

## Ideen- und Zielfindungsprozess Althangrund

IN ZUKUNFT  
**WIEN**  
:flächenwidmung

StoDt+Wien



## Ideen- und Zielfindungsprozess **Althangrund**

**Generelle Empfehlungen und Zielvorstellungen  
(Ergebnisse der Arbeitsgruppensitzungen)**

**September bis November 2010**

**INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1.</b>	<b>Ablauf und Einbindung des Beteiligungsverfahrens</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Generelle Empfehlungen und Zielvorstellungen / Leitziele</b> .....	<b>4</b>
2.1	Städtebau - Erscheinungsbild.....	4
2.2	Nutzung und Infrastruktur .....	5
2.3	Frei- und Grünraum – Durchgängigkeit – Donaukanal.....	5
2.4	Verkehr .....	5
2.5	Planungs- und Bauphase .....	6
2.6	Standort Franz-Josefs-Bahnhof.....	6
2.7	Resumee.....	6

## 1. ABLAUF UND EINBINDUNG DES BETEILIGUNGSVERFAHRENS

Die Arbeitsgruppe, die sich nach der Auftaktveranstaltung konstituiert hat, setzt sich zur einen Hälfte aus Bürgerinnen und Bürgern, zur anderen Hälfte aus Vertreterinnen und Vertreter der Bezirkspolitik, Verwaltung, Eigentümer und Nutzern sowie aus Institutionen zusammen.

**Abbildung 1: Zusammensetzung der Arbeitsgruppe**



Quelle: Girardi-Tadler

In den Monaten Oktober und November fanden vier Arbeitsgruppensitzungen statt, die zum Ziel hatten, Empfehlungen für die weiterführende Planung zu formulieren.

Als Input dienten die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung sowie die Diskussionen mit PlanungsexpertInnen, die in die Arbeitsgruppe eingeladen wurden. Das Ergebnis liegt in Form von ausformulierten Zielen und Empfehlungen für die weitere Planung vor.

## 2. AUSGANGSLAGE

Ausgehend von einer monolithischen Bebauungsstruktur mit hohem Sanierungsbedarf und auslaufenden Pachtverträgen, fehlender Einbindung in die Umgebung sowie starker Barrierewirkung soll das Areal um den Franz-Josefs-Bahnhof grundlegend neu entwickelt werden.

Derzeit wird das Gelände von der Wirtschaftsuniversität Wien, der Universität Wien (Institute für Zoologie und Biologie sowie Pharmazie und Geologie), dem Verkehrsamt, der ÖBB, der Post, der Unicredit Bank Austria AG und von einem Parkhaus genutzt. Die bestehenden Eigentumsstrukturen sind vielschichtig, da die Eigentümer der Grundstücke nicht immer mit den Eigentümern der auf den

Grundstücken befindlichen Gebäude übereinstimmen. Eine Übersicht über die bestehenden Nutzungen und Eigentumsverhältnisse befinden sich im Anhang.

Die Frage der Um- bzw. Nachnutzung des Areals stellt einen komplexen Planungsprozess dar, zu dem eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren eingebunden werden. Seitens der MA 21A ist ein mehrstufiges Planungsverfahren vorgesehen, das ein städtebauliches Konzept als Basis für einen Wettbewerb vorsieht, dessen Ausschreibung im Zuge des Jahres 2011 erfolgen soll und dessen Ergebnisse im Jahr 2012 zu erwarten sind. Die generellen Ideen- und Zielsetzungen, die im Rahmen des Beteiligungsprozesses ausgearbeitet wurden, sollen in die weiteren Planungen mit einfließen.

Zielsetzung dieser, in vier Arbeitsgruppensitzungen ausgearbeiteten Empfehlungen ist, die Nachnutzung des Planungsgebietes aus Sicht der am Beteiligungsprozess eingebundenen Personen zu skizzieren.

Angelpunkt der Überlegungen ist die Frage, ob und in welchem Ausmaß die Überplattung und die darunterliegenden Gleisanlagen und Einrichtungen zur Disposition stehen. Der Grad der Umsetzbarkeit der Empfehlungen und Zielsetzungen der Arbeitsgruppe steigt mit dem Ausmaß des Abbruchs der bestehenden Überplattung und der Reduzierung der Eisenbahninfrastruktur.

### **3. GENERELLE EMPFEHLUNGEN UND ZIELVORSTELLUNGEN / LEITZIELE**

Nachfolgend die von der Arbeitsgruppe ausformulierten generellen Empfehlungen und Zielvorstellungen zu den relevanten Themenbereichen Städtebau und Erscheinungsbild, Nutzung und Infrastruktur, Frei- und Grünraum – Durchgängigkeit – Donaukanal, Verkehr, Planungs- und Bauphase sowie Standort Franz-Josefs-Bahnhof.

#### **3.1 Städtebau - Erscheinungsbild**

Der neue Stadtteil soll überschaubare Strukturen in hoher architektonischer Qualität aufweisen, die in offener, transparenter Weise eine angenehme Atmosphäre zum Wohnen, Arbeiten, Studieren und Verweilen in einem sinnvollen Mit- und Nebeneinander schaffen. Das Gebiet soll in gleicher Weise attraktiv für AnrainerInnen sowie NutzerInnen, als auch für Investoren sein, was durch nutzungsflexible Gebäude in nachhaltiger, energieeffizienter Bauweise erreicht werden soll. Eine Nutzungsmischung ist erwünscht.

Attraktive öffentliche Räume hoher Nutzungsvielfalt in einem Spektrum zwischen ruhigen und belebten Bereichen sollten die heutigen Barrieren ersetzen.

„Landmarks“, einprägsame Baukörperpositionierungen und -ausformungen sowie eine ansprechende Freiraumgestaltung sollen die Identität des Stadtteils stärken, Sichtachsen sollen Aus- und Einblicke gewähren. Eine angemessene Bebauungsstruktur – wobei auch ein einzelnes Hochhaus nicht ausgeschlossen ist – soll zusätzlichen Spielraum für ein höheres Ausmaß an Grün- und Freiflächen bieten.

### **3.2 Nutzung und Infrastruktur**

Durch die Auflösung der bestehenden Barriere ergeben sich Möglichkeiten zur funktionalen Vernetzung des Areals mit der Umgebung und zur Entstehung eines urbanen Stadtteils mit hoher Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit, es soll auch konsumfreie Bereiche und Ruhezone geben. Die strukturellen Defizite des bestehenden Stadtteils und der engeren Umgebung sollten ausgeglichen werden. Besonderes Augenmerk soll auf eine funktionierende Erdgeschoßzone gelegt werden, die soziale Infrastruktureinrichtungen, kulturelle Institutionen und Nahversorgungsfunktionen ebenso, wie innovative Nutzungen aufnehmen und an den Schnittstellen als Kommunikationsraum dienen soll. Einkaufszentren, Wettbüros und Lokale mit Glückspielautomaten sollen nicht erlaubt sein.

Zur Gewährleistung der sozialen Durchmischung ist es notwendig, dass Wohnungen verschiedener Preisklassen (sowohl freifinanziert, als auch gefördert) angeboten werden.

Eine angemessene Anzahl an BewohnerInnen sowie eine Belegung des Stadtteils durch entsprechende Infrastruktur soll für ein hohes Sicherheitsgefühl sorgen. Innovative Wohnformen (z. B. Generationenwohnen, Themenwohnen, etc.) können dem Stadtteil Attraktivität verleihen.

Die Nutzungsmischung umfasst die Sicherung des Universitätsstandortes, die Ansiedelung von Arbeitsstätten, sonstigen Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie Kultur.

### **3.3 Frei- und Grünraum – Durchgängigkeit – Donaukanal**

Die Frei- und Grünflächen sollen nutzungs offen gestaltet sein, wobei sowohl auf die kurzfristige Erholung zwischendurch, als auch auf die Möglichkeit sich zu bewegen und Sport auszuüben geachtet werden soll. Auf Übersichtlichkeit und Sichtbeziehungen soll Bedacht genommen werden. Zusätzlich sollen Grünverbindungen den neuen Stadtteil prägen und mit den benachbarten Gebieten eine Vernetzung herstellen. Nach Auflösung der bestehenden Barriere sollen attraktive neue Verbindungen zum und über den Donaukanal in den 20. Bezirk hergestellt werden.

Der Baumbestand soll erhalten bleiben und erweitert werden.

### **3.4 Verkehr**

Grundsätzlich soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering sein, in den angrenzenden Bereichen soll sich der Anteil gegenüber der heutigen Situation reduzieren.

Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz soll hinsichtlich Zugang und Linienführung nach Wegfall der baulichen Barrieren optimiert werden.

Der nicht motorisierte Verkehr soll über kurze, direkte und barrierefreie Verbindungen geführt werden und sicher zu Fuß und mit dem Rad bewältigt werden können. Auf eine zusammenhängende

Netzgestaltung ist zu achten, wobei auf eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr Bedacht zu nehmen ist.

Für den ruhenden Verkehr sollen in ausreichendem Ausmaß Stellplätze zur Verfügung stehen, die überwiegend in Form von leistbaren Tiefgaragen bei gleichzeitigem Verzicht auf die Neuerrichtung von zusätzlichen Oberflächenstellplätzen umgesetzt werden sollen. Der Bedarf an Parkplätzen jener KundInnen eines Supermarktes, der an Wochenenden und Feiertagen frequentiert werden kann, soll ausreichend mit Stellplätzen – ev. in bestehenden Tiefgaragen – gedeckt werden.

Durch eine kurze Anbindung an das übergeordnete Straßennetz soll möglichst wenig motorisierter Individualverkehr durch den Stadtteil induziert werden, wobei eine zusätzliche Verkehrsbelastung der benachbarten Gebiete vermieden und die Emissionsbelastung damit gering gehalten werden soll. Durch die Schaffung autofreier Zonen soll die Lebensqualität erhöht und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit erreicht werden.

### **3.5 Planungs- und Bauphase**

Ausreichende Information der AnrainerInnen und weitere BürgerInnenbeteiligung ist zu gewährleisten. Die aufgrund der komplexen Bauaufgabe zu erwartende längere Bauphase soll für die ansässige Wohn- und Arbeitsbevölkerung in möglichst schonender Weise abgewickelt werden.

### **3.6 Standort Franz-Josefs-Bahnhof**

Die idealtypische Umsetzung der genannten Bedürfnisse und Zielsetzungen (z. B. barrierefreie Durchwegung, Wohnbebauung, Durchgrünung) ist in optimaler Weise unter der Voraussetzung eines Abbruches großer Teile der Überplattung bzw. einer Absiedelung des Bahnhofes möglich. Bei Verbleib des Bahnhofes sollen dennoch möglichst viele Empfehlungen umgesetzt werden.

### **3.7 Resumee**

Zentraler Denkansatz ist die Entstehung eines neuen Stadtteils als integrativer Bestandteil des 9. Bezirks mit „intelligenter“ Erschließung zur Deckung lokaler Mobilitätsansprüche in gemüthlicher, urbaner Atmosphäre. Im Vordergrund steht die Vielfältigkeit in der Nutzung, die neben den Bildungseinrichtungen künftig auch Wohnen, städtisch gemischte Nutzungen sowie Frei- und Grünflächen in hoher Qualität einschließt. Eine Abdeckung von Defiziten aus der Umgebung könnte so ermöglicht werden. Wesentlich wäre die Vernetzung des Areals mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Donaukanal und 20. Bezirk und eine Verbesserung der Durchwegung.