



Sehr geehrte Damen und Herren,

Wien, 15. September 2014

wir - die Bewohner*innen am Nordbahnhof - übermitteln Ihnen hiermit unsere Stellungnahme, erarbeitet in der 4. Nordbahnhofvorlesung mit unseren Anliegen für den **Flächenwidmungsplan Nr. 8109 ‚Wohnallee mit Bildungscampus‘** sowie für die weiteren Planungen und ersuchen um Berücksichtigung.

ÜBERSICHT (Stellungnahme auf den nachfolgenden Seiten)

BEBAUUNG / GRÜN / SOLARENERGIE

- Sicherung Sichtachse Kahlenberg durch Wegfall Staffelgeschoss
- keine Straßenüberbrückung bzw. Mindestlichte 6 m
- Höhenstaffelung an der Bruno-Marek-Allee (BMA) sehr positiv
- Bäume, Fassadengrün und Dachgrün
- bauplatzübergreifendes Freiraumgestaltungskonzept
- Schutz der Wechselkröte, Solarenergienutzung für Bildungscampus



NUTZUNG UND BELEBUNG

- belebte Nutzung (u.a. Büros) sichern, Mindesthöhe von 4,5m für Erdgeschosse
- multifunktionale Mitbenützung des Bildungscampus, Schwimmbad
- übergreifendes Gemeinschaftsraumkonzept und Mitbenützung sichern



Kurzparkzone

VERKEHR

- Widmung Fußgängerzonen (inkl. Radverkehr)
- kurze Wege (öDg) und witterungsgeschützte Hauptwege für den Fußverkehr
- BMA als Begegnungszone, keine Durchfahrt für MIV, Gestaltung der Unterführungen und Kreuzungen
- Einbindung ins Straßenbahnnetz und Anbindung des Gebiets an die U-Bahn und die Innenstadt
- Radverkehrsanlagen ohne gesonderte Markierung bis Tempo 20, sonst höhere Mindestbreiten und durchgehende Anbindung des Campus
- Reduktion der Elterntaxis



RUHENDER VERKEHR

- für Pkw-Nutzer*innen reduziert, BMA als Kurzparkzone, Car-Sharing
- für Fahrradfahrer*innen zahlreiche Radparkanlagen und Citybikestationen
- für Fußgänger*innen attraktive Sitzgelegenheiten
- Stellplatzregulativ 45-50% ist sehr gut, Pkw-Parkplätze für Bildungscampus reduzieren



BARRIEREFREIHEIT

- durchgehendes Niveau in Begegnungszone und Fußgängerzonen
- ebener Zugang zu Erdgeschossnutzungen

BEIRAT

- ein Drittel des Beirates: Nordbahnhofbewohner*innen



UNTERSCHRIFTENLISTE

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung: nordbahnhofgebiet@gmail.com
Ihre IG Lebenswerter Nordbahnhof



Wir
gestalten
unsere
Stadt

STELLUNGNAHME

1 / 7

BEBAUUNG / GRÜN / SOLARENERGIE

Sicherung Sichtachse Kahlenberg durch Wegfall Staffelgeschoss

Es ist gut, dass die niedrigere Gebäudehöhe von 16 m die Sichtachse zum Kahlenberg freihalten soll. Ergänzend ist hier sicherzustellen, dass diese Gebäudehöhe nicht durch die Ausnutzung des Staffelgeschosses erhöht wird. Dies sollte entsprechend in der Widmung verankert werden.

keine Straßenüberbrückung bzw. Mindestlichte 6 m

Aufgrund der unattraktiven Ausgestaltung des Raumes bei den existierenden Straßenüberbrückungen mit Bebauung sollte von weiteren Überbrückungen Abstand genommen werden. Negativbeispiele sind die Überbrückungen in der Vorgartenstraße, bspw. die der Rabensburger Straße ohne Fenster in der Durchfahrt, mit Müllraumsituierung und Parkbuchten. Sofern nicht auf die bauliche Überbrückung der **Krakauer Straße** verzichtet wird, ist deren **attraktive Ausgestaltung** wie folgt abzusichern:

- Erhöhung in der Widmung auf **6 m Durchgangslichte**
- **Parkverbot** in diesem Bereich
- Geschäftslokale in der Durchfahrt, Vorteil von dreiseitiger Auslage/Sichtbarkeit
- Angebot von Spielmöglichkeiten und/oder Sitzgelegenheiten
- ansprechendes Lichtkonzept

Höhenstaffelung an der Bruno-Marek-Allee (BMA) sehr positiv

Die hierdurch entstehende **Auflockerung und Kleinteiligkeit** der Baukörper trägt zur **urbanen Atmosphäre** bei und unterstützt die Mischnutzung.

Bäume, Fassadengrün und Dachgrün

Es ist sehr gut, dass **Baumalleen** bereits in der Widmung fixiert worden sind. Hier ist ergänzend abzusichern, dass **großkronige Bäume** gepflanzt werden, die straßenbildprägend und im Sommer **ausreichend schattenspendend** sind. Da dies auch der allgemeinen Erhitzung des Stadtgebietes entgegenwirkt. Bei der Auswahl der Baumart sollten **auch Obstbäume** als Teil eines Gesamtkonzepts ausgewählt werden - die Etablierung der **ersten essbaren Geschäftsstraße** - würde der Straße eine neuartige Identität geben und wäre als Alleinstellungsmerkmal gut für deren Bewerbung einsetzbar.

Es dauert Jahre, gar Jahrzehnte, bis Bäume wirklich groß gewachsen sind, wirklich Schatten spenden und den Ort mit ihrem Grün prägen. Die **bestehenden Bäume** sollten weitgehend im Bebauungskonzept erhalten und integriert werden. Die Flexibilität der Widmung lässt hier großzügig Gestaltungsspielraum.

Für die **Verbesserung des Mikroklimas und der Artenvielfalt** sollten Fassaden mit Grün versehen werden. Die Verpflichtung zur extensiven Begrünung der Dächer in der Widmung ist ebenfalls sehr gut. Hier wäre die Nutzung von Teilflächen für **intensive Nutzung (Pflanzbeete)** eine optimale Ergänzung, da dies den Bewohner*innen auf ihren privaten Freiflächen meist nicht in ausreichendem Maße möglich ist, jedoch die Kommunikation untereinander und die **Gemeinschaft und Nachbarschaft** fördert.



2 / 7

bauplatzübergreifendes Freiraumgestaltungskonzept

Einige Bauplätze im bestehenden Nordbahnhofviertel zeigen, wie gern diese Flächen gemeinsam und gegenseitig genutzt werden, da sich u.a. die **Spielmöglichkeiten** für die Kinder **vervielfachen**. Leider wirkt der öffentliche Raum hier nicht zuletzt durch die **Parkbuchten und Gehsteigkanten als Barriere** entgegen. Ergänzend für die neuen Flächen im Widmungsgebiet sollte ein **übergeordnetes Freiraumkonzept**, das zwingend einzuhalten ist, vorgesehen werden. Darüber hinaus sollte auch die Einbeziehung des **Straßenraumes als verbindendes Element** zwischen den Freiraumflächen mitgedacht werden.

Schutz der Wechselkröte, Solarenergienutzung für Bildungscampus

Die Berücksichtigung lebenswerter Rahmenbedingungen für die gefährdete Art der Wechselkröte, wie bereits in den textlichen Erläuterungen angemerkt, ist **sehr begrüßenswert**.

Die neue Bauordnung nimmt zwar Wohnungen und Bildungsbauten von der Verpflichtung zur Errichtung von Solaranlagen aus, gerade letztere sollten jedoch, aufgrund ihres Bildungsauftrages und weil sie die **nächsten Generationen** prägen, die Neugier wecken und Informationen an die Schüler*innen weitergeben. Eine Solaranlage am Dach mit großem **Display in der Eingangshalle**, auf dem täglich die unterschiedliche Energiegewinnung nachvollzogen werden kann, sollte hier unbedingt mit eingeplant werden. So können die Funktionsweise und sonstige Themen, die indirekt und direkt mit Solarenergiegewinnung in Zusammenhang stehen, greifbar und fächerübergreifend veranschaulicht werden. So entsteht Unterricht, der Spaß macht, weil er **praxisnah und zukunftsweisend** ist.

NUTZUNG UND BELEBUNG

belebte Nutzung sichern, Mindesthöhe von 4,5 m für Erdgeschosse

Im bestehenden Nordbahnhofquartier ist überwiegend Wohnnutzung vorhanden. Die Büronutzung an der Lassallestraße ist herausgelöst und nicht integriert. Für die künftigen Bauplätze sollten die Rahmenbedingungen so geschaffen werden, dass **gemischte Projekte** entstehen. Diese Mischung darf nicht nur auf die Erdgeschosszone (EG-Zone) reduziert bleiben. Zusätzlich zu den Geschäftsflächen im EG sollten bauliche Vorkehrungen getroffen werden, um Homogenität und das **Entstehen einer Schlafstadt zu verhindern**. Dies sollte durch

- eine **Mindesthöhe von 4,5 m** für Erdgeschosse im gesamten Widmungsgebiet und
- eine **Mindesthöhe von 3,5 m** für das 1. und 2. Obergeschoss entlang der BMA sichergestellt werden. Hierdurch würden optimale Rahmenbedingungen für **Geschäftsnutzung im EG und Büronutzungen in den Obergeschossen** geschaffen. Infolge der festgesetzten Obergrenzen für die Bruttogrundrissfläche (BGF) und der großzügig gewidmeten Kubatur entstehen hierdurch **keine Flächeneinbußen** für die Bauherren und Bauträger. Darüber hinaus sollten auch Anreize für die künftigen Nutzer*innen dieser Geschäfts- und Büroflächen angeboten werden, ideal wäre die Vergabe von **Superförderung**.



3 / 7

multifunktionale Mitbenützung des Bildungscampus, Schwimmbad

Dem bestehenden Nordbahnhofviertel mangelt es an Raum für Kommunikation und Versammlung, daher ist die **multifunktionale Nutzung** der Einrichtungen am Bildungscampus (wie Turnhalle, Gymnastikräume, Aula, etc.) vorzusehen und eine **Mitbenützung in den Abendstunden und am Wochenende** für die Bewohner*innen in der Umgebung sicher zu stellen.

Weiters empfehlen wir aufgrund der schlechten Versorgungslage im Bezirk die Errichtung eines **Schwimmbades am Bildungscampus**, dessen Mitbenützung für die Bewohner*innen sichergestellt werden sollte.

übergreifendes Gemeinschaftsraumkonzept und Mitbenützung sichern

Die gemeinschaftlichen Räume für die Bewohner*innen eines Hauses sind meist diesen vorbehalten. Ein übergreifendes Gemeinschaftsraumkonzept und die Mitbenützung durch die Bewohner*innen auf anderen Bauplätzen:

- sichert ein **vielfältiges**, abgestimmtes Angebot für alle,
- schafft bauplatzübergreifende Kommunikation und damit **Nachbarschaft** sowie
- ein **hohes Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl** im Quartier

VERKEHR

Widmung Fußgängerzonen (inkl. Radverkehr)

Die nur dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Weiterführung der Schweidlgasse, mittig in der Spange aus Taborstraße, BMA und Am Tabor, ist sehr begrüßenswert.

Die geplanten Fuzos (inkl. Radverkehr) im Gebiet des Flächenwidmungsplanes

- Taborstraße ab BMA Richtung Osten,
- Schweidlgasse ab BMA Richtung Osten und
- Krakauer Straße ab BMA Richtung Osten

sollten auch als solche mit **Fw im Plan** gewidmet werden.

Besonderes Augenmerk ist auf eine **attraktive, durchgehende und sichere Anbindung** der gesamten BMA durch das Gebiet des Bank Austria Campus zu den Haltestellen des **öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Praterstern** zu legen, sowie auf eine attraktive Anbindung des Radverkehrs an die **Hauptradwegroute** in der Lassallestraße.

kurze Wege (öDg) und witterungsgeschützte Hauptwege für den Fußverkehr

Je attraktiver umweltfreundlicher Verkehr ist, desto höher ist für viele der Anreiz umzusteigen. Vor allem zu Fuß gehen und Radfahren fördern die **Gesundheit**.

Die **Stadt der kurzen Wege** stellt das Ideal einer zukunftsweisenden urbanen Stadt dar. Die gewidmeten Bauplätze haben in ihrer Dimension **zumeist längere Umwege** für Fußgänger*innen zur Folge.



Wir
gestalten
unsere
Stadt

4 / 7

Die Aufteilung dieser in ein **kleinteiligeres Wegenetz** ist durch die Widmung von **öffentlichen Durchgängen (öDg)** zu ermöglichen. Nachfolgende Querungen sollten durch Festsetzung von öDgs gesichert werden:

- **öDg als Verlängerung der Ernst-Melchior-Gasse** zur BMA (z.B. in der Bebauung als Geschäftspassage)
- **öDg als Verlängerung der Rabensburger Straße auf die BMA durch den Bildungscampus**

Da der **Campus** aufgrund seiner zahlreichen Nutzungen (KiGa, verschiedenste Schulformen) ohnehin ein internes Erschließungsnetz mit vielen Zugängen benötigt, sollte sichergestellt werden, dass die kurzen Wege den Bewohner*innen zugute kommen und **mitbenützbar** sind.

Witterungsgeschützte Hauptwege machen den Einkaufsbummel in der BMA zum angenehmen Erlebnis. Hier ist vor allem auf eine **angenehme ansprechende Umsetzung** zu achten. Die Arkaden auf den nördlichen Seite der Lassallestraße sind eher als Negativbeispiel einzustufen. **Balkone und Vorsprünge** können diese Funktion oft attraktiver abdecken.

BMA als Begegnungszone, keine Durchfahrt für MIV, Gestaltung der Unterführungen und Kreuzungen

Die Bruno-Marek-Allee soll als **zentrale Geschäftsstraße** ausgebildet werden. Es muss durch entsprechende Widmung (z.B. Fw - siehe oben) sichergestellt werden, dass es **keine Durchfahrt** für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ins bestehende Nordbahnhofviertel gibt.

Die Funktion als zentrale Geschäftsstraße, die einen großen Mangel im bestehenden Nordbahnhofquartier beheben würde, kann die BMA bei Ausgestaltung als **Begegnungszone** ideal wahrnehmen:

- Zufahrt, Anlieferung der Geschäfte sind somit für MIV möglich
- die Geschwindigkeitsreduktion macht die BMA attraktiv für Kund*innen und erhöht die Besucher*innenfrequenz, Querungen der Geschäftsstraße sind jederzeit und überall für die Besucher*innen möglich
- Tempo 20 erhöht auch maßgeblich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen

Die massiven und daher nicht einladenden **Unterführungen** sollten attraktiv (z.B. künstlerisch durch Streetart) und zur Vermeidung von Angsträumen mit einem entsprechenden **Lichtkonzept** ausgestaltet werden. Die Ausgestaltung und Öffnung sollte so schnell wie möglich erfolgen, um das Nordbahnhofviertel mit dem gewachsenen 2. Bezirk westlich der Nordbahnstraße zu verzahnen.

Generell sollten **keine Ampeln** und nur die wirklich erforderlichen Beschilderungen im öffentlichen Raum vorgesehen werden. Sofern die Regelung einer Kreuzung mit einer Ampel unabdingbar ist, sollten hier vor allen Haltelinien **Fahrradboxen** vorgesehen werden.



Wir
gestalten
unsere
Stadt

5 / 7

Einbindung ins Straßenbahnnetz und Anbindung des Gebiets an die U-Bahn und die Innenstadt

Das Nordbahnhofviertel benötigt dringend bessere Anbindungen an den öffentlichen Verkehr (ÖV). Hier sind schnelle und direkte Anbindungen sicherzustellen. Die zentrale Geschäftsallee und die Bildungseinrichtungen benötigen eine **optimale öffentliche Anbindung**. Deswegen sind zusätzlich zur geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie O vom Pratersten die Weiterführung Richtung Friedrich-Engels-Platz und eine Straßenbahn auf der Taborstraße Richtung Innenstadt notwendig.

Radverkehrsanlagen ohne gesonderte Markierung bis Tempo 20, sonst höhere Mindestbreiten und durchgehende Anbindung des Campus

Für Radverkehr sollte in den Fuzos und der Begegnungszone **keine separate Wegeführung** vorgesehen werden. In allen anderen Straßen sollte Tempo 30 eingeführt werden. Die Radverkehrsanlagen sollten hier so ausgeführt werden, dass sich auch Eltern mit Kindern bzw. Kinder, die selbständig mit dem Fahrrad unterwegs sein möchten, sicher sind (bei Längsparkern eine Mindestbreite von 1,75 m - Schutz vor dooring).

Studien belegen die vielfach höhere Konzentrationsfähigkeit von Kindern in der Schule, wenn der **Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad** zurückgelegt wird. Sichere, attraktive Schulwege sind zu gewährleisten.

Reduktion der Elterntaxis

Das hohe Gefährdungspotential, das durch Elterntaxis entsteht, sollte eingedämmt werden. Eine temporäre Sperre zu den Abholzeiten für den MIV wäre eine sinnvolle Maßnahme. Dies wird bspw. erfolgreich in Bozen vor vielen Volksschulen praktiziert.

RUHENDER VERKEHR

für Pkw-Nutzer*innen reduziert, BMA als Kurzparkzone

Die in der Widmung festgesetzten **Zufahrtssperren** für Tiefgaragen entlang der BMA und den angrenzend vorgesehenen Fuzos **sind lobend hervorzuheben**. Sie stellen einen **wichtigen Baustein zur Absicherung der BMA** als attraktive Geschäftsstraße sicher, und laden ohne unschöne Unterbrechungen zum entspannten und sicheren Flanieren ein.

Parkende Autos sind eine **Bewegungsbarriere** und eine **Sichtbarriere** für Fußgänger*innen, die zudem die Sicht auf Geschäftsauslagen verstellen. Oberirdische Parkflächen sind in reduziertem Ausmaß sinnvoll, z.B. einen Pkw-Parkplatz alle 25 m. Allerdings sollten diese **punktuell gebündelt** werden, sodass sie **nicht straßenbildprägend** sind.

Eine hohe Nutzungsfrequenz kommt allen zugute, daher ist die **BMA als Kurzparkzone** vorzusehen. Insbesondere hat es für die Geschäfte wenig Sinn, wenn die Pkw-Parkplätze von Parkpickerlbesitzer*innen blockiert werden.



6 / 7

für Fahrradfahrer*innen zahlreiche Radparkanlagen und Citybikestationen

Wer Radverkehr fördern will muss diesem auch Platz zum Parken bieten. Daher sind **dezentral ausreichend Fahrradparkanlagen** vorzusehen. Im bestehenden Gebiet mangelt es an **Radbügeln vor Geschäften und Lokalen**, sowie **vor Hauseingängen**. Als Minimum empfehlen wir **mind. alle 50 m** die Errichtung von **3 Radbügel** (für 6 Räder), nahe den Hauszugängen/Lokaleingängen. Die Radbügel sind **auf der Straße** zu situieren, nicht am Gehsteig oder Bereichen, wo sie die attraktive Platzsituationen verstellen.

Citybikes bieten die ideale Ergänzung für die Wege in der Stadt und sind einfach mit anderen Verkehrsmitteln kombinierbar, daher bieten sich Ausleihstationen an den Straßenbahnhaltestellen in der BMA an.

für Fußgänger*innen attraktive Sitzgelegenheiten

Auch Menschen wollen oder müssen innehalten und (sich aus-)ruhen. Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum - mit Ausnahme der Parkanlagen sind weitgehend inexistent. „**Fußgänger*innenparken**“ sollte gleichermaßen berücksichtigt werden wie die Parkierung von Fahrzeugen. Alle 300 m sollten Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, die:

- **konsumzwangfrei** sind
- zur Kommunikation einladen (z.B. Tischsituationen)
- **schattig** für hohe Attraktivität auch im Sommer (Begrünung)
- Verweilsituationen für **ältere Menschen** und jene mit eingeschränkter Mobilität

Stellplatzregulativ 45-50% ist sehr gut, Pkw-Parkplätze für Bildungscampus reduzieren

Das vorgeschlagene Stellplatzregulativ stößt bei uns Bewohner*innen auf **sehr hohen Anspruch**, da es eine **niedrigere Obergrenze** vorsieht.

In diesem Sinne sollten auch auf dem Bildungscampus Pkw-Parkplätze nur in reduzierter Anzahl vorgesehen werden, und dafür umso Parkmöglichkeiten für alternative Verkehrsmittel (Fahrrad, Scooter, ...) eingeplant werden.

BARRIEREFREIHEIT

Die Ausgestaltung der Fuzo und Begnungszone auf **einem Niveau** (ohne Gesteigkanten etc.), sowie der **ebene Zugang der Ergeschossnutzungen** (ohne Treppenstufen oder Rampen) sichert die Benützbarkeit für alle Menschen.



7 / 7

BEIRAT

Zur Sicherstellung der Qualität der künftigen Bau- und Straßenbauprojekte sollte der vorgeschlagene Beirat zu **einem Drittel aus Nordbahnhofbewohner*innen** bestehen, die gleiche Mitbestimmungsrechte wie die anderen Mitglieder erhalten. Der Beirat ist rechtzeitig ins Leben zu rufen, damit die Qualität aller künftigen Projekte und Entwicklungen sichergestellt werden kann. Projekte dürfen **nur mit einer Vidierung** durch diesen Beirat genehmigt und daher auch umgesetzt werden.

Ihre IG Lebenswerter Nordbahnhof
nordbahnhof.wordpress.com

Wien, 15. September 2014