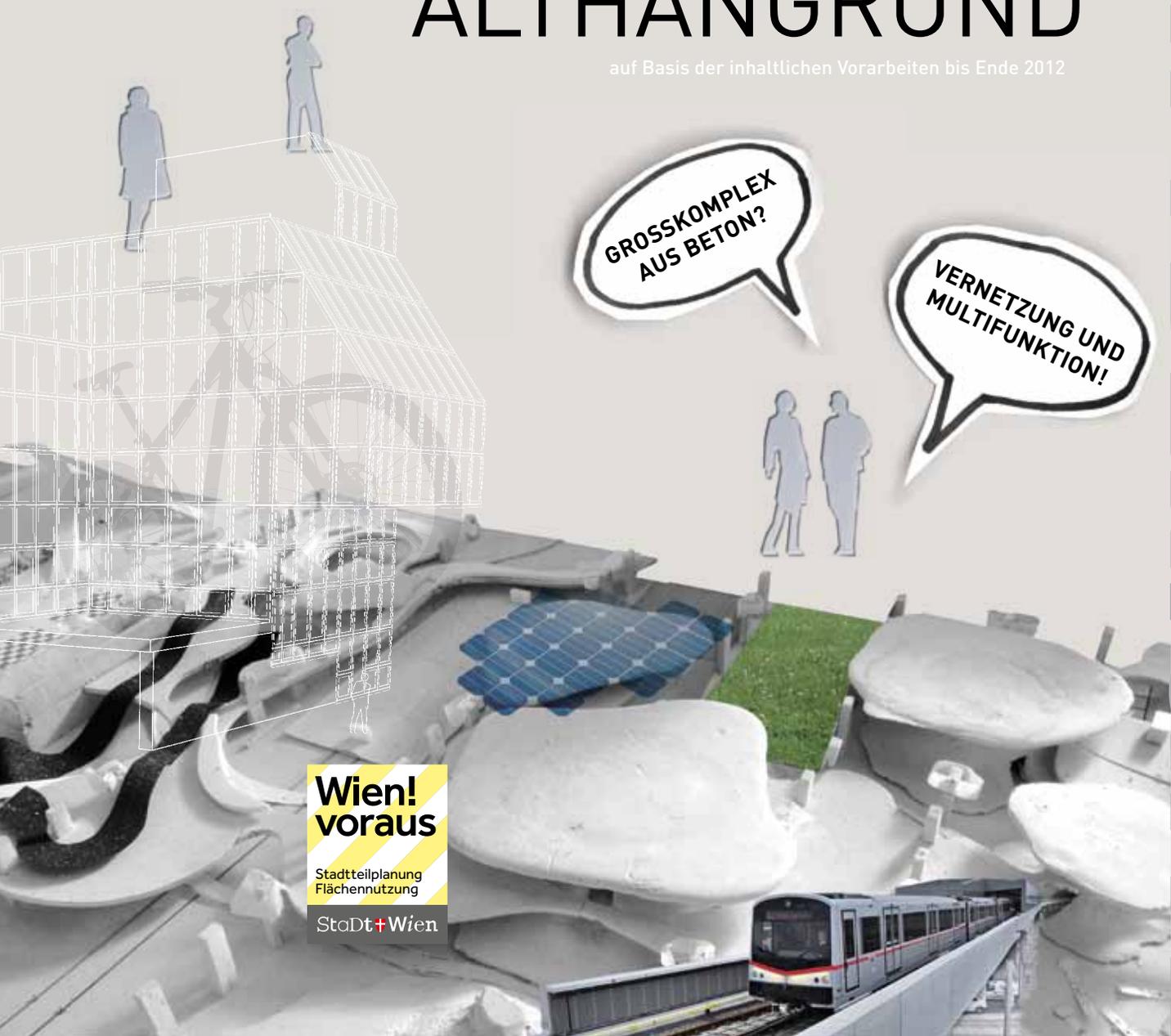


Planungsprozess und Grobes Leitbild

# ENTWICKLUNG ALTHANGRUND

auf Basis der inhaltlichen Vorarbeiten bis Ende 2012



**Wien!  
voraus**

Stadtteilplanung  
Flächennutzung

StadT+Wien

WERKSTATT  
STÄDTBEREICH



Planungsprozess und Grobes Leitbild

# ENTWICKLUNG ALTHANGRUND

auf Basis der inhaltlichen Vorarbeiten bis Ende 2012



<b>VORWORTE</b>		
	Maria Vassilakou Vizebürgermeisterin, Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung	5
	Martina Malyar Bezirksvorsteherin 9. Bezirk	6
	Herbert Logar Geschäftsführer ÖBB-Immobilienmanagement GmbH	7
	Alois Aigner Head of ARE Development	8
	Harald Perterka Leiter Raum- und Ressourcenmanagement der Universität Wien	9
<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	10
	Warum ein Grobes Leitbild?	11
<b>2</b>	<b>DAS PROJEKTGEBIET UND SEINE EINFÜGUNG IN DIE STADTSTRUKTUR</b>	13
2.1	Lage in der Stadt	14
2.2	Historisches	16
2.2.1	Franz-Josefs-Bahnhof	16
2.2.2	Der Althangrund	18
2.3	Daten und Fakten zum Projektgebiet	20
2.3.1	Nutzungen und Planungsüberlegungen für die einzelnen Bauteile	20
2.3.2	Projektgebietsgröße und Eigentumsstrukturen	23
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGEN FÜR DIE ERSTELLUNG DES GROBEN LEITBILDS</b>	25
3.1	Bestandsanalysen	26
3.1.1	Strukturanalyse sowie Verkehrserhebung und -analyse	26
3.1.2	3D-Modell, Schnitte, Dichtestudie und statische Expertise	30
3.2	Partizipation	31
3.2.1	BürgerInnenbefragung und Begehung des Gebiets	32
3.2.2	Einbindung der BürgerInnen in den Planungsprozess	34
3.3	Kernteam Sitzungen	36
3.4	Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur	37
3.5	Studienarbeiten	40
3.6	ExpertInnenworkshops	42
3.7	Verkehrsuntersuchung Althangrund	44

<b>4</b>	<b>GROBES LEITBILD</b>	47
<b>4.1</b>	<b>Leitziele</b>	48
<b>4.2</b>	<b>Bebauung und Gebäudenutzungen</b>	49
4.2.1	Nutzungen	49
4.2.2	Bruttogeschoßflächen	52
4.2.3	Höhen, Dichten und Bebauungsstruktur	54
4.2.4	Umgang mit der „Platte“	56
4.2.5	Identität und Einprägsamkeit des Stadtteils	57
4.2.6	Ökologisches Bauen und Nutzung von erneuerbaren Energien	58
<b>4.3</b>	<b>Verkehrerschließung</b>	59
4.3.1	Öffentlicher Verkehr	60
4.3.2	Motorisierter Individualverkehr	63
4.3.3	Nicht motorisierter Individualverkehr	66
4.3.4	Zusätzliche Querung des Donaukanals	70
4.3.5	Verkehrsberuhigungs- und Attraktivierungsmaßnahmen des öffentlichen Raums im angrenzenden Umfeld	70
<b>4.4</b>	<b>Freiraumgestaltung</b>	72
4.4.1	Allgemeine Anforderungen	72
4.4.2	Zentraler Platz und lineare Grünverbindungen	74
4.4.3	Gestaltung von Höhensprüngen	75
<b>4.5</b>	<b>Gender-Mainstreaming</b>	76
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK</b>	78
<b>5.1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	78
<b>5.2</b>	<b>Ausblick</b>	82
	<b>Anhang</b>	
	Grobes Leitbild „Entwicklung Althangrund“ – Plandarstellung	83
	Abbildungsverzeichnis	85
	Quellenverzeichnis	86
	Personenverzeichnis	88
	Impressum	90



## VORWORTE

Die städtebauliche Entwicklung im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs ist zentral für die Lebensqualität im 9. Bezirk. Aufgrund der schwierigen Eigentumsstrukturen und des Eisenbahnbetriebs sind Entwicklungen allerdings nicht einfach anzustoßen. Mittelfristig müssen an diesem innerstädtischen Standort aufgrund des bereits erfolgten Auszugs der WU, des schlechten Zustands vieler Bauteile und der absehbaren weiteren Nutzungsänderungen entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Die Weichen des Quartiers sollen rechtzeitig in Richtung eines attraktiven Stadtteils gestellt werden, um eine Verwahrlosung des Areals zu vermeiden. Eine hohe Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Bildung und Nahversorgung, eine qualitätsvolle Grünraumversorgung und eine gute Vernetzung mit dem Donaukanal und den angrenzenden Bereichen des 9. Bezirks sind dabei besonders wichtig.

Eine ganz wesentliche Basis für alle Planungen sind jene Ziele, die im Rahmen der BürgerInnenbeteiligung definiert wurden. Die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung wurden bereits kurz nach dem Start des Planungsprozesses erhoben und gemeinsam mit BezirkspolitikerInnen, Pla-

nerInnen, EigentümervertreterInnen und diversen Institutionen diskutiert und gemeinsam ausformuliert. Begleitet wurde der erfolgreiche Beteiligungsprozess mit Rundgängen am Gelände, Befragungen und einer Ausstellung von Studienarbeiten mehrerer Universitäten zu diesem Stadtteil. Darauf aufbauend wurden in kooperativen Workshops erste generelle, städtebauliche Rahmenbedingungen für das Areal festgehalten, die nun in Form eines Groben Leitbilds vorliegen. Neben diesen ersten Zielsetzungen, die noch eine höhere Flexibilität aufweisen, ist in der vorliegenden Broschüre der bisherige Planungsprozess einschließlich des Partizipationsverfahrens dokumentiert. Diese Broschüre ist ein ganz wichtiger erster Schritt, um mittelfristig eine zukunftsweisende und qualitätsvolle städtebauliche Entwicklung sicherzustellen, auch wenn noch keine Entscheidung der zuständigen Grund- und GebäudeeigentümerInnen in Richtung rasche Umsetzung gefallen ist. Die Stadt Wien hat nun ihren Beitrag zur positiven Entwicklung des Stadtteils geleistet – jetzt sind die EigentümerInnen am Zug, die Entwicklungen voranzutreiben.

### **MARIA VASSILAKOU**

Vizebürgermeisterin  
Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr,  
Klimaschutz, Energieplanung und  
BürgerInnenbeteiligung





Ein Stadtviertel befindet sich im Umbruch, und die Dimensionen sind gewaltig:

Das Gelände des Franz-Josefs-Bahnhofs umfasst 240.100 m<sup>2</sup>. Das sind 8 % der Gesamtfläche des Bezirks Alsergrund! Die nahe bis nähere Umgebung zählt etwa 17.000 Haushalte am Alsergrund.

Die Stadt Wien oder der Bezirk haben hier keine Eigentumsrechte. Aber beide Seiten, die Stadt und der Bezirk, können und müssen städteplanerische Vorgaben und Akzente setzen.

Basierend auf dieser Ausgangssituation haben die Stadt Wien und der Bezirk schon 2010 eine groß angelegte BürgerInnenbefragung gestartet, als es galt, vor Beginn des eigentlichen Planungsprozesses für dieses Areal auf einer generellen Ebene Ideen, Vorstellungen und Ziele für diesen Stadtteil zu erarbeiten.

### **3 Vorgaben habe ich seinerzeit vom Start weg genannt:**

- Das riesige Areal ist sozusagen ein Riegel, der das dicht besiedelte Wohngebiet Lichtental vom Naherholungsgebiet baulich trennt. Diese Barriere muss zukünftig durchbrochen werden.
- Die Widmung eines Gebiets dieser Größe ausschließlich für Bildung und Arbeit ist – zumal im innerstädtischen Bereich – unzeitgemäß. Ein ausgewogener Nutzungsmix aus Arbeit, Wohnen, Bildung, Einkaufen und Freizeit erscheint wünschenswert.
- Kein Start der Planungsprozesse ohne Befragung der Betroffenen, der Alsergrunderinnen und Alsergrunder!

Bereits im Entstehungsverlauf erkennbar und erst recht im nunmehr gedruckten vorliegenden Stadium des Werkstattberichts zur Entwicklung Althangrund bestätigt, sehe ich alle diese Vorgaben berücksichtigt, und ich danke allen Projektbeteiligten, die daran ihren Anteil gehabt haben.

### **MARTINA MALYAR**

Bezirksvorsteherin 9. Bezirk

Die ÖBB als einer der größten Liegenschaftseigentümer Österreichs ist insbesondere in Wien ein wichtiger Akteur für städtebauliche Entwicklungen. Seit geraumer Zeit entwickeln wir unsere vom Bahnbetrieb frei werdenden großen innerstädtischen Areale und ermöglichen neue Nutzungen für Wohnungen, Büros, Handels- und Dienstleistungszentren, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Grünraum. Dabei agieren wir in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und begrüßen die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung bereits in der Konzeptions- und Planungsphase. So können gute Projekte in starker Partnerschaft entstehen. Der Wiener Franz-Josefs-Bahnhof ist ein Musterbeispiel für die frühe Entwicklung von ehemaligen Güterbahnhöfen hin zu multifunktionalen Arealen. Allerdings liegt dieser Prozess mittlerweile über 40 Jahre zurück und bedarf aus heutiger Sicht einer Neuausrichtung. In Folge der Nachkriegszeit, dem Verlust der Bedeutung der Franz-Josefs-Bahn durch die geopolitischen Gegebenheiten und natürlich der einsetzenden Motorisierung war der Güterbahnhofs-bereich schon in den 1960er-Jahren, aber insbesondere in den 1970er-Jahren einer massiven Konversion ausgesetzt, dessen Ergebnis wir mit der Müllverbrennungsanlage Spittelau, dem Universitätszentrum 1 und 2 sowie dem Bürokomplex am Julius-Tandler-Platz heute vor uns haben. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, wie dem Umzug der Wirtschaftsuniversität Wien, ist das Areal verstärkt in den Fokus der Stadtplanung gerückt. Die seitens der Stadt Wien initiierten Entwicklungsschritte mit der Einbindung sämtlicher Akteure und insbesondere den Bürgerinnen und Bürgern des 9. Wiener Gemeindebezirks sind selbstverständlich von der ÖBB konstruktiv begleitet worden.

Aufgrund der komplexen rechtlichen und baulichen Gegebenheiten, wobei die ÖBB als Grundeigentümer von Teilbereichen des Wiener Franz-Josefs-Bahnhofs in Erscheinung tritt, ist eine solide und gründliche Planungsphase für ein späteres Gesamtkonzept des Areals unabdingbar. Das nun vorliegende Grobe Leitbild in Form eines Werkstattberichts stellt eine erste Basis dar, auf der die zukünftige Planungen aufbauen können. Allerdings hat beim Wiener Franz-Josefs-Bahnhof die ÖBB nur eine untergeordnete Rolle inne, zumal sie nur der Grundeigentümer für Teilflächen des Gesamtareals ist. Taktschläger für künftige Veränderungen in diesem Bereich sind primär andere Partner. Für uns gibt es weiterhin die betriebliche Vorgabe, dass der Personenbahnhof mit seinen Gleisen und Abstellflächen erhalten bleiben muss, zumal das entsprechende Erfordernis aus Sicht der Bahnkunden besteht. Allerdings wäre der westlich anschließende Güterverkehrsteil disponibel. Hier hängt der Verbleib der Gleise von der künftigen Neuausrichtung der Überbauung ab. Auf die Nutzung der Überbauung können und dürfen wir keinen primären Einfluss nehmen, zumal sie sich nicht im Eigentum der ÖBB befindet. Die ÖBB ist konstruktiver Partner im städtebaulichen Entwicklungsprozess und bringt sich dort ein, wo sich geeignete Möglichkeiten ergeben.



DIPL.-ING. **HERBERT LOGAR**  
Geschäftsführer  
ÖBB-Immobilienmanagement GmbH



Die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) steht für nachhaltige Partnerschaften bei der Versorgung von Bundeseinrichtungen mit zeitgemäßem Raum. Mit ihren Tochtergesellschaften in der ARE Austrian Real Estate bewerkstelligt das Unternehmen in Kooperation mit regionalen Akteuren wesentliche Entwicklungsschritte bei der Transformation von Standorträumen in neue oder überarbeitete Nutzungsszenarien. Sie umfassen Bürolösungen, aber auch hochwertige Wohnformen für einen privatwirtschaftlichen Nutzerkreis. Im Konzern eint uns das stetige Bemühen, standorträumliche Entwicklungen in enger Abstimmung mit den jeweils verantwortlichen kommunalen Einrichtungen durchzuführen, um unserer Verantwortung als großer Liegenschaftseigentümer für die zukunftsweisende Entwicklung urbaner Standorträume bestmöglich gerecht zu werden.

Durch den Neubau der Wirtschaftsuniversität, aber auch durch großflächige Nutzungsänderungen benachbarter Akteure sowie modifizierte Ansprüche an die Bahninfrastruktur kommt ein über einige Jahrzehnte fest definiertes Nutzungsgefüge beträchtlicher Ausdehnung zwangsläufig in eine Phase der Veränderung. Diese bedingt ein umfassendes Überdenken der stadträumlichen Ansprüche. Dieser Transformationsprozess wird aufgrund der Komplexität der Ansprüche und der Dimension des betroffenen Gebiets ein umfangreicher sein müssen. Umso erfreulicher und begrüßenswerter ist es, dass hier in einer Kooperation der großen Liegenschaftsbesitzer mit der Stadtplanung Wien sehr zeitig ein erster grober Rahmen abgesteckt werden konnte. Er ermöglicht es, zukünftige Nutzungsoptionen zielgerichteter zu erörtern.

**DIPL.-ING. ALOIS AIGNER**  
Head of ARE Development

Die Universität Wien definiert sich in ihrem strategischen Standortkonzept als Innenstadtuniversität mit Schwerpunkt im 1. und 9. Wiener Gemeindebezirk. Im vom Werkstattbericht umfassten Planungsgebiet im Althangrund hat die Universität Wien mit Pharmazie- und Geozentrum, dem sogenannten UZA 2, ihren flächenmäßig größten Standort und ist auch mit ihrem Biologiezentrum zurzeit noch dort angesiedelt. Nach Umzug der Wirtschaftsuniversität in den Prater ist sie der einzige universitäre Nutzer und beabsichtigt, weiterhin am Standort zu bleiben. Eine Absiedelung des Biologiezentrums wird zwar aufgrund des Gebäudezustands angestrebt, hingegen ist eine langfristige Weiternutzung des UZA 2 vorgesehen und eine Ansiedelung weiterer Einheiten nach Maßgabe der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geplant.

Gerne hat das Raum- und Ressourcenmanagement der Universität Wien daher die Einladung der Magistratsabteilung 21 zur Teilnahme in der Projektgruppe „Entwicklung Althangrund“ angenommen, um die Vorstellungen der Universität für die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Areals in die Planung mit einbringen zu können.

Am vorliegenden Groben Leitbild, das unter Einbindung aller Interessengruppen entstanden ist, begrüßt die Universität Wien vor allem die darin enthaltene Öffnung des Areals zur Stadt und zum Naherholungsgebiet Donaukanal hin, da damit die derzeitige (bauliche) Barriere zu den universitären Einrichtungen aufgehoben wird.

Die Universität Wien dankt für die Möglichkeit der Partizipation am Planungsprozess und ist gerne bereit, weiterhin mit der Stadt Wien und den anderen EigentümerInnen und NutzerInnen zu kooperieren, damit weitere Schritte zur Erreichung einer konkreten Planung gesetzt werden können.

**HARALD PETERKA, MSc MBA**

Leiter Raum- und Ressourcenmanagement  
der Universität Wien



## EINLEITUNG

Der vorliegende Werkstattbericht soll den bisherigen Planungsprozess (von Mitte 2009 bis Ende 2012) für den Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs „Althangrund“ und den damit einhergehenden BürgerInnenbeteiligungsprozess dokumentieren und stellt die Ergebnisse in Form des „Groben Leitbilds“ dar.

Im Gegensatz zu anderen Stadterweiterungsgebieten handelt es sich beim Althangrund um ein bereits bestens erschlossenes Gebiet. Die Größe des Gebiets beträgt ca. 24 ha, und es ist sowohl die technische als auch die soziale Infrastruktur schon vorhanden, ebenso ist die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ausreichend gegeben, und mit dem Erholungsgebiet Donaukanal ist auch die Naherholung gesichert.

Eine Herausforderung stellt jedoch die bestehende Bebauung und die konstruktive Verflechtung der Baukörper durch die durchgehende Stahlbetontragkonstruktion dar, die eine Trennung in mehrere selbstständige Bauplätze derzeit unmöglich macht. Auch die vielen verschiedenen Eigentums- und Nutzungsverhältnisse und die unterschiedlichen Vertragsverhältnisse erschweren die Planungen.

Dazu kommt noch der unter der Tragkonstruktion befindliche Bahnbetrieb, der durch die bundesrechtliche Regelung eine Sonderstellung aufweist.

Der Gebäudebestand auf der „Platte“ entspricht weder den heutigen technischen Anforderungen noch den zeitgemäßen Sicherheitsansprüchen. Es stehen daher kostenaufwendige Sanierungen einer Vielzahl von Gebäuden an, ebenso sind bereits verschiedene Nutzungsänderungen aufgrund von Gebäudeleerständen absehbar. Es ist Aufgabe und Interesse der Stadt Wien, für eine geordnete Entwicklung dieses großen innerstädtischen Bereichs zu sorgen. Der Gemeinderat hat daher über diesen Bereich eine Bausperre verhängt, um zu verhindern, dass die künftigen Planungsziele der Stadt durch etwaige Bauvorhaben unterlaufen werden. Eine vorausschauende Planung und ein Gesamtkonzept ist hier erforderlich, aber es bedarf auch einer entsprechenden Umsetzung durch die betroffenen Grundeigentümer. Daher beschloss die Politik, dieses Grobe Leitbild gemeinsam mit den Projektpartnern unter Leitung der Stadtplanung auszuarbeiten.

Man entschloss sich sehr rasch, in diesen Prozess die BürgerInnen des umliegenden Bereiches von Anbeginn in die Planungen einzubeziehen. Im ersten Schritt durch eine Befragung von 17.200 Haushalten, Interviews von PassantInnen und Schlüsselpersonen von wichtigen Institutionen und im zweiten Schritt durch einen gemeinsamen Zielfindungsprozess mit interessierten BürgerInnen.

Nach einem mehrjährigen Prozess liegt nun das Grobe Leitbild vor. Es bedarf nun gerade aufgrund der Komplexität des Themas einer Kooperation der EigentümerInnen und NutzerInnen. Diese müssten nun die weiteren notwendigen Schritte setzen, um anschließend gemeinsam in eine konkretere Planungsphase treten zu können und letztendlich, nach den unterschiedlichen Prioritäten, Realisierungsphasen für Teilbereiche zu definieren. Dann könnten gemeinsam mit der Stadtplanung entsprechende qualitätssichernde Verfahren eingeleitet werden, um in der Folge Bebauungsvorschläge ausarbeiten zu können, die dann in einer Verordnung rechtlich verbindlich festgesetzt werden könnten. Damit wäre eine rechtliche Basis als Grundlage für den Realisierungsprozess geschaffen.

## Warum ein Grobes Leitbild?

Das Projektgebiet Althangrund ist in seiner gesamten Dimension ein wichtiger innerstädtischer Raum für unterschiedliche NutzerInnengruppen innerhalb und außerhalb des 9. Bezirks. Als stadtstrukturierendes Orientierungselement ist er im Bewusstsein der Menschen durch den Franz-Josefs-Bahnhof, die Wirtschaftsuniversität Wien, das Verkehrsamt, die Station Spittelau und die angrenzende thermische Abfallbehandlungsanlage Spittelau fest verankert.

Am Althangrund treffen Zentrumslage, Naturraumnähe, Verkehrsknotenpunkt, Wirtschafts- und Studentenleben, aber auch Barriere und architektonische und nutzerische Gleichförmigkeit aufeinander.

Die Verlagerung des Standorts der Wirtschaftsuniversität Wien in den Prater und sich abzeichnende Nutzungsänderungen bei weiteren Bauteilen waren Auslöser im Jahr 2010, das städtebauliche Projekt „Entwicklung Althangrund“ zu beginnen. Ziel dieses Projekts war es, ein Leitbild für die künftige bauliche Entwicklung des Areals auszuarbeiten. Aufgrund der bestehenden mittelfristigen Möglichkeiten zur Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur wurde in einem ersten Schritt für einen Teilbereich des Planungsgebiets ein Grobes Leitbild erstellt.

Bei der Ausarbeitung des Groben Leitbilds wurde besonders darauf Wert gelegt, einen attraktiven, infrastrukturell entsprechend ausgestatteten, gut erschlossenen und mit einer spezifischen Prägung

versehenen Stadtteil in innerstädtischer Lage zu entwickeln. Das nahe Freizeit- und Naherholungspotenzial des Donaukanals sollte ausgeschöpft werden und durch qualitativ hochwertige Nutzungen ergänzt werden, sodass Impulse für die angrenzenden Bezirksteile entstehen.

Um sicherzustellen, dass das Grobe Leitbild zweckmäßige stadtplanerische Vorschläge enthält und die Bedürfnisse der Bevölkerung widerspiegelt, wurde von Anfang an großer Wert auf Kommunikation und Partizipation gelegt. Eingeflossen in das Grobe Leitbild sind die Anforderungen der EigentümerInnen- und NutzerInnen des Althangrunds, die Bedürfnisse und Wünsche der AnrainerInnen und die Vorstellungen der Stadt- und Bezirkspolitik sowie externer und magistratsinterner PlanungsexpertInnen.

Letztlich soll das Grobe Leitbild dazu beitragen, eine geordnete städtebauliche Neuordnung des Geländes herbeizuführen und eine gute Vernetzung des unmittelbaren Wohnumfelds mit dem Erholungsgebiet Donaukanal zu ermöglichen. Das Grobe Leitbild stellt somit eine zentrale Grundlage für weiterführende Planungen nach erfolgten strategischen Standortentscheidungen der GrundeigentümerInnen dar. Zu beachten ist hierbei jedoch, dass die Inhalte des Groben Leitbilds auf dem aktuellen Diskussionsstand und den derzeitigen bzw. bereits absehbaren Rahmenbedingungen basieren und sich im Zuge der vertiefenden Planungen daher noch Änderungen ergeben können.



## 2 DAS PROJEKTGEBIET UND SEINE EINFÜGUNG IN DIE STADTSTRUKTUR

2.1. LAGE IN DER STADT

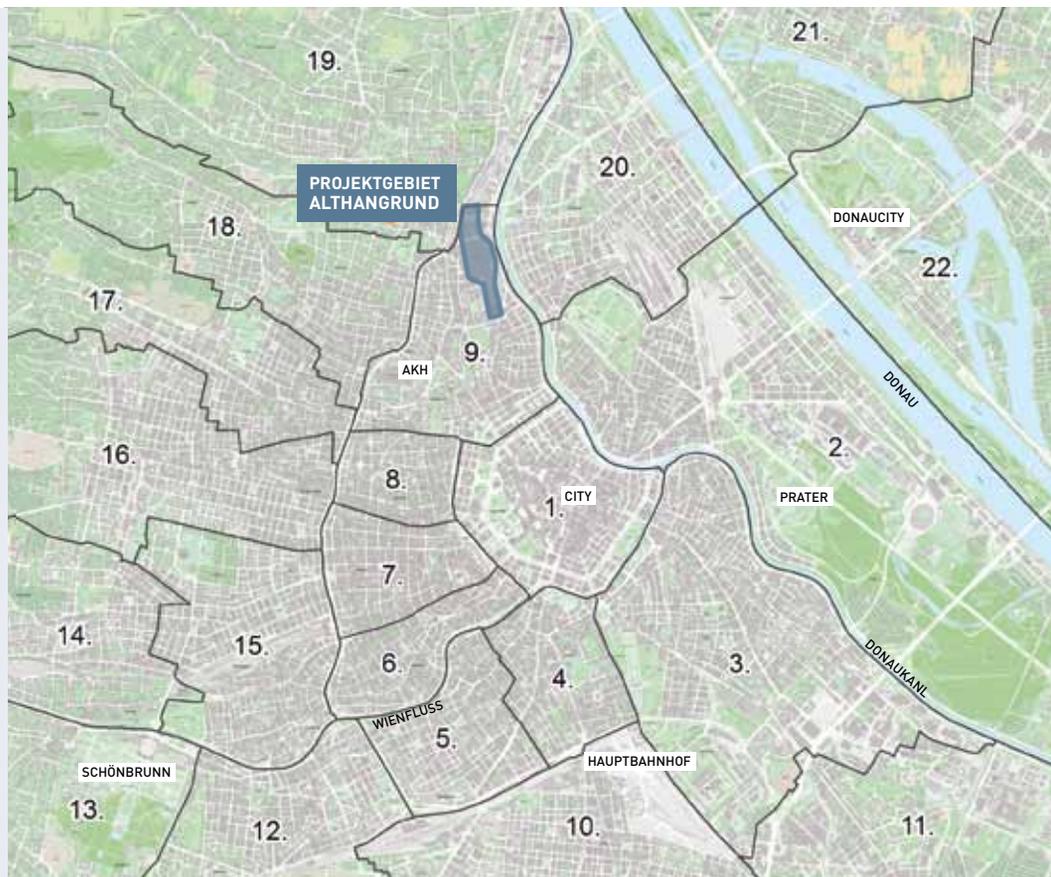
2.2. HISTORISCHES

2.3. DATEN UND FAKTEN ZUM PROJEKTGEBIET

## LAGE IN DER STADT

Das Projektgebiet befindet sich im äußersten Norden des 9. Wiener Gemeindebezirks (Alsergrund) und grenzt hier an den Gürtel und den 19. Bezirk und reicht im Osten in Teilbereichen bis zum Donaukanal, der Grenze zum 20. Bezirk (siehe Abbildung 1).

Das Gebiet umfasst ca. 24 ha: es reicht vom Verkehrsknotenpunkt Spittelau im Norden bis zum Julius-Tandler-Platz im Süden (entspricht einer Strecke von ca. 1 km), wo sich auch der Eingang zum Franz-Josefs-Bahnhof befindet. Im Westen wird es von der Augasse und der Althanstraße und im Osten vom Donaukanal (Nordbergstraße, Spittelauer Lände) begrenzt (entspricht an der breitesten Stelle einer Strecke von ca. 250 m).



**Abb. 1: Lage des Projektgebiets in der Stadt**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, Februar 2013; Kartengrundlage: MA 41 – Stadtvermessung

Das Projektgebiet beinhaltet den gesamten Bahnhofsbereich und dessen Überbauungen durch die ehemalige Wirtschaftsuniversität Wien (WU), Universität Wien, Post, Parkhaus sowie UniCredit Bank Austria AG. Der Anschluss an den hochrangigen öffentlichen Verkehr ist sehr gut durch den ÖV-Knoten Spittelau, die U6-Station Nussdorfer Straße, die U4-Station Friedensbrücke und den Franz-Josefs-Bahnhof gegeben (siehe Abbildung 2). Die Straßenbahnlinie D erschließt das Gebiet entlang der westlichen Projektgebietsgrenze, im Süden erfolgt die ÖV-Erschließung durch die Straßenbahnlinien 33 und 5. Weiters führen die Buslinien 35A und 37A zum ÖV-Knoten Spittelau.

Abb. 2: Das Projektgebiet und das nahe Umfeld

Quelle: Stadt Wien, MA 21, Februar 2013; Kartengrundlage: MA 41 – Stadtvermessung



Der Franz-Josefs-Bahnhof liegt im dicht bebauten Stadtgebiet. Im Westen grenzt das Lichtental, mit seiner gründerzeitlichen Blockstruktur und den schmalen Verkehrsflächen, an den Bahnhof. Die an das Plangebiet angrenzenden Gebäude weisen meist fünf bis sechs Geschoße, bei Neubauten bis zu sieben Geschoße auf, wobei die Wohnnutzung in diesem eher ruhigen Teilbereich des 9. Bezirks dominiert. Ausnahmen bilden im Lichtental das Universitätszentrum Althanstraße 3, das Kolpinghaus mit studentischem Wohnen sowie das ehemalige Finanzamt an der Nussdorfer Straße (siehe zur Lage der universitären Objekte Abbildung 9). Der Bahnhofskomplex selbst und seine Überbauung tritt als eher isolierte Großstruktur mit nur geringer Interaktion mit dem Umfeld in Erscheinung. Die vom Künstler Friedensreich Hundertwasser 1988–1992 umgestaltete thermische Abfallbehandlungsanlage Spittelau am Donaukanal grenzt nordöstlich an das Projektgebiet. Als größere Erholungsräume im näheren Umfeld des Projektgebiets sind im Westen der Währinger Park, im Süden der Liechtensteinpark und im Osten der Donaukanal zu nennen. Kleinere Parkanlagen in der Umgebung sind der Helene-Deutsch-Park, der Lichtentalerpark und der Josef-Ludwig-Wolf-Park, in dem sich eine Gleisschleife der Wiener Linien befindet.

## HISTORISCHES

### 2.2.1 Franz-Josefs-Bahnhof

Der **Franz-Josefs-Bahnhof** wurde als Kopfbahnhof konzipiert, und wie alle Bahnhöfe Wiens war der Bahnhof mit einem luxuriösen Hofsalon für den kaiserlichen Hof ausgestattet. Zunächst hieß er „Kaiser-Franz-Josefs-Bahnhof“, seit 1918 wird er in den Kursbüchern unter dem heutigen Namen geführt.

Als die Kaiser-Franz-Josefs-Bahn 1870 auf der Teilstrecke Eggenburg–Wien ihren Betrieb aufnahm, musste vorerst mit einem provisorischen Bahnhof nördlich des heutigen Standorts das Auslangen gefunden werden. Der endgültige Standort wurde schließlich 1872 auf dem Areal des ehemaligen Palais Althan-Pouthon gefunden.

Ähnlich wie Fürst Liechtenstein im benachbarten Lichtental, ließ Althan an der Als einen Garten sowie von Johann Bernhard Fischer von Erlach ein Lusthaus, das Palais

Althan, errichten. Das ursprüngliche Palais wurde um 1693 im Auftrag von Christoph Johann Graf Althan errichtet, der 1690 am Alsergrund großen Landbesitz erwarb. 1706 starb Althan und vererbte seinen Besitz seinem Sohn Gundacker von Althan, der das Gebiet 1713 an das Wiener Magistrat verkaufte. In den Wirtschaftsgebäuden des Palais Althan war später eine Baumwollfabrik untergebracht. Eine Besiedelung des Gebiets begann ab 1724, als in der Althanstraße 2 bis 12 eine Zeile einstöckiger Wohnhäuser errichtet und insbesondere von Handwerkern besiedelt wurde. Das Palais selbst erwies sich für die Stadt Wien zunächst als unrentabler Besitz. 1754 wurde es an den Handelsmann Johann Georg Schuller verkauft, sein Sohn Johann Baptist Pouthon, Eigentümer ab 1777, ließ das Palais umbauen und den Park im französischen Stil in einen englischen Landschaftspark umwandeln.



**Abb. 3:** Palais Althan-Pouthon im Jahre 1869

Quelle: Wikipedia bzw. Wien Museum, 2010



**Abb. 4:** Der alte Franz-Josefs-Bahnhof um 1880

Quelle: Wikipedia, 2010



**Abb. 5:** Foto vor Abbruch

Quelle: Göttersdorfer, Erwin

Der im historisierenden Ringstraßenstil gehaltene **alte Franz-Josefs-Bahnhof** wurde am Ende des Zweiten Weltkriegs durch mehrere Fliegerbombentreffer in Mitleidenschaft gezogen. Durch Kampfhandlungen unter Beteiligung der Roten Armee im April 1945 geriet ein Teil des Bahnhofs in Brand.

Der **neue Franz-Josefs-Bahnhof** wurde von der Architektengemeinschaft Schwanzer, Krampf, Glück, Hlaweniczka, Requat und Reinthaller geplant und wurde 1978 fertiggestellt. Über den Gleisanlagen wurden eine Betoneindeckung und darauf bis 1982 ein großer Teil der heutigen Gebäude errichtet.

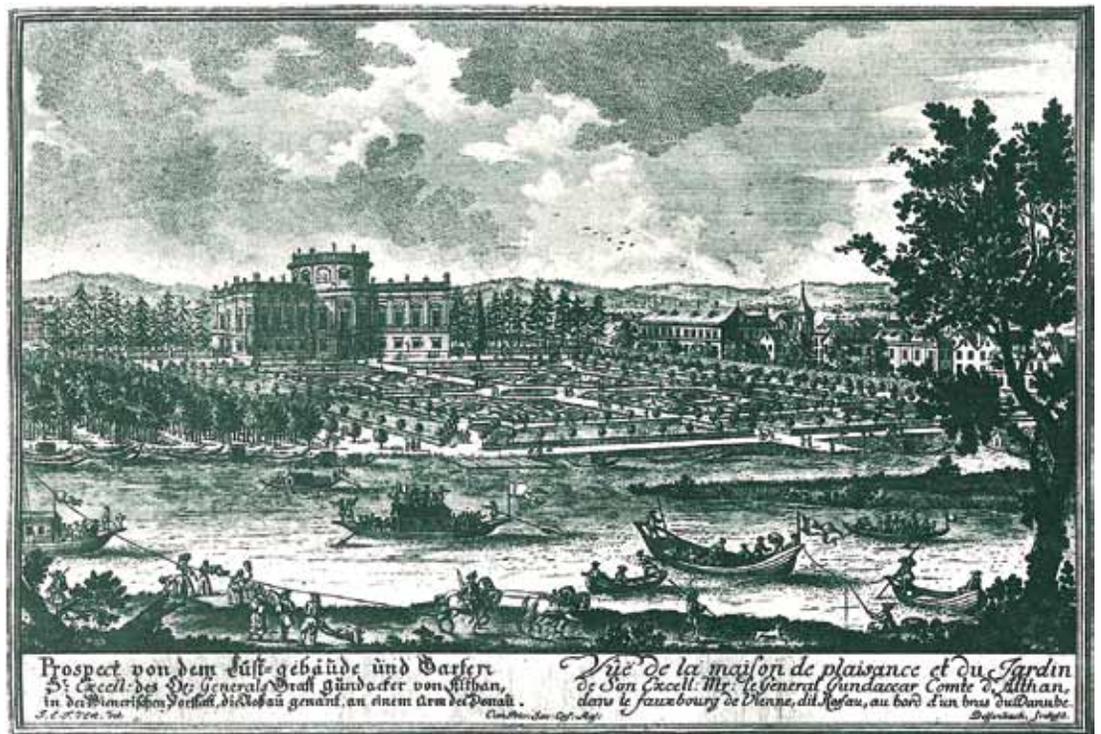


Abb. 6: Ansicht des Palais Althan-Pouthon im Jahre 1720 vom Donaukanal aus

Bild: Joseph Emanuel Fischer von Erlach; Quelle: Wikipedia und Bezirksmuseum, 2010

### 2.2.2 Der Althangrund

Der Bezirksteil **Althangrund** war bis 1850 eine eigenständige Gemeinde (Vorstadt). Der Althangrund liegt im Nordosten des Alsergrunds. Im Norden grenzt der Bezirksteil an die Döblinger Bezirksteile Heiligenstadt und Oberdöbling, im Westen an den Thurygrund und das Lichtental und im Süden an die Rossau. Im Osten bildet der Donaukanal die Grenze.

Das Gebiet des Althangrunds war lange Zeit unbesiedelt. Die zum Gebiet gehörende **Spittelau** wurde jedoch bereits 1350 dem Bürgerspital zugesprochen, von der das Augebiet am Donaukanal seinen Namen erhielt. 1679 wurden hier sieben Baracken errichtet, um die Pestkranken von der Bevölkerung zu isolieren.

Die Spittelau wurde im 19. Jahrhundert zum Ausgangspunkt der ersten Wiener Wasserleitung, die Ferdinand I. errichten ließ. Dafür wurde in diesem Bereich das Grundwasser der Donau mittels Saugkanälen entnommen und in Wassertürmen gespeichert. Wegen Qualitätsmängeln und mangelnder Kapazität wurde die Wasserleitung jedoch 30 Jahre später durch die 1. Wiener Hochquellenwasserleitung ersetzt. Anstelle des Maschinenhauses steht heute die thermische Abfallbehandlungsanlage Spittelau. 1850 wurde das gesamte Gebiet schließlich in den neugebildeten Bezirk Alsergrund integriert und zu Wien eingemeindet.



**Abb. 7:** Heutige Bezirksteile des 9. Wiener Gemeindebezirks  
Quelle: Wikipedia, 2010



Abb. 8: Vergrößerter Ausschnitt des Althangrunds des K. K. Polizey-Bezirks Rossau um 1830

Quelle: Carl Graf Vasquez-Pinas von Löwenthal, Wien, ca. 1830; heruntergeladen von Wikipedia, 2010

## DATEN UND FAKTEN ZUM PROJEKTGEBIET

### 2.3.1 Nutzungen und Planungsüberlegungen für die einzelnen Bauteile

Auslöser für den Start des engagierten Großprojekts war vor allem der Auszug der Wirtschaftsuniversität Wien mit der Übersiedelung in den Prater, die im Herbst 2013 erfolgte. Aber auch das Auslaufen von Miet- und Pachtverträgen und der Bauzustand einiger Gebäude, welcher den heutigen technischen Anforderungen nicht mehr entspricht, gaben den Anstoß, dass sich die Stadt Wien und die GrundeigentümerInnen, PächterInnen und NutzerInnen dieser äußerst spannenden, aber auch durch seine Komplexität schwierigen städtebaulichen Aufgabe stellten. Das große innerstädtische Potenzial für eine hochwertige gemischte Nutzung in Kombination mit attraktiven Grünzonen und -elementen stellen für die Planung einen großen Anreiz dar. Eine Auflösung oder zumindest Reduktion der heutigen städtebaulichen Barriere der Großstruktur, um Querungen Richtung Norden zum ÖV-Knoten Spittelau und in Ost-West-Richtung zum Erholungsgebiet Donaukanal zu ermöglichen, wird als wesentliches Projektziel angestrebt.

Abb. 9: Hauptsächliche Nutzung der Bauteile über dem Bahnhof

Quelle: Stadt Wien, MA 21, Juli 2013;  
Kartengrundlage: MA 41 – Stadtvermessung



#### Hauptsächliche Objektnutzung

- ÖBB
- Verkehrsamt
- Wirtschaftsuniversität
- Uni – Zoologie und Biologie
- Uni – Pharmazie und Geologie
- WU/Uni Wien
- Post
- Parkhaus
- UniCredit Bank Austria
- Wohngebäude (Genossenschaft)
- Kolpinghaus

#### Universitätszentrum Althanstraße

- UZA 1
- UZA 2
- UZA 3
- UZA 4
- Projektgebietsgrenze

Neben dem Gebäude der ehemaligen Wirtschaftsuniversität weisen auch das Biologiezentrum (Biologie und Zoologie), der Kopfbau am Julius-Tandler-Platz und auch andere Gebäude einen Bauzustand auf, der nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht, und es sind Nutzungsänderungen absehbar. Es stellte sich also die Frage, wie mit den betreffenden Bereichen städtebaulich umgegangen werden sollte, wobei stets die darunter liegenden Gleise und sonstigen Eisenbahneinrichtungen und deren weitere geplante Entwicklung mit zu beachten waren.

Der heute bestehende Franz-Josefs-Bahnhof wurde nach einem Entwurf der Architektengemeinschaft Schwanzer, Krampf, Glück, Hlaweniczka, Requat und Reinhaller erbaut und konnte 1978 seiner Bestimmung übergeben werden. Im Mittelpunkt stand dabei nicht nur der Bahnbetrieb selbst, sondern zusätzlich auch die gewinnbringende Verwertung von innenstadtnahen Liegenschaften als Büroflächen.

Auf der über den Gleisanlagen errichteten Überplattung entstanden eine Reihe von großen Gebäudekomplexen, die letzten dieser Gebäude wurden Mitte der 1990er-Jahre fertiggestellt.

Hier befindet sich heute das **Universitätszentrum Althanstraße (UZA)**, welches einen beträchtlichen Flächenanteil aufweist und sich in verschiedene Bauteile gliedert:

- das UZA 1, dessen nördlicher Bereich bis Herbst 2013 von der Wirtschaftsuniversität Wien genutzt wurde, der südliche Bereich wird von der Biologie und Zoologie der Universität Wien verwendet;
- das UZA 2, das von der Pharmazie und Geologie genutzt wird;
- das UZA 4, das derzeit leerstehend ist und bis Herbst 2013 von der Wirtschaftsuniversität Wien und der Universität Wien (Fakultät für Mathematik) genutzt wurde.

Der unterirdisch situierte Franz-Josefs-Bahnhof besteht aus dem Frachtenbahnhof (im Westen) und dem Personenverkehrsbahnhof.

Über dem Frachtenbahnhof befinden sich die Gebäude des UZA 1 sowie ein größerer Teil des Verkehrsamts, und den anderen Teil bildet der Personenverkehrsbahnhof, der mit den restlichen Gebäuden überbaut ist (siehe Abbildung 9 betreffend der Lage der Bauteile und Abbildung 25 betreffend der Abgrenzung der beiden Bahnhofsbereiche).

Der Kopfbau ganz im Süden am Julius-Tandler-Platz, der auch den Zugang zum Personenverkehrsbahnhof bildet, ist überwiegend durch die UniCredit Bank Austria AG genutzt (der Auszug erfolgt voraussichtlich Anfang 2018). Daran schließen das ÖBB-Betriebsgebäude, in dem sich unter anderem das Stellwerk des Bahnhofs befindet, und das Parkhaus an. Noch weiter nördlich befinden sich das durch die Post genutzte Gebäude und ein Bürogebäude der UniCredit Bank Austria AG, welches bereits auf gewachsenem Boden errichtet wurde. Das derzeit leerstehende UZA 4 ist etwa im Zentrum situiert. Den nördlichen Teil des Personenverkehrsbahnhofs nehmen das UZA 2 sowie zum Teil das Verkehrsamt ein.

**Abb. 10: Mittelfristige Planungsüberlegungen für die Bauteile**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, Februar 2013;  
Kartengrundlage: MA 41 – Stadtvermessung



Aufgrund einer **Untersuchung der ÖBB** zur möglichen Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur wäre aus derzeitiger Sicht der Frachtenbahnhof disponibel, der Personenverkehrsbahnhof wird voraussichtlich mittelfristig weiter in Betrieb bleiben. Dies stellt eine der wesentlichsten Rahmenbedingungen für den weiteren Planungsprozess dar. Unter dieser Vorgabe wäre vermutlich mittelfristig, nach geplanten Zwischennutzungen der ehemaligen WU und einer im Raum stehenden Absiedelung des Biologiezentrums eine Neustrukturierung (Abbruch und Neubau der Gebäude) im Bereich des UZA 1 über dem Frachtenbahnhof denkbar. Für den Bereich des UZA 1 (im Folgenden auch „Bereich WEST“ genannt), aber auch den deutlich untergenutzten Bereich der ÖBB-Werkstätte im Osten sowie den südlich angrenzenden Sportplatz (im Folgenden auch „Bereich OST“ genannt) wurden daher im Zuge von kooperativen ExpertInnenworkshops und einer nachfolgenden Verkehrsuntersuchung Rahmenbedingungen für eine mögliche mittelfristige Neubebauung ausgearbeitet. Für diese beiden Bereiche wurde auf diese Überlegungen und Planungen aufbauend in einer ersten Stufe das Grobe Leitbild erarbeitet (siehe Abbildung 10).

Aufgrund des bereits erfolgten bzw. mittelfristigen Auszugs der Hauptmieter aus dem UZA 4 (WU und Uni Wien) und dem Kopfbau (UniCredit Bank Austria AG) ist für diese beiden Gebäude eine Nachnutzung bzw. Zwischennutzung zu finden. Inwieweit ein Abbruch und Neubau dieser beiden Bauteile unter Wahrung des Lichtraumprofils der Eisenbahn sinnvoll wäre, bedürfte detaillierter Überlegungen vor allem auch wirtschaftlicher Art und im Hinblick auf die voraussichtlichen Lebenszyklen des Personenverkehrsbahnhofs und der darüber möglicherweise neu zu schaffenden Bauten. Auch der bestehende Eingangsbereich zum Bahnhof müsste attraktiviert werden. Eine höherwertige Nutzung wäre in Anbetracht der innerstädtischen Lage auch für das Parkhaus sinnvoll, da eine Unterbringung der Stellplätze auch unter Niveau erfolgen könnte und somit für höherwertige oberirdische Nutzung mehr Platz geschaffen werden könnte. Dies hängt aber ebenfalls mit der Frage des darunter befindlichen Personenverkehrsbahnhofs und dessen Verbleib zusammen. Für die anderen Bauteile sind mittelfristig keine Absiedlungsabsichten oder angedachte Umstrukturierungen bekannt.

**Abb. 11: Schrägansicht des Areal**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010



## 2.3.2 Projektgebietsgröße und Eigentumsstrukturen

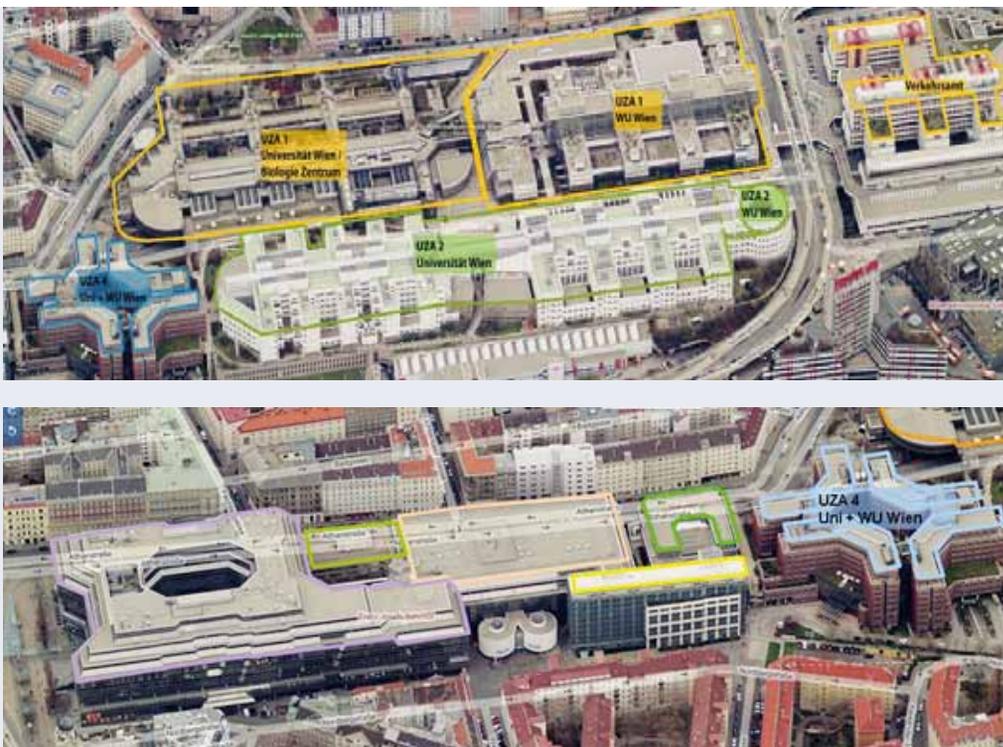
Die Fläche des gesamten Projektgebiets (rote Umrandung in Abbildung 10) beträgt rund 24 ha, die Fläche für eine mögliche Neustrukturierung im Bereich UZA 1 (WU und Biologiezentrum) samt angrenzender Freiflächen etwa 5,8 ha und für den Bereich der Werkstätte und des Sportplatzes rund 1,2 ha (dunkelorange Flächen in Abbildung 10).

Eine besondere Herausforderung im gegenständlichen Projektgebiet stellen die vielschichtigen Eigentums- und Nutzungsverhältnisse der Grundflächen in verschiedenen Ebenen und der darauf befindlichen Gebäude dar. So sind die ÖBB Grundeigentümer im Bereich Verkehrsamt, UZA 1 und UZA 2, aber die Gebäude des UZA 1 und das Verkehrsamt befinden sich im Eigentum der

Bundesimmobiliengesellschaft (BIG), und das UZA 2 ist im Eigentum der Universität Wien (siehe Abbildung 12). Das UZA 4 und der Kopfbau befinden sich im Eigentum eines Immobilienfonds, der hier auch Grundeigentümer ist. Die ÖBB haben in diesen Bereichen jedoch ein zeitlich unbeschränktes Servitut zur Nutzung des Bahnhofs. Grundeigentümer des Postgebäudes sind die ÖBB und Gebäudeeigentümer ist die Post. Beim Parkhaus steht der Grund und das Gebäude zu 61,5% im Eigentum des Immobilienfonds und zu 38,5% im Eigentum von WIPARK Garagen GmbH & Co. Die Überplattung der Bahnhofs- und Gleisbereiche (im Folgenden kurz: „Platte“) im Bereich des UZA 1 und des Verkehrsamts steht wiederum im Eigentum der BIG.

**Abb. 12: Eigentumsverhältnisse im Projektgebiet**

Quelle: BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH; Aktualisierung Stadt Wien, MA 21, 2012



- ▭ UZA 1 und Verkehrsamt: Eigentum Grundstück: ÖBB / Eigentum Gebäude: BIG
- ▭ UZA 2: Eigentum Grundstück: ÖBB / Eigentum Gebäude: Uni Wien
- ▭ UZA 4: Eigentum Grundstück und Gebäude: IFÖ Dritte Objekt Nordbergstraße, GmbH & Co. KG
- ▭ Eigentum Grundstück und Gebäude: ÖBB
- ▭ Post: Eigentum Grundstück ÖBB / Eigentum Gebäude: Post AG
- ▭ Eigentum Grundstück und Gebäude: BA-CA Betriebsobjekte AG
- ▭ Parkhaus: Eigentum Grundstück und Gebäude: IFÖ Vierte Immobilienfonds Österreich und WIPARK Garagen AG
- ▭ Eigentum Grundstück und Gebäude: IFÖ Vierte Objekt Julius-Tandler-Platz, GmbH & Co. OG



# 3 GRUNDLAGEN FÜR DIE ERSTELLUNG DES GROBEN LEITBILDS

- 3.1. BESTANDSANALYSEN
- 3.2. PARTIZIPATION
- 3.3. KERNTAMSITZUNGEN
- 3.4. RÜCKNAHME DER EISENBahnINFRASTRUKTUR
- 3.5. STUDIENARBEITEN
- 3.6. EXPERT\_INNENWORKSHOPS
- 3.7. VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTHANGRUND

## BESTANDSANALYSEN

### 3.1.1 Strukturanalyse sowie Verkehrserhebung und -analyse

Fachliche Expertisen externer Auftragnehmer, Plandarstellungen und Untersuchungen der Projektpartner als auch magistratsinterne Analysen und Planungen unter Nutzung des umfangreichen Geodatenhaushalts der Stadt Wien und GIS-technischer Auswertemöglichkeiten stellen wesentliche fachliche Grundlagen-erhebungen dar. Zu Beginn der vertiefenden Untersuchungen wurde im Frühjahr 2010 eine **Strukturanalyse**<sup>1</sup> beauftragt, welche mit thematischen GIS-Karten ergänzt wurde. In dieser Studie sind die wesentlichen Aussagen zur Stadtstruktur (inklusive Barrieren), Bebauungsstruktur, dem Grünraum, der Bevölkerungsstruktur der sozialen und betrieblichen Infrastruktur und erste Untersuchungen zum Verkehr enthalten. In Abbildung 14 und 15 sind die wesentlichen Ergebnisse planlich dargestellt.



Abb. 13: Haupteingangsbereich der ehemaligen WU

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010

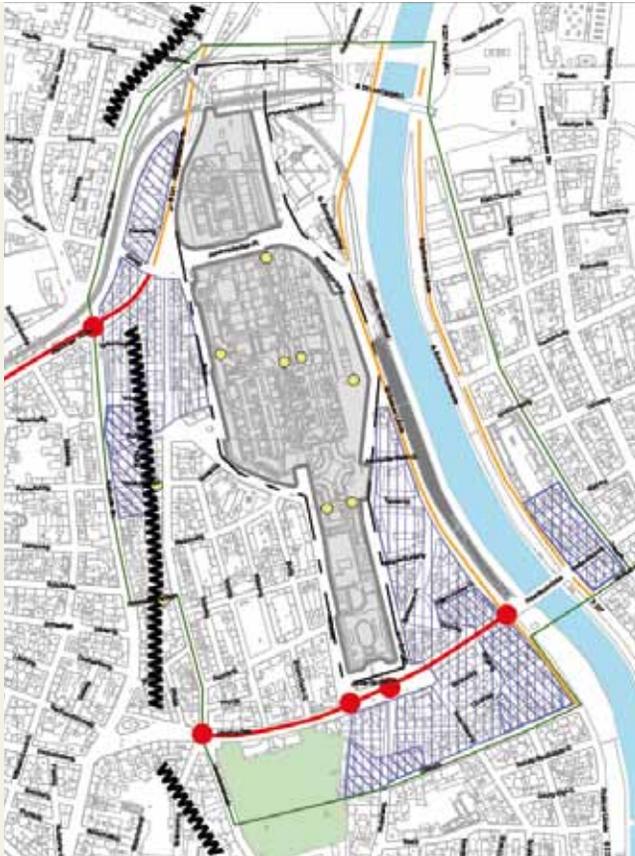
**Wesentliche Erkenntnisse dieser Untersuchung sind:**

- Monostruktur des Universitätscampus als Fremdkörper in der Stadt
- Barrierewirkung des Bahnhofs samt Überbauung
- keine bezirksübergreifenden Grünverbindungen
- erschwerter bis unmöglicher Zugang zu den Grünflächen am Donaukanal aus dem Hinterland
- keine attraktive Verbindung zwischen Gründerzeitblöcken um die Liechtensteinstraße und dem Donaukanal
- Konfliktsituation und Engpass für Fußgänger vom ÖV-Knoten Spittelau kommend zum Universitätscampus beim Josef-Holaubek-Platz
- keine Anbindung des alten Stadtbahnbogens beim Zaha-Hadid-Gebäude
- geringe Aufenthaltsqualität in weiten Teilen des öffentlichen Raums
- deutlich höhere Aufenthaltsqualität des östlichen Donaukanalufers im Vergleich zum westlichen
- viele leerstehende Lokale in Liechtensteinstraße und Heiligenstädter Straße
- 6–7 Kindergartengruppen fehlen derzeit im nahen Umfeld des Projektgebiets
- der Fehlbedarf an Volksschulplätzen bei dem prognostizierten Bevölkerungswachstum beträgt etwa bis 2025 1–2 Klassen
- etwas zu lange Gehwege zu den Volksschulen aus dem östlich an den Franz-Josefs-Bahnhof angrenzenden Teilgebiet und aus dem nordwestlichen Teil des Planungsgebiets

<sup>1</sup> Mayerhofer, Arch. Dipl.-Ing. Dr. Rainer, „Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung – Strukturanalyse“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010

**Abb 14: Problemzonen-Spots und Defizite**

Quelle: Mayerhofer, Arch. Dipl.-Ing. Dr. Rainer, „Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung – Strukturanalyse“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



**LEGENDE**

**Barrieren**

- Bahnhof Überbauung
- U-Bahn-Trasse
- Lichtensteinpark
- Donaukanal
- Geländestufe
- Stiege
- Hauptverkehrsstraße

**Stauzonen**

- Knoten
- Straßenabschnitte

**Unterversorgung**

- Kindergarten
- Volksschule

**Abb 15: Grünverbindungen-Potenziale und Defizite**

Quelle: Mayerhofer, Arch. Dipl.-Ing. Dr. Rainer, „Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung – Strukturanalyse“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



**LEGENDE**

- Park und öffentliche Grünfläche
- Baumreihen
- Baumbestand
- Donaukanal
- Fehlende Grünverbindung
- Fehlender Übergang
- Planungsgebiet engere Grenze
- Planungsgebiet
- Baublock

Anschließend an diese Untersuchung wurden im Sommer desselben Jahres Verkehrszählungen sowie eine **Verkehrserhebung und -analyse**<sup>2</sup> zur Stellplatzsituation (siehe Abbildung 16) zur Auslastung bestehender Kreuzungen, zu Unfallhäufungen und zu sonstigen Problembereichen im Verkehrssystem (inkl. Videoanalyse) im nahen Umfeld des Projektgebiets durchgeführt.

**Folgende wesentlichste Ergebnisse wurden in dieser Untersuchung festgestellt:**

### Motorisierter Individualverkehr

- die vom Parkdruck am stärksten betroffenen **Straßenabschnitte sind:** Glasergasse, Nussgasse, Liechtensteinstraße, Thurygasse, Alserbachstraße, Marktgasse sowie Simon-Denk-Gasse, wobei die Belastung in den Abend- bzw. Nachtstunden am höchsten ist
- Straßenabschnitte unmittelbar **um den Franz-Josefs-Bahnhof** weisen dagegen **keine Parkraumüberlastung** auf
- **Rückstau** im Bereich der Gürtelkreuzungen

### Fußgänger und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs

- **Konfliktsituationen bei Umstieg zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln** bei Querung von Straßen bzw. Knotenpunkten mit hohem KFZ-Aufkommen (z. B.: U4 Friedensbrücke)
- **schlechter Zugang zur Straßenbahn-Haltestelle Augasse** und zum Kolpinghaus
- **fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger**
  - **Althanstraße:** fehlende Querungsmöglichkeit auf der gesamten Länge zwischen Alserbachstraße und Biologiezentrum (Unfälle mit Fußgängerbeteiligung)
  - **Alserbachstraße:** fehlende Querungsmöglichkeit Höhe Rögergasse/Grundlgasse
  - **Alserbachstraße:** fehlende Querungsmöglichkeit zwischen Althanstraße und Liechtensteinstraße
  - **Porzellangasse:** fehlende Querungsmöglichkeit Höhe Glasergasse

### Radfahrer

- **unzureichende Beschilderung** von Radrouten
- teilweise sind **Radfahranlagen** durch **parkende Autos verstellt** (Newaldgasse, Glatzgasse, Döblinger Gürtel, Nordbergstraße Richtung Spittelau)
- **fehlende Radfahranlagen:**
  - **Nussdorfer Straße** (fehlender Radfahrstreifen sowie räumliche Einengung)
  - **Augasse** (fehlende Route)
  - **Liechtensteinstraße** (fehlender Radfahrstreifen in Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen Viriotgasse und Liechtenwerder Platz)
  - **Althanstraße** (fehlender Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen Newaldgasse und Liechtensteinstraße)
- teilweise nicht ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten
- bereits angesprochene **große Barrieren** (wie Franz-Josefs-Bahnhof, Donaukanal, Stiegen zur Nussdorfer Straße) für **Fußgänger und Radfahrer**

<sup>2</sup> komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010

**Abb 16: Auslastung öffentlicher Parkraum**

komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“, im Auftrag dt

4.00 – 5.0



9.00 – 11



16.00 – 18



20.00 – ;



August 2010 (Erhebung: April 2010)

**LEGENDE**

- gering ausgelastet (<71%)
- mäßig ausgelastet (71–85%)
- stark ausgelastet (86–100%)
- mäßig überlastet (101–115%)
- stark überlastet (>115%)
- bebaute Fläche/Grünfläche
- Straßenabschnitt ohne Stellplätze

### 3.1.2 3D-Modell, Schnitte, Dichtestudie und statische Expertise

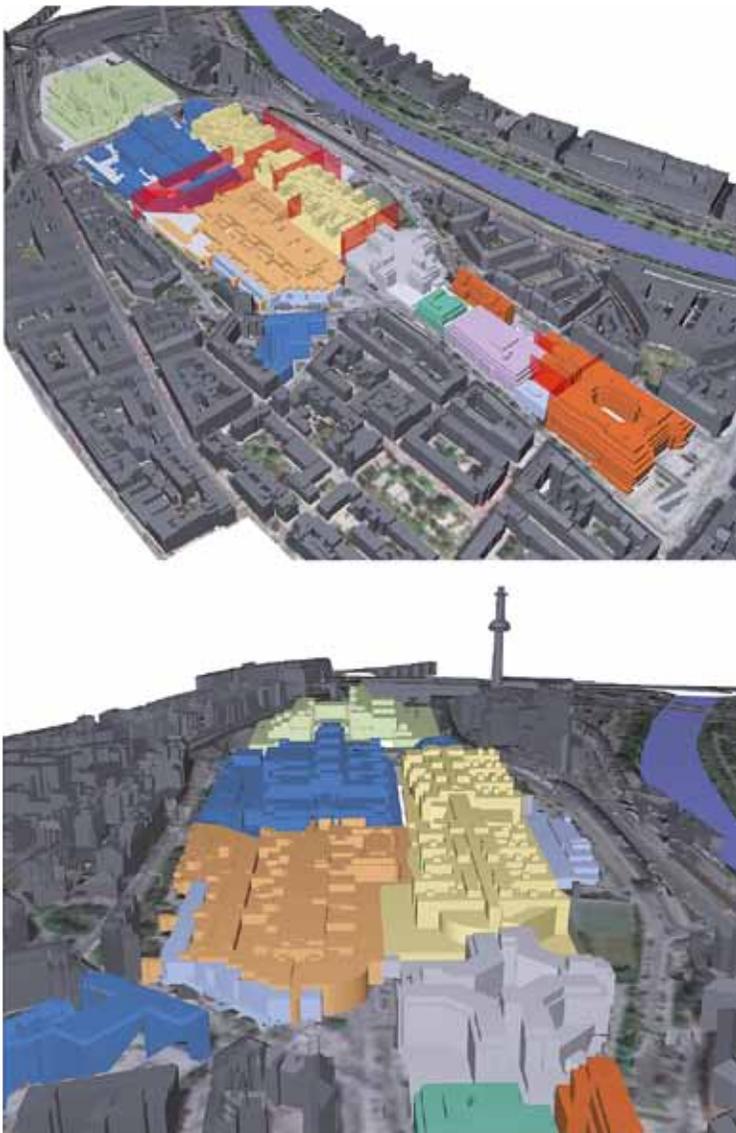


Abb. 17: Ansichten des 3D-Modells

Quelle: ATELIER HAYDE ZT Ges.m.b.H., Wien, Mai 2011;  
Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, 2009 bzw. 2010

Mitte 2011 wurde seitens der Projektpartner ein **3D-Modell**<sup>3</sup> des Baubestands für das Projektgebiet und dessen Umgebung beauftragt. Der Aufbau der bestehenden, verschachtelten Bauwerke in Kombination mit dem Stützraster der Eisenbahnüberbauung und den verschiedenen Ebenen wurde dadurch besser erfassbar. Andererseits soll das Modell dazu dienen, zukünftig die Wirkung neuer Baukörper im umgebenden Stadtgebiet beurteilen zu können (siehe Abbildung 17). Weiters wurden ergänzende **Schnitte** durch die bestehenden Bauteile gelegt und die **Bruttogeschosßflächen** dieser ermittelt.

In einer ebenfalls durch die Projektpartner beauftragten **Dichtestudie**<sup>4</sup> und einer **statischen Expertise**<sup>5</sup> wurden erste Überlegungen betreffend der möglichen Neubebauung des Frachtenbahnhofs (UZA 1 – WU und Biologiezentrum) angestellt, die Tragfähigkeit und Güte der „Platte“ (Tragkonstruktion) über den Gleisanlagen untersucht sowie etwaige Abbruchkosten dieser ermittelt. Das wesentlichste Ergebnis der statischen Expertise ist, dass sich die „Platte“ grundsätzlich in gutem baulichem Zustand befindet und diese nur im Falle der Errichtung von höheren Gebäuden oder einer Verlegung der Straßenbahn auf die Tragkonstruktion durch partielle zusätzliche Stützen verstärkt werden müsste.

<sup>3</sup> ATELIER HAYDE ZT Ges.m.b.H., „3D-Modell des Projektgebiets und dessen Umgebung“, im Auftrag von ÖBB Infrastruktur AG, BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH und Otto Immobilien GmbH, Wien, 2011; Grundlagen des Modells: Orthofoto, Baukörpermodell und teilweise Dachmodell: Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, 2009 bzw. 2010

<sup>4</sup> ATELIER HAYDE ZT Ges.m.b.H., „Flächenstudie Wirtschaftsuniversität“, im Auftrag von ÖBB Infrastruktur AG und BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH, Wien, 2011

<sup>5</sup> Hayde, Thumberger & Kressmeier, „Expertise zur Dichtestudie Wirtschaftsuniversität“, im Auftrag von BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH, Wien, 2011

## PARTIZIPATION

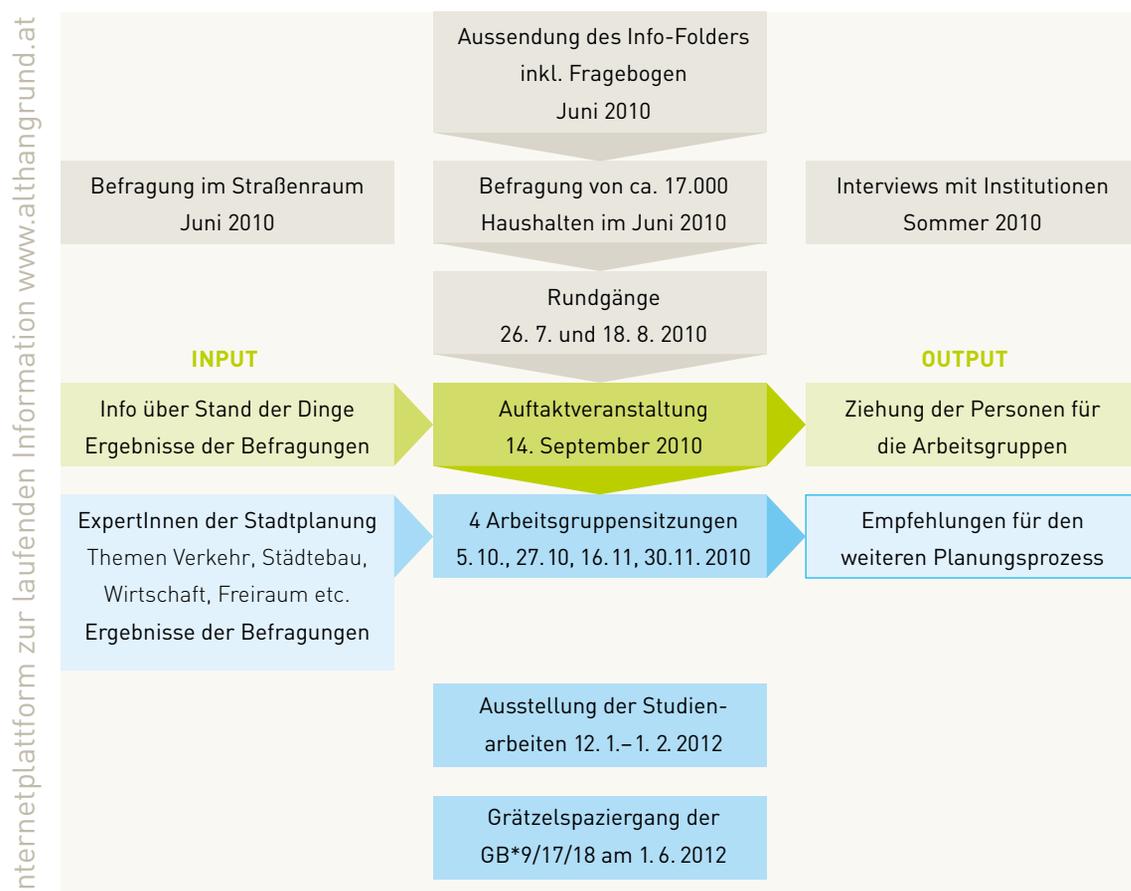
Einen wesentlichen Faktor bei der Erstellung des vorliegenden **Groben Leitbilds** stellen die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung dar.

Gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, der Bezirkspolitik, den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie denjenigen, die das Gelände nutzen, wurden vor Beginn des eigentlichen Planungsprozesses auf einer generellen Ebene Ideen, Vorstellungen und Ziele für diesen Stadtteil erarbeitet.

Ziel der Stadtpolitik und -planung war in diesem Planungsprozess von Anbeginn an, die Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung festzustellen, bevor grundlegende Planungsentscheidungen in die eine oder andere Richtung gefallen sind, auch wenn manche Rahmenbedingungen noch nicht geklärt waren.

**Abb. 18: Bisherige Einbindung der Öffentlichkeit**

Quelle: Atelier Unterkircher Jankoschek, Dezember 2013 auf Basis Girardi-Tadler, Wien, 2010



### 3.2.1. BürgerInnenbefragung und Begehung des Gebiets

#### Haushaltsbefragung per Post

Den Start des Beteiligungsprozesses bildete im Juni 2010 die Aussendung eines Informationsfolders an rund 17.200 Haushalte im 9. Bezirk (siehe Abbildung 19). Dem Folder wurde einerseits ein Fragebogen angeschlossen, aus dessen Rücklauf Einschätzungen über das Umfeld des Planungsgebiets gewonnen werden konnten, andererseits konnten sich interessierte BürgerInnen zur Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe anmelden bzw. angeben, ob sie über den weiteren Planungsprozess informiert werden wollen.

Neben statistischen Fragen wie Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße und Bezug zum Franz-Josefs-Bahnhof wurden auch Fragen zur Wohnqualität, zur Nutzung der Franz-Josefs-Bahn und der Infrastruktureinrichtungen am Bahngelände sowie zu gewünschten Nutzungen und den Erwartungen der BürgerInnen im Hinblick auf eine Umnutzung gestellt.

Abb. 19: Informationsfolder mit Fragebogen  
Quelle: Girardi-Tadler, Wien, 2010



**Abb. 20: Fotos der Rundgänge am Gelände**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, Wien, 2010

Die Bewohnerinnen und Bewohner, die über diese postalische Haushaltsbefragung erreicht wurden, schätzten die Wohnqualität, die gute Infrastruktur, die Anbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Nähe zu Grünanlagen. Als problematisch gesehen werden die sozialen Probleme, die ein Bahnhof mit sich bringt – insbesondere das vermehrte Vorhandensein von obdachlosen Menschen und die damit in Zusammenhang gebrachten Folgeerscheinungen wie Schmutz und Lärm. An einer sozialen Lösung, wie unter anderem mehr Betreuung, der Bau eines Obdachlosenheims oder die generelle Verstärkung der Sozialarbeit, wird Interesse gezeigt. Als verbesserungswürdig wird die Entwicklung im Bereich Infrastruktur, Handel und Dienstleistungen gesehen. Gravierend werden auch die Verkehrsprobleme vor allem im Bereich Julius-Tandler-Platz und der Alserbachstraße eingeschätzt. Fehlender Grünraum und unattraktive Architektur im Bereich des Areals des Franz-Josefs-Bahnhofs sowie die Barrierewirkung und fehlende Durchwegung werden ebenfalls häufig als negativ genannt.

### PassantInnenbefragung und Interviews mit Schlüsselpersonen

Parallel dazu wurde eine Befragung im Straßenraum durchgeführt, bei der jene Personen erreicht werden sollten, die in der Nähe des Franz-Josefs-Bahnhofs arbeiten bzw. studieren. Ergänzend wurden mit VertreterInnen aus Politik und Verwaltung, EigentümerInnen und wichtigen Institutionen im Bezirk qualitative Interviews geführt.

Die Befragung ergab folgendes Bild: Die Zufriedenheit mit der Infrastruktur und mit den Universitäten ist sehr hoch, negativ eingeschätzt wird die Architektur und Funktion des Franz-Josefs-Bahnhofs.

Sowohl die BewohnerInnen als auch die PassantInnen gaben an, die Franz-Josefs-Bahn selten oder nie zu nutzen – hingegen wird von beiden Gruppen das Geschäftsangebot im Franz-Josefs-Bahnhof frequentiert und die langen Öffnungszeiten sehr positiv beurteilt.

Im Zuge der Umnutzung wird von allen Befragten eine Verbesserung der Architektur am Gelände des Bahnhofs erwartet, ein Wegfall der derzeitigen Barriersituation, eine gute Durchwegung, eine Verbesserung der Nahversorgung und ein erhöhtes Angebot an Grün- und Freiflächen sowie eine Verbesserung der Situation für Obdachlose.

Die Ansprüche an die Planung sind je nach Tätigkeitsbereich der befragten Institutionen verschieden und reichen von sozialer und räumlicher Verträglichkeit durch Beteiligung der BürgerInnen über Qualität hinsichtlich der Planungen des öffentlichen Raums, ökologisches Planen und Bauen bis hin zur Forderung nach nutzungsflexiblen Gebäuden bzw. Flexibilität während der Umsetzung.

Durch eine Umnutzung wird grundsätzlich eine Aufwertung des 9. Bezirks erwartet, die sich in den Bereichen öffentlicher Raum, Verkehr, Architektur und Nutzungen widerspiegelt.

### Rundgänge am Gelände

Während der Sommermonate Juli und August 2010 fanden geführte Rundgänge auf dem Gelände des Franz-Josef-Bahnhofs statt, wobei auch die unter Niveau befindlichen Bereiche der Bahn (Frachtenbahnhof, Gleisanlagen etc.) besichtigt werden konnten. Die Begehungen, vor allem im Zusammenhang mit dem gewaltigen Gesamtausmaß der Flächen und den derzeit unattraktiven und unzureichenden Querungsmöglichkeiten, stießen auf großes Interesse aus der Bevölkerung und verdeutlichten die Chancen und Verbesserungsmöglichkeiten für diesen Stadtteil durch eine Neuplanung und Umnutzung.



Abb. 21: Auftaktveranstaltung

Quelle: Girardi-Tadler, Wien, 2010

### 3.2.2. Einbindung der BürgerInnen in den Planungsprozess

Von besonderer Bedeutung zur Erfassung der Bedürfnisse der Bevölkerung war ein an eine Auftaktveranstaltung anschließender Ideen- und Zielfindungsprozess einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Anrainerinnen und Anrainern, Interessenvertretungen, Eigentümer- und NutzerInnen, Bezirkspolitik und ExpertInnen.

Die Auftaktveranstaltung, zu der alle am Planungsprozess interessierten Personen eingeladen wurden, fand am 14. September 2010 in einem Hörsaal der Wirtschaftsuniversität Wien statt. Im Rahmen dieser

Veranstaltung wurden von der Politik, den Projektpartnern BIG, ÖBB, Universität Wien und der Stadtplanung (MA 21A) nach einer Information über den Planungsprozess die Ergebnisse der Haushaltsbefragung präsentiert und die TeilnehmerInnen für die nachfolgende Arbeitsgruppe durch Los ermittelt. Aus dem Kreis der BürgerInnen wurden unter allen eingelangten Anmeldungen – geclustert nach Altersgruppen – 16 Personen als TeilnehmerInnen und weitere 8 Personen als deren VertreterInnen ausgewählt.



Abb. 22: Zusammensetzung der Arbeitsgruppe des Ideen- und Zielfindungsprozesses mit der Öffentlichkeit

Quelle: Atelier Unterkircher Jankoschek, Dezember 2013 auf Basis Girardi-Tadler, Wien, 2010

In den folgenden Monaten Oktober und November wurden in 4 Arbeitsgruppensitzungen Empfehlungen für die weitere Planung formuliert. Als Input dienten die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung sowie die Diskussionen mit PlanungsexpertInnen, die in die Arbeitsgruppe eingeladen wurden. Die Ergebnisse der sehr konstruktiven Arbeitsgruppensitzungen wurden in einem Bericht zusammengefasst, der eine ganz essenzielle Rahmenbedingung für die weiteren Planungen (inkl. des vorliegenden Groben Leitbilds) bildet. Angelpunkt der Überlegungen war 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.



**Abb. 23: Fotos des Ideen- und Zielfindungsprozesses mit der Öffentlichkeit**  
 Quelle: Girardi-Tadler, Wien, 2010

Die wesentlichsten Ergebnisse des Ideen- und Zielfindungsprozesses sind:

- Aufbrechen der Barriere in Längs- und Querrichtung zur funktionalen Vernetzung des Areals mit der Umgebung
- Integrierung des Gebiets in den Bestand/  
kein solitärer Stadtteil
- attraktive neue Verbindungen zum Donaukanal und in den 20. Bezirk
- gemischte Nutzungen in nutzungsflexiblen Gebäuden in nachhaltiger, energieeffizienter Bauweise
- „Landmarks“, einprägsame Baukörpersituierungen und -ausformungen sowie eine ansprechende Freiraumgestaltung sollen die Identität des Stadtteils stärken
- Sichtachsen sollen Ein- und Ausblicke gewähren
- Ein Hochhaus und eine teilweise dichte Bebauung sind nicht ausgeschlossen, sofern dadurch Grün- bzw. Freiräume geschaffen werden
- Wohnungen verschiedener Preisklassen und innovative Wohnformen (wie Generationenwohnen, Themenwohnen etc.) sollen zur sozialen Durchmischung geschaffen werden
- besonderes Augenmerk soll auf eine funktionierende Erdgeschoßzone gelegt werden (auch innovative Nutzungen)
- zusätzliche öffentliche und soziale Einrichtungen sollen als Ergänzung zum Bestand dienen
- der ruhende Verkehr soll im Untergeschoß angeordnet werden und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll möglichst gering sein (autofreie Bereiche)
- Optimierung der ÖV-Anbindung
- Grünverbindungen sollen den neuen Stadtteil prägen und die Grün- und Freiflächen nutzungssoffen ausgestaltet sein
- die idealtypische Umsetzung der genannten Bedürfnisse und Zielsetzungen (z. B. barrierefreie Durchwegung, Wohnbebauung, Durchgrünung) ist in optimaler Weise unter der Voraussetzung eines Abbruchs großer Teile der Überplattung bzw. einer Absiedelung des Bahnhofs möglich. Bei Verbleib des Bahnhofs sollen dennoch möglichst viele Empfehlungen umgesetzt werden.

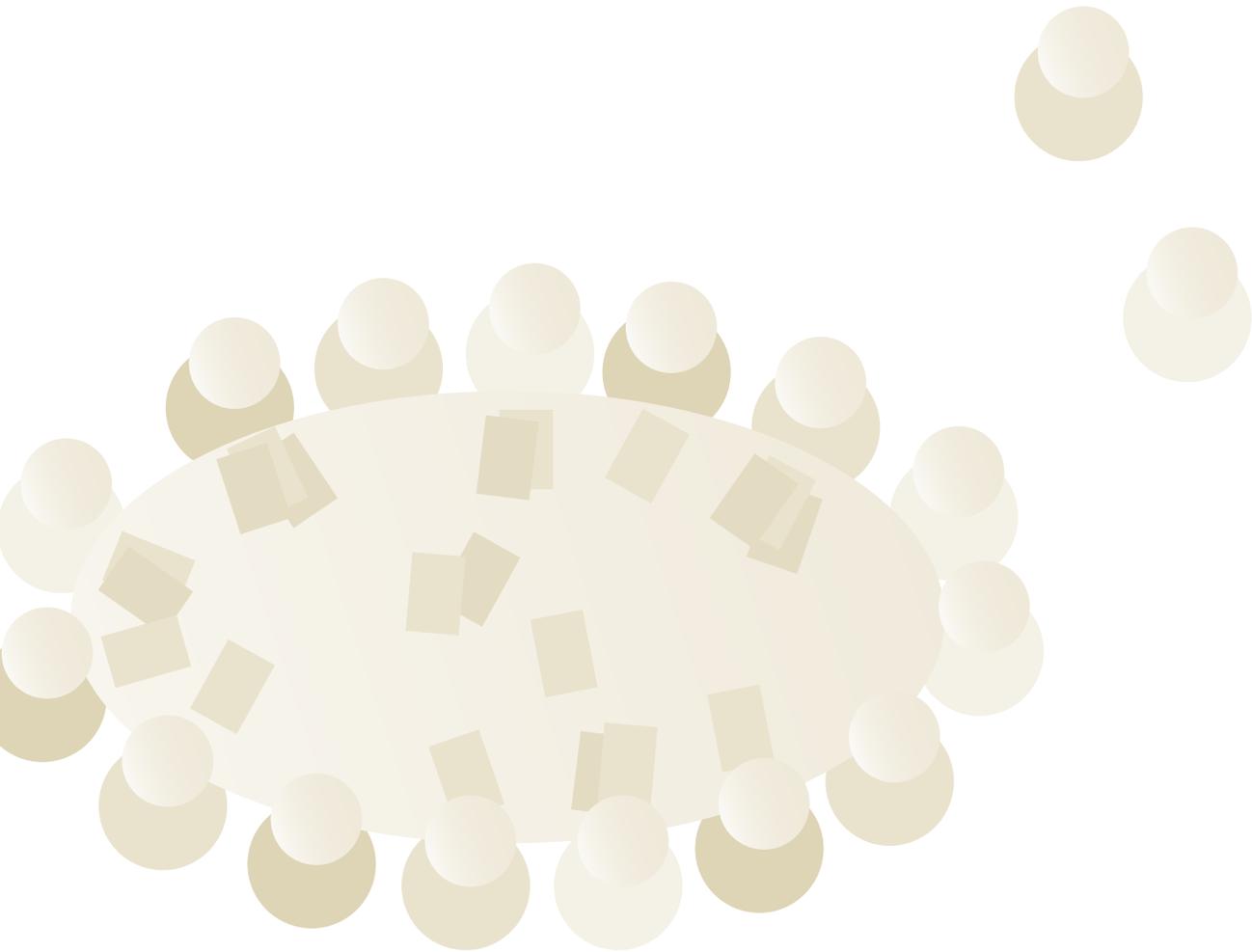
In den Arbeitsgruppensitzungen wurde darüber hinaus auch ein Projektname für das Planungsvorhaben gewählt. Aus allen beim Moderationsteam eingelangten Vorschlägen wurde der Name „Althangrund“ von den TeilnehmerInnen am höchsten bewertet. In einer späteren Internetabstimmung fiel die Entscheidung aus 3 Logovorschlägen für das nunmehr verwendete *Projektlogo*.



Am 1. Juni 2012 fand im Rahmen der Architekturtage nach einer Information über das Projekt im Kundendienstzentrum der Fernwärme Wien ein von der Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 9., 17. und 18. Bezirk (GB\*9/17/18) organisierter Rundgang durch das Areal unter dem Titel „Über die Dächer und die Schienen entlang“ mit Vertretern der Stadtplanung (MA 21A), der ÖBB und der BIG E&V (nunmehr: ARE Austrian Real Estate Development GmbH) mit anschließendem Picknick am Donaukanal statt.

## KERNTEAMSITZUNGEN

Gemeinsam mit den Projektpartnern ÖBB, BIG, Universität Wien, Otto Immobilien GmbH fanden unter der Leitung der Stadtplanung (MA 21A) regelmäßig Kernteamsitzungen über den gesamten Zeitraum statt. Hier wurden Arbeitspakete festgelegt, Vorgangsweisen besprochen und es fand ein intensiver Informationsaustausch unter den Akteuren statt. Vereinbarungen wurden getroffen, Zwischenergebnisse wurden präsentiert und es fanden rege Diskussionen statt.



## RÜCKNAHME DER EISENBahnINFRASTRUKTUR

Eine weitere besonders bedeutsame Rahmenbedingung für die weitere Planung und vor allem die Möglichkeit der Verbesserung der Durchwegung und Verringerung der Barrierewirkung des Universitäts- bzw. Bahnhofkomplexes stellt die mögliche Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur dar. Einen Überblick über die Gleisanlagen und die Stützenreihen der Überbauung sowie die durch den Frachtenbahnhof und den Personenverkehrsbahnhof eingenommenen Teile zeigt Abbildung 25. Es wurden seitens der Stadt Wien (MA 18) und den ÖBB Untersuchungen betreffend der Bedeutung des Franz-Josefs-Bahnhofs bzw. der Auswirkungen der Änderung der Endstelle der Franz-Josefs-Bahn durchgeführt. Die MA 18 beauftragte eine, unter anderem auch auf die Bedeutung des Franz-Josefs-Bahnhofs fokussierte **Zusatzauswertung der Kordonhebung Wien 2009/2010**<sup>6</sup>.

Ein Ergebnis der Zusatzauswertung zur Kordonhebung Wien zeigt Abbildung 26. Man erkennt, dass sehr viele Fahrgäste der Franz-Josefs-Bahn ihr Fahrtziel in Wien in den Zählbezirken des 9. und 1. Bezirks, gefolgt vom 2. und 3. Bezirk, haben. Das Endziel der meisten Personen befindet sich innerhalb des Gürtels. Aus dieser Darstellung lässt sich schließen, dass viele Fahrgäste zur Erreichung ihres Endziels in Wien die Straßenbahnlinie D, die U4 oder U6 nutzen.

In der **Analyse zur möglichen Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur**<sup>7</sup> wurden wirtschaftliche und verkehrliche Aspekte beurteilt. Zusammenfassend hat die ÖBB-Machbarkeitsstudie festgestellt, dass mittelfristig aus verkehrlichen, betrieblichen, finanziellen (absatzseitigen bzw. infrastrukturellen) Gründen eine Schließung des Personenverkehrsbahnhofs als nicht sinnvoll erachtet wird. Ferner wurden auch in Varianten Streckenkürzungen und alternative Systemlösungen untersucht, welche mit ebenfalls sehr hohen Investitionskosten und vergleichsweise geringen bis negativen Wirkungen ein ähnliches Bild zeigten.

Aus diesen oben angeführten Gründen ist aus Sicht der ÖBB die Beibehaltung des Franz-Josefs-Bahnhofs notwendig, allerdings wäre der westlich anschließende Güterverkehrsteil unter dem UZA 1 disponibel. Eine Entwicklung in diesem Bereich hängt aber davon ab, inwieweit die Gebäude über dem Frachtenbahnhof nachgenutzt oder abgebrochen werden, wobei diese Entscheidung bei ARE (vormals BIG E&V) und den ÖBB liegt.

Im Hinblick auf künftige Entwicklungen sollte die langfristige Option (2040+) eines Übergangs der Franz-Josefs-Bahn in die Donauländebahn (entlang dem Handelskai) und weiter über die Ostbahn zum Hauptbahnhof durch eine städtebauliche Entwicklung infrastrukturell nicht verunmöglicht werden.

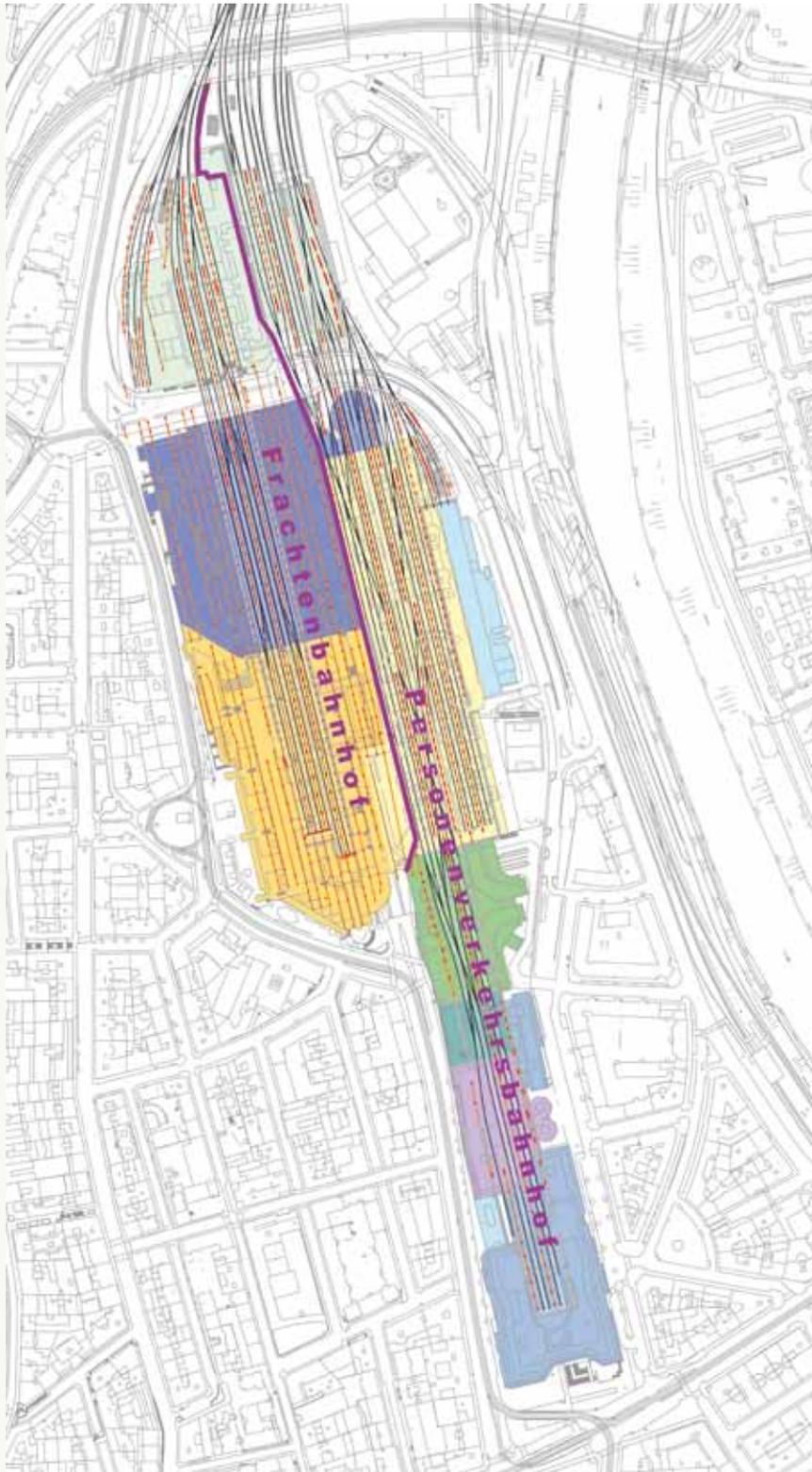


**Abb. 24:** Fotos der Eisenbahninfrastruktur

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010

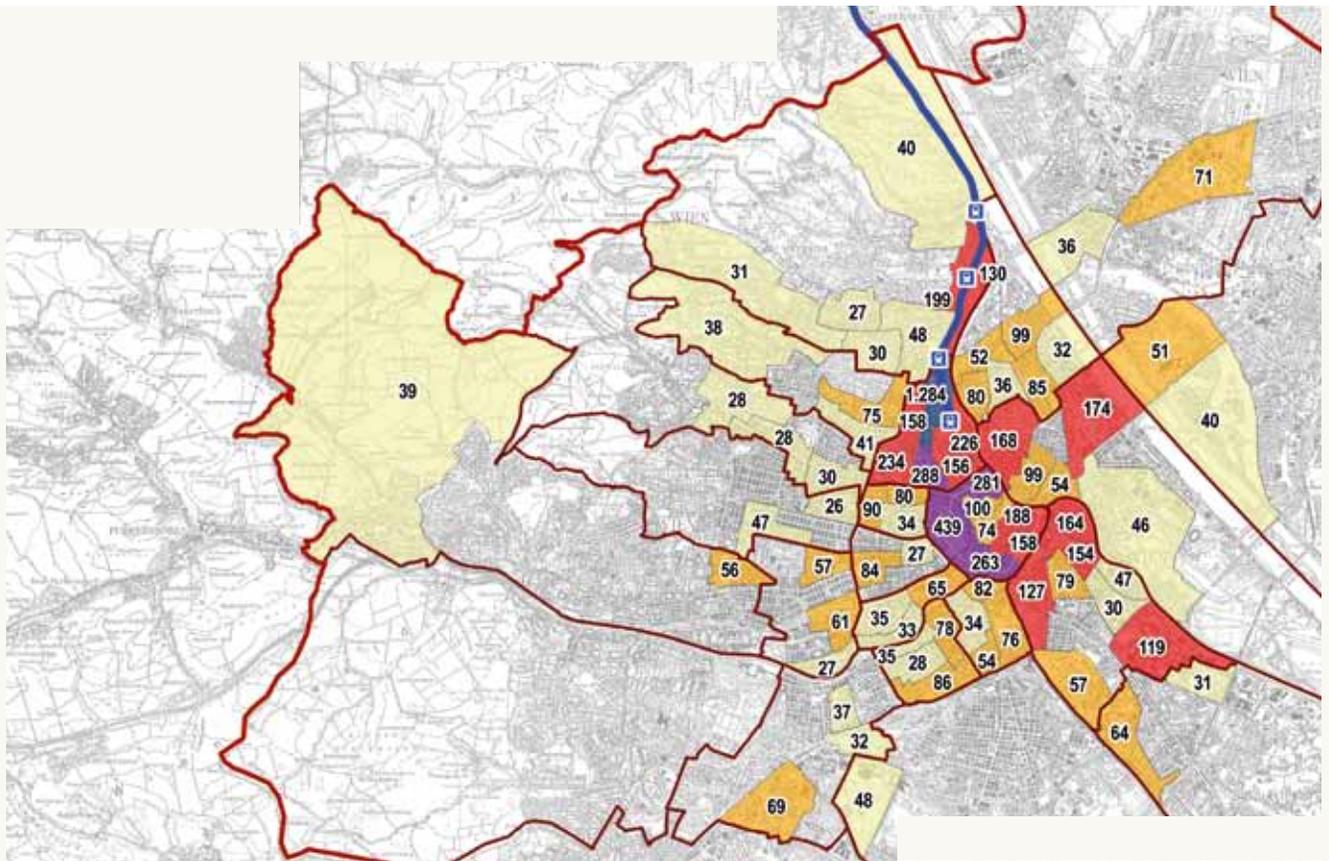
<sup>6</sup> Rittler, Dipl.-Ing. Christan, „Kordonhebung Wien – Zusatzauswertungen“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 18, Wien, 2010

<sup>7</sup> ÖBB Infrastruktur AG, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH und Österreichisches Institut für Raumplanung, Studie zur Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs, Wien, 2011



**Abb. 25:** Lage der Gleise und Stützen im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2013  
Kartengrundlagen: ÖBB-Immobilienmanagement GmbH, 2010 und  
Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung



**Abb. 26:** Ziele der Fahrgäste (Zählbezirke) der Franz-Josefs-Bahn innerhalb Wiens

Quelle: Rittler, Dipl.-Ing. Christian, Wien, 2010

Aufgrund der Ergebnisse dieser Untersuchung über die Zukunft des Bahnhofs wurde das vorliegende Grobe Leitbild in dieser ersten Projektphase nach Rücksprache mit den Projektpartnern nur für den Bereich des Frachtenbahnhofs und dem nicht unmittelbar dem Personenverkehr dienenden Bereich der Werkstätte

sowie dem südlich davon befindlichen Sportplatz erstellt. Es wird allerdings bei der Planung darauf geachtet, dass keine zukünftigen sinnvollen Entwicklungen, die ermöglicht werden könnten, wenn auch der Personenverkehrsbahnhof disponibel werden sollte, verhindert oder erschwert werden.

**LEGENDE**

**Personen/Betriebszeit\***

- 26–50
- 51–100
- 101–250
- 251–500
- über 500

106 Fahrgäste haben ihr Wegziel außerhalb Wiens

\* dargestellt sind Ziel-Zählbezirke mit über 25 Personen

## STUDIENARBEITEN



Zeitgleich mit den Untersuchungen und Vorarbeiten beschäftigten sich gleich mehrere Universitäten intensiv mit dem Stadtteil am Althangrund und mit Möglichkeiten zur Transformation des Gebiets. Die erstellten Arbeiten des Studienjahres 2010/11 der TU Wien und der Akademie der bildenden Künste stellen eine Bereicherung für die Planungen am Areal dar. Erfreulich war auch das Interesse und die Teilnahme der Studierenden der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette, welche auf Initiative der Akademie der bildenden Künste zu-

stande kam. Dass sich gleich mehrere Universitäten zeitgleich mit dem Thema beschäftigten, zeigt, dass der Umgang mit Megastrukturen, wie sie in den 70er- und 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden sind, auf großes Interesse auch auf internationaler Ebene stößt.

Die Planungen und Ideen der Studierenden wurden in Zusammenarbeit mit den Universitäten und der Stadtplanung im Beisein der Politik und den Projektpartnern (Grundeigentümern und Nutzern) in einer Ausstellung Anfang 2012 in der Aula der Wirtschaftsuniversität den interessierten BürgerInnen präsentiert.

Die Ergebnisse der Studienarbeiten wurden in einer Broschüre zusammengefasst und sowohl den StudentInnen, den universitären Einrichtungen als auch den AkteurInnen am Projekt und dem interessierten Publikum zur Verfügung gestellt.

**Abb. 27:** Fotos der Eröffnung der Ausstellung der Studienprojekte zum Althangrund

Quelle: Emrich Consulting ZT-GmbH, Wien, 2012





**Abb. 28: Ausgewählte Studienprojekte zum Althangrund**

Quelle: Studierende der TU Wien (Fachbereich Städtebau), der Akademie der bildenden Künste und der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette



## EXPERTINNENWORKSHOPS

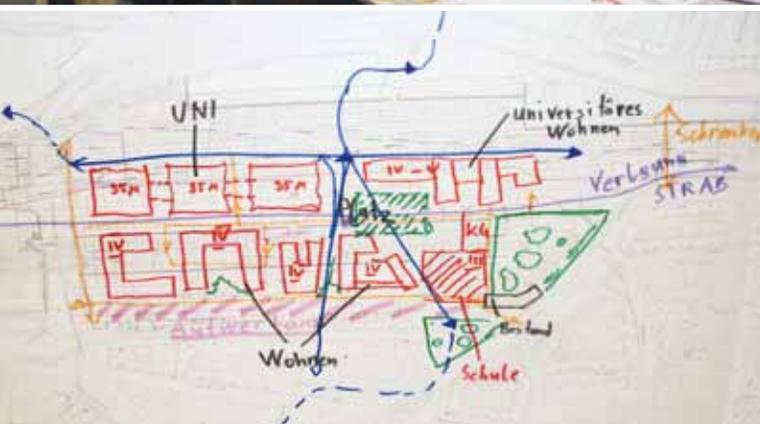
Nachdem die Entscheidung der ÖBB betreffend der Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur gefallen war, wurden für den mittelfristig disponiblen Bereich des Frachtenbahnhofs (ergänzt um den Bereich OST-Werkstätte und Sportplatz) drei kooperative Workshops mit FachexpertInnen verschiedener Magistratsdienststellen und externen ExpertInnen durchgeführt, wobei die Fachrichtungen Raumplanung/ Stadtplanung, Architektur, Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung und teilweise auch Statik vertreten waren:

**Atelier Hayde Architekten ZT Ges.m.b.H.:**  
Arch. Dipl.-Ing. Dieter Hayde,  
Arch. Dipl.-Ing. August Hufnagl;  
**AXIS Ingenieurleistungen ZT GmbH:**  
Dipl.-Ing. Ortfried Friedreich;  
**komobile w7 GmbH:**  
Dipl.-Ing. Dr. Romain Molitor,  
Dipl.-Ing. Christian Obermayer;  
**MA 18:** Dipl.-Ing. Robert Simbürger;  
**MA 21A:** Mag. Susanne Ecker,  
SR Dipl.-Ing. Ingrid Nausch, Ing. Rudolf Polan,  
Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri,  
OSR Dipl.-Ing. Klaus Vatter;

**Abb. 29: Fotos und Ergebnisse der kooperativen ExpertInnenworkshops**

Quelle: Fotos: Emrich Consulting ZT-GmbH, Wien, 2012

Ergebnisse: Interne und externe ExpertInnen der Workshops, Wien, 2012



MA 21B: Dipl.-Ing. Andreas Trisko;

MA 28: Julia Seeburger;

**Moderation: Emrich Consulting ZT-GmbH:**

Dipl.-Ing. Hans Emrich, Dipl.-Ing. Rainer Zeller.

**Beim 3. Workshop zusätzlich:**

**BIG E&V:** Dipl.-Ing. Alois Aigner, Dipl.-Ing. Gerd Pichler;

**ÖBB-Immobilienmanagement GmbH:**

Mag. (FH) Alexander Gluttig, Dipl.-Ing. Matthias Zache;

**ÖBB-Infrastruktur AG:** Ing. Franz Biribauer;

**Otto Immobilien GmbH:** Mag. Brita Hombrecher, Dr. Eugen Otto;

**Thumberger & Kressmeier Ziviltechniker Ges. m. b. H.:**

Dipl.-Ing. Wolfgang Thumberger;

**Universität Wien:** Elke Weinlechner.

**Das Ziel der Workshops war die Definition von groben Rahmenbedingungen für eine Neubebauung des betreffenden Teilbereichs des Gesamtareals.** Die Projektpartner waren über die Rahmenbedingungen, die den Workshops zugrunde gelegt wurden, informiert und die Ergebnisse wurden präsentiert und diskutiert.

Auf Basis der möglichen Höhenentwicklung und der angedachten Lage der Freiräume wurde ein Mengengerüst der zukünftig möglichen Bruttogeschossflächen (BGF) erstellt. Eine mögliche Aufteilung der Nutzungen und deren zweckmäßige Lage aufgrund städtebaulicher/topografischer Rahmenbedingungen und des derzeit absehbaren Flächenbedarfs wurden erarbeitet. Als Grundlage für das in den Workshops erstellte Mengengerüst diente ein Rasterbebauungsmodell der MA 21 (für unterschiedliche Bebauungstypologien und Nutzungen). Ebenso bildeten die Zielsetzungen aus dem Prozess mit den BürgerInnen eine wesentliche Grundlage für die Planungen.

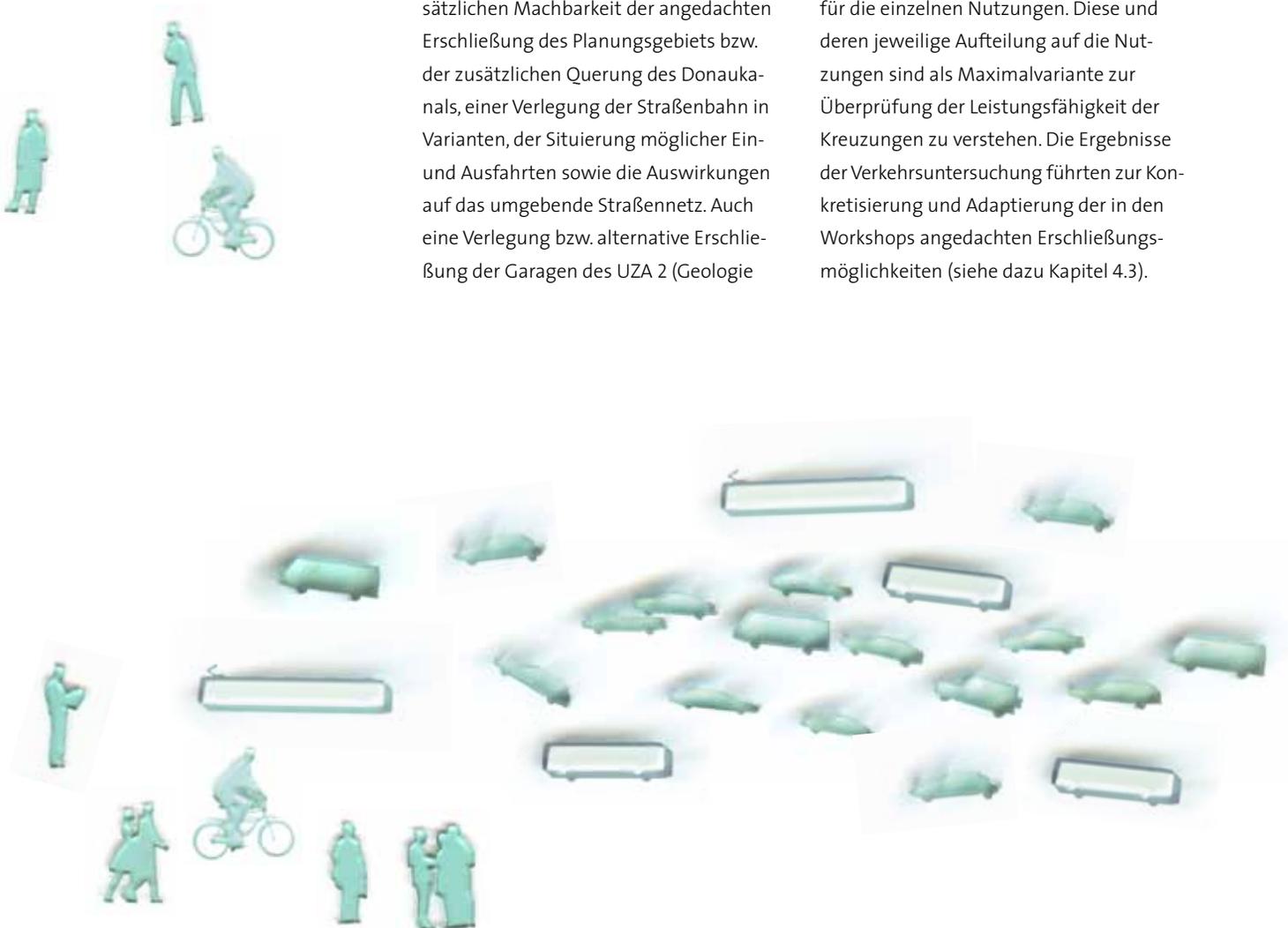
Festgestellt wurde jedenfalls die Zweckmäßigkeit einer Verbesserung der Querungsmöglichkeit des Franz-Josefs-Bahnhofs (auch wenn der Personenverkehrsbahnhof bestehen bleibt) und dass mittelfristig bestehende Höhensprünge durch geschickte Situierung der neuen Kubaturen, Aufschüttungen des Geländes und vor allem Begrünungsmaßnahmen ausgeglichen werden sollen. Ein intensiv diskutiertes Thema stellte der weitere Umgang mit der Überplattung des Frachtenbahnhofs dar. Der Gesamtabbruch der „Platte“ wurde aus mehreren Gründen als nicht sinnvoll erachtet. Einerseits aufgrund des als durchaus gut beurteilten technischen Zustands der Stahlbetonplatte und andererseits wegen der sehr hoch eingeschätzten Abbruchkosten im Zusammenhang mit der Materialmenge und der daraus folgenden Logistik für den Abtransport. Weiters waren sich die Experten einig, dass sich der Raum unter der „Platte“ (jetziger Frachtenbahnhof) auch zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs und der Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) eignen würde, wodurch der MIV und der ruhende Verkehr vom Fußgänger- und Radverkehr größtenteils getrennt werden könnten. Aus diesen Gründen sprachen sich die externen ExpertInnen für einen weitreichenden Fortbestand der „Platte“ aus. Ein Teilabbruch – vor allem im Süden, wo die „Platte“ derzeit aufgrund der Topografie am meisten in Erscheinung tritt – wurde als technisch machbar und auch als sinnvoll erachtet. Ebenso wurden großzügige Durchbrüche in der Betonplatte für die Belichtung und damit Aufwertung der darunter befindlichen Räume als notwendige und sinnvolle Maßnahme in die Planungen aufgenommen.

Erste Überlegungen zur möglichen Erschließung des Gebiets und den Zufahrtsvarianten wurden angestellt, wobei auch eine Verlegung der Straßenbahnlinie D in das Planungsgebiet sowie ein zusätzlicher Steg über den Donaukanal diskutiert und vom Großteil der Beteiligten als interessante Maßnahmen erkannt wurden, die jedoch noch einer eingehenden Prüfung unterzogen werden müssten. Die Ergebnisse der Workshops stellen die Basis für das vorliegende Grobe Leitbild dar (siehe Kapitel 4).

## VERKEHRSUNTERSUCHUNG ALTHANGRUND

Im Zuge der Workshops kristallisierten sich diverse Fragen zur möglichen Erschließung des Planungsgebiets heraus und es galt die Auswirkungen des festgelegten Mengengerüsts auf das umgebende Verkehrsnetz und die bestehenden Kreuzungen in einer **Verkehrsuntersuchung**<sup>8</sup> zu beurteilen. Ziel war daher die Überprüfung der grundsätzlichen Machbarkeit der angedachten Erschließung des Planungsgebiets bzw. der zusätzlichen Querung des Donaukanals, einer Verlegung der Straßenbahn in Varianten, der Situierung möglicher Ein- und Ausfahrten sowie die Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz. Auch eine Verlegung bzw. alternative Erschließung der Garagen des UZA 2 (Geologie

und Pharmazie) und das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Attraktivierung des öffentlichen Raums im Planungsgebiet und der angrenzenden Verkehrsflächen waren Bestandteile des Auftrags. Eingangsdaten für die Untersuchung bildeten die bestehenden und die aus den Workshops abgeleiteten vorläufigen Bruttogeschoßflächen für die einzelnen Nutzungen. Diese und deren jeweilige Aufteilung auf die Nutzungen sind als Maximalvariante zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen zu verstehen. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung führten zur Konkretisierung und Adaptierung der in den Workshops angedachten Erschließungsmöglichkeiten (siehe dazu Kapitel 4.3).



<sup>8</sup> komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012



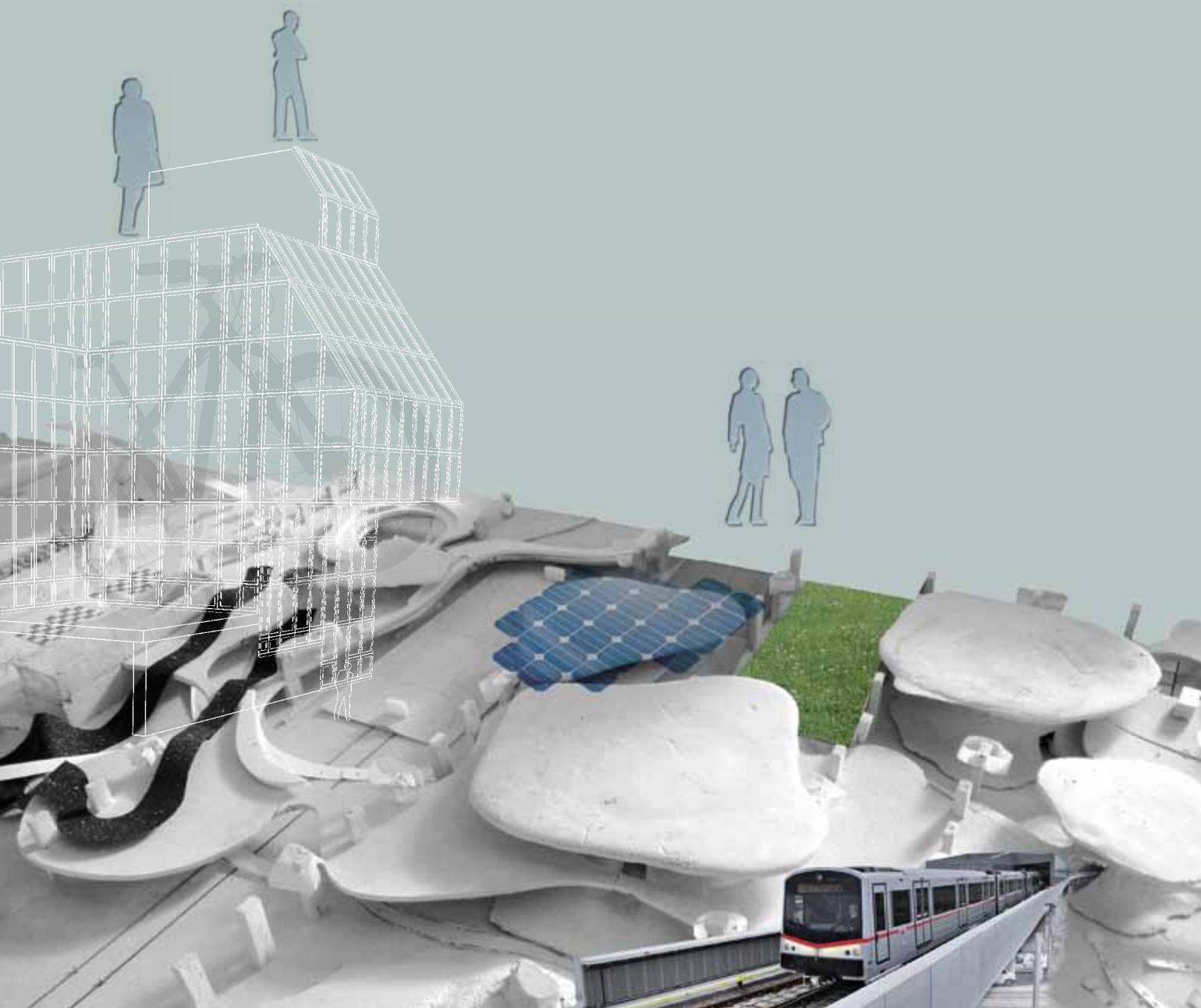
**Abb. 30: Josef-Holaubek-Platz 1**  
komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“,  
im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



**Abb. 31: Augasse 3**  
komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“,  
im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



**Abb. 32: Josef-Holaubek-Platz 13**  
komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“,  
im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



## 4 GROBES LEITBILD

4.1 LEITZIELE

4.2 BEBAUUNG UND GEBÄUDENUTZUNGEN

4.3 VERKEHRERSCHLIESSUNG

4.4 FREIRAUMGESTALTUNG

4.5 GENDER-MAINSTREAMING

Durch die **Inhalte des Groben Leitbilds** sollen die planerischen Voraussetzungen für einen attraktiven, infrastrukturell entsprechend ausgestatteten, gut erschlossenen und mit einer spezifischen Prägung versehenen Stadtteil in innerstädtischer Lage entwickelt werden. Gleichzeitig soll die Entwicklung des Althangrunds positive Impulse für die umgebenden Stadtteile bewirken. Das Grobe Leitbild stellt ein Strukturgerüst dar, das auf dem aktuellen Diskussionsstand und den derzeitigen bzw. bereits absehbaren Rahmenbedingungen basiert, welches sich im Zuge der vertiefenden Planungen daher noch ändern kann.

## LEITZIELE

Auf Basis der Ergebnisse des Ideen- und Zielfindungsprozesses mit der Öffentlichkeit und der ExpertInnenworkshops wurden Leitziele definiert und das vorliegende Grobe Leitbild erstellt.

Bei der Entwicklung des neuen Stadtteils gilt es folgende Leitziele zu beachten:

- durch eine neue Bebauung sollen Impulse für die angrenzenden Bezirksteile entstehen und eine Aufwertung erfolgen, wobei die Lebens- und Wohnqualität der ansässigen Wohnbevölkerung verbessert werden soll
- Abbau von bestehenden Barrieren in Längs- und Quer- richtung, Schaffung von notwendigen Zugängen und Durchwegungen
- Schaffung eines attraktiven, in den Bestand integrierten Stadtteils durch funktionale Vernetzung des Areals mit der Umgebung
- Verfolgung einer gemischten, standortadäquaten Struktur, wie sie im dicht bebauten Bereich Wiens typisch ist (bezogen auf Nutzungs-, Bau-, Bevölkerungs- und Sozialstruktur)
- besonderes Augenmerk soll auf eine funktionierende Erdgeschoßzone mit einer gemischten und zum Teil auch innovativen Nutzung sowie öffentlichen, kul- turellen und sozialen Einrichtungen gelegt werden
- die Gebäude sollen eine Nutzungsflexibilität aufweisen, welche eine langfristige und variable Nutzung – in Anlehnung an die noch heute gefragte Gründer- zeitstruktur – ermöglicht
- universitäre Nutzungen sollen (auch im Neubaufall) zum Teil das Planungsgebiet (mit)prägen und sich belebend auf das nahe Umfeld auswirken
- der neue Stadtteil soll durch qualitative Freiflächen durch- gehende Bewegungsräume und einladende öffentliche Räume, die verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bieten, geprägt werden
- Eine attraktive neue Verbindung zum Donaukanal und in den 20. Bezirk wird angestrebt
- ein Hochhaus bzw. höhere Objekte und eine teilweise dichte Bebauung sind nicht ausgeschlossen, sofern da- durch zusätzliche Grün- bzw. Freiräume geschaffen werden
- Wohnungen verschiedener Preisklassen und innovative Wohnformen (wie Generationenwohnen, Themenwoh- nen etc.) sollen – soweit wirtschaftlich möglich – ange- boten werden und zur sozialen Durchmischung beitragen
- „Landmarks“, einprägsame Baukörpersituierungen und -ausformungen sowie eine ansprechende Freiraumge- staltung sollen die Identität des Stadtteils stärken
- Berücksichtigung von Sichtachsen zu bestehenden Dominanten und geografischen Orientierungspunkten wie „Thermische Abfallbehandlungsanlage Spittelau“ und „Fernwärme Wien“ sowie möglichen neuen „Land- marks“
- die Anbindung des Quartiers mit öffentlichen Verkehrs- mitteln soll optimiert und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering gehalten werden
- Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs zur Erreichung des Modal Splits entsprechend dem derzeit in Ausarbeitung befindlichen Wiener Stadtentwicklungs- plan 2025
- Durchzugsverkehr im motorisierten Individualverkehr soll vermieden und der ruhende Verkehr unterirdisch angeord- net werden
- hoher Stellenwert von ökologischen Aspekten (ökolo- gisches Bauen, energieeffiziente Bauweisen, umwelt- bewusste Verkehrserschließung) und Nutzung erneuer- barer Energieträger (insbesondere Solarenergie)
- Einbeziehung von Querschnittsthemen wie Gender- Mainstreaming und Nachhaltigkeit

## BEBAUUNG UND GEBÄUDENUTZUNGEN

Das Gesamtareal des Planungsgebiets umfasst insgesamt rund 7,0ha. Davon entfallen rund 5,8ha auf den Bereich WEST (Frachtenbahnhof/UZA 1) und rund 1,2ha auf den Bereich OST (Werkstätte der ÖBB und Sportplatz).

Eine hohe Durchmischung von Nutzungen und eine optimale Durchwegung werden grundsätzlich als wichtig für die Belebung des Gebiets zu allen Tageszeiten und zur Ausstattung des Stadtteils mit unterschiedlichen Funktionen erachtet.

Als künftiges Nullniveau für eine Bebauung wird zum überwiegenden Teil die Oberkante der Trägerkonstruktion („Platte“) angenommen. Die bestehende Trägerkonstruktion soll zu einem großen Teil weitergenutzt werden. Ein teilweiser Abbruch und punktuelle Perforierungen für eine qualitativ höherwertige Nutzung auch unterhalb der bestehenden „Platte“ sind möglich und erwünscht.

### 4.2.1 Nutzungen

#### Wohnnutzung

Entsprechend der guten Lage des Althangrunds zu hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln, Innenstadt, zentralen Grünräumen wie Donaukanal, Liechtensteinpark und Währinger Park, besteht eine besondere Eignung für innerstädtisches Wohnen mit hohen Qualitätsansprüchen an Freiräume, Freizeiteinrichtungen und Infrastruktur. Die gute Erreichbarkeit wird als Qualitätskriterium gesehen. Wohnungen verschiedener Preisklassen und innovative Wohnformen (wie Generationenwohnen, Themenwohnen etc.) sollen – soweit wirtschaftlich möglich – angeboten werden und zur sozialen Durchmischung beitragen. Wohnnutzung soll vor allem in der ruhigeren, südlichen Hälfte des Projektgebiets angesiedelt sein. Auch die Ansiedlung der erforderlichen sozialen Infrastruktur wie etwa Kindergarten und Schule soll in diesem Bereich erfolgen.

Eine Ergänzung der universitären Einrichtungen mit studentischem Wohnen in diesem Gebiet könnte sinnvoll sein. Generell soll auch innerhalb der Baufelder und Baublöcke eine gemischte Nutzung angestrebt werden. Dadurch sollen kurze Wege und eine ganztägige Belebung des Stadtraums, entsprechend dem Gedanken einer Smart City, ermöglicht werden.

#### Soziale Infrastruktur

Die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur ist für einen attraktiven Stadtteil, der sich durch „qualitativ hochwertiges Wohnen“ auszeichnet, entscheidend. Aufgrund der zusätzlichen Wohnungen und der ausgelasteten Kindergärten im Bestand ist im Althangrund auch eine Kinderbetreuungseinrichtung vorzusehen. Je nach Auslastung der umgebenden Volksschulen und der Anzahl der dann geplanten Wohnungen könnte auch die Errichtung einer Volksschule notwendig werden, wobei eine genaue Bedarfsermittlung vorab erforderlich wäre. Diese Einrichtungen sollen im



Abb. 33: Bebauung und Gebäudenutzungen

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2013

südlichen Teil des Gebiets, im Anschluss an die geplante Wohnbebauung und somit in fußläufiger Distanz, geschaffen werden, da hier die Errichtung der Gebäude auf gewachsenem Grund durch Abbruch der „Platte“ möglich wäre.

Insbesondere in Kombination mit Freizeiteinrichtungen ist die Schaffung von sozialen Infrastruktureinrichtungen ein Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums. Die lagemäßige Verknüpfung mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die verkehrssichere Erreichbarkeit sozialer Infrastruktureinrichtungen trägt zur Minimierung von Begleitwegen bei.

### Nahversorgung/Erdgeschoßnutzung

Lebendige Erdgeschoßzonen mit Flächen für Nahversorgung, Gewerbe, Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und kulturelle Einrichtungen sollen entstehen. Diese sind im Bereich der Augasse sowie beim möglichen Subzentrum des zentralen Platzes denkbar. In weiterer Folge soll durch die Wahl entsprechender Geschoßhöhen die Integration unterschiedlicher Nutzungen möglich sein.

Es sollen Handels- und Dienstleistungsflächen geschaffen werden, die überwiegend den lokalen Bedarf decken. Zusätzliche Gastronomieeinrichtungen wären vor allem zur Belebung des Bereichs unter der „Platte“ geeignet.

### Universitäre Nutzung und Büronutzung

Universitäre Einrichtungen sollen prinzipiell auch nach einem möglichen Abbruch des WU-Gebäudes und des Biologiezentrums, der diesem Groben Leitbild als Szenario zugrunde liegt, am Standort des Frachtenbahnhofs vorgesehen werden. Es besteht auch im Neubaufall auf einem Teil dieses Bereichs weiterhin ein Flächenbedarf der Universität Wien, wobei sich der belebende Aspekt dieser Nutzung auf das nähere Umfeld positiv auswirkt. Vor allem auch der Einzugsbereich der U4/U6-Station Spittelau und die bestehenden Höhenniveaus (wie Anschluss an den Josef-Holaubek-Platz) sprechen für eine Situierung von universitären Nutzungen und tertiären Arbeitsplätzen an diesem Bereich.

### Garagen, Sporteinrichtungen, Lagerflächen und sonstige Nutzungen

Die Bereiche unter der „Platte“ sind neben der erforderlichen Erschließung aufgrund der Höhe auch für eine Unterbringung der Pflichtstellplätze in zwei Ebenen geeignet.

Aber auch eine Nutzung für Sporteinrichtungen erscheint aufgrund der Raumhöhe möglich. Eine Unterbringung dieser Einrichtungen wäre sinnvoll, da generell im Bezirk ein Bedarf an zusätzlichen Sportmöglichkeiten besteht. Diese könnten gegebenenfalls auch in Kombination mit einer neu zu errichtenden Schule genutzt werden. Ein Sportzentrum würde für die AnrainerInnen einen Mehrwert darstellen und könnte auch als Markenzeichen positioniert werden. Konkrete quantitative Vorgaben zur sportlichen Nutzung sind in diesem Projektstadium aber noch nicht möglich.

Unter der „Platte“ könnten, abseits der höherwertigen Nutzung entlang der Augasse, auch Lagerflächen (z. B. aufgrund des Lichtschutzes eventuell auch für einen Tiefenspeicher der Universitätsbibliothek) angeordnet werden.

### Bereich OST – Werkstätte der ÖBB und Sportplatz

Für den Bereich zwischen UZA 2 und Nordbergbrücke/Spittelauer Lände, auf dem sich die Werkstätte der ÖBB und der Sportplatz befinden, kann durch eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen (Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) eine städtebauliche Aufwertung der Eingangssituation entlang der Lände erwirkt werden. Eine gemischte Nutzung wird angestrebt, wobei auch Wohnen nicht ausgeschlossen sein sollte, wenn trotz der Lage an der Spittelauer Lände und der damit verbundenen Belastungen durch Emissionen des motorisierten Individualverkehrs durch planerische und bauliche Maßnahmen eine entsprechende Qualität gewährleistet werden kann.

Folgende Abbildung 34 ist ein Ausschnitt des im Anhang befindlichen Plans des Groben Leitbilds und zeigt die in etwa geplante Lage der einzelnen Nutzungen, den angedachten Teilabbruch der „Platte“ sowie die angestrebten Höhenentwicklungen.

## LEGENDE

### NUTZUNGEN

- Universität/Büro
- Wohnen
- Soziale Infrastruktur/  
Grün- und Freiraum
- Mischnutzung
- Grün- und Freiraum
- Y Gastronomie



### HÖHEN

- Eignungsstandort für Hochhaus
- BKL. III, IV, V und VI Bauklassen der BO für Wien

### SONSTIGE SYMBOLE

- Grenzbereich, bis zu dem die „Platte“ in etwa abgebrochen werden soll
- Belichtungsdurchbrüche durch die „Platte“
- Grenze, bis zu der ein Entfall der Eisenbahninfrastruktur denkbar wäre



Abb. 34: Ausschnitt des Plans des Groben Leitbilds (Gesamtplan des Groben Leitbilds „Entwicklung Althangrund“ auf S. 83)

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2013

## 4.2.2 Bruttogeschoßflächen

Aufgrund des frühen Projektstadiums können betreffend möglicher Bruttogeschoßflächen und deren Aufteilung auf einzelne Nutzungen erst grobe, tendenziell an der Obergrenze orientierte Werte genannt werden. Diese Werte basieren sowohl auf einer von der BIG E&V (nunmehr: ARE Austrian Real Estate Development GmbH) und den ÖBB beauftragten Dichtestudie als auch einer internen Untersuchung der MA 21 und vor allem auf den Ergebnissen der kooperativen ExpertInnenworkshops sowie den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Die Anteile der verschiedenen Nutzungen und aufgrund der damit in Zusammenhang stehenden Bautypologien, auch die möglichen Bruttogeschoßflächen können sich im weiteren Projektverlauf im Zuge der Konkretisierung der Planungen noch ändern. Dabei ist auch die Entwicklung des Bedarfs an verschiedenen Nutzungen in Wien zu beachten.

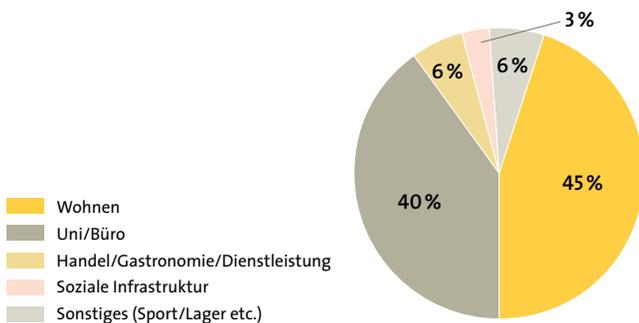


Abb. 35: Anteil der einzelnen Nutzungen an der gesamten Bruttogeschoßfläche für den Bereich WEST

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2013

In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung des Areals kann derzeit von einer **Obergrenze der realisierbaren Bruttogeschoßfläche (BGF) von 260.000m<sup>2</sup>** (ohne Garagenflächen und Zufahrten) ausgegangen werden. Für die **Flächen im Westen** (derzeit UZA 1 bzw. Frachtenbahnhof) wird eine Bruttogeschoßfläche (BGF) von maximal **220.000m<sup>2</sup>** angenommen, für die **ÖBB-Werkstätte und den Sportplatz im Osten** wird von einer maximalen BGF von **40.000m<sup>2</sup>** ausgegangen.

Bruttogeschoßflächen und Nutzungsbestrebungen wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung anhand einer Maximalvariante auf ihre Realisierbarkeit aus verkehrsplanerischer Sicht (Auswirkungen auf die Verkehrsstärke und die Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte) überprüft.

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass die Kategorie Handel/Gastronomie/Dienstleistung eine hohe Anzahl an PKW-Fahrten auslösen würde. Gemäß diesen Berechnungen ist durch die angenommene Nutzungsaufteilung noch keine Überlastung der umgebenden Straßen und Knotenpunkte zu erwarten. Die Anzahl der durch die Gebietsstruktur des Planungsgebiets induzierten Fahrten wäre jedoch deutlich höher als im Bestand. Aus diesem Grund soll die BGF für diese Nutzungskategorie deutlich reduziert werden, als in der Verkehrsuntersuchung angenommen wurde. Vor allem im Bereich OST zeigte sich, dass die Grobeinschätzung für die gemischte Nutzung als Eingangsgröße für die Untersuchung von einem Drittel Wohnen, einem Drittel Büro und einem Drittel Handel/Gastronomie/Dienstleistung nicht zweckmäßig wäre. Ein Einkaufszentrum im Planungsgebiet wird daher aus derzeitiger verkehrlicher Sicht nicht angestrebt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des gemeinsamen Ideen- und Zielfindungsprozesses (BürgerInnen, Politik, Eigentümer- und NutzerInnen) beträgt die Aufteilung der Bruttogeschoßflächen wie folgt:

### Bereich WEST – Frachtenbahnhof/UZA 1:

Für den Bereich des Frachtenbahnhofs/UZA 1 (WU und Biologiezentrum) wird als Obergrenze und unter Berücksichtigung eines eventuellen Hochhausstandorts derzeit von einer **Bruttogeschoßfläche von rund 220.000m<sup>2</sup>** (ohne Garagenflächen und Zufahrten) ausgegangen, wovon ca. 180.000m<sup>2</sup> auf der Überplattung des derzeitigen Frachtenbahnhofs (bzw. an jenen Stellen, an denen die „Platte“ abgebrochen wird, auf gewachsenem Grund) möglich erscheinen. Im Zuge der Detaillierung der Planungen werden sich



**Abb. 36: Symbolhafte Grafik hinsichtlich der Bruttogeschossfläche**

Quelle: Modell: StudentInnen der Akademie der bildenden Künste, Wien, 2011  
Foto: Stadt Wien, MA 21, 2012

aufgrund des konkreten Bedarfs, der tatsächlichen Dimensionierung der Garagen und je nach Ausmaß des Plattenabbruchs voraussichtlich noch Verschiebungen der Anteile der jeweiligen Nutzungskategorien an der gesamten Bruttogeschossfläche ergeben. Ebenfalls aus diesen Gründen kann sich die unterhalb der „Platte“ nutzbare BGF noch ändern. Abbildung 35 zeigt die derzeitigen Nutzungsanteile für den Bereich WEST.

### Wohnnutzung

Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen und auf Basis der ExpertInnenworkshops scheint ein Anteil der **Wohnnutzung** an der gesamten Bruttogeschossfläche im Bereich des UZA 1 von **45%** sinnvoll. Dies ergibt eine Bruttogeschossfläche von rund **100.000m<sup>2</sup>**. (entspricht ca. **1.000 Wohneinheiten**).

### Universitäre Nutzung und Büronutzung

Für die **universitäre Nutzung und/oder Büronutzung** werden aus heutiger Sicht etwa **40%** an der gesamten Bruttogeschossfläche des Bereichs WEST als sinnvoll erachtet.

Die **Universität Wien** geht derzeit von einem Flächenbedarf von zumindest **50.000m<sup>2</sup> BGF** (sowie eventuell **7.500m<sup>2</sup>** für ein unterirdisches gemeinschaftliches Buchdepot) aus. Der genaue Flächenbedarf ist im weiteren Projektverlauf ebenfalls noch zu verifizieren bzw. zu konkretisieren.

Die Flächen, die für **Büronutzungen** zur Verfügung stehen, sind abhängig vom Flächenbedarf der Universität Wien. Aus derzeitiger Sicht betragen die Flächen für Büronutzung knapp unter **40.000m<sup>2</sup> BGF**.

### Soziale Infrastruktur

Der Bedarf an sozialer Infrastruktur wird zwischen **3.000 und 6.000m<sup>2</sup> BGF** geschätzt, je nachdem, ob nur ein Kindergarten oder auch eine Volksschule errichtet wird. Für Kindergärten soll eine aus-

reichende und konfliktfreie Freiraumnutzung gewährleistet werden. Der genaue Bedarf bezüglich der Einrichtungen sowie deren erforderliche Kapazität müssen zu jenem Zeitpunkt erhoben und konkretisiert werden, an dem die Planungen zu diesem Stadtentwicklungsprojekt vertieft werden. Im Weiteren sind auch die mit der sozialen Infrastruktur zusammenhängenden (Frei-) Flächenkonzepte zu detaillieren.

### Garagen, Lagerflächen und sonstige Nutzungen

Aufgrund der Raumhöhe bieten die Bereiche unter der „Platte“ geräumige Volumina für eine Unterbringung der Pflichtstellplätze (in zwei Ebenen), eine Nutzung für Sporteinrichtungen oder auch Lagerflächen.

### Bereich OST – Werkstätte der ÖBB und Sportplatz

Für den Bereich der Werkstätte der ÖBB und des Sportplatzes (Bereich OST) erscheint eine BGF von **40.000m<sup>2</sup>** vorstellbar. In diesem Bereich ist eine Nutzungsänderung derzeit nicht absehbar. Deshalb wurde in den ExpertInnenworkshops keine konkrete Aufteilung auf einzelne Nutzungen durchgeführt, sondern lediglich eine gemischte Nutzung empfohlen.

### Bereich WEST und OST (insgesamt) – Nahversorgung/Erdgeschoßnutzung

Es sollen Handels- und Dienstleistungsflächen geschaffen werden, die überwiegend den lokalen Bedarf decken. Zusätzliche Gastronomieeinrichtungen zur Belebung des Bereichs unter der „Platte“ wären sinnvoll. Die gesamte BGF im Planungsgebiet für die Kategorie **Handel/Gastronomie/Dienstleistung** soll aufgrund der zu erwartenden Verkehrserzeugung etwa **4–7%** der gesamten Bruttogeschossfläche, also rund **10.000–18.000m<sup>2</sup>**, nicht übersteigen, wobei hier aber noch Vertiefungsbedarf der Planungen besteht und der genannte Anteil nur als Orientierung dienen kann.

### 4.2.3 Höhen, Dichten und Bebauungsstruktur

In Abhängigkeit von der Nutzungsmischung ist von einer Bruttogeschoßfläche von maximal 260.000 m<sup>2</sup> auszugehen. Die dichte- bzw. höhenmäßige Differenzierung wird durch die Lage zum ÖV-Knoten Spittelau sowie durch die bestehende angrenzende Bebauung bestimmt.

Die grundsätzliche Höhenentwicklung soll mit den unterschiedlichen Nutzungen des Gebiets konform gehen und es ist ein harmonischer Übergang in der Höhenentwicklung zur angrenzenden Bebauung zu gewährleisten. „Landmarks“, also einzelne höhere Objekte, sollen dabei nicht ausgeschlossen werden.

#### Bebauungsstruktur

Bebauungstypologien und die aus ihnen ableitbaren Bauplatzkonfigurationen sollen sich an den im Wiener Städtebau üblichen Maßstäben anlehnen und einer zeitgemäßen Bebauungsstruktur (bewährte Lösungen in einem modernen Kontext) entsprechen. Dies betrifft unter anderem die Größe von Einzelobjekten, Trakttiefen, Baufeldzuschnitten, Raum- und Wegesequenzen sowie Anteile unversiegelter Flächen.

Die genaue Bebauungstypologie ist noch nicht Gegenstand des Groben Leitbilds und muss in der Folge in einem städtebaulichen Wettbewerb, weiteren kooperativen Prozessen und/oder vertiefenden Untersuchungen festgelegt werden.

#### Bauklassen

Grundsätzlich sollen sich die Gebäude in ihrer Höhenentwicklung harmonisch in das Umfeld der unmittelbaren Nachbarschaft einfügen. Im Planungsgebiet ist deshalb generell von den Bauklassen III (Gebäudehöhe bis 16 m), IV (Gebäudehöhe bis 21 m) und V (Gebäudehöhe bis 26 m) auszugehen.

Generell wird an der Augasse von einer höheren Bauklasse ausgegangen als im Inneren des Planungsgebiets. Dies ist damit zu begründen, dass die „Platte“ an der Augasse abgetragen werden soll und die Gebäudehöhe somit vom niedrigeren gewachsenen Grund aus und nicht von der „Plattenoberkante“ berechnet wird. Dadurch wird trotz niedrigerer Bauklasse auf der „Platte“ ein moderater Höhenanstieg ins Innere des Gebiets erreicht. Von Westen nach Osten wird im Querschnitt also eine leicht ansteigende Gebäudehöhe angestrebt.

Im Norden werden Flächen für universitäre Nutzungen und für Büronutzung in den Bauklassen IV–V vorgeschlagen, um eine Konzentration der Nutzungen in diesem Bereich mit sehr guter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen.

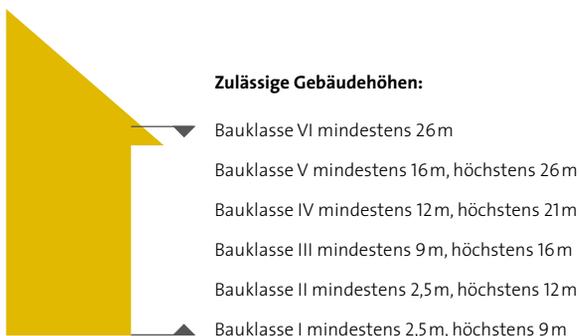


Abb. 37: Zulässige Gebäudehöhen gemäß Wiener Bauordnung

Quelle: Atelier Unterkircher Jankoschek, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21, 2013

Die Bauklasse für Wohnen im ruhigeren, südlichen Teil des Planungsgebiets wird mit III (innerer Bereich) und IV (Kante zur Augasse) vorgeschlagen. Die Bauklasse IV an der Augasse orientiert sich am Bestand der gegenüberliegenden Bebauung.

Für den Bereich, der für den Kindergarten (und eventuell die Volksschule) vorgesehen ist, wird, aufgrund des Ziels einer nach Norden zunehmenden Höhenentwicklung, die Bauklasse III empfohlen, wobei eine Überbauung des Kindergartens erfolgen soll.

Von Norden nach Süden ergibt sich somit eine leicht sinkende Gebäudehöhe, die dem natürlichen Geländere relief, welches von Norden nach Süden fällt, folgt und die Höhenentwicklung des Areals somit unterstreicht.

Ein Standort für ein Hochhaus ist grundsätzlich denkbar. Entsprechend den Bestimmungen der Leitlinien für Hochhäuser in Wien (u. a. eine hohe Erschließungsqualität durch den öffentlichen Verkehr) entspricht der Norden des Planungsgebiets im Nahbereich der U-Bahn-Station Spittelau diesen Voraussetzungen. Mit einem Hochpunkt kann ein über die Gebietsgrenzen sichtbarer Bezugspunkt hergestellt werden. Bestehende Sichtbeziehungen sowie die Verträglichkeit des Stadtbilds mit der umliegenden Bebauung wären dabei jedoch zu berücksichtigen.

## Dichte

Die Dichte soll jener eines innerstädtischen Viertels mit sehr gutem Anschluss an den öffentlichen Verkehr entsprechen. Aufgrund der beschränkten Bodenreserven, dem prognostizierten Bevölkerungswachstum von Wien und dem damit verbundenen Erfordernis der Schaffung von Wohnraum ist unter Beachtung der anderen Nutzungserfordernisse eine entsprechende Dichte unter Beachtung der Wohnqualität anzustreben. Unter Berücksichtigung einer deutlichen Verbesserung der Durchwegung und der Versorgung mit Grün- und Freiräumen soll die Geschoßflächendichte im Bereich WEST (inkl. BGF unter „Platte“ ausgenommen Stellplätze) zwischen 3,5 und 4,0 und im Bereich OST zwischen 3,0 und 3,5 liegen.

Abhängigkeiten zwischen Dichte und Höhenentwicklung der Bebauung und Qualitäten der Wohnnutzung und der sozialen Infrastruktur sowie des (halb)öffentlichen Grün- und Freiflächenangebots in Hinblick auf die Sonneneinstrahlung/Beschattung sind zu beachten.

**Abb. 38:** Zwei Siedlungen im 3. Bezirk als Referenzbeispiele

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2008 und 2013



#### 4.2.4 Umgang mit der „Platte“

Ein vollständiger Abbruch wäre technisch zwar prinzipiell möglich, ist jedoch aufgrund der hohen Kosten und Abwägung der Vor- und Nachteile aus derzeitiger Sicht nicht vorgesehen.

Die „Platte“ befindet sich grundsätzlich in einem guten baulichen Zustand. Deshalb kann die Tragkonstruktion als Basis für eine künftige Bebauung genutzt werden. Auch das Einziehen weiterer Stützen sowie Verstärkungen der Fundamente bei Errichtung höherer Gebäude und zur Erfüllung von Eurocodes (z. B. zur Herstellung der Erdbebensicherheit) ist möglich. Auch die Volumina unter der „Platte“ können für künftige Nutzungen (Garagen, Sport, Gastronomie, Lager, Verkaufsflächen) verwendet werden.

Zudem ist aufgrund des Grundwasserspiegels eine Errichtung von Stellplätzen unter dem aktuellen Gleisniveau nur schwer möglich. Dies ist ein weiteres Argument für die Beibehaltung der „Platte“ und spricht für die Anordnung der Stellplätze unter dieser bestehenden Konstruktion.

Als künftiges Nullniveau für eine Bebauung wird somit zum überwiegenden Teil die Oberkante der „Platte“ angenommen. Die bestehende Tragkonstruktion soll zu einem großen Teil

weitergenutzt werden. Ein teilweiser Abbruch und punktuelle Perforierungen zur Schaffung von Lichthöfen sind statisch möglich und sinnvoll.

Mit Hilfe von Öffnungen in der „Platte“ sind aufgrund der möglichen Belichtung auch höherwertige Nutzungen unter dem Plattenniveau möglich. Diese Lichthöfe sollen möglichst großzügig gestaltet werden. Die endgültige Größe ist von der umliegenden Gebäudehöhe abhängig. Die Erdgeschoßzonen und Lichthöfe können z. B. auch durch Lokale mit Außenbereichen genutzt werden.

Im Süden des Gebiets, wo die „Platte“ aufgrund des angrenzenden Geländeneiveaus am höchsten ist und daher störend in Erscheinung tritt, soll diese abgebrochen werden und die neuen Gebäude mit den Außenanlagen auf gewachsenem Boden errichtet werden. Auch an der Augasse ist ein teilweiser Abbruch der „Platte“ möglich und sinnvoll, um durch Abtreppungen einen harmonischeren Geländeübergang zu ermöglichen beziehungsweise mehr Platz zur Ausgestaltung des Straßenraums der Augasse zu gewinnen.



**Abb. 39: Modellschnitt durch „Platte“ südlich des ehemaligen WU-Gebäudes**

Quelle: Modell: StudentInnen der Akademie der bildenden Künste, Wien, 2011  
Foto: Stadt Wien, MA 21, 2012

## 4.2.5 Identität und Einprägsamkeit des Stadtteils

Das Projektgebiet soll derart geplant sein, dass es unverwechselbar ist. Durch die Anordnung, die Anteile und die Ausprägung der in der Stadtlandschaft enthaltenen Elemente soll die Eigenart des Quartiers bestimmt werden. Dabei ist auf eine hohe stadtgestalterische und architektonische Qualität zu achten. Nicht nur die Gestaltung von Einzelbaukörpern darf im Mittelpunkt stehen, sondern erst durch ein „harmonisches Miteinander“ der einzelnen Bauprojekte und eine sinnvolle Ergänzung der jeweiligen Baukörper und deren typischer Bauelemente untereinander kann ein Gebiet mit einer klaren und durchgehenden Identität geschaffen werden. Im Detail können auch Kunstprojekte im öffentlichen Raum zur Identifikation beitragen.

Aber auch die Integration des Stadtteils in die Umgebung stellt ein wesentliches Ziel dar. Um dies zu erreichen, ist nicht nur eine Vernetzung durch attraktive Wegeverbindungen erforderlich, sondern auch eine funktionale Vernetzung. Dies kann durch die Situierung von Anziehungspunkten im Planungsgebiet erfolgen, welche eine Magnetwirkung auf AnrainerInnen und auch BewohnerInnen anderer Stadtteile darstellen. Weiters soll das Areal zum Verweilen im Stadtteil einladen. Dies kann z. B. durch die Errichtung von Sport- und Gastronomieeinrichtungen erfolgen. Zudem können in einer attraktiven Erdgeschoßzone (auf Straßenniveau bzw. beim zentralen Platz auf der „Platte“) gemischte Nutzungen ermöglicht werden und zusätzliche öffentliche und soziale Einrichtungen geschaffen werden, die wiederum einen Beitrag zu einem vielfältigen Stadtteil leisten.

Durch attraktiv gestaltete zentrale Achsen, welche Sichtbeziehungen zu „Landmarks“ ermöglichen, soll die Orientierung im Quartier erleichtert werden. Diese Achsen prägen und gliedern den Stadtteil. Am Schnittpunkt der Achsen befindet sich ein zentraler Platz, der als funktionales Zentrum mit einer Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten einen identitätsstiftenden Charakter für das Gebiet erfüllen soll. Ein zweiter identitätsprägender Punkt könnte durch das Setzen eines Hochpunkts erreicht werden, der als „Landmark“ einen über die Gebietsgrenzen sichtbaren Bezugspunkt darstellen kann.



Abb. 40: Derzeitiger Bestand  
Quelle: Stadt Wien, MA 18, 2013

### 4.2.6 Ökologisches Bauen und Nutzung von erneuerbaren Energien

Ökologisches Bauen ist vom Grundsatz geprägt, dass durch das Gebäude den gegenwärtigen Bedürfnissen der Bewohner oder Nutzer optimal entsprochen wird, ohne die Möglichkeiten von Nachnutzungen zu stark einzuschränken oder Generationen der Zukunft Entsorgungsprobleme zu hinterlassen. Es geht also um mehr als den Einsatz sogenannter nachhaltiger Baustoffe, Wärmedämmung oder die Installation einer Heizungsanlage, die mit regenerativer Energie betrieben wird. Ökologisches Bauen ist zukunftsorientiertes Bauen, welches von einem gewissenhaften Umgang mit Ressourcen und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten geprägt ist. Die vorhandenen Ressourcen intelligent und effizient zu nutzen, entspricht auch den Zielen einer „Smart City“.

Die Gebäude sollen sich an ökologischen Anforderungen orientieren. Um den Energiebedarf zu minimieren, sind entsprechende Materialien und Technologien einzusetzen. Wesentliche weitere Faktoren im Zusammenhang mit ökologischem Bauen sind die Einbeziehung des Grün- und Freiraumsystems samt Wegenetz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen in die Gebäudekonfigurationen sowie die Entwicklung von Konzepten, die die Begrenztheit der Ressourcen berücksichtigen.

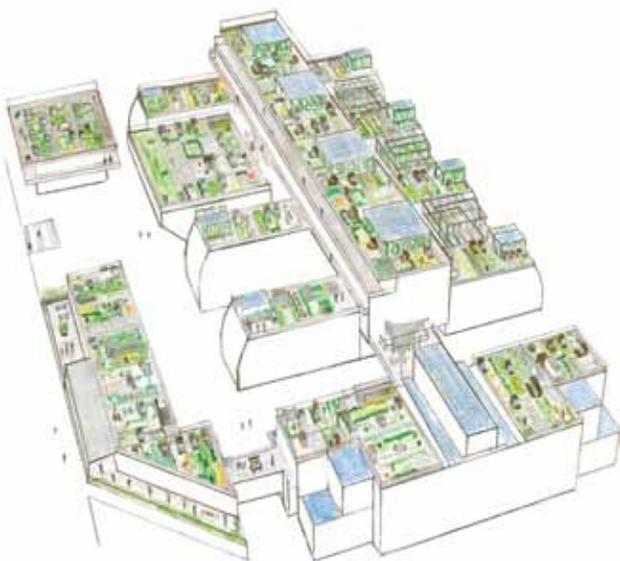


Abb. 41: Dachgarten als Schrebergarten-Park von Peter Jakowitsch

Quelle: Plattform für Ökologie, Nachhaltigkeit, kulturelles Erbe  
Sommersemester 2011/Bachelor 4. Semester,  
Institut für Kunst und Architektur, Akademie der bildenden Künste Wien

Folgende Bauweisen sind, soweit diese unter Abwägung mit anderen Gesichtspunkten und aufgrund der konkreten Lage und Nutzung des jeweiligen Bauprojekts zweckmäßig erscheinen, anzuwenden:

- **energiegewinnendes Bauen**  
Nutzung regenerativer Energien wie Sonne, Wind, Wasser, Biomasse
- **energiesparendes Bauen**  
Wärmedämmung, Rückgewinnung, Speicherung
- **materialsparendes Bauen**  
recyclebare Baustoffe
- **kapitalsparendes Bauen**  
dezentrale Produktion, lokale Baustoffe
- **bodensparendes Bauen**  
verdichtetes Bauen
- **trinkwassersparendes Bauen**  
Verbrauchsminderung, Regenwassernutzung für z. B. Bewässerung

Die aktive und passive Nutzung von Solarenergie zur Warmwasser- und Stromerzeugung soll einen wesentlichen Beitrag zu Klimaschutz, Ressourcenschonung und Kostenreduktion leisten.

Boden und Grundwasser sind zu schützen, der Eintrag von schwer oder nicht abbaubaren Schadstoffen in den Wasserkreislauf ist zu vermeiden.

In der Bauphase sollen die Lärm-, Licht- und Luftschadstoffemissionen durch den Baustellenbetrieb möglichst gering gehalten werden. Die AnrainerInnen sind über die zu erwartenden Belastungen rechtzeitig und so umfassend zu informieren, dass sie sich auf die befristeten Lärmimmissionen und sonstigen Auswirkungen der Umbauten einstellen und ihre Alltagsorganisation darauf abstimmen können.

Durch die Begrünung von Fassaden und Dächern kann ein Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Gestaltung von Freiräumen geleistet werden.

## VERKEHRERSCHLIESSUNG

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen für die Erschließung des Planungsgebiets aufgezeigt, die auf den **kooperativen ExpertInnenworkshops** und insbesondere einer nachfolgenden **Verkehrsuntersuchung<sup>9</sup>** basieren. Die Formulierung der Rahmenbedingungen wurde gekürzt in weiten Teilen von der Verkehrsuntersuchung übernommen. Angelpunkt der Überlegungen war, dass die angedachte Erschließung auch funktionieren soll, wenn zukünftig weitere Bauteile wie UZA 2, UZA 4 oder das Verkehrsamt abgebrochen werden sollten. Die geplanten Infrastrukturen sollen daher auch eine Erschließung für diese zukünftigen, langfristigen Potenzialflächen ermöglichen und eine bauliche Entwicklung auf diesen nicht beeinträchtigen.

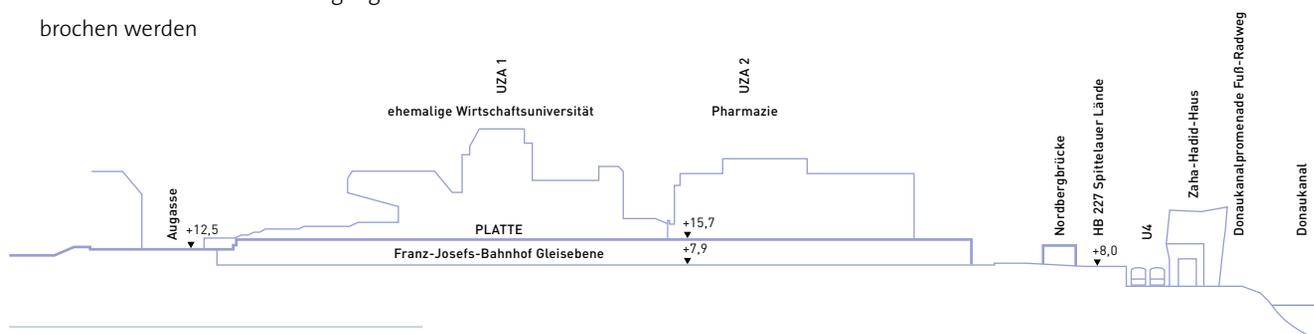
**Folgende Randbedingungen sind bei der Verkehrserschließung zu beachten:**

- durch die weitere Nutzung des Personenverkehrsbahnhofs und die erforderliche Erschließung der thermischen Abfallbehandlungsanlage Spittelau über die Nordbergbrücke müssen die Nordbergbrücke und das Niveau des Josef-Holaubek-Platzes bestehen bleiben
- eine dichte Durchwegung des Planungsgebiets für den nicht motorisierten Verkehr sowie die Ausgestaltung einer attraktiven Nord-Süd- und West-Ost-Achse wird angestrebt
- der Josef-Ludwig-Wolf-Park soll aufgewertet und die Auflassung der bestehenden Gleisschleife geprüft werden
- die „Platte“ kann teilweise und insbesondere an den Rändern zur Augasse und Althanstraße hin abgetragen bzw. für die Belichtung der darunter liegenden Räume und Verkehrsinfrastruktur für Rad- und FußgängerInnenverkehr durchbrochen werden

- eine Verkehrsberuhigung, Aufwertung und Neugestaltung der Augasse, der Althanstraße und des Josef-Holaubek-Platzes soll erfolgen
- eine hohe Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr soll gewährleistet sein
- die Erschließung der neu zu errichtenden Tiefgarage unterhalb der „Platte“ soll möglichst verkehrs- und störungssicher erfolgen, wobei eine Beeinträchtigung der AnrainerInnen durch den KFZ-Verkehr minimiert und Schleichwegfahrten unterbunden werden sollen
- die bestehenden Garagen des UZA 2 sind entweder aufzulassen und deren Stellplätze auf die derzeitige Gleisebene des Frachtenbahnhofs unter die „Platte“ zu verlagern oder deren Erschließung muss in Anbetracht der geänderten Rahmenbedingungen adaptiert und optimiert werden
- der Liefer- und Versorgungsverkehr sowie eine Zufahrt für Einsatzfahrzeuge müssen in effizienter Weise gewährleistet sein

**Folgende drei Ebenen bezogen auf die „Platte“ werden in den nachfolgenden Ausführungen erwähnt:**

- **Ebene 0:** derzeitiges Niveau der „Platte“ und des östlichen Teils des Josef-Holaubek-Platzes (~ 15,7 m über Wiener Null)
- **Ebene -1:** neues Zwischengeschöß
- **Ebene -2:** derzeitiges Gleisniveau und in etwa die Höhe der Althanstraße im Bereich der einmündenden Rampe von der „Platte“ (~ 7,9 m über Wiener Null)



<sup>9</sup> komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012

**Abb. 42: Systemschnitt durch das Areal**

Quelle: Atelier Unterkircher Jankoschek, Wien, 2014, auf Basis Vermessung Eckharter ZT GmbH, Wien, 2010

### 4.3.1 Öffentlicher Verkehr

Die derzeitige ÖV-Erschließung des Gebiets um den Franz-Josefs-Bahnhof ist im Hinblick auf die zeitliche als auch die räumliche Qualität durch die Franz-Josefs-Bahn, zwei U-Bahn-Linien (U4, U6) und drei Straßenbahnlinien (Linien D, 5 und 33) sehr gut.

Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit bestehen jedoch durch die bauliche Barriere des Franz-Josefs-Bahnhofs und der dadurch zu überwindenden Höhenunterschiede.

#### Führung der Straßenbahn

Nach einer Neubebauung des Planungsgebiets wird die Nutzungsdichte insbesondere im nördlichen Teil der „Platte“ höher sein als in dem bestehenden Wohngebiet südwestlich der Augasse. Deshalb und aufgrund der räumlichen Nähe des Trassenverlaufs der Linie D zu den Linien 37 und 38 in der Nussdorfer Straße wurde in den Workshops als eine der Varianten angedacht, die Straßenbahnlinie D auf das Areal des Frachtenbahnhofs zu verlegen und somit die Erschließungswirkung im Planungsgebiet noch weiter zu verbessern.

Drei Varianten zur Führung der Straßenbahn wurden daher untersucht:

#### VARIANTE 1 Führung der Linie D wie im Bestand

Keine Veränderung der Trasse und der Haltestellen	Keine Verbesserung der Erschließung oder Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
Kostengünstigste Variante	

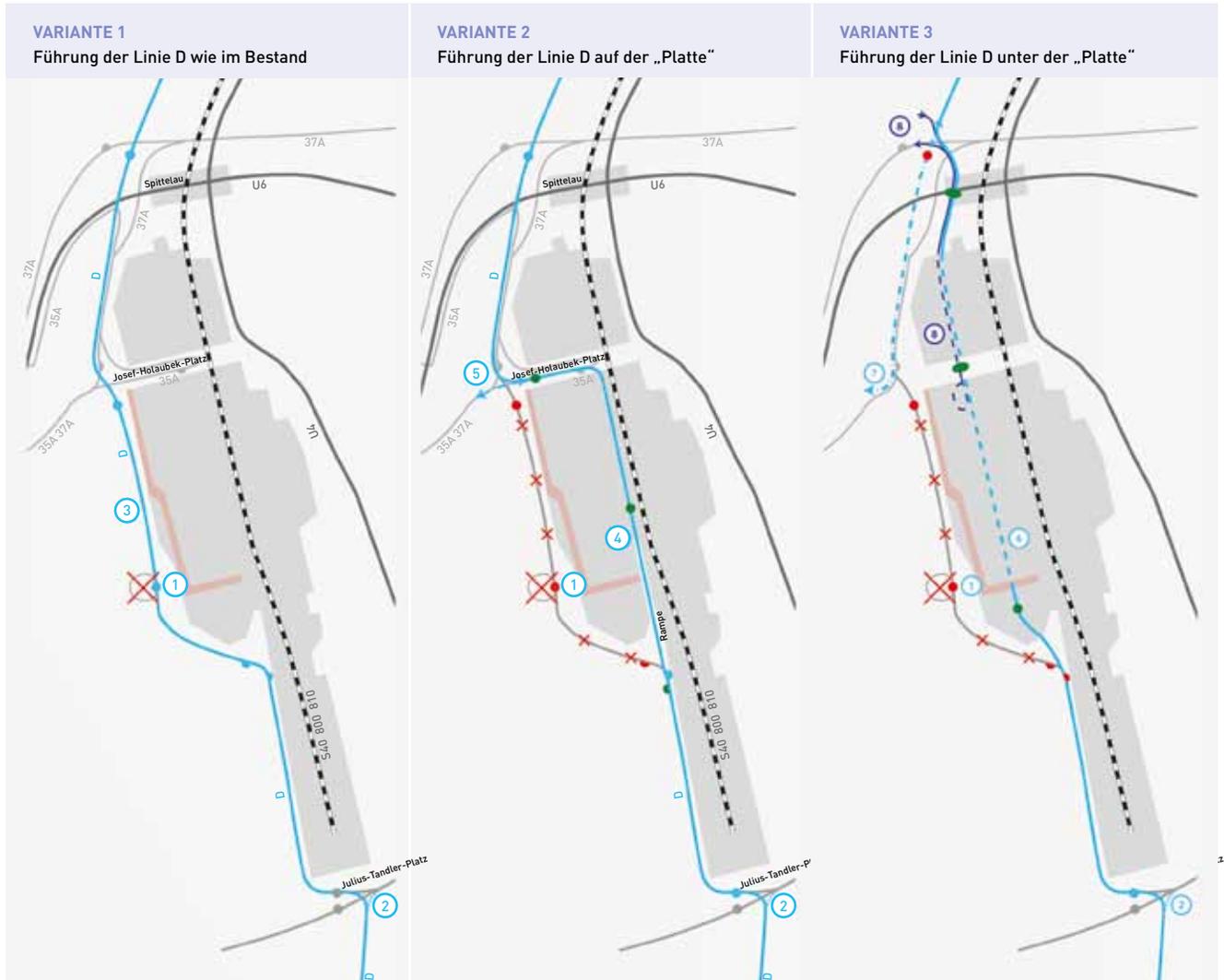
#### VARIANTE 2 Führung der Linie D auf der „Platte“

Die „Platte“ selbst wird gut erschlossen	Hohe Kosten für die Umlegung der Trasse
Frequenzbringer für die Neubebauung und den zentralen Platz	Eventuell mögliche Konfliktpotenziale mit dem Fußgänger- und Radverkehr im Bereich des zentralen Platzes
Alle Haltestellen liegen, wie im Bestand, an der Oberfläche	Eventuell zusätzlich anfallende Kosten für die statische Verstärkungen der „Platte“

#### VARIANTE 3 Führung der Linie D unter der „Platte“

Höhere Betriebsgeschwindigkeiten durch weniger Bögen und eine Haltestelle weniger	Die Haltestelle am Josef-Holaubek-Platz liegt um zwei Geschoße unter Niveau
Optimierung der Ampelsteuerung für den Fußgänger- und Radverkehr am Liechtenwerder Platz durch Wegfall der Straßenbahnbevorzugung	Eventuell mögliche Konfliktpotenziale mit einer zusätzlichen Erschließung unter dem Verkehrsamt und der oben genannten tiefer liegenden Haltestelle
	Hohe Kosten für die Umlegung der Trasse
	Anfallende Kosten durch die Entfernung bzw. den Tausch mehrerer statisch relevanter Elemente bei seitlicher Führung
	Zerschneidung der Baufelder unter dem Verkehrsamt und der restlichen „Platte“ in Nord-Süd-Richtung bei mittiger Führung. Auch die Erschließung der neuen Tiefgarage ist hier technisch aufwändiger





- 1 Entfall Schleife Augasse
- 2 Mögliche neue Weichenverbindung Alserbachstraße – Porzellangasse
- 3 Bestandsgemäße Führung der Straßenbahnlinie D
- 4 Führung der Linie D von der Althanstraße über eine Rampe auf die „Platte“ (Ebene 0), Verlegung einer Haltestelle und einer Richtungshaltestelle; Schaffung einer neuen Haltestelle
- 5 Betriebsgleis
- 6 Führung der Linie D auf derzeitigem Gleisniveau unter der „Platte“ (Ebene –2) und unter dem Verkehrsamt; Verlegung zweier Haltestellen und Errichtung einer neuen Haltestelle
- 7 Betriebsgleis
- 8 Mögliche neue Führung der Buslinie 35A

#### LEGENDE

- |  |  |
|--|--|
| — Buslinie Bestand                       | ● Bestehende Haltestelle im Gebiet           |
| — Straßenbahnlinie Bestand               | ● Aufgelassene Haltestelle                   |
| — U-Bahn-Linie Bestand                   | ● Neue/verlegte Haltestelle                  |
| — S-Bahn-Linie Bestand                   | — Neue Führung der Buslinie 35A              |
| — Straßenbahnlinie Variante              | — Neue Führung der Buslinie 35A unterirdisch |
| — Straßenbahnlinie Variante unterirdisch | ✗ Entfall                                    |
| — Straßenbahnweichenverbindung           | ▨ Möglicher Plattenrand neu (LEITBILD)       |
| — Betriebsgleis                          |  |

Abb. 43: Varianten zur Verbesserung der ÖV-Erschließung

Quelle: komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012



**Abb. 44: Überlegungen zur Straßenbahnführung**

Quelle: komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010

Bei beiden Varianten zur Verlegung der Straßenbahn bietet sich die Möglichkeit, durch die geänderte Trassenführung die Augasse gestalterisch aufzuwerten. Da die „Platte“ an der Augasse zum Teil abgebrochen werden kann, besteht aber auch bei einem Verbleib der Straßenbahn in der Augasse die Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung und Attraktivierung des Straßenraums.

Die Verlegung der Straßenbahntrasse mittig auf die Tragkonstruktion in Nord-Süd-Richtung hat die Vorteile, dass die „Platte“ selbst sehr gut erschlossen wird und die Straßenbahn für die Neubebauung und insbesondere den zentralen Platz als Frequenzbringer genutzt werden kann. Weiters sind alle Haltestellen – so wie im Bestand – an der Oberfläche situiert und somit müssen beim Zugang zu den Haltestellen keine zusätzlichen Höhen überwunden werden. Nachteile dieser Führung sind neben den Kosten für die Trasse eventuell mögliche Konfliktpotenziale mit dem Fußgänger- und Radverkehr im Bereich des zentralen Platzes. Diese können aber durch gute Planung und konsequente Umsetzung sehr gering gehalten werden. Nicht geschätzt werden konnten in diesem Projektstadium die aller Voraussicht nach anfallenden Kosten für statische Verstärkungen der „Platte“.

Wird die Straßenbahn unter der „Platte“ zur Heiligenstädter Straße geführt, kann eine höhere Betriebsgeschwindigkeit erreicht werden (weniger Bögen, eine Haltestelle weniger sowie eine eigene Trasse) und an der Kreuzung am Liechtenwerder Platz kann durch den Wegfall der Straßenbahnbevorrangung die Ampelsteuerung für den Fußgänger- und Radverkehr optimiert werden. Negativ bewertet wird die um zwei Geschoße unter Niveau liegende Haltestelle am Josef-Holaubek-Platz und – in Abhängigkeit der Ausführung der IV-Erschließung unter dem Verkehrsamt – das mögliche Konfliktpotenzial mit dieser. Wird die Trasse unter der „Platte“ am Rand geführt, müssen mehrere statisch relevante Elemente entfernt bzw. ausgewechselt werden. Bei mittiger Führung hingegen werden die Baufelder unter dem Verkehrsamt und der restlichen „Platte“ in Nord-Süd-Richtung zerschnitten und die Erschließung der neuen Tiefgarage ist technisch aufwändiger. Die Kosten für die Gleisverlegung werden noch höher als bei einer Führung auf der „Platte“ geschätzt.

Aus der Abwägung der Vor- und Nachteile einer Straßenbahnverlegung in das Gebiet und dem Vergleich mit dem Bestand wird aus heutiger Sicht vor allem aus Kostengründen der Bestandsvariante der Vorzug gegeben. Die durch eine Verlegung der Straßenbahn erzielbaren positiven Effekte scheinen nicht so groß zu sein, dass deren Nachteile und vor allem die zusätzlichen Kosten aufgewogen würden. Für eine endgültige Empfehlung müssten die Bewertungskriterien (bzw. deren Gewichtung) aber noch einmal im weiteren Planungsprozess überprüft werden und eine Abklärung mit den Wiener Linien erfolgen.

#### Gleisschleife Josef-Ludwig-Wolf-Park

Der Josef-Ludwig-Wolf-Park ist derzeit für die Öffentlichkeit kaum wirklich nutzbar, da sich in ihm eine Gleisschleife der Wiener Linien befindet. Derzeit wird sie für Kurzführungen der Linie D bzw. für die Linie 33 zum Teil als Endstation benützt.

Das Auflassen der Gleisschleife zur Nutzbarmachung des Josef-Ludwig-Wolf-Parks als „grüner Trittstein“ auf der geplanten Fußwegachse zum zentralen Platz und weiter über die angedachte Brücke Richtung Donaukanal und zum 20. Bezirk wäre äußerst wichtig. Daher sind die Möglichkeiten hierfür in Gesprächen mit den Wiener Linien zu erörtern.

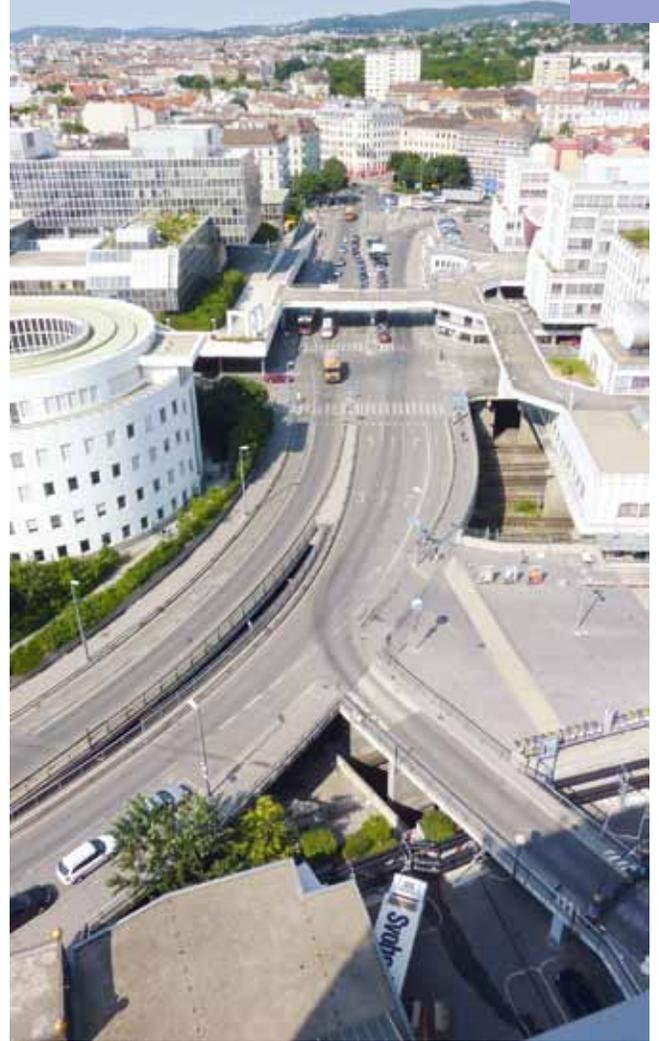
Der Einbau zweier zusätzlicher Weichen am Julius-Tandler-Platz wäre erforderlich, sollte eine Anbindung an die Porzellangasse aufgrund der aufgelassenen Gleisschleife hergestellt werden.

#### Führung des 35A

Eine alternative Führung der Autobuslinie 35A könnte aus Effizienzgesichtspunkten sinnvoll sein, insbesondere wenn die Straßenbahn unter die „Platte“ und das Verkehrsamt verlegt werden sollte und der Bus diese Straßenbahntrasse mitbenutzen könnte.



Abb. 45: Blick auf die Nordbergbrücke und den Josef-Holaubek-Platz  
Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010



## 4.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Der Erschließung des Gebiets im motorisierten Individualverkehr und der Unterbringung des ruhenden Verkehrs widmet sich dieses Unterkapitel.

### Erschließung des Gebiets

Grundsätzlich werden folgende Planungsprinzipien verfolgt:

- über die Plattenoberfläche (Ebene 0) soll so wenig PKW-Verkehr wie möglich abgewickelt werden
- ein Durchgangsverkehr durch das Planungsgebiet soll unterbunden werden bzw. nicht attraktiv sein
- der Versorgungsverkehr wird über die Ebene –2 abgewickelt und als Bemessungsfall für die erforderlichen Schleppkurven wurde ein 3-achsiges Müllfahrzeug angenommen
- die Zufahrt für Einsatzfahrzeuge erfolgt über Ebene 0
- die MIV-Erschließung soll nach Möglichkeit über zwei geografisch unterschiedliche Punkte erfolgen, damit bei Blockade eines Knotens ein weiterer zur Verfügung steht

Aus folgenden Gründen wird bei allen bisher untersuchten Varianten die Zufahrt zu den Garagen (neue Tiefgarage im Bereich des Frachtenbahnhofs und bestehende Garagen im UZA 2) ausschließlich von Norden – über die Heiligenstädter Straße, die Nordbergbrücke und den Liechtenwerder Platz – ausgearbeitet:

- hohe Auslastung der Kreuzung Spittelauer Lände – Alserbachstraße
- die Quartiere rund um die Alserbach- und Althanstraße sollen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität möglichst vom MIV entlastet werden
- Schleichwegfahrten vom Westgürtel über die Fuchsthaller-gasse – Alserbachstraße sollten wenig attraktiv sein

Alternativ dazu ist es jedoch denkbar, für einen Teil der neuen Tiefgarage die Zufahrt von Süden über die Althanstraße zu ermöglichen. In diesem Fall sind aber die Dimensionierung der Garagensegmente sowie die Gestaltung der Zufahrt so auszuführen, dass gegenüber dem Bestand zumindest kein zusätzliches

Verkehrsaufkommen zu erwarten und das Durchfahren des Gebiets von Süden nach Norden möglichst unattraktiv ist.

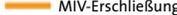
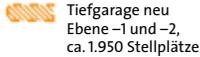
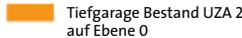
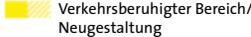
Wie im Bestand wird auch für die Zukunft vorgeschlagen, eine Garagenein- und -ausfahrt am Josef-Holaubek-Platz anzuordnen. Um das Verkehrsaufkommen in der Alserbachstraße und Althanstraße sowie am Josef-Holaubek-Platz zu reduzieren, wird eine zusätzliche Einfahrt unter dem Verkehrsamt vorgeschlagen. Dazu ist von der Heiligenstädter Straße abzweigend ein zusätzlicher Fahrstreifen vorgesehen, der über eine Rampe auf die bestehende Gleisebene (Ebene –2) hinunterführt. Die Lage unter dem Verkehrsamt und unter der „Platte“ ist in Abstimmung mit der Führung der Straßenbahn anzupassen und kann technisch sowohl in der Mitte als auch am Rand zum UZA 2 ausgeführt werden. Generell wäre aufgrund von Sicherheitsaspekten die Frage, ob eine Erschließung des Planungsgebiets durch neue Infrastrukturen unter dem Verkehrsamt möglich ist, noch einer detaillierten Machbarkeitsanalyse sowie nutzerseitigen Klärungen zu unterziehen, bzw. sind seitens den ÖBB noch Untersuchungen erforderlich, ob hier eine Erschließung aufgrund der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur denkbar wäre.

Für den Quellverkehr stehen die Ausfahrt über die Althanstraße sowie die als Ein- und Ausfahrt vorgeschlagene Erschließung am Josef-Holaubek-Platz zur Verfügung.

### Anbindung der bestehenden Garagen des UZA 2

Es bestehen drei grundsätzliche Möglichkeiten im Umgang mit den beiden bestehenden Garagen des UZA 2:

#### LEGENDE

 MIV-Erschließung	 möglicher Plattenrad neu (LEITBILD)
 MIV-Erschließung unterirdisch	 Tiefgarage neu Ebene -1 und -2, ca. 1.950 Stellplätze
 MIV-Rampen	 Tiefgarage Bestand UZA 2 auf Ebene 0
 Verkehrsberuhigter Bereich/Neugestaltung	 Erweiterung Tiefgarage neu bei Wegfall UZA-2-Garage ca. 190 Stellplätze
 Ein-/Ausfahrt Ebene 0	
 Ein-/Ausfahrt Ebene -1	
 Ein-/Ausfahrt Ebene -2	

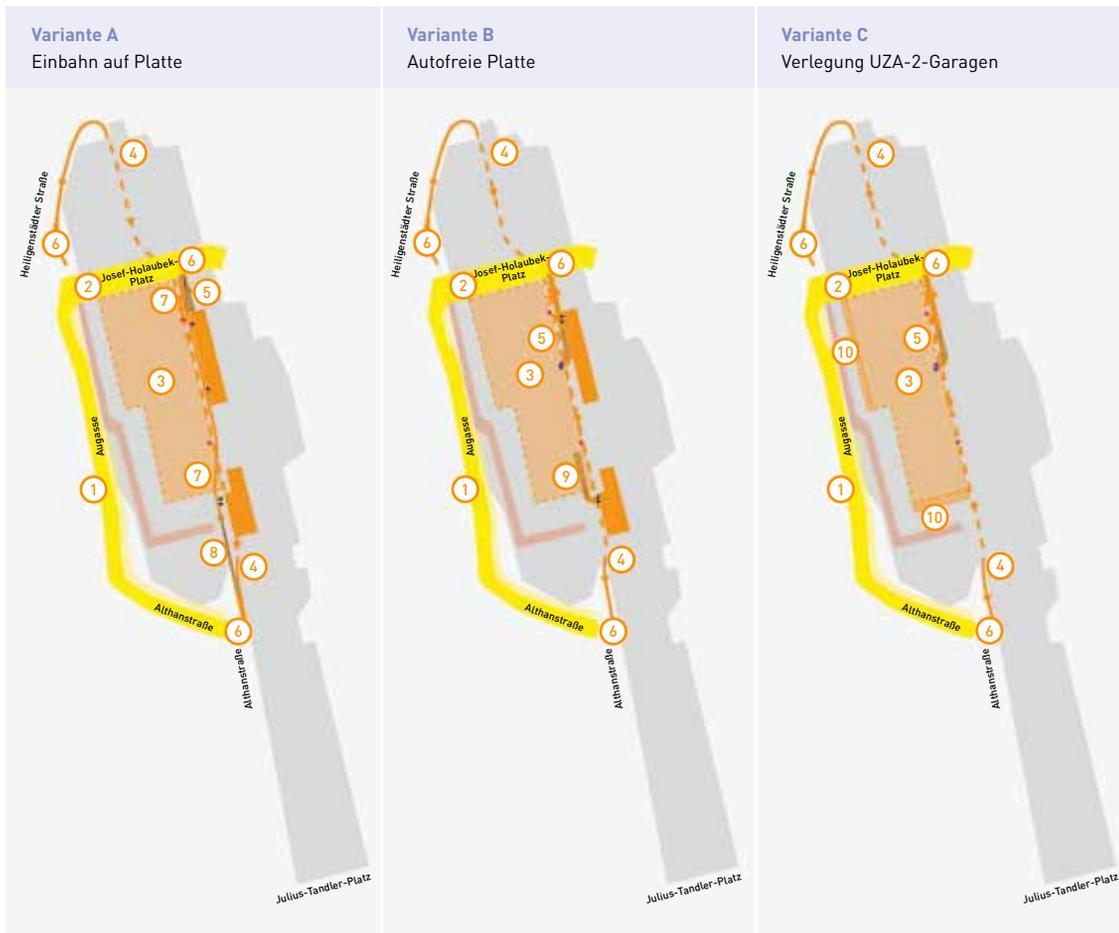


Abb. 46: Varianten zur Erschließung im motorisierten Individualverkehr

Quelle: komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012

Generell soll aufgrund der wesentlich besseren Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums und der Minimierung des KFZ-Verkehrs versucht werden, Variante C zu realisieren. Sollte eine (Teil-)Verlegung der Garagen des UZA 2 nicht möglich sein, wäre Variante B empfehlenswert, da bei dieser die oberirdisch in Anspruch genommene Fläche für den motorisierten Individualverkehr und die Beeinträchtigungen durch diesen geringer als bei Variante A sind.

- 1 Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Augasse und Althanstraße
- 2 Redimensionierung und Neugestaltung Josef-Holaubek-Platz
- 3 Neue Tiefgarage unter der „Platte“ auf den Ebenen -1 und -2
- 4 Garagenschließung unter dem Verkehrsamt
- 5 Garagenein- und -ausfahrt am Josef-Holaubek-Platz
- 6 Anbindung an bestehendes MIV-Netz
- 7 Einbahn von Norden nach Süden auf der „Platte“
- 8 Rampe von der „Platte“ zur Althanstraße
- 9 Erschließungsrampe der südlichen Garage des UZA 2 über Ebene -1 der neuen Tiefgarage, beide Fahrtrichtungen
- 10 Verlegung der Tiefgaragen aus dem UZA 2 in die neue Tiefgarage

## Ruhender Verkehr

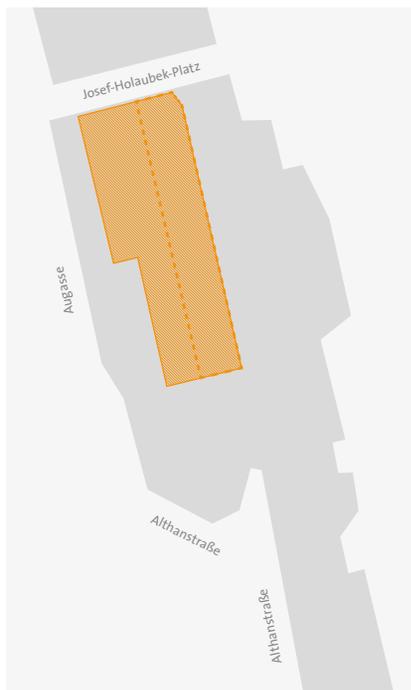
Es wird vorgeschlagen, die erforderlichen Stellplätze für den Bereich WEST unter der „Platte“ auf zwei Ebenen unterzubringen. Wie die erforderlichen Stellplätze für den Bereich OST unterzubringen wären, kann erst nach Detaillierung der Planungen für die Bebauungsstruktur geklärt werden.

Für den Bereich WEST wird ein Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr (einschließlich Zufahrten, Rampen etc.) von etwa 40.000 bis 50.000 m<sup>2</sup> ermittelt, der unterhalb der „Platte“ vorzusehen wäre.

Die Anordnung der neuen Tiefgarage ergibt sich einerseits aus der bestehenden Stützenreihe, andererseits kann die Garage dadurch weitgehend auf die gesamte Nord-Süd-Ausdehnung des

Planungsgebiets erstreckt werden (kurze Zugangswege zu den einzelnen Baukörpern – auch zum UZA 2, Möglichkeit der Strukturierung nach Nutzergruppen, wie Dauerparkplätze für Einwohner, Beschäftigte etc.). Die Außenkanten entlang des Josef-Holaubek-Platzes, der Augasse und südlich des Plattenrands bleiben für andere Nutzungen frei.

In Anbetracht des hohen errechneten Flächenbedarfs für Stellplätze und der sehr guten Gebietserschließung im öffentlichen Verkehr werden die Anwendung eines Stellplatzregulativs und die Beschränkung der zu errichtenden Stellplatzanzahl im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung empfohlen. Folgende Abbildung 47 zeigt schematisch den Flächenbedarf auf zwei Geschoßen unter Einhaltung der Stellplatzverpflichtung<sup>10</sup> und unter Annahme einer Reduktion um 50 %.



**Abb. 47: Dimension der Tiefgarage im Bereich WEST ohne und mit Stellplatzregulativ**

Quelle: komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012

## LEGENDE

-  Tiefgarage neu Ebene –1 und –2, ca. 970 Stellplätze pro Ebene
-  Tiefgarage Stellplatzregulativ 50 % Ebene –1 und –2, ca. 485 Stellplätze pro Ebene

**Abb. 48: Im „Untergrund“ auf der derzeitigen Gleisebene**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010



<sup>10</sup> Die Stellplatzverpflichtung und die Annahmen zur Reduktion basieren auf dem Wiener Garagengesetz 2008 idF. 16.12.2013, LGBl. Nr. 45/2013

### 4.3.3 Nicht motorisierter Individualverkehr



Das Areal des Personen- und Frachtenbahnhofs stellt eine massive Barriere für den Fußgänger- und Radverkehr dar. Auf dem Abschnitt von ca. 800 m zwischen Julius-Tandler- und Josef-Holaubek-Platz besteht keine Quermöglichkeit in Ost-West-Richtung ohne Treppen oder Rampen. Um vom Josef-Ludwig-Wolf-Park zum Haupteingang des UZA 2 zu gelangen, muss ein Höhenunterschied von ca. 13 m überwunden werden. Die Oberkante der „Platte“ liegt etwa 8 m über dem Niveau der Althanstraße. Die bestehenden Brücken Spittelauer Steg und Friedensbrücke zwischen dem 9. und 20. Bezirk liegen knapp 1 km voneinander entfernt, wodurch der Donaukanal eine deutliche Barriere für den Fußgänger- und Radverkehr darstellt.

**Eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger- und RadfahrerInnen ist daher von entscheidender Bedeutung. Um die bestehende Barriere aufzuweichen und die Vernetzung mit dem Umfeld zu verbessern, werden daher folgende Verbindungen vorgeschlagen:**

- In Nord-Süd-Richtung soll neben dem UZA 2 eine Achse des nicht motorisierten Verkehrs vom Josef-Holaubek-Platz zur Althanstraße ausgebildet werden. Ein guter Anschluss dieser Wegeverbindung an die U-Bahn-Station Spittelau mit einer optimierten Quermöglichkeit des Josef-Holaubek-Platzes ist dabei sinnvoll.
- In West-Ost-Richtung sollen zwei bis drei Achsen durch das Planungsgebiet zu einer angestrebten zusätzlichen Brücke über den Donaukanal führen. Eine verläuft vom Josef-Ludwig-Wolf-Park Richtung Nordosten, die zweite Verbindung stellt eine Verlängerung des bestehenden Durchgangs von der Latschkagasse zur Augasse nach Osten dar. Die dritte mögliche Achse würde vom Liechtenwerder Platz Richtung Südosten verlaufen.

Für die Vernetzung in West-Ost-Richtung würde die Errichtung einer Brücke für Fußgänger- und RadfahrerInnen über den Donaukanal eine wesentliche Verbesserung darstellen und es wird deshalb vorgeschlagen, diese Idee weiter zu verfolgen. In Unterkapitel 4.3.4 werden Details zu dieser Querung beschrieben.

**Für die Vernetzung des Althangrunds mit der Brücke zum 20. Bezirk sind im Bereich des UZA 2 drei Verbindungsvarianten möglich (siehe Abbildung 49):**

- a) Im UZA 2 sind nördlich und südlich des Stiegenhauses beim Haupteingang auf dem Niveau der „Platte“ über die gesamte Gebäudebreite Labors, Lager und Gänge situiert. Nach derzeitigem Wissenstand wäre die Schaffung eines niveaugleichen und ausreichend breiten Durchgangs für den Fußgänger- und Radverkehr grundsätzlich schon derzeit möglich. In weiterer Folge soll daher gemeinsam mit der Universität Wien geklärt werden, ob und mit welchem technischen/monetären Aufwand die Schaffung eines adäquaten Durchgangs möglich wäre. Zudem ist der rechtliche Aspekt eines öffentlichen Durchgangs durch ein Gebäude noch im Detail zu klären.
- b) Über eine Treppe vom zentralen Platz aus oder über Rampen von der Nord-Süd-Achse auf Plattenniveau zum bestehenden Haupteingang des UZA 2, der sich etwa 4 m über dem Niveau der „Platte“ befindet. Von da wird die bestehende Rampe auf die östliche Gebäudeseite zur Brücke genutzt. Diese Verbindung besteht in ähnlicher Form bereits und wäre leicht zu realisieren, dafür wäre aber ein relativ großer Höhenunterschied zu überwinden.
- c) Die dritte Möglichkeit kann durch Verbinden des bestehenden südlichen Weges auf dem UZA 2 mit der „Platte“ geschaffen werden. Dieser Weg liegt im südlichen und östlichen Bereich etwa 0,5 m über dem Niveau der „Platte“ und führt von da über eine Rampe zum Haupteingang des UZA 2 hinauf. Wird dieser Weg für die direkte Verbindung mit der „Platte“ verwendet, muss die bestehende Rampe abgebrochen und statt dieser eine Rampe auf das Plattenniveau hinunter geschaffen werden. Dabei würden die darunter liegenden Räume, die laut Lageplan Gebäudetechnik enthalten, zumindest teilweise berührt. In weiterer Folge wäre gemeinsam mit der Universität Wien zu klären, ob dieser Eingriff in das bestehende Gebäude vertretbar wäre.

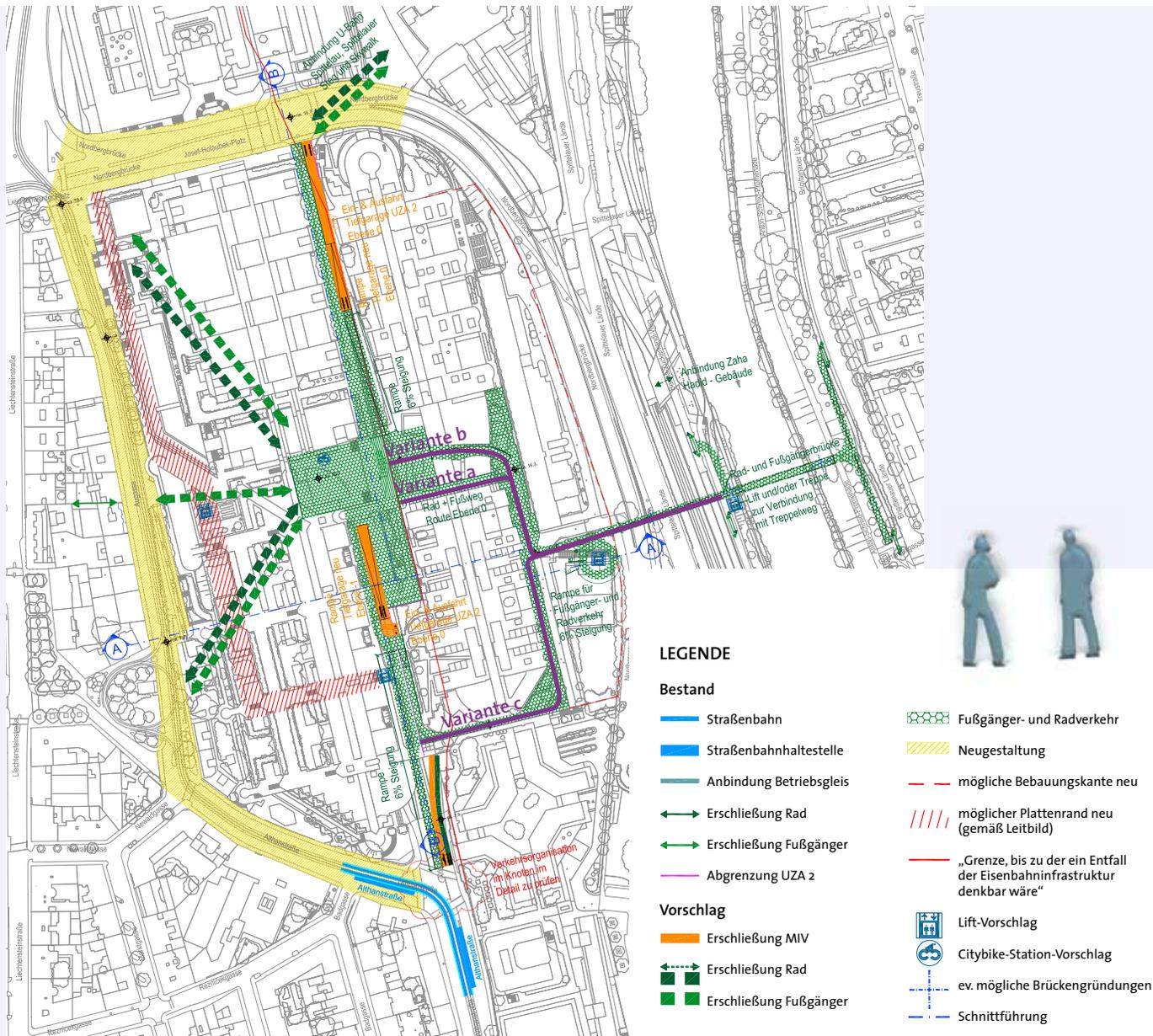


Abb. 49: Querungsmöglichkeiten des UZA 2

Quelle: komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012

Variante b) soll in jedem Fall realisiert werden, da sie den geringsten Aufwand erfordert und zur Anbindung des UZA 2 notwendig ist. Soweit möglich, wäre es anzustreben, dass zumindest eine der Varianten a) oder c) verwirklicht werden kann, um die zusätzliche Höhenüberwindung von ca. 4 m bei Querung des UZA 2 vermeiden zu können. Aufgrund der günstigeren Lage wäre dabei Variante a) der Vorzug zu geben.

Insbesondere die Verbindung vom Josef-Ludwig-Wolf-Park zum zentralen Platz sollte, neben der Nord-Süd-Achse, möglichst attraktiv (Dimensionierung, Gestaltung, Höhenüberwindung)

ausgeführt werden, da sie die direkte Vernetzung des Lichtentals über die neue Brücke in den 20. Bezirk darstellt. Aber auch die Verbindung zum bestehenden Durchgang zwischen Augasse und Liechtensteinstraße/Latschkagasse sollte als attraktive Grünachse gestaltet sein, da sie eine direkte Vernetzung über die ruhige und zum Teil begrünte Latschkagasse, und nach Querung des Gürtels über die Schrottenbachgasse, zum Währinger Park darstellt. Die Verbindung mit dem Liechtenwerder Platz hat nicht dieselbe Priorität und muss dementsprechend bei Realisierung nicht gleich dimensioniert werden.



**Abb. 50: Fuß- und Radweg auf den Stadtbahnbögen**

Quelle: komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010

Generell werden kurze, direkte und verkehrssichere Fuß- und Radwegrelationen zu oder zwischen geplanten bzw. bestehenden zentralen Bereichen, ÖV-Stationen und Freiräumen sowie zur Durchquerung des Areals angestrebt. Ein hohes Maß an Durchlässigkeit ist für FußgängerInnen und RadfahrerInnen anzustreben, und darüber hinaus soll soziale Kontrolle möglich sein.

Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit des Gebiets, insbesondere für Menschen mit besonderen Bedürfnissen, erscheint es sinnvoll, eine Passierbarkeit von Geländekanten auch mit Liftanlagen zu ermöglichen (z. B. Einbau einer Liftanlage in den bestehenden Turm am Abgang zur Spittelauer Lände – siehe Abbildung 51).

Eine leistungsfähige Radverbindung auf dem Niveau der bestehenden Gleisanlagen von der Althanstraße, unter der „Platte“ und unter dem Verkehrsamt bis zur Spittelau soll errichtet werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass – wie in den Workshops vorgeschlagen – in die „Platte“ Lichtöffnungen gestanzt werden, damit eine gute Belichtung und somit eine höherwertige Nutzung auch unterhalb des Plattenniveaus geschaffen werden kann. Der Querschnitt soll möglichst großzügig dimensioniert werden und keinesfalls weniger als 3 m breit sein.



Es wird vorgeschlagen, ein dichtes Netz an Radabstellplätzen sowie eventuell eine zusätzliche Citybike-Station im Bereich des zentralen Platzes vorzusehen. Zu beachten ist bei der angedachten Citybike-Station, dass eine solche im Bereich der P&R-Anlage im Zuge deren Aufstockung errichtet werden soll.

Das Radverkehrsnetz weist in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Liechtenwerder Platz und der Gallmeyergasse eine große Lücke auf, die entlang der Heiligenstädter Straße geschlossen werden sollte. Zudem besteht für Fußgänger auf der östlichen Seite der Heiligenstädter Straße keine Möglichkeit, vom Liechtenwerder Platz in den Bereich Radelmayergasse zu gelangen. Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, eine Fußgänger- und Radverkehrsverbindung über eine Rampe/eine Spindel vom Liechtenwerder Platz auf das Niveau der Gleise zu errichten. Von da soll diese die vorgeschlagene Erschließungsstraße der neuen Tiefgarage und die Auffahrt zur Gürtelbrücke mit einer Unterführung queren, um weiter nördlich in die Heiligenstädter Straße einzubinden.

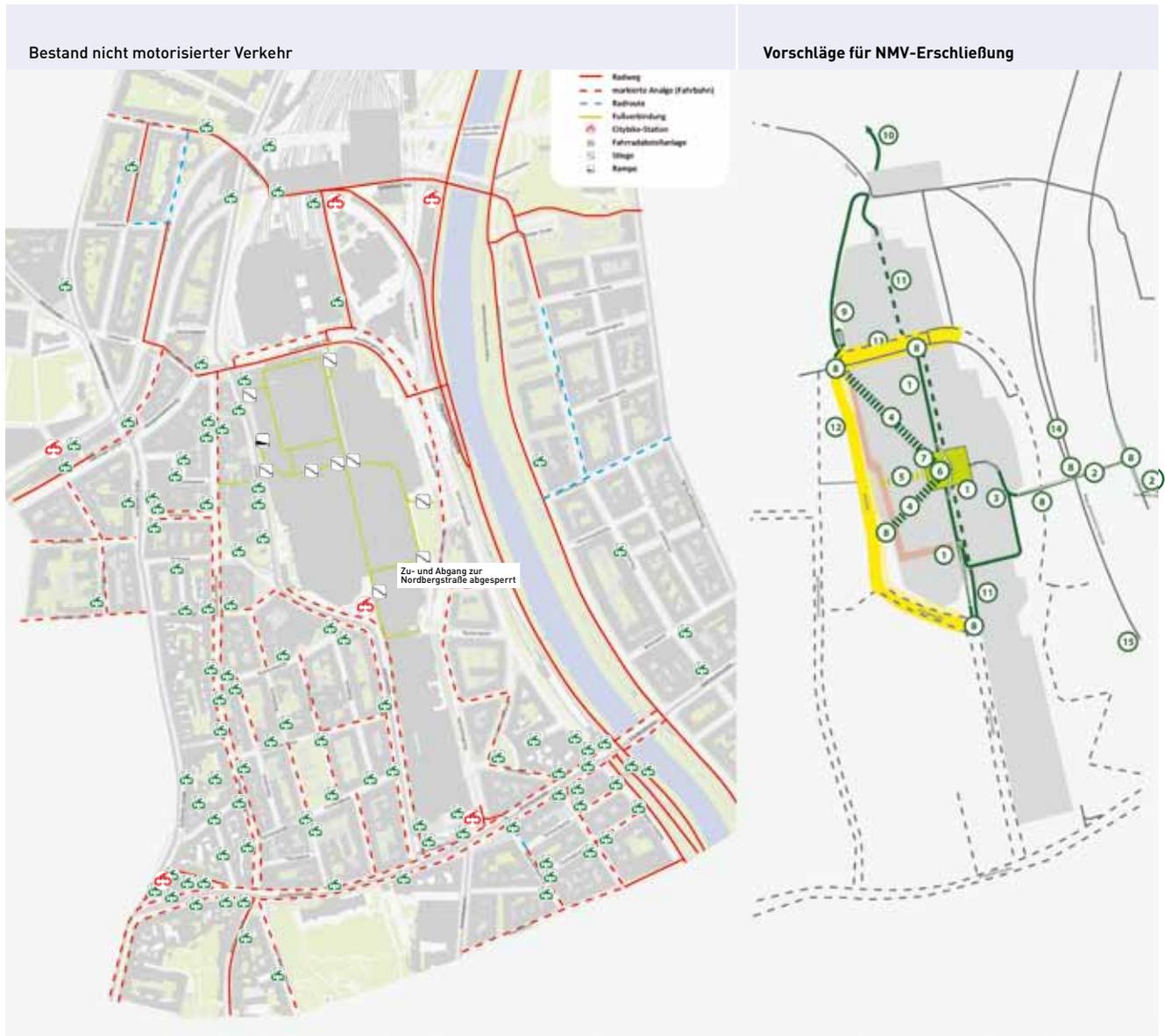
Der Bertha-Zuckerandl-Weg auf den ehemaligen Stadtbahnbögen führt von der Spittelau unter dem Zaha-Hadid-Gebäude hindurch, ohne dass dieses an diese wichtige Radverkehrsachse angebunden ist. Diese Verbindung soll nun hergestellt werden, da der technische Aufwand dafür gering ist und das Gebäude dadurch wesentlich besser an den Althangrund und die Haltestelle Spittelau angebunden wird.

Weiters wird vorgeschlagen, den Zugang Gussenbauergasse der U4-Station Friedensbrücke über die U-Bahn-Gleise hin zum Treppelweg zu erweitern. Dadurch kann die Trennwirkung der U-Bahn zwischen Donaukanalufer und dem Planungsgebiet verringert werden.

**Abb. 51: „Leerer“ Aufzugsturm am Abgang zur Spittelauer Lände**

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010





**LEGENDE Bestand**

- Radweg
- - - markierte Anlage (Fahrbahn)
- - - Radroute
- Fußverbindung
- Citybike-Station
- Fahrradabstellanlage
- Stiege
- Rampe

**LEGENDE Vorschläge**

- NMV-Verbindung auf Platte Ebene 0
- - - Nord-Süd-Radverbindung unter Verkehrsamt und Platte, Ebene -2
- ||||| Wichtige NMV-Verbindung
- ||||| Wichtige Fußgängerverbindung
- Verkehrsberuhigter Bereich/Neugestaltung
- Rampen

- 1 Leistungsfähige Nord-Süd-Achse
- 2 Neue Fußgänger- und Radverkehrsbrücke über den Donaukanal
- 3 Ost-West-Verbindung UZA 2
- 4 Innere Durchwegung Fuß und Rad
- 5 Innere Durchwegung Fuß
- 6 Zentraler Platz
- 7 Radabstellanlagen
- 8 Knoten und Anschlüsse
- 9 Rampe/Spindel vom Liechtenwerder Platz
- 10 Lückenschluss Heiligenstädter Straße
- 11 Leistungsfähige Nord-Süd-Schnellverbindung unter Verkehrsamt und „Platte“
- 12 Verkehrsberuhigung und Neugestaltung Augasse und Althanstraße
- 13 Neugestaltung Josef-Holaubek-Platz
- 14 Anbindung Zaha-Hadid-Gebäude
- 15 Anbindung U4-Station Spittelau an Donaukanalufer und neue Fußgänger- und Radverkehrsbrücke

Abb. 52: Bestandssituation und Erschließungsmaßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr

Quelle: komobile w7 GmbH, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2012

Abb. 53: Paradebeispiel einer gelungenen Vernetzung:  
Skywalk bei der Spittelau

Quelle: komobile, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“,  
im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A, Wien, 2010



#### 4.3.4 Zusätzliche Querung des Donaukanals

Derzeit besteht auf einer Länge von zirka 1 km zwischen Friedensbrücke und Spittelauer Steg keine Querungsmöglichkeit über den Donaukanal, was die Vernetzung der beiden Bezirke und die Zugänglichkeit des Donaukanals deutlich erschwert. Durch eine zusätzliche Verbindung soll dies verbessert werden.

Da eine Brücke vor allem für Wege auf bzw. über die „Platte“ in den Althangrund dienen würde, wird einer Brücke ausgehend vom Niveau der „Platte“ auf das linke Ufer des Donaukanals im Vergleich zu einer Brücke auf Straßenniveau aus verkehrsplanerischer Sicht der Vorzug eingeräumt. Außerdem können die freizuhaltenden Lichtraumprofile der bestehenden Infrastrukturen (wie Spittelauer Lände, U-Bahn, Treppelwege und des Donaukanals) bei der erstgenannten Variante im Gegensatz zur zweiten ohne große Umbauten eingehalten werden.

Aus den genannten verkehrsplanerischen und trassierungstechnischen Vorteilen, aufgrund der geringeren Kosten und um die im künftigen Stadtentwicklungsplan bis 2025 angestrebten Modal-Split-Ziele zu erreichen, welche eine starke Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds (Fußgänger- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr) an allen Wegen vorsehen, soll eine **Fußgänger- und Radverkehrsbrücke ausgehend vom Plattenniveau errichtet werden**. Die anderen Varianten einer Querung des Donaukanals (inklusive einer Straßenbrücke) sind daher im weiteren Planungsprozess auszuschließen.

Zur Höhenüberwindung vom Niveau der „Platte“ auf das Niveau der Spittelauer Lände kann eine Spindel und in deren Mitte ein Lift angeordnet werden. Die Brücke sollte zusätzlich an den Fuß- und Radweg auf den ehemaligen Stadtbahnbögen und an den daneben befindlichen Treppelweg angebunden werden, wodurch die Erschließungswirkung der U4-Station Friedensbrücke (auch für den 20. Bezirk) nennenswert erweitert werden kann. Dadurch würde auch der Zugang zum westlichen Donaukanalufer stark verbessert werden.

#### 4.3.5 Verkehrsberuhigungs- und Attraktivierungsmaßnahmen des öffentlichen Raums im angrenzenden Umfeld

Derzeit werden die Augasse und der betreffende Abschnitt der Althanstraße vor allem als Verkehrsraum mit wenig Aufenthaltsqualität wahrgenommen. Nach dem Teilabbruch der „Platte“ steht für die Querschnittsgestaltung jedoch mehr Platz zur Verfügung und die beiden Straßenabschnitte können städtebaulich aufgewertet und gemeinsam mit dem Josef-Ludwig-Wolf-Park attraktiviert werden.

Die Querschnittsgestaltung hängt maßgebend von der Gebietserschließung im öffentlichen Verkehr und der rechtlichen Deklaration der Straßen ab. Im derzeitigen Planungsstadium kann für Zweiteres noch keine Empfehlung abgegeben werden. Das Fahrzeugaufkommen soll jedoch weitgehend reduziert werden.

Im bestehenden Radverkehrsnetz kann die Augasse in Richtung Norden nicht befahren werden, was dazu führt, dass regelmäßig widerrechtliches Befahren der Gleisanlagen und/oder der Gehsteige beobachtet werden kann. Bei der Neugestaltung des Querschnitts sollte diese Lücke im Netz geschlossen werden.

Der bestehende Querschnitt in der **Augasse** ist relativ schmal und wird durch eine überbreite Fahrgasse, den Gleiskörper sowie einen reduzierten Grünstreifen charakterisiert. Durch den Teilabbruch der „Platte“ kann der Straßenquerschnitt unabhängig davon, ob die Straßenbahnführung in der Augasse verbleibt oder nicht, aufgeweitet und attraktiviert werden. Bei Führung der Straßenbahnlinie D durch das Areal des Frachtenbahnhofs würden sich durch den Wegfall der Straßenbahntrasse in der Augasse noch mehr Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen.

Der Querschnitt der **Althanstraße** ist derzeit wenig strukturiert. Der KFZ-Verkehr wird auf einer überbreiten Fahrfläche gemischt mit der Straßenbahn, und der Radverkehr entlang eines Mehrzweckfahrstreifens geführt. An den Rändern befinden sich baulich abgegrenzte Längsparkplätze. Eine Verbesserung der Querschnittsgestaltung soll jedenfalls durch klarere Abgrenzung des Radverkehrs und durch Begrünungsmaßnahmen erfolgen.

Im Bestand stellt der **Josef-Holaubek-Platz** zwischen Liechtenwerder Platz und Nordbergbrücke eine überdimensionierte, unstrukturierte und unübersichtlich gestaltete Verkehrsfläche dar. Die KFZ-Verkehrsflächen sollen entsprechend der verkehrstechnischen Erfordernisse rückgebaut und der Querschnitt für eine hohe Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. Auch im Falle der

angedachten Neuentwicklung des Areals über dem Frachtenbahnhof wird nicht die gesamte Fläche als Verkehrsraum benötigt und die Einmündung der Nordbergbrücke kann um einen Fahrstreifen reduziert werden.

Am Josef-Holaubek-Platz schneiden sich auch mehrere Achsen des Fußgänger- und Radverkehrs sowie der wichtige Zugang zur U-Bahn-Station Spittelau, was bei der Gestaltung, Dimensionierung und Ausgestaltung der Kreuzungen berücksichtigt werden muss.

Abbildung 54 zeigt eine aufgrund der Lage auf der „Platte“ zwar nicht ganz realistische (Baumpflanzungen), aber in weiten Teilen dennoch erstrebenswerte Umgestaltungsmöglichkeit mit Entfall eines Fahrstreifens.



**Abb. 54:** Josef-Holaubek-Platz im Bestand und Umgestaltungsidee

Quelle: Foto: komobile, Wien, 2010  
Fotomontage: MA 21 (Paul Kästner), Wien, 2012

## FREIRAUMGESTALTUNG

### 4.4.1 Allgemeine Anforderungen

Insgesamt sollen ökologische Aspekte am Althangrund einen hohen Stellenwert erhalten. Der öffentliche Freiraum einer Stadt hat den Interessen aller zu dienen und soll so gestaltet sein, dass alle – Kinder, Jugendliche, Frauen, Männer, Hochbetagte, Menschen mit besonderen Bedürfnissen etc. – ihn frei benutzen können, und zwar entsprechend ihrer Interessen und Ansprüche, wie Bedürfnis nach Ruhe und Rückzug, nach Sport und Bewegung oder nach lautstarker Nutzung des Freiraums. In diesem Sinne soll monofunktionales Angebot vermieden und auf die Gleichwertigkeit des Angebots für spezielle NutzerInnengruppen nach Alter und Geschlecht geachtet werden.

Wesentlich ist, dass die Grün- und Freiraumplanung von Beginn an in den Planungsprozess eingebunden ist und nicht erst am Ende (nach Festlegung der Gebäudestruktur) die verbleibenden Flächen „gestaltet“ werden. Grün- und Freiräume sind in einem der Bausubstanz entsprechenden Ausmaß zu berücksichtigen.

Da es im Planungsgebiet keinen motorisierten Individualverkehr geben soll (Ausnahme: Lieferverkehr, welcher jedoch

auch unter der „Platte“ organisiert werden kann), entstehen viele Möglichkeiten für die Gestaltung der Freiräume.

Neue, zum Teil auch für die AnrainerInnen der Umgebung des Planungsgebiets nutzbare Freiflächen sollen geschaffen werden. Dadurch können Grünraumdefizite im dicht besiedelten Althangrund und seiner näheren Umgebung reduziert werden. Wesentlich sind in diesem Zusammenhang auch der bereits angesprochene Abbau von Barrieren und die Schaffung einer Zugangsmöglichkeit zum Donaukanal.

Das Freiraumsystem setzt sich mit dem Spannungsfeld zwischen leiser, kontrollierter Nutzung (z. B. alte Menschen) und lärmintensiver Nutzung (z. B. Kleinkinder, Jugendliche) auseinander. Die Orientierung und Höhenentwicklung der Bebauung soll eine ausreichende Besonnung der Freiflächen ermöglichen.

Die Freiraumverbindungen sollen das Quartier prägen und gliedern. Auf diese Weise wird eine bessere Orientierung im Quartier ermöglicht. Durch eine attraktive Gestaltung des Freiraumsystems wird zudem eine Vernetzung mit der Umgebung erreicht.



Das Freiraumsystem hat folgende Funktionen zu erfüllen:

■ **Erlebnis- und Erholungsfunktion**

Die Gestaltung der Freiräume soll die Erlebnisvielfalt fördern. Die Freiräume sollen eine hohe Nutzungsvielfalt aufweisen, damit der Erlebniswert gesteigert wird und die Nutzbarkeit für verschiedene Alters- und Bevölkerungsgruppen gewährleistet wird. Der Erholungswert ist durch Sitz- und Ruhebereiche zu gewährleisten. Genauso ist ein Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche durch entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raums zu fördern.

■ **Verbindungsfunktion**

Die Freiräume sollen die wesentlichen Achsen zur Fortbewegung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen darstellen. Im Sinne einer optimalen Erreichbarkeit besteht eine enge räumliche Verbindung zwischen dem öffentlichen Freiraum und den Zielen und Einrichtungen des Alltags (ÖV-Haltestellen, soziale Infrastruktur, Nahversorgung). Auf Barrierefreiheit und direkte Wege ist in diesem Zusammenhang besonderer Wert zu legen.



Abb. 55: Beispiel von möglichen Begrünungsmaßnahmen –

Quelle: Studienprojekt der TU Wien, Sommersemester 2011, Fachbereich Städtebau, „Wiederbelebung“, Entwurf von Martin Mic

■ **Kommunikationsfunktion**

Der Dialog zwischen BewohnerInnen bzw. NutzerInnen aller Altersgruppen und Ethnien ist durch eine entsprechende funktionale Gestaltung zu fördern.

■ **Orientierungsfunktion**

Durch die Berücksichtigung optisch-visueller Raumbezüge, insbesondere Blickrelationen zu Orientierungspunkten (z. B. Hochpunkte – die thermische Abfallbehandlungsanlage Spittelau, Hochhaus im Projektgebiet, Leopoldsberg) kann die Orientierung im Planungsgebiet wesentlich erleichtert werden.

Die Augasse sowie der nordwestliche Teil der Althanstraße sollen verkehrsberuhigt und attraktiver gestaltet werden, und der Josef-Ludwig-Wolf-Park soll durch einen Entfall der Gleisschleife für die AnrainerInnen nutzbar werden. Für den Josef-Holaubek-Platz ist eine Neugestaltung vorgesehen, welche eine Verbesserung des Erscheinungsbilds und der Querungsmöglichkeiten bewirken soll.

### 4.4.2 Zentraler Platz und lineare Grünverbindungen

Die Nord-Süd- und Ost-West-Freiraumachsen sollen eine großzügige Breite aufweisen. Entlang dieser Achsen sollen platzartige Aufweitungen vorgesehen werden, um Räume für verschiedene Nutzungen (Platzsituationen, parkartig erweiterte Grünflächen, angelagerte Sportflächen o. Ä.) zu ermöglichen. Diese Bereiche sollen durch ihre Form und Gestalt eine Identifikation und Orientierung im Gebiet fördern. Es ist auch vorstellbar, die Freiraumachsen am Rand in die Bebauung zu erweitern und zu integrieren (z. B. Arkadenlösungen) und dadurch örtlich wettergeschützte Aufenthalts-, Bewegungs- oder Spielbereiche anbieten zu können.

Durch eine Anbindung des Areals an den übergeordneten Freiraum Donaukanal kann eine wichtige Aufwertung der Grünraumversorgung des Areals erreicht werden. Das Viertel im Westen des Planungsgebiets zeichnet sich durch einen Mangel notwendiger städtischer Grün- und Freiflächen aus. Durch eine Verbindung zum Donaukanal wird auch für die unterversorgten umgebenden Wohngebiete eine wesentliche Verbesserung erreicht.

Die Möglichkeit der Ausbildung eines Freiraumkorridors vom Josef-Ludwig-Wolf-Park über den zentralen Platz zum Donaukanal sowie auch vom Josef-Holoubek-Platz zur Althanstraße sollte wahrgenommen werden.

Die linearen Grünverbindungen wären ideal für sportliche Zwecke (z. B. laufen, walken) und zum gemütlichen Spaziergehen geeignet, da sie auch mit Freiräumen, Grünelementen und ruhigeren Straßenabschnitten außerhalb des Planungsgebiets verbunden sind.

Ein zentraler Platz soll als Anziehungspunkt innerhalb des Areals dienen. Der Platz liegt am Schnittpunkt der Nord-Süd-Achse des nicht motorisierten Verkehrs mit den West-Ost-Achsen. Der Platz hat somit auch eine Verteilerfunktion zu erfüllen. Zudem liegt der neue Platz auf halbem Weg zwischen Josef-Ludwig-Wolf-Park und Donaukanal. Aufgrund der Lage und Funktion des Platzes wird in diesem Bereich auch gesteigertes Potenzial für die Situierung von Gastronomieeinrichtungen erkannt, welche wiederum zur Belebung des Entwicklungsgebiets beitragen sollen.

In einer Variante zur Verkehrserschließung wird zudem eine Führung der Straßenbahnlinie im Randbereich des Platzes sowie die Errichtung einer Haltestelle angedacht, wodurch dieser Freiraum zusätzlich an Attraktivität und Frequenz gewinnen würde.

**Abb. 56:** Derzeitige Grünraumsituation zwischen UZA 2 und Donaukanal

Quelle: Stadt Wien, MA 21, 2010



### 4.4.3 Gestaltung von Höhengsprüngen

Innerhalb des Planungsgebiets Althangrund existieren aufgrund der bisherigen Nutzung unterschiedliche Geländehöhen.

**Auf zwei Bereiche ist hinsichtlich der Höhenlagen besonderes Augenmerk zu richten:**

- die Kante zwischen UZA 1 und UZA 2
- der Geländesprung zwischen „Platte“ und Augasse

Zwischen UZA 1 und UZA 2 erscheint der Höhengsprung von ca. 4 m als eine Herausforderung für eine ansprechende Gestaltung. Durch die Schaffung von Queerungsmöglichkeiten des UZA 2 ergeben sich jedoch neue Gestaltungsoptionen. Zum einem soll eine möglichst einfache Passierbarkeit der Geländekante mit Liftanlagen ermöglicht werden. Zum anderen soll die Kante zum UZA 2 durch Fassadenbegrünung attraktiv gestaltet werden. Eventuell kann die Kante auch in die Freizeitnutzung (z. B. Ruhebereich durch Abtreppe; Kletterwand) einbezogen werden.

Der Geländesprung zwischen dem Niveau der Augasse und der „Platte“ wird durch den teilweisen Abbruch der „Platte“ künftig wahrscheinlich nicht mehr direkt an der Augasse situiert sein, sondern weiter nach Osten ins Innere des Planungsgebiets rücken. Dennoch ist der Niveauunterschied künftig sorgsam zu behandeln, damit die Barriere zwischen Augasse und Planungsgebiet abgebaut wird. Für die künftige Nutzung des Areals ist eine Integration in den Bestand von wesentlicher Bedeutung, da sonst eine isolierte Gemeinschaft im Neubaubereich entstehen könnte. Der Niveauunterschied könnte durch eine Modellierung des Geländes und einer teilweisen Abtreppe der „Platte“ ausgeglichen werden. Eine Bepflanzung dieses Bereichs könne zudem zu einem visuellen Abbau des Geländeunterschieds beitragen. Ebenso könnte die Situierung von Gebäuden an der Geländekante die unterschiedlichen Niveaulagen funktionell bzw. visuell unterstreichen.



**Abb. 57:** Teil eines „Vertikalen Gartens“, begrünte Brücke in Aix en Provence, Ausführung Patrick Blanc, 2008

Quelle: <http://www.biotekt.de/portfolio-view/erfolgreiche-fassadenbegrueung>



**Abb. 58:** Boulderwand in der Volksschule Laakirchen

Quelle: [http://schulen.eduhi.at/vs.laakirchen/Berichte2012\\_09Boulderwand.htm](http://schulen.eduhi.at/vs.laakirchen/Berichte2012_09Boulderwand.htm)

## GENDER-MAINSTREAMING

**Gender-Mainstreaming** bedeutet die gleichwertige Berücksichtigung unterschiedlicher Interessenlagen je nach Geschlecht, Alter oder kulturellem Hintergrund. Bei allen Entscheidungen ist darauf zu achten, dass bei Interessenkonflikten nicht zugunsten oder zulasten einer Gruppe entschieden wird.

Die Bedürfnisse und Anforderungen der unterschiedlichen Generationen bzw. Bevölkerungsgruppen sollen beachtet werden. Die Berücksichtigung dieser Aspekte ist ein wichtiger Beitrag für eine geschlechtergerechte Stadtentwicklung.



Gute fußläufige Erreichbarkeiten, zentrale hochwertige Freiräume, Vermeidung von Barrieren, Gewährleistung von Durchlässigkeiten sowie die erforderliche (soziale) Infrastruktur sind integraler Bestandteil des Groben Leitbilds Althangrund.



Auch subjektives Sicherheitsempfinden ist ein Gender-Thema. Subjektive Unsicherheiten im öffentlichen Raum führen zu Mobilitätsverzicht. Deswegen sind übersichtliche Wegestrukturen, eine Bündelung zentraler Funktionen, eine hohe Aufenthaltsqualität und Belebung des öffentlichen Raums sowie die Vermeidung von Angsträumen besonders wichtig. Über direkte Wegebeziehungen, Koppelung des Hauptfußwegenetzes an frequentierte Bereiche, geschützte halböffentliche Bereiche sowie kleinteilige Wohnstrukturen kann soziale Kontrolle gefördert werden.



**Abb. 59:** Gendergerechte Straßenraumgestaltung durch Gehsteigabkappung und Aufpflasterung

Quelle: Stadt Wien, MD-BD-Gruppe Planung



## ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

### 5.1 Zusammenfassung

#### Projektgebiet und Ausgangssituation

Das Projektgebiet „Althangrund“ befindet sich im Norden des 9. Wiener Gemeindebezirks und grenzt hier an den Gürtel und den 19. Bezirk; es reicht im Osten in Teilbereichen bis zum Donaukanal, der Grenze zum 20. Bezirk. Es beinhaltet den Franz-Josefs-Bahnhof und dessen Überbauungen durch die WU, die Universität Wien, die Post, das Parkhaus sowie die UniCredit Bank Austria AG.

Für die Stadt Wien sowie die Projektpartner wurde eine Auseinandersetzung mit diesem äußerst spannenden, aber auch sehr komplexen städtebaulichen Areal aufgrund sich abzeichnender Nutzungsänderungen in Folge des Auslaufens von Mietverträgen, des Bauzustands mehrerer Gebäude (der heutigen Normen bzw. Richtlinien nur mehr zum Teil gerecht wird) und des großen innerstädtischen Potenzials für eine hochwertige gemischte Nutzung in Kombination mit attraktiven Grünzonen und -elementen notwendig. Die Integration eines neuen Stadtteils in die historische Siedlungsstruktur des 9. Bezirks und der Ausgleich von Defiziten der angrenzenden Wohngebiete sind eine wichtige Zielsetzung. Auch die Auflösung oder zumindest Reduktion der heutigen städtebaulichen Barriere der Großstruktur, um Querungen Richtung Norden zum ÖV-Knoten Spittelau und in Ost-West Richtung zum Erholungsgebiet Donaukanal zu ermöglichen, ist ein wesentliches Projektziel.

Aufgrund des Auszugs der WU, der hohen Sanierungsbedürftigkeit dieses Gebäudes und des Biologiezentrums der Universität Wien sowie der Verfügbarkeit des darunter befindlichen Frachtenbahnhofs wurde in einem ersten Schritt ein Grobes Leitbild für diesen Bereich (Bereich WEST) erarbeitet. Da die ÖBB-Werkstätte und der südlich davon befindliche Sportplatz an der Nordbergbrücke Potenzial für eine höherwertige Nutzung aufweisen, wurde auch dieses Areal (Bereich OST) in der ersten Stufe des Groben Leitbilds mitbehandelt. Bei den Planungen dieses Leitbilds wurde darauf geachtet, dass mögliche bauliche und/oder infrastrukturelle Maßnahmen eine zukünftige, sinnvolle Neubebauung auch der

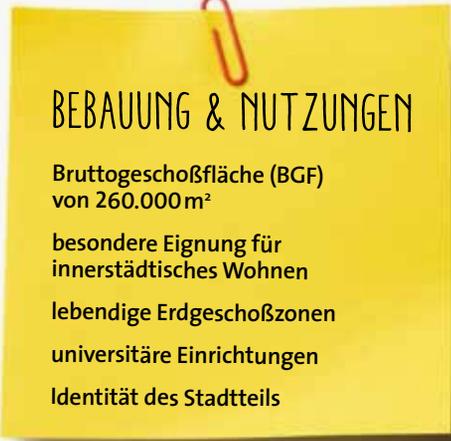
anderen Bereiche nicht einschränken und die vorgeschlagenen Infrastrukturachsen auch diese Bereiche miterschließen können. Grundlagen für das Grobe Leitbild waren diverse Studien und Bestandsaufnahmen, eine BürgerInnenbefragung, ein Ideen- und Zielfindungsprozess mit der Öffentlichkeit, Studienarbeiten dreier verschiedener Universitäten und vor allem kooperative ExpertInnenworkshops.

Zu beachten ist beim vorliegenden Groben Leitbild, dass die Inhalte auf dem aktuellen Diskussionsstand und den derzeitigen bzw. bereits absehbaren Rahmenbedingungen basieren und sich im Zuge der vertiefenden Planungen daher noch Änderungen ergeben können.

#### Bebauung und Nutzungen

Gemäß dem vorliegenden Groben Leitbild ist die Schaffung eines attraktiven, in den Bestand integrierten Stadtteils mit den dafür erforderlichen öffentlichen und sozialen Einrichtungen Projektziel. Eine gemischte standortadäquate Nutzungs-, Bau- sowie Bevölkerungs- und Sozialstruktur, wie sie im dicht bebauten Bereich Wiens typisch ist, soll geschaffen werden. Durch eine neue Bebauung sollen auch Impulse für die angrenzenden Bezirksteile ausgehen und eine Aufwertung erfolgen.

In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung des Areals kann derzeit von einer Obergrenze der realisierbaren **Bruttogeschossfläche (BGF) von 260.000m<sup>2</sup>** (ohne Garagenflächen und Zufahrten) ausgegangen werden. Für die **Flächen im Westen** (derzeit Universitätszentrum Althanstraße – UZA 1 (WU und Biologiezentrum)/Frachtenbahnhof) wird eine Bruttogeschossfläche von **maximal 220.000m<sup>2</sup>** angenommen, wovon ca. 180.000m<sup>2</sup> auf der Überplattung des derzeitigen Frachtenbahnhofs (bzw. an jenen Stellen, an denen die „Platte“ abgebrochen wird, auf gewachsenem Grund) möglich erscheinen. Für die **ÖBB-Werkstätte und den Sportplatz** im Osten wird von einer maximalen **BGF von 40.000m<sup>2</sup>** ausgegangen.



## BEBAUUNG & NUTZUNGEN

**Bruttogeschossfläche (BGF)  
von 260.000 m<sup>2</sup>**

**besondere Eignung für  
innerstädtisches Wohnen**

**lebendige Erdgeschoßzonen**

**universitäre Einrichtungen**

**Identität des Stadtteils**

Das Trägergerüst der „Platte“ soll als Basis für eine künftige Bebauung dienen und kann zu einem großen Teil weitergenutzt werden. Ein teilweiser Abbruch und punktuelle Perforierungen zur Schaffung von Lichthöfen sind statisch möglich und sinnvoll. Der Raum unter der „Platte“ kann für künftige Nutzungen wie z. B. Garagen, Sporteinrichtungen oder Lagerflächen verwendet werden.

Entsprechend der guten Lage des Althangrunds zu hochrangigem ÖV, Innenstadt, zentralen Grünräumen wie Donaukanal, Währinger Park und Augarten besteht eine **besondere Eignung für innerstädtisches Wohnen** mit hohen Qualitätsansprüchen an Freiraum, Freizeiteinrichtungen und Infrastruktur. Wohnnutzung soll vor allem in der südlichen Hälfte des Projektgebiets angesiedelt sein. Auch die erforderliche soziale Infrastruktur soll in diesem Bereich geschaffen werden.

Aufgrund der zusätzlichen Wohnungen und der ausgelasteten Kindergärten im Bestand ist im Althangrund eine Kinderbetreuungseinrichtung vorzusehen. Je nach Auslastung der umgebenden Volksschulen und der Anzahl der dann geplanten Wohnungen könnte auch die Errichtung einer Volksschule notwendig werden.

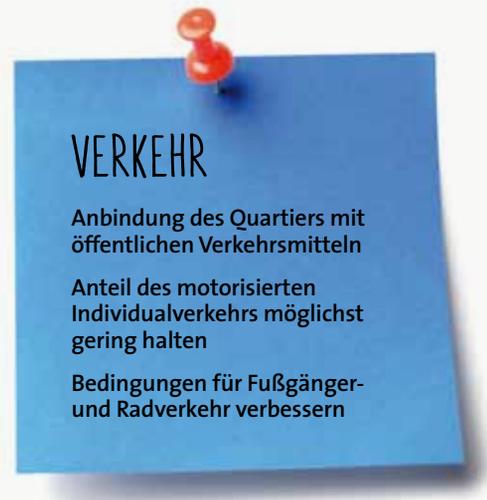
**Lebendige Erdgeschoßzonen** mit Flächen für Nahversorgung, Gewerbe, Handel, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen sind wesentliche Voraussetzungen für ein urbanes Stadtviertel. Diese sind im Bereich der Augasse sowie im möglichen Subzentrum des zentralen Platzes denkbar. In weiterer Folge soll durch die Wahl entsprechender Geschosshöhen in der Erdgeschoßzone die Integration unterschiedlicher Nutzungen möglich sein. Es sollen Handels- und Dienstleistungsflächen geschaffen werden, die überwiegend den lokalen Bedarf decken. Zusätzliche Gastronomieeinrichtungen wären vor allem zur Belebung des Bereichs unter der „Platte“ geeignet.

**Universitäre Einrichtungen** sollen prinzipiell auch nach einem möglichen Abbruch des WU-Gebäudes und des Biologiezentrums, der diesem Groben Leitbild als Szenario zugrunde liegt, am Standort des Frachtenbahnhofs vorgesehen werden. Es besteht auch im Neubaufall auf einem Teil dieser Fläche weiterhin ein Bedarf der Universität Wien, wobei eine universitäre Nutzung positiv gesehen wird, da sie belebende Auswirkungen auf die gesamte nähere Umgebung hat. Für die nördliche Hälfte des Gebiets, im unmittelbaren Einzugsgebiet der U4/U6-Station Spittelau, ist eine universitäre Nutzung bzw. eine Konzentration von tertiären Arbeitsplätzen sinnvoll. Wohnnutzung bzw. die erforderliche soziale Infrastruktur ist im mittleren bzw. südlichen Bereich angedacht.

„Landmarks“, einprägsame Baukörpersituierungen und -ausformungen sowie eine ansprechende Freiraumgestaltung sollen die **Identität des Stadtteils** stärken. Ein Hochhausstandort wird im Norden des Planungsgebiets in unmittelbarer Nähe zur U4/U6-Station Spittelau als möglich erachtet, sofern dadurch mehr Grün- bzw. Freiräume geschaffen werden können.

Grundsätzlich sollen sich die Gebäude in ihrer Höhenentwicklung harmonisch in das Umfeld der unmittelbaren Nachbarschaft einfügen. Im Planungsgebiet ist deshalb generell von den Bauklassen III (Gebäudehöhe bis 16 m), IV (Gebäudehöhe bis 21 m) und V (Gebäudehöhe bis 26 m) auszugehen. Als künftige Bemessungsebene für eine Bebauung auf der „Platte“ wird jedoch zum überwiegenden Teil die Oberkante der „Platte“ darstellen.

Die Dichte soll jener eines innerstädtischen Viertels mit sehr gutem Anschluss an den öffentlichen Verkehr entsprechen.



## Verkehrerschließung

Anhand einer Verkehrsstudie wurde die Machbarkeit der Planungsüberlegungen vorab geprüft.

Die Anbindung des Quartiers mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** soll optimiert werden. Drei Varianten zur Führung der Straßenbahn wurden untersucht:

- **Variante 1:** Führung der Linie D wie im Bestand
- **Variante 2:** Führung der Linie D auf der „Platte“ und weiter über Josef-Holaubek-Platz
- **Variante 3:** Führung der Linie D unter der „Platte“ und unter dem Verkehrsamt

Aus der Abwägung der Vor- und Nachteile einer Straßenbahnverlegung in das Gebiet und dem Vergleich mit dem Bestand wird aus heutiger Sicht vor allem aus Kostengründen der Bestandsvariante der Vorzug gegeben. Für eine endgültige Empfehlung müssten die Bewertungskriterien (bzw. deren Gewichtung) aber noch einmal im weiteren Planungsprozess überprüft werden und eine Abklärung mit den Wiener Linien erfolgen.

Der Josef-Ludwig-Wolf-Park ist derzeit für die Öffentlichkeit kaum nutzbar, da sich in ihm eine Gleisschleife der Wiener Linien befindet. Das Auflassen der Gleisschleife zur Nutzbarmachung des Josef-Ludwig-Wolf-Park als „grüner Trittstein“ auf der geplanten Ost-West-Fußwegachse zum zentralen Platz und weiter über die angedachte Brücke Richtung Donaukanal und zum 20. Bezirk wäre äußerst wichtig. Daher sind die Möglichkeiten hierfür in Gesprächen mit den Wiener Linien zu erörtern.

Der Anteil des **motorisierten Individualverkehrs** soll möglichst gering gehalten bzw. soll dieser, einschließlich des ruhenden Verkehrs, unter der „Platte“ organisiert werden. Durch die vorgeschlagenen Erschließungsmaßnahmen soll Durchzugsverkehr vermieden werden.

Wie im Bestand wird auch für die Zukunft vorgeschlagen, eine Garagenein- und -ausfahrt am Josef-Holaubek-Platz anzuordnen. Eine zusätzliche Einfahrt wird unter dem Verkehrsamt vorgeschla-

gen, wofür aber noch detaillierte Machbarkeitsanalysen sowie Klärungen mit den Nutzern und den ÖBB erforderlich sind. Dazu ist von der Heiligenstädter Straße abzweigend ein zusätzlicher Fahrstreifen vorgesehen, der über eine Rampe auf die bestehende Gleisebene hinunterführt. Für den Quellverkehr stehen die Ausfahrt über die Althan- und Alserbachstraße sowie die als Ein- und Ausfahrt vorgeschlagene Erschließung am Josef-Holaubek-Platz zur Verfügung. Die Ein- und Ausfahrten sollen aus Gründen der Störungssicherheit an zwei topografisch unterschiedlichen Punkten situiert sein.

Generell soll aufgrund der wesentlich besseren Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums und der Minimierung des KFZ-Verkehrs versucht werden, eine (Teil-)Verlagerung der bestehenden Garagen des UZA 2 zu realisieren. Sollte eine (Teil-)Verlagerung der Garagen des UZA 2 nicht möglich sein, sollte dennoch versucht werden, den KFZ-Verkehr so weit wie möglich unterhalb der „Platte“ zu organisieren.

Es wird vorgeschlagen, die erforderlichen Stellplätze für den Bereich WEST unter der „Platte“ auf zwei Ebenen unterzubringen. Wie die erforderlichen Stellplätze für den Bereich OST unterzubringen wären, kann erst nach Detaillierung der Planungen für die Bebauungsstruktur geklärt werden. In Anbetracht des hohen errechneten Stellplatzbedarfs und der sehr guten Gebieterschließung im öffentlichen Verkehr werden die Anwendung eines Stellplatzregulativs und die Beschränkung der zu errichtenden Stellplatzanzahl im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung empfohlen.

Das Areal des Personen- und Frachtenbahnhofs stellt derzeit eine massive Barriere für den **Fußgänger- und Radverkehr** dar. Eine Verbesserung der Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr ist von entscheidender Bedeutung, und es werden daher Fußgänger- und Radverkehrsachsen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung vorgeschlagen (inkl. zusätzlicher Querung des Donaukanals).

## FREIRAUM

ökologische Aspekte sollen hohen Stellenwert erhalten

lineare Grünstrukturen mit platzartigen Aufweitungen

Gestaltung von Höhengsprüngen

Aufgrund der zukünftigen Verkehrsrelationen, trassierungstechnischer Vorteile, umweltpolitischer Argumente und der geringeren Kosten im Vergleich zu anderen Querungsvarianten soll eine Fußgänger- und Radverkehrsbrücke ausgehend vom Niveau der „Platte“ etwa auf Höhe der Gerhardusgasse über die Lände und den Donaukanal errichtet werden.

Ein zentraler Platz soll als Anziehungspunkt innerhalb des Areal dienen. Der Platz liegt am Schnittpunkt der Nord-Süd-Achse des nicht motorisierten Verkehrs mit den West-Ost-Achsen.

Eine leistungsfähige Radverbindung auf dem Niveau der bestehenden Gleisanlagen von der Althanstraße, unter der „Platte“ und unter dem Verkehrsamt bis zur Spittelau soll errichtet werden. Es wird vorgeschlagen, ein dichtes Netz an Radabstellplätzen sowie eventuell eine zusätzliche Citybike-Station im Bereich des zentralen Platzes vorzusehen.

Im Umfeld des Planungsgebiets sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gesetzt werden. Die Straßenräume des betreffenden Abschnitts der Althanstraße und die Augasse sollten daher durch eine Umgestaltung attraktiviert werden. Beim Josef-Holabek-Platz könnte ein Fahrstreifen sowie unter Umständen einige Stellplätze wegfallen, um Raum für eine deutliche Verbesserung der Platzgestaltung zu schaffen.

### Freiraumgestaltung

Insgesamt sollen **ökologische Aspekte** am Althangrund einen hohen Stellenwert erhalten. Der öffentliche Freiraum einer Stadt hat den Interessen aller zu dienen und soll so gestaltet sein, dass alle – Kinder, Jugendliche, Frauen, Männer, Hochbetagte, Menschen mit besonderen Bedürfnissen etc. – ihn frei benutzen können, und zwar entsprechend ihrer Interessen und Ansprüche, wie Bedürfnis nach Ruhe und Rückzug, nach Sport und Bewegung oder nach lautstarker Nutzung des Freiraums. In diesem Sinne soll monofunktionales Angebot vermieden und auf die Gleichwertigkeit des Angebots für spezielle NutzerInnengruppen nach Alter und Geschlecht geachtet werden.

Neue, zum Teil auch für die AnrainerInnen der Umgebung des Planungsgebiets nutzbare Freiflächen sollen geschaffen werden. Dadurch können Grünraumdefizite im dicht besiedelten Althangrund und seiner näheren Umgebung reduziert werden.

Neben dem **zentralen Platz** sind vor allem **lineare Grünstrukturen mit platzartigen Aufweitungen** entlang der Fußgänger- und Radverkehrsachsen vorgesehen. Die linearen Grünverbindungen wären ideal für sportliche Zwecke (z. B. laufen, walken) und zum gemütlichen Spaziergehen geeignet, da sie auch mit Freiräumen, Grünelementen und ruhigeren Straßenabschnitten außerhalb des Planungsgebiets verbunden sind.

Bei der **Gestaltung von Höhengsprüngen** sollen teilweise Abtreppungen, Geländemodellierungen und Begrünungsmaßnahmen erfolgen.

### Gender-Mainstreaming

Die Bedürfnisse und Anforderungen der unterschiedlichen Generationen bzw. Bevölkerungsgruppen sollen beachtet werden. Die Berücksichtigung dieser Aspekte ist ein wichtiger Beitrag für eine geschlechtergerechte Stadtentwicklung.

**Gute fußläufige Erreichbarkeiten, zentrale hochwertige Freiräume, Vermeidung von Barrieren und Angsträumen, Gewährleistung von Durchlässigkeiten** sowie die erforderliche (soziale) Infrastruktur sind integraler Bestandteil des Groben Leitbilds Althangrund.

## GENDER-MAINSTREAMING

gute fußläufige Erreichbarkeiten

zentrale hochwertige Freiräume

Sicherheitsempfinden stärken

## 5.2 Ausblick

Das vorliegende Grobe Leitbild stellt eine wichtige, dem aktuellen Diskussionsstand entsprechende Basis für den weiteren Planungsprozess dar. Es wird damit ein Rahmen gesetzt, der aber noch genügend Spielraum für künftige, derzeit nicht absehbare Entwicklungen offen lässt.

Es wird erforderlich sein, dass die Schlüsselakteure in Kooperationen agieren und sich der gegenseitigen Wechselwirkung des Handelns bewusst sind. Ein gemeinsames Agieren ist für das Gelingen dieses komplexen Großprojekts entscheidend. Einen wesentlichen Einfluss auf die weitere Planung wird auch die Entscheidung im Hinblick auf den Umgang mit dem Bestand bzw. dessen Entfernung sein und

die verschiedenen Zeithorizonte, die eine Planung und auch Realisierung in einzelnen Etappen erfordern wird.

Erst dann können vertiefende Planungen, ein eventueller städtebaulicher Wettbewerb oder weitere kooperative Verfahren als Grundlage für ein späteres städtebauliches Leitbild oder eine Erweiterung des Leitbilds auf bisher nicht erfasste Teilgebiete des Franz-Josefs-Bahnhofs erfolgen.

Dieses künftige Leitbild wäre wiederum die Basis für eine Neufestsetzung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplans und den daran anschließenden Architekturwettbewerben als Grundlage für bauliche Entwicklungen am Areal.



## Anhang

Grobes Leitbild „Entwicklung Althangrund“ – Plandarstellung

## Grobes Leitbild „Entwicklung Althangrund“

### Zeichenerklärung:

#### Nutzungen

- Universität/Büro
- Wohnen
- Soziale Infrastruktur/Grün- und Freiraum
- Mischung
- Grün- und Freiraum
- Gastronomie

#### Höhen

- Eignungsstandort für Hochhaus

BKL III, IV, V und VI Bauklassen der BO für Wien

#### Infrastruktur

- Erschließungsachse des motorisierten Individualverkehrs (strichliert: unterirdisch)
- U-Bahn bzw. S-Bahn (Bestand) mit Station
- Straßenbahn (Bestand) mit Haltestelle
- Ev. Verlegung Straßenbahn (2 Varianten) mit neuen Haltestellen (strichliert: unterirdisch)
- Fuß- bzw. Radverbindung
- Langfristig zweckmäßige Fuß- bzw. Radverbindung
- Mögliche Radachse unter „Platte“

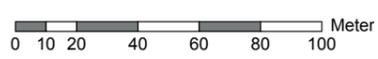
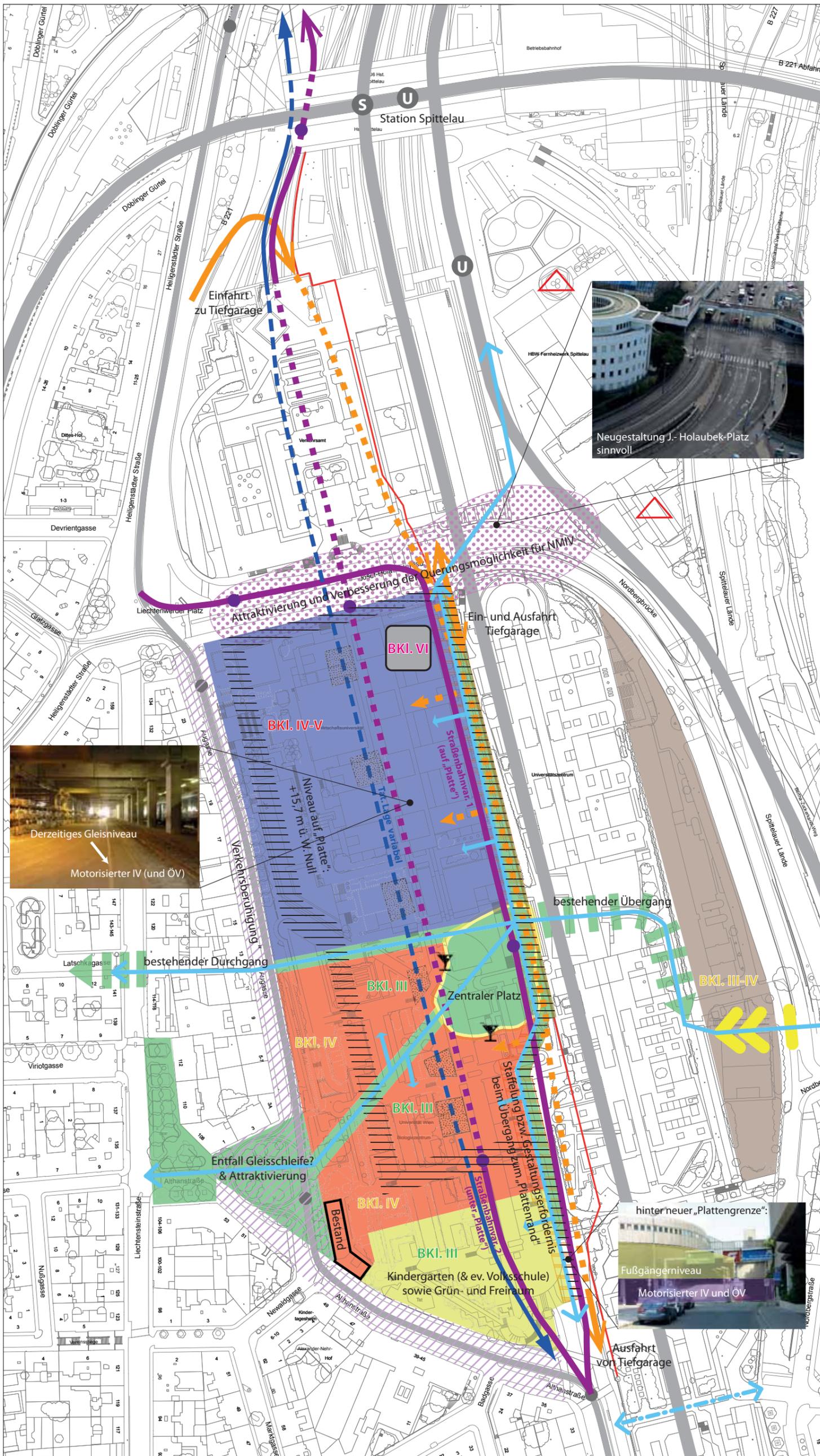
- Neuer Steg über Donaukanal

#### Maßnahmen im Straßenraum

- Verkehrsberuhigung und Attraktivierung
- Neugestaltung Josef-Holaubek-Platz

#### Sonstige Symbole

- Grenzbereich bis zu dem die „Platte“ in etwa abgebrochen werden soll
- Belichtungsdurchbrüche durch die „Platte“
- Grenze bis zu der ein Entfall der Eisenbahninfrastruktur denkbar wäre
- Derzeitiger Erschließungsbereich des Garagenschosses (Bestand)
- Merkzeichen/Dominante (Bestand)



29. Mai 2013

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe  
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit  
Kein Rechtsanspruch ableitbar

Quellenangabe: Stadt Wien  
MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung  
Kartengrundlage: MA 41 - Stadtvermessung

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1:** Lage des Projektgebiets in der Stadt  
Seite 14
- Abb. 2:** Das Projektgebiet und das nahe Umfeld  
Seite 15
- Abb. 3:** Palais Althan-Pouthon im Jahre 1869  
Seite 16
- Abb. 4:** Der alte Franz-Josefs-Bahnhof um 1880  
Seite 16
- Abb. 5:** Foto vor Abbruch  
Seite 16
- Abb. 6:** Ansicht des Palais Althan-Pouthon im Jahre 1720 vom Donaukanal aus  
Seite 17
- Abb. 7:** Heutige Bezirksteile des 9. Wiener Gemeindebezirks  
Seite 18
- Abb. 8:** Vergrößerter Ausschnitt des Althangrunds des K. K. Polizey-Bezirks Rossau um 1830  
Seite 19
- Abb. 9:** Hauptsächliche Nutzung der Bauteile über dem Bahnhof  
Seite 20
- Abb. 10:** Mittelfristige Planungsüberlegungen für die Bauteile  
Seite 21
- Abb. 11:** Schrägansicht des Areals  
Seite 22
- Abb. 12:** Eigentumsverhältnisse im Projektgebiet  
Seite 23
- Abb. 13:** Haupteingangsbereich der ehemaligen WU  
Seite 26
- Abb. 14:** Problemzonen – Spots und Defizite  
Seite 27
- Abb. 15:** Grünverbindungen – Potenziale und Defizite  
Seite 27
- Abb. 16:** Auslastung öffentlicher Parkraum  
Seite 29
- Abb. 17:** Ansichten des 3D-Modells  
Seite 30
- Abb. 18:** Bisherige Einbindung der Öffentlichkeit  
Seite 31
- Abb. 19:** Informationsfolder mit Fragebogen  
Seite 32
- Abb. 20:** Fotos der Rundgänge am Gelände  
Seite 33
- Abb. 21:** Auftaktveranstaltung  
Seite 34
- Abb. 22:** Zusammensetzung der Arbeitsgruppe des Ideen- und Zielfindungsprozesses mit der Öffentlichkeit  
Seite 34
- Abb. 23:** Fotos des Ideen- und Zielfindungsprozesses mit der Öffentlichkeit  
Seite 35
- Abb. 24:** Fotos der Eisenbahninfrastruktur  
Seite 37
- Abb. 25:** Lage der Gleise und Stützen im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs  
Seite 38
- Abb. 26:** Ziele der Fahrgäste (Zählbezirke) der Franz-Josefs-Bahn innerhalb Wiens  
Seite 39
- Abb. 27:** Fotos der Eröffnung der Ausstellung der Studienprojekte zum Althangrund und zwei ausgewählte Projekte  
Seite 40
- Abb. 28:** Ausgewählte Studienprojekte zum Althangrund  
Seite 41
- Abb. 29:** Fotos und Ergebnisse der kooperativen ExpertInnenworkshops  
Seite 42
- Abb. 30:** Josef-Holaubek-Platz 1  
Seite 45
- Abb. 31:** Augasse 3  
Seite 45
- Abb. 32:** Josef-Holaubek-Platz 13  
Seite 45
- Abb. 33:** Bebauung und Gebäudenutzungen  
Seite 49
- Abb. 34:** Ausschnitt des Plans des Groben Leitbilds  
Seite 51
- Abb. 35:** Anteil der einzelnen Nutzungen an der gesamten Bruttogeschossfläche für den Bereich WEST  
Seite 52
- Abb. 36:** Symbolhafte Grafik hinsichtlich der Bruttogeschossfläche  
Seite 53
- Abb. 37:** Zulässige Gebäudehöhen gemäß Wiener Bauordnung  
Seite 54
- Abb. 38:** Zwei Siedlungen im 3. Bezirk als Referenzbeispiele  
Seite 55
- Abb. 39:** Modellschnitt durch „Platte“ südlich des ehemaligen WU-Gebäudes  
Seite 56
- Abb. 40:** Derzeitiger Bestand  
Seite 57
- Abb. 41:** Dachgarten als Schrebergarten-Park von Peter Jakowitsch  
Seite 58
- Abb. 42:** Systemschnitt durch das Areal  
Seite 59
- Abb. 43:** Varianten zur Verbesserung der ÖV-Erschließung  
Seite 61
- Abb. 44:** Überlegungen zur Straßenbahnführung  
Seite 62
- Abb. 45:** Blick auf die Nordbergbrücke und den Josef-Holaubek-Platz  
Seite 63
- Abb. 46:** Varianten zur Erschließung im motorisierten Individualverkehr  
Seite 64
- Abb. 47:** Dimension der Tiefgarage im Bereich WEST ohne und mit Stellplatzregulativ  
Seite 65

## Abbildungsverzeichnis

**Abb. 48:** Im „Untergrund“ auf der derzeitigen Gleisebene  
Seite 65

**Abb. 49:** Querungsmöglichkeiten des UZA 2  
Seite 67

**Abb. 50:** Fuß- und Radweg auf den Stadtbahnbögen  
Seite 68

**Abb. 51:** „Leerer“ Aufzugsturm am Abgang zur Spittelauer Lände  
Seite 68

**Abb. 52:** Bestandssituation und Erschließungsmaßnahmen  
im Fußgänger- und Radverkehr  
Seite 69

**Abb. 53:** Paradebeispiel einer gelungenen  
Vernetzung: Skywalk bei der Spittelau  
Seite 70

**Abb. 54:** Josef-Holaubek-Platz im Bestand und Umgestaltungsidee  
Seite 71

**Abb. 55:** Beispiel von möglichen Begrünungsmaßnahmen  
Seite 73

**Abb. 56:** Derzeitige Grünraumsituation zwischen  
UZA 2 und Donaukanal  
Seite 74

**Abb. 57:** Teil eines „Vertikalen Gartens“,  
begrünte Brücke in Aix en Provence,  
Ausführung Patrick Blanc, 2008  
Seite 75

**Abb. 58:** Boulderwand in der Volksschule Laakirchen  
Seite 75

**Abb. 59:** Gendergerechte Straßenraumgestaltung  
durch Gehsteigabkappung und Aufpflasterung  
Seite 76

## Quellenverzeichnis

ATELIER HAYDE ZT Ges.m.b.H., „3D-Modell des Projektgebiets und dessen Umgebung“, im Auftrag von ÖBB Infrastruktur AG, BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH und Otto Immobilien GmbH, Wien, 2011; Grundlagen des Modells: Orthofoto, Baukörpermodell und teilweise Dachmodell: Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, 2009 bzw. 2010

ATELIER HAYDE ZT Ges.m.b.H., „Flächenstudie Wirtschaftsuniversität“, im Auftrag von ÖBB Infrastruktur AG und BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH, Wien, 2011

BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH, „Eigentumsverhältnisse im Projektgebiet“; Aktualisierung Stadt Wien, MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, 2012

Emrich Consulting ZT-GmbH, diverse Fotos, Wien, 2012

Fischer von Erlach, Joseph Emanuel, Ansicht des Palais Althan-Pouthon im Jahre 1720 vom Donaukanal aus; Quelle: Wikipedia und Bezirksmuseum, 2010

Girardi-Tadler, Fotos und Erläuterungsbericht des Beteiligungsprozesses Ideen und Ziele für das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs „Althangrund“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Wien, 2010

Göttersdorfer, Erwin, Foto des alten Franz-Josefs-Bahnhof vor dem Abbruch

Hayde, Thumberger & Kressmeier, „Expertise zur Dichtestudie Wirtschaftsuniversität“, im Auftrag von BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH, Wien, 2011

Interne und externe Planungsexperten, Ergebnisse der kooperativen ExpertInnenworkshops

**komobile**, „Verkehrserhebung und -analyse Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Wien, 2010

**komobile w7 GmbH**, Luggin Ziviltechnikergesellschaft m.b.H., „Entwicklung Althangrund – Verkehrsuntersuchung“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Wien, 2012

**Mayerhofer, Arch. Dipl.-Ing. Dr. Rainer**, „Franz-Josefs-Bahnhof und Umgebung – Strukturanalyse“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Wien, 2010

**ÖBB-Immobilienmanagement GmbH**, digitale Daten der Eisenbahninfrastruktur, 2010

**ÖBB Infrastruktur AG**, ÖBB-Immobilienmanagement GmbH und Österreichisches Institut für Raumplanung, Studie zur Rücknahme der Eisenbahninfrastruktur im Bereich des Franz-Josefs-Bahnhofs, Wien, 2011

**Rittler, Dipl.-Ing. Christan**, „Kordonenerhebung Wien – Zusatzauswertungen“, im Auftrag der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien, 2010

**Stadt Wien, MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung**, diverse Pläne, 2013; Kartengrundlage: MA 41 – Stadtvermessung; Fotos 2010–2013; Fotomontage (Paul Kästner) des Josef-Holaubek-Platzes, Wien, 2012

**Stadt Wien, MD-BD-Gruppe Planung**, Foto zu gendergerechter Straßenraumgestaltung

**Studierende der TU Wien (Fachbereich Städtebau) der Akademie der bildenden Künste und der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette**, Studienprojekte des Studienjahres 2010/11

**Atelier Unterkircher Jankoschek**, diverse Grafiken, Wien, 2013

**Vasquez-Pinas von Löwenthal, Carl Graf**, Polizey-Bezirk Rossau um 1830, Wien; heruntergeladen von: Wikipedia

**Wikipedia bzw. Wien Museum**, Informationen und Pläne zur historischen Entwicklung des Althangrunds, 2010

#### **Internetquellen**

<http://www.biotekt.de/portfolio-view/erfolgreiche-fassadenbegruenung>, Begrünte Brücke in Aix en Provence, Abfrage: 2013

[http://schulen.eduhi.at/vs.laakirchen/Berichte2012\\_09Boulderwand.htm](http://schulen.eduhi.at/vs.laakirchen/Berichte2012_09Boulderwand.htm), Boulderwand in der Volksschule Laakirchen, Abfrage: 2013

## Projektbeteiligte (ohne Titel)

Alois Aigner  
Georg Basalka  
Jürgen Bauer  
Ursula Bauer  
Stephanie Bauer-Ibili  
Franz Biribauer  
Ingo Bischof  
Herbert Bork  
Thomas Brus  
Philipp Chladek  
Liette Clees  
Sandra Degen

Reinhold Deußner  
Felix Dietrich  
Nicole Döller  
Tillmann Dönch  
Susanner Ecker  
Stefan Egelkraut  
Hans Emrich  
Johanna Forster  
Walter Ferlik  
Ortfried Friedreich  
Marcus Girardi

Alexander Gluttig  
Andreas Gramelhofer  
Andrea Gruber  
Stefan Gruber  
Dieter Häusler  
Dieter Hayde  
Terry Hlawna  
Brita Hombrecher  
Jörg Hoyer  
August Hufnagl  
Martin Hübner

Jannis Kaucic  
Martina Kempt  
Andreas Klug  
David Knapp  
Peter Koppe  
Ilse Kotyza  
Monika Kreutz  
Angela Lämmerhirt  
Margit Landsgesell  
Peter Leeb  
Alexandra Lugert

„Nur eine Kooperation  
aller Beteiligten unter Einbeziehung  
der Wünsche der Bürgerinnen und  
Bürger wird zum Gelingen dieses  
Großprojekts beitragen.“  
SR Dipl.-Ing. Ingrid Nausch,  
Projektleiterin

„Der Abbau der bestehenden  
Barriere und die Durchgängig-  
keit des Areals und somit Vernetzung  
mit dem Umfeld stellen ein wesent-  
liches Ziel der Planungen dar.“  
TOAR Ing. Rudolf Polan



Wilhelm Luggin  
Martina Malyar  
Rainer Mayerhofer  
Romain Molitor  
Markus Mondre  
Gerlinde Mückstein  
Ingrid Nausch  
Brigitte Niederseer  
Christian Obermayer  
Eugen Otto  
Harald Peterka

Gerd Pichler  
Rudolf Polan  
Elisabeth Pollak  
Andreas Popper  
Horst Pöchlacker  
Christian Rittler  
Hermann Schaurhofer  
Lisa Schmidt-Colinet  
Julia Seeburger  
Robert Simbürger  
Bernhard Silvestri

Claus Stadler  
Christoph Stadlhuber  
Bernhard Steger  
Sonja Stepanek  
Michael Surböck  
Johanna Tadler  
Wolfgang Thumberger  
Andreas Trisko  
Lilo Unterkircher  
Klaus Vatter  
Kuzma Vasilyev

Markus Vogl  
Waltraud Wagner  
Hans-Peter Walchhofer  
Elke Weinlechner  
Gregor Wiltschko  
Klaus Wittine  
Michael Wollfart  
Matthias Zache  
Niklas Zegg  
Christine Zehetgruber  
Nina Zeleny  
Rainer Zeller

„Die große Chance  
für eine direkte Verbindung  
zum Erholungsgebiet  
Donaukanal.“

Mag. Susanne Ecker

„Die Grundlagen sind  
erarbeitet – ein best-  
erschlossenes innerstädtisches  
Potenzial wartet auf seine  
Realisierung.“

Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri



Planungsteam der MA 21

## Impressum

### Eigentümer und Herausgeber

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

### AutorInnen

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung

SR Dipl.-Ing. Ingrid Nausch, Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri,

Mag. Susanne Ecker, TOAR Ing. Rudolf Polan

Emrich Consulting ZT-GmbH

Dipl.-Ing. Hans Emrich, MSc, Dipl.-Ing. Rainer Zeller

### Technische Koordination

Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri (MA 21), TOAR Ing. Rudolf Polan (MA 21),

Willibald Böck (MA 18)

### Grafik

Atelier Unterkircher Jankoschek

### Lektorat

Ernst Böck

### Druck

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, Repro

© MA 21, Wien 2014

ISBN 978-3-902576-84-2



gedruckt nach der Richtlinie "Druckerzeugnisse" des Österreichischen Umweltzeichens.  
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21A, Referat Reprographie, UW-Nr. 835

