten und in die Planung der Mobilität für das Nordwestbahnhofareal einzubeziehen, um sicherzustellen, dass die geplanten Maßnahmen im Einklang mit den Entwicklungen und Anforderungen der umliegenden Verkehrsinfrastruktur stehen.

Als dynamisches Instrument sollte das Mobilitätskonzept daher regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, um auf Veränderungen im Verkehrsgeschehen und in der Infrastruktur sowie auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Es ist wichtig, dass die relevanten Akteur*innen und Interessensgruppen weiterhin in den Prozess eingebunden werden, um gemeinsam nachhaltige und effektive Lösungen zu entwickeln.

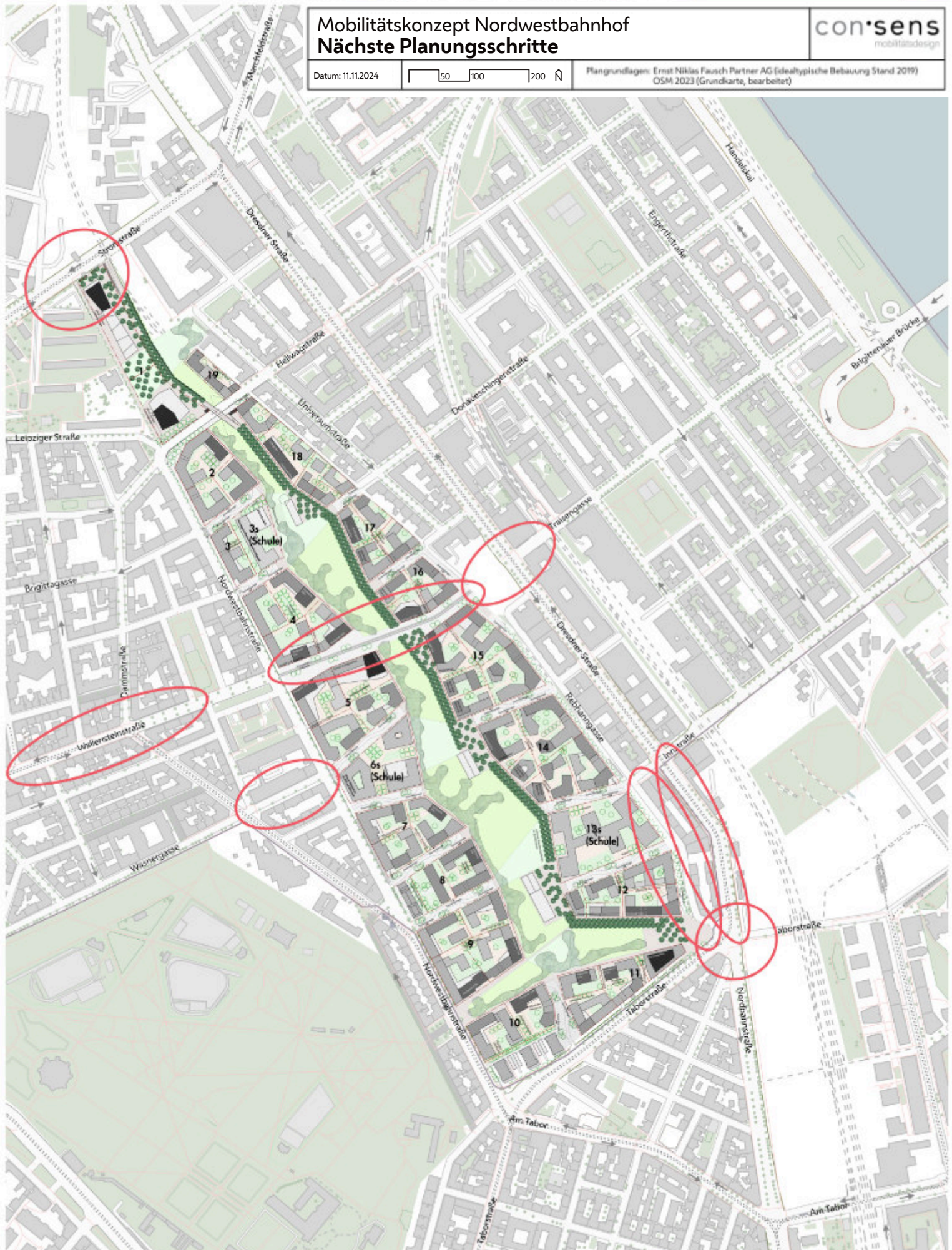
Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Nächste Planungsschritte

con·sensus
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende:  Kontextprojekte

5 Nächste Planungsschritte

5.1 Kontextprojekte

Folgende Kontextprojekte haben unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der Straßenräume am Areal des Nordwestbahnhofs.

Straßenbahnplanungen (MA 18)

- Linie 12 Wallensteinstraße bis Traisengasse
→ Machbarkeitsstudie 2019 abgeschlossen, Generelles Projekt wird durch MA 18 erfolgen (Auswirkungen auf Querschnittsgestaltung und Radverkehrsführung in Wallensteinstraße)
- Linie 29 → Überprüfung weiterer Netzergänzungen (potentielle Straßenbahnhaltestelle Stromstraße, mögliche begleitende Linienetzveränderungen der Buslinien)

Straßenplanungen (MA 28)

- Neugestaltung Adolf-Gstöttner-Gasse
→ Planung durch MA 28 vorliegend, Umsetzung zeitnah
- Neugestaltung Wallensteinstraße bis Rauscherstraße
→ Planungen durch MA 28 laufen
- Gestaltung südliche Rebhanngasse und „Taborplatz“ → Planungen durch MA 28 laufen
- Laufende Planungen für die Errichtung eines Radweges entlang der Dresdner Straße zwischen der Taborstraße und der Innstraße

Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof Nächste Planungsschritte

con·sens
mobilitätsdesign

Datum: 11.11.2024

50 100 200

Plangrundlagen: Ernst Niklas Fausch Partner AG (idealtypische Bebauung Stand 2019)
OSM 2023 (Grundkarte, bearbeitet)



Legende: ○ Verkehrstechnische Detailuntersuchungen empfohlen / erforderlich

5 Nächste Planungsschritte

5.2 Verkehrstechnische Detailuntersuchungen

Es wird empfohlen, aufbauend auf dem Generellen Mobilitätskonzept eine **vertiefende, verkehrstechnische Untersuchung der umliegenden Knotenpunkte** durchzuführen. Diese Untersuchungen sollten auf den detaillierten verkehrstechnischen Untersuchungen im Zuge des Einreichprojektes UVP aufbauen und die aktuell prognostizierte Verkehrserzeugung des Nordwestbahnhofareals berücksichtigen (Stellplatzanzahl auf Basis Stellplatzkonzept siehe oben). Im Zuge dieser Untersuchungen sind insbesondere nachfolgende Knotenpunkte zu betrachten und ihre Leistungsfähigkeit zu prüfen.

- **Knotenpunkte entlang der Nordwestbahnstraße** Erfordernis VLSA prüfen, insbesondere aus den Gesichtspunkten der Kfz-Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und der Querungserfordernisse für Fußgänger*innen
- **Knoten Taborstraße – Marinelligasse** Errichten VLSA oder Restriktionen für Zu-/Abfahrt Stichstraße (richtungsgebunden)
- **Große Kreuzungsplateaus** Taborstraße – Am Tabor – Nordwestbahnstraße und Dresdner Straße – Taborstraße: Bei den künftigen Gestaltungen insbesondere auf Fußgänger*innen und Radverkehrsrelationen Rücksicht nehmen
- **Knoten entlang der Dresdner Straße und Rebhanngasse** insbesondere die Knoten mit Traisengasse (im Zuge Generelles Projekt Linie 12), Pöchlarnstraße (ggf. erforderliche VLSA aufgrund Verkehrserzeugung Sammelgaragen) und Innstraße prüfen
- **Verkehrsorganisation Philomena-Haas-Gasse** detailliert prüfen → Radverbindung, Zu-/Abfahrten Garagen, Anforderungen Neubauten Dresdner Straße 84-90
- **Baufeldweises Stellplatzregulativ** für Bauphase 3 und 4 auf Basis tatsächlichem Stellplatzbedarf (Bauphase 1 und 2) evaluieren

