

DIE GRÜNE BRIGITTE

Umgestaltung des Nord-Westbahnhofs Wien zur Wohn-Landschaft

Diplomarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

von
Sandra Werner

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov
Institut für Städtebau

Oktober 2013

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am

.....
(Unterschrift)

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

date

.....
(signature)

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Vorwort	9
Nachhaltige Stadtplanung	10
Neue Ansätze und Ansprüche an das Wohnen	12
Die grüne Stadt	14
Wie in Städten Europas mit der Grün- und Freiraumplanung umgegangen wird	18
Schlussfolgerungen für Wien	21
Wiens Grünraumplanung	23
Öffentliches Grün und seine Bedeutung	24
Geschichte	26
Gesetzliche Verankerungen für die Grün- und Freiraumplanung bei Wohnbauten in Wien	32
STEP 2025	35
Wiens Beispiele für neue Wohnbebauung	37
Wien Nordbahnhof	38
Wien Hauptbahnhof	42

Analyse

Das Planungsgebiet	46
Einleitung	48
Geschichte	50
Fotos	52
Lage im Stadtgefüge	55
Bebauungsstruktur	57
Erreichbarkeit	59
Infrastruktur	61
Straßennetz	63
Grün- und Freiflächen	65
Städtebauliches Leitbild: Ausgangslage und Vision	66
Städtebaulicher Wettbewerb–Das Siegerprojekt	68

Entwurf	
Einleitung	71
Variantenstudie	73
Flächenbedarf der Gebäude	75
Variante 1	76
Variante 2	78
Variante 3	80
Variante 4	82
Variante 5	84
Variante 6	86
Variante 7	88
Variante 8	90
Varianten-Beurteilung	92
Überblick	96
M 1:5000	98
Grün- und Freiflächen	101
Erholung und Sport	101
Verkehr	
Radwegenetz und Straßen für den MIV	105
Bebauung	106
Gebäudestruktur	107
Flächenbedarf	109
Höhenentwicklung	111
Wohnen in der "Grünen Brigitte"	113
Grundrisstypen	117
Erdgeschoß-Zonen	121
Zone für Büros und Handel, Kunst und Kultur	122
Anhang	
Abbildungsverzeichnis	127
Literaturliste	132
Literaturliste internet	133

Vorwort

In meiner Diplomarbeit beschäftige ich mich mit dem städtebaulichen Entwurf des brachliegenden Gebiets des Wiener Frachtenbahnhofs Nordwestbahnhof.

Die Stadtplanung wird in Zukunft immer mehr an Bedeutung bekommen angesichts der Tatsache, dass immer mehr Menschen die Erde bewohnen und dies größtenteils in Städten.

Gerade jetzt ist es wichtig den Städtebau in gewollte Richtungen zu lenken, die ein gemeinsames Leben erleichtern. Platzmangel in den Stadtzentren stellt eine große Herausforderung an zukünftige PlanerInnen dar und ich hatte die Absicht, ein System für den Wohnbau zu entwickeln, in dem ich mir vorstellen kann, ein angenehmes Leben führen zu können. Schwerpunkt liegt dabei darauf, ein Gebäudenetz mit einem Grünraumkonzept zu vereinen.

Wien als Großstadt birgt ein großes Potential für neue Formen der Wohnbauentwicklung. In der Stadtplanung gibt es die Möglichkeit, übergeordnete Strukturen beeinflussen zu können und Themen, die heute in aller Munde sind wie Klimawandel, Energieeffizienz und nachhaltige Systeme zu integrieren.

In meiner Diplomarbeit befasse ich mich zuerst allgemein mit dem Thema "Nachhaltige Stadtplanung" und zukunftsorientierten Zielsetzungen an unser Wohnverhalten. Dabei kristallisiert sich heraus, dass das Thema "Grün in der Stadt" auf unser aller Wohlbefinden großen Einfluss hat. Meine Arbeit soll einen Überblick geben über die

Entwicklung des Stellenwertes von Grünflächen in urbanen Räumen, speziell in Wien. Dabei liegt das Hauptaugenmerk darauf, wie bei Wohnbauten damit umgegangen wurde und welche Zielsetzungen für Wien in Zukunft mehr an Bedeutung gewinnen sollen.

Der Analyse-Teil zeigt die Rahmenbedingungen für meinen Entwurf für das Gebiet des Frachtenbahnhofs Wien auf. Schließlich versuche ich in meinem städtebaulichen Entwurf zu zeigen, dass es möglich ist, in einem komplexen städtischen System ein lockeres Wohngefüge zu schaffen, in dem das Leben in einer Parklandschaft möglich ist.

Nachhaltige Stadtplanung

Nachhaltige Stadtplanung ist derzeit ein Thema, das viele beschäftigt. Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt in Städten. Auch in Zukunft werden laut Prognosen immer mehr Menschen in die Stadt ziehen und diese als ihren Lebensraum nutzen.

Wie sollen wir in Zukunft unsere Städte bauen und gestalten, sodass wir und die nächsten Generationen eine bestmögliche Lebensumgebung erhalten? Die Überlegungen für Umgestaltungen reichen von sozialen Ansätzen über gestalterische Anforderungen bis hin zu ökonomischen sowie ökologischen Entscheidungen. Die Tatsache, dass der Klimawandel und das immense Wachstum der Bevölkerung in Zukunft immer problematischer werden, fordert von Stadtplanern, sowie von Klimaforschern und Soziologen Zusammenarbeit, um ideale Entwicklungen im Bereich der Städte zu gewährleisten.¹

Das Leben in der Stadt birgt große Potentiale für Nachhaltigkeit und ermöglicht ein umweltbewusstes Leben. Im Gegensatz zu einer vorstädtlichen oder einer ländlichen Umgebung bietet die Stadt viele Möglichkeiten zu Energieeinsparungen. Dichte Bebauung und kurze Wege bringen wichtige Vorteile für ein nachhaltiges Wohnen. Auch wenn man meinen möge, dass die Vorstadtidylle mit den vielen Grünflächen und lockerer Bauweise für die Umwelt einfacher

zu "ertragen" ist, so muss man bedenken, dass größerer Flächenverbrauch und längere Wege für Transport einen enormen Energieverbrauch haben. Selbst Menschen, die in schlecht gedämmten Häusern in eng bebauten Stadtsystemen wohnen, haben einen geringeren Energieverbrauch als Menschen, die in ökologischen Siedlungen in der Vorstadt leben.

Städte ausbauen und am besten nach innen verdichten sind derzeit sinnvolle Ansätze um mit Wohnungsnot umzugehen. Die Neubebauung von Naturräumen geht meist mit der Zerstörung von Naherholungsgebieten einher; Waldgrenzen und Tiere werden zurückgedrängt. Das Bedürfnis der Menschen, im Grünen wohnen zu wollen, ist groß, sodass versucht wird, neue, menschengerechte und umweltschonende Ansätze für neues Wohnen in urbanen Räumen zu finden.

Der ökologische Fußabdruck ist ein Werkzeug, das uns zu veranschaulichen versucht, wie groß unser individueller Ressourcenverbrauch ist im Vergleich zum gerechten prozentuellen Anteil. Wir Europäer haben im Gegensatz zu asiatischen oder afrikanischen Gebieten einen recht hohen Wert an Ressourcenverbrauch. Jedoch kann beobachtet werden, dass der Wert stark sinkt, sobald man in der Stadt wohnt.²

1 Vgl. Wüstenrot Stiftung 2012, 8-12.

2 Vgl. Steffen Alex 2008, 199-202.

Aufgrund vieler Aspekte, die in die Stadtentwicklung und in die Planung von Wohngebieten mit einfließen sollen, sind die Stadtplaner dazu verpflichtet, eng mit der Bevölkerung und mit Experten in anderen Bereichen zusammenzuarbeiten, um ganzheitliche Sichtweisen zu erlernen. Diskrete Kreisläufe, wie zum Beispiel das Wiederverwenden von Materialien sind anzudenken, um Abfall gering zu halten und Energie zu sparen. Recycle-bare Gebäude tragen beispielsweise dazu bei, es nächsten Generationen zu erleichtern, mit heute produzierten "Produkten" später weniger Probleme zu haben.

Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für neuentwickelte Stadtgebiete ist eine wichtige Voraussetzung für die umweltschonende Benutzung durch ihre zukünftigen Akteure. Eine dichte Bebauung ermöglicht es, ein öffentliches Verkehrsnetz anzubieten, wodurch der motorisierte Individualverkehr (MIV) stark reduziert werden kann. Außerdem ermöglicht ein attraktives Fuß- und Radverkehrsnetz abgasfreie Fortbewegung. Sichere Abstellplätze für einspurige Fahrzeuge müssen von Anfang an in die Stadtentwicklung mit eingeplant werden.

Jede Stadt ist ein komplexes System mit ständigem Wandel und dauernder Entwicklung. Multifunktionalität der Räume ermöglicht nachhaltige Benutzerfreundlichkeit. Gerade in den Erdgeschoß-Zonen ist eine offene Struktur von großem Vorteil, sodass die

Nutzung in den Jahren immer wieder angepasst werden kann. Die "richtige" Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Angebot von Dienstleistungen, Angebot von Einzelhändlern, öffentlichen und kulturellen Einrichtungen ermöglichen ein nachhaltiges Stadtentwicklungs-Konzept.

Das Auffüllen von Stadtbrachen und die Umstrukturierung von Gebieten sind tolle Möglichkeiten bestehende Stadtviertel aufzuwerten, ohne neue Naturräume zu zerstören. Planungsfehler der Vergangenheit können so korrigiert werden und es kann ein besseres Ressourcenmanagement angewandt werden.³

Neue Ansätze und Ansprüche an das Wohnen



Abb. 01: Zukunftsvision: Entwurf Dragonfly

Zukünftige Planung muss ökologisch, wirtschaftlich und sozial ausgerichtet sein¹

Der ständige Prozess der Weiterentwicklung erfordert ein Umdenken von veralteten Wohnstrukturen.

Die Nutzungsmöglichkeiten und Formen von Wohnungen sollen unseren neuen Ansprüchen an große Flexibilität entsprechen und auch unsere Akzeptanzgrenzen von Dichte und Individualität vereinen. Deshalb entstehen heute neue Wohnprinzipien, die anders als früher, mit privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen bewusster umgehen.

Eine frei bestimmbare individuelle Lebensplanung ist heute Grundvoraussetzung und die Bewohner sind daran interessiert, individuelle Vorstellungen vom Wohnen in Projekte mit einzubringen. Außerdem werden durch bewusster Lebensweisen neue Anforderungen an Nachhaltigkeit von Gebäuden und Quartieren gestellt. Dabei soll ein hohes Maß an Benutzerfreundlichkeit und Komfort mit einer deutlichen Reduzierung von Nebenkosten miteinbezogen werden.

Es entsteht eine neue Vielfalt von Wohn- und Lebensräumen und neue Muster für gemeinschaftliches Wohnen und Organisation von Nachbarschaft spielen eine große Rolle. Viele Aspekte fließen heute in Wohnplanungen ein und Architekten, zukünftige Bewohner und Investoren versuchen besser miteinander zusammen zu

arbeiten, um all diese Aspekte zu berücksichtigen.²

Immer wichtiger wird das Thema Grün in der Stadt. Wer möchte nicht gerne von seinem Balkon aus in einen Park sehen und das Gefühl von einer intakten Natur vor der Haustüre erleben können. Parks und Grünflächen in unmittelbarer Nachbarschaft erhöhen die Lebensqualität enorm und machen die hohe Dichte an Gebäuden erträglicher.³

Der Entwurf des Belgiers Vincent Callebaut, die Dragonfly, ist ein Versuch, einen klimaneutralen, in sich abgeschlossenen Organismus zu entwerfen. In dem Gebäude gibt es Wohnungen, Büros, Anbauflächen und Gärten für die Bewohner. Als Zukunftsvision ist dies ein großformatiges Projekt, das zu neuartigen Denkanstößen verhelfen kann.⁴

¹ Speer Albert & Partner 2009, 181.

² Vgl. Wüstenrot Stiftung 2012, 6 ff.

³ Vgl. Speer Albert & Partner 2009, 84.

⁴ Vgl. Künstlerhaus Wien 2011, 48ff.

Die Grüne Stadt



Abb. 02: Versailles

Das Thema Urbanes Grün existiert schon lange, da Städte seit jeher in die Natur eingebettet sind und von ihr auch umgeben sind.

Frühe Formen von bewusst konstruierten Parklandschaften in den Städten gibt es schon seit dem 16. Jahrhundert. Anfänglich gab es im Barock und in der Renaissance die repräsentativen Gärten, die in enormen Parkanlagen genau geplant wurden. Diese frühen Formen von Parks hatten nur künstlerisch-ästhetische Zwecke und galten als Prestigeobjekte.¹

Im 17. und 18. Jahrhundert kann man die größten Erfolge der Stadtplanung erkennen in der die Städte noch locker bebaut waren und Natur und urbaner Raum gleichwertig koexistierten. Am Beispiel von Versailles ist zu erkennen, dass die Gegenstücke Stadt und Park durch ein zentral gelegenes Schloss miteinander verbunden waren.

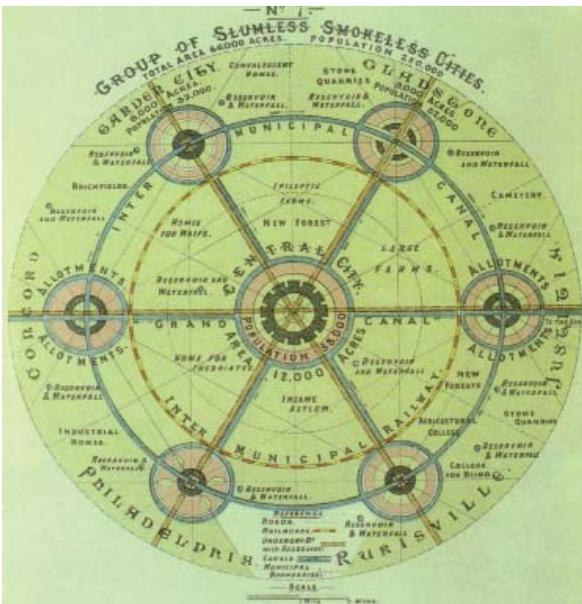


Abb. 03: Gartenstadt nach Ebenezer Howard

Mit der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert kamen auch größere Bewohnerdichten in die Städte, was zur Folge hatte, dass die großen Parks an Flächen einbüßen mussten. Daraufhin entstand das Bedürfnis, die Natur neu erfinden zu wollen und bewusster in das Stadtgefüge zu integrieren. Neue Parks wurden angelegt, die eine künstliche Reproduktion einer natürlichen Umgebung widerspiegeln sollten.²

Anfang des 20. Jahrhunderts kam die Idee

1 Vgl. Becker 2010, 93 f.

2 Vgl. Künstlerhaus Wien 2011, 20f.

der "Gartenstadt" auf, wobei ringförmig um eine Kernstadt runde Satellitenstädte geplant wurden. So sollte ein loses Geflecht von kleineren städtischen Anhäufungen entstehen, die dazwischen viele Grünräume aufnehmen konnten. Die einzelnen Bereiche sollten untereinander durch sternförmig angeordnete Straßen gut vernetzt werden. Die Utopie dieser Gartenstädte ist jedoch gescheitert. Schon der Erfinder Ebenezer Howard musste erkennen, dass die Bebauungsdichte viel zu gering für den enormen Bevölkerungsanstieg der wachsenden Industriestädte ist. Das Stadtgefüge ist ein dichter sozialer Prozess und kein Garten.

Bis heute wird eine ideale Verbindung zwischen Stadt und Landschaft gesucht. Eine generelle Allgemeinlösung scheint es nicht zu geben und der "Garten" kann nicht als universelle Lösungsformel angesehen werden.³

Der Wiener Stadtarchitekt Camillo Sitte hat sich ebenfalls Anfang des 20. Jahrhunderts seine Gedanken über die Wirkung von städtischem Grün gemacht. Er unterschied dabei die Bezeichnungen sanitäres Grün und dekoratives Grün. Mit sanitärem Grün meint Sitte groß angelegte Parks, die in geschütztem Inneren verbauter Baublöcke liegen und nicht dem Lärm der Straßen ausgesetzt sind. Dekoratives Grün bezeichnet Grünanlagen in Verbindung mit Straßen und Verkehrsplätzen. Oft mit Wasserflächen dekoriert dient dieses Grün ausschließlich dem Gesehen werden und liegt meist an wichtigen Verkehrsknotenpunkten.

Große Kritik äußerte er gegenüber Alleen; bei einem Maximum an Kosten kann nur ein minimaler Erfolg gesehen werden. Bei der Länge einer Ringstraße von 4,2 Kilometern werden Bäume im Abstand von ungefähr 7 Metern beidseitig entlang aufgestellt, was eine Gesamtanzahl von mindestens 1200 Bäumen bedeutet. Diese enorme Anzahl an Bäumen würde ausreichen um zwei ganze Stadtparks zu füllen, ja sogar einen ganzen Wald. So gesehen ist diese Art der Baumanordnung ziemlich verschwenderisch und sollte überdacht werden, sodass diese Pflanzen eher in Parks aufgestellt werden sollten, anstatt an den Hauptverkehrsstraßen. Durch die symmetrische Anordnung an den mit Abgasen verschmutzten Straßen kommen außerdem immense Entstehungs- und Erhaltungskosten zusammen. Grün ist nur dort sinnvoll, wo es gebraucht wird.⁴

Le Corbusier reagierte in Bezug auf das Thema Grün in der Stadt durch einen Entwurf für die in Südasien liegende Stadt Candigarh auf eine andere Weise. 1950 entwarf der Stararchitekt ein Stadtsystem, das in verschiedene Sektoren gegliedert ist, in welches er dann ein System eines "vertikalen" Grüngürtels einwebte.⁵

Nachdem er den Auftrag, eine Stadt in Indien für 500 000 Menschen aus dem Boden zu stampfen, erhalten hatte, entwarf er eine Metropole streng nach den Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen. Die Stadt besteht aus 60 Rechtecken, die jeweils als eigene Sektoren funktionieren, mit Wohngebäuden, Grünflächen, Schulen Arztprax-

3 Vgl. Becker 2010, 93f.

4 Vgl. Sitte 1909, 187ff.

5 Vgl. Künstlerhaus Wien 2011, 21.

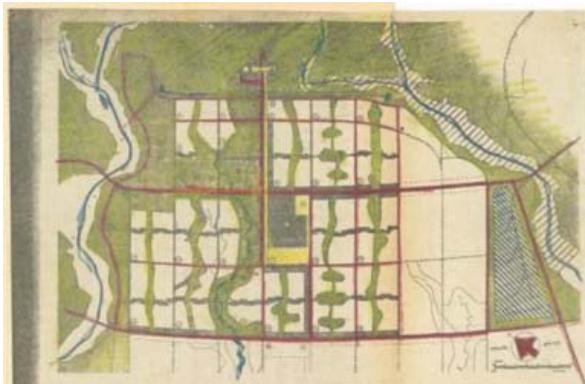


Abb. 04: Städtebaulicher Entwurf von Le Corbusier für die Stadt Candigarh



Abb. 05: Gerichtsgebäude von Le Corbusier für die Stadt Candigarh

en und einem Markt. Die Grünflächen, die in die Struktur der Sektoren verwoben sind, machen in Trockenzeiten jedoch kein schönes Bild; sie sind staubig und trocken wie die umgebenden Gebäude allesamt aus Beton und bei Monsun matschig wie ein Sumpf.⁶

Die Pläne für Grüngürtel und Parkanlagen im 19. Jahrhundert wirken angesichts der großräumigen Parklandschaften früherer Jahrhunderte eher lächerlich. Seit dem 20. Jahrhundert gibt es vermehrt Konzepte für eine intensive Eingliederung von Natur in den Stadtraum. Die Nähe der Natur zur Stadt ist eine wichtige Voraussetzung für physisches und psychisches Wohlbefinden der Bewohner. Hinzu kommt der Aspekt, dass heutige Versuche, Natur in die Stadtplanung zu integrieren, auch ökologischen Nutzen haben.⁷

Seit 1960 kann Ökologie als Grundlage für Stadtgrün-Planung und Gestaltung angesehen werden. Dabei wurde vermehrt Beachtung auf langlebige Bäume gesetzt, die zur Luftverbesserung beitragen. Außerdem gewährleisten sie im Sommer Abkühlung und dämpfen das grelle Sonnenlicht und den Lärm. Allelen haben eine geringere Staubbilddichte als baumlose Stadtstraßen. Durch die enormen Belastungen für die Pflanzen müssen sehr robuste Arten eingesetzt werden, wie die Stieleiche, Kaiserlinde oder Platane. Auch Pflanzen der privaten Gärten tragen zu einem besseren Klima in der Stadt

6 Vgl. aus dem Internet: <http://einestages.spiegel.de/external/ShowTopicAlbumBackground/a3241/14/10/F.html>, 09.09.2013.

7 Vgl. Künstlerhaus Wien 2011, 23ff.

bei; Sträucher, Stauden und Grasflächen haben eine ähnliche Wirkung. Auch für Tier-, Pilz- und Mikrobenarten sind städtische Grünflächen wichtige Lebensräume, die eine Artenvielfalt unterstützen oder wiederherstellen können.

Das Wechselspiel zwischen Landschaft, Infrastruktur und Urbanisierung ist Grundbaustein für eine verbesserte Entwicklung von Städten. Stadtgrün muss bewusst in die städtebauliche Planung miteinbezogen werden und soll nicht auf "übriggebliebene" Räume beschränkt werden. Städtisches Grün mit seinen lebendigen Eigenschaften ist ein wichtiger Gegenpol zum leblosen und statischen Stein, Beton, Glas und Asphalt.⁸



Abb. 06: Praterallee

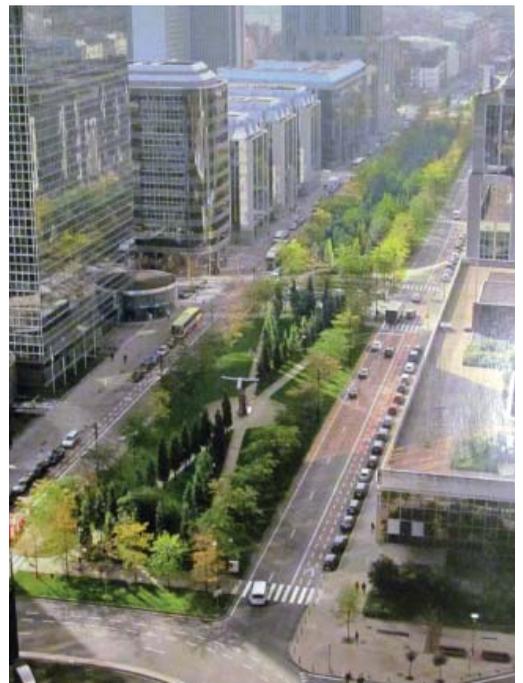


Abb. 07: Bsp. für Stadtgrün, Brüssel, Belgien

Wie in Städten Europas mit der Grün- und Freiraumplanung umgegangen wird

Eine Studie im Auftrag der MA 18, Stadtentwicklung Wien



Abb. 08: Luftbild der Solarcity in Linz

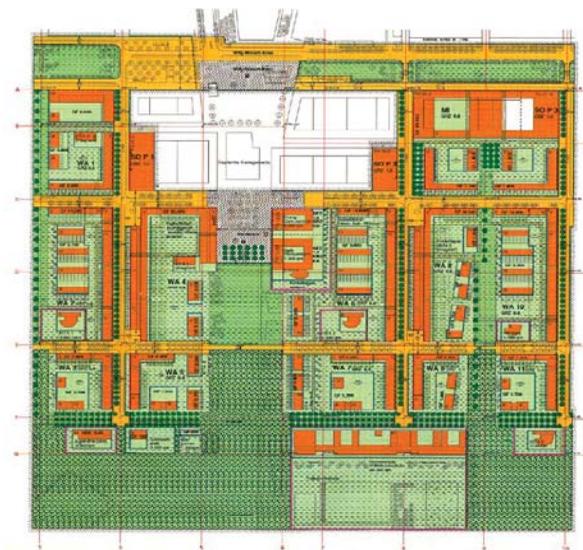


Abb. 09: München Bsp. für einen Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan

Eine Studie im Auftrag der MA 18, Stadtentwicklung Wien¹

Für eine qualitative Stadtentwicklung ist es wichtig, dass alte und neue Wohnstrukturen eine möglichst hohe Wohnqualität für alle BewohnerInnen bieten. Dabei spielt die Grün- und Freiraumplanung eine große Rolle; die Lebenszufriedenheit wird durch benachbarte Parklandschaften erheblich gesteigert. Die rechtlichen Verankerungen zur Organisation und Gestaltung des Wohnumfeldes sind sehr unterschiedlich in den einzelnen Städten.

In einigen Städten Europas gibt es Beispiele für eine Stadtentwicklung, die das Grün in die Planung integrieren. Die Einbindung von Grünflächen oder Freiflächen in die Stadtplanung hat einen hohen Stellenwert und wird von Anfang an in den Entwurf miteinbezogen. Die Studie befasst sich mit Beispielen aus Linz, Zürich, München, Kopenhagen und Malmö und versucht daraus Ideen für eine nachhaltige zukünftige Wiener Stadtplanung zu formulieren. Es wird zu erklären versucht, wie für Wien eine bessere Grünraumplanung in der gesamten Wohnplanung verankert werden könnte.

In den Städten wie Zürich, München und Kopenhagen ist freie Fläche für Neubebauungen eine Mangelware, wenngleich der Bedarf an Wohnungen steigt. In fast allen Städten ist Nachhaltigkeit ein Schwerpunkt bei der Stadtentwicklung.

¹ Vgl. MA 18, Stadtentwicklung Wien (Hg.): Grün- und Freiraumplanung für Wohn- und Stadtquartiere, Beispiele für Planungsprozesse in Österreich und Europa, Wien 2010

Linz

Zusätzlich zu den gängigen rechtlichen Grundlagen für Stadtplanung, wie dem Raumordnungsgesetz, dem örtlichen Entwicklungskonzept, dem Flächenwidmungsplan, dem Bebauungsplan und dem Wohnbauförderungsgesetz, gibt es seit 1988 in Linz den Beirat für Stadtgestaltung. Bestehend aus vier Mitgliedern unterschiedlicher Länder, wird dieses Team bei einer größeren Planung von neuen Stadtgebieten zu einer Prüfung hinzugezogen. Dieser Gestaltungsbeirat kontrolliert den Entwurf in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild und auch in Hinblick auf die Freiraumgestaltung. So kann die architektonische Qualität von städtebaulichen Projekten besser beurteilt werden und diese Entscheidungen werden mit der Linzer Abteilung für Stadtplanung gemeinsam festgelegt.

Des Weiteren gibt es seit 1992 einen umfassenden Grünflächenplan, der laufend fortgeschrieben wird und alle zehn Jahre überarbeitet wird. In diesem werden auch Grünflächen berücksichtigt, die nicht als solche im Flächenwidmungsplan gekennzeichnet sind, aber trotzdem eine wichtige Grünlandfunktion aufweisen, wie zum Beispiel Grün auf Verkehrsflächen und im Bauland. Diese Grünflächen ergeben im Bauland den Durchgrünungsgrad. Der Grünflächenplan dient als Rahmenplan, der vom Gemeinderat beschlossen wird, und ist eine Richtlinie, die in die Bebauungspläne mit einfließt und mit diesen verordnet wird.

Als Beispiel für neu entwickeltes Wohnen in Linz, wo die Grün- und Freiraumplanung eine wichtige Rolle spielte, ist die solarCity, deren Umsetzung zwischen 1999 und 2005 stattfand. Bei dem Pro-

jekt wurde ein nachhaltiges Energiekonzept verfolgt und ein hoher Standard an Lebensqualität. Für die Grünplanung gab es ein Handbuch, ein Log-Buch, das die wesentlichen Elemente der Gestaltung der Siedlung regelte, wie Wegbeläge, Wegbreiten, Lampen, Möblierung, Abfallbehälter und Einfriedungen.

München

Im deutschen Planungsrecht ist der Planungsprozess im Baugesetzbuch in der Bauleitplanung verankert. Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung sind aufeinander aufbauende getrennte Schritte in diesem Prozess.

In München gibt es nur noch wenig Fläche für neue Stadtentwicklung, und trotzdem spielt bei Neuplanungen die Grün- und Freiraumplanung eine große Rolle und fließt schon von Anfang an in die Diskussion mit ein. Auf allen planerischen Ebenen sind begleitende Grünpläne vorgesehen. Im Flächennutzungsplan ist der Landschaftsplan integriert, im Bebauungsplan die Grünordnung (M 1:1000). Städtebaulich wichtig sind noch der Rahmenplan für die Freiraumgestaltung (M 1:500) und der Eingabeplan mit begleitendem Freiflächengestaltungsplan (M 1:100). So werden die grünen Zielsetzungen von Ebene zu Ebene vertieft. Die Sozialgerechte Bodennutzung (SoBon) spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Ein Teil der Wertsteigerung der Flächen von der Stadt wird für die Entwicklung der Sozial- und Verkehrsinfrastruktur und die öffentlichen Frei- und Grünräume genutzt. Die SoBon muss eine Grundzustimmung geben, damit InvestorInnen mit der Umsetzung beginnen können. Mittlerweile achten Investoren schon selbstständig auf eine gute



Abb. 10: Luftbild Zürich West

Qualität von Freiflächen bei Neuplanungen.

Zürich

Als Planungsgrundlage dienen das Raumplanungsgesetz und das Planungs- und Baugesetz der Schweiz. In diesen Texten wird der Kantonale Richtplan festgelegt, welcher der Genehmigung des Bundesrates unterliegt. In Kommunalen Richtplänen werden die Planungsziele detailliert dargestellt.

Zusätzlich gibt es in Zürich das "Grünbuch Zürich". Darin wird festgelegt wie viel Fläche Grünraum pro Wohnung und Büroplatz in fußläufiger Entfernung erreichbar sein muss. (8m² pro Person in Wohnungen und 5m² für den Arbeitsplatz.) Dies sind Richtwerte, die nicht eingehalten werden müssen, jedoch allgemein anerkannt und hinzugezogen werden.

Die Grünraumplanung ist dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeordnet, wodurch eine enge Zusammenarbeit zwischen Bauplanung und Landschaftsplanung gewährleistet wird. Der Grünordnungsplan wird als Fachplan dem Bebauungsplan zugeordnet und ist rechtsverbindlich. Durch diesen wird für jedes Bauvorhaben festgelegt, in welchem Umfang Freiflächen am Grundstück zu sichern sind, welche Baumbepflanzungen vorgesehen werden und welchen Charakter die Grünflächen haben sollen. Fallweise werden sogar Festsetzungen von Dachbegrünungen, Einfriedungen und versickerungsfähigen Belägen festgeschrieben. Auch die Kosten für Grünräume werden reguliert. Planungsbegünstigte müssen einen Teil der Grünräume aus dem Gewinn der Grundstücks-Umgestaltung mitfinanzieren.



Abb. 11: Grünplan Malmö - Grünvernetzung

Schlussfolgerungen für Wien

Zürich-West ist ein Entwicklungsgebiet, wo auf ehemaligen Industrieflächen attraktive Wohnquartiere entstanden sind.

Malmö

In Malmö gibt es den Stadtentwicklungsplan, einen Flächennutzungsplan und einen Grünplan. Im Grünplan werden unabhängig von Besitzstrukturen flächendeckend grünbezogene Entwicklungsvorstellungen festgehalten. Das gesamte grüne Netz der Stadt ist dargestellt und weitere zukünftige Zielsetzungen sind ausformuliert. Dieser Plan ist eine Art technische Unterstützung des Flächennutzungsplanes und Basis für den Bebauungsplan.

Weiters sieht die Stadt Malmö einen Grünflächenfaktor vor, der für alle neu zu entwickelnden Flächen herangezogen wird. In die Berechnung fließen die Flächen mit Bodenanschluss, begrünte Dächer und Fassaden, die Dachwasserver-sickerung und noch einige weitere Faktoren ein. Dieser Grünflächenfaktor ist ein Richtwert und beträgt für privates Grün 0,45-0,5 und für Grün in Industrie- und Gewerbegebieten 0,3. Dieser Wert fließt in die Bebauungsplanung ein.

Bei der Stadtentwicklung Limhamns Hamnorråde müssen Investoren, die ein neues Gebiet entwickeln wollen, gleichzeitig Flächen für die Infrastruktur zur Verfügung stellen und sie zahlen alle allgemeinen Investitionen, die mit der Entwicklung des Gebietes in Zusammenhang stehen, wie Straßen, Durchgänge, Plätze und Parks. Diese stehen dann der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung.

Schlussfolgerungen für Wien

In fast allen Städten liegt ein Schwerpunkt für zukünftige Stadtteilentwicklungen auf Nachhaltigkeit. Mit unterschiedlichen gesetzlichen Verankerungen wird versucht, die Umsetzung nachhaltiger Prinzipien auf allen Planungsebenen zu integrieren. Die rechtliche Einbindung und Verankerung der grünen Aspekte ist in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich. Seitens der Städte ist es wichtig, gut formulierte Qualitätsvorgaben abzufassen um Zielvorstellungen so früh wie möglich in den Planungsprozess einfließen lassen zu können.

In Wien sind kaum Regelungen bezüglich Grün- und Freiraumplanung fixiert. Der Vorschlag ein "Grünbuch Wien" auszuformulieren, welches, dem Züricher Beispiel folgend, die Inhalte von neuen Stadtentwicklungen mithilfe von genaueren Zielsetzungen, Qualitätsansprüchen und Strategien vertiefen soll, liegt nahe. Mehr Gestaltungskonzepte sollen schon sehr früh in die Planung neuer Gebiete eingegliedert werden.

Bei städtebaulichen Wettbewerben spielen Grünraumkonzepte nur eine begleitende Rolle, welche von einem städtebaulichen ExpertInnenverfahren diskutiert werden. Daraus gehen infolge Masterpläne und Leitprojekte hervor und Freiflächenkonzepte werden verlangt. Jedoch ist die gesetzliche Verankerung im Flächenwidmungsplan unzureichend ausformuliert. Es gibt keine gesetzliche Regelung für die Siedlungsentwicklung begleitende Grünplanung, die sich konsequent von der übergeordneten Ebene auf die einzelnen Baugebiete fortsetzt.

Wiens Grünraumplanung

“Dies Ganze ist ja ein einziger Garten, zusammengesetzt aus Tausenden von kleinen Gärten und aus wilden, aber gartenhaften Hügeln. Und dieses Ganze reicht von Baden im Süden bis zu jener Donauecke im Norden, auf der Klosterneuburg thront und die so schön ist, dass Napoleon sie nach Frankreich mitnehmen zu können wünschte.”

Hugo von Hoffmannsthal, 1903

“Wien ist keine Gartenstadt, wohl aber eine Stadt der Gärten”

Gartendirektor Fritz Kratochwile, 1931

Wiens Grünraumplanung

Öffentliches Grün und seine Bedeutung



Abb. 12: Naherholungsgebiet Donauinsel mit Blick auf den Millenniumtower

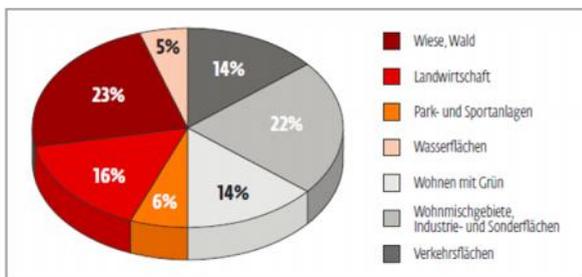


Abb. 13: Grün- und Freiraum: Flächennutzung Wien

In einer Großstadt wie Wien mit ihren rund 1,8 Millionen Einwohnern muss für ausreichend Erholungsangebot gesorgt werden. Gerade bei der Enge der Stadt steigen die Ansprüche auf Ruhe, Harmonie und Erholung von dem Stress, der durch die Nutzung so vieler Menschen entsteht. Diese Erholung finden viele Menschen indem sie hinaus gehen in den Park oder in den Garten. Dabei ist es schwierig in einer Stadt, die aus Platzmangel ihre Ruhezone begrenzen muss, den Traum einer "heilen Welt" im Grünen zu finden. In vielfältigsten Ausführungen können die Bewohner Wiens aber dennoch diesen Freiraum genießen. Wiens Grünräume sind vielfältig; die riesigen Naherholungsgebiete wie der Wienerwald oder die Donauinsel, direkte Wohnungsumgebungen mit ihren kleinen Gärten, größere Grünstreifen, die größere Wohnbaukomplexe durchziehen und umgeben, das Abstandsgrün und die so genannten "Beserlparks" bieten genügend Platz.

In der Großstadt werden die Freiflächen von unterschiedlichsten Menschen für unterschiedlichste Zwecke genutzt. Kinder spielen auf Spielplätzen, Jugendliche nutzen große Wiesenflächen zum Fußballspielen, Studenten kommen her zum Lernen, andere Menschen wollen sich einfach in der grünen Umgebung entspannen und schauen dem Treiben zu. All diese Parks und Grünflächen bieten eine wunderbare Möglichkeit des Austauschs zwischen den Nutzern.¹

1 Vgl. Auböck 1994, 295ff.

Auszug aus dem STEP 2005

Grünräume bestimmen die umweltrelevanten Faktoren der Lebensqualität der Menschen durch eine Vielzahl von Funktionen:

- *Verbesserung des Bioklimas: Filterung der Luftschadstoffe, Staubbindung, Temperaturlausgleich, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Luftaustausch*
- *Aufwertung des menschlichen Lebensraumes: Erholungs- und Freizeitraum, Raum für soziale Kontakte, Erlebnisraum als Kontrast und Ergänzung zur gebauten Umwelt, Vermittlung ökologischer Zusammenhänge*
- *Grundlage des Lebensraumes für Tiere und Pflanzen, Beitrag zur Grundwasserbildung*
- *Beitrag zur Versorgungssicherheit mit Nahrungsmitteln (Produktionsfunktion)*
- *Beitrag zur Orientierbarkeit im Stadtgefüge, Stadtgliederung*
- *Ausdruck der kulturellen Entwicklung einer Gesellschaft*
- *Standortqualitätssicherung als Wettbewerbsvorteil Wien wird zu Recht als grüne Stadt bezeichnet. Diese Aussage wird auch von der Flächenstatistik eindeutig bestätigt: Das Wiener Stadtgebiet umfasst 41.490 ha*
- *davon landschaftliches Grün*

(Grüngürtel als Sww oder L gewidmet) 15.709 ha

- *öffentliche Gartenanlagen der Stadt bzw. des Bundes (Epk bzw. Spk gewidmet) 2.217 ha*
- *Gewässer 1.925 ha*

Den Wienerinnen und Wienern und ihren Gästen stehen somit 19.851 ha Frei- und Erholungsräume – das sind 48 % des Stadtgebiets zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es wohnungsbezogenes Grün und große private Gartenanlagen. Das bedeutet, dass verhältnismäßig große Teile des Stadtgebietes unversiegelt und vegetationsbedeckt bzw. Gewässerflächen sind.

Allerdings sind diese Grünräume ungleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt: Große Grünanlagen sind in Cottagegebieten – also in Wohngebieten mit geringer Dichte und hohem Grünanteil auf dem eigenen Grundstück – gelegen; in vergleichsweise dicht bebauten Stadtgebieten mit geringen Wohnungsgrößen, geringem Grünanteil am Bauplatz und einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen fehlen meist große Parks.²

Wiens Grünraumplanung Geschichte



Abb. 14: Augarten um 1830 in Wiens Stadtgefüge

Renaissance

Die Gärten der Renaissance waren kaiserliche Anlagen, die dem Jagdaufenthalt dienten und ausschließlich von den kaiserlichen Familien genutzt wurden. Dies waren unter anderen Kaiserebersdorf, der Augarten und Khatterburg (später Schönbrunn). Besonders erwähnenswert ist die Simmeringer Heide, wo Maximilian II den Bau einer Gartenanlage um 1569 veranlasste. Es entstand ein Park, der durch mehrschichtige Gartenterrassen zur Donau hin abgestuft war. Inmitten dieser schönen Gartenanlage befand sich sein Sommerschloss.

Barock

Für die barocke Gartenkunst wurden die ausschließlich zur Jagd genutzten Gartenanlagen auch für Repräsentationszwecke für das höfische Leben zurecht gemacht. Nach den Türkriegen begann eine Wiederaufbauphase Ende des 17. Jahrhunderts und es entstand ein gründerzeitlicher Bauboom in Wiens Vorstädten. Es wurden auch viele herrschaftliche Gärten am Glacis, dem heutigen Ring, erschaffen. Durch weitläufige Alleen wurden die herrschaftlichen Residenzen mit den Vorstädten verbunden und es entstanden zu dieser Zeit die Schönbrunner Allee und die Prater Hauptallee. Der Garten Schönbrunn mit seinem landschaftlichen Dialog zwischen Schloss und Garten ist ein gutes Beispiel für die weitläufige barocke Struktur mit Rokokoelementen. Der Garten Palais Schwarzenberg ist der bekannteste Garten Wiens aus dieser Epoche, der sich in privatem Besitz befindet. Gleichzeitig wurde am Ausbau der städtischen Infrastruktur gearbeitet und es wurden ein

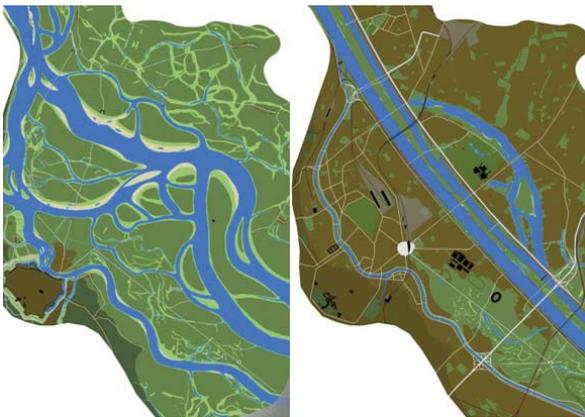


Abb. 15: Illustration der Donau vor und nach der Donauregulierung

Krankenhauswesen, ein Wasserversorgungsnetz und ein Kanalnetz entwickelt.

Ab Mitte des 18. Jahrhunderts wurde es ein Anliegen, die Gärten der Bevölkerung öffentlich zugänglich zu machen. Mit dem Aufkommen der Romantik kam auch das Interesse für Naturschwärmereien auf und neue Treffpunkte wie der Lacygarten, Schloss Erlaa, Kalksburg, Schloss Cobenzl und Schoss Laudon etablierten sich in der Wiener Gesellschaft. Es fanden sogar Frühstückskonzerte im Wiener Augarten für die Bevölkerung Wiens statt, wo unter anderen Wolfgang Amadeus Mozart auftrat.

19. Jahrhundert

Im 19. Jahrhundert verlor der Repräsentationsgarten an Bedeutung und die Natur wurde durch rasanten Landschaftsverbrauch zurückgedrängt. Dies bedeutete eine große Veränderung der Wiener Freiräume, da auch die Vorstädte ab Mitte des 19. Jahrhunderts zum Stadtgefüge dazu wuchsen. Städtisches Grün für die Bevölkerung Wiens wurde in Stadtgärten kultiviert.

Zwischen 1850 und 1860 wurde am Glacis mit dem Bau der Ringstraße eine Verbauung der immensen Grünfläche begonnen, die bis dahin als Wiesen und Erholungsraum genutzt wurde. Es entstanden dort neue Repräsentationsbauten, die mittels dazwischenliegenden Wiesenflächen und Parkanlagen noch mehr zur Geltung gebracht wurden. Außerdem wurden in den Vorstadtbereichen mehr und mehr Wohnhäuser errichtet, wodurch die Stadt weiter wuchs. Neue Grünflächen für die Bevölkerung wurden als be-

grünte Stadtplätze gestaltet. Mit Anstieg der Bevölkerungszahlen mussten noch mehr Lösungen für mehr nutzbare Grünflächen gefunden werden. Friedhöfe, Kleingärten, Sportanlagen, Freibäder und Sondergrünanlagen wurden für die Wiener Bevölkerung als Erholungsflächen geschaffen. Aus landwirtschaftlichen Gebieten wurden Stadtbezirke; aus Jagdgebieten geschützte Landschaftsteile. Auch entlang der Gürtelstraße wurden neue Gartenflächen angelegt, weshalb der heutige Gürtel auch "die Ringstraße des Proletariats" genannt wurde.

Bevor die Donau reguliert worden war, war das Umland durch 82 heftige Überschwemmungen in Mitleidenschaft gezogen worden und ganze Dörfer wurden zerstört. Zwischen 1868 und 1881 wurden die Seitenarme des Flussgebietes reguliert und so entstanden neue Flächen für neue Stadtviertel. Bis dahin war Wien nach Norden hin von den vielen Flussarmen der Donau für weitere Stadtausbauten eine Barriere. Neue Landschaften wie die Donauinsel, der Marchfeldkanal und der Umbau am Donaukanal sind Errungenschaften aus dieser Zeit.

Ebenso markant wie die Lage Wiens an der Donau ist die Lage der Stadt im Wienerwald. Das Hofamt von Wien verkaufte 1870 die Holzrechte des Wienerwaldes, was durch langjährige Verhandlungen aber wieder rückgängig gemacht werden konnte. Erst 1905 wurde durch das Magistrat Wien der Wald- und Wiesengürtel gesichert. Dieser Schritt der Unterschutzstellung war ein wichtiger Beitrag zum heutigen Grüngür-



Abb. 16: Hauptfassade des Karl-Marx-Hofs



Abb. 17: Modell des Karl-Marx-Hofs, 1926



Abb. 18: Gesamtansicht der ehemaligen Zentralwäscherei im Karl-Marx-Hof

tel Wiens.¹

1900-1918

Vor 1918 waren die Wohnverhältnisse in Wien sehr schlecht im Vergleich zu anderen Städten in Europa. Circa die Hälfte der 2 Millionen EinwohnerInnen der Stadt musste in sehr schlechten Verhältnissen leben. Die Wohnungen waren sehr klein und auf 20 - 30m² lebten einige Personen. Familien mussten sich Untermieter und Bettgeher, die nur ein Bett in einer Wohnung mieteten, nehmen, um sich das Leben leisten zu können.

1918 war der Krieg verloren. Die Zerstörung von Gebäuden blieb weitgehend aus, jedoch ein psychosoziales Problem hing über der Stadt. Das Riesenreich, die Österreichisch- ungarische Monarchie, schrumpfte auf 15% des früheren Staatsgebietes und statt 51 Millionen Einwohnern gab es nun noch 6 Millionen Österreicher. 2 Millionen davon lebten in Wien.

Die Sozialdemokratische Partei konnte 1927 über 60% der Wähler überzeugen, denn der kommunale Wohnungsbau war in vollem Gange. Die Grundversorgung mit einer eigenen Wohnung wurde Teil der Infrastruktur, die vom Staat zu verlangen war. Der neuentwickelte Wohnungsbau des Roten Wiens kam ohne öffentliche Anleihen aus und musste auch keine Gewinne erzielen. Die monumentalen Bauten, die in großen weitläufigen Wohnblöcken angelegt waren, wurden durch eine Wohnbauteuer und eine neue Luxussteuer finanziert. Bis

¹ Vgl. Auböck 1994, 13-45.

zum Jahr 1934 konnten über 63.000 Gemeindefamilienwohnungen errichtet werden.

Obwohl die Wohnungen sehr klein waren, hatten die Familien ihre eigenen privaten Räumlichkeiten und mussten keine Untermieter mehr aufnehmen. Die Wohnblöcke, oder Wohnhöfe, verfügen über große Innenhöfe, die durch große Torbögen und Durchgänge erreichbar sind. In diesen halböffentlichen Innenhöfen befinden sich die einzelnen Stiegen-Aufgänge zu den Wohntrakten. Es wurde auch für vielfältige andere soziale Einrichtungen gesorgt, wie Kindergärten, Bibliotheken, Badeanlagen, Waschküchen, kleine Läden und Parteilokale, die alle über diese Innenhöfe erreichbar waren. Die grünen Höfe boten genug Platz für alle Bewohner; es gibt Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten und Grünanlagen, die allesamt recht großzügig bemessen sind. Da die Finanzierung von der Stadt selbst aufgebracht wurde, mussten keine allzu großen Bebauungsdichten erreicht werden.

Als bekanntestes Beispiel gilt der Karl-Marx Hof, eine Wohnanlage für ungefähr 5.500 Bewohner, also etwa die Anzahl einer Kleinstadt. Mit 1.325 Wohnungen und der Länge von über einem Kilometer gilt der Wohnkomplex als längster zusammenhängender Wohnbau der Welt. Für das Wohl der Bewohner wurde auch hier darauf geachtet möglichst große Gartenhöfe von Bebauung freizuhalten. Die monumentale Schauseite ist von der Straße zurückgerückt und ein großer Park ist dem Bau vorgelagert. Die angrenzenden weitläufigen Bauten sind am Straßensystem aus-

gerichtet.²

Die Nachkriegsjahre

Nach dem ersten Weltkrieg wurden viele neue Wohnbauprojekte, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen in die Wege geleitet und die Grünräume mussten weiter ausgebaut werden. Die Schaffung von großen Gemeindefamilienbauten wurde von der Stadtverwaltung vorangetrieben. Der Gedanke die Freizeit in der Natur zu verbringen stand dabei im Vordergrund. Außerdem mussten Lösungen für Konflikte illegaler Landnahme gefunden werden; im Lainzer Tiergarten und in anderen sensiblen Landschaften hatten sich illegale Siedlungen gebildet. Die Einwohnerzahl stieg wieder und für die Wiener Bevölkerung wurden zu dieser Zeit die Kleingartenvereine gegründet. Neue Grünanlagen wurden wiederum in die äußeren Bezirke gedrängt wie der Herderpark, der Schubertpark, der Hugo - Wolf Park und der Waldmüllerpark. Fernerhin wurden einige Bezirksfriedhöfe in Parkanlagen umgewandelt.³

Eine weitere Bewegung, die etwa zeitgleich stattfand, war die Siedlerbewegung. Die Wohnungsnot und aus Geldmangel entstanden illegale Siedlungen am Stadtrand, vor allem im Wienerwald und am Gelände des Lainzer Tiergartens. Dies wurde in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg von den Behörden geduldet und schließlich auch unterstützt. Durch ihren eigenen Arbeitseinsatz konnten die Siedler in 1.000 bis maximal 3.000 freiwilligen Arbeitsstunden

² Vgl. Kriechbaum 2007, 13-22.

³ Vgl. Auböck 1994, 13-45.



Abb. 19: Familienasyl der Stadt Wien

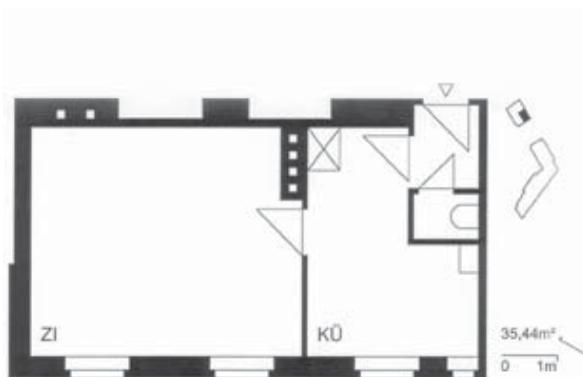


Abb. 20: Wohnungsgrundriss in einem Familienasyl

die genossenschaftlichen Wohnhäuser errichten. Innerhalb weniger Jahre wurden so fast 50 Siedlungsanlagen mit 15.000 Wohneinheiten gebaut. Diese Reihenhäuser prägen auch heute noch Wiens Bild an den Rändern.⁴

Zwischen 1934 und 1938 wurden im austrofaschistischen Wien die so genannten Familienasyle errichtet. In sieben Wohnanlagen in den Außenbezirken Wiens wurden insgesamt etwa 1000 Wohnungen errichtet. Sie waren für die arme, kinderreiche Bevölkerung gedacht, jedoch waren die Wohnungen viel zu klein. In menschenunwürdigen, ghettoartigen Wohnblöcken waren eine große Menge an Personen untergebracht. Im Vergleich zu den Wohnhöfen des Roten Wien waren diese Familienasyle weit schlechter ausgestattet. Es gab weder Bäder noch Gas- oder Lichtanschlüsse. Die Architekten dieser Wohnanlagen waren meist zuvor bei den Planungen der kommunalen Wohnungsbauten ebenfalls beteiligt. Jedoch wegen der Forderung nach möglichst niedrigen Erbauungskosten fielen die Gebäude gestalterisch anspruchslos aus. Dennoch wurde darauf geachtet, die Außenanlagen möglichst großzügig und attraktiv für die Bewohner zu gestalten.⁵

Nach dem zweiten Weltkrieg kam wieder eine Phase des Wiederaufbaus auf Wiens Bevölkerung zu. Der Bewohner steht im Mittelpunkt und soll den Grünraum nutzen können. Der Aus-

4 Vgl. <http://www.dasrotewien.at/siedlerbewegung.html> (30.09.2013).

5 Vgl. <http://www.franzdenk.at/familienasyle/htm/allg/start.htm> (30.09.2013).

bau der Stadt war mit hohen Kosten verbunden, weshalb schlichte Parkanlagen am Stadtrand geschaffen wurden. In den innerstädtischen Bezirken wurden die Fußgängerzonen und Plätze bestmöglich neugestaltet.⁶

Heute

Seit November 1995 wird die Erweiterung und Vervollständigung des lückenhaften Grünzugs um Wien verfolgt. Dafür sollten ungefähr 1000 Hektar schützenswertes Grün durch die Stadt angekauft, umgewidmet oder durch gestalterische Maßnahmen dauerhaft gesichert werden. Aus dem Bericht über Stadtentwicklung und Stadtplanung im Jahr 2000 geht hervor, dass zwar ein Zuwachs von ca. 500 Hektar Grünfläche stattgefunden hat, jedoch 490 Hektar wurden von ländlichem Gebiet in Bauland umgewidmet. Es fand außerdem kein einziger Ankauf durch die Stadt Wien statt und es gab auch keine Überlegungen über Finanzierungsmodelle. Im Bericht von 2004 waren die Schilderungen nur geringfügig besser.

Im STEP 05 (Stadtentwicklungsplan 2005 für Wien) wurden schließlich manche Flächen, die zuvor für den Grüngürtel vorgesehen waren, als "verhandelbar" bezeichnet, wie zum Beispiel die Baumgartnerhöhe und das Areal beim Friedhof Atzgersdorf.

Auch durch die Novellierungen des Kleingartengesetzes kommt es zu Verlusten von öffentlichen Grünflächen. Bis Ende des 20. Jahrhunderts galten diese Schrebergärten als wichtige Naher-

holungsgebiete und ökologische Ausgleichsflächen. Durch eine Novellierung 1992 konnten nun die Mieter der Kleingärten eine ganzjährige Wohnerlaubnis bekommen, wobei dadurch auch festgelegt wurde, dass die Bewohner befugt sind, auf 50 m² pro Parzelle eine Kubatur von 250 m³ erbauen zu dürfen. Auch durch die weiteren Novellen der Jahre 1994, 1996 und 1999 kam es zu weiteren baurechtlichen Vereinfachungen. Immer öfter wurden Parzellen zusammengelegt, wodurch größere Wohnhäuser entstehen konnten. Außerdem bietet die Stadt Wien die Kleingärten zum Kauf an, wodurch die öffentliche Zugänglichkeit stark eingeschränkt wird. Durch die Aufsplittung der kommunalen Flächen gibt die Stadt Wien wichtige Flächen für zukünftige Stadterweiterungen auf und es entstehen Baulandwidmungen an Orten, die zuvor nicht als geeignet erachtet wurden. Der Wald- und Wiesengürtel wird so zersiedelt.⁷

6 Vgl. Auböck 1994, 13-45.

7 Vgl. Seiß 2013, 155ff.

Gesetzliche Verankerungen für die Grün- und Freiraumplanung bei Wohnbauten in Wien

Im Stadtentwicklungsplan Wien 2005 (STEP 05) werden Entwicklungsziele- und Regionen für die Stadtentwicklung ausformuliert. In Bezug auf städtische Grün- und Freiräume werden einige grundlegende Punkte genannt, die zu beachten sind.

- Siedlungsgrenzen gegenüber Grünräumen
- Kompakte Stadtentwicklung, die am öffentlichen Verkehr orientiert ist
- Möglichst hohe Wohn- und Lebensqualität durch kurze Wege garantieren
- punktuell auch wesentlich höhere Bebauungsdichte¹

Bedarfszahlen für die Freiflächenausstattung²

Bedarfszahlen	Richtwert m ² /EW
Wohnungsbezogene Grünflächen	3,5
Wohnungsgebiet bezogene Freiflächen, urbane Park-, Spiel- und Freiflächen	3-5
Stadtteilbezogene Grünflächen	8
Sportflächen	3,5

¹ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, STEP 05, 177.

² Ebda., 166.

Im Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch wird die Flächenwidmungs- (Flächennutzungs-) und Bebauungsplanung geregelt.

Zielsetzungen sind unter anderen die

“Erhaltung beziehungsweise die Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit sichern und die Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch verträglichen Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden.”³

Auszug aus dem STEP 2005

Nahezu die Hälfte der Wiener Bevölkerung lebt in Stadtgebieten, die mindestens 500m von den landschaftlich geprägten Grünräumen der Stadtregion beziehungsweise den großen Grünanlagen des bebauten Stadtgebietes, wie z.B. Augarten, Belvedere, Schweizergarten, Schönbrunn, Türkenschanzpark, Kongresspark usw., entfernt sind. Es ist daher erforderlich, die Erreichbarkeit dieser übergeordneten Freiräume zu verbessern und zu attraktivieren bzw. diese Mangelsituation bei der Ausstattung mit Grünflächen, vor allen in den Gebieten mit hohem Versiegelungsgrad, zu beheben. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt hier bei einer Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Neuschaffung von ausreichenden Grünflächen, wobei auch das Spektrum von innovativen, intelligenten Lösun-

*gen für alternative Angebote erweitert werden sollte (Mehrfachnutzung, qualitätsvolle Indoornutzung, private Grünräume im unmittelbaren Wohnungsverband, Dachgärten etc.).*⁴

Begleitend zu den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen werden Motivenberichte beigelegt, die die Projekte näher erläutern sollen, jedoch nicht rechtskräftig sind.

Ein genereller Grünplan für Wien existiert nicht; bei Neuplanungen von Gebäuden ab Bauklasse III (Gebäudehöhen 9 - 16m) müssen dem Ansuchen um Baubewilligung Gestaltungskonzepte für die gärtnerische Ausgestaltung der Flächen beigelegt werden. Diese sagen aber nichts über die Qualität aus. In Ausnahmefällen, sind genauere Regelungen über das Anpflanzen von Bäumen und die Bodenversiegelung ausformuliert.⁵

3 Vgl. Magistrat der Stadt Wien, 1998, § 1, Art. 2.

4 Magistrat der Stadt Wien, STEP 05, 167.

5 Vgl. MA 18, Stadtentwicklung 2010, S. 103.

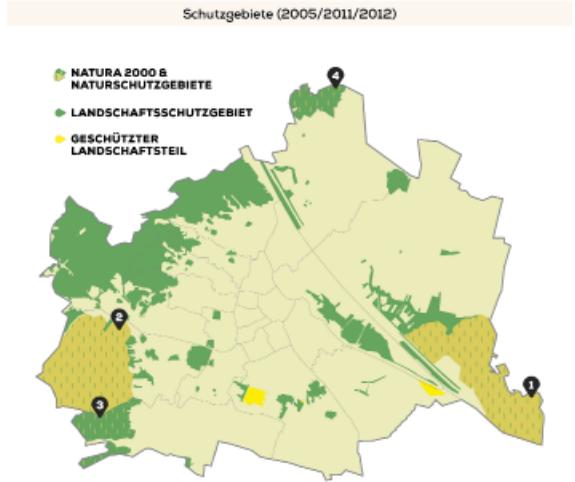
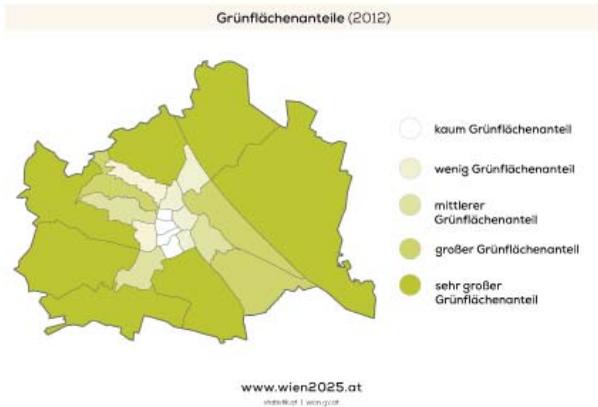


Abb. 21

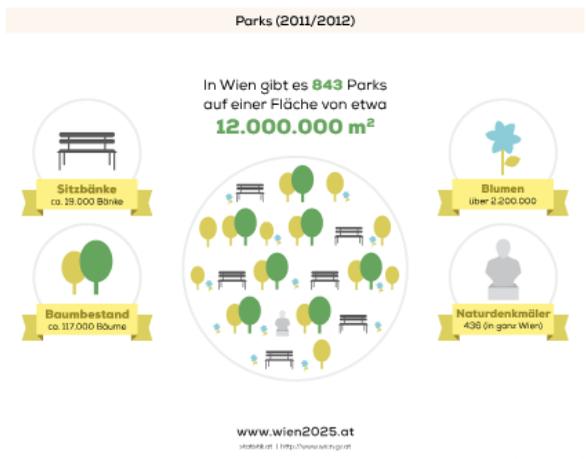


Abb. 22



Abb. 23

Wiens Grünraumplanung STEP 2025

Thesen Visionen Orientierungen

Es werden einige Ziele für die Stadtentwicklung festgelegt, worauf sich dann der zukünftige Text des STEP 2025 stützen soll.

Wien soll als "die lebenswerte Stadt" verbesserte Ziele in der Stadterweiterung verfolgen.

- Zusammenhängende Stadtteile mit gemischten Nutzungen sollen entwickelt werden mit einer besseren Erdgeschoss - Nutzung und lebendigeren Begegnungszonen.
- Wohnraum soll qualitativ und leistbar sein
- Erhaltung und Schaffung von qualitativ hochwertigen Frei- und Grünräumen und Dach- und Fassadenbegrünungen
- Sozial gerechte Stadt soll Segregation entgegenwirken
- Alle Generationen sollen sich in der Stadt wohl fühlen und das Angebot für Menschen aller Altersstufen ausgebaut werden

Wien entwickelt sich zu einer 2 Millionen Einwohner Stadt, wodurch die Infrastruktur ausgebaut werden muss. Das öffentliche Verkehrsnetz und Wege für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll in einem zusammenspielenden Umweltverbund zusammenwirken. Wien als "Smart City" will in Zukunft noch sparsamer mit Ressourcen umgehen und in erneuerbare Energieträger investieren.

Auf mehr BürgerInnen - Beteiligung bei neuen städtebaulichen Entwicklungen soll mehr Wert gelegt werden. Bei neuen städtebaulichen Entwicklungen soll ein besseres Zusammenwirken von Grundeigentümer, Wohnbauträger, Bevölkerung und privaten Investoren zustande kommen. Durch gemeinsames Handeln soll an der Kostenertragung für notwendige Infrastrukturen gearbeitet werden. Die stadtwirtschaftliche und die privatwirtschaftliche Rentabilität soll gewährleistet bleiben. Durch regionale Kooperation und internationale Vernetzung wird die Metropolregion Wien gestärkt.¹

1 Vgl. STEP 2025/ Thesen . Visionen. Orientierungen.

Wiens Beispiele für neue Wohnbebauung

Entwicklungsprojekt:

Areal: 75ha

Bis 2025 entsteht ein neuer Stadtteil mit

ca. 10 000 Wohnungen,

Büros für ca. 10 000 Arbeitsplätze, Handels- und Dienstleistungsbetriebe und die dazugehörige Infrastruktur.

Das im Jahre 1994 festgelegte Leitbild für das gesamte Areal wurde 2011 mithilfe eines EU weiten Wettbewerbs aktualisiert. Im Vordergrund stehen Aspekte wie Ökologie, Verkehr, soziale Infrastruktur und Gender Mainstreaming. So soll eine optimale Bebauungs- und Freiraumstruktur erreicht werden.

Dieses auf neue Anforderungen angepasste Leitbild dient nun als Orientierungsrahmen für die einzelnen Teilgebiete. Durch städtebauliche Wettbewerbe werden kontinuierlich mehr Parzellen bebaut und es entsteht zusätzlich zum neuen Hauptbahnhof ein neues Wohnviertel. Den Prozess der richtigen Auswahl der zu genehmigenden Projekte übernimmt die Lenkungsgruppe. Sie hat die strategische Leitung über und setzt sich zusammen aus VertreterInnen der Stadt- und Bezirkspolitik, des Magistrats, der ÖBB und weiteren ExpertInnen.¹

Siegerprojekt des Ideenwettbewerbs "Nordbahnstraße-Innstraße"

Das Siegerteam, das sich aus Personen unterschiedlicher Berufszweige zusammensetzt,

¹ <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/leitbilder/nordbahnhof/index.html> (01.07.2013)

entschied sich, die Bebauung für das Areal am Rand zu positionieren und so viel Freiraum offenzulassen. Durch die Entwicklung der Gebäude nach außen kann auch eine deutliche Reduktion neuer Infrastruktur-Kosten erreicht werden. In diesem Projekt sollen zumeist im Widerspruch stehende Qualitäten heutiger Stadtentwicklung aufgegriffen werden: Ökonomie und Freiraum, Verdichtung und Freiraum, Identität und Offenheit.²

Wohnbebauung

Herzstück der Wohnbebauung ist der Rudolf Bednar Park. Hier werden große Wiesen, Baumansammlungen und Wasserflächen angeboten. Auch in den einzelnen Teilbereichen der Wohnbebauung setzt sich das Thema Grün fort und es werden kleinere Spielflächen und Plätze für die Bewohner angeboten.

Ein Teilbereich des riesigen Entwicklungsgebietes ist mit vier Wohnblöcken bebaut worden, die der Architekt Eduard Widmann als Niedrigenergie - Häuser konzipierte. 2009 war für das Grundstück mit einer Fläche von 4320 m² ein Wettbewerb ausgeschrieben. Das Gebiet ist annähernd quadratisch, Nord - Süd ausgerichtet und liegt am Rande des Rudolf - Bednar Parks. Wie das ganze Gebiet ist auch hier in fußläufiger Entfernung die U - Bahn Linie U2 gut erreichbar und sowohl Prater als auch Augarten sind schnell als wichtige Freizeit- und Naherholungsgebiete erreichbar.

² Vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/ideenwettbewerb/siegerprojekte/platz1.html> [Stand 01.10.2013]



Abb. 26: Rudolf-Bednar Park



Abb. 27: Rudolf-Bednar Park



Abb. 28: Rudolf-Beidner Park

Die achtgeschossigen, quadratischen Bauten verfügen über Tiefgaragen und alle 106 Wohneinheiten sind in mindestens zwei Himmelsrichtungen orientiert. Somit gibt es keine reinen nordorientierten Wohnungen. Zwischen den Gebäuden befinden sich ebenfalls Grünflächen und Spielplätze für Kleinkinder. Die Freiflächengestaltung soll sich von oben gesehen an den Bildkompositionen von Piet Mondrian orientieren.³



Abb. 29: Wohnanlage mit kleineren Grünflächen

Kritik:

Die gesamte Entwicklungsachse Nordbahnhof - Prater - Messe - Stadion - Krieau ist eine zusammenhanglose Aneinanderreihung von "Stadt - Inseln". Funktional homogen schotten sich die einzelnen Bereiche nach außen hin ab oder zumindest nehmen sie keinen Bezug zur Umgebung auf.

Der Rudolf - Beidner Park stellt ein schönes Naherholungsgebiet für die Bewohner der baublockgroßen Wohnbauten dar, ist jedoch ebenfalls in keinen Bezug zur Umgebung gesetzt. Sonst herrscht sehr wenig Leben im öffentlichen Raum; die Erdgeschoß - Zonen sind zu wenig transparent und unattraktiv und eine bessere Nutzungsdurchmischung wäre bei so einem voluminösen städtebaulichen Projekt förderlich gewesen, um mehr Leben zwischen die Gebäude zu bringen.⁴

³ Vgl. www.architektur-online.com

⁴ Vgl. Seiß 2013, VII.

Wien Hauptbahnhof

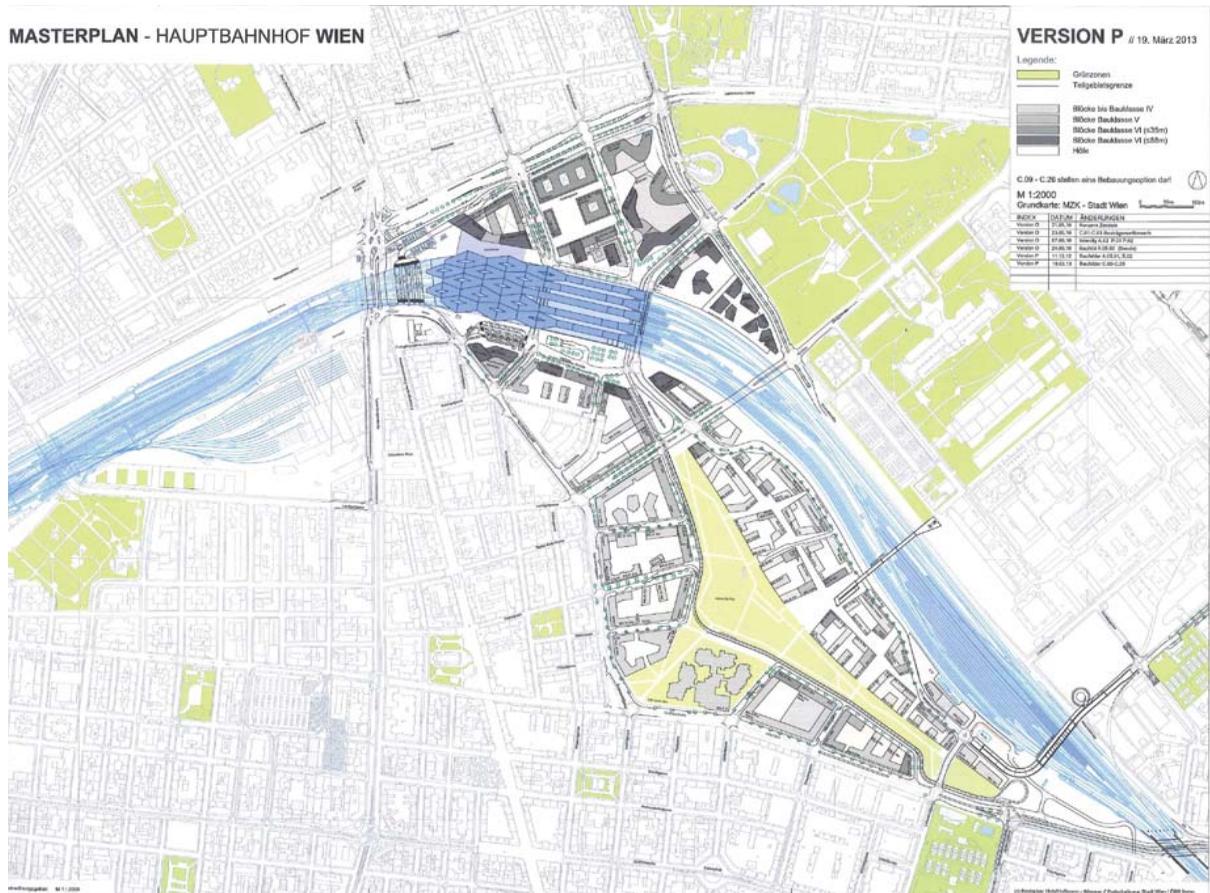


Abb. 30: Übersicht Hauptbahnhof Wien

Gesamtfläche des
Entwicklungsgebiets: circa 109 Hektar
Zeitplan: 2009: ab 13. Dezember Sperre des
Südbahnhofs (Südbahn)
2010: Baubeginn Bahn-Infrastrukturprojekt
2011: Adaptierung Gürtel
Baubeginn erste Wohnungen und
Bürogebäude
2012: Teilinbetriebnahme des neuen
Hauptbahnhofs im Dezember
2013/2014: Schrittweise Inbetriebnahme der
Verkehrsstation
Fertigstellung erster Wohnungen und
eines Parkteiles
2015: Fertigstellung des gesamten Gleisprojekts,
Vollbetrieb¹

Das Stadtentwicklungsprojekt "Bahnhof Wien - Europa Mitte" ist eines der 13 Haupt - Entwicklungsziele der Stadt Wien und umfasst neben dem Hauptbahnhof Wien das angrenzende Südbahnviertel, das Planungsgebiet Arsenal, die Aspengründe, Neu-Erdberg und Simmering. Das gesamte Ausmaß der neu zu gestaltenden Fläche ist insgesamt 109 Hektar. Nicht nur Verkehrspolitisch mit dem neuen Hauptbahnhof ist dieses Projekt sehr wichtig; sondern auch für diverse andere Bauprojekte. Nicht mehr von der ÖBB gebrauchte Areale am Gelände des Frachtenbahnhofs sollen anderen Nutzungen zugeführt werden. Ein neues Stadtviertel mit unterschiedlichen Nutzungen

¹ Vgl. <http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/hauptbahnhof.html> [Stand 01.10.2013]

wird seit einigen Jahren mit der dazugehörigen Infrastruktur realisiert. Im Nahbereich des Hauptbahnhofs sind Büros für Handel- und Dienstleistungsbetriebe vorgesehen, die einen hochwertigen Anschluss an das innerstädtische öffentliche Verkehrsnetz haben. Im südlichen Bereich ist das Areal für eine Wohnnutzung und Parklandschaften bestimmt.²

Ein städtebaulicher Masterplan, der 2004 beschlossen wurde, gibt für die vielfältig genutzten Flächen und Planungen die Grundstruktur vor. Der Verfasser des Masterplans Arch. DI Albert Wimmer und die Bauträger GESIBA und GSG werden den Baugruppen zur Seite stehen und die Projekte koordinieren. Mittels Wettbewerben wurden einige Wohnbauprojekte beschlossen, die nur noch auf ihre Durchführung warten.

Im Süden des Geländes sind mehrere Wohnbauten vorgesehen, die um einen etwa acht Hektar großen Park gruppiert sind. Hier entstehen ungefähr 5.000 Wohnungen für etwa 13.000 Bewohner, die dort eine hohe Lebensqualität erwarten soll. Die Stadt Wien sorgt für die soziale Infrastruktur mit Kindergärten und einem Bildungscampus.

Wohnen im Sonnwendviertel

Eine 3,9 Hektar große Fläche entlang der Sonnwendgasse wird mit insgesamt rund 1160 freifinanzierten und geförderten Wohnungen bebaut. Durch einen Bauträgerwettbewerb konnten sieben Siegerprojekte ausgesucht werden.

² <http://hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Stadtentwicklungsplan/Masterplan/index.jsp> (16.09.2013)



Abb. 31: Übersicht Sonnenwendviertel



Abb. 32: Helmut-Zilk Park

Hauptaugenmerk bei der Planung sollte auf soziale Nachhaltigkeit und die Frei- und Grünraumplanung gelegt werden. So wurde ein Grün- und Freiflächenkonzept und ein Tiefgaragenkonzept für das gesamte Wohnareal entworfen. Durch eine sehr gute Verkehrsanschließung hat das Wohngebiet eine hohe Standortqualität. Die U2 wurde verlängert und führt direkt zum neuen Wohnviertel. Ebenso wurde die Straßenbahnlinie O verlängert und weiters führen die U1 und andere Buslinien in der Nähe des Gebiets vorbei.

Das Wohngebiet ist in verschiedene Bereiche gegliedert in denen unterschiedlichste Bebauungen vorgesehen sind. Das städtebauliche Konzept dahinter sieht vor, dass die Grenzen nach außen hin gewahrt bleiben und so halbprivate Innenräume in den Höfen entstehen, die von den Bewohnern unterschiedlich genutzt werden sollen.

Im Süden des Sonnwendviertels liegt der Helmut - Zilk Park. Mit seinen acht Hektar soll er für mehr Wohlbefinden im neuen Stadtviertel sorgen.

Für den ersten realisierten Bereich sind ein umgebenes Wohnquartier geplant in dessen Mitte sich drei kleinere verschieden ausgerichtete Gebäude befinden. Durch markante Öffnungen in unterschiedlichen Ausführungen soll ein aufgelockertes Gesamtbild entstehen. Freiräume im Inneren der Gebäude und ebenfalls im Außenbereich sind das sogenannte Wohnzimmer der Anlage. Im dritten und vierten Obergeschoß befindet sich die Läufer - Ebene. Durch Brücken sind alle einzelnen Gebäude miteinander verbunden und stellen somit eine Art Galerie eines Wohnzimmers dar.

Alle sieben Baukörper werden als Passivhäuser ausgeführt. Weitere zur Nutzung der Bewohner vorgesehene Einrichtungen sind unter anderem ein Schwimmbad mit Sauna, eine Gemeinschaftsküche, eine Bibliothek, ein Kino, Spiel(t)räume mit Kletterwänden und Abenteuerrutsche, eine Fahrradwerkstatt und vieles mehr. Außerdem sind noch Mikrobüros, Behindertenwohnungen und andere zumietbare Räume vorgesehen.

Im August 2013 sind die ersten BewohnerInnen im Sonnwendviertel eingezogen.³

Kritik:

Der im südlichen Teil des Gebietes entstehende Bereich für Wohnbebauung ist der ehemalige Frachtenbahnhof. Dort sollen rund 4000 Wohnungen entstehen. Für dieses Stadtentwicklungsprojekt wurde die U2 verlängert und führt in einem weiten Bogen direkt in das neue Wohnviertel, jedoch nicht direkt am neuen Hauptbahnhof vorbei. Die ÖBB will nun weiterhin mit Zügen, die aus dem Westen kommen, den Westbahnhof anfahren, da dieser eine weit bessere Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz Wien hat.⁴

³ <http://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel-erstbezug.html> (18.09.2013).

⁴ Vgl. Seiß: 2013, 180f.



Abb. 33: Luftbild des Planungsgebiets

An aerial photograph showing a complex urban and industrial landscape. A central intersection is visible, with a road crossing over a railway line. To the left, there are large industrial buildings with grey roofs and several parking lots filled with trucks and trailers. To the right, there is a large area with many colorful shipping containers stacked in rows. In the background, there are more industrial buildings and a large open area that appears to be a construction site or a cleared lot. The text "Das Planungsgebiet" is overlaid in white on the right side of the image.

Das Planungsgebiet

Das Planungsgebiet Einleitung

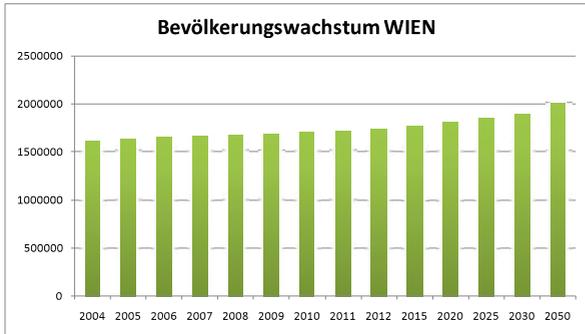


Abb. 34: Bevölkerungswachstum WIEN

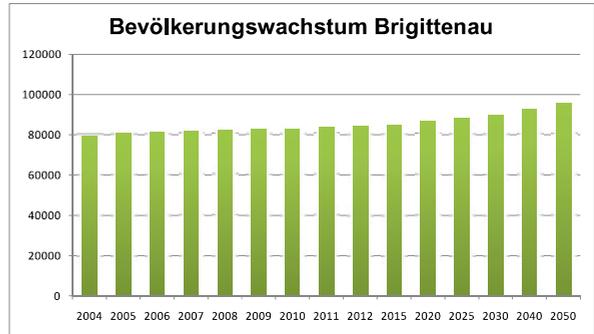


Abb. 35: Bevölkerungswachstum BRIGITTENAU

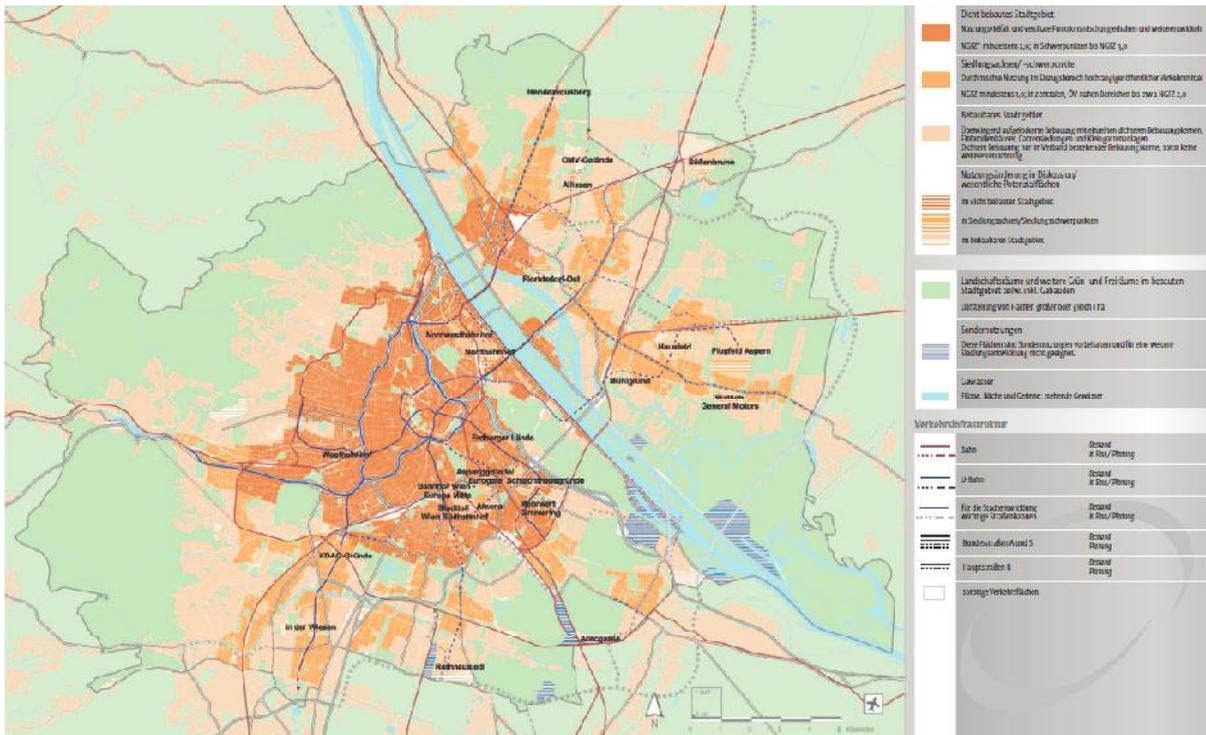


Abb. 36: Leitbild - Bauliche Entwicklung

Für die kommenden Jahre wird laut Prognosen für Wien ein Bevölkerungsanstieg erwartet. Bis 2050 soll die Einwohnerzahl erneut auf über 2 Millionen ansteigen. Zuletzt war dies Anfang des 20. Jahrhunderts der Fall. Demzufolge werden auch mehr Wohnungen und Arbeitsplätze benötigt. Aktuell gibt es einige Großbaustellen in Wien, wo an mehr Wohnraum gearbeitet wird. Im STEP 2005 sind einige Stadtentwicklungsgebiete als Zielgebiete für neue Stadtteilentwicklung dargelegt, die in den nächsten Jahren unter anderem mit Wohnbaunutzung ergänzt werden. Neuer Wohnungsbau und das Wohl der zukünftigen Bevölkerung stehen dabei im Vordergrund.

Das Nachverdichten der Stadt, gerade in Bereichen von brachliegenden Flächen oder Gebieten, die durch Umnutzung aufgewertet werden können, bietet eine ideale Möglichkeit gut überlegte Großprojekte umzusetzen und in das restliche Stadtgefüge zu integrieren. Aktuell werden in Wien alte Bahnareale umstrukturiert und nicht mehr benötigte Frachtenbahnhof-Areale werden zu Wohnvierteln umgebaut. Einer dieser Frachtenbahnhöfe ist der Nordwestbahnhof, dessen Areal einer Aufwertung zugeführt werden soll. Dies ist das Planungsgebiet, für das ich im weiteren Text Entwurfsansätze und den endgültigen Entwurf beschreibe.

Das Planungsgebiet liegt in der Brigittenau, im 20. Wiener Gemeindebezirk. Schon seit 20 Jahren ist dort ein großes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen, was schon jetzt mit einigen neuen Wohnbauprojekten einhergeht. Kleinere und großflächige neugebaute Wohngebäude kann

man im gesamten Bezirk finden, wie zum Beispiel ein Wohnbauprojekt in der Universumstraße.

Der Nordwestbahnhof liegt etwa mittig zwischen Donaukanal und Donau und ist ein Teil einer groß angelegten Stadt-Entwicklungskette, die vom Brigittenauer Frachtenbahnhof über die Zulaufstrecke des Nordwestbahnhofs, Nordbahnhof, Praterstern, Prater, Messe, Krieau, bis hin zur Marina City in der benachbarten Leopoldstadt reicht. Mit seiner guten Lage im Stadtgefüge soll das Gebiet Nordwestbahnhof bis 2025 zu einem neuen Stadtteil umfunktioniert werden. Das neue Viertel soll alle Qualitäten innerstädtischen Lebens bieten mit Wohnen, Arbeiten, höchstem Freizeit- und Erholungswert. Die 44 Hektar sollen etappenweise einer hochwertigen Nutzung zugeführt werden und der Güterverkehr und seine Folgeeinrichtungen beseitigt werden.

Das Gelände des Nordwestbahnhofs bildet die letzte großflächige und städtebaulich wichtige Flächenreserve in der Brigittenau und kann deshalb als große Chance für ein neuartiges städtebauliches Gesamtkonzept gesehen werden.¹

¹ Vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/ausgangslage-vision.html> [Stand 26.09.2013]

Das Planungsgebiet Geschichte

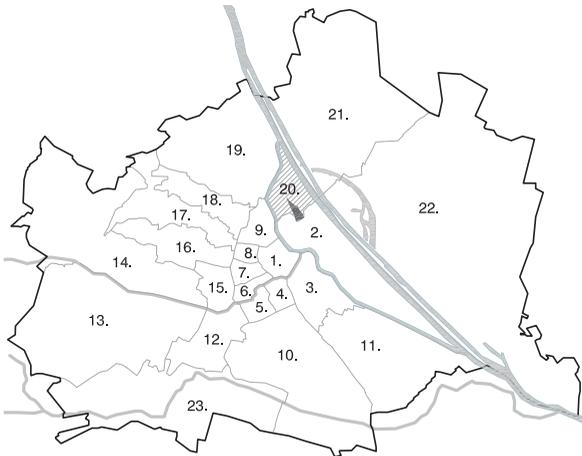


Abb. 37: Übersichtsplan -Wiener Bezirke

Das Gebiet liegt im 20. Wiener Gemeindebezirk, in der Brigittenau. Dieser ist im nördlichen Bereich Wiens situiert und wird nordöstlich von der Donau begrenzt und südwestlich vom Donaukanal.

Durch die Donauregulierung wurden von 1868 - 1875 große Teile an Neuland gewonnen, wo nun die Brigittenau großteils liegt. Donauarme und Auenwälder verschwanden nach und nach wodurch der Charakter des Gebiets stark verändert wurde.¹

Ein Seitenarm der Donau von enormer Größe prägte das Bild der Gegend, weshalb eine Nutzung der Fläche stark eingeschränkt war. Durch die Donauregulierung konnte dies geändert werden und eine große neue attraktive Fläche gewonnen werden.

Der Nordwestbahnhof war der Kopfbahnhof der österreichischen Nordwestbahn und wurde in einem Teil des Augartens 1873 fertiggestellt. Das sumpfige Gelände musste bis zu vier Meter hoch mit Erde angeschüttet werden um eine bebaubare Fläche zu erhalten. Das Bahnhofsgebäude stand damals an der Ecke Taborstraße/ Nordwestbahnstraße. Durch die Auflösung Österreich-Ungarn verlor der Bahnhof an Bedeutung und der Standort für einen Kopfbahnhof wurde bald unbrauchbar. Das Bahnhofsgebäude wurde jedoch Schauplatz einiger politischer Aktionen. Der sozialdemokratische Politiker Franz Schuhmeier wurde am 11. Februar 1913 in der



Abb. 38: Fassade Nordwestbahnhof 1873

¹ Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Brigittenau>
[Stand: 28.01.2013]

Bahnhofshalle erschossen.

Seit 1923 sollten der Nordwestbahnhof und der nahegelegene Nordbahnhof zusammengelegt werden, jedoch durch ein starkes Sinken der Fahrgastzahlen wurde die Personenabfertigung im Nordwestbahnhof 1924 eingestellt. Daraufhin nutzte man die große Bahnhofshalle für politische und sportliche Veranstaltungen und für Ausstellungen. Im November 1927 wurde die Halle sogar mit einer schiefen Ebene versehen und als Schipiste genutzt.

1938 hielten Hermann Göring, Joseph Goebbels und sogar Adolf Hitler im Nordwestbahnhof Propagandareden. Ab 1941 forderte die Deutsche Reichsbahn den Bahnhof zurück und er wurde wieder in Betrieb genommen. Bombenangriffe beschädigten die Halle immens und 1959 wurde die Personenabfertigung neuerlich und endgültig eingestellt.

Seit den 1970er Jahren wird die Gleisanlage des Nordwestbahnhofs nur noch für den Frachtenverkehr genutzt. 2006 beschloss die ÖBB vom Gelände schrittweise abzusiedeln und Platz zu machen für die Entwicklung eines neuen Stadtteils.²

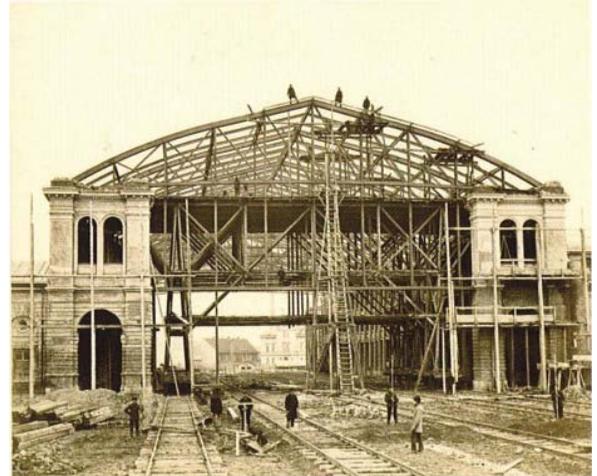


Abb. 39: Foto - Konstruktion Bahnhofshalle



Abb. 40: Bahnhofshalle

² Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Nordwestbahnhof (19.09.2013).

Das Planungsgebiet

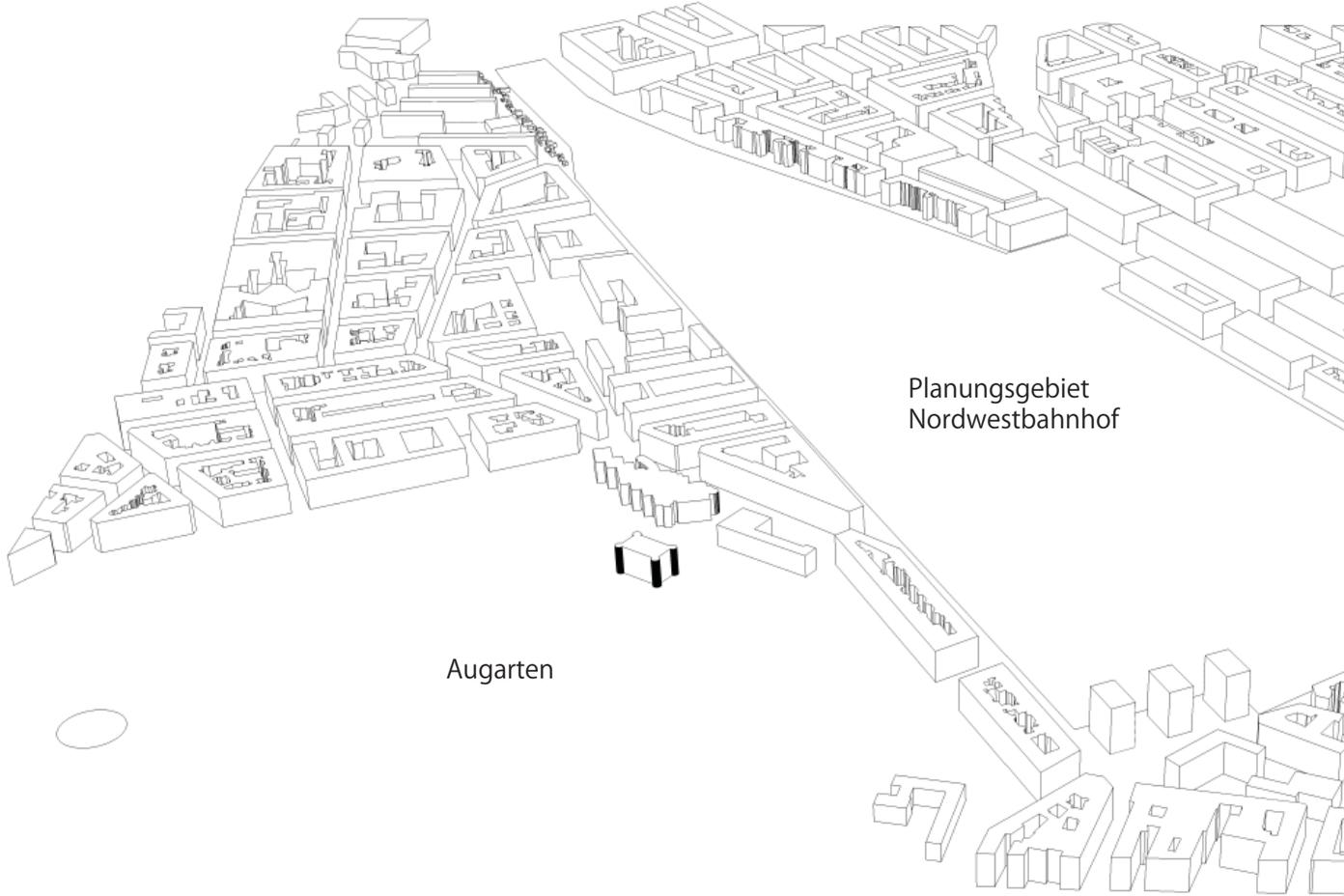
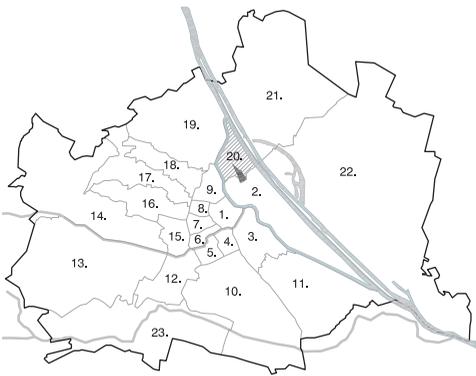
Fotos



Abb. 41: Blick Richtung Südosten



Abb. 42: Blick Richtung Nordwesten



Augarten

Planungsgebiet
Nordwestbahnhof

Das Planungsgebiet

Lage im Stadtgefüge

Der Bezirk liegt nicht weit vom Stadtzentrum entfernt und kann durchaus noch zum lebendigen Stadtkern gezählt werden.

Größe des Areals: 44 ha

Länge: 1,6 km

Breite: < 450 m

Bewohner zukünftig: ca. 12.000

Arbeitsplätze zukünftig: ca. 5.000



Das gesamte Gelände ist eben und es befinden sich keine erhaltenswerten Gebäude im Gebiet. Der Frachtenbahnhof Nordwestbahnhof stellt seit jeher eine unüberwindbare Barriere dar, die den Bezirk Brigittenau in zwei Teile splittet.

Da das Gebiet derzeit nicht für die öffentliche Nutzung zur Verfügung steht, kann für das Areal ein Entwurf entwickelt werden, der sich zwar mit den umgebenden Strukturen verbinden soll, jedoch vom Gelände selbst sind keine strukturellen Gegebenheiten vorherrschend. Straßenachsen und Bebauungsachsen fließen in die Entwicklung des Gebiets ein, aber die Grundstruktur für die neue Bebauung ist an keine inneren Strukturen gebunden und somit bleibt eine große Entwurfsfreiheit.

Rund um das Areal befinden sich der Augarten und im Nordosten die Donau in fußläufiger Entfernung.

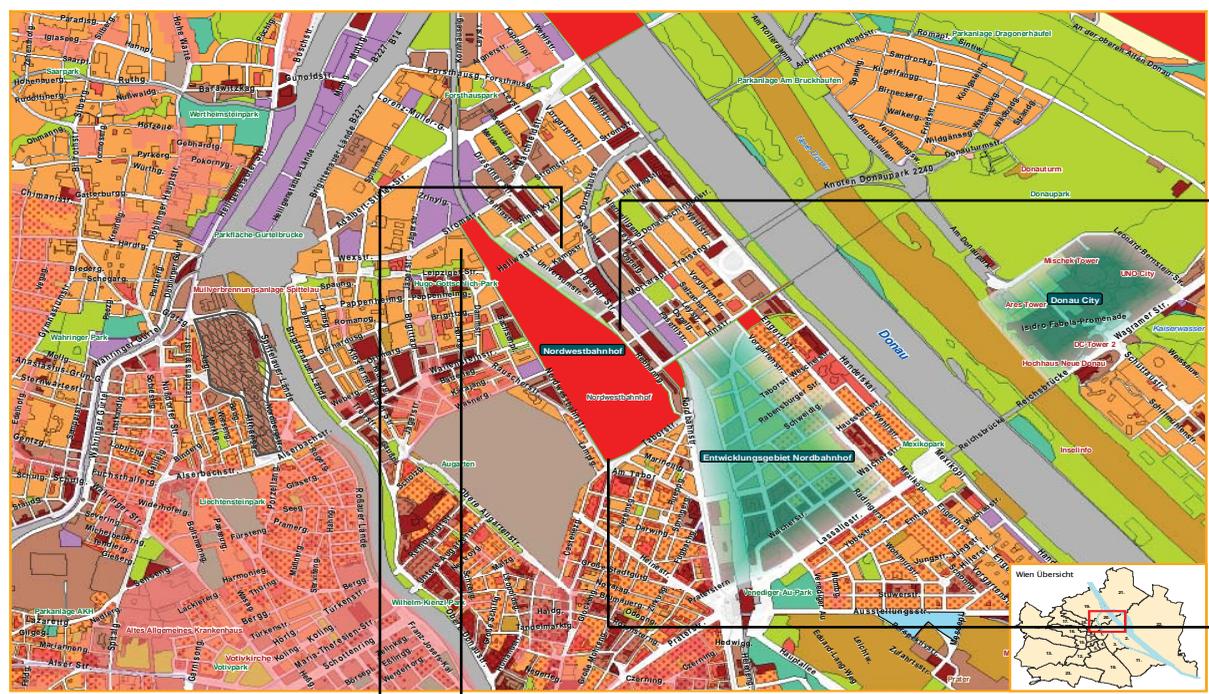
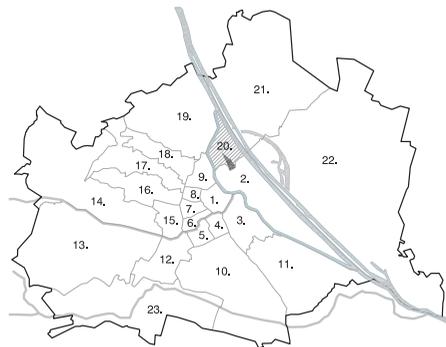


Abb. 43: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan



Abb. 44: Blick auf Bestandsbauten des umliegenden Gebiets



Abb. 45: Wohnbauprojekt Universumstraße

Lage im Stadtgefüge

Bebauungsstruktur



Abb. 46: Bürobauten Dresdnerstraße



Abb. 47: Wohnbebauung Südöstlich



Abb. 48: Wohnbebauung Nordwestlich

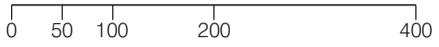
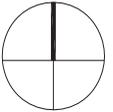
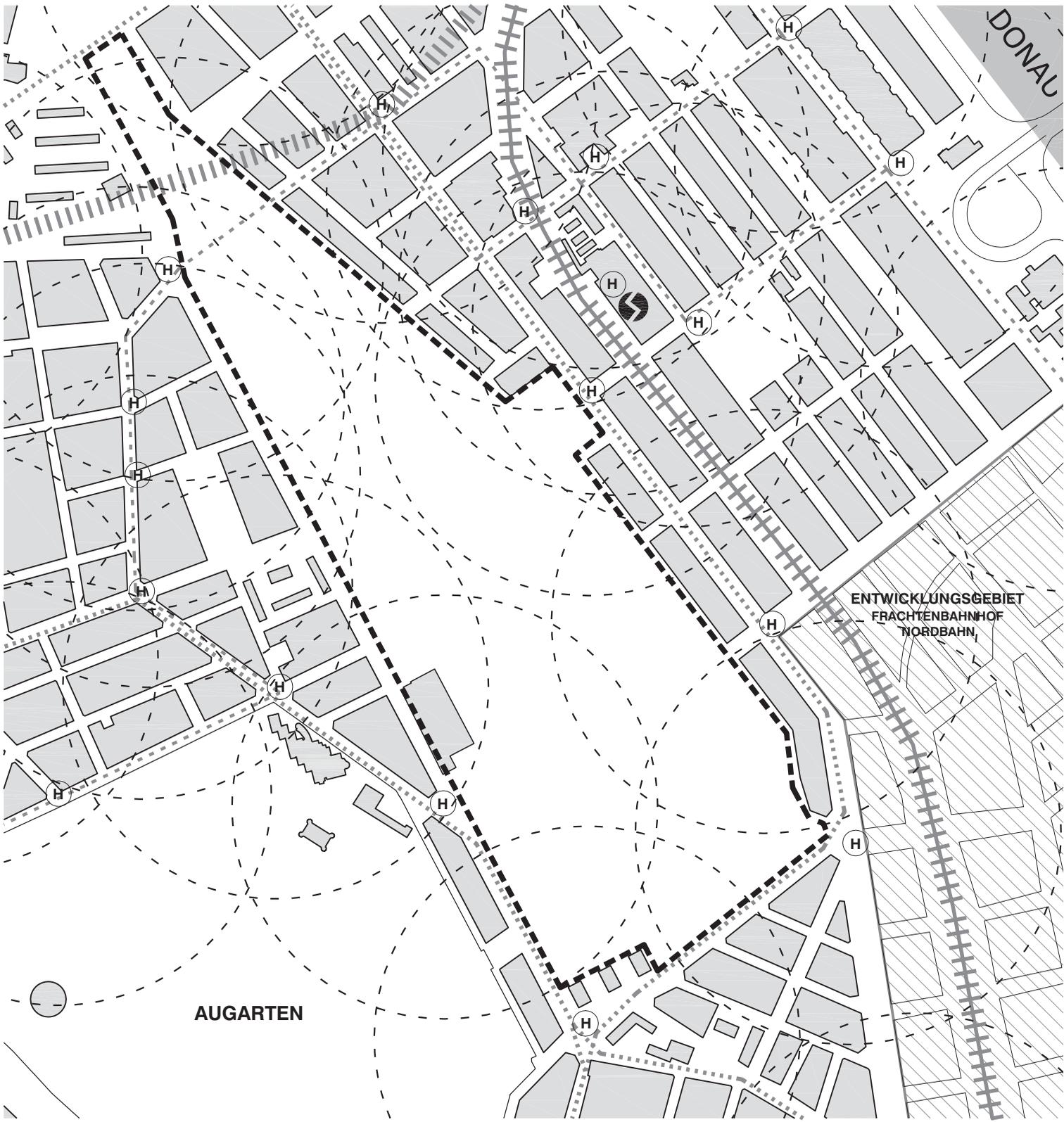
Das gesamte Viertel ist von einer gründerzeitlichen Bebauung mit den charakteristischen Innenhöfen geprägt. Baulücken rund um das Gebiet wurden und werden mit neuen, modernen Wohngebäuden gefüllt, wie zum Beispiel in der nördlich gelegenen Universumstraße.

Die Bebauung in der Dresdnerstraße, die im Nordosten entlang des Planungsgebietes verläuft, ist geprägt von neuen Bürobauten. Langgestreckte geschlossene Baukörper erstrecken sich hunderte Meter entlang der Straße. Die achtgeschossigen Baukörper sind hauptsächlich für Angestellte zugänglich und verleihen der Dresdnerstraße ein modernes Bild.

Dahinter befindet sich die Bahntrasse des S-Bahn und ein neues Bahnhofsgebäude.

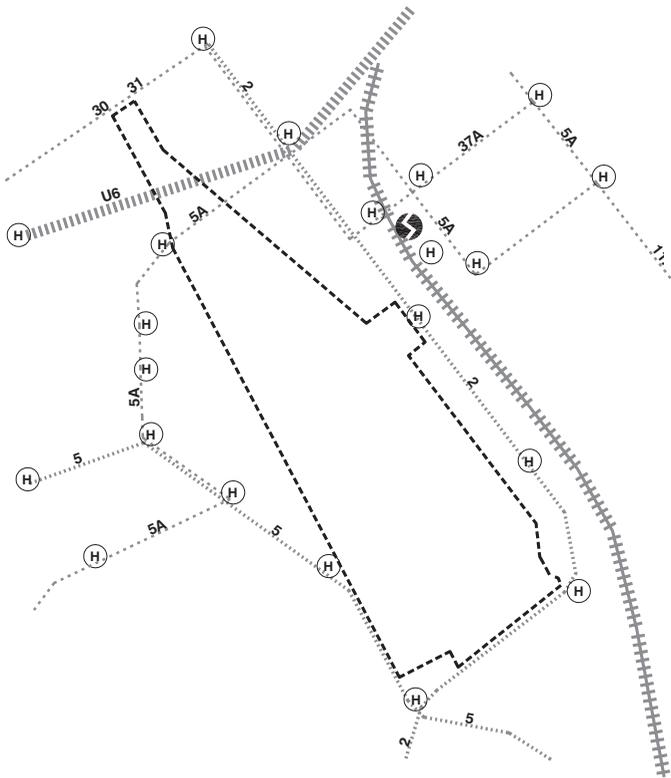
Im südöstlichen Bereich befinden sich drei Hochhäuser mit 12 Stockwerken. Diese Baukörper grenzen direkt ans Planungsgebiet und bilden so eine markante Verbindungsstelle zum Planungsgebiet.

Nordwestlich angrenzend liegt ein Wohngebiet mit achtgeschossigen langgestreckten freistehenden Baukörpern, die von viel Frei- und Grünflächen umgeben sind. In der unmittelbaren Nachbarschaft hat sich ein Kleingartenverein angesiedelt.



Lage im Stadtgefüge

Erreichbarkeit



LEGENDE

- Planungsgebiet
- ⊙ Haltestellen Erreichbarkeit Ø 300m
- ||||| U-Bahn
- Straßenbahn
- Autobus
- +++ S-Bahn/Regionalzug
- ⊙ S-Bahn Haltestelle

öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet zeichnet sich durch seine gute Erreichbarkeit aus. Das gesamte Gebiet ist durch eine bestehende Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz der Wiener Linien gut erschlossen.

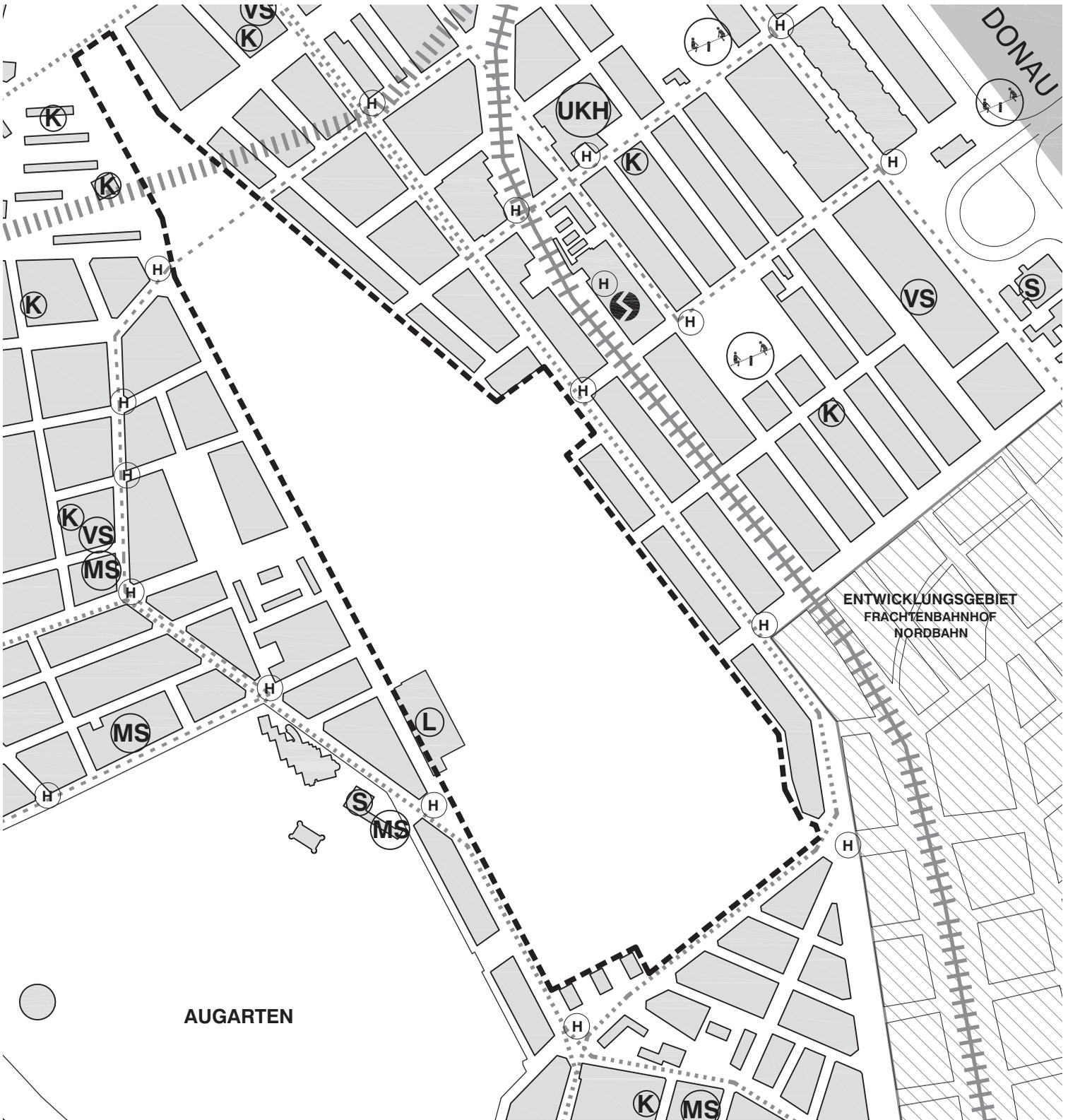
Der Bahnhof Traisengasse, der von verschiedenen S-Bahnen (S1, S2, S3, S7) und Regionalzügen angefahren wird, liegt etwas nördlich und ist gut zu Fuß erreichbar.

Des Weiteren befindet sich die Haltestelle Dresdnerstraße der U-Bahnlinie U6 in fußläufiger Entfernung.

Zwei wichtige Straßenbahnlinien (2 und 5) und einige Busse sind ebenfalls rund um das Planungsgebiet zu erreichen.

Durch Kreise um die Haltestellen ist im Radius von 300 m das jeweilige unmittelbare Einzugsgebiet zu erkennen.

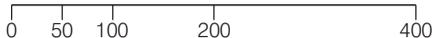
Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel ist somit ausreichend und es werden keine zusätzlichen Haltestellen vorgesehen.



AUGARTEN

ENTWICKLUNGSGEBIET
FRACHTENBAHNHOF
NORDBAHN

DONAU



Lage im Stadtgefüge

Infrastruktur

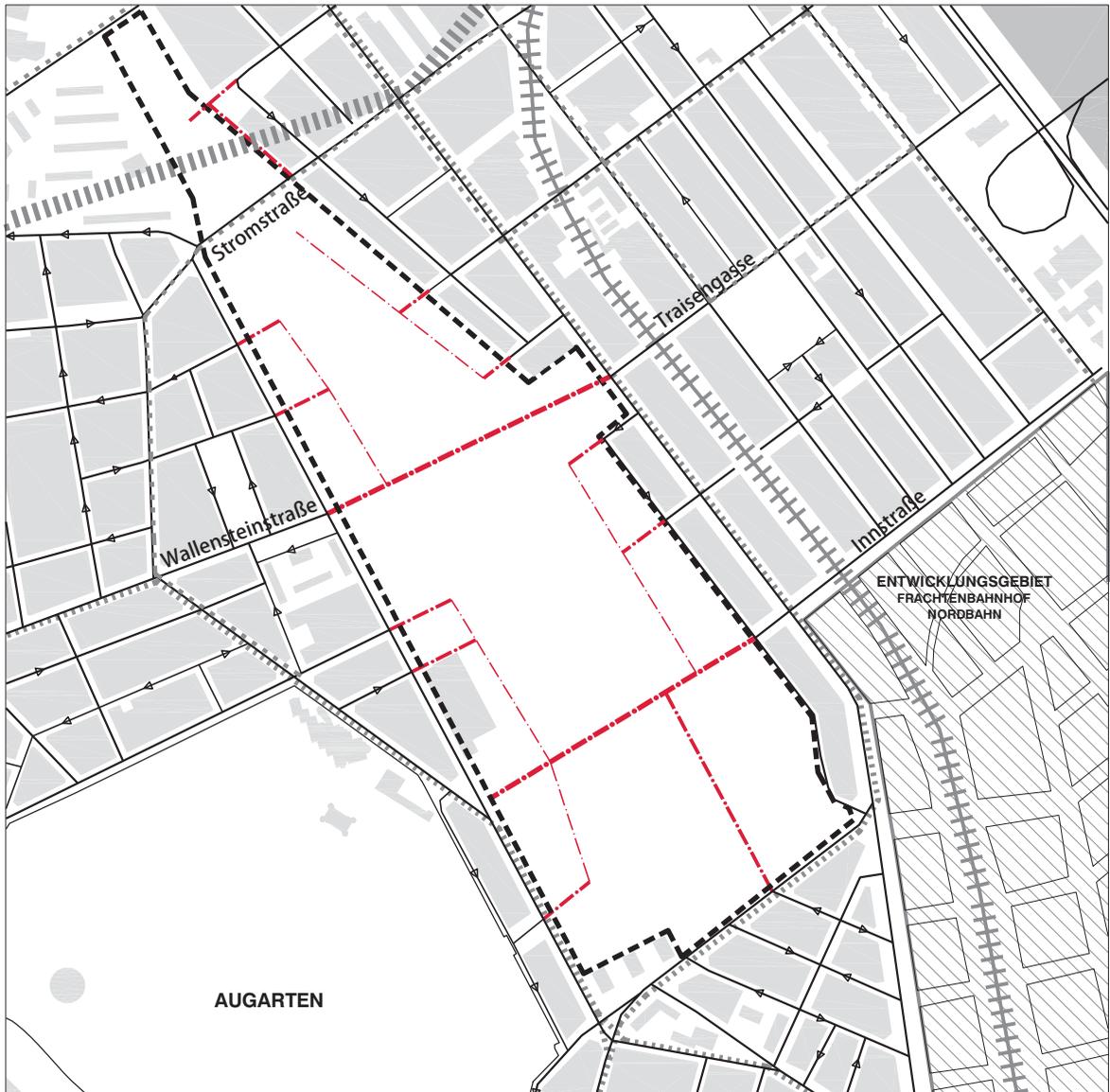
Da das Planungsgebiet in ein Viertel eingebettet ist, das hauptsächlich mit Gebäuden für Wohnnutzung bebaut ist, ist eine gute Infrastruktur vorhanden. Etwa mittig am südwestlichen Rand befindet sich ein großer Lebensmittelmarkt, der auch zukünftig für die neuen Bewohner ein großes Lebensmittelangebot gewährleistet.

Ein Unfallkrankenhaus ist in etwa zehn Minuten Fußmarsch zu erreichen und ein vielfältiges Angebot an Schulen und Kindergärten ist ebenfalls im umliegenden Gebiet zu finden.

Für die neue Bebauung und die etwa 12.000 zukünftigen Bewohner müssen zusätzliche infrastrukturelle Einrichtungen vorgesehen werden um das Bedarfs-Aufkommen abdecken zu können.

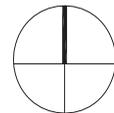
LEGENDE

	Planungsgebiet		Spielplätze
	Haltestellen Erreichbarkeit Ø 300m	K	Kindergarten
	U-Bahn	VS	Volksschule
	Straßenbahn	MS	Mittelschule
	Autobus	S	Bildungseinrichtung
	S-Bahn/Regionalzug	UKH	Unfallkrankenhaus
	S-Bahn Haltestelle	L	Lebensmittel



0 100 250 500

- Planungsgebiet
- ||||| U-Bahn
- Straßenbahn
- Autobus
- +++ S-Bahn/Regionalzug
- Straßen
- > Einbahnstraßen



Lage im Stadtgefüge

Straßennetz

Erreichbarkeit durch motorisierten Individualverkehr MIV

Das Planungsgebiet stellt derzeit eine riesige Barriere dar und wird nur von einer Straße (Stromstraße) durchquert. Bei einer Gesamtlänge von 1.6 km ist dies zu wenig; außerdem wird diese Verbindungsstraße wenig genutzt, da sie an keine größeren Straßen grenzt, sondern durch ruhige Wohngebiete führt.

Eine schematische Darstellung eines neuen möglichen Verkehrskonzeptes veranschaulicht (in Rot) ein neues denkbares Straßennetz.

In neuen möglichen Straßenachsen werden die umliegenden Straßenfluchten aufgenommen und durch das Planungsgebiet weitergeführt.

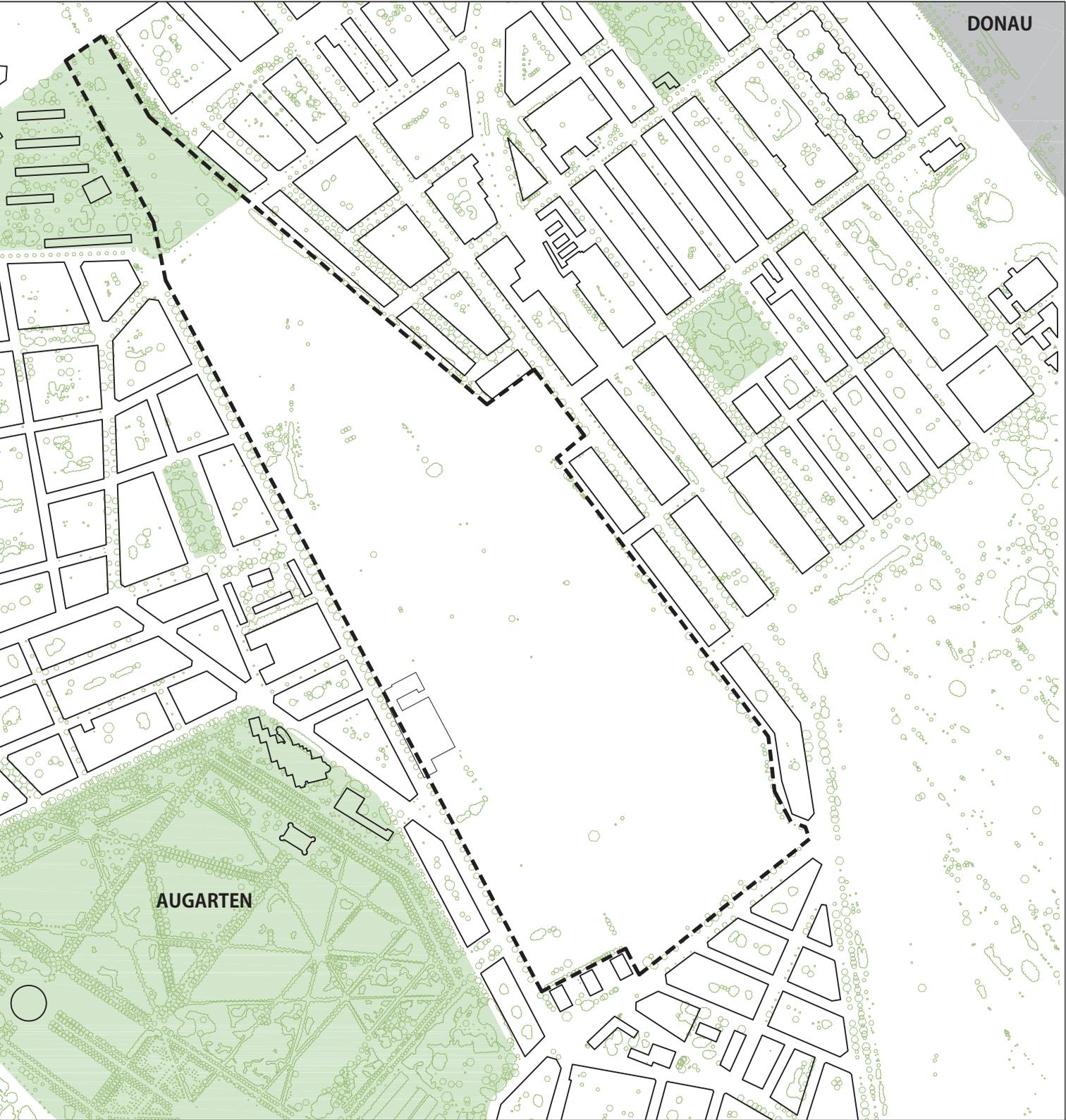
Rund um das Planungsgebiet befinden sich einige Einbahnsysteme, die zu einer Verkehrs-

beruhigung beitragen. Durch die neuen möglichen Querungsstraßen ist zwar mit einem etwas höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen, jedoch kann diese Barriere, die seit vielen Jahrzehnten das Viertel teilt, überwunden werden.

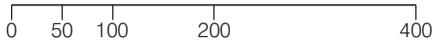
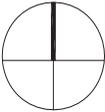
In der Mitte des Planungsgebietes ermöglicht die neue Hauptachse als Verlängerung der Traisengasse die Möglichkeit, diese Straße in den Norden hin weiter zu führen und somit eine Verbindung hin bis zur Donau herzustellen und im Anschluss über die Brigittenauer Brücke, die über die Donau führt, hinein in den 21. Bezirk.

Durch weitere kleinere Verbindungsstraßen wird das neue Wohngebiet erschlossen und Einbahnsysteme sollen gewährleisten, dass kein Durchzugsverkehr die neuen Bewohner belastet. Das erhöhte Verkehrsaufkommen wird sich somit auf die zwei Hauptachsen beschränken.

DONAU



AUGARTEN



Lage im Stadtgefüge Grün- und Freiflächen



Abb. 49: Augarten



Abb. 50: Donauinsel



Abb. 51: Blick zum Leopoldsbau

Südwestlich des Planungsgebiets liegt der Augarten. Mit seinen etwa 50 Hektar zählt er zu den größten Parkanlagen Wiens. Das Areal wurde im Barock als Parkanlage gestaltet und hat bis heute einen "sauber gegliederten" Charakter. Einst zu Repräsentationszwecken angelegt sind bis heute die exakten Baumalleen und Wegführungen auffallend. Ein paar größere Wiesenflächen laden nur an gekennzeichneten Bereichen zum Ballspielen ein. Der Augarten bietet viel Grün für Erholungssuchende, ist jedoch eher keine Parkanlage für sich austobende Kinder.

Die gute Erreichbarkeit der Donau, des Donaukanals und des Praters sind besonders hervorzuheben. In nur wenigen Minuten können diese allseits bekannten gesamtstädtischen Grün- Frei- und Erholungsgebiete erreicht werden.

Rund um das Planungsgebiet liegen noch weitere kleinere Parks im Ausmaß von jeweils einem Häuserblock. Hier treffen sich die Bewohner der umgebenden Gebäude und Kinder spielen auf Spielplätzen.

Ein wichtiges Merkmal ist die Sichtbeziehung zum Leopoldsbau und zum Millenniumstower. In sechs Kilometer Entfernung liegt der Leopoldsbau im Bezirk Döbling und kann als Pforte zum dahinter liegenden Wienerwald angesehen werden. Der Blick zum Millenniumstower lässt einen den Bezug zur dahinterliegenden Donau erfassen und dient als wichtige Orientierungshilfe.

Städtebauliches Leitbild Ausgangslage und Vision

Durch die Stadt Wien sind für die Entwicklung des neuen Stadtviertels einige städtebauliche Ziele und Anforderungen ausformuliert worden, die in den Entwurf einfließen sollen.

Der Nordwestbahnhof, etwa mittig zwischen Donau und Donaukanal gelegen, ist zentraler Teil einer gewaltigen Entwicklungskette im Hinterland des rechten Donauufers, die sich bereits in einem dynamischen Transformationsprozess befindet. Die Entwicklungspotenziale reichen vom Brigittenauer Frachtenbahnhof über die Zulaufstrecke Nordwestbahnhof, Nordwestbahnhof, Nordbahnhof, Praterstern, Prater, Messe, Krieau bis hin zur Marina City in der benachbarten Leopoldstadt.

Hervorragende Lage nutzen

Entsprechend der hervorragenden Lage des Nordwestbahnhofs zu Innenstadt, zentralen Grünräumen wie Augarten, rechtem Donauufer und Donaukanal und aufgrund der Absicht, den Frachtenbahnhof abzusiedeln, besteht derzeit der Anspruch, das Nordwestbahnhof-Gelände mit seinen circa 44 Hektar etappenweise einer hochwertigen städtebaulichen Nutzung zuzuführen und damit neben der Beseitigung stadtstruktureller Entwicklungshemmnisse auch die Umweltbelastungen durch den Güterverkehr und dessen Folgewirkungen zu verringern.

Zeitgemäßer Städtebau

Bis 2025 soll nun am Nordwestbahnhof ein neues Viertel entstehen, das Zukunftssicherheit bieten und alle Qualitäten des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens mit höchstem Freizeit- und Erholungswert vereinen soll. Die Ansprüche der Menschen in Bezug auf Arbeiten und Wohnen steigen. Globale Megatrends wie Individualisierung, Wissensgesellschaft, Ressourcenknappheit, demografischer Wandel, New Work, et cetera stellen zusätzliche Anforderungen.

Grüne Mitte als multifunktionales Zentrum

Die Antwort der Stadt Wien soll eine innere Stadterweiterung neuen Typs sein: Alle Bedürfnisse und Funktionen rund um Arbeiten und Wohnen wie Kultur, Bildung, Architektur und Einzelhandel, aber auch Erholung und Freiraum sollen im Herzen der Stadt, und zwar auf höchstem Niveau, angeboten werden. Als Schnittstelle mit zusätzlichen Qualitäten in den Bereichen Identifikation, Kommunikation, Vernetzung und Flexibilität dient eine Grüne Mitte, ein multifunktionaler, individualisierbarer, zentraler Freiraum. Arbeiten und Wohnen, Einkaufen und Erholen, Sport und Kultur, soziale Kontakte und zeitgemäßes Design - all das wird über diese Grüne Mitte vernetzt.

Bezirkshälften verbinden

Das Gelände des Nordwestbahnhofs selbst bil-

det die letzte, großflächige und vor allem städtebaulich bedeutende Flächenreserve in der Brigittenau. Hier bietet sich die historisch einmalige Chance, die beiden, durch den Frachtenbahnhof getrennten Bezirkshälften durch eine städtebaulich hochwertige Neunutzung miteinander zu verweben und zu verbinden. Mit dem Leitbild wird daher der Grundstein für die Neunutzung des heutigen Nordwestbahnhofareals gelegt.¹

Leitgedanken

Die Stadt muss leben

In allen Bereichen und Facetten des städtischen Alltags wird dies als Leitgedanke für das neue Stadtquartier Nordwestbahnhof mitformuliert.

*Vielfalt ermöglicht Eigenständigkeit.
Heterogene Umgebung und neue urbane Akzente schaffen spezifische Identität für das neue Stadtquartier.
Urbanität entsteht durch Mischung.
Urbane Nutzungsmischungen bilden die Grundlage für einen qualitätsvollen städtischen Alltag im Stadtquartier Nordwestbahnhof.
Offene Strukturen ermöglichen Koexistenz.
Das Miteinander unterschiedlichster Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionierendes städtisches Leben.
Eine grüne Mitte bietet hohe Lebensqualität.
Der städtische Außenraum wird zum bestim-*

menden Bestandteil des neuen Stadtquartiers Nordwestbahnhof.

*Urbane Mobilität schafft räumliche Qualität.
Das Mobilitätskonzept der urbanen Mobilität fördert den umweltfreundlichen Verkehr und vernetzt das Stadtquartier Nordwestbahnhof mit der Umgebung.*

*Identität wächst durch Entwicklung.
Das Miteinander von bestehenden und neuen Strukturen und die etappenweise Entwicklung bilden Grundlagen zur positiven Identität des neuen Stadtquartiers.*

*Regeln schaffen Flexibilität.
Einfache und klare Regeln sichern die städtebauliche Qualität im Areal und ermöglichen die Realisierung der einzelnen Projekte durch unterschiedliche Investoren sowie Architektinnen und Architekten.*

*Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert.
Durch die städtebauliche Entwicklung im Areal des Nordwestbahnhofs werden hochwertige und vielfältige Adressen erzeugt.*

*Nachhaltigkeit ist eine Selbstverständlichkeit.
Das Stadtquartier Nordwestbahnhof wird zu einem vorbildlichen Projekt der nachhaltigen Stadtentwicklung.²*

¹ <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/ausgangslage-vision.html> (26.09.2013)

² <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/leitbild-ueberblick.html> (26.09.2013)

Städtebaulicher Wettbewerb Das Siegerprojekt



Abb. 52: Siegerprojekt Wettbewerb des Geländes Nordwestbahnhof



Abb. 53: Schaubild des Wettbewerb- Siegers

2008 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb zur Bebauung des Gebiets des Nordwestbahnhofs ausgelobt.

Ziel war es unter Einbindung des Leitbildes einen städtebaulichen Entwurf zu entwickeln, der Arbeiten, Wohnen, Kultur, Bildung und Erholung in höchstem Maße vereint und dessen Rahmenbedingungen an jeweilige Situationen anpassbar sind. Dabei sollte eine grüne Mitte als Frei- und Grünfläche freigehalten werden.

Das Siegerteam "enf Architekten" entschloss sich für eine großzügige Blockrandbebauung, die ruhige, grüne und halbprivate Freiflächen im Inneren ermöglicht. Die Wettbewerbs-Gewinner folgen somit dem gängigen System, Wohnblöcke an das äußere Raster anlehndend zu situieren und diese durch einen Grünstreifen zu vereinen. Die grüne Mitte durchzieht das gesamte Gebiet und dient als eine öffentliche Parkanlage. Die Erdg-

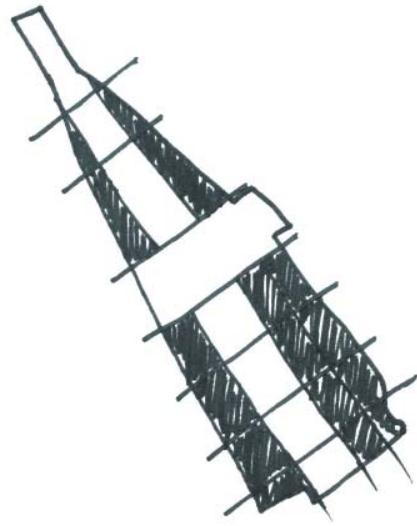
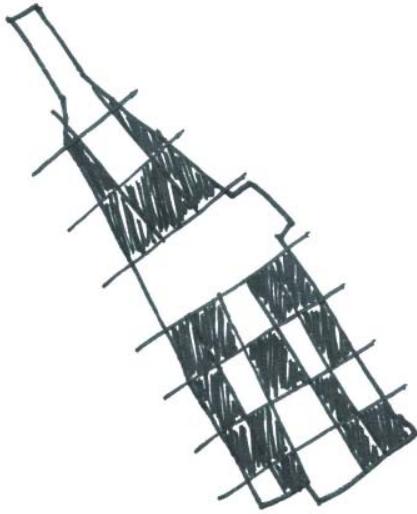
eschoßzonen entlang des Grünraums werden großteils öffentlich zugänglichen Nutzungen vorbehalten, welche Cafes, Geschäfte, Kindergärten, Fittnesseinrichtungen oder andere Dienstleistungen sein können.

Etwa in der Mitte des Areals, auf Höhe der Traisengasse öffnet sich der Platz zur Dresdnerstraße hin mit einem Kultur- und Freizeitbereich.

Das Verkehrskonzept sieht vor, dass keine Durchquerungsstraßen geplant sind, um das Wohnviertel von Verkehr freihalten zu können. Lediglich Stichstraßen zu den einzelnen Wohnblöcken für Anrainer sorgen für die nötigen Zufahrtmöglichkeiten. Dafür wird für den öffentlichen Verkehr und für ein gut erschlossenes Fuß- und Radwegenetz gesorgt.¹

¹ Vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/leitbild-ueberblick.html> (17.06.2013).

Abb. 54: Skizzen
möglicher Bebau-
ungseinteilung



Entwurf Einleitung

Das gängige System für den Entwurf einer Wohnbebauung ist einen Raster festzulegen, der sich aus der umgebenden bestehenden Bebauung ergibt und innerhalb diesem die Wohn- und Grünräume zu platzieren. So werden viele halböffentliche Zwischenräume geschaffen, die von den Bewohnern genutzt werden, jedoch entsteht kaum Kommunikation zwischen den einzelnen Bereichen. Grüne Parklandschaften werden durch Aussparungen in der Wohnstruktur in den Raster eingepasst, wie das der Fall beim zuvor beschriebenen Beispiel der "Wohnbebauung Nordbahnhof" ist.

Begrünte Bereiche entlang der Straßen bilden ebenfalls einen großen Teil der Grünflächen der Stadt. Meist haben diese Grünstreifen die Aufgabe, Wohnblöcke vom Straßenraum abzutrennen. Diese Flächen sind zwar schön anzusehen, jedoch meist nicht für eine erholsame Nutzung geeignet.

Mein Entwurf ist ein Versuch, dieses System zu durchbrechen und einen neuen Wohn- und Grünraum zu schaffen, der zwei Modelle der Grün- und Freiraumgestaltung und der Wohnentwicklung miteinander vereint. Das Grün wird als Zeichen gestärkt und ist überall im Entwurf spürbar. Durch eine höhere Gebäudestruktur wird an Bebauungsdichte gespart und es kann mehr Fläche für Grün- und Freifläche genutzt werden. Das Wohnen in einer gesunden, begrünten Parklandschaft steht im Mittelpunkt.

Dieses großzügige Grün wird nicht nur von den Bewohnern der darin situierten Gebäude ge-

nutzt. Durch ein reiches Angebot an Wiesen- und Spielflächen wird die Parklandschaft auch für Menschen attraktiv, die nicht in der direkten Umgebung wohnen.

Dieser Entwurf ist letztendlich eine Machbarkeitsstudie, die den Versuch dieser anderen Herangehensweise veranschaulichen soll. Dabei werden die grundlegenden Vorgaben der Leitlinie für dieses Stadtentwicklungsgebiet berücksichtigt und weitgehend erfüllt.

Variantenstudie

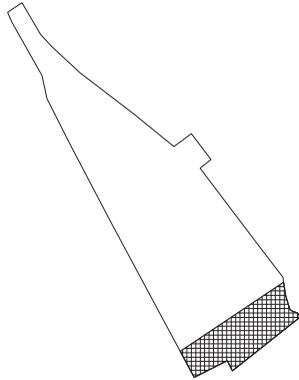


Abb. 55 Wohn-Nutzflächenbedarf pro Person und Bezirk

Grundlage der Flächenberechnung

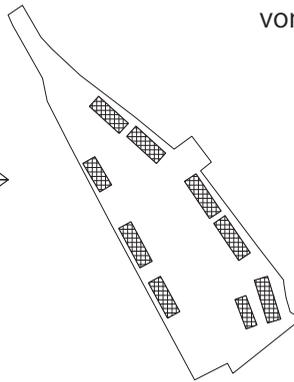
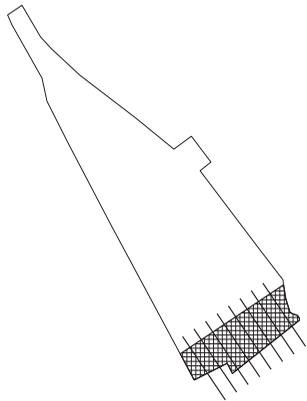
Nach einer Grafik der Stadt Wien beträgt die Wohnnutzfläche pro Bewohner im 20. Bezirk etwa 32 m². Der Durchschnittswert für Wien allgemein beträgt ungefähr 38 m² pro Bewohner. Für die Berechnung nehme ich den etwas höheren Wert von 40 m² an, da die Tendenz für benötigte Wohnfläche seit Jahrzehnten steigend ist.

Flächenbedarf der Gebäude

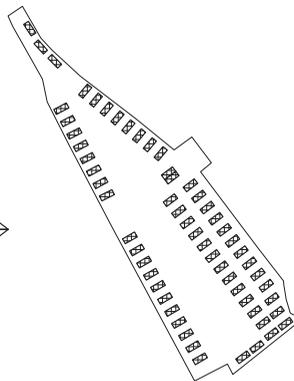
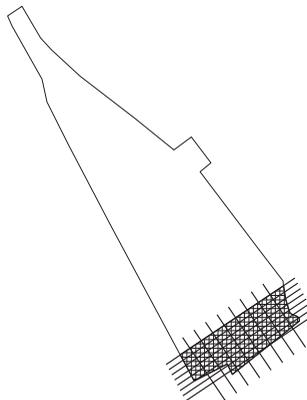


Das Planungsgebiet soll laut Wettbewerbsunterlagen für 12.000 Personen konzipiert werden, wobei sich die Nutzungen in Wohnen und Arbeit eingliedern lassen. Bei einem Durchschnittswert von $40 \text{ m}^2/\text{Person}$ ergibt das einen Flächenbedarf von insgesamt 480.000 m^2 verbauter Bruttogeschoßfläche. Das Planungsgebiet selbst hat eine Fläche von rund 44 ha .

Die Darstellung des Gebiets in der Abbildung zeigt den Flächenbedarf an verbauter Bruttogeschoßfläche bei einer durchschnittlichen Stockwerksanzahl von 8 Stockwerken. Es ergibt sich eine Fläche von ca. 60.000 m^2



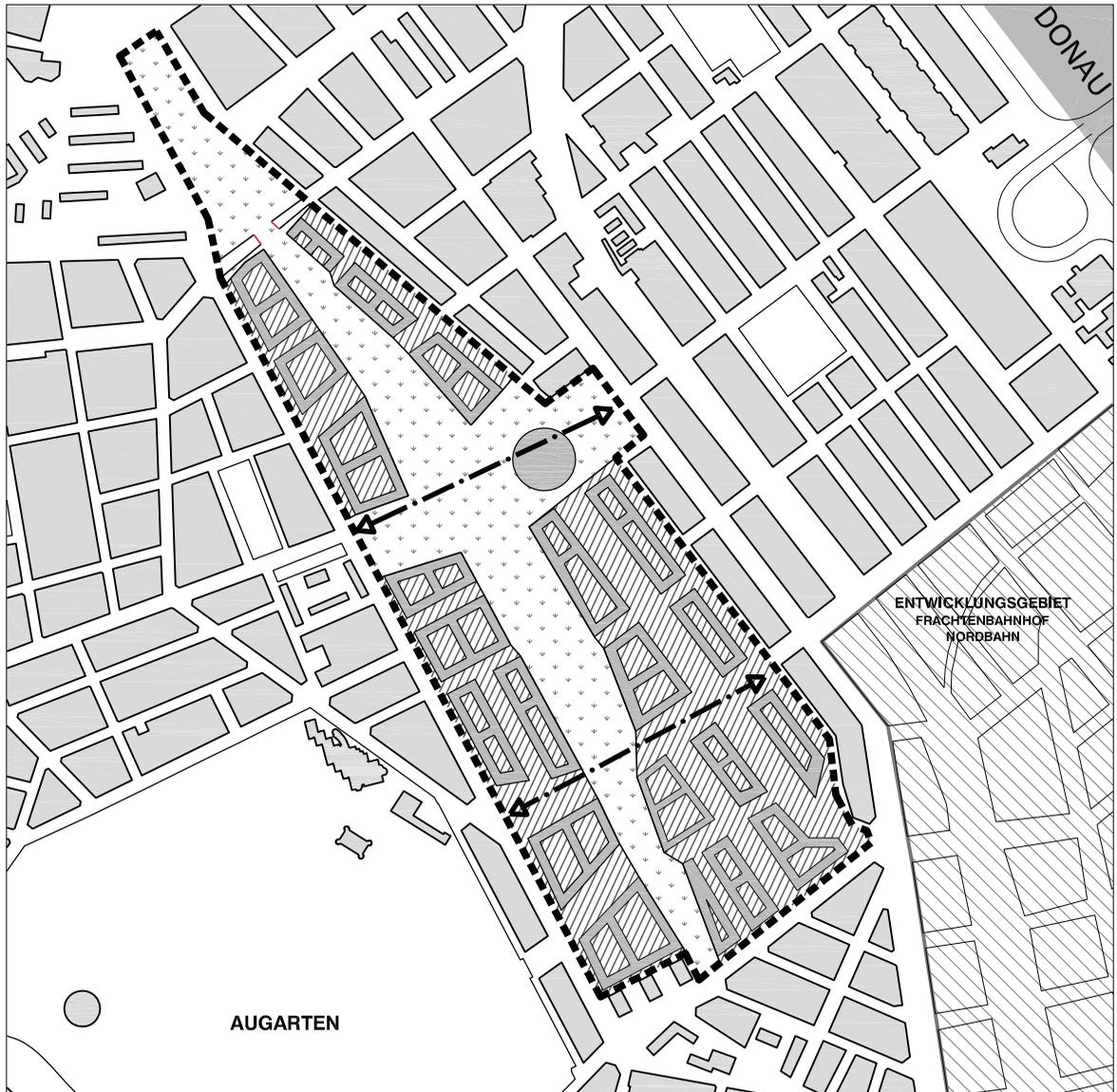
Die 60.000 m^2 große Fläche zu jeweils 8 Stockwerken wird aufgesplittet in 9 einzelne Gebäudekomplexe.



Die 60.000 m^2 große Fläche zu jeweils 8 Stockwerken wird aufgesplittet in 60 einzelne Gebäude zu jeweils $20 \times 50 \text{ m}$.

Selbst bei einer eher kleinteiligen Bebauung bleibt genug Fläche für eine ausgedehnte Parklandschaft übrig.

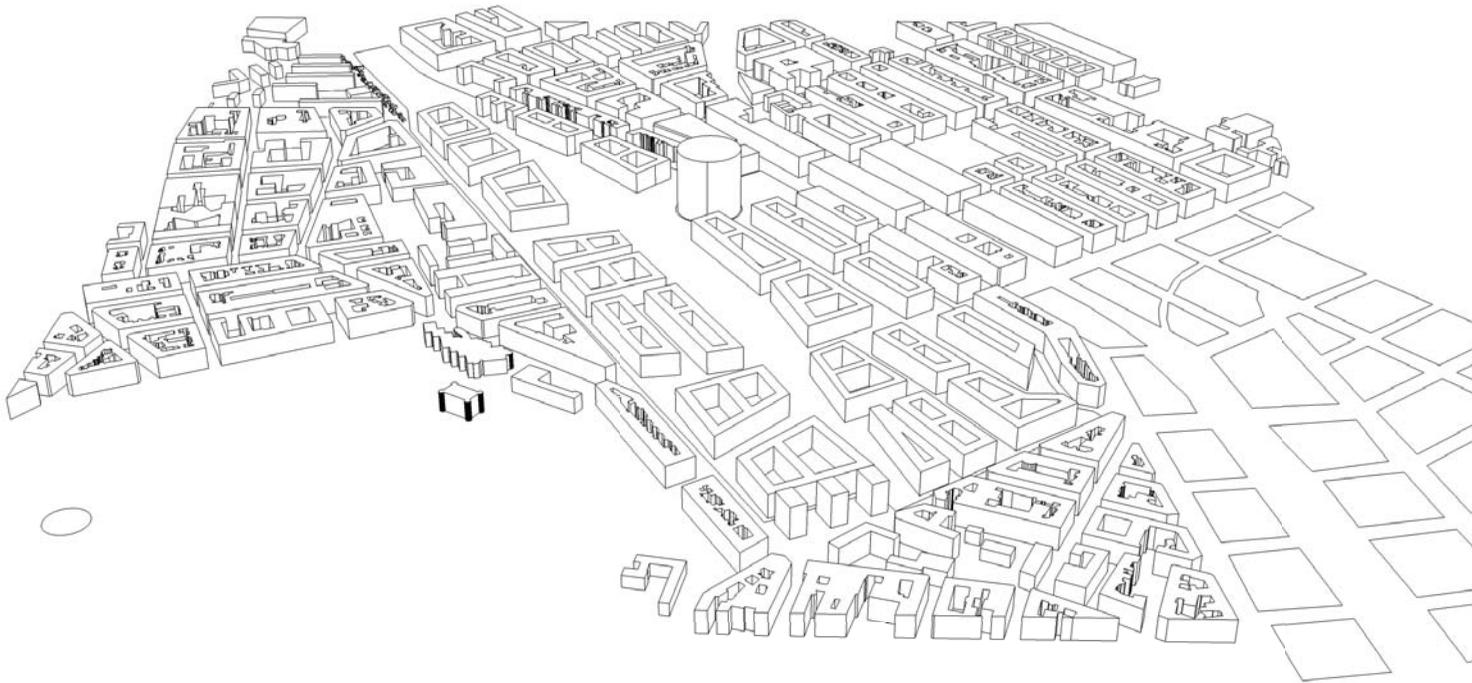
Variante 1



- Planungsgebiet
- · · · · vorgesehener öffentlicher Grünraum
- ////// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- - - Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





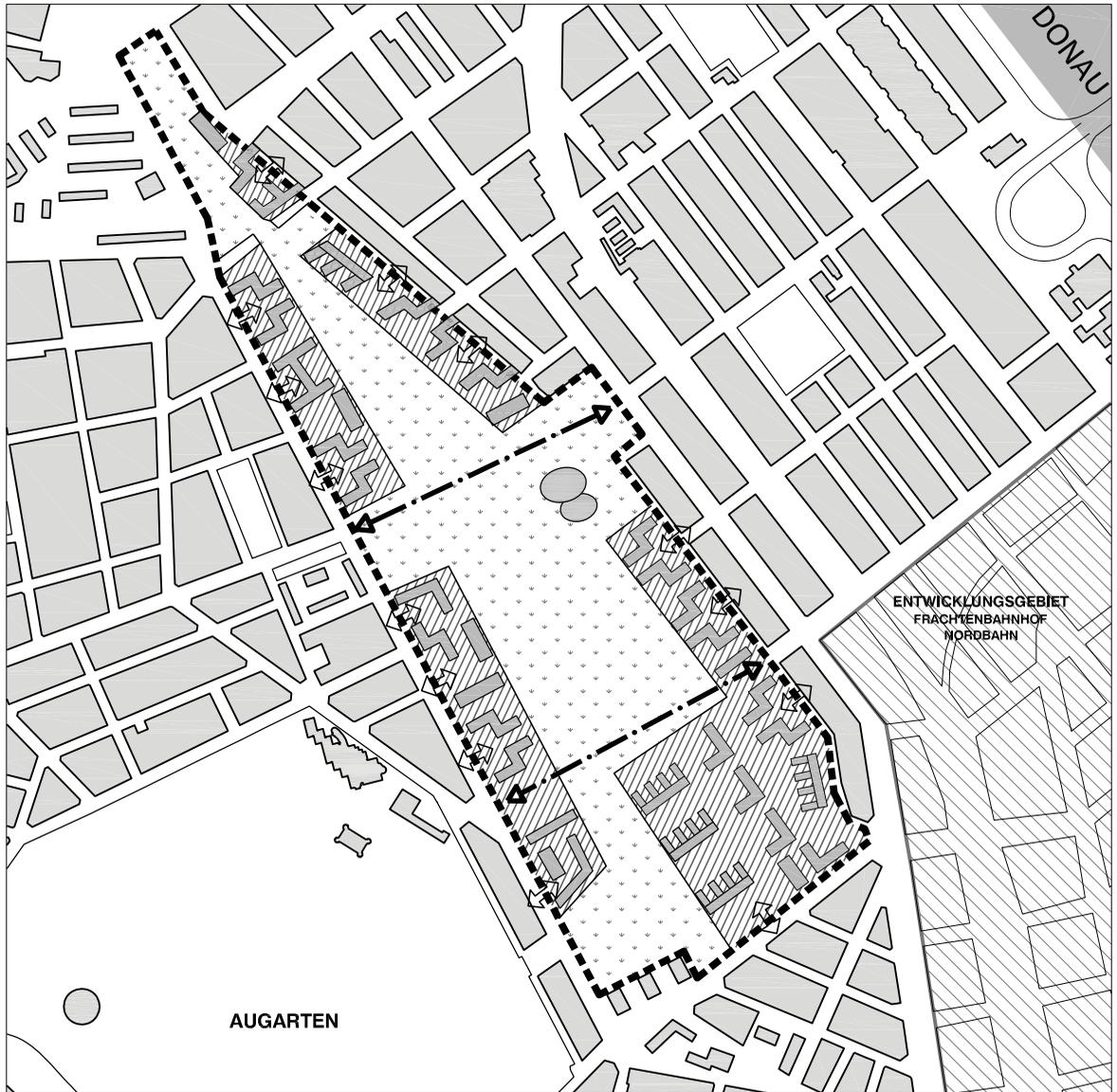
Das gesamte Gebiet wird mittels eines unterirdischen Tunnels durchquert, damit eine große verkehrsfreie Zone entsteht.

Die Bauvolumina orientieren sich an der umliegenden Blockrandbebauung und die umliegenden Verkehrsachsen werden ebenfalls aufgenommen. Der nördliche Bereich ist für sportliche Nutzungen vorgesehen und bleibt größtenteils unbebaut.

Als charakteristisches zentrales Gebäude wird ein hoher aus zwei verschnittenen Ellipsen aufgezogener Büro- und Wohnturm vorgesehen. Durch die große verbaute Fläche bei dieser Variante werden relativ niedrige Gebäude vorgesehen mit einer Höhe von etwa 28 m.

- + große verkehrsfreie Fläche für Grün- und Freiflächen
- keine Kommunikation zwischen Gebäuden innerhalb und außerhalb des Gebietes
- viele geschlossene Innenhöfe
- bleibt wenig Gebiet für Grün- und Freiflächen

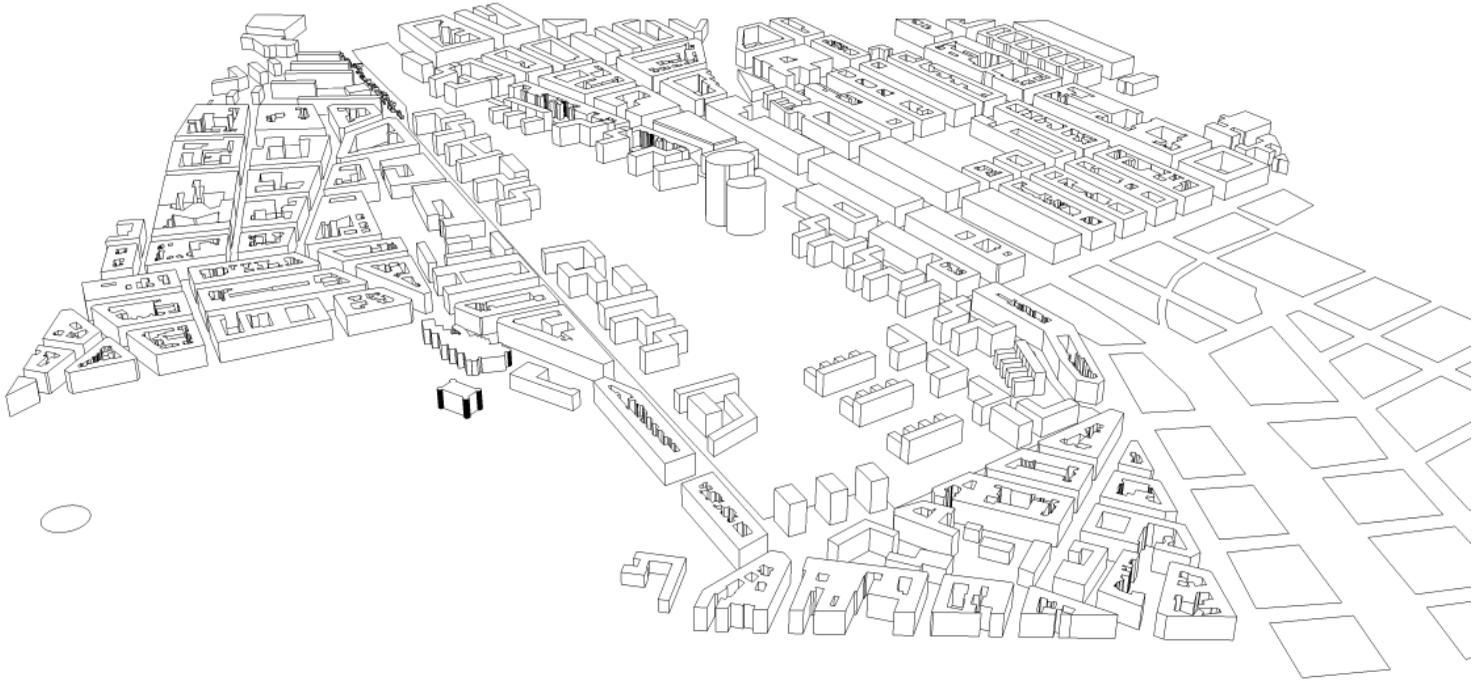
Variante 2



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





Zwei Hauptquerungs-Achsen für den Verkehr sorgen für eine Anbindung an das umliegende Areal.

Die neue Bebauung nimmt die Gebäudestruktur der angrenzenden Gebäude auf und durch Andocken an die außerhalb des Bebauungsgebietes bestehende Bauten wird eine Beziehung zum umliegenden Gebiet geschaffen und ist in das neu konzipierte Projekt mit einbezogen.

Ein zentraler Wohn- und Büroturm sorgt für einen hohen Wiedererkennungsfaktor für das Entwicklungsgebiet.

Durch Öffnen der Blockrandbebauung werden mehr halböffentliche Bereiche geschaffen, die einerseits als Innenhöfe genutzt werden können, aber auch öffentlich zugänglich sein können.

nen.

Bei dieser Variante ist eine weniger dichte Bebauung vorgesehen, sodass die Bauvolumina recht groß ausfallen müssen.

- + Ein großer Bereich für Grünflächen sorgt für einen großen Wohlfühlfaktor
- die Bebauungsstruktur wirkt wahllos und unstrukturiert
- viele Ecksituationen

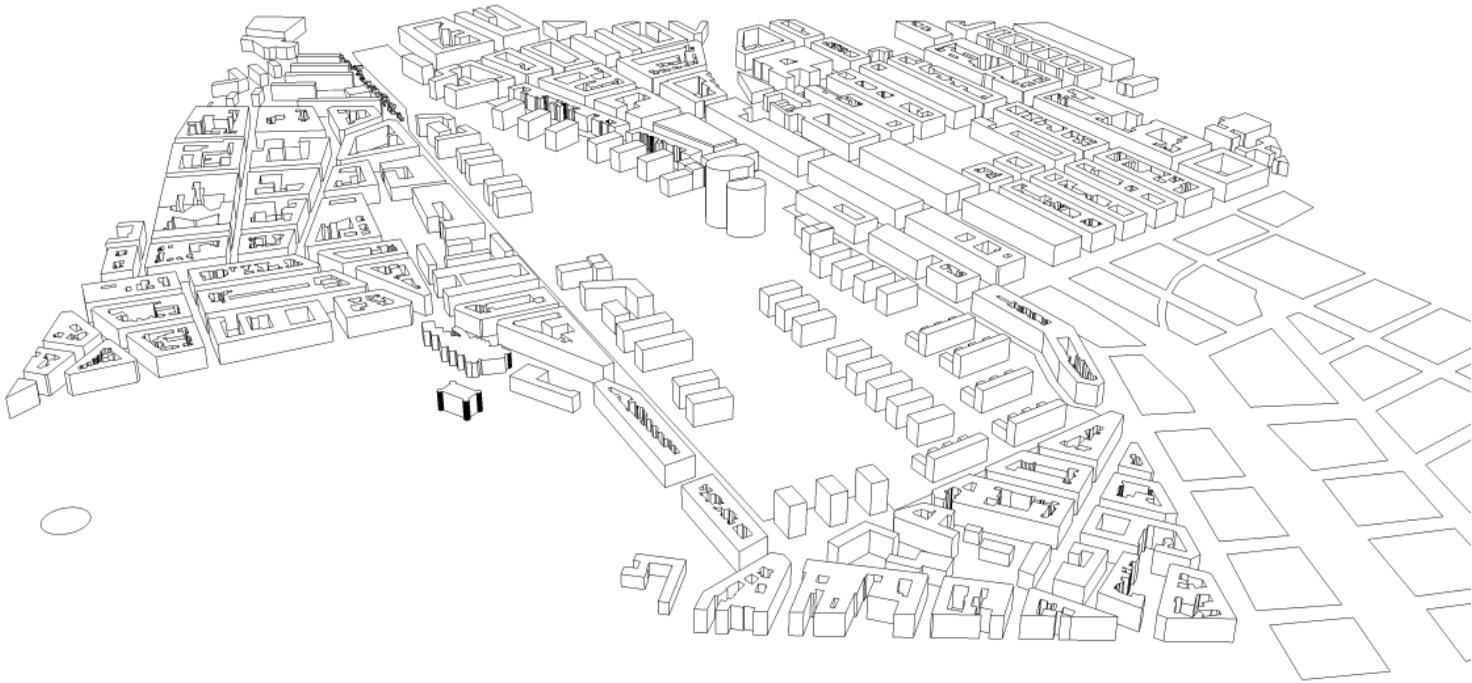
Variante 3



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





In dieser Variante sind ebenfalls die zwei Hauptquerungs-Achsen vorgesehen um die Durchlässigkeit des Planungsgebietes zu gewährleisten.

Durch eine lockere Bebauungsstruktur mit großvolumigen freistehenden Gebäuden werden viele offene Flächen für einen hohen Durchgrünungsgrad geboten. Von allen Gebäuden aus hat man einen guten Bezug zu den Grünflächen und auch die umliegenden Bestandsbauten werden in das Projekt miteinbezogen.

Auch hier sorgt ein zentraler Wohn- und Büroturm für einen hohen Wiedererkennungsfaktor für das Entwicklungsgebiet.

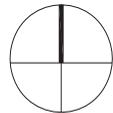
- + viele Grün- und Freibereiche sind möglich
- Bauweise wirkt zerstreut und unstrukturiert
- keine überschaubare Gesamtkonzeption

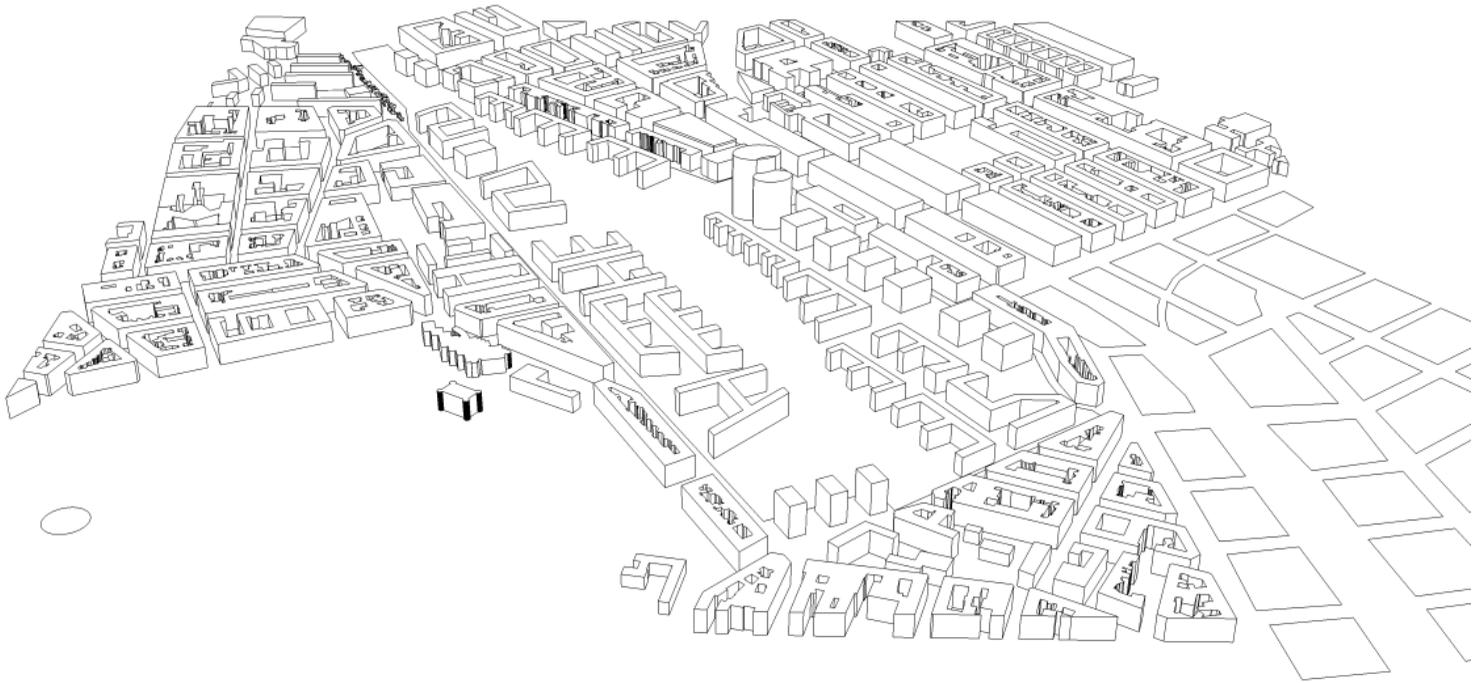
Variante 4



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





Diese Kombination aus den vorangegangenen drei Varianten ist eine dichter bebaute Überlegung. Die Hauptquerungs-Achsen für den Verkehr sind hier ebenfalls vorgesehen.

Große Bauvolumina entlang der nordöstlichen Seite werden in Richtung Südost durch niedrigere, kleinteiligere Gebäudekomplexe ergänzt.

Im nördlichsten Teil werden wiederum zwei Gebäude an bestehende Bauten angedockt und zusätzlich werden noch zwei weitere höhere Gebäude platziert.

Auch hier sorgt ein zentraler Wohn- und Büroturm für einen hohen Wiedererkennungsfaktor für das Entwicklungsgebiet, ist aber etwas mehr an den nordöstlichen Rand gerückt.

- + bessere Aufnahme umliegender Baublockstrukturen
- + vielfältige Gebäudestrukturen
- wenig erkennbare Gesamtstruktur

Variante 5



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





In dieser Variante steckt der Versuch, eine organischere Form zu kreieren. Niedrigere Bauformen winden sich noch etwas zögerlich entlang einer Kurve.

Die zwei Hauptquerungs-Achsen bleiben bestehen und ebenfalls ein hohes charakteristisches Wohn- und Bürogebäude, das zentral gelegen ist.

Die Gebäudehöhen am Rand sind mit etwa 35 Metern etwas höher als die Bauten in der Nachbarschaft. Die neuen Bauvolumen werden Richtung grüner Mitte zu niedrigeren kleinteiligeren Wohnbauten entwickelt.

- + durch die Kurve im Gebiet werden spannendere Parkraumsituationen erreicht
- + viele unterschiedliche Wohnbauten und Wohnformen sind möglich
- wirkt unstrukturiert, da keine erkennbare Gesamtstruktur vorhanden ist

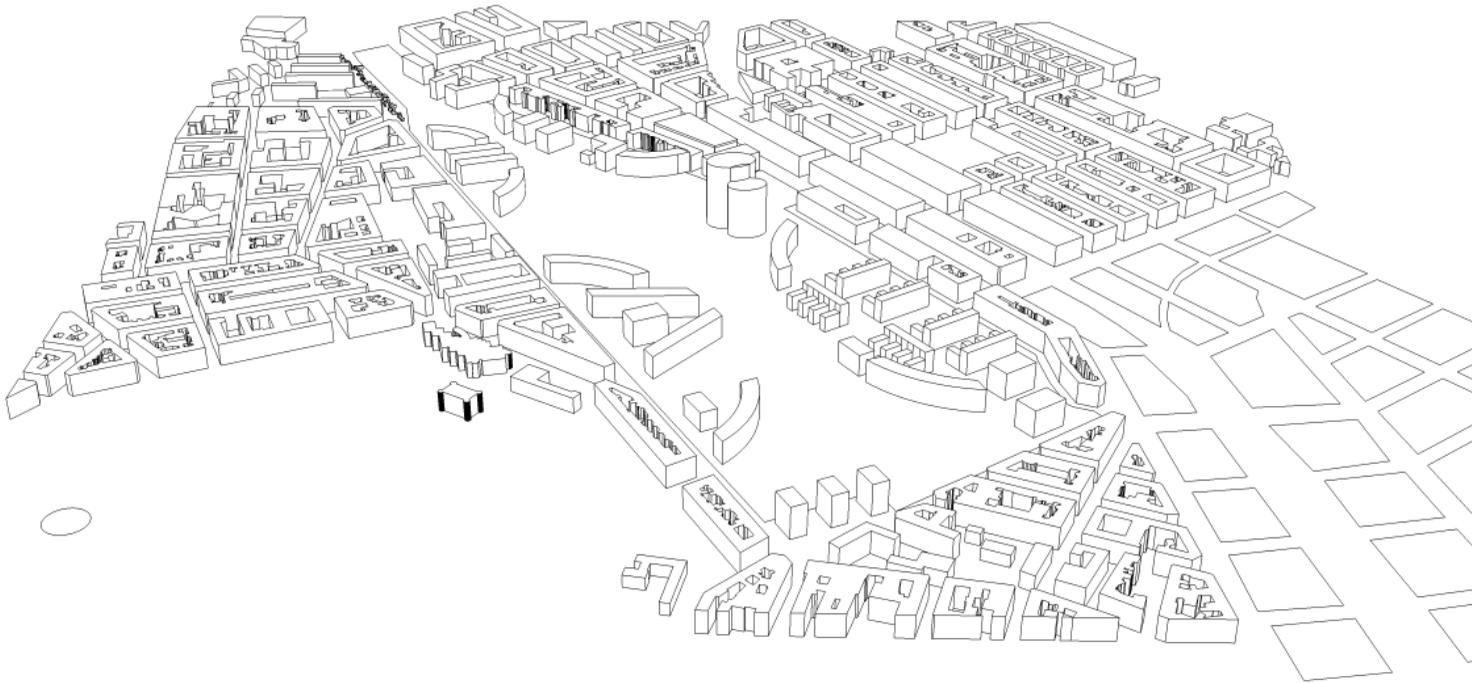
Variante 6



- ■ ■ Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- ////// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- — — Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





Runde Formen gestalten das gesamte Planungsgebiet organischer. Ein Bezug zu den umliegenden Gebäuden wird hauptsächlich durch die zwei Haupt-Verkehrsachsen erzeugt. Hier besteht aber die Möglichkeit viel Parkfläche von den Bewohnern des Planungsgebiets und den Bewohnern benachbarter Grundstücke zu nutzen.

Durch runde Bauformen entstehen interessante Perspektiven von den Grünräumen aus gesehen.

Auch hier wird das Bild durch große, hohe Baukörper vervollständigt, die sich lang gezogen in den Grünraum hinein erstrecken.

- + viel Platz für Grün- und Freiflächen
- + organische Formen sorgen für abwechslungsreiche Perspektiven
- keine erkennbare Aufnahme von umliegenden Gebäudefluchten
- runde Baukörper erschweren Wohnungsgrundriss - Entwicklung

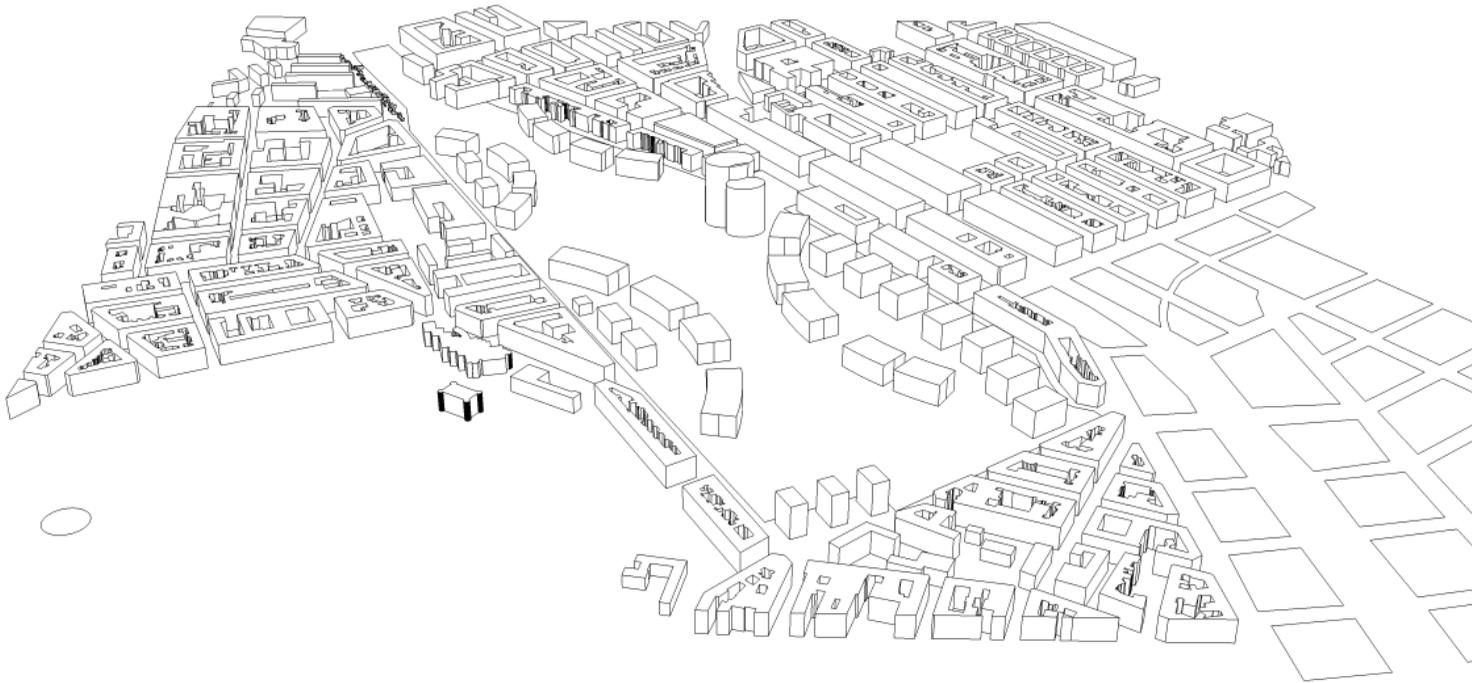
Variante 7



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- - - Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





In dieser Variante werden die runden Gebäudefluchten weiterentwickelt und in eine klare Linie gebracht. Die Gebäudeformen sind Richtung grüne Mitte hin Terrassenförmig abgestuft. Unterstützt wird das System wiederum von großen Gebäudevolumina an den Rändern des Entwicklungsgebiets um ausreichend Platz für die zukünftigen Bewohner zu gewährleisten.

Die Haupt-Verkehrsachsen führen quer durch das Areal und ermöglichen eine Überquerung der ehemaligen Barriere.

- + viel Platz für Grün- und Freiflächen
- + organische Formen sorgen für abwechslungsreiche Perspektiven
- keine erkennbare Aufnahme von umliegenden Gebäudefluchten
- runde Baukörper erschweren Wohnungsgrundriss - Entwicklung

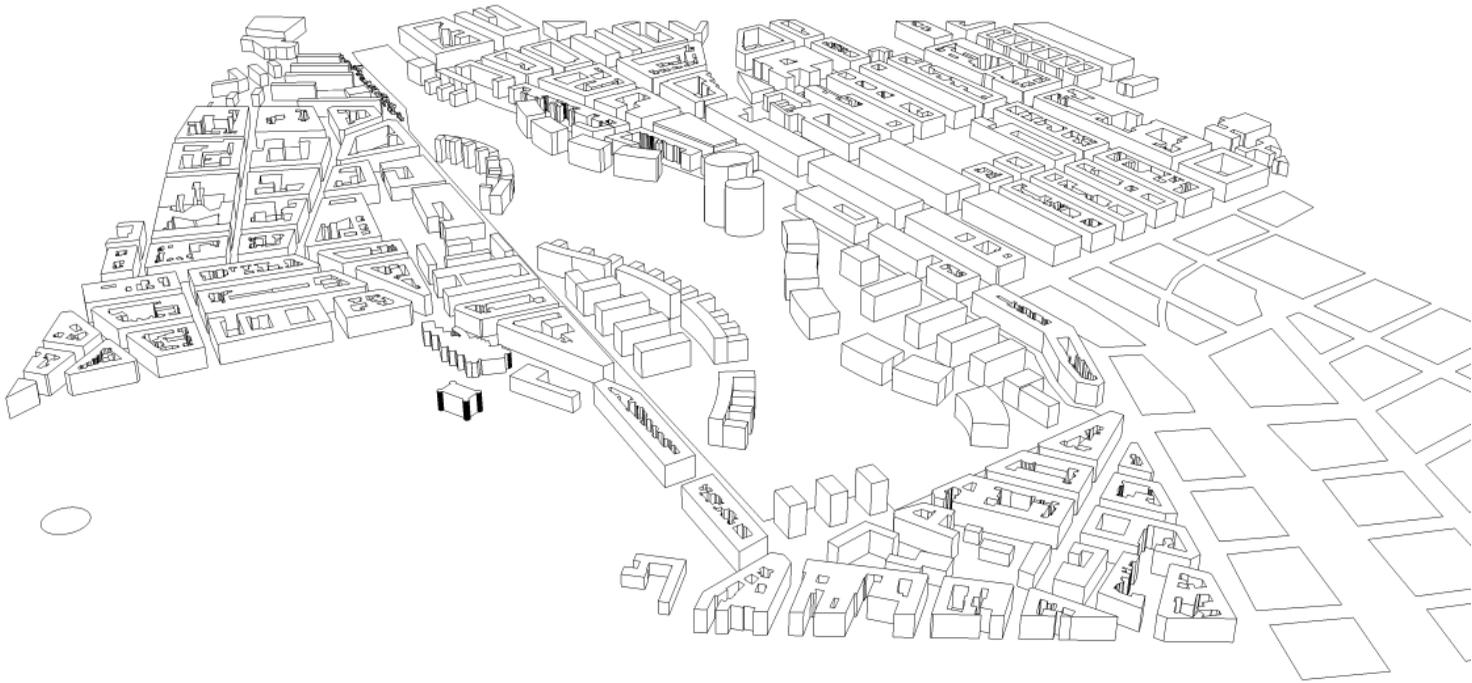
Variante 8



- Planungsgebiet
- ⋯ vorgesehener öffentlicher Grünraum
- //// vorgesehene bebaubare Fläche
- Gebäudeanordnung
- .- Haupt-Querungsachsen

0 100 250 500





Diese Variante ist eine Weiterentwicklung der vorigen Überlegung. Durch unterschiedliche Gebäudestrukturen wird für mehr Abwechslung gesorgt. Es wird versucht, die runden Formen an die umliegenden Bebauungsstrukturen anzupassen und so ein "rundes" Gesamtbild zu vermitteln. Die nördlich gelegenen an der Mittelachse liegenden Gebäude sind wiederum zur Mitte hin abgestuft und die südlich gelegenen Baukörper bieten durch kleinteiligere Gliederung auch einige halbprivate Gartensituationen.

Ein zentraler Wohn- und Büroturm sorgt auch in dieser Variantenstudie für ein charakteristisches Erkennungsmerkmal, das von weit her gesehen werden kann.

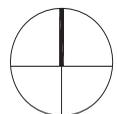
- + viel Platz für Grün- und Freiflächen
- + organische Formen sorgen für abwechslungsreiche Perspektiven
- runde Baukörper erschweren Wohnungsgrundriss - Entwicklung
- Gesamtstruktur verbesserungsfähig

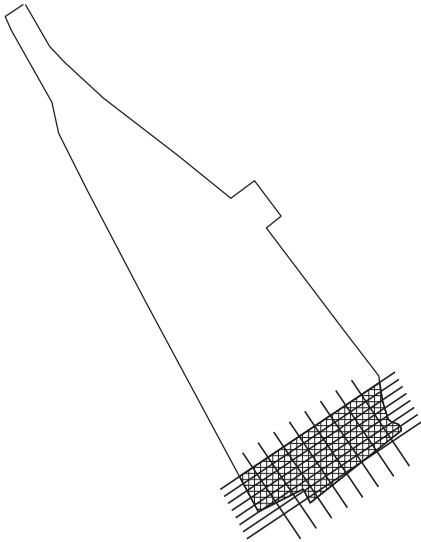
Varianten - Beurteilung



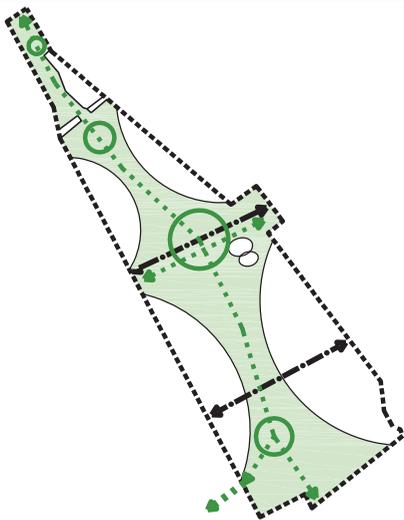
- Planungsgebiet
- vorgesehener öffentlicher Grünraum
- vorgesehene bebaubare Fläche
- Haupt-Querungsachsen
- > Grünräumliche Hauptleitbereiche
- größere Grünflächen/Parks

0 100 250 500



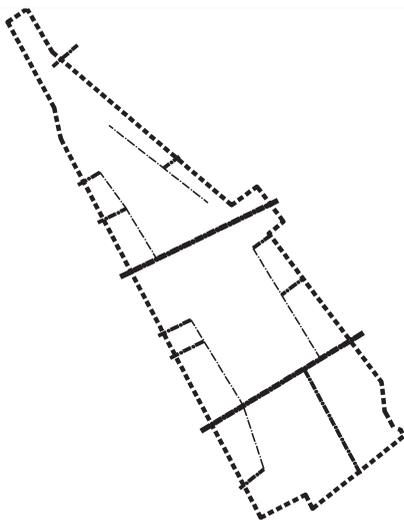


Die organischen Formen der letzten drei Varianten werden in meinem endgültigen Entwurf aufgenommen und weiterentwickelt. Letztendlich ist eine Kombination aller vorherigen Versionen sinnvoll, wobei ich essentielle Details davon aufnehme und in den folgenden Entwurf integriere. Es werden unterschiedliche Aspekte für die Baumassenanordnung aufgenommen, Straßenachsen berücksichtigt und Gebäudehöhen angepasst. Schließlich sind Vorgaben und Anforderungen durch die Stadt Wien gestellt, die der Entwurf weitgehend erfüllen soll.



Für die Bebauung im nördlichen Bereich ist das Andocken an bestehende Strukturen der umgebenden Gebäude, also das Schließen früher angedachter Gebäudefluchten, ein wichtiges Gestaltungsprinzip.

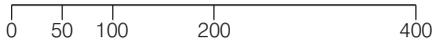
Die Querachse im mittleren Bereich mit der neuen Verbindungsstraße ist für das spätere erhöhte Verkehrsaufkommen sinnvoll und kann gut genutzt werden, um dort ein identitätsstiftendes Gebäude zu situieren, das von weit her gesehen werden kann.



Weiters wird im späteren Entwurf eine Mischung aus freistehenden hohen Gebäudevolumen und niedrigeren geschlosseneren Gebäudekomplexen angedacht, die sich ergänzen sollen.

Die runden Formen der Parklandschaft, an der sich alle Gebäude orientieren, werden beibehalten und weiter ausgeformt. Und eine weitere zusätzliche Querachse für den Verkehr kann für die notwendige Erschließung des Wohngebietes sorgen.

Stellen Sie sich vor, Sie spazieren durch den grünen Park und finden sich plötzlich im Eingangsbereich eines Hochhauses wieder



Entwurf Überblick

Eine klare Identität schaffen

Für den städtebaulichen Entwurf ist es wichtig eine Gesamtstruktur erkennbar zu machen; durch das übergeordnete Konzept wird der Gesamtcharakter, den man erreichen will, erhalten. In diesem städtebaulichen Entwurf werden "Wohnen im Grünen" und "Grün in der Stadt" als Hauptaspekte aufgenommen und ein dichtes grünes Netz über das gesamte Planungsgebiet gelegt. Auch im großen Maßstab sind die Auswirkungen der neuen Struktur deutlich sichtbar. Am Stadtplan ist das Ausmaß des Grünsystems im Planungsgebiet klar zu erkennen.

Der Name "Die Grüne Brigitte" soll ebenfalls diese Aspekte mit einem Augenzwinkern transportieren. Wenn in Wien jemand erklärt, er wohne in der "Grünen Brigitte", wird in Zukunft jeder ein Bild von der Wohn-Landschaft in der Brigittenau vor Augen haben. Runde Formen entlang grüner Wiesen charakterisieren das Gebiet inmitten des 20. Bezirks und fügen sich in das umgebende Stadtgebiet ein.

Legende

-  Grün- und Freiraum
-  Neue Gebäude
-  Bestehende Gebäude
-  Planungsgebiet
-  U-Bahn
-  Straßenbahn
-  Autobus
-  S-Bahn/Regionalzug

Legende

-  Grün- und Freiraum
-  Neue Gebäude
-  Bestehende Gebäude
-  Planungsgebiet
-  U-Bahn
-  Straßenbahn
-  Autobus
-  S-Bahn/Regionalzug



Entwurf M 1:5000





Abb. 56: Überblick mit Zonen

Grün- und Freiflächen

Erholung und Sport

Das Grün- und Freiraumkonzept ist darauf ausgerichtet, möglichst viel Fläche zu erhalten, die bespielt werden kann. Von Kindesalter bis ins hohe Alter sollen alle Menschen im großen Park ihre Flächen erhalten, auf denen sie sich wohlfühlen können.

Spielplätze mit vielfältigen Spiel- und Sportgeräten sollen für die Kleinsten von uns ein großes Angebot für lange Aufenthalte bieten. Im nördlichen Bereich werden einige Sportflächen vorgesehen, wie Tennisplätze und Basketballplätze, die von der Bevölkerung gratis benutzt werden können. Kletterwände und ein Skate-Funpark ergänzen das Angebot und somit sollte für jeden neuen Bewohner etwas dabei sein. Im Süden ist ein Ententeich geplant, der Groß und Klein einlädt, Zeit dort zu verbringen. Der große Park bietet zum Laufen viel Fläche und auf den großen grünen Wiesen können ausgiebige Fußballturniere stattfinden.

Eine Hundewiese wird ebenfalls geboten. Da in Wien für Vierbeiner zu wenige Auslaufflächen bereitgestellt werden, wird im Planungsgebiet ein eingezäunter Bereich für den nötigen Auslauf der Hunde sorgen.

Ein großzügiges Radwegenetz soll die Bewohner dazu anregen, das Auto zuhause in der Tiefgarage stehen zu lassen und das Gebiet umweltfreundlich zu erkunden. Für Fußgänger gibt es ein ausreichendes Wegenetz und wer möchte, soll sich seinen eigenen Weg durch die Wiesen zu rechtlegen. Durch das gesamte Planungsgebiet führt eine breite Straße mit vielen Sitzgelegen-

heiten, die nicht für den öffentlichen Verkehr befahrbar ist.

In der Chilling-Zone werden ebenfalls viele Aufenthaltsplätze angeboten, die zum Teil mehr abgeschieden sind.

Über die Querungsstraßen führen Fußgängerbrücken um jeder Zeit ungehindert auf die weiterführenden Parkflächen gelangen zu können.

Chilling-Zone: Rot dargestellt

Hier werden viele Sitzgelegenheiten angeboten. Durch Baumansammlungen entstehen Nischen, in denen man auf erhöhten Holzflächen verweilen kann. Hier kann man sich zum Lernen zurückziehen oder mit Freunden gemütlich sitzen. Abbildungen davon befinden sich auf der folgenden Seite

Flanier-Straße: Gelb dargestellt

Diese Straße ist für Fußgänger und Radfahrer bestimmt. Sitzgelegenheiten am Rand laden zum verweilen ein. Räumliche Darstellungen davon findet man auf der folgenden Seite.

 Chilling-Zone

 Flanier-Straße

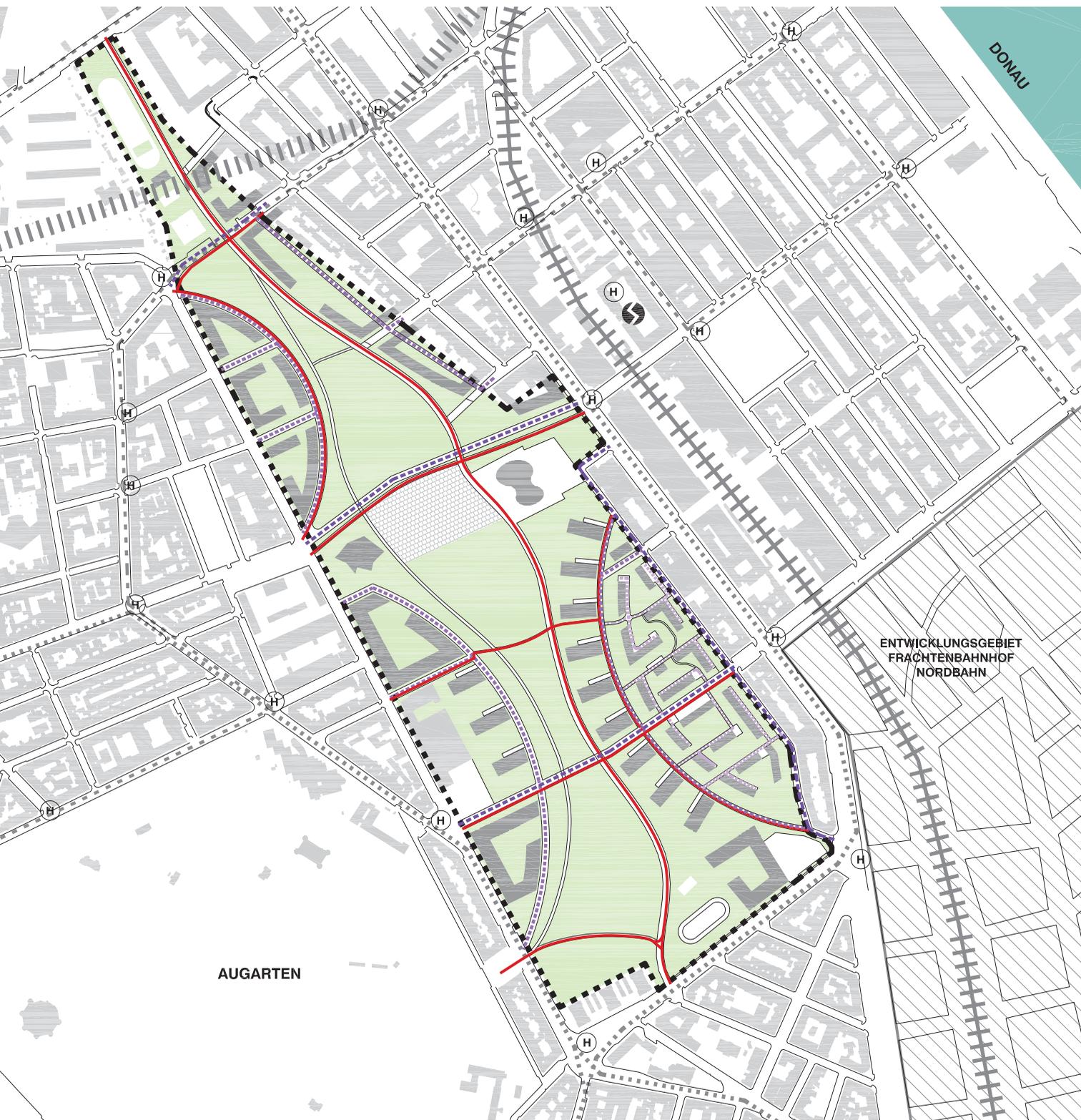
Abb. 57/58: Räumliche Darstellung Flanier-Weg



Grün- und Freiflächen Erholung und Sport

Abb. 59/60: Räumliche Darstellung
Chilling-Zone

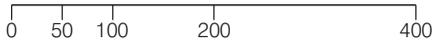




AUGARTEN

ENTWICKLUNGSGEBIET
FRÄCHTENBAHNHOF
NÖRDBAHN

DONAU



Verkehr

Radwegenetz und Straßen für den MIV

Das Radwegenetz ist im Plan rot dargestellt.

Die verschiedenen Lila-Töne stellen das Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr dar. In dunklem Lila kann man die vorgesehenen Haupt-Verkehrsachsen erkennen und mit abgeschwächter Farbtonstärke sind immer privatere Wegesysteme erkennbar. Straßen im hellsten Lilaton sind ausschließlich für die Bewohner im jeweiligen Wohngebiet bestimmt und sind hauptsächlich Zufahrtsstraßen.

Legende

-  Radweg
-  Verkehr: Hochfrequentiert
-  Verkehr: Einbahnsystem
-  Verkehr: Privatwege
-  Grün- und Freiraum
-  Neue Gebäude
-  Bestehende Gebäude
-  Planungsgebiet
-  U-Bahn
-  Straßenbahn
-  Autobus
-  S-Bahn/Regionalzug

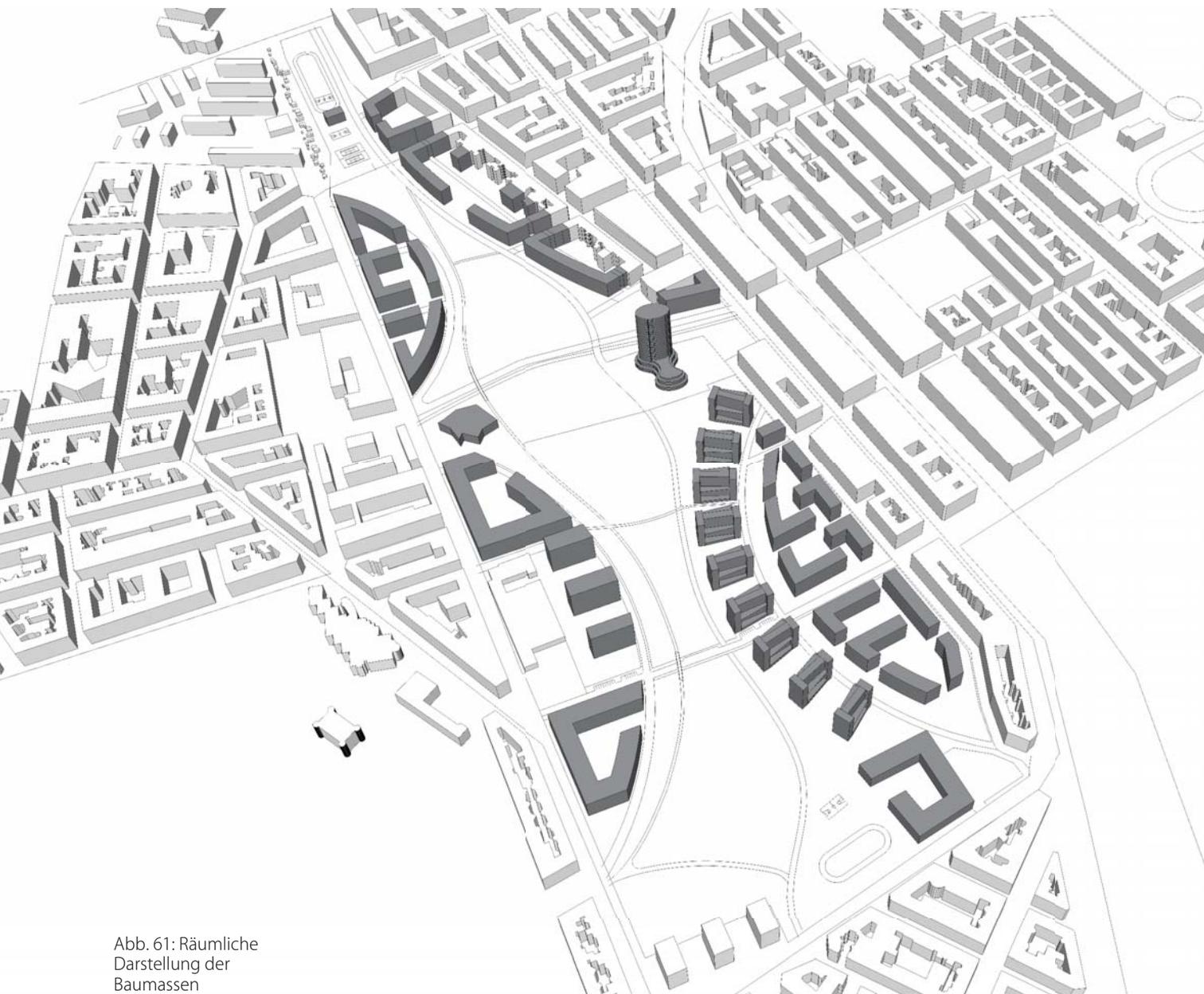


Abb. 61: Räumliche Darstellung der Baumassen

Bebauung Gebäudestruktur

Durch die organische Form der zugrundeliegenden Gesamtstruktur sind die einzelnen Baukörper in verschiedenste Richtungen orientiert. Es wird darauf geachtet, dass trotz dieser Tatsache keine der Wohnungen in den Norden ausgerichtet ist.

Im Randbereich der nördlichen Bebauung werden die neuen Baukörper an den Bestand angedockt und die Blockrandbebauung fortgesetzt. Allerdings wird die Fassade Richtung Süden unterbrochen, damit eine Öffnung zum grünen Park entstehen kann. Die Gebäudehöhen in diesem Bereich orientieren sich ebenfalls an den bestehenden Bauten und werden somit etwa 28 Meter in die Höhe reichen. Die Gebäude aus der Gründerzeit sind fünf Geschoße hoch und die neuen Gebäude werden als acht-geschoßige Wohnbauten angeschlossen.

Am nordwestlichen Rand sind ebenfalls acht-geschoßige Bauten geplant, die sich an der umliegenden Bebauung orientieren. Hier wird der Straßenraum geschlossen und in Richtung mitiges Grün die Fronten in einem großen Bogen geöffnet.

In etwa der Hälfte des Planungsgebiets befindet sich eine Querachse mit folgenden Funktionen. Die Hauptverkehrsachse geht entlang des Bereichs, der für Büro- und Handel und Kunst und Kultur vorgesehen ist. Ein etwa 90 Meter hoher Büroturm ragt in den Himmel hinauf und spiegelt denselben in seiner elliptisch geformten Glasfassade wieder. In den unteren Geschoßen des großen Gebäudekomplexes werden Handel und Dienstleistungen angesiedelt. Im obersten Stock-

werk des Turms kann man in einem Restaurant über das gesamte Planungsgebiet blicken. Vor diesem runden Gebäude befindet sich ein Platz für Veranstaltungen, der durch eine dreieckige Gliederung spannende Strukturen erhält. Im Anschluss daran befindet sich eine Halle, in der alle Arten von Ausstellungen Platz finden.

Entlang des östlichen Randes des Planungsgebiets sind Wohngebäude situiert, die sich mit ihrer Gebäudehöhe wiederum an den Bestandsbauten außerhalb orientieren. Die Bauvolumen werden in einem Ausmaß von acht Geschoßen hauptsächlich Wohnungen beinhalten.

Daran anschließend erstrecken sich in einem weiten Bogen neun Gebäude, die mit einer Höhe von etwa 45 Metern die höchsten Wohngebäude in der Umgebung sind. Durch die Anordnung der Blöcke ebenfalls entlang des Bogens haben diese unterschiedlichste Ausrichtungen. Mit etwa 50 mal 20 Metern Grundfläche und der enormen Höhe sind diese Gebäudekomplexe markant aufragende Bauten, die weithin zu sehen sein werden. Diese Gebäudestruktur wird in Richtung Süden fortgesetzt, wo ebenfalls drei Bauten gleichen Ausmaßes geplant sind.

Um dort die organische Form fortzuführen, werden in diesem Bereich abermals Bauten situiert, die sich an der umliegenden Blockrandbebauung orientieren und Richtung grüne Mitte wieder geöffnet sind.

Als südöstlicher Abschluss ist ein Schulgebäude geplant, das im Ausmaß von einem Häuserblock genug Platz bietet.

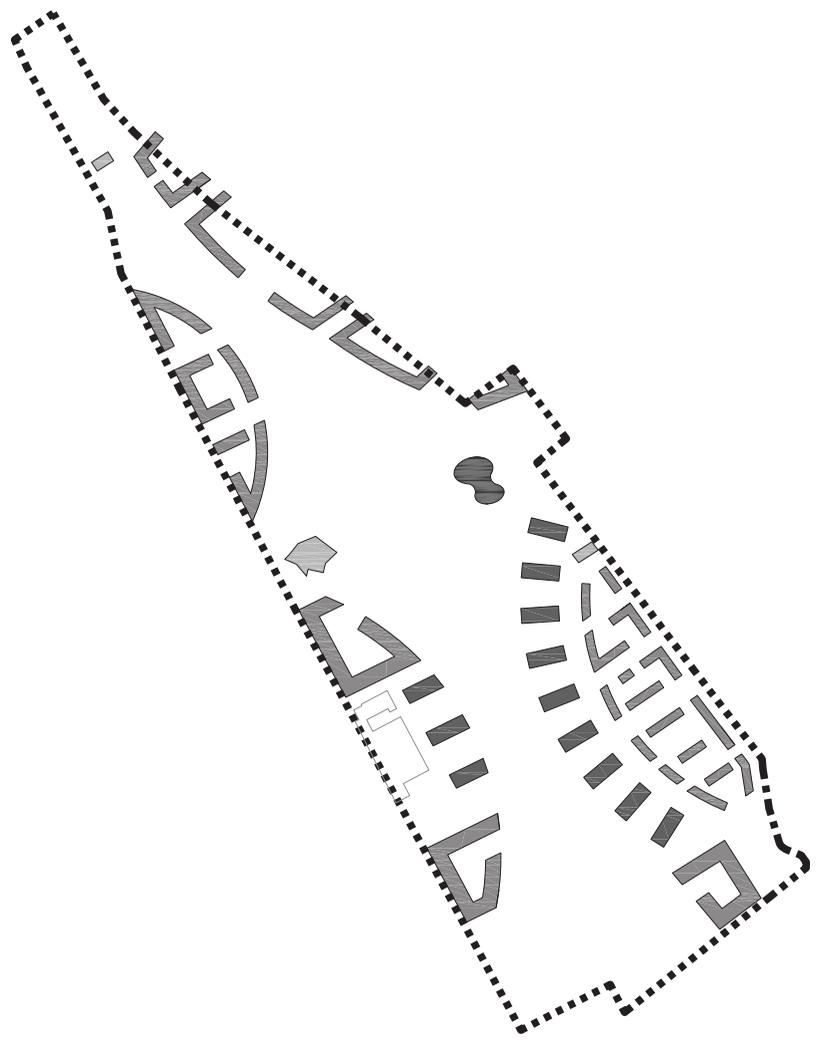


Abb. 62: Darstellung der Geschoßanzahl

Bebauung Flächenbedarf

Flächenberechnung der Bruttogeschossflächen:

Gebäude: 4 Geschoße: 35.920 m²

Gebäude: 8 Geschoße: 326.320 m²

Gebäude: 12 Geschoße: 144.000 m²

Gebäude: 20 Geschoße: 28.200 m²

Gesamt: **534.440 m²**

Die zuvor festgelegte Bruttogeschossfläche von 480.000 m² wird erreicht. Es ist genug Platz für die von der Stadt Wien geforderten 12.000 Menschen, die im neuen Viertel Platz finden sollen.

Bebauungsgrad:

Die verbaute Fläche aller Gebäude beträgt:

62.560 m²

Bei einer Gesamtfläche von 44 Hektar ergibt sich daraus der Bebauungsgrad von gerade einmal:

0,14

	Gebäude: 4 Geschoße
	Gebäude: 8 Geschoße
	Gebäude: 12 Geschoße
	Gebäude: 20 Geschoße



30 Meter

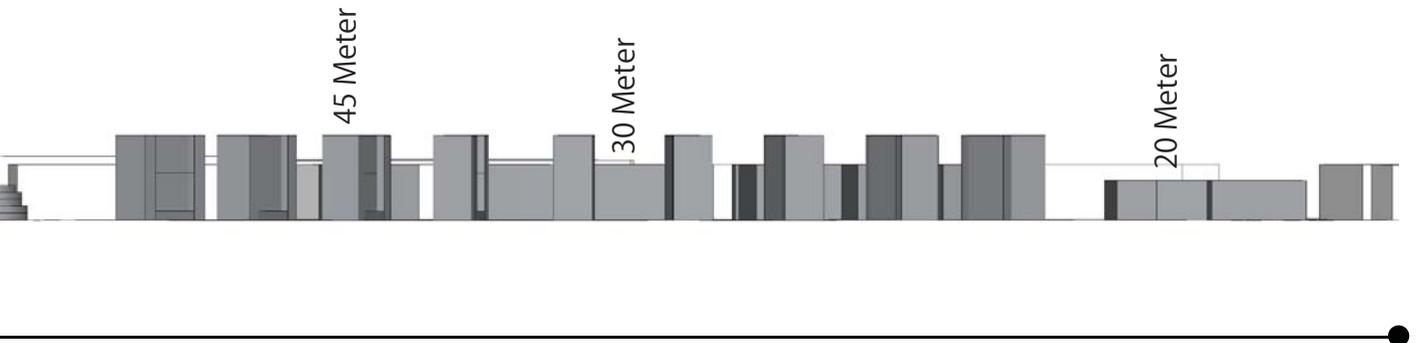
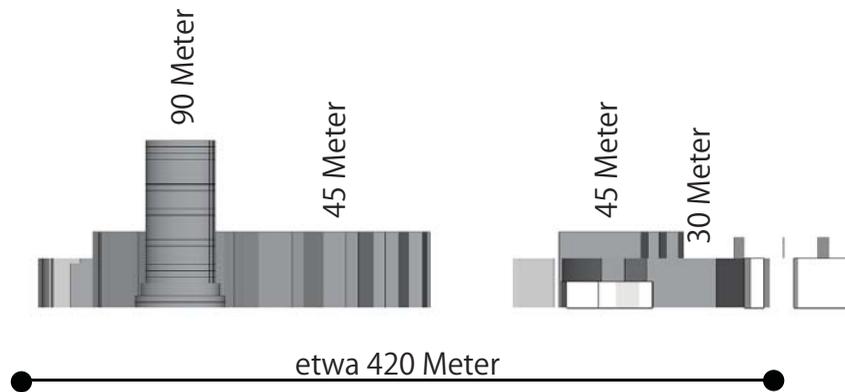
90 Meter

etwa 1.600 Meter



Bebauung Höhenentwicklung

Die Höhen der Gebäude sind in den Randbereichen des Planungsgebiets an die umliegenden Bauten angepasst und in die Mitte. In den grünen Park gerichtet, werden die Gebäudeformen höher.





- Grün- und Freiflächen
- Straßen für MIV, 30 km/h
- Zufahrtsstraßen
- Flanier-Straße, KEIN MIV
- Gehsteige
- Fußwege
- Tiefgaragen-Rampen



Bebauung Wohnen in der Grünen Brigitte

0 25 50 100

Entwurf M 1:2000



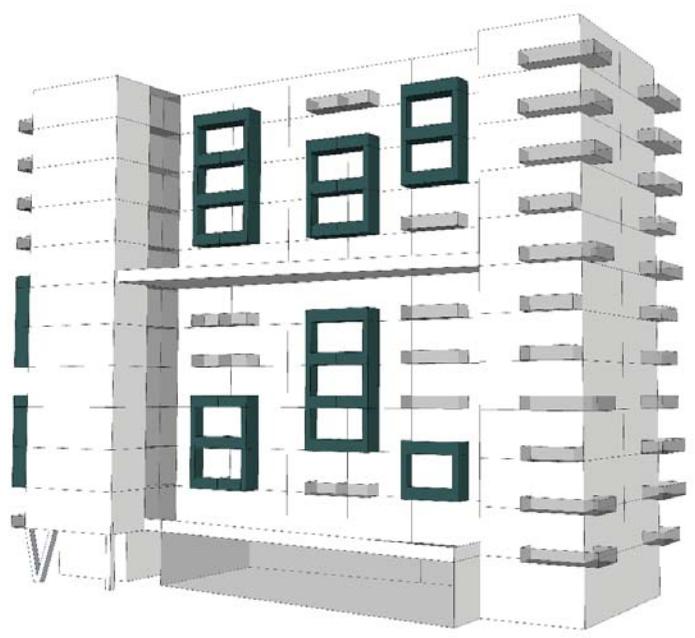
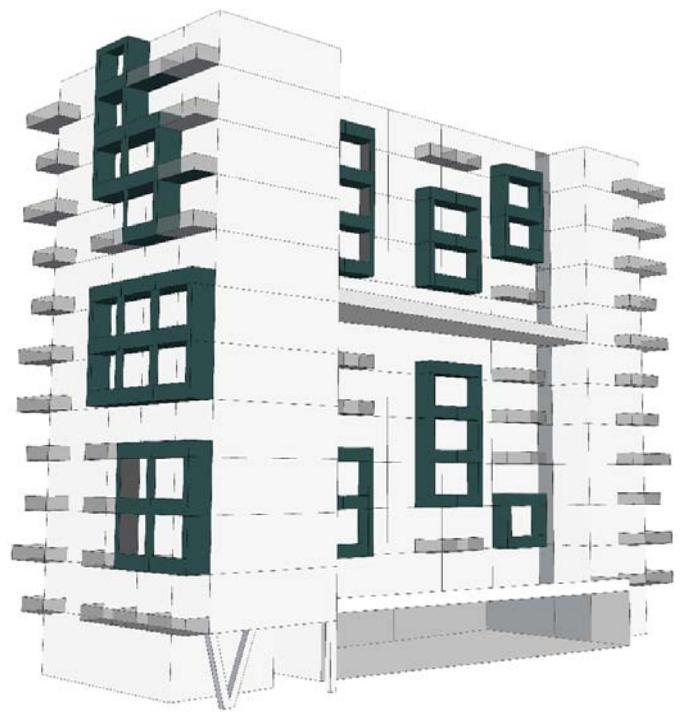


Abb. 63:
Räumliche Darstellungen
der Wohngebäude

Bebauung

Wohnen in der Grünen Brigitte

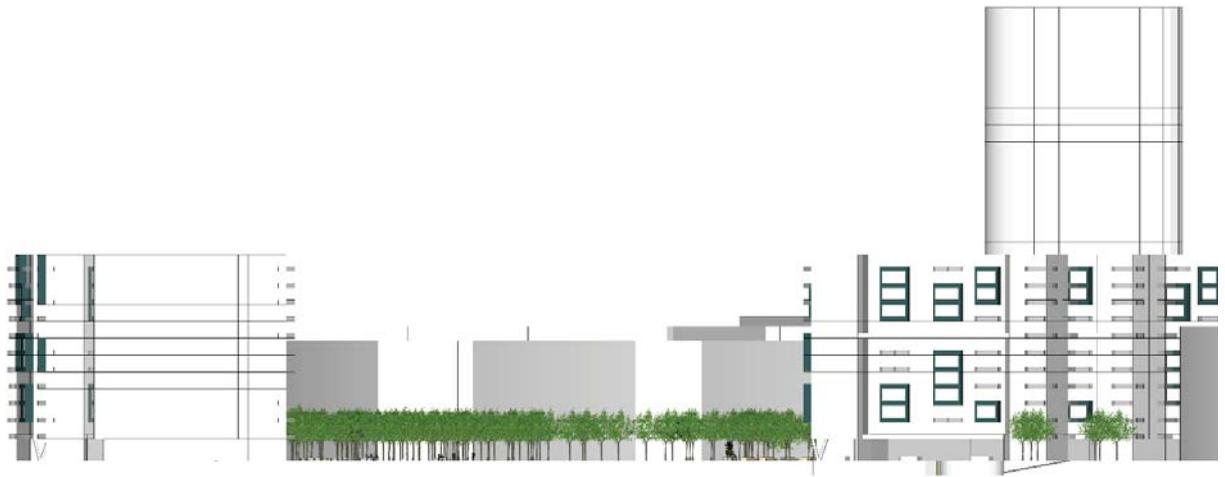


Abb. 64:
Schnitt durch das
Wohngebäude

Hauptaugenmerk liegt bei der Wohnbebauung darauf, von jedem Gebäude aus, einen guten Bezug zum Park zu haben. Jeder Bewohner des Planungsgebiets kann sich mit dem Wohnen im Grünen identifizieren.

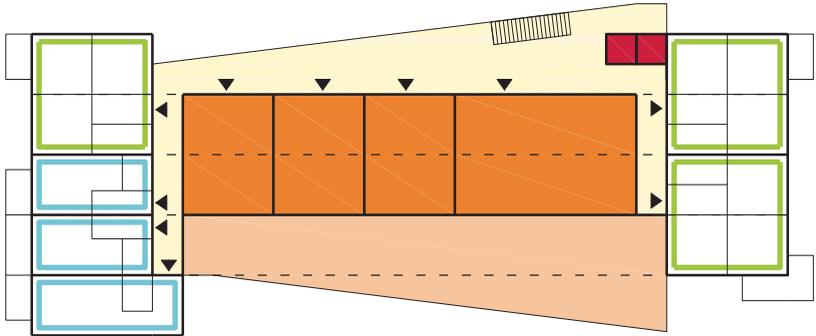
Da die Gebäudeformen im Planungsgebiet sehr unterschiedlich sind, wird auch ein breites Angebot an Grundrisstypen geboten. Kleine Single-Wohnungen mit ungefähr 30 m² bis hin zu großen Familien-Wohnungen mit über 90 m² sorgen für ein breitgefächertes Angebot für unterschiedlichste Nutzer.

Alle Wohnungen besitzen einen Balkon, was für

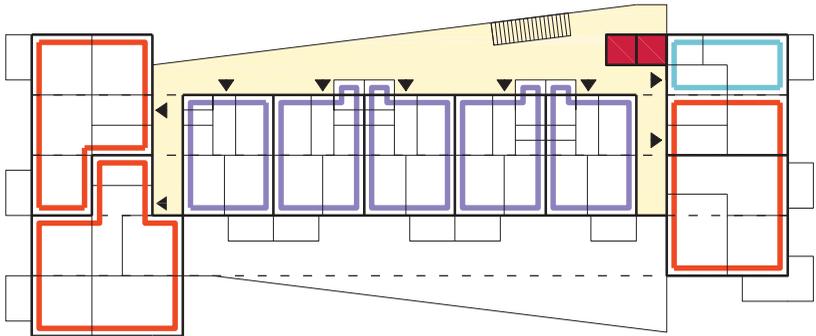
Wiens Wohnbebauung nicht alltäglich ist. Jeder kann auf diese Weise sein eigenes kleines Stück Land unter freiem Himmel gestalten und den Grünen Park noch spürbarer machen, da man von beinahe jedem Balkon aus eine gute Sicht in den Park und seine grünen Bäume hat.

In jedem Baukörper mit 12 Geschoßen befinden sich ungefähr 110 Wohnungen. In etwa der Hälfte der Höhe gibt es jeweils ein Geschoß mit einer großen Terrasse, die nur für die Bewohner des Gebäudes vorgesehen ist. Zusätzlich werden Räume für unterschiedliche Nutzungen angeboten - seien es Werkstätten, Lernbereiche oder Waschküchen - Platz ist genug vorhanden.

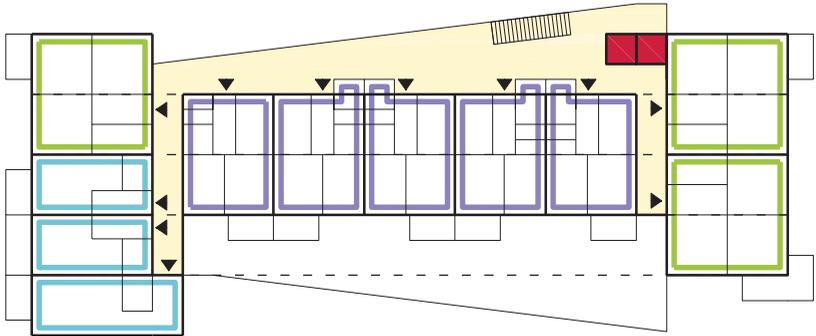
Grundrisstypen



Geschoß mit Terrasse



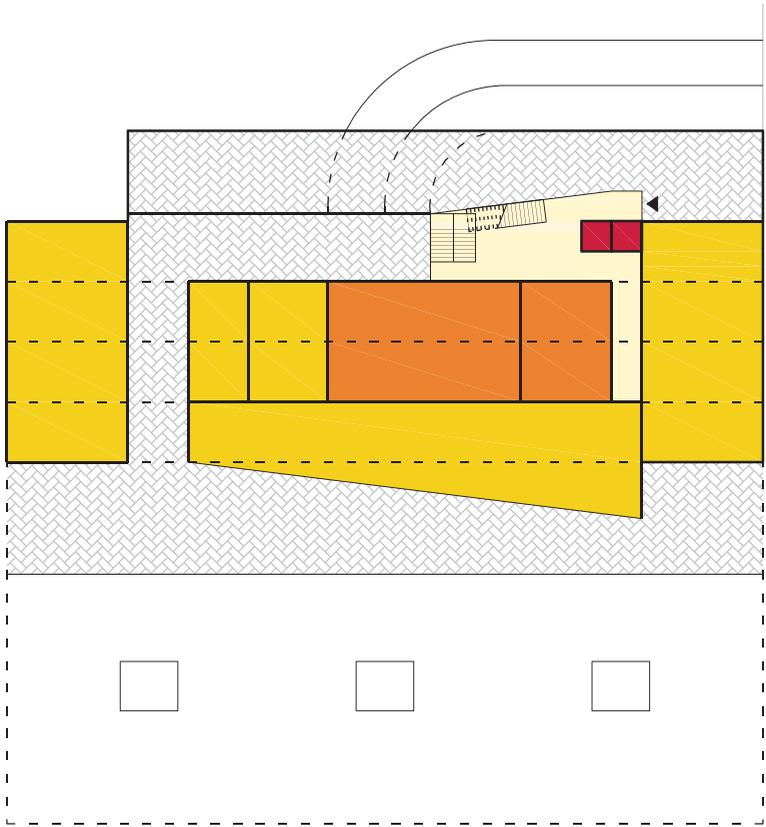
Obergeschoß



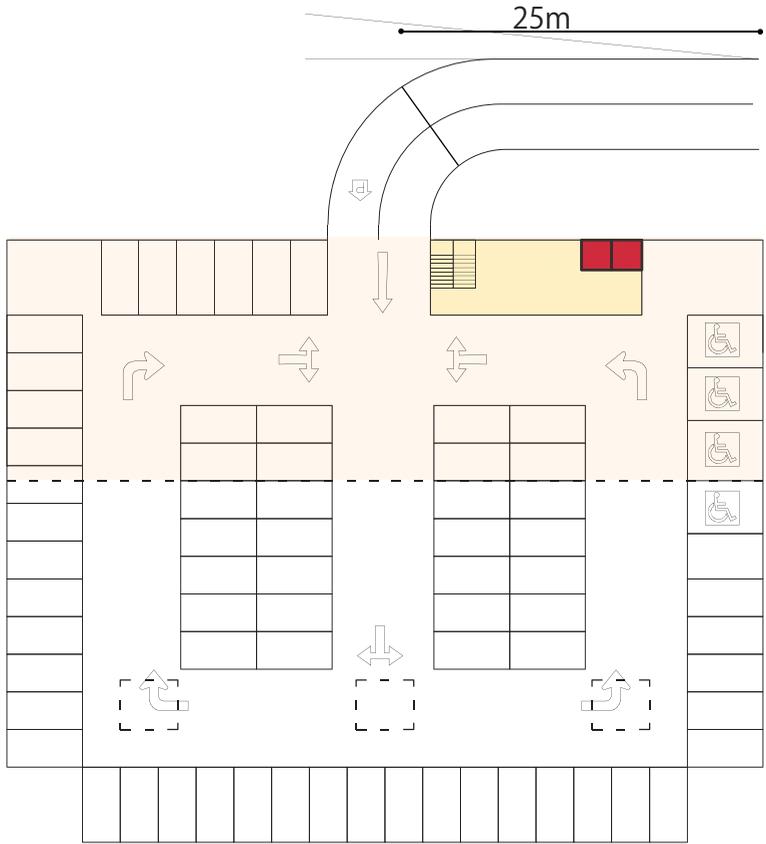
Obergeschoß

-  Typ I ca. 32m²
-  Typ II ca. 48m²
-  Typ III ca. 64m²
-  Typ IV ca. 80 - 96m²
-  Lift
-  Eingänge
-  Infrastruktur Bewohner
Waschküche, Aufenthaltsraum
-  Allgemeine Terrasse





Erdgeschoß



Tiefgarage

-  Lift
-  Erschließung
-  Infrastruktur Bewohner
Müll, Radabstellbereich etc.
-  Handel/Dienstleistungen

EG-ZONEN

In den Erdgeschoß-Zonen befinden sich Räume für die Bewohner des jeweiligen Gebäudes. Räume für Müll, Fahrräder und Kinderwägen werden einen Teil dieses Geschoßes besetzen. Der größte Teil der Erdgeschoß-Zonen ist offen gehalten. Hier können sich Kindergärten, kleine Geschäfte, Büros, Dienstleistungen und Cafés ansiedeln.

PARKEN

In der Tiefgarage finden jeweils 72 Autos einen sicheren Abstellplatz. Zusätzlich sind im Außenbereich einige PKW Stellplätze in fußläufiger Entfernung positioniert. Da die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz sehr gut ist, ist zu erwarten, dass nicht für jede Wohnung ein Stellplatz einberechnet werden muss. Außerdem sorgt ein gutes Fahrradnetz und eigene Räume mit sicheren Rad-Abstellplätzen dafür, dass auf ein Auto verzichtet werden kann.



Legende

-  Lift
-  Erschließung
-  Infrastruktur Bewohner
Müll, Radabstellbereich etc.
-  Handel/Dienstleistungen
-  Grün- und Freiflächen
-  Straßen für MIV, 30 km/h
-  Zufahrtsstraßen
-  Flanier-Straße, KEIN MIV
-  Gehsteige
-  Fußwege
-  Tiefgaragen-Rampen

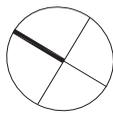
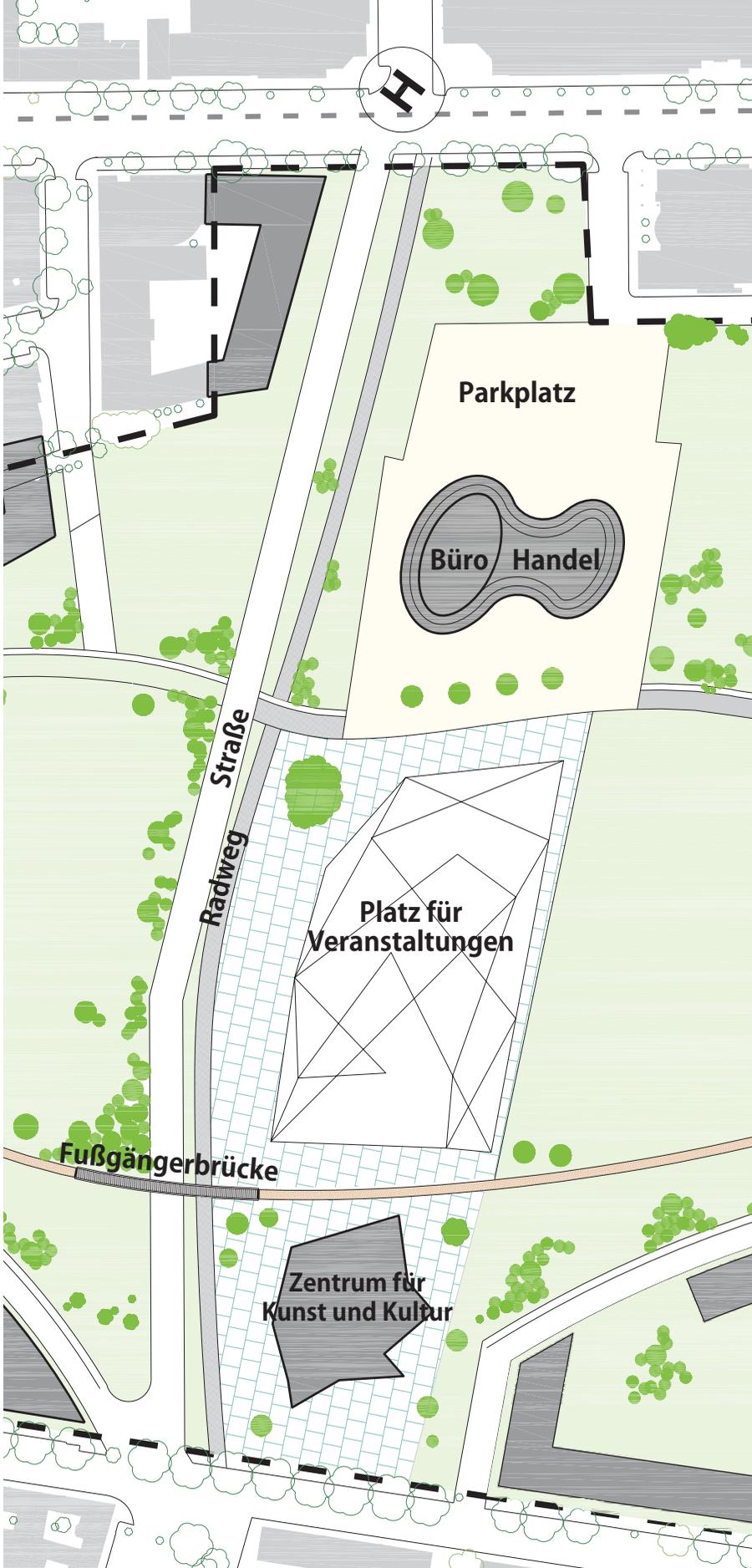


Bebauung Erdgeschoß-Zonen

0 10 25 50

Entwurf M 1:1000



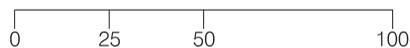


M 1:2000

Bebauung Zone für Büros und Handel Kunst und Kultur



Abb. 65: Räumliche Darstellung des Bereichs für Büros, Handel, Kunst und Kultur



Legende

- Grün- und Freiraum
- Neue Gebäude
- Bestehende Gebäude

In diesem Bereich soll ein breitgefächertes Angebot stattfinden. Im 90 Meter hohen Büroturm werden etwa 3000 Menschen in Büros Platz finden, um ihrer Arbeit nachgehen zu können.

Die unteren vier Geschoße sind für Handel und Dienstleistungen vorgesehen, und im obersten Geschoß kann man von einem Restaurant über das gesamte Gebiet blicken.

Am Vorplatz können Veranstaltungen stattfinden und beleben so das gesamte Viertel.

Ein Gebäude für Ausstellungen und andere künstlerische Aktivitäten befindet sich ebenfalls in diesem Bereich.

Abb. 66 (oben):
Räumliche Darstellung
der Fußgängerbrücke

Abb. 67 (unten):
Räumliche Darstellung
des Parks
mit angrenzender
Wohnbebauung



Abb. 68 (oben):
Räumliche Darstellung der Fußgänger-
brücke

Abb. 69 (unten):
Räumliche
Darstellung der
Verkehrsachse
und angrenzende
Wohnbebauung



Abbildungsverzeichnis

- Abb. 01: Zukunftsvision: Dragonfly
Künstlerhaus Wien (Hg.): (re)designing nature, aktuelle Positionen der Naturgestaltung in Kunst und Landschaftsarchitektur, Ostfildern 2011, S. 49.
- Abb. 02: Versailles
<http://architessica.wordpress.com/2011/03/10/le-notres-versailles/> 26.06.2013
- Abb. 03: Gartenstadt nach Ebenezer Howard
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Garden_City_Concept_by_Howard.jpg 26.06.2013
- Abb. 04: Städtebaulicher Entwurf von Le Corbusier für die Stadt Chandigarh
<http://einstages.spiegel.de/external/ShowTopicAlbumBackgroundXXL/a3241/I14/I0/F.html> 02.08.2013
- Abb. 05: Gerichtsgebäude von Le Corbusier für die Stadt Chandigarh
<http://culture360.org/news/save-chandigarh-campaign/> 02.08.2013
- Abb. 06: Praterallee
<http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/prater.html> 25.09.2013
- Abb. 07: Beispiel für Stadtgrün, Brüssel, Belgien
Becker, Annette: Stadtgrün. Europäische Landschaftsarchitektur für das 21. Jahrhundert, Birkhäuser 2010, S. 12
- Abb. 08: Luftbild der SolarCity in Linz
http://www.linz.at/zahlen/010_Stadtgebiet/_data/STB25_06.html# 12.09.2013
- Abb. 09: München Bsp. für einen Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan
MA 18, Stadtentwicklung Wien (Hg.): Grün- und Freiraumplanung für Wohn- und Stadtquartiere, Beispiele für Planungsprozesse in Österreich und Europa, Wien 2010, S. 54.
- Abb. 10: Luftbild Zürich West
MA 18, Stadtentwicklung Wien (Hg.): Grün- und Freiraumplanung für Wohn- und Stadtquartiere, Beispiele für Planungsprozesse in Österreich und Europa, Wien 2010, S. 40.
- Abb. 11: Grünplan Malmö - Grünvernetzung
MA 18, Stadtentwicklung Wien (Hg.): Grün- und Freiraumplanung für Wohn- und Stadtquartiere, Beispiele für Planungsprozesse in Österreich und Europa, Wien 2010, S. 87.
- Abb. 12: Naherholungsgebiet Donauinsel mit Blick auf den Millenniumstower
Foto, Juni 2013
- Abb. 13: Grün und Freiraum: Flächennutzung Wien
Magistrat der Stadt Wien: STEP 05 S. 150.
- Abb. 14: Augarten um 1830 in Wiens Stadtgefüge
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_1830_Vasquez_Leopoldstadt_Augarten_.jpg 26.09.2013
- Abb. 15: Illustration der Donau vor und nach der Donauregulierung
<http://oe1.orf.at/programm/305127> 26.09.2013

- Abb. 16: Hauptfassade des Karl-Marx Hof
Kriechbaum Gerald/ Kriechbaum Genoveva (Hg.): Karl-Marx-Hof. Versailles der Arbeiter,
Wien und seine Höfe, Wien 2007, S.10f.
- Abb. 17: Modell des Karl-Marx Hof, 1926
Ebda. S. 53.
- Abb. 18: Gesamtansicht der ehemaligen Zentralwäscherei im Karl-Marx Hof
Ebda. S.66f.
- Abb. 19: Familienasyl der Stadt Wien
http://www.franzdenk.at/projekte_asyle.htm 26.09.2013
- Abb. 20: Wohnungsgrundriss in einem Familienasyl
<http://www.franzdenk.at/familienasyle/htm/allg/start.htm> 26.09.2013
- Abb. 21: Grünflächenanteile 2012
www.wien2025.at 22.08.2013
- Abb. 22: Parks 2011/2012
www.wien2025.at 22.08.2013
- Abb. 23: Schutzgebiete 2005/2011/2012
www.wien2025.at 22.08.2013
- Abb. 24: Stand der Dinge: Übersicht des Entwicklungsgebiets Nordbahnhof
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/wohnen-am-nordbahnhof.html> 26.09.2013
- Abb. 25: Wohnen am Nordbahnhof: Teilgebiet
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/wohnen-am-nordbahnhof.html> 26.09.2013
- Abb. 26: Rudolf - Bednar Park
Foto, Juli 2013
- Abb. 27: Rudolf - Bednar Park
Foto, Juli 2013
- Abb. 28: Rudolf - Bednar Park
Foto, Juli 2013
- Abb. 29: Wohnanlage mit kleineren Grünflächen
Foto, Juli 2013
- Abb. 30: Übersicht Hauptbahnhof Wien
<http://www.immonet.at/de/hauptbahnhof-wien-neue-plaene.htm> 15.09.2013
- Abb. 31: Übersicht Sonnwendviertel
<http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/hauptbahnhof.html> 15.09.2013

- Abb. 32: Helmut-Zilk Park
https://www.wohnservice-wien.at/wsw/news/display_big_image.php?pic=../upload/content/1390_SONNWENDV_PARK_HBF_GES.JPG 26.08.2013
- Abb. 33: Planungsgebiet
Magistratsabteilung 21A (Hg.): Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Broschüre, S.10.
- Abb. 34: Bevölkerungswachstum WIEN
<http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/> 12.09.2013
- Abb. 35: Bevölkerungswachstum BRIGITTENAU
<http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/> 12.09.2013
- Abb. 36: Leitbild - Bauliche Entwicklung
Magistrat der Stadt Wien: STEP 05 S. 181.
- Abb. 37: Übersichtsplan - Wiener Bezirke
- Abb. 38: Fassade Nordwestbahnhof
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Nordwestbahnhof_Fassade_1873.jpg&filetimes_tamp=20061208195641 15.05.2013
- Abb. 39: Foto - Konstruktion Bahnhofshalle
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/Nordwestbahnhof_Konstruktion_1871.JPG G?uselang=de 15.05.2013
- Abb. 40: Bahnhofshalle
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl_Karger_001.jpg?uselang=de 15.05.2013
- Abb. 41: Blick Richtung Südosten
Foto, Juli 2013
- Abb. 42: Blick Richtung Nordwesten
Foto, Juli 2013
- Abb. 43: Flächenwidmungs- und Bebauungsplan
www.wien.at/flaechenwidmung/public 26.09.2013
- Abb. 44: Blick auf Bestandsbauten des umliegenden Gebiets
Foto, Juli 2013
- Abb. 45: Wohnbauprojekt Universumstraße
Foto, Juli 2013
- Abb. 46: Bürobauten Dresdnerstraße
Foto, Juli 2013
- Abb. 47: Wohnbebauung Südöstlich
Foto, Juli 2013
- Abb. 48: Wohnbebauung Nordwestlich
Foto, Juli 2013

- Abb. 49: Augarten
Foto, Juli 2013
- Abb. 50: Donauinsel
<http://www.wien.gv.at/umwelt/wasserbau/donauinsel/images/donauinsel-luft-gr.jpg>
22.09.2013
- Abb. 51: Blick zum Leopoldsberg
Foto, Juli 2013
- Abb. 52: Siegerprojekt: Wettbewerb des Geländes Nordwestbahnhof
Magistratsabteilung 21A (Hg.): Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Broschüre, S.15.
- Abb. 53: Schaubild des Wettbewerb-Siegers
Magistratsabteilung 21A (Hg.): Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Broschüre, S.14.
- Abb. 54: Skizzen möglicher Bebauungseinteilungen, Sandra Werner
- Abb. 55: Wohn-Nutzflächenbedarf pro Person und Bezirk
<http://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/wohnen/> 26.09.2013
- Abb. 56: Überblick mit Zonen
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 57/58: Räumliche Darstellung Flanier-Weg
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 59/60: Räumliche Darstellung Chilling-Zone
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 61: Räumliche Darstellung der Baumassen
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 62: Darstellung der Geschoßanzahl
Plan, Sandra Werner
- Abb. 63: Räumliche Darstellung der Wohngebäude
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 64: Schnitt durch das Wohngebäude
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 65: Räumliche Darstellung des Bereichs für Büros, Handel, Kunst und Kultur
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 66: Räumliche Darstellung der Fußgängerbrücke
3 dimensionales Modell, Sandra Werner
- Abb. 67: Räumliche Darstellung des Parks mit angrenzender Wohnbebauung
3 dimensionales Modell, Sandra Werner

Abb. 68: Räumliche Darstellung der Fußgängerbrücke
3 dimensionales Modell, Sandra Werner

Abb. 69: Räumliche Darstellung der Verkehrsachse und angrenzende Wohnbebauung
3 dimensionales Modell, Sandra Werner

Literaturliste

Auböck Maria/ Ruland Gisa: Grün in Wien. ein Führer zu den Gärten, Parks und Landschaften der Stadt. Mit ausführlicher Beschreibung 42 ausgewählter Anlagen, Wien 1994

Becker, Annette: Stadtgrün. Europäische Landschaftsarchitektur für das 21. Jahrhundert, Birkhäuser 2010

Kriechbaum Gerald/ Kriechbaum Genoveva (Hg.): Karl-Marx-Hof. Versailles der Arbeiter, Wien und seine Höfe, Wien 2007

Künstlerhaus Wien (Hg.): (re)designing nature, aktuelle Positionen der Naturgestaltung in Kunst und Landschaftsarchitektur, Ostfildern 2011

Magistrat der Stadt Wien: STEP 05

MA 18, Stadtentwicklung Wien (Hg.): Grün- und Freiraumplanung für Wohn- und Stadtquartiere. Beispiele für Planungsprozesse in Österreich und Europa, Wien 2010

Magistratsabteilung 21A, Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West: Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, Wien 2008

Seiß Reinhard: Wer baut Wien. Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989, Wien 2013, 4. Auflage

Sitte Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. 4. Aufl. von 1909, Viehweg & Sohn 1983

Speer, Albert & Partner: Ein Manifest für nachhaltige Stadtplanung. Think Local, Act Global, München 2009

Steffen Alex (Hg.): World Changing. Das Handbuch der Ideen für eine bessere Zukunft, München 2008

STEP 2025/ Thesen . Visionen. Orientierungen

Wüstenrot Stiftung/ Karl Kraemer Verlag (Hg.): Neues Wohnen in der Stadt, Stuttgart 2012

Literaturliste internet

<http://einestages.spiegel.de/external/ShowTopicAlbumBackground/a3241/I4/I0/F.html>,
09.09.2013

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/leitbilder/nordbahnhof/index.html>
24.09.2013

www.architektur-online.com 26.07.2013

<http://hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Stadtentwicklungsplan/Masterplan/index.jsp>
16.09.2013

<http://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel-erstbezug.html> 18.09.2013

<http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand> 26.09.2013

<http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose> 26.09.2013

<http://de.wikipedia.org/wiki/Brigittenau> 28.01.2013

http://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Nordwestbahnhof 19.09.2013

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/leitbild-ueberblick.html>
26.09.2013

<http://www.dasrotewien.at/siedlerbewegung.html> 30.09.2013

<http://www.franzdenk.at/familienasyle/htm/allg/start.htm> 30.09.2013

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/ideenwettbewerb/siegerprojekte/platz1.html>
01.10.2013