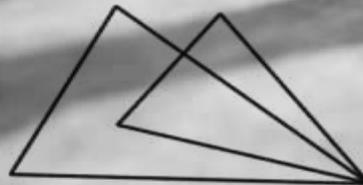


LOOP PARK - FAVORITEN

**SENKUNG DES FREIRAUMDEFIZITS IN DICHTEN STÄDTEN
DURCH ERSCHLIESSUNG SCHEINBAR UNGEEIGNETER
FLÄCHEN, ANHAND DES BEISPIELS DER VERKEHRSBRACHE
ANSCHLUSSSTELLE SIMMERING IN WIEN FAVORITEN**



Veronika Findeisen

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Universitätsbibliothek

The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

- DIPLOMARBEIT -

Loop Park – Favoriten

Senkung des Freiraumdefizits in dichten Städ-
ten durch Erschließung scheinbar ungeeigne-
ter Flächen, anhand des Beispiels der Ver-
kehrsbrache Anschlussstelle Simmering in
Wien Favoriten

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieu-
rin unter der Leitung von

O. Univ. Prof. Richard Stiles MA Dip LD.

E26o - Institut für Städtebau,
Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der
Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

B.A. Veronika Findeisen
Matrikelnummer 1325528

Wien am 24.10.2016
Eigenhändige Unterschrift

- GENDER HINWEIS -

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde entweder die männliche oder weibliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern gewählt. Dies bedeutet keinesfalls eine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts. Frauen und Männer sollen sich von den Inhalten dieser Arbeit gleichermaßen angesprochen fühlen.

- EIGENSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG -

Hiermit erkläre ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Die Stellen, die anderen Quellen im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen wurden, sind durch Angaben der Herkunft kenntlich gemacht. Dies gilt auch für Zeichnungen, Skizzen, bildliche Darstellungen, sowie Quellen aus dem Internet.

Diese Arbeit ist den Bewohnern und Bewohnerinnen Favoritens gewidmet.

+++

Vielen Dank an:

O. Univ. Prof. Richard Stiles MA Dip LD
für die Betreuung der Arbeit
und die konstruktive Kritik,

+++

Meine Familie und Freunde
für die Unterstützung,

+++

Robert für die inspirierenden
Diskussionen und die Ermutigung.

In der Stadtplanung besteht bereits seit Jahrzehnten der Wunsch nach Verdichtung und urbanen Strukturen. Derzeit werden Stimmen laut, die dies hinterfragen und auf den Freiraumbedarf aufmerksam machen, der durch diese Entwicklung, aber auch durch die Wohnsituationen weiter zunimmt. Die Lebensbedingungen in Städten schüren den Wunsch nach Erholung im Freien. In urbanen Ballungszentren sind Wohnungen mit der Wohnung zugeordnetem Freiraum für viele nicht bezahlbar. Leistbare Wohnungen auf dem freien Wohnungsmarkt hingegen bieten häufig einen niedrigen Wohnstandard. Um die Gesundheit der Menschen in Städten zu erhalten und zu fördern, müssen parallel zu der steigenden Bevölkerungsdichte in Innenstadtbereichen neue Freiräume erschlossen werden. Dieses Ziel rückt zwar in der Stadt- und Freiraumplanung immer mehr in den Fokus, doch die Bestrebungen stehen in einem diametralen Verhältnis zu dem Wunsch nach Verdichtung. Dichtere und urbane Strukturen in Städten bewirken, dass bestehende Freiräume stärker frequentiert und Flächen für potentielle neue Freiräume verbaut werden.

In der Freiraumgestaltung geht der Trend hin zu großen Parkprojekten mit ausgedehntem Einzugsgebiet. Bewohner der Stadt müssen

häufiger längere Fahrtwege in Kauf nehmen, um diese Freiräume zu erreichen. Kleinere Parks in der Nähe der Wohngegend entstehen immer seltener, da Grundstücke in innerstädtischen teuren Lagen, darunter auch städtische Grundstücke, veräußert und von Investoren mit Wohnbauten, Büros oder Hotels als Geldanlage bebaut werden. Gerade diese, für Investoren attraktiven Grundstücke, müssten durch die Stadt für die Deckung des Freiraumbedarfs gesichert werden. Neben innerstädtischen kleineren Baulücken gibt es weitere Freiräume, die noch erschlossen werden können, wie zum Beispiel Brachflächen. Diese können zum Beispiel ehemalige Industriegelände, stillgelegte Verkehrsflächen wie Bahnbrachen, oder ehemalige Straßen sein.

Auch in der österreichischen Hauptstadt Wien ist ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum, sowie die Verdichtung der bestehenden Bebauung zu beobachten. Nach den aktuellen Statistiken rechnet die Stadt in den kommenden 15 Jahren mit einem Zuzug von ca. 160.000 Einwohnern und würde somit im Jahr 2031 über 2 Mio. Einwohner haben.¹ Es ist außerordentlich wichtig für die bestehende und zuge-

zogene Bevölkerung ein Umfeld zu schaffen, in dem es ausreichende Erholungsgebiete, Parks, Sportmöglichkeiten und eine gute Vernetzung der sozialen Einrichtungen gibt. Der Bedarf daran wächst parallel zu der Bevölkerungszahl und kann mit den aktuellen Angeboten in Zukunft nicht gedeckt werden. Ein enormer, größer werdender Bedarf an Freiräumen besteht auch in den dicht bebauten, gründerzeitlichen Bezirken, vor allem in Nordfavoriten. Hier können die kleinen Parks im direkten Wohnumfeld den Freiraumbedarf schon seit langem nicht mehr decken.

Diese Arbeit entwickelt eine beispielhafte Lösung für die Erschließung ungewöhnlicher Freiräume mit neuartigen Nutzungskonzepten, anhand eines Entwurfes für die Umnutzung einer brachliegenden Verkehrsfläche. Der Entwurf befasst sich mit der 1978 stillgelegten Anschlussstelle Simmering und deren Umgebung an der Autobahn A23 in Wien. Die Planung soll einen Anstoß geben, das Potential der Fläche zu erkennen und zu nutzen, aber auch als Hilfestellung und Inspiration für die Aktivierung oder Umnutzung städtischer Brachflächen weltweit dienen.

¹ Stadt Wien - MA23: Bevölkerungsprognose – Statistiken, <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/> [11.10.2016] in: Wien.at

There is a wish to increase the density of cities and urban structures. At the same time experts question this trend and draw attention to the need of open spaces, which grows by this development. The living conditions in cities increase the desire for outdoor recreation. Apartments with attached recreational space are extremely expensive in metropolitan areas. Affordable homes such as social housing in urban cities with dense inner city areas are often low and cramped, in poor condition, or loud and dark. To maintain the health of citizens, new spaces must be developed in parallel with increasing population density in downtown areas. This aim gets more and more attention within the field of urban design, however it is in stark contrast to the wish for densification. Heavily populated urban structures cause intensely frequented free spaces and potentially new open spaces get obstructed. There is a trend to create larger parks and recreational areas with larger draw areas. Therefore citizens need to travel longer distances to reach these places. Fewer smaller parks close or within residential areas are created, since many plots in expensive downtown areas, even municipal ones are sold to investors and used for offices, apartment buildings, hotels and for simple financial investments. Especially these

for investors attractive plots need to be protected by the city to cover the need for recreational spaces. In addition to the mentioned smaller, empty sites there are other open spaces that can be developed, such as brownfields, former industrial areas, land that had been used for traffic, like railroads and streets.

In the Austrian capital of Vienna a continually rising population and a densifying of existing building structures can be observed as well. According to current statistics the population of Vienna will increase by 160.000 inhabitants within the next 15 years and will house 2 million people by 2031². It is extremely important for the new and existing population to create an environment with enough recreational areas such as parks, sports grounds and a good network of social institutions. Since these needs grow proportionally with the population they will not be covered in the future. There is also an ever so growing requirement of open spaces in the densely populated founding period districts, especially in Nordfavoriten. The small parks within the residential areas do not cover the need for green spaces for a very long time now. This thesis develops an exemplary

solution for the development of unusual spaces with novel use concepts on the basis of an unused traffic area. The motorway junction A23 Simmering is disused since 1978. The design addresses the junction and its surroundings in depth. The design is supposed to provide an impetus to see and use the potential of this and similar area. It should provide assistance and inspiration for the activation or reutilization of urban brownfields worldwide.

² Stadt Wien - MA23: Bevölkerungsprognose – Statistiken, <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/> [11.10.2016] in: Wien.at

Vorbemerkung

- DER ZWISCHENRAUM -

Durch die Konzentration auf städtebauliche und landschaftsplanerische Themen während meines Studiums, wurde für mich immer deutlicher, wie wichtig der Stadtraum, in dem ich mich bewege, die unbebauten Freiflächen, die die Sicht freigeben und Grünräume, in denen ich mich erhole, sind. Nicht nur das Gebäude selbst ist für Architekten und Stadtplaner relevant, sondern auch der Raum dazwischen, wie Plätze, Straßenräume, Grünräume, Zwischenräume. Während meiner Zeit in Wien fiel mir das extreme Ungleichgewicht der Grünraumverteilung und Wohnqualität in den einzelnen Bezirken auf. Einerseits gibt es begrünte Straßenzüge mit Begleitgrün, viele kleine und große Parks und Gärten, andererseits breite, viel befahrene Straßen mit asphaltierten Gehwegen, dicht bebaute Blockrandbebauung mit kleinen dunklen Innenhöfen und weit verteilten, schlecht ausgestatteten Parks. Mit dem Entwurf möchte ich den Fokus auf die Fläche außerhalb der Wohnung oder des Arbeitsortes lenken: Den Freiraum, Ort der Erholung, Begegnung und der Erlebnisse.

- MEIN ANLIEGEN -

Mit dem Entwurf will ich einen Anstoß geben das Potential von Flächen mit kleinen Schönheitsfehlern, wie einer ungünstigen Lage, schlechter Anbindung, Lärmbelästigung, fehlender Aufenthaltsqualität zu erkennen und durch neue Konzepte einzigartige Freiräume zu schaffen. Dadurch kann in dichten Wohngebieten, in denen keine oder wenige gewöhnliche Potentialflächen für Freiräume vorhanden sind, der Freiraumbedarf verringert werden und das Wohlbefinden der Anwohner verbessert werden. Denn Architektur, sei sie noch so innovativ, hoch, atemberaubend, sollte immer an den Maßstab des Menschen, für den sie gebaut wird, angepasst sein und sein Wohlbefinden als wichtigstes Ziel haben.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	17	7. Quellenverzeichnis.....	241
1.1 Problemstellung.....	17	8. Abbildungsverzeichnis.....	245
1.2 Zielsetzung.....	25	9. Tabellenverzeichnis.....	251
1.3 Methodik.....	27		
2. Grundlagen und Hintergründe.....	31		
2.1 Verkehrs- und Stadtplanung.....	31		
2.2 Aktuelle Entwicklungen der Grünraumplanung.....	37		
2.3 Flächen mit Potential.....	45		
3. Favoriten.....	51		
3.1 Grundlagen.....	51		
3.2 Grünflächen in Favoriten.....	57		
3.3 Nachweis Bedarf Freiflächen.....	69		
3.4 Sonnwendviertel.....	81		
3.5 Ausstattung Freiräume.....	83		
4. Anschlussstelle Simmering.....	89		
4.1 Das Grundstück.....	89		
4.2 Daten, Fakten, Hintergründe.....	103		
4.3 Fotodokumentation.....	109		
4.4 Freiraumtypen Nordfavoriten.....	131		
5. Entwurf.....	137		
5.1 Zielsetzung.....	137		
5.2 Fallbeispiele.....	141		
5.3 SWOT - Analyse.....	183		
5.4 Raumprogramm.....	187		
5.5 Konzept.....	191		
5.6 Raumprogramm und Entwurf.....	195		
5.7 Realisierung in 4 Phasen.....	223		
5.8 Ausblick.....	235		
6. Literaturverzeichnis.....	237		

1. Einleitung

1.1 Problemstellung

- FREIRAUMBEDARF -

Aktuell sind Städte weltweit mit einem steigenden Zuzug konfrontiert. Viele Menschen zieht es vom Umland, kleineren Orten, aber auch aus dem Ausland in die Städte. Gründe hierfür sind unter anderem eine erwartete höhere Lebensqualität, das große kulturelle Angebot, viele Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, bessere Ausbildungsmöglichkeiten oder ein größeres Jobangebot und viele mehr. Um den neuen Bedarf an Wohnraum zu decken, entstehen neue Bauprojekte, Baulücken werden geschlossen, Dachgeschosse ausgebaut und Brachflächen bebaut. Es besteht der Wunsch nach Verdichtung und urbanen Strukturen. Allerdings werden bereits Stimmen laut, die dies hinterfragen, denn die Verdichtung muss an einem bestimmten Punkt gestoppt werden. Räume zwischen der Bebauung, die dem Menschen als Freiraum zur Verfügung stehen sind zur Erholung und freien Entfaltung wichtig. In aktuellen Stadtentwicklungsplänen wird zwar der Wunsch nach Sicherung bestehender und Schaffung neuer Freiräume genannt, doch gleichzeitig eine Urbanisierung und Verdichtung angestrebt. Diese Ziele können nicht lange nebeneinander existieren, ohne dass ein Ziel, nämlich zumeist Verdich-

tung, fixiert und stärker gewichtet wird. Flächen für potentielle neue Freiräume werden verbaut, da die Städte auf diese Weise den prognostizierten steigenden Wohnraumbedarf decken wollen. Für Bauträger stellt der Bau von Gebäuden in innerstädtischen Lagen eine lukrative Einnahmequelle dar. Die steigende Bevölkerungs- und Bebauungsdichte bewirkt allerdings, dass bestehende Freiräume stärker frequentiert und der Erholungseffekt dadurch verringert wird. Um den Freiraumbedarf zu decken, der durch die neuen Gebäude entsteht, entstehen parallel entweder kleine private Grünflächen oder bei Großprojekten neue Parkanlagen. Da der Wohnungsbedarf in Städten primär durch Großprojekte gedeckt wird, geht der Trend zu großen Parkprojekten mit ausgedehntem Einzugsgebiet. Kleinere Parks in der Nähe der Wohngegend entstehen immer seltener.

Ein weiterer Grund für den hohen Freiraumbedarf in Städten ist die Wohnsituation, die den Wunsch nach Erholung im Freien schürt. Dies ist vor allem der einkommensschwächeren Bevölkerung der Fall, da in großen Städten mit dichter Bebauung, Wohnungen mit Balkon oder Garten für viele nicht bezahlbar sind. Die leistbaren Wohnungen zum Beispiel im sozia-

len bzw. geförderten Wohnungsbau sind häufig niedrig und beengend, in schlechtem Zustand, laut oder dunkel. Die Wohnungen im Bestand werden zwar nach und nach saniert und der Wohnstandard angehoben, doch auch diese positive Entwicklung hat bekanntlich seine Schattenseiten. Die Bewohner müssen häufig die Wohnungen verlassen und in eine günstigere Wohngegend ausweichen, da sie die Miete nach der Sanierung nicht bezahlen können. Gentrifizierung ist in vielen Städten zu beobachten und bedeutet, dass die ärmere Bevölkerung meist in die Außenbezirke mit günstigeren Mieten abgedrängt wird, wo sie in schlechteren Wohnverhältnissen leben und den Bewohnern weniger Raum zur Verfügung steht. Das Bedürfnis nach Erholung, Ruhe, Aufenthalt im Grünen, Sport ist jedoch gerade bei beengten Wohnverhältnissen besonders groß, weshalb öffentliche Freiflächen in allen Wohngegenden ausreichend vorhanden sein sollten. Doch obwohl das Angebot an nutzbaren Freiräumen für die Bevölkerung in dem letzten Jahrhundert schon enorm gewachsen ist, kann dieses den aktuellen Bedarf nicht decken.

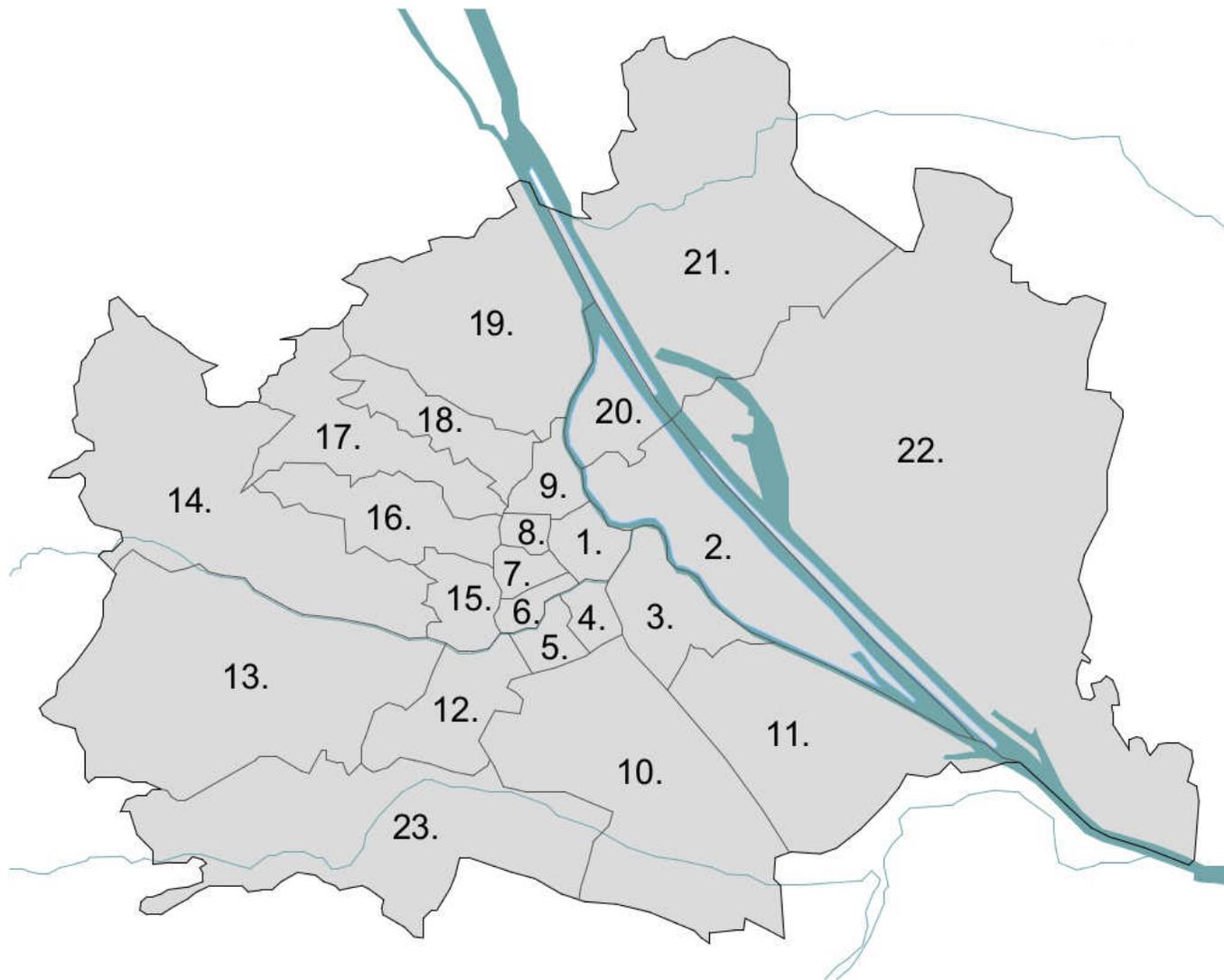


Abbildung 1: Lage der Wiener Bezirke - eigene Darstellung, o.M.

Bis ins 19. Jahrhundert waren viele Freiflächen, wie private Gärten von Anwesen Adelliger oder gar Schlossgärten für die Bevölkerung nicht zugänglich. Das Privileg, eine Freifläche in der Nähe der Wohnung zu haben, sich frei im Grünen zu bewegen und dort zu entspannen war damals nur Wenigen vergönnt. Freiräume in der Stadt, also Prachtstraßenzüge oder Plätze wurden zum Prominieren oder Flanieren genutzt. Durch den Fall vieler europäischen Königshäuser und Gründungen von Republiken oder anderen Staatsformen wechselten große Anwesen den Besitzer. Ehemalige Privatgärten konnten durch diese Entwicklung für die Bevölkerung geöffnet werden. Die Ansprüche an einen Freiraum haben sich seitdem gewandelt.

- ANFORDERUNGEN AN DEN FREIRAUM -

Heute muss ein Freiraum Bereiche zum Treffen, Spielen, Grillen, für Freiluftveranstaltungen wie Kino oder Konzerte bereithalten, die Möglichkeit für Sport von Kraft- oder Koordinationstraining, Tanz, Ballsportarten, bis hin zu Rollsport bieten. Die Stadtbewohner nutzen immer stärker die Potentiale von öffentlichen Räumen und gestalten diese aktiv mit oder nehmen sie in Anspruch. Die Freiräume müssen also neuen Anforderungen gerecht werden

und bestehende Flächen daraufhin überprüft und ggf. angepasst werden. Bei Neubauprojekten sollte parallel ein Umfeld geschaffen werden, in dem es ausreichende, gut erreichbare Erholungsgebiete und Sportmöglichkeiten gibt, die den heutigen Anforderungen entsprechen.

- FLÄCHEN MIT POTENTIAL -

Um dies zu erreichen müssen neue Freiräume erschlossen werden. Dies können zum Beispiel Dachflächen sein, die begrünt und zugänglich gemacht werden, oder innerstädtische Brachflächen, die noch nicht bebaut wurden. Brachliegende Flächen, wie ehemalige Industriegelände mit Werksgebäuden, stillgelegte Verkehrsflächen wie Bahnbrachen, oder ehemalige Straßen und Autobahnen sind häufig ohne Funktion und Identität. Die Gebäude zerfallen, auf den Freiflächen breitet sich die Natur frei aus und die Grundstücke sind in der Regel für die Bevölkerung nicht zugänglich. Oftmals dauert es Jahre, sogar Jahrzehnte, bis neue Konzepte für die Flächen entwickelt werden und eine Umnutzung der Gebäude und Umgestaltung der umliegenden Flächen erfolgt. In den meisten Fällen entstehen auf diesen Flächen Stadtentwicklungsgebiete. Das Potential

brachliegender Flächen, sollte allerdings nicht immer auf einen Bauplatz reduziert werden, da die Räume durchaus andere Qualitäten besitzen, die nicht auf den ersten Blick zu sehen sind. Genannt seien hier zum Beispiel eine einzigartige, widerstandsfähige Flora und Fauna, die sich im Laufe der Zeit auf dem Grundstück angesiedelt hat. Größere Grundstücke können auch eine Luftschneise bilden, die einen wichtigen Beitrag zu der Luftreinigung der Stadt leistet. Diese und andere Qualitäten werden oft übersehen und fließen nicht in die Beurteilung der Flächen ein.

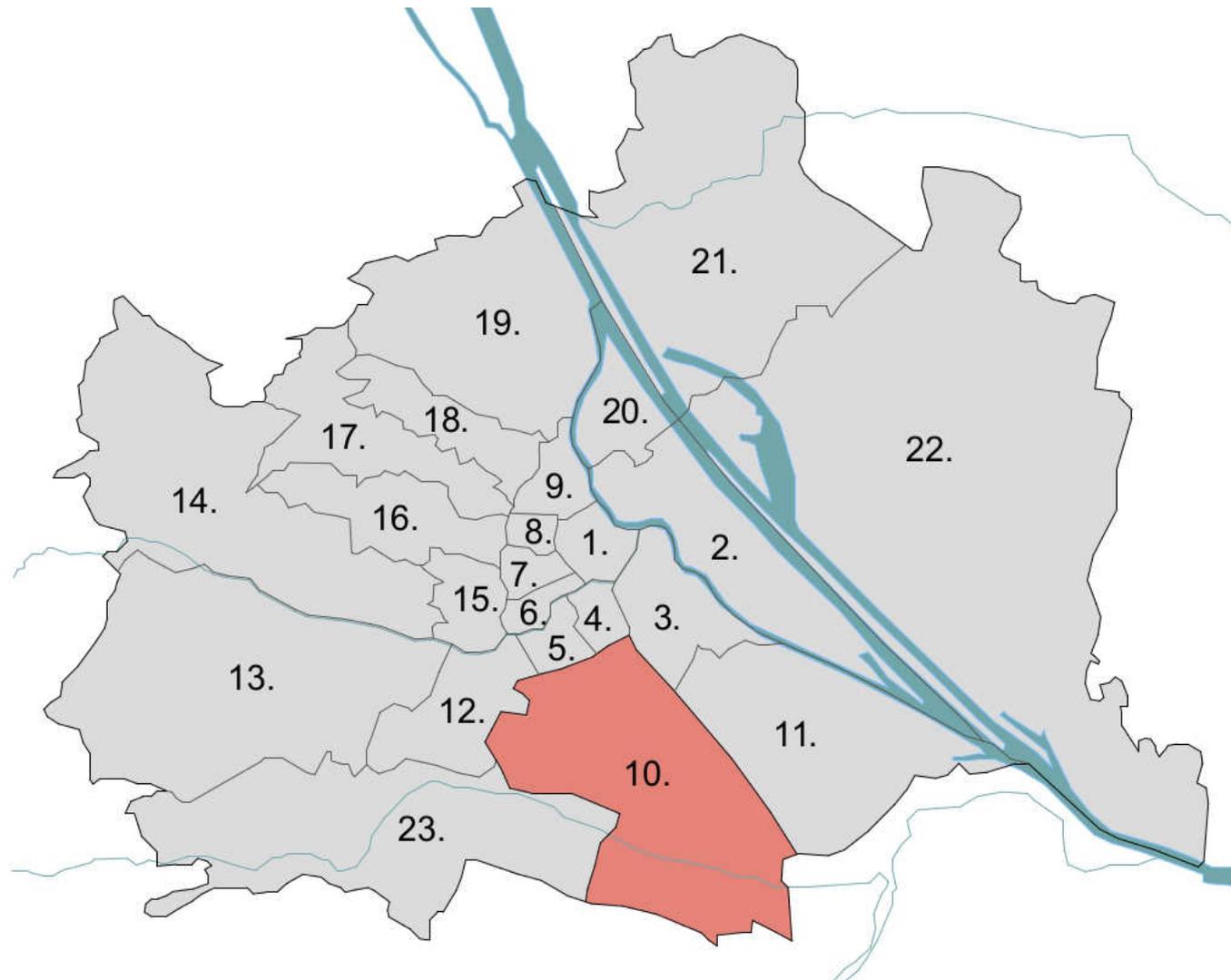


Abbildung 2: Lage Favoriten in Wien - eigene Darstellung, o.M.

- SITUATION IN WIEN -

Die Stadt Wien in Österreich ist ein gutes Beispiel für eine dichte, wachsende Stadt. Nach den aktuellen Statistiken wird die Stadt im Jahr 2031 über 2 Mio. Einwohner haben, aktuell sind es noch 1.840.573 EW³. Der erwartete wachsende Wohnraumbedarf aufgrund der kontinuierlich steigenden Einwohnerzahl wird zur Zeit hauptsächlich durch Wohngroßprojekte in den Außenbezirken, wie der Seestadt Aspern mit einer Fläche von 240 ha und über 20.000 Bewohnern⁴ oder Wohnbauprojekte auf ehemaligen Brach- und Industrieflächen, wie dem Sonnwendviertel mit Raum für 13.000 Bewohner gedeckt. Parallel zu den großen Wohnbauprojekten entstehen neue Parks und Erholungsgebiete, die den direkten Bedarf der neuen Bewohner decken sollten. Der Bedarf an Erholungsräumen der angrenzenden Gebiete in Wohnbauvierteln, größtenteils mit Blockrandbebauung besteht aber weiterhin und

-
- 3 Statistik Austria (2016): Statistik des Bevölkerungsstandes, http://statistik.at/wcm/idc/idcplgIdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=080904 [11.02.2016]
- 4 Stadt Wien - MA18: aspern Die Seestadt Wiens, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/index.html> in: Wien.at [17.09.2016]

steigt sogar. Der aktuelle Stadtentwicklungsplan 2025 für Wien zeigt, wie der parallel zu der wachsenden Bevölkerung steigende Freiraumbedarf in den kommenden Jahren gedeckt werden soll: Pro Einwohner wird lt. STEP 2025 eine Fläche von 8m² an Grün- und Freiräumen im Umkreis von 1.500m benötigt, hinzu kommen 3,5m² Sportflächen und 2m² pro Arbeitsplatz.⁵ Des Weiteren sollte bei der Berechnung des Bedarfs an Grün- und Freiräumen nicht nur die Größe der notwendigen Fläche, sondern auch Faktoren, wie Qualität, Lage, Belichtung, Lärmbelastung und Ausstattung betrachtet werden, die aktuell nicht in dem Berechnungsschlüssel enthalten sind.

- NORDFAVORITEN -

Ein großer Bedarf an Freiräumen besteht vor allem in dem dicht besiedelten, gründerzeitlichen Bezirksteil Nordfavoriten. Dieser kann als Muster für eine dicht bebaute und besiedelte Stadt dienen. In dem ehemaligen Arbeiterbezirk können die kleinen, sogenannten „Grätzelparks“ den enormen Freiraumbedarf nicht de-

-
- 5 Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny (2015): STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8394b.pdf> [11. Oktober 2016]

cken. Unter Anwendung des Berechnungsschlüssels im Fachkonzept Grün- und Freiraum des STEP 2025 ergibt sich ein aktuelles Freiraumdefizit im Wohnumfeld von 87 ha (siehe Kap. 5.4), dies entspricht umgerechnet der Fläche von ca. 124 Fußballfeldern. Hinzu kommt ein beträchtliche Fläche für Sportaktivitäten und Erholung in der Nähe der Arbeit. Im Jahr 2017 wird zwar der Helmut-Zilk-Park mit 7ha Fläche im Nord-Osten des Bezirks fertiggestellt, dieser deckt aber hauptsächlich den Bedarf der Bewohner des darum gelegenen Neubaugebietes Sonnwendviertel. Die Schaffung weiterer öffentlich zugänglicher Freiräume ist darum äußerst wichtig. Es gibt in der dichten Blockstruktur allerdings nicht ausreichend, geeignete Flächen, die gesichert werden könnten. In diesem Fall sollte einerseits die Vernetzung und Zugänglichkeit der Grünflächen verbessert werden, andererseits müssen neuartige Freiraumkonzepte entwickelt werden und Flächen neu bewertet werden, die vielleicht auf den ersten Blick als nicht geeignet eingestuft wurden. Potentielle Freiräume, die gewisse Qualitäten aufweisen müssen erkannt, gesichert und umgewidmet werden, um auch in den dichten Bezirken den bestehenden und steigenden Bedarf zu decken.



Abbildung 3: Lage Anschlussstelle Simmering an der A23, Wien - eigene Darstellung, o.M.

Dieses Ziel verfolgt zwar auch die Stadt Wien, konzentriert sich bei Grundstücksankäufen zur Zeit aber vor allem auf den 11ten und 22ten Bezirk.

- PLANUNGSGEBIET -

Eine bis jetzt kaum beachtete Fläche, die aber ein großes Potential birgt, ist die seit Jahrzehnten ungenutzte und für den Autoverkehr gesperrte Ast. Simmering (Abk. Ast. = Anschlussstelle), sowie der umliegende Grünraum. Das Gebiet liegt an der Südosttangente der A23 im Osten des 10. Wiener Bezirkes Favoriten an der Grenze zu dem Bezirk Simmering. Die Anschlussstelle inklusive der Auf- und Abfahrten, sowie die umliegenden Grünflächen umfassen ein Gebiet von etwa 8,5ha und sind seit der Fertigstellung im Mai 1978 nahezu ungenutzt. Die Anschlussstelle wurde nie für den öffentlichen Autoverkehr geöffnet und ist nicht an das restliche Straßennetz angeschlossen. Die bisherige Nutzung des Gebietes beschränkt sich ausschließlich auf die Nutzung als Hundauslaufgebiet und als Zufahrt für Wartungsarbeiten an der A23, gelegentlich sind auch Spaziergänger anzutreffen. Die Autobahn A23 teilt den Bezirk in ein dicht besiedeltes nördliches Gebiet mit geringem Grünflächenanteil und einen südlichen Bereich mit ho-

hem Grünflächenanteil. Diese Trennung von Nord- und Südfavoriten wird durch die A23 als Trennlinie verstärkt. Die Bahntrasse an der östlichen Bezirksgrenze bewirkt zusätzlich eine Abschottung zum Nachbarbezirk Simmering. In dem aktuellen Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien wird die Abfahrt nicht erwähnt und die Planungen des MA 28 ruhen nach eigener Aussage zur Zeit. Einer Öffnung der Ausfahrt für den Autoverkehr widerspricht der hohe Kostenfaktor der erforderlichen Anbindung an das umliegende Straßennetz, eine neue erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der mit hohen Auflagen zu rechnen ist und der Widerstand der Anwohner in den naheliegenden Kleingartenanlagen. Ein wichtiger Faktor ist auch der geringe Nutzen einer Anbindung, da die Abfahrt durch Umplanungen der ursprünglichen Streckenführung heutzutage lediglich eine Zubringerfunktion erfüllen könnte. Eine Umwidmung zum Bauland ist aufgrund der hohen Lärm- und Feinstaubbelastung, die Nähe zu der A23, den Bahngleisen mit Güterverkehr und durch den Flugverkehr, kaum denkbar. Es ist also zu erwarten, dass die Fläche noch lange Zeit brach liegt.

Diese Diplomarbeit erarbeitet beispielhaft einen Entwurf und ein neues Nutzungskonzept für diese Fläche und zeigt eine Möglichkeit des

Umgangs mit Brachflächen und nutzlosen gebauten Strukturen, nämlich die Schaffung eines für die Bevölkerung zugänglichen Freiraumes in einem dicht besiedelten Stadtteil.

- HAUPTZIEL -

Ziel dieser Diplomarbeit ist die Untersuchung der Ursachen, Folgen und Lösungsmöglichkeiten des zunehmenden Freiraumbedarfs in wachsenden, dichter werdenden Städten, anhand des Bezirkes Favoriten in Wien, sowie die Erstellung eines exemplarischen Entwurfs als Inspirationsquelle und Veranschaulichung eines möglichen Lösungsansatzes zur Verringerung des Freiraumbedarfes durch Umnutzung und Neugestaltung einer Verkehrsbrache.

STÄDTEBAU:

- Untersuchung der aktuellen städtebaulichen und verkehrplanerischen Ziele und des Umgangs mit Grünflächen in Städten

POTENTIALFLÄCHEN:

- Untersuchung welche Flächen für neue Freiräume zur Verfügung stehen und Nennung der Ursachen für deren Entstehen

FALLBEISPIELE:

- Untersuchung des Umgangs mit Potentialflächen und wachsendem Freiraumbedarf durch Aufzeigen von Lösungsmöglichkeiten anhand von einer Zusammenstellung von Fallbeispielen

GRÜNFLÄCHEN:

- Untersuchung der Verteilung und Ausstattung der Grünflächen in Wien, Favoriten

FREIZEITANGEBOTE:

- Untersuchung der vorhandenen Angebote an Freizeitaktivitäten, der Verteilung und Ausstattung der Flächen in Wien

AST SIMMERING:

- Analyse und Bestandsdokumentation der Anschlussstelle Simmering unter anderem

in Bezug auf Geschichte, Ausstattung, Zugänglichkeit, Anbindung

- Analyse der Stärken und Chancen des Planungsgebiets, an die angeknüpft werden kann, Analyse von Schwächen und möglichen Gefahren

ÖFFNEN:

- Schaffung eines neuen Dreh- und Angelpunkts innerhalb des Bezirks und bezirksübergreifend
- Überwindung von Trennlinien wie Autobahn und Bahntrassen

VERBINDEN:

- Verbindung innerhalb des Bezirkes und mit dem Nachbarbezirk
- Schaffung eines Parks mit übergeordneter Rolle für Wien
- Knotenpunkt durch den eine neue Grünräume verbindende Achse entsteht

IDENTIFIKATION:

- Verbesserung des negativen Images von dem Bezirk Favoriten
- Neue Identität für den Ort und Aktivierung, die Anwohner sollen sich mit dem Projekt identifizieren

Das methodische Vorgehen der Arbeit basiert auf fünf Hauptpunkten: Literaturrecherche, die Analyse von Fallbeispielen, Bedarfsermittlung, die Analyse des Planungsgebiets und die Entwicklung eines Entwurfes.

1. LITERATURRECHERCHE

Städtebau:

- Städtebau Mitte 20. Jh. und aktuell
- Grünraumplanung
- Grünflächen
- Umgang mit wachsendem Freiraumbedarf
- Potentialflächen – Brachen
- Relevanz

Favoriten:

- Geschichte, Dichte, Bewohner
- Grün- Freiflächenverteilung
- Ausstattung Freiflächen
- Freizeitangebote

Planungsgebiet:

- Lage, umliegende Gebiete
- Zugänglichkeit, Erreichbarkeit
- Einzugsgebiet
- Besitzverhältnisse, Widmung
- Anbindung öffentlicher Verkehr
- Entstehungsgeschichte, Entwicklung, ak-

tuelle Notwendigkeit der Anschlussstelle

- Verkehrsplanerische Hintergründe
- Lärmbelastung
- Flora und Fauna
- Zu erwartende Entwicklung

2. FALLBEISPIELE FREIRAUMKONZEPTE

- Lösungsansätze, Vorgehensweisen und Methoden
- Mögliche Nutzungen von Brachflächen
- Gefahren, Probleme
- Was zu vermeiden ist

3. BEDARFSERMITTLUNG GRÜNFLÄCHEN

- Flächenbedarf Grünflächen
- Grünflächen Ausstattung

4. ANALYSE PLANUNGSGEBIET

Exkursionen und Fotodokumentation:

- Nutzergruppen
- Angrenzende Wohngebiete
- Durchgängigkeit
- Zugänglichkeit, Wege
- Erschließung, Erreichbarkeit, Vernetzung
- Vegetation
- Belichtung

- Zustand Abfahrten
- Materialien
- Gelände

SWOT - Analyse:

- Analyse Stärken
- Analyse Schwächen, negative Aspekte
- Analyse Chancen
- Analyse Gefahren
- Grafische Verortung der SWOT - Analyse
- Daraus resultierende Maßnahmen
- Grafische Verortung der Maßnahmen

5. ENTWURF

Raumprogramm:

- Nutzer
- Einzugsgebiet
- Konzept
- neue Funktionen, Aktivitäten
- Zonierung
- Zugänge und Plätze

Maßnahmen:

- neue Wegführung
- Gestaltung Zugänge und Plätze
- Definition Materialien, Oberflächen
- Maßnahmen für bessere Orientierung
- Beleuchtung
- Maßnahmen Akustik
- Maßnahmen Grünflächen
- Bauliche Maßnahmen Abfahrt
- Umgebung, angrenzende Gebiete
- Grünflächenvernetzung
- Zeitplan Phasen
- Einbindung der Bevölkerung

Planung :

- Lageplan
- Schnitte
- Detailausschnitte
- Visualisierungen
- Realisierungsphasen

2. Grundlagen und Hintergründe

2.1 Verkehrs- und Stadtplanung

Die verkehrstechnischen und städtebaulichen Grundsätze der 1960er Jahre sind konträr zu den heutigen Ansichten und werden sogar als negatives Beispiel angeführt.

- NACHKRIEGSZEIT -

In der Nachkriegszeit gingen Architekten und Stadtplaner von einem enormen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs aus, weshalb Autostraßen eine übergeordnete Rolle zugeprochen wurde. Stadtkerne und Altstädte wurden „autotauglich“ umgestaltet, enge Straßen für Pferdekutschen wichen breiten Straßen. Die verschiedenen Verkehrsflüsse, wie Autos, Fahrradfahrer, Fußgänger, sowie der öffentliche Verkehr wurden getrennt um Staus zu vermeiden und einen ungehinderten Verkehrsfluss zu schaffen. In dieser Zeit entstanden große mehrspurige Straßen, Verkehrsknotenpunkte und Autobahnen. Für Fußgänger wurden Unterführungen gebaut, da die Straßen oder gar innerstädtische Autobahnen für diese eine schwer überwindbare Barrieren bildete. Da das Leitbild der Funktionstrennung angestrebt wurde, entstanden Neubaugebiete als reine Wohnsiedlungen mit gebündelten sozialen Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, die Gewerbe- und Industrieflächen wurden

ausgelagert. Um die Verdichtung der innerstädtischen Bezirke zu stoppen, wurden, hauptsächlich in den Außenbezirken, hohe Mehrfamilienhäuser, häufig als Zeile, mit einem großen grünen Zwischenraum gebaut. Die Bewohner mussten durch diese Entwicklung längere Wege in Kauf nehmen, die sie hauptsächlich mit dem Auto zurücklegten.

- NEGATIVE ENTWICKLUNGEN -

Diese Entwicklungen zeigten schnell die negativen Begleiterscheinungen, wie Lärm- und Feinstaubbelastung, die sich negativ auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirkten. Das städtische Leben veränderte sich, Orte verloren ihre Aufenthaltsqualität. Verkehrsräume nahmen einen immer größeren Raumanteil in den Städten ein und Autos wurden ein alltägliches Bild im Stadtgefüge. Obwohl diese Entwicklung schon lange rückläufig ist, sind die negativen Folgen des massiven Ausbaus der Verkehrsflächen und der Eingriffe in das Stadtgefüge nur sehr schwer zu revidieren.

- UMDENKEN -

Aktuell wird mehr denn je eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ange-

strebt. Viele Städte investieren in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, der Fahrrad- und Fußwege. Gleichzeitig entstehen große, an den Stadtrand ausgelagerte Parkhäuser, um für Pendler den Anreiz zu schaffen auf die öffentlichen Verkehrsmittel, oder das Fahrrad umzusteigen. Neue Konzepte wie Carsharing sollen den Raum, den die Autos in der Stadt einnehmen weiter reduzieren. Striktere Anforderungen an die Abgas- und Lautstärkeemissionen, aber auch Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt weiter reduzieren. Aktuelle EU-Verordnungen sollen zur Verminderung der CO₂-Emissionen und zur Verringerung der Lärmbelastung beitragen. Zur Zeit werden Alternativen zu dem klassischen Verbrennungsmotor erforscht. Autos mit Hybrid- oder Elektroantrieb stellen den Anfang in diesem Bereich dar. Durch das Umdenken ist in vielen Städten derzeit zu beobachten, dass neue Fahrradwege entstehen, Straßen zu Fußgängerzonen oder Begegnungszonen umgestaltet werden, verkehrsberuhigte Bereiche entstehen, Fußgängerwege verbreitert und begrünt werden.

„Die Bebauung gehört hinaus in die Ebene, wo sie sich wirtschaftlicher und auch sonst viel freier und ungehinderter entfalten kann.

Es trifft sich gut, dass in den Ebenen im Osten und Süden auch viele Arbeitsstätten liegen und neue entstehen können.“

- Roland Rainer⁶

6 Pirhofer, Gottfried / Stimmer, Kurt (2007): Pläne für Wien: Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8280a.pdf> Seite 44 ff. [10.10.2016]

Der Trend geht sogar soweit, dass neue auto-reduzierte bis autofreie zum Beispiel Öko-Siedlungen entworfen werden, in denen Bewohner freiwillig auf Autos verzichten⁷. Das Konzept des autofreien Wohnens ist zwar nicht neu, gewinnt jedoch zur Zeit wieder an Bedeutung.

- WIENER STADTENTWICKLUNG -

Auch in der österreichischen Hauptstadt Wien ist diese Entwicklung zu beobachten. Die verkehrstechnischen und städtebaulichen Grundsätze der 1960er Jahre, wurden damals im städtebaulichen Grundkonzept für Wien und einem Generalverkehrsplan von Roland Rainer im Jahr 1962 festgehalten. Dieses sollte auf die zukünftige Entwicklung der Stadt in den nächsten 30 – 50 Jahre eingehen. Roland Rainer forderte die Verdichtung der inneren Bezirke zu stoppen und Neubauten als mehrstöckige Wohnblocks und Wohnanlagen in die äußeren Bezirke zu verlagern, parallel dazu strebte er die Verdichtung der zu locker verbauten Stadtregionen an.⁸ Die Dezentralisierung der

Stadt und die Funktionstrennung gingen automatisch mit einem erheblichen Anwachsen der Pendlerzahlen und zunehmenden Verkehrströmen einher. Roland Rainer ging von einer drastisch ansteigenden Anzahl des motorisierten Verkehrs aus und forderte deshalb den Ausbau des Straßensystems. Auf dieser Grundlage ist auch die A23 mit der Südosttangente entstanden, an der das Planungsgebiet, die stillgelegte Ast. Simmering liegt. Nach Roland Rainers Konzept erfolgte der massive Ausbau des übergeordneten Straßennetzes. Bereits in den 1970er Jahren wurden die zunehmenden negativen Veränderungen durch die Funktionstrennung und den großflächigen Ausbau des Straßennetzes für des motorisierten Verkehr erkannt, weshalb bereits im Jahr 1972 ein neuer Stadtentwicklungsplan entworfen wurde, in den die Erkenntnisse aus dem letzten Jahrzehnt einfließen und Grundsätze neu formuliert wurden.

*„Die neuen Ansätze umfassten Vorschläge zur Ausdehnung der Stadt in **gemischten Strukturen anstelle monofunktionaler Stadterweiterungsgebiete** — in räumlicher Hinsicht sollte das Stadtwachstum entlang von Entwicklungsachsen mit dazwischenliegenden Grünkeilen nach dem Konzept der Bandstadt forciert werden.*

*Diese Entwicklungsachsen waren entlang leistungsfähiger Linien des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Insgesamt wollte man die historische, monozentrische Struktur Wiens (mit einer überproportionalen Arbeitsplatzkonzentration in der Innenstadt) durch die Entwicklung neuer Subzentren entlasten und so **eine polyzentrische Struktur schaffen.**“⁹*

⁷ autofrei leben! e.V.(o.J.): Autofreies Wohnen, <http://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen>, in: autofrei.de [19.09.2016]

⁸ Eigner, Peter / Resch, Andreas (2001): Phasen der Wiener Stadtentwicklung, [http://www.demokratie-](http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf)

[zentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf](http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf) Seite 8 [16.09.2016]

⁹ Ebd., Seite 13

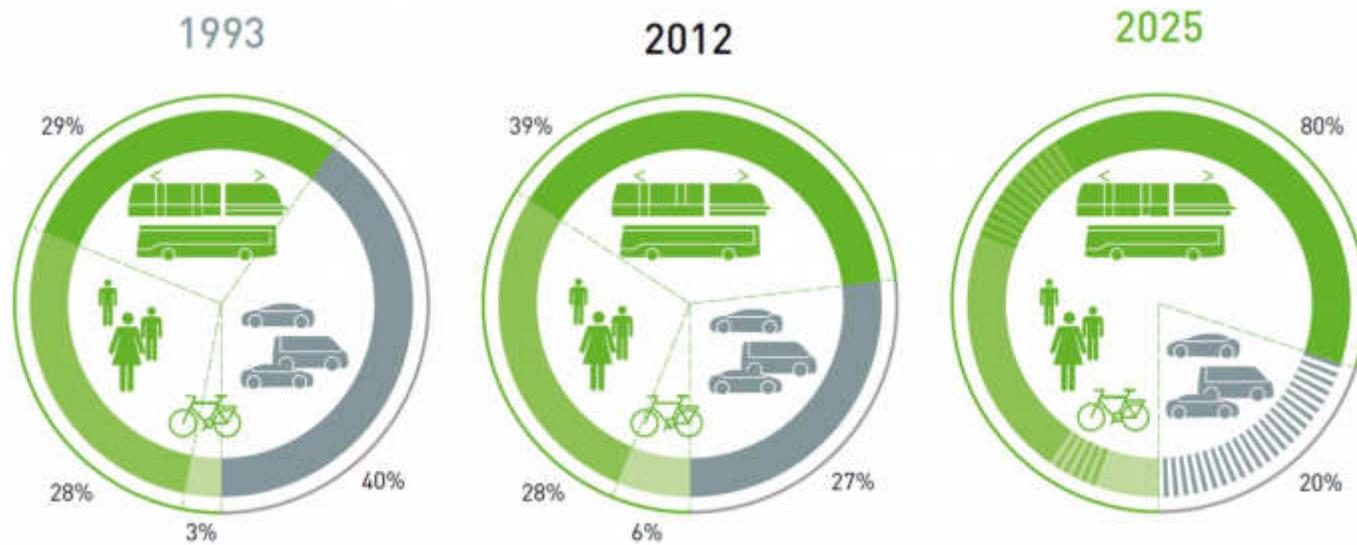


Abbildung 4: Wahl der Verkehrsmittel (Modal Split), (öffentlicher Verkehr, zu Fuß, Fahrrad, Auto), Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, Seite 106

Im STEP 1994 wird der Fußgänger in den Mittelpunkt gestellt, die öffentlichen Verkehrsmittel, aber auch das Fahrrad sollen, wo möglich, das Auto ersetzen.

- AKTUELLE WIENER STADTPLANUNG -

Seit diesem Zeitpunkt ist zu beobachten, dass die Stadtentwicklungspläne detaillierter und umfangreicher im Bereich der Freiraumplanung werden. Für den Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) wurde ein umfangreiches Fachkonzept Grün- und Freiraum entwickelt, in dem Ziele für die Wiener Freiraumplanung formuliert wurden. Im STEP 2025 wird die aktuelle Haltung der Entscheidungsträger zu städtebaulichen und infrastrukturellen Themen und in Bezug auf die gewünschte Weiterentwicklung der Stadt Wien in einem 4 – Punkte - Plan festgehalten. Die Stadt Wien geht grundsätzlich von einer kontinuierlich wachsenden Bevölkerung und einem wachsenden Bedarf an Wohnraum aus. In den formulierten Grundsätzen des STEP 2025 zeichnet sich deutlich eine Wende im Bezug auf den Verkehr ab. Der motorisierte Individualverkehr soll deutlich reduziert und auf neue Technologien, wie Elektroautos, verlagert werden. Dem öffentliche Verkehr, dem Radverkehr und den

Fußgängern, also dem Wiener Verkehrsbund, wird die oberste Priorität eingeräumt. Der motorisierte Individualverkehr soll bis 2025 durch den Ausbau und die Verdichtung des Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel und des Radwegenetzes auf 20% reduziert werden (siehe Abb. 4). Dafür ist auch die bessere Vernetzung zum Beispiel durch die S-Bahn mit dem Umland unumgänglich, da es viele Pendler gibt, die täglich in die Stadt, oder hinaus fahren. Da mit einer stetig wachsenden Einwohnerzahl gerechnet wird, sollen Defizite in bestehenden Siedlungen behoben werden und die Lebensqualität verbessert werden, gleichzeitig in Baulücken, Dachgeschossen, oder neuen Wohngebieten neue Wohnungen entstehen. Angestrebt wird dabei auch eine höhere Funktionsdichte und Multifunktionalität bzw. Nutzungsoffenheit der Räume, eine einseitige Nutzung von Flächen soll auf ein Minimum reduziert werden.¹⁰ Parallel dazu müssen neue Räume für Erholung und Freizeitangebote geschaffen werden. Der STEP 2025 beschäftigt sich deshalb hauptsächlich mit möglichen Entwicklungsgebieten für Wohnbau und Gewerbe, sowie den notwendigen Infrastrukturen, den-

noch lässt sich in dem Fachkonzept Grün- und Freiraum die aktuelle Haltung zu brachliegenden Flächen und alten Infrastrukturen herausfiltern und eine Prognose zur Entwicklung der stillgelegten Ast. Simmering in der Zukunft anstellen, auch, wenn für diese nicht konkret in dem Konzept erwähnt wird.

¹⁰ Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf> [16.09.2016]

2.2 Aktuelle Entwicklungen der Grünraumplanung

*„Daher muß die **Sicherung des übergeordneten Grün- und Freiraumes** als ein zentraler Infrastrukturbestandteil der Stadt- und Regionalentwicklung und gleichrangig mit anderen Infrastruktursystemen verstanden werden.*

*Die Stadt der Zukunft wird zusehend an ihren „weichen“ Standortfaktoren gemessen, zu denen auch die **landschaftliche Qualität** und die **Grünflächenversorgung** gehören.¹¹*

11 Stadt Wien – MA18 (1994): Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo6750.pdf> Seite 67 ff. [12.09.2016]

- GRÜNRÄUME WIEDER IM FOKUS -

Im Bereich der Grün- und Freiraumplanung ist eine deutliche Umkehr des Trends aus den 1970er Jahren zu erkennen. Nach und nach rückt die Thematik wieder in den Vordergrund. Dies zeigt sich bereits in dem Stadtentwicklungsplan für Wien von 1994. Obwohl in dem Konzept etliche neue Stadterweiterungsgebiete definiert wurden, da ein stark zunehmender Wohnraumbedarf vorausgesagt wurde, rückte gerade in diesem Kontext das Thema der notwendigen Natur- und Freiräume für Erholung, Sport in den Vordergrund. Durch detaillierte Bestandsaufnahmen, Aufzeigen von Mängeln wurden Lösungsvorschläge erarbeitet und Richtwerte für Freiraumgrößen festgelegt (Tab. 1). Gleichzeitig wurde eine qualitative Verbesserung bestehender Flächen angestrebt.

Bedarfszahlen	Richtwert m ² /EW
Wohnungsbezogene Grünflächen	3,5
Wohngebietsbezogene Freiflächen, urbane Park-, Spiel- und Freiflächen	3,0 – 5,0
Stadtteilbezogene Grünflächen	8,0
Sportflächen	3,5

Tabelle 1: Richtwerte für Freiräume in Wien, Stadt Wien – MA18 (1994): Stadtentwicklungsplan für Wien 1994

- FACHKONZEPT GRÜN- UND FREIRAUM -

Diesem Trend folgend wurde im Zuge des STEP 2025 ein detailliertes Fachkonzept für den Wiener Grün- und Freiraum entwickelt. Dieses zeigt die Wichtigkeit der vorhandenen Frei- und Grünräume, die Notwendigkeit der Schaffung neuer Erholungsgebiete und Sicherung von bestehenden Grünräumen. Die Wiener Grünräume sollen nicht nur als Ort der Erholung, sondern auch als Ort für Spiel und Sport dienen. Durch das Freiraumnetz Wien sollen die Grün- und Freiräume zum Beispiel durch Rad- und Fußgängerwege (sogenannte Stadtwege) miteinander verbunden werden und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz weiter verbessert werden, um den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren. Dies zielt darauf ab, dass die Erholungsräume für jeden Stadtbewohner einfach zugänglich sind und soziale Einrichtungen ohne Auto besser erreichbar werden. Mit sogenannten Spangen, wie zum Beispiel Fußgänger- und Radfahrerbrücken, neuen Parkanlagen und der Aufwertung von bestehenden Erholungsgebieten soll das Netz weiter vervollständigt werden. Der Bedarf an Räumen zur Erholung soll im direkten Wohnumfeld gedeckt werden, oder größere weiter entfernte

Naherholungsgebiete mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. In dicht besiedelten Gründerzeitvierteln werden auf bisher ungenutzte Flächen neue kleine Grünflächen angelegt, in anderen Gebieten große Naherholungsgebiete geschaffen um den wachsenden Bedarf an Grünräumen zu decken. Hierbei werden auch neue Konzepte wie „urban farming“ und „urban gardening“ unterstützt¹².

¹² Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8394b.pdf> [10.10.2016]

GEPLANTE MASSNAHMEN

-  Aufwertung von Erholungsgebieten
-  Neue Parkanlagen (2-10 ha)
-  Freiraumvernetzung in Planung, teilweise bereits umgesetzt
-  Freiraumvernetzung (landschaftsprägend) vorwiegend Bestandsaufwertung
-  Freiraumvernetzung (urban) vorwiegend Bestandsaufwertung
-  Vernetzung mit dem Umland

BESTAND

-  Walddominierte Landschaft (Wald-, Weinbau- und Wiesenflächen)
-  Agrarisch dominierte Landschaft
-  Urbane Großgrünräume (z.B. Schönbrunn, Zentralfriedhof)
-  Parkanlagen (Fläche 2-10 ha)
-  Parkanlagen (Fläche 10-50 ha)
-  Frischluftschneisen
-  Parkanlagen mit einer Fläche kleiner als 2 ha sind nicht dargestellt.

SITUATION

-  Bebautes Gebiet (2013)
-  Waldgebiete im Wiener Umland
-  Donaugewässer
-  Stehende Gewässer
-  Stadtgrenze
-  Oberirdische Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene)
-  Oberirdische Verkehrsinfrastruktur in Vorbereitung (Straße und Schiene)

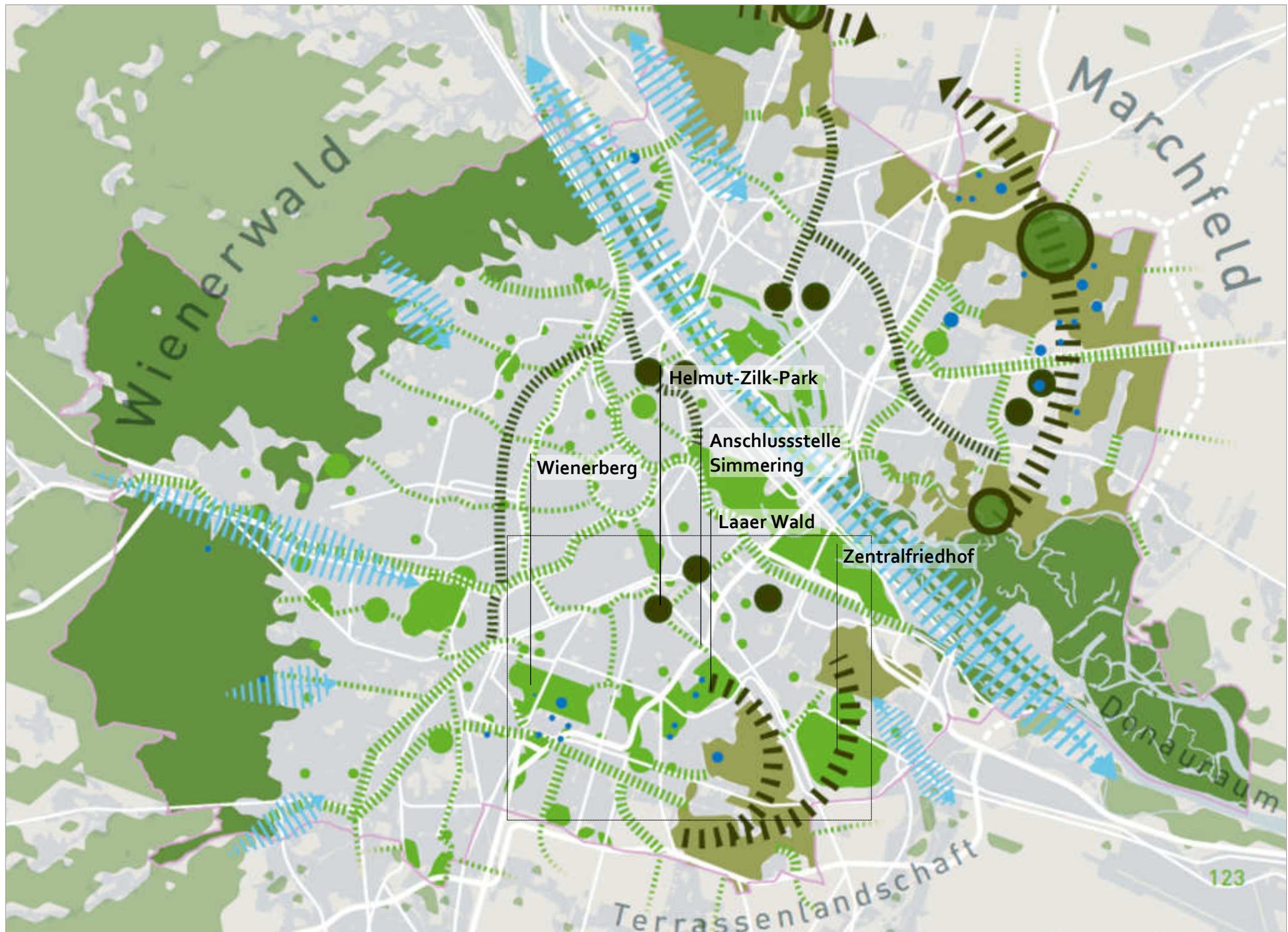


Abbildung 5: Leitbild Grünräume, Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, Seite 123

Auf einigen Flächen ist aber auch die bewusste Entscheidung möglich den Raum nicht zu gestalten, um einen nutzungs-offenen Raum zu schaffen. In dem Fachkonzept wird eine Vernetzung der innerstädtischen, sowie der im überregionalen Grünräume angestrebt. Um Wien soll ein grüner Gürtel die innerstädtischen Grünflächen einrahmen und die über Schneisen die Frischluftzufuhr für die Stadt sichern. Das bestehende Netz der punktuellen und linearen Freiräume wird durch neue innerstädtische Grünkorridore ergänzt. Die konkreten Interventionen wurde in dem Leitbild Grünräume planlich fixiert. Im Süden der Stadt ist eine wichtige Vernetzung der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit dem Zentralfriedhof und dem Laaer Wald geplant. Diese endet vor der Ast. Simmering und wird dahinter über eine urbane Freiraumvernetzung bis zum Helmut-Zilk-Park fortgesetzt (Abb. 5).

- AKTUELLE RICHTWERTE -

In dem Fachkonzept Grün- und Freiraum werden quantitative Richtwerte für Grün- und Freiräume in der Stadt definiert (siehe Tabelle 2). In der direkten Nachbarschaft mit einem Einzugsgebiet von 250m, also fußläufig erreichbar, werden 3,5m² / EW an Erholungsräumen

gefordert. Auch Sportflächen werden mit 3,5m² / EW definiert. In einem Umkreis von 250m vom Arbeitsplatz soll auch die Möglichkeit zur Erholung im Freien bestehen, der Flächenbedarf wird mit 2m² / EW festgelegt. In einem Einzugsgebiet von 6km sind 13m² / EW definiert. Anhand dieser Tabelle kann der Freiraumbedarf oder ein vorliegendes Defizit für einen Bezirk, oder ein kleineres Gebiet errechnet werden und auf dieser Grundlage entsprechende Maßnahmen erarbeitet werden.

GRÜN- UND FREIRÄUME	EINZUGSBEREICH (m)	GRÖSSE (ha)	m ² /EW		
Nachbarschaft	250	< 1	3,5		
Wohngebiet	500	1–3	4,0	8,0	13,0
Stadtteil	1.000	3–10	4,0		
	1.500	10–50			
Region	6.000	> 50	5,0		
+ Sportflächen			3,5		
+ Grünflächen pro Arbeitsplatz (Einzugsbereich 250 m)			2,0		

Tabelle 2: Tabelle, Grün- und Freiraumkennwerte für Wien, STEP 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum

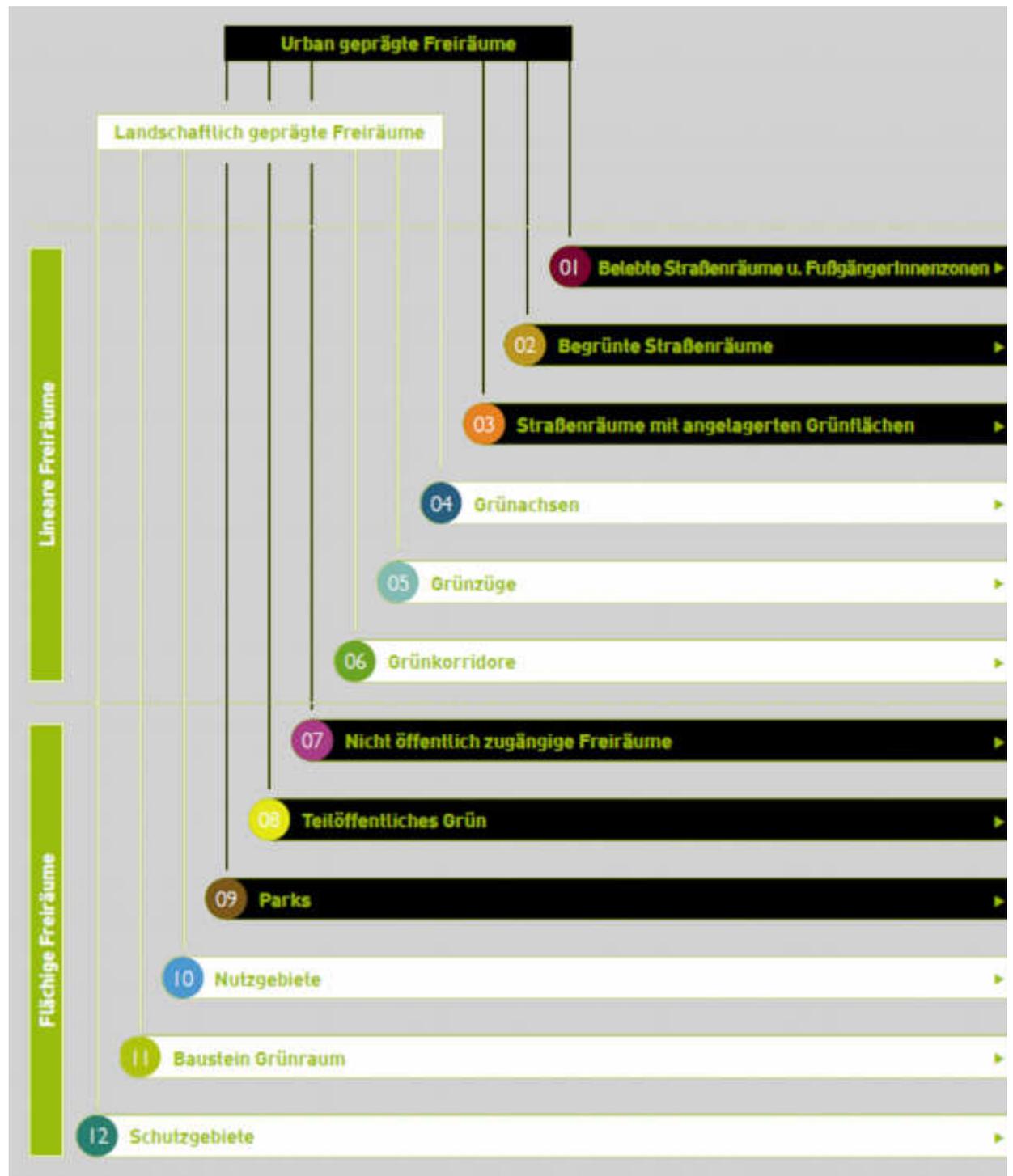


Abbildung 6: Freiraumtypen, Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny, STEP 2025 Fachkonzept Grun- und Freiraum, Seite 49

- FREIRAUMTYPEN -

Als Planungshilfe und zur leichteren Einordnung von Flächen bei der Bewertung bestehender Freiflächen wurden 12 Freiraumtypen entwickelt, wobei in lineare, flächige, landwirtschaftliche und urban geprägte Freiräume (öffentlich, oder privat) unterschieden wird (Abb.6). Anhand der Kategorisierung lassen sich nahezu alle Freiräume einordnen und vergleichen. Diese haben unterschiedlichste Qualitäten und erfüllen im Stadtgefüge verschiedene wichtige Aufgaben, wie die Erholungsfunktion, stadtökologische Bedeutung, Bildung von Luftschneisen oder positive Auswirkungen auf das Stadtklima. Durch die Kategorisierung können aber auch Defizite von Teilgebieten aufgezeigt werden und auf deren Grundlage Strategien und lokale Grünpläne entwickelt werden. Auf Grundlage dieser Freiraumtypen wurde die aktuelle Wiener Grünraumplanung entwickelt und Handlungsfelder für jeden Typ definiert.

- LINEARE TYPEN -

Zu den linearen, urban geprägten Freiraumtypen Nr. 1-3 zählen gut gesuchte und belebte Straßenräume und Fußgängerzonen und Plät-

ze, die sich an diesen Straßen befinden. Auch Alleen oder Straßen mit angelagerten Grünflächen zählen in diese Kategorie. Diese leisten einen wichtigen Beitrag für die Vernetzung des innerstädtischen, nicht motorisierten Verkehrs. Des Weiteren werden als Freiraumtypen Nr. 4-6 landschaftlich geprägte Freiräume, wie lineare Grünraumverbindungen genannt, die als bis zu 30m breite Grünachsen, bis hin zu über 50m breite Grünkorridore ausgebildet sein können, wozu auch Gewässer zählen. Diese leisten einen wichtigen Beitrag zu der Lufterneuerung und der Verbesserung des Stadtklimas.¹³

- FLÄCHIGE TYPEN -

Die flächigen innerstädtischen Freiraumtypen Nr. 7-9 bilden private, teilöffentliche und frei zugängliche Grünflächen. Dies können zum Beispiel Kleingartenanlagen, Siedlungsbereiche mit hohem Grünanteil (Typ 7), Höfe in Wohnanlagen (Typ 8) und Parkanlagen (Typ 9) der Wiener Stadtgärten sein. Landschaftlich geprägte Freiräume sind wiederum Nutzflächen, wie Agrarflächen mit geringer Relevanz für die Grünraumvernetzung (Typ 10). Zonen, die schützenswert und relevant für die Grün-

¹³ Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny, STEP 2025 Fachkonzept Grün- und Freiraum

raumsicherung sind, zählen zur Kategorie Baustein Grünraum (Typ 11). Dies können Brachen, aber auch landwirtschaftlich genutzte Flächen sein. Als letztes sind Flächen zu nennen, die nach dem Wiener Naturschutzgesetz bereits gesichert sind (Typ 12)¹⁴. Nach der Einordnung von Freiräumen in die genannten Kategorien, können auf dieser Grundlage Lokale Grünpläne entwickelt werden und mit punktuellen Impulsen Verbesserungen in der Stadtlandschaft herbeigeführt werden.



Abbildung 7: Donauinsel Wien, Typ 06 - Grünkorridor, eigene Fotografie

¹⁴ Ebd. Seite 49

Um den steigenden Freiraumbedarf zu decken, gibt es selbst in dicht bebauten Städten einige Möglichkeiten neue Räume zu erschließen und Flächen zu reaktivieren. Einige Freiräume entstehen durch Verlagerung der Personenbeförderung hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Carsharing, große Parkgaragen in den Außenbezirken und die bessere Vernetzung der Radwege. Durch die damit verbundene Reduzierung des Autoverkehrs, kann ehemaliger, nicht mehr notwendiger Straßenraum rückgebaut werden und steht wieder als anderweitig nutzbare Fläche zur Verfügung. Ein weiteres Potential stellen für die Öffentlichkeit geschlossene Räume dar. Die Wiener Kleingartenanlagen sind nicht öffentlich zugänglich, obwohl innerhalb der Anlage die Grundstücke mit Zäunen gesichert sind. Oft erstrecken sich die Anlagen über ein weitläufiges Gebiet und machen weite Umwege für Passanten erforderlich. Die Anlagen sind durch den hohen Grünanteil und die gepflegten Gärten ein Ort der Erholung, der durch eine Öffnung der inneren Erschließungswege allen zugänglich gemacht werden könnte. In dichten Bezirken mit Blockrandbebauung ist eine Öffnung der Innenhöfe und Schaffung von Durchgängen möglich. Eine weitere Fläche mit Potential sind Dachflächen. Diese sind zunehmend begrünt

und bereits in einigen Fällen nutzbar. Die Dachflächen, auch von großen Wohnanlagen, können begrünt, gestaltet und für die Bewohner nutzbar gemacht werden.

- POTENTIALFLÄCHE BRACHE -

Das größte Potential bieten allerdings Brachflächen, wie ehemalige Betriebsgelände oder Infrastrukturanlagen. Die Entstehung von Brachflächen ist weltweit zu beobachten, doch die Gründe dafür sind größtenteils ähnlich und vergleichbar. Die häufigsten Ursachen sind wirtschaftliche Entwicklungen, Änderungen in der Verkehrs- und Verteidigungspolitik. Brachen sind Flächen, die für ihre ursprüngliche Nutzung als Gewerbe-, Industrie- oder Verkehrsfläche nicht mehr benötigt werden und seitdem ungenutzt sind (hier ausgenommen sind landwirtschaftliche Brachen). Der Boden ist in einigen Fällen, vor allem bei ehemaliger industrieller Nutzung, mit Schadstoffen, sogenannten Altlasten kontaminiert. Schadstoffe können zum Beispiel Asbest, Pestizide, Schwermetalle oder Lösungsmittel sein. Der Umgang mit Altlasten wird in Österreich durch das Altlastensanierungsgesetz geregelt und durch Gesetze der Bundesländer ergänzt. Die belasteten Grundstücke liegen unter anderem

durch die notwendige kostenintensive Boden- oder Gebäudesanierung, einen unattraktiven Standort, die schlechte Erschließung, die Widmung, oder negative äußere Einflüsse, zum Beispiel durch Lärm, lange Zeit brach und finden keine neue Nutzung. Die häufigsten Ursachen für die Entstehung von Brachen seien an dieser Stelle genannt:

- WIRTSCHAFTLICHE FAKTOREN -

- Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland, da die Produktions- und Arbeitskosten oder Steuern dort geringer sind. In Österreich war die verlagerungsintensivste Phase von 2004-2009. Diese Entwicklung ist mittlerweile rückläufig¹⁵.
- Optimierung der Produktionsprozesse
- Durch die Knappheit der Vorräte fossiler Rohstoffe, aber auch durch Umdenken in Bezug auf Umweltschutz erfolgt ein geringerer Abbau fossiler Rohstoffe

¹⁵ Johannes Berger, Nikolaus Graf, Ulrich Schuh, Ludwig Strohner (2014): Betriebsschließungen und Betriebsverlagerungen in Europa - Eine empirische Aufarbeitung der Ergebnisse unternehmerischer Restrukturierung anhand von internationalen Daten, http://www.bmwfw.gv.at/Wirtschaftspolitik/Wirtschaftspolitik/Documents/Studie_Betriebsverlagerungen_Langfassung.pdf [10.10.2016]



Abbildung 8: Brachfläche in Wien – eigene Fotografie

- (Braun- und Schwarzkohle) und eine Verlagerung auf neue Arten der Wärmege-
winnung hin zu regenerativen Energien. Ehemalige Abbaugelände und dazugehörige Industriegebäude wurden in dieser Phase zu Brachflächen (Zum Beispiel das Ruhrgebiet in Deutschland).
- Durch die Verlagerung auf Erdgas wurden ehemalige Gasometer, Wassertürme nutzlos.
- Die Verlagerung der Energieerzeugung auf regenerative Energie hatte zusätzlich steigende Energiekosten zur Folge, wodurch einige Produktionsstätten unwirtschaftlich wurden und schließen mussten. Dies trifft zum Beispiel auf die Aluminiumbranche zu.
- Die Neubaukosten sind häufig geringer, als die Erhaltungskosten für eine ältere Produktionsstätten oder Industriegebäude (Verfall)
- Wirtschaftskrisen, Inflation, Insolvenzen von Firmen führen zur Schließung von Betrieben
- Auf ehemaligen Expogeländen entstehen Brachen, da für das Gelände und die Gebäude keine Nachnutzung gefunden wurde
- Insolvenzen und Änderung des Einkaufs-

verhaltens, zum Beispiel durch Überfluss an Einkaufsmöglichkeiten. Die Folge sind leerstehende Markthallen

- Insolvenzen der Betreiber von Vergnügungsparks.

- VERKEHRSPOLITIK -

- Durch die Änderung der Beförderungsstrategien von Materialgütern, entstanden große brachliegende Flächen, wie alte Güterbahnhöfe und Gleisanlagen, stillgelegte Häfen und Werften, Straßen die der Güterbeförderung dienen.
- Durch die Änderung der Beförderungsstrategien für Menschen und damit verbundenen Streckenänderungen entstanden in kleineren Orten stillgelegte Bahnhöfe und Gleise. In Städten wiederum verlieren große Straßen und Autobahnen ihren Nutzen, durch den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und eine Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr.
- Kleine Flugfelder oder Flughäfen werden stillgelegt, da neue gebündelte Hauptflughäfen entstehen.

- EHEMALIGE VERTEIDIGUNGSANLAGEN -

- Vor allem im zweiten Weltkrieg entstanden in Europa viele Befestigungsanlagen, wie Militärstützpunkte, Bunkeranlagen (teilweise mit unterirdischen Wegnetzen), Kasernen und Militärflughäfen, Alte Forts, die nach dem Ende des Krieges verfielen, da keine neue Nutzung gefunden wurde.

- RESTFLÄCHEN -

- Durch städtebauliche, oder landschaftsplanerische Fehlplanungen entstehen immer wieder Restflächen, die schlecht beleuchtet, niedrig und ungepflegt sind. Dies können auch Flächen unter aufgeständerten Autobahnen, ungenutzte Restflächen in Industriegebieten, bei Werksgebäuden, uneinsehbare zugewachsene Wege.



Abbildung 9: Brache einer ehemaligen Verteidigungsanlage in Pula, Kroatien - eigene Fotografie

- SCHLUSSFOLGERUNG -

Durch Wandel in den oben genannten Bereichen ist auch in Zukunft mit der Entstehung von Brachen zu rechnen. Jedoch sollte nicht wie in der Vergangenheit allzu viel Zeit verstreichen, bis ein Konzept für eine Nachnutzung entwickelt werden. Das Bewusstsein für die Potentiale dieser Flächen sollte auch bei den Stadtbewohnern neu geweckt werden. So können die Flächen schneller dem Menschen als Wohnraum oder Freiraum oder der Natur zurückgegeben werden. Dabei müssen viele Entscheidungen getroffen werden, zum Beispiel, ob bestehende Gebäude erhalten und saniert, oder abgerissen werden sollen und welche Nutzung für das Gebiet vorgesehen ist. Danach muss die Entscheidung getroffen werden, ob neue Gebäude errichtet werden, oder eine Freifläche entsteht und ob das Gelände öffentlich zugänglich gemacht wird, oder eine private Nutzung erhält. Mögliche Nutzungen für eine Brachfläche sind zum Beispiel die Schaffung von neuen Verknüpfungen und Wegen, neuen Freiräumen, Renaturierung oder Nachverdichtung durch Wohnbebauung. Vermieden werden sollte die Flächen auf einen Bauplatz zu reduzieren. Das Potential dieser Flächen sollte jedoch immer individuell beur-

teilt und der Nutzen für die Bewohner der Stadt im Vordergrund stehen.

3. Favoriten

3.1 Grundlagen

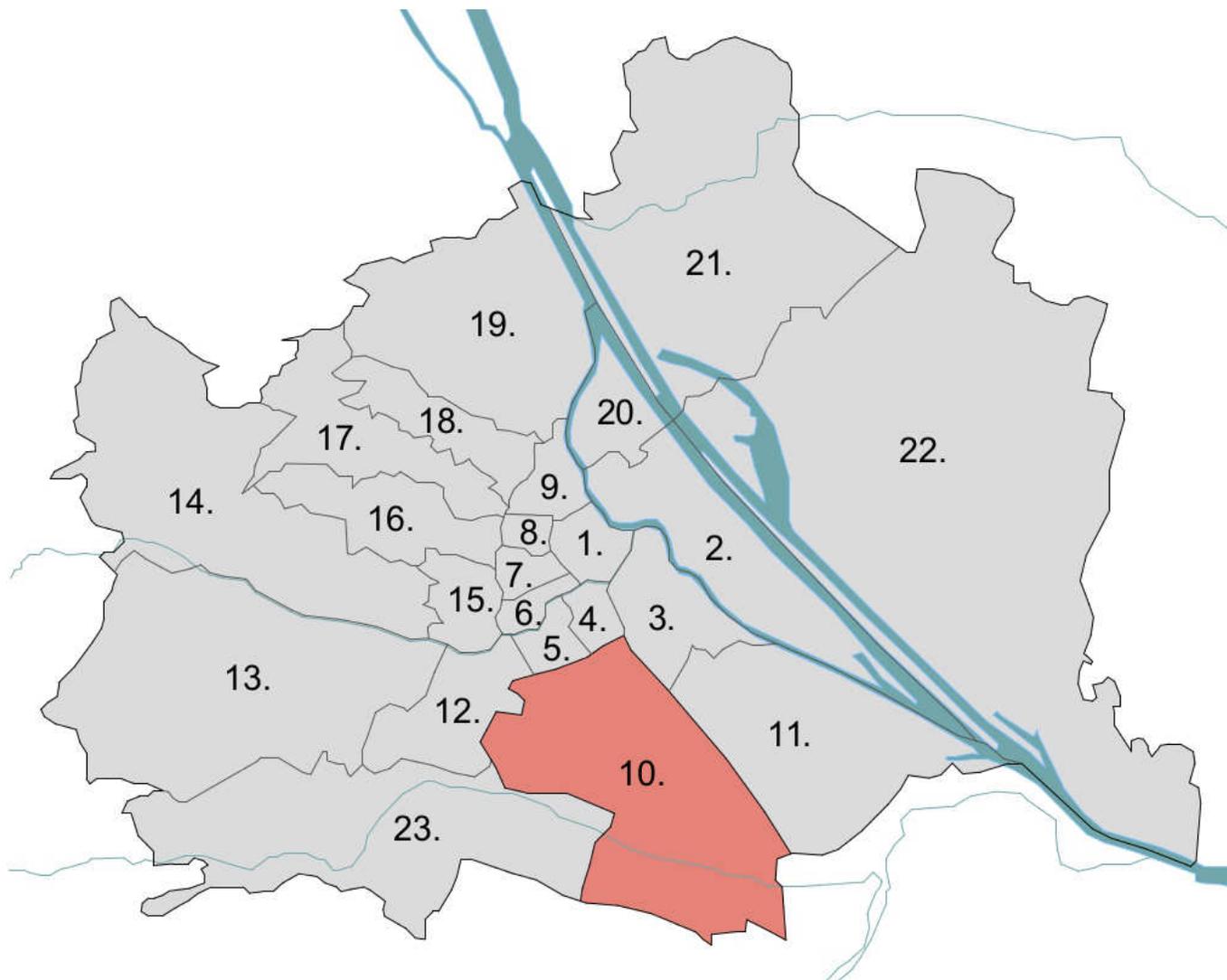


Abbildung 10: Lage des Bezirks Favoriten in Wien - eigene Darstellung

- DATEN UND FAKTEN -

Der zehnte Wiener Stadtbezirk Favoriten ist 3.182,20 ha groß und erstreckt sich im Norden vom Margareten Gürtel bis an die Grenze zu Niederösterreich im Süden (Abb. 10). Mit 194.746 Bewohnern ist Favoriten der bevölkerungsreichste Bezirk Wiens. Die Bewohner Favoritens machen einen Anteil von ca. 10% der Wiener Bevölkerung aus, der Bezirk hat damit annähernd so viele Einwohner wie die drittgrößte Stadt Österreichs Linz (200.839 EW, Stand Januar 2016)¹⁶. Die Stadt Wien rechnet mit einem kontinuierlichen Anstieg der Einwohnerzahl, im Jahr 2025 sollen es bereits 225.000 EW sein¹⁷. Die Einwohnerdichte weist ein starkes Gefälle von Norden nach Süden auf (Abb. 11). Während der größte Anteil der Bevölkerung des Bezirks in Mehrfamilienhäusern im dichten Nordfavoriten wohnt, ist der Süden geprägt von Einfamilienhäusern, Gärten, Parkanlagen und Anbaugeländen. Dort liegt auch der größte Anteil der Grünflächen, die einen Flächenanteil von ca. 45% des Bezirks ausmachen. Die Gebäude im Bezirk sind mit über 71%

¹⁶ Statistik Austria, Statistik des Bevölkerungsstandes

¹⁷ Taxacher, Ina/Lebhart, Gustav (2016): Wien – Bezirke im Fokus - Statistiken und Kennzahlen, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-im-fokus-1-23.pdf> [10.10.2016]

in der Nachkriegszeit entstanden. Den größten Anteil machen Gebäude aus, die zwischen 1961-1990 gebaut wurden¹⁸. Im Vergleich mit den anderen Wiener Bezirken ist Favoriten flächenmäßig der sechstgrößte. Mehr als 1/5 der Gesamtfläche sind Verkehrsflächen. Dies ist im Wiener Vergleich ein niedriger Wert, durch die Größe des Bezirkes machen die Verkehrsflächen allerdings 571ha aus, der drittgrößte Wert im Vergleich mit den anderen Bezirken¹⁹.

- GESCHICHTE -

Da Favoriten außerhalb des Wiener Linienwalls lag, gehörte es ursprünglich nicht zu Wien. Die Bildung eines eigenen Bezirkes und die Eingemeindung erfolgte im Jahr 1874. In dieser Zeit begann auch die starke Industrialisierung und es siedelten sich viele Fabriken, wie die Wienerberger Ziegelfabrik und die Ankerbrotfabrik in dem Bezirk an. Die Bewohner Favoritens waren zu einem großen Teil zugezogene böhmische und mährische Arbeiterfamilien. Die Wohnverhältnisse waren zu der Zeit sehr schlecht. In den 1920 und 30er Jahren und nach

¹⁸ Ebd., Seite 43

¹⁹ Stadt Wien - MA 23 (2015): Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Bezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html>, in: wien.at [11.10.2106]

dem zweiten Weltkrieg entstanden durch Anstoß der Sozialdemokraten neue große Wohnanlagen, die Infrastruktur wurde ausgebaut und neue Parks entstanden.²⁰

- BEVÖLKERUNG -

Der Bezirk gilt immer noch als Arbeiterbezirk, dies zeigt sich unter anderem daran, dass das durchschnittliche Einkommen der Bewohner Favoritens im Jahr 2014 das dritt-niedrigste im Vergleich mit den anderen Wiener Bezirken war und deutlich unter dem Wiener Durchschnitt lag²¹. Auch die Bildungsstatistik zeigt, dass der formale Bildungsstand in Favoriten im Wiener Vergleich der Zweitniedrigste ist. Lediglich 12,7% erlangen einen akademischen Abschluss. Bei 34,3% endet der Bildungsweg mit einem Pflichtschulabschluss, 28,2% beginnen danach eine Ausbildung. In Favoriten sind Menschen verschiedenster Herkunft anzutreffen.

²⁰ Stadt Wien - MA 8 / MA 9 (2016): Favoriten, <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Favoriten> in: wien.at [13.10.2106]

²¹ Stadt Wien – MA 23: Durchschnittlicher Jahresbezug pro ArbeitnehmerIn nach Bezirken 2005 bis 2014 <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/einkommen-zr.html>, in: wien.at [13.10.2106]

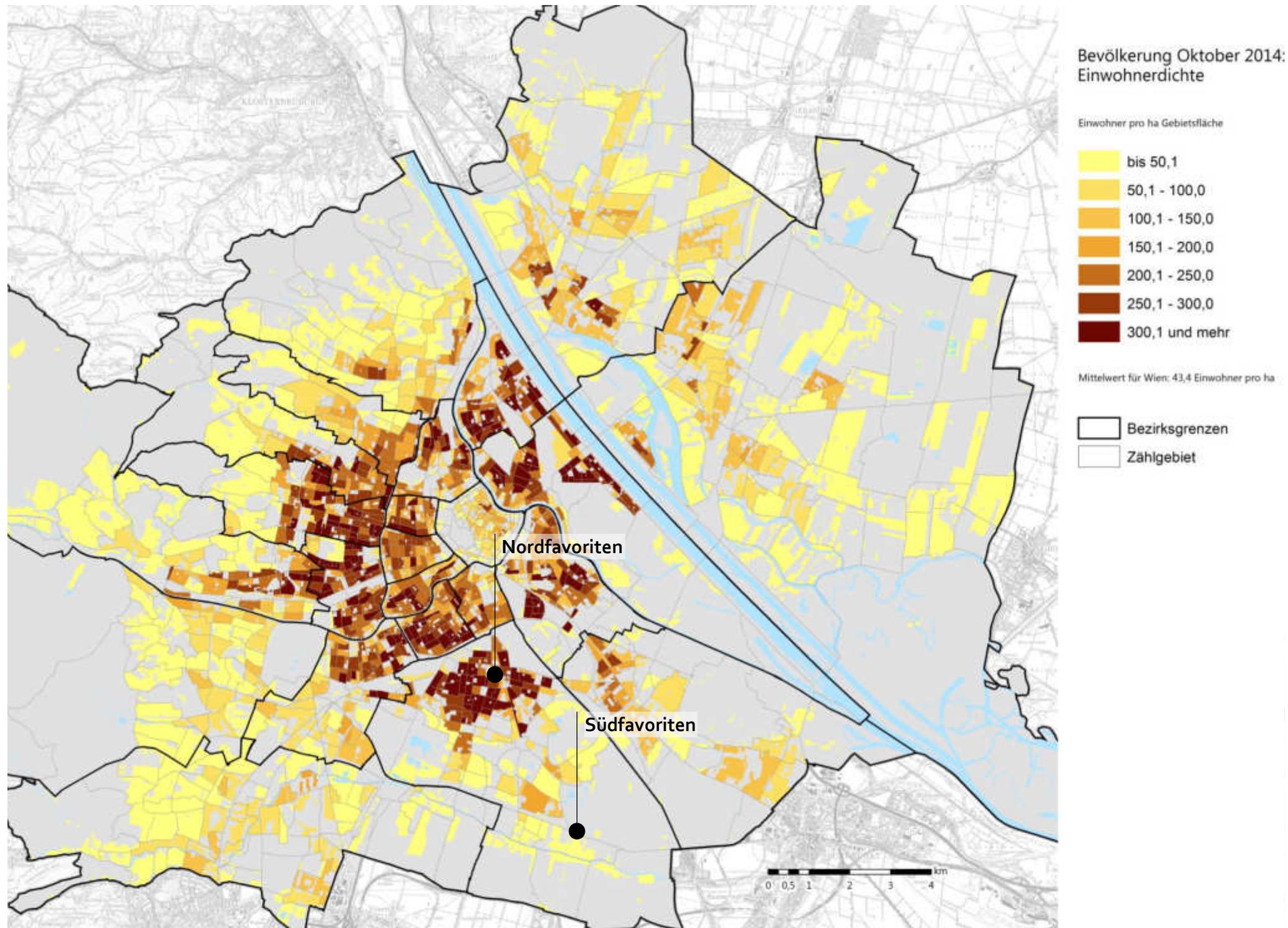


Abbildung 11: Einwohnerdichte Wien, Stadt Wien - MA 18 (Nov. 2014) - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Nach den aktuellen Statistiken haben dort ca. 43% einen Migrationshintergrund, wobei nur 38% im Ausland geboren sind.²²

- WOHN-SITUATION -

In Favoriten liegt die durchschnittliche Wohnnutzfläche bei 64m² pro Wohnung. Den Bewohnern stehen im Durchschnitt 31m² Wohnfläche pro Person zur Verfügung. Dies ist der niedrigste Wert im Vergleich mit den anderen Wiener Bezirken. Der Wiener Durchschnitt liegt bei 38m² Wohnfläche pro Person²³. Gleichzeitig ist der Anteil an Kleinstwohnungen, die weniger Wohnfläche als 35m² haben, mit 10.061 Stück (Stand 2011)²⁴ der höchste Wert im Wiener Vergleich. Dies drängt die Vermutung auf, dass es in dem Bezirk viele Haushalte mit 1 – 2 Personen gibt. Dies bestätigen aktuelle Statistiken, nach denen 71,8% der

22 Taxacher/Lebhart, Wien – Bezirke im Fokus

23 Stadt Wien – MA23 (2011): Wohnungen nach Nutzfläche und Gemeindebezirken 1981, 1991, 2001 und 2011 Stadt – Wien, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnung-flaeche-bez-zr.html>, in: wien.at [14.10.2106]

24 Stadt Wien – MA23 (2011): Wohnungen nach Wohnungsgröße und Gemeindebezirken 2011, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungen-groesse-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]

Wohnungen von 1 - 2 Person bewohnt werden²⁵. Parallel dazu leben 17% der Bewohner des Bezirks, zumeist Familien, in Haushalten mit 5 Personen bis hin zu über sechs Personen. In beiden Fällen steht den Bewohnern wenig Wohnfläche zur Verfügung. In Nordfavoriten ist der Anteil an Gebäuden aus der Gründerzeit mit niedriger Wohnungsqualität sehr hoch. Am nördlichen Bezirksrand sind Gebäude in gutem Zustand. In Südfavoriten deuten Einfamilienhaussiedlungen, Kleingartenanlagen und Neubaugebiete auf eine hohe Lebensqualität hin²⁶.

- BEVÖLKERUNGSDICHTE -

Nordfavoriten ist einer der dicht besiedelten Teile Wiens. Laut dem MA 18 lag im Jahr 2014 die Einwohnerdichte durchschnittlich bei 250 EW/ha²⁷. Die Einwohnerzahl in Nordfavoriten liegt nach einer Berechnung auf Grundlage der

25 Stadt Wien – MA23 (2015): Bewohnte Wohnungen nach Gemeindebezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungen-bewohnt-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]

26 Stadt Wien – MA18 (2011): Gebietstypologie, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/gis/karten/images/gebietstypologie-g.jpg>, in: wien.at [14.10.2106]

27 Stadt Wien – MA18 (2014): Einwohnerdichte 2014, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/gis/karten/images/einwohnerdichte-2014-g.jpg>, in: wien.at [14.10.2106]

genannten Einwohnerdichte und einer Größe von 586ha bei ca. 146.500EW (586ha x 250EW = 146.500EW). Eine genauere Ermittlung war im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, da aktuelle Daten der einzelnen Zählbezirke von der Stadt Wien nicht zur Verfügung gestellt wurden. Der Wert zeigt dennoch, aufgrund seiner Eindeutigkeit, dass der größte Anteil der Einwohner Favoritens im Norden des Bezirkes wohnen. Konkret leben auf 18,4% der Gesamtfläche Favoritens ca. 75% der Einwohner des gesamten Bezirks. Anhand dieser Zahlen lässt sich ein enormer Bedarf an Grünflächen bereits erahnen. Südlich der der Autobahn A23 und der Hauptstraße B225, zeigt sich ein anderes Bild. Die Siedlungsdichte ist sehr viel geringer. Der Süden des Bezirks ist geprägt von Einfamilienhäusern mit privaten Gärten, großen Parkanlagen, Kleingartenanlagen oder Naherholungsgebieten. Den Bewohnern steht sehr viel mehr Raum zur Erholung in Freien zur Verfügung, als den Bewohnern Nordfavoritens. Daraus lässt sich ein starkes Ungleichgewicht in dem Bezirk ableiten. Je dichter die Besiedlung ist, desto niedriger der nutzbare Grünflächenanteil, je niedriger die Dichte der Besiedlung, desto höher ist der nutzbare Grünflächenanteil.



Abbildung 12: Öffentliche Verkehrsmittel, Ausschnitt Wien Favoriten, Stadt Wien - Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

- ÖFFENTLICHER VERKEHR -

Das öffentliche Verkehrsnetz Favoritens ist im nördlichen Bereich mit Bussen, Straßenbahnen, der U-Bahnlinie U₁ und der S-Bahn gut ausgebaut. Auch der im Jahr 2014 eröffnete Hauptbahnhof liegt im Norden des Bezirks und bildet einen neuen Verkehrsknotenpunkt für Autoverkehr, Fernbusse, Regionalzüge und den internationalen Fernverkehr. Aber auch der Reumannplatz ist als Endhaltestelle vieler Busse der Straßenbahn und der U₁ ein wichtiger Umsteigepunkt im Bezirk. Im Süden ist das



Abbildung 13: Straßenbahnhaltestelle 6 Absberggasse, eigene Fotografie

Nahverkehrsnetz dünner ausgebaut. Hier erfolgt die Beförderung mit Bussen und Regionalbussen. Um den Süden besser anzubinden wird die U-Bahnlinie U₁, die zur Zeit am Reu-

mannplatz endet, Richtung Süden bis Oberlaa verlängert. Die Streckenerweiterung ist momentan im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2017 fertiggestellt.

- GRÜNFLÄCHEN -

Mit 1.424,6ha besteht fast die Hälfte der Gesamtfläche (45%) des Bezirkes Favoriten aus Grünflächen. Den größten Anteil davon bilden mit ca. 62,6% landwirtschaftlich genutzte Flächen, wie Weinanbaugebiete und Feldlandschaften, die sich südlich der Bitterlichstraße befinden und die der Bevölkerung nur eingeschränkt als Erholungsgebiet zur Verfügung stehen. Im Vergleich mit den anderen Wiener Bezirken ist dies der fünfthöchste Wert. Zieht man also diese Flächen ab, liegt der Grünflächenanteil nur noch bei 16,7%. Neben den genannten landwirtschaftlich genutzten Flächen gibt es Wälder und Wiesenflächen, die jeweils 8% der Grünflächen ausmachen. Die restlichen 21% bestehen aus Sport- und Freizeitflächen, oder Parkanlagen.²⁸ Der Bezirk verfügt über ausgedehnte Parkanlagen und Naherholungsgebiete, wie den Kurpark Oberlaa, das Erholungsgebiet Laaer Wald, den Volkspark Laaer Berg (Abb. 14) und das Erholungsgebiet Wiener Wald. Sowohl der Laaer Berg, als auch der Wiener Wald wurden im 19. Jahrhundert zum

²⁸ Stadt Wien – MA23 (2015): Grünflächen nach Nutzungsklassen und Bezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/gruenflaechen-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]



Abbildung 14: Ausblickspunkt auf dem Laaer Berg, eigene Fotografie

Lehmabbau genutzt, wodurch die Landschaft immer noch geprägt ist.

- LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET -

Die genannten Grünräume, aber auch die im Süden liegenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, sind unter Schutz gestellt und zählen zum Landschaftsschutzgebiet Favoriten (LSG Favoriten). Hier sind vom Aussterben bedrohte Tierarten wie das Ziesel, aber auch geschützte Vogelarten beheimatet und einige Naturdenkmäler wie Flaumeichengruppen zu finden²⁹. Das Landschaftsschutzgebiet Favoriten befindet sich im Süden des Bezirks, die Grenze wird aus der A23, der Raxstraße und Wienerberg-

²⁹ ViennaGIS (o.J.): Wien Umweltgut, <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/> [14.10.2106]

straße gebildet. Es endet im Norden kurz vor der AST Simmering an der A23 im Bereich des Böhmisches Praters (Abb. 16). Der Böhmisches Prater liegt mitten im LSG Favoriten und wur-



Abbildung 15: Blick vom Riesenrad im Böhmisches Prater, eigene Fotografie

de bereits 1880 angelegt. Die Besucher waren damals die sogenannten Ziegelböhmern. Viele Geräte wurden jedoch im Zweiten Weltkrieg zerstört. Nach dem Wiederaufbau ist der Böhmisches Prater auch heute noch ein interessantes Ausflugsziel, die Betreiber haben allerdings mit Besucherschwund zu kämpfen (Abb. 15).

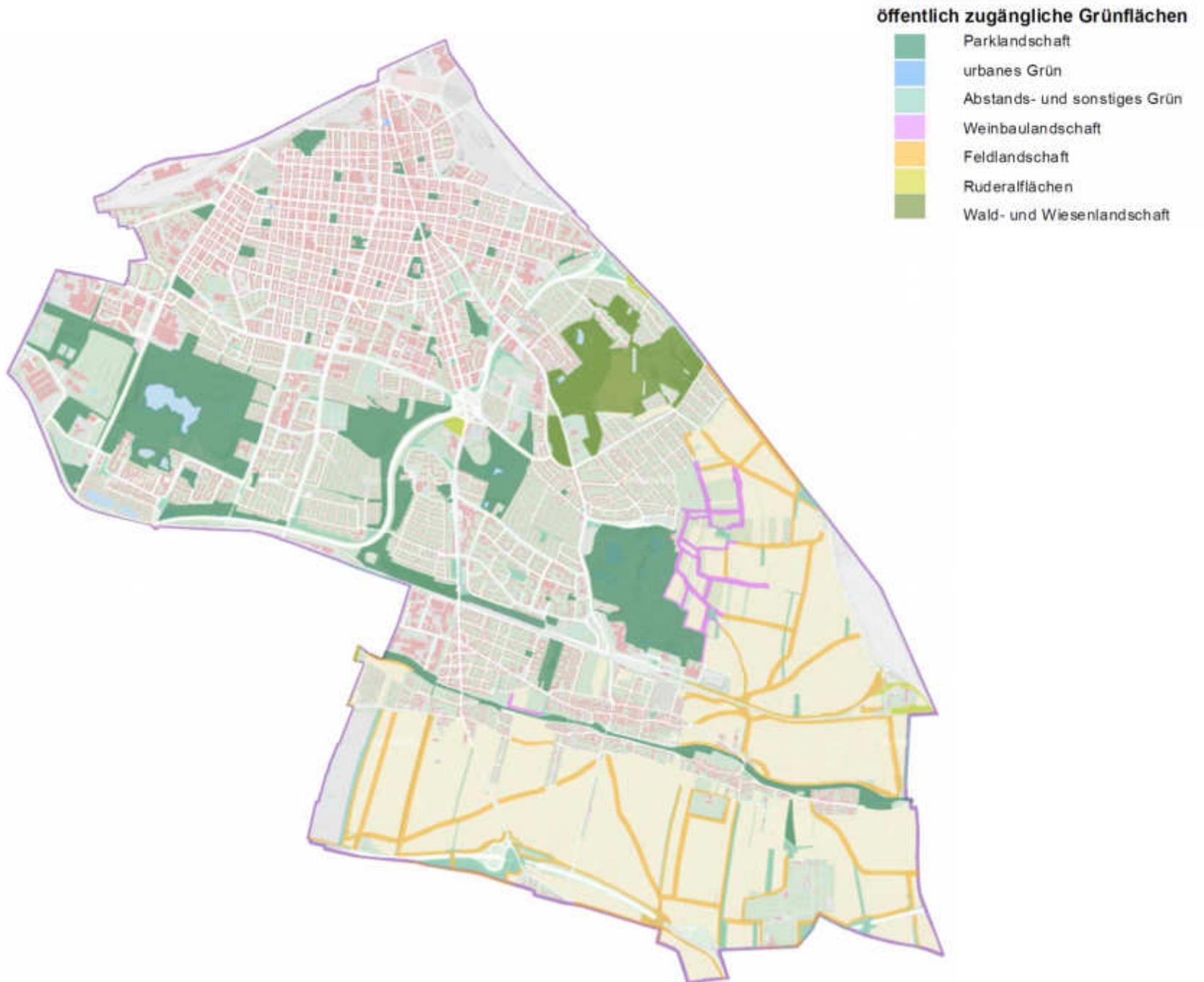


Abbildung 16: Grünflächen Ausschnitt Favoriten – Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

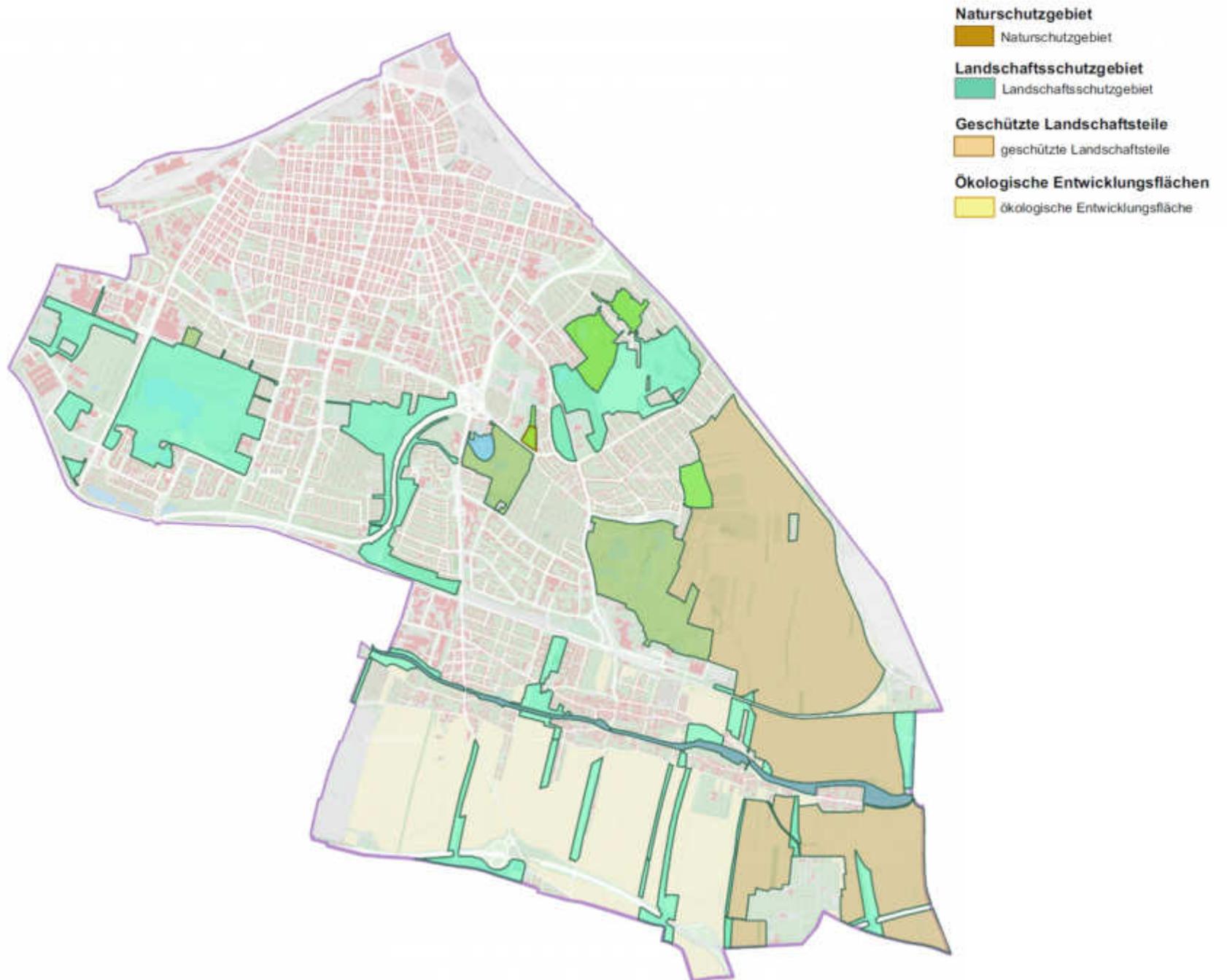


Abbildung 17: Landschaftsschutzgebiete Ausschnitt Favoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

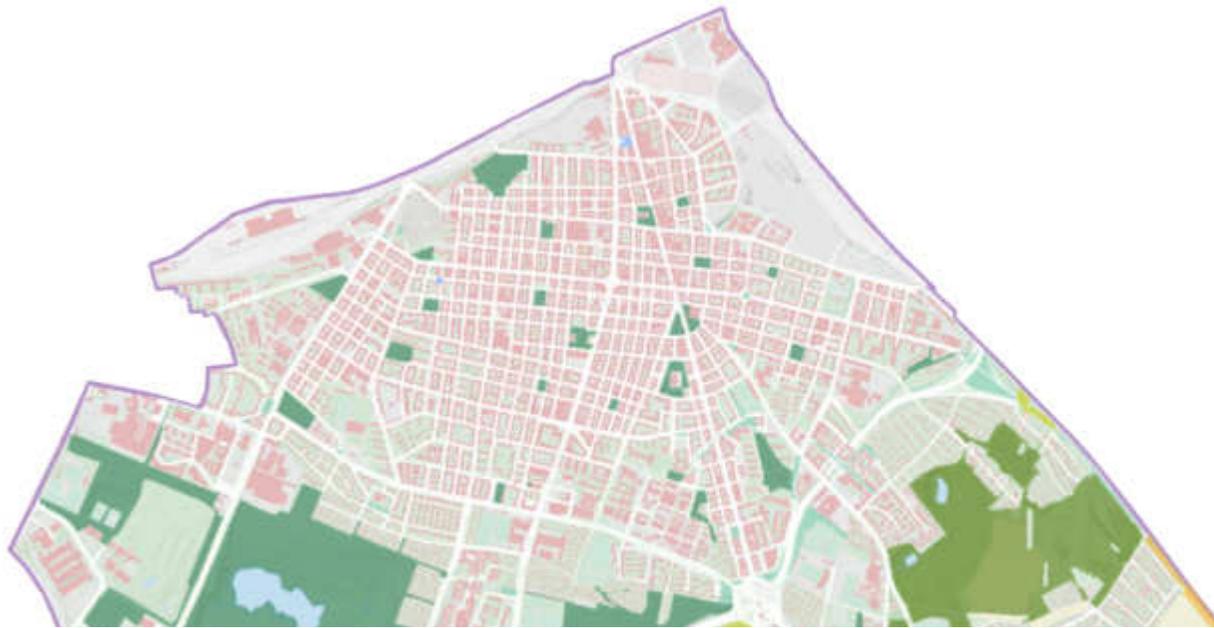


Abbildung 18: Ausschnitt Grünflächen in Nordfavoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/vien-nagis>

Favoriten Nord			
Name	Standort	Fläche in m²	Sportangebote
Alfred-Böhm-Park	Absberggasse	31.990	Skaterpark
Alois-Greb-Park	Quellenstraße	4.940	Fußball
Antonspark	Antonplatz	13.290	
Arthaberpark	Arthaberplatz	11.140	Brunnen unter Schutz, Kräutergarten, Volleyball, Basketball, Fußball
Barankapark-Hellerwiese	Belgradplatz	5.120	Fußball, Basketball
Erlachplatz	Erlachplatz	4.470	Fußball, Volleyball, Basketball
Fortunapark	Gußriegelstraße	10.610	Tischtennis, Basketball
Hebbelpark	Hebbelplatz	3.680	
Helmuth-Zilk-Park	südlich Hauptbahnhof	75.530	Aktiv-Pfad, Café
Humboldtpark	Humboldplatz	2.850	Volleyballplatz, Tischtennis, Basketball, Fußball
Laubepark	Laubeplatz	6.070	Fußball, Volleyball, Basketball
Maria-Rekker-Park	Favoritenstraße	2.180	
Martin-Luther-King-Park	Kundratstraße	14.530	Tischtennis
Mundypark	Mundygasse	2.910	Fußball, Tischtennis, Basketball
Parkanlage Eschenallee	Triester Straße	3.020	
Parkanlage Keplerplatz	Keplerplatz	5.750	Basketball
Parkanlage Knöllgasse	Quellenstraße / Triester Straße	2.300	
Parkanlage Kudlichgasse	Kudlichgasse	940	
Parkanlage Migerkastraße	Leebgasse	520	
Parkanlage Paltramplatz	Paltramplatz	3.080	Fußball
Parkanlage Quellenstraße	Quellenstraße / Puchsbaumgasse	5.040	Fußball
Parkanlage Rudolphshügelstraße	Rudolphshügelgasse	3.300	Fußball, Basketball
Parkanlage Reumannplatz	Reumannplatz	10.130	
Parkanlage Schleiergasse	Schleiergasse	4.300	
Parkanlage Sonnwendgasse	Sonnwendgasse	840	
Parkanlage Suchenwirtplatz	Suchenwirtplatz	2.400	Basketball, Fußball
Parkanlage Van-Der-Nüll-Gasse	Paltramplatz	390	
Parkanlage Wieselburger Gasse	Wieselburger Gasse	2.740	
Puchsbaumpark	Puchsbaumplatz	5.700	Fußball, Tischtennis, Basketball
Waldmüllerpark	Landgutgasse	39.080	Fußball, Volleyball, Basketball, Tischtennis, Seilbahn
Wasserspielplatz Wasserturm	Windtenstraße	15.980	
Wielandpark	Wielandplatz	4.410	Volleyball, Tischtennis, Basketball
Fläche Parkanlagen in Nordfavoriten		299.230	m²

Tabelle 3: Parkanlagen in Nordfavoriten - eigene Darstellung, Daten: Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

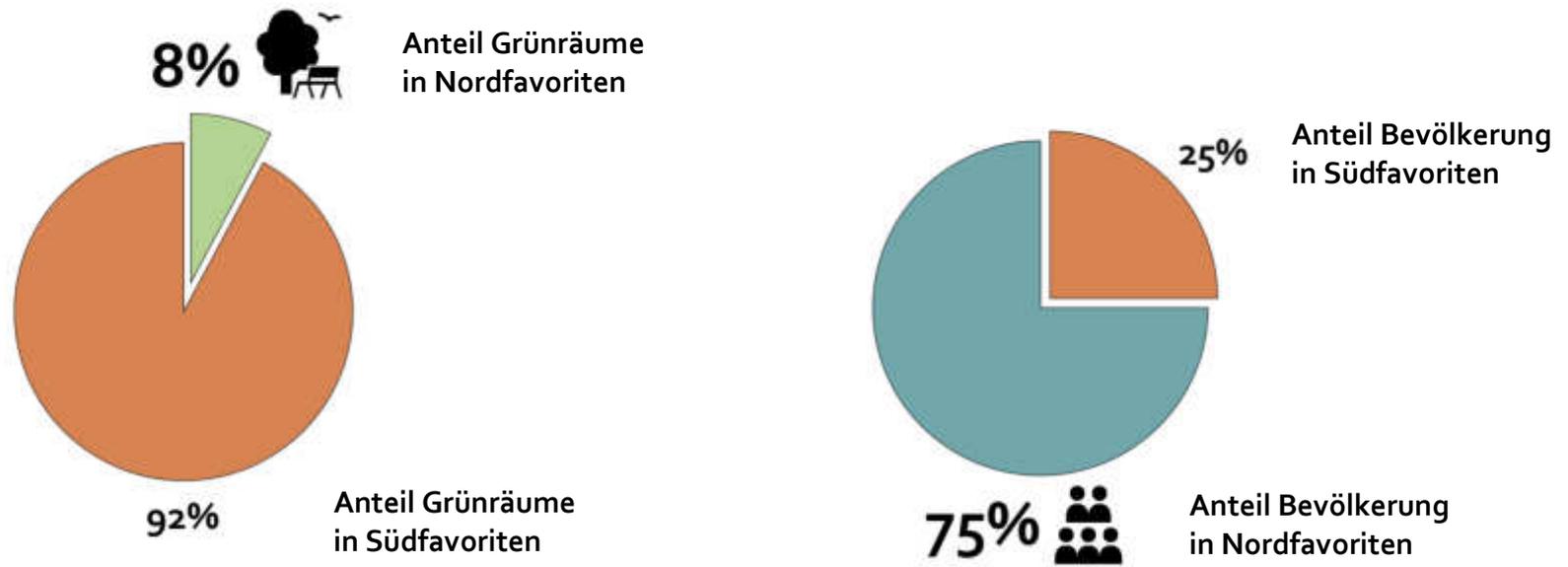


Abbildung 19: Verhältnis Grünraumverteilung in Nordfavoriten Wien - eigene Darstellung

- PARKS IN FAVORITEN NORD -

Favoriten ist im nördlichen Bereich (Reumannplatz und strahlenförmig davon ausgehend) dicht besiedelt und geprägt von Blockrandbebauung mit kleinen „Grätzelparks“ mit einer Größe von ca. 0,5–1ha, die hauptsächlich von den Bewohnern der anliegenden Gebäude genutzt werden. Es gibt nur vereinzelt Bäume entlang der Straßen, die Gehsteige und ein Großteil der Hinterhöfe sind asphaltiert. Die meisten Bewohner haben zwar einen Park in einer Reichweite von 250m, auf diesen kommen allerdings in einigen Fällen noch über 5.000 weitere Menschen im Wohnumfeld, die diesen Park nutzen wollen. Dies ist zum Beispiel der Fall beim Puchsbaumpark. Dieser deckt nach den Richtwerten des STEP 2025³⁰ nur den Freiraumbedarf von ca. 1.600 Menschen, im Einzugsgebiet leben allerdings ca. 5.500 Menschen. Da diese Parks von vielen Menschen gleichzeitig genutzt werden, sinkt der Erholungseffekt. Es drängt sich die Vermutung auf, dass in Nordfavoriten grundsätzlich eine Unterversorgung an Grünflächen besteht. Diese Vermutung wird im folgenden Kapitel an exemplarischen Fallbeispielen nachgewiesen.

³⁰ Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny, STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum, Seite 84

75%
DER FAVORITENER LEBEN
IN NORDFAVORITEN

NUR 8 %
DER GRÜN- UND FREIFLÄCHEN
DES BEZIRKS LIEGEN
IN NORDFAVORITEN!



Abbildung 20: Ausschnitt Grünflächen in Südfavoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

Favoriten Süd

Name	Standort	Fläche in m ²	Sportangebote
Erholungsgebiet Laaer Wald	Laaer Wald	396.000	
Erholungsgebiet Wienerberg	Triester Straße	1.170.000	
Gärtnerstützpunkt – Alaudagasse	Alaudagasse	207.210	Tischtennis, Skaterpark, Seilbahn,
Parkanlage Kurt-Tichy-Gasse	Kurt-Tichy-Gasse	3.540	
Hubert-Blamauer-Park	Oberlaaer Straße	7.850	Volleyball, Tischtennis, Basketball, Fußball
Johann-Benda-Park	Nördlich Südosttangente	51.730	Volleyballplatz
Kurpark Oberlaa	Am Laaer Berg	699.320	Volleyball, Tischtennis, Skaterpark, Seilbahn, Rodelhügel
Otto-Benesch-Park	Enge Lucken	17.850	
Parkanlage Löwygrube	Löwyweg	217.470	Seilbahn, Fußball
Parkanlage Ada-Christengasse	Ada-Christengasse	29.690	
Parkanlage Alma-Rose-Gasse	Bergtaidingweg	1.430	
Parkanlage Bergtaidingweg	Wendstattgasse	15.920	
Parkanlage Bischofplatz	Bischofgasse	740	
Parkanlage Blauer Teich	Laaer-Berg-Straße	3.400	
Parkanlage Endlichergasse	Endlichergasse	22.000	
Parkanlage Favoritenstraße	Favoritenstraße	8.270	
Parkanlage Fontanastraße	Fontanastraße	12.640	
Parkanlage Franz-Koci-Straße	Fontanastraße	9.480	Fußball
Parkanlage Fingergasse	Fingergasse	6.940	
Parkanlage Fischhofgasse	A23 / Laaer-Berg-Str.	7.400	
Parkanlage Heubergstätten	neben A23, Wienerfeld	222.590	Fußball
Parkanlage Holeyplatz	Holeyplatz	1.650	
Parkanlage Johann-Pölzer-Gasse	Johann-Pölzer-Gasse	3.440	
Parkanlage Klederinger Straße	Klederinger Straße	8.310	
Parkanlage Kornauthgasse	Kornauthgasse	2.900	
Parkanlage Laxenburgerstraße	A23, Laxenburger	35.840	
Parkanlage Moselgasse	Moselgasse	2.350	
Parkanlage Ober-Laaer Platz	Ober-Laaer Platz	1.340	
Parkanlage Olaus-Petri-Gasse	Favoritenstraße	6.780	
Parkanlage Otto-Probst-Straße	Otto-Probst-Straße	11.160	
Parkanlage Per-Albin-Hansson-Straße	Bahnlände	123.300	Volleyballplatz, Fußball
Parkanlage Pichelmayergasse	Per-Albin-Hansson-Straße	25.790	
Parkanlage Rädde-Barnen-Platz	Tessingasse	910	
Parkanlage Saligergasse	neben A23, Saligergasse	47.830	
Parkanlage Untere Kaiserstraße	Untere Kaiserstraße	640	
Parkanlage Unter-Laaer Straße	Unter-Laaer Straße	2.260	
Parkanlage Wienerfeldsiedlung	Bei A23, Eisenmengergasse	12.530	Skaterpark
Piratenspielplatz	Georg-Prentl-Gasse	3.870	Wasserspielplatz
Volkspark Laaerberg	Ludwig-von-Höhnel-Gasse	207.210	Seilbahn, Tischtennis
Fläche Parkanlagen in Südfavoriten		3.609.580	m²

Tabelle 4: Parkanlagen in Südfavoriten - eigene Darstellung, Daten: Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

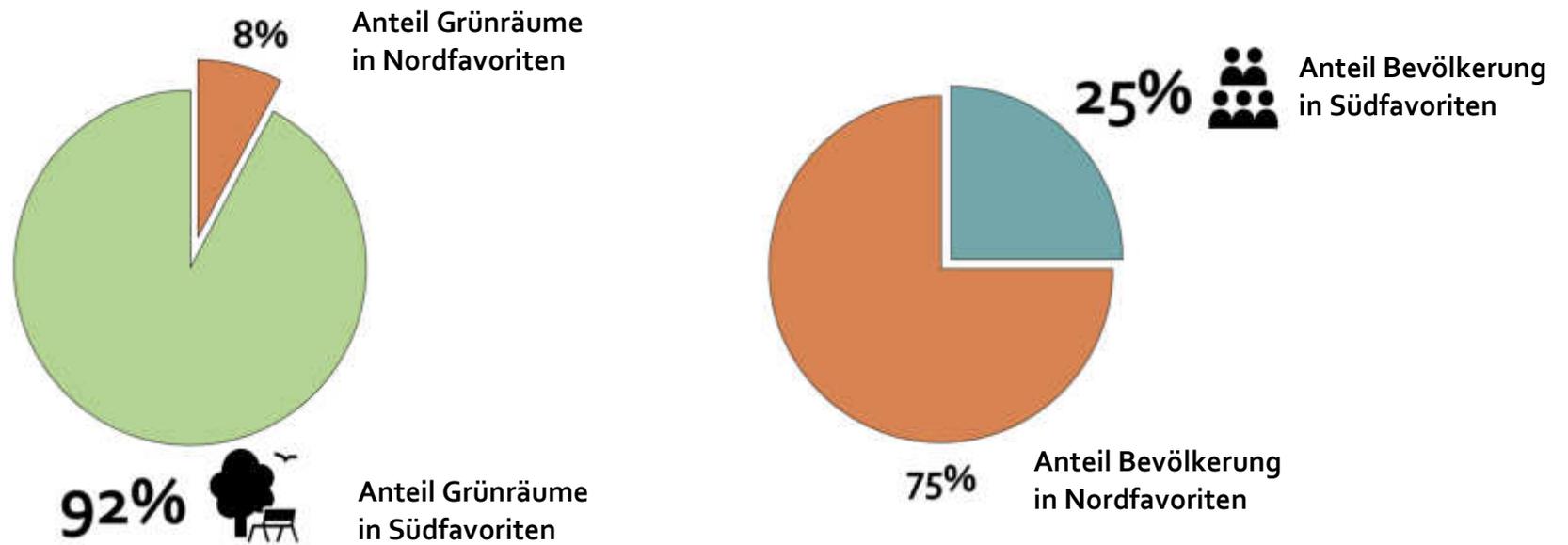


Abbildung 21: Verhältnis Grünraumverteilung in Südfavoriten Wien - eigene Darstellung

- PARKS IN FAVORITEN SÜD -

Südlich der der Autobahn A23 und der Hauptstraße B225 sind die besiedelten Gebiete immer wieder unterbrochen von großen Parks oder Naherholungsgebieten, großen Kleingartenanlagen, die nur von Anrainern betreten werden dürfen. Die Bewohner leben größtenteils in Einfamilienhaussiedlungen mit großen Gartenanteilen oder Mehrfamilienhäusern mit umliegenden Grünflächen.

Die Auflistung der Grünflächen, unterteilt in Nord (Tabelle 3) und Süd (Tabelle 4) verdeutlicht das extreme Ungleichgewicht in der Verteilung der Grünflächen. 92% der gesamten Grünflächen in Favoriten liegen im Süden des Bezirks. Dieser Anteil ergibt sich aus großen Parkanlagen und Naherholungsgebieten, nämlich die Löwygrube, der Volkspark Laaerberg, der Laaer Wald und der Kurpark Oberlaa und kleineren Parkanlagen.

25%

**DER FAVORITENER
LEBEN IN SÜDFAVORITEN**

92 %

**DER GRÜN- UND FREIFLÄCHEN
DES BEZIRKS LIEGEN IN
SÜDFAVORITEN!**

3.3 Nachweis Bedarf Freiflächen

- RICHTWERTE FREIRAUMBEDARF -

Der Bedarf an Grünräumen, Erholungsflächen und Sportflächen lässt sich nach dem Berechnungsschlüssel im STEP 2025 berechnen (siehe Tabelle 2). Die Werte werden in m² pro Einwohner angegeben und beziehen sich auf das entsprechende Einzugsgebiet, wie zum Beispiel den Stadtteil mit einem Umkreis von 1.500m, oder die direkte Nachbarschaft mit 250m. Hinzu kommen Vorgaben für Grünflächen in der Nähe des Arbeitsplatzes, in einem Umkreis von 250m, sowie für Sportflächen. Gleichzeitig wird eine Mindestgröße der entsprechenden Flächen angegeben, deren Wert sich bei zunehmender Entfernung vergrößert.

- BEDARF NORDFAVORITEN-

Nordfavoriten umfasst, den Reumannplatz als Mittelpunkt angenommen, eine Fläche von ca. 586ha (ca. 18,4% der Gesamtfläche des Bezirks, inkl. Sonnwendviertel). Anhand dieses Wertes lässt sich der Bedarf für die Kategorie Stadtteil ermitteln (siehe Tabelle 2). Pro Person muss in Nordfavoriten lt. Berechnungsschlüssel eine Fläche von 8m² an Freiräumen bereitgestellt werden. Aus dieser Vorgabe lässt sich ein Gesamtbedarf von 1.171.200m² (ca. 117

ha) errechnen.

(→ Herleitung: 146.500 EW x 8 m² = 1.171.200 m²). Im Bestand gibt es allerdings nur eine Fläche von 299.230 m² (siehe Tabelle 3), also 2,04m² pro Einwohner an Grünräumen.

(→ Herleitung: 299.230 m² / 146.500 EW = 2,04m² / EW). Es besteht demnach ein Gesamtdefizit an Grün- und Freiflächen von 87,08ha.

(→ Herleitung: 117 ha – 29,92 ha = 87,08 ha). Hinzu kommen noch 3,5 m² Sportflächen pro Einwohner und 2 m² Grünflächen in der Nähe des Arbeitsplatzes. Diese Angaben beziehen sich auf ganz Nordfavoriten. Um den konkreten Freiraumbedarf im direkten Wohnumfeld zu berechnen, folgt eine nähere Analyse einzelner Teilbereiche.

- BEISPIELE FREIRAUMBEDARF -

Um den Freiraumbedarf in Nordfavoriten exemplarisch zu veranschaulichen wurden drei Punkte im Bezirk ausgewählt, die ganz Nordfavoriten repräsentieren. Der Bedarf wird jeweils für einen Umkreis von 250 m und 500 m berechnet, indem die vorhandenen Freiflächen für die Bewohner dieses Bereiches mit den lt. STEP 2025 erforderlichen verglichen werden. Die Ermittlung der Bewohnerdichte erfolgt auf

Grundlage einer Datenbank, die Auskunft über die Anzahl der Anwohner in kleinen Zählbezirken gibt (Stand 2012)³¹, sowie anhand einer Bevölkerungsevidenz (Stand 2014)³². Die Bedarfsberechnung der Größen von Sportflächen wurden hierbei ausgeklammert, da keine Flächenangaben, ausgenommen von polysportiven Hartplätzen, vorlagen. Welche Angebote für sportliche Aktivitäten in den Parks vorhanden sind, wurde dokumentiert und kann bei den Beispielen anhand der Varianz und des Vorkommens verglichen werden. Beispiel Nr. 1 befindet sich im Osten Nordfavoriten, in unmittelbarer Nähe des Planungsgebiets der Ast. Simmering. Fallbeispiel Nr. 2 verdeutlicht den Freiraumbedarf für den Westen des Teilbezirks. Fallbeispiel Nr. 3 befindet sich im Norden, in der Nähe des Hauptbahnhofs und des neuen Sonnwendviertels. Anhand dieses Beispiels lassen sich die Auswirkungen des Stadtentwicklungsgebiets und des parallel dazu entstehenden Parks auf die Umgebung ablesen.

³¹ data.gv.at offene Daten Österreichs (2016): „Zählbezirksgrenzen – Wien“, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/e4079286-310c-435a-af2d-64604b9ade5>, in: data.gv.at [14.10.2106]

³² Stadt Wien - MA18 (2016) : Einwohnerdichte 2014, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/gis/karten/images/einwohnerdichte-2014-g.jpg>, in: wien.at [14.10.2106]

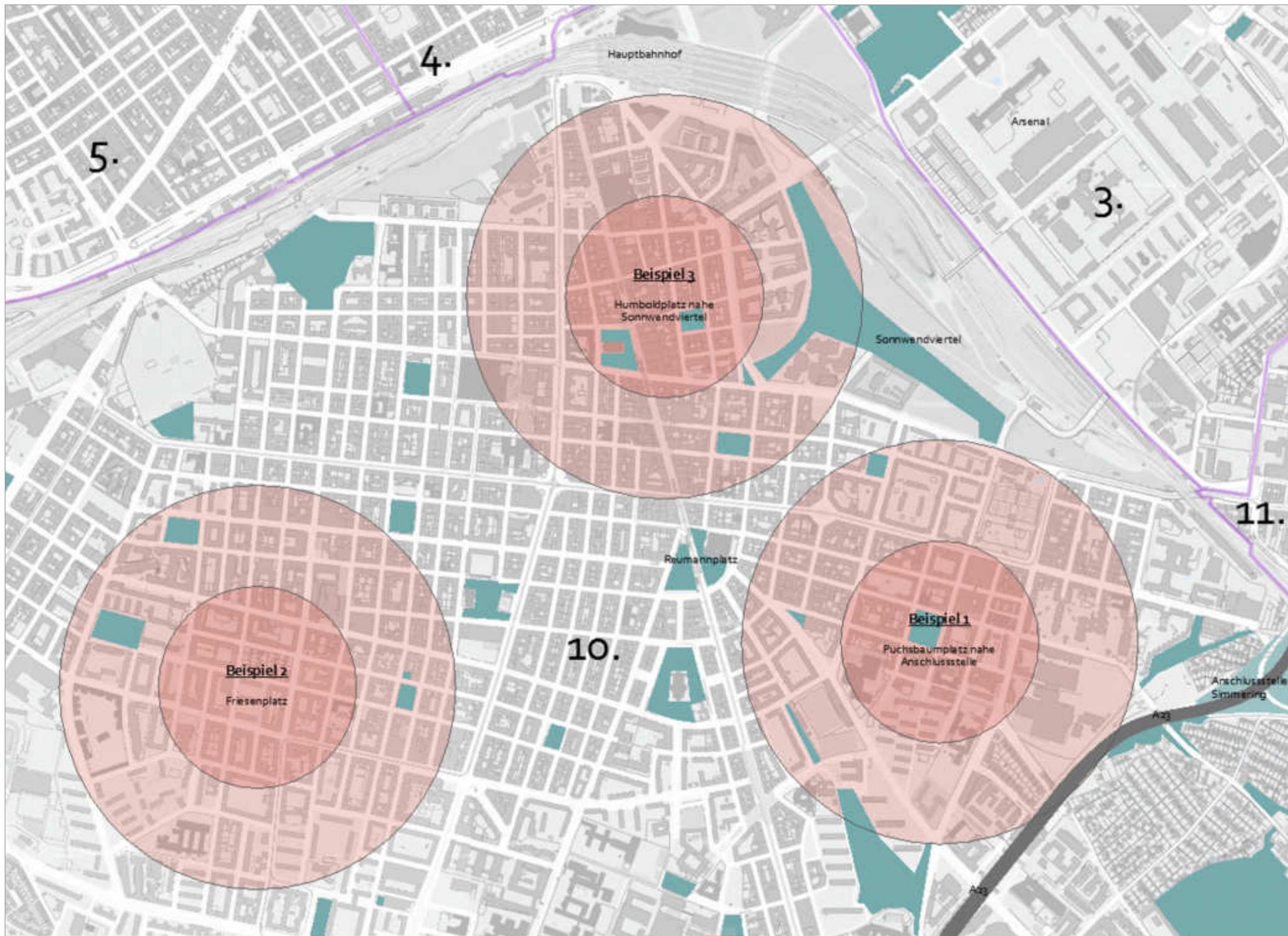


Abbildung 22: Übersicht Beispiele Freiraumbedarf in Nordfavoriten - eigene Darstellung, o.M., Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

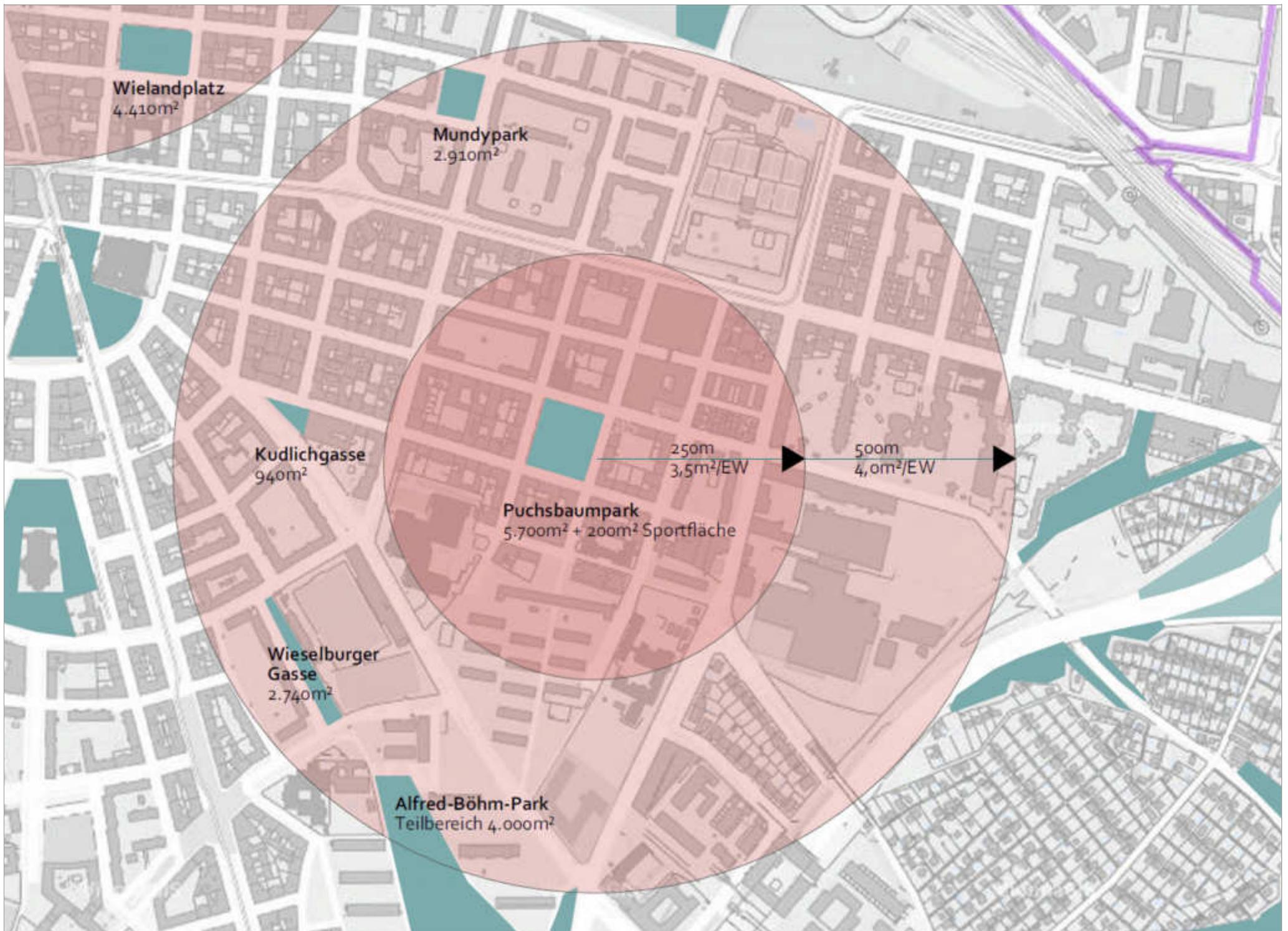


Abbildung 23: Beispiel 1: Puchsbäumarkt nahe Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung, o.M., Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

- BEISPIEL 1 -
Puchsbaumplatz Nordfavoriten

Sportangebote:

Puchsbaumpark:

- Spielplatz, Fußball, Tischtennis, Basketball, polysportiver Hartplatz (200 m²)

Mundypark:

- Fußball, Tischtennis, Basketball

Umkreis 250m →
Bedarf Grünflächen = 3,5m²/EW

In dem Bereich des Puchsbaumplatzes in einem Umkreis von 250m wohnen auf einer Fläche von 19,63 ha bei einer Dichte von ca. 280EW/ha ca. 5.500 Menschen³³. Daraus lässt sich ein Gesamtbedarf an Grünflächen von 19.250m², also fast 10% der Fläche des Einzugsbereiches, berechnen. Der Puchsbaumplatz deckt mit 5.700m², den Grünraumbedarf für 1.628 Einwohner. Es besteht demnach ein **Defizit von 13.552m²** an Grün- und Freiflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$5.500 \text{ EW} * 3,5 \text{ m}^2 = 19.250 \text{ m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$5.700 \text{ m}^2 / 3,5 = 1.628,5 \text{ EW}$$

Defizit:

$$5.500 \text{ EW} - 1.628 \text{ EW} = 3.872 \text{ EW}$$

$$3.872 * 3,5 \text{ m}^2 = 13.552 \text{ m}^2$$

33 Ebd.

Umkreis 500m →
Bedarf Grünflächen = 4m²/EW

In einem Umkreis von 500m leben bei einer Dichte von ca. 275 EW/ha und einer Fläche von 78,53ha ca. 21.600 Menschen³⁴. Laut STEP 2025 sind pro Person 4m² an Grün- und Erholungsräumen erforderlich. Daraus ergibt sich ein Gesamtbedarf von 86.400m². Die bestehenden Parks decken mit 16.290m² den Bedarf für 4.072 Einwohner. Es besteht ein **Gesamtdefizit von 70.112m²** an Grünflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$21.600 \text{ EW} * 4,0 \text{ m}^2 = 86.400 \text{ m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$5.700 \text{ m}^2 + 2.910 \text{ m}^2 + 940 \text{ m}^2 + 2.740 \text{ m}^2 + 4.000 \text{ m}^2 = 16.290 \text{ m}^2$$

$$16.290 \text{ m}^2 / 4 \text{ m}^2 = 4.072,5 \text{ EW}$$

Defizit:

$$21.600 \text{ EW} - 4.072 \text{ EW} = 17.528 \text{ EW}$$

$$17.528 \text{ EW} * 4 \text{ m}^2 = 70.112 \text{ m}^2$$

34 Ebd.

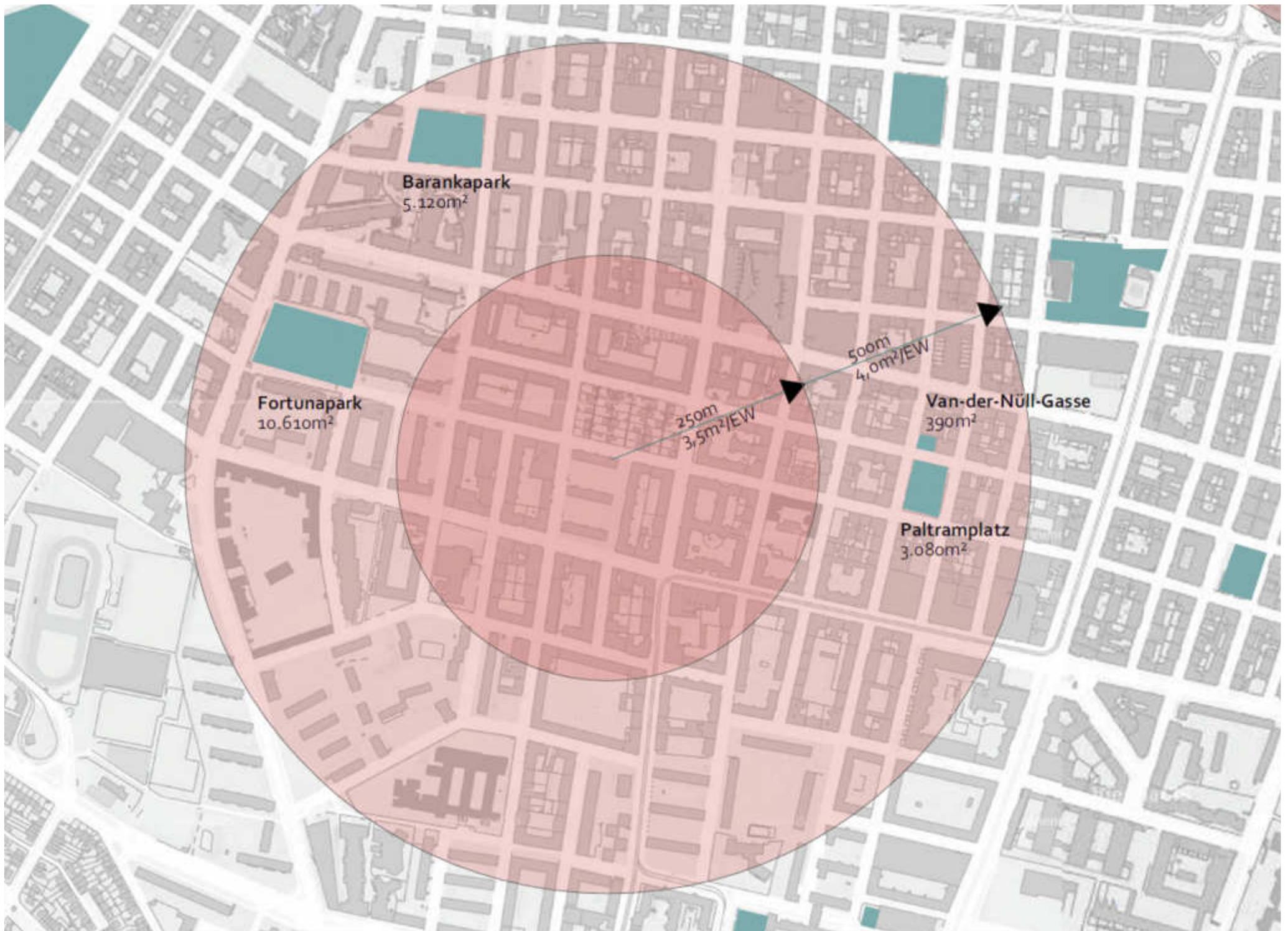


Abbildung 24: Beispiel 2: Friesenplatz im Westen Nordfavoritens - eigene Darstellung, o.M. Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

- BEISPIEL 2 -
Friesenplatz Nordfavoriten

Sportangebote:

Fortunapark:

- Spielplatz, Tischtennis, Basketball, polysportiver Hartplatz (391 m²)

Barankapark:

- Spielplatz, Fußball, Basketball, polysportiver Hartplatz (442 m²)

Paltramplatz:

- Spielplatz, Fußballplatz, polysportiver Hartplatz (228 m²)

Umkreis 250m →
Bedarf Grünflächen = 3,5m²/EW

In dem Bereich des Friesenplatzes in einem Umkreis von 250m wohnen auf einer Fläche von 19,63 ha und bei einer Dichte von ca. 280EW/ha ca. 5.500 Menschen³⁵. Daraus lässt sich ein Gesamtbedarf, wie bei der Umgebung des Puchsbaumplatzes, von 19.250m² berechnen. Im Umkreis von 250m ist jedoch kein Park vorhanden, der einen Teil des Bedarfs decken könnte. Es besteht demnach ein **Defizit von 19.250m²** an Grünflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$5.500 \text{ EW} * 3,5\text{m}^2 = 19.250\text{m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$0,0 \text{ m}^2 / 3,5 = 0,0 \text{ EW}$$

Defizit = Bedarf

35 Ebd.

Umkreis 500m →
Bedarf Grünflächen = 4m²/EW

In einem Umkreis von 500m leben bei einer Dichte von 280EW/ha ca. 21.990 Menschen³⁶. Pro Person sind 4m² an Grün- und Erholungsflächen erforderlich. Daraus ergibt sich ein Gesamtbedarf von 87.960m². Die bestehenden Parks decken mit 19.200m² den Grünraumbedarf im Wohngebiet für 4.800 EW. Es besteht derzeit ein **Defizit von 68.760 m²** an Grünflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$21.990 \text{ EW} * 4,0\text{m}^2 = 87.960 \text{ m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$5.120 \text{ m}^2 + 10.610 \text{ m}^2 + 3.080 \text{ m}^2 + 390 \text{ m}^2 = 19.200 \text{ m}^2$$

$$19.200 \text{ m}^2 / 4\text{m}^2 = 4.800 \text{ EW}$$

Herleitung:

$$21.990 \text{ EW} - 4.800 \text{ EW} = 17.190 \text{ EW}$$

$$17.190 \text{ EW} * 4 \text{ m}^2 = 68.760 \text{ m}^2$$

36 Ebd.

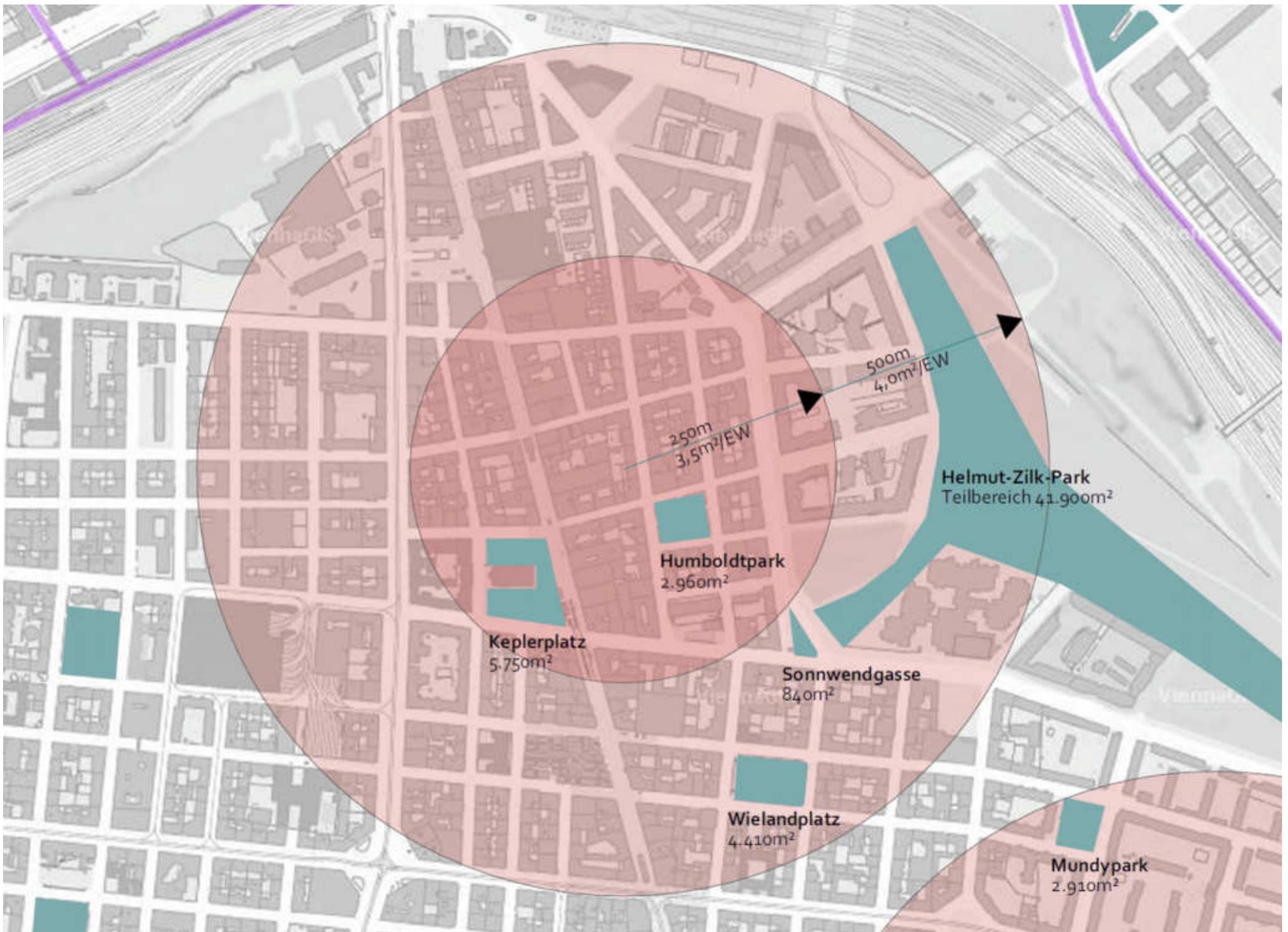


Abbildung 25: Beispiel 3: Humboldtpark nahe Sonnendviertel - eigene Darstellung, o.M. Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

- BEISPIEL 3 -
Humboldtpark Nordfavoriten

Sportangebote:

Keplerplatz:

- Spielplatz, Basketball, polysportiver Hartplatz (218 m²)

Humboldtpark:

- Spielplatz, Fußball, Tischtennis, Basketball, Beachvolleyball, polysportiver Hartplatz (334 m²)

Wielandplatz:

- Spielplatz, Fußball, Volleyball, Tischtennis, Basketball, polysportiver Hartplatz (350 m²)

Helmut-Zilk-Park:

- Spielplatz, Motorikpark (1.400 m²)

Umkreis 250m →
Bedarf Grünflächen = 3,5m²/EW

In dem Bereich rund um den Humboldtpark wohnen in einem Umkreis von 250m auf einer Fläche von 19,63 ha und bei einer Dichte von 260EW/ha ca. 5.100 Menschen³⁷. Daraus lässt sich ein Gesamtbedarf von 17.850m² berechnen. Die vorhandenen Parks decken mit 8.710m², den Grünraumbedarf für 2.488 Einwohner. Es besteht demnach ein **Defizit von 9.142m²** an Grünflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$5.100 \text{ EW} * 3,5 \text{ m}^2 = 17.850 \text{ m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$(5.750 \text{ m}^2 + 2.960) / 3,5 = 2.488 \text{ EW}$$

Defizit:

$$5.100 \text{ EW} - 2.488 \text{ EW} = 2.612 \text{ EW}$$

$$2.612 * 3,5 \text{ m}^2 = 9.142 \text{ m}^2$$

37 Ebd.

Umkreis 500m →
Bedarf Grünflächen = 4m²/EW

In einem Umkreis von 500m leben bei einer Dichte von 223EW/ha ca. 17.512 Menschen³⁸. Bei einem Bedarf von 4m² / EW an Grün- und Erholungsräumen, ergibt sich ein Gesamtbedarf von 70.048m². Die bestehenden Parks decken mit 55.860m² den Bedarf für 13.965 Einwohner. Es besteht ein **Defizit von 14.188m²** an Grünflächen.

- Rechnerischer Nachweis -

Gesamtbedarf:

$$17.512 \text{ EW} * 4,0 \text{ m}^2 = 70.048 \text{ m}^2$$

Gedeckter Bedarf:

$$5.750 \text{ m}^2 + 2.960 \text{ m}^2 + 840 \text{ m}^2 + 4.410 \text{ m}^2 + 41.900 \text{ m}^2 = 55.860 \text{ m}^2$$

$$55.860 \text{ m}^2 / 4 \text{ m}^2 = 13.965 \text{ EW}$$

Defizit:

$$17.512 \text{ EW} - 13.965 \text{ EW} = 3.547 \text{ EW}$$

$$3.547 \text{ EW} * 4 \text{ m}^2 = 14.188 \text{ m}^2$$

38 Ebd.

- FAZIT -

In Nordfavoriten besteht nachweislich ein großes Gesamtdefizit an Grünräumen, das veranschaulicht so groß ist wie ca. 124 Fußballfelder. Die 3 konkreten Beispiele zeigen das Defizit im direkten Wohnumfeld in einem Umkreis von 250m und 500m auf. Die Berechnungen verdeutlichen, dass der Freiraumbedarf vermutlich an keiner Stelle des Bezirksteils gedeckt ist. In den dicht besiedelten Bereichen müssten nach den Richtwerten im STEP 2025 im Umkreis von 250 m ca. 10% der Gesamtflächen Grün- oder Freiflächen sein. Dies entspräche etwa 3 – 4 sogenannten Grätzelparks mit ca. 5.000 m². Im Bestand sind es bei den gezeigten Beispielen allerdings nur 0 – 2 Parks. Der geforderte Wert ist kaum einzuhalten, da es nahezu keine Baulücken oder freie Grundstücke gibt, auf denen ein Park entstehen könnte.

Im Umkreis von 500m sind für die Bewohner, wie in den Beispielen zu sehen, mehrere Grünflächen zu erreichen. Auf diesen ist allerdings eine große Nutzerdichte zu erwarten. Dies bestätigte sich bei Exkursionen durch den Bezirk, bei denen festgestellt wurde, dass gerade am Nachmittag und am Wochenende die wohnungsnahen Parks sehr gut besucht waren. In

einigen Parks waren nahezu alle Bänke, die Ballspielplätze, aber auch die Wege mit Menschen aller Altersklassen besetzt. Der persönliche Bewegungsfreiraum wurde durch die vielen Nutzer eingeschränkt, die Lautstärke von Gesprächen, Kindergeschrei und Spielgeräten war unangenehm und reduzierte den Erholungseffekt enorm. Die Beobachtungen bestätigen den errechneten Freiraumbedarf in dem Bezirk.

Beispiel 1 zeigt, dass rund um den Puchsbaumpark, im Umkreis von 500m das größte Defizit an Grünflächen mit 70.112 m² besteht. Das Sportangebot ist sehr eingeschränkt und konzentriert sich auf den Puchsbaumpark. Bei Beispiel 2 ist das Defizit im Umkreis von 250m gleich groß wie der Bedarf, da keine öffentliche Freifläche vorhanden ist. Beispiel 3 weicht von den vorherigen Beispielen ab, da das Gebiet im Bereich den Sonnwendviertels liegt. Parallel zu dem Stadtentwicklungsgebiet entsteht der ca. 7ha große Helmut-Zilk-Park mit Café und Motorikpark. Der Park stellt ein gutes Beispiel für die Aktivierung von brachliegenden Flächen dar. Obwohl in die Wohnungen auf der ehemaligen Bahnbrache ca. 13.000 Menschen einziehen werden und der neu angelegte Park hauptsächlich den Bedarf der

neuen Bewohner deckt, hat der Park einen positiven Effekt auf die umliegende Gegend, vor allem auf Anwohner westlich der Gudrunstraße. Das Defizit im Umkreis von 250m und von 500m ist bei diesem Beispiel am geringsten und das Sportangebot am vielfältigsten.

Der neue Park ist, trotz seiner Größe nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Es besteht weiterhin, ein enormer Freiraumbedarf, der allein durch Umwidmung von freien Grundstücken, Brachen, Baulücken, nicht gedeckt werden kann. Es müssen neue Konzepte für Freiräume entwickelt werden, ungenutzte Flächen aktiviert und die Nutzung von scheinbar ungeeigneten Flächen in Betracht gezogen werden. Auch Nutzungsaufwertungen vorhandener Flächen und Öffnung von Schul- und Sportanlagen für die Öffentlichkeit sind mögliche Maßnahmen, durch die ausreichende Erholungsmöglichkeiten geschaffen werden können, um die Gesundheit der Bewohner erhalten und das wachsende Nordfavoriten zu einem lebenswerten Ort zu gestalten.

3.4 Sonwendviertel



Abbildung 26: Helmut-Zilk-Park - Hager Partner AG - http://www.hager-ag.ch/de/projekt/453/media_4.html

Am nördlichen Rand Favoritens entsteht ein neues Stadtquartier, das sogenannte Sonnwendviertel mit ca. 5000 neuen Wohnungen für 13.000 Bewohner. Das Großprojekt entsteht auf dem 3,9ha großem Areal des ehemaligen Südbahnhofes. Eingegrenzt von Bahntrassen und den neuen Gebäuden entsteht ein neuer Park, der Helmut-Zilk-Park mit ca. 70ha.³⁹ Die Bebauung des Grundstücks definiert einen klaren Rand nach Osten und Westen und umspannt eine nach Süden hin den Helmut-Zilk-Park. Im Westen sind die Gebäude entlang der Gudrunstraße blockförmig, im Osten kammartig zu dem Park orientiert, der das Zentrum der gesamten Anlage bildet und länglich parallel zu den Gleisen verläuft. Zur Verbindung über die Gleisanlage entstehen zwei Autobrücken, die zum Arsenal führen. Die neuen Straßen orientieren sich an den Achsen der bestehenden Straßen (Abb. 26).

- EIN EIGENES VIERTEL -

Problematisch hierbei ist, dass ein neues, eigenständiges Stadtquartier entsteht, das sich von den bestehenden Strukturen Favoritens

³⁹ Stadt Wien (o.J.): Neuer Stadtteil im Sonnwendviertel, <https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel.html>, in: wien.at [27.09.2016]

abgrenzt. Die Stadt bemüht sich mittels Stadtteilmanagement die Bereiche zu verbinden:

„Liegen die neu zu bebauenden Flächen neben bereits bewohnten Wohngebieten oder Stadtteilen, so stellt dies für das bauliche, funktionale und soziale Zusammenwachsen eine besondere Herausforderung dar. Stadtteilmanagement fördert die Verschmelzung von "Alt" und "Neu". „⁴⁰

Dennoch ist eine klare Trennung zu erkennen. Alles was für das tägliche Leben der Bewohner notwendig ist, wie Einkaufsmöglichkeiten, ein Kindergarten, ein Park, Schulen, Ärzte und vieles mehr, wird neu in dem Viertel errichtet bzw. angesiedelt. Das Prestigeprojekt steht für sich allein und hat derzeit nur einen geringen positiven Effekt auf den Bezirk Favoriten, der in Wien allgemein einen schlechten Ruf hat. Die neuen Strukturen der Gebäude grenzen sich sehr von den bestehenden Gebäuden ab, das Sonnwendviertel scheint introvertiert und geschlossen. Die Gudrunstraße wirkt wie eine riesige Schneise, die „Altfavoriten“ und den neuen Teil voneinander trennen. Die Fassaden, die zu dem neuen Viertel orientiert sind, wer-

⁴⁰ Ebd.

den derzeit saniert und die Gehsteige erneuert, eine Straße weiter wirkt es noch ungepflegt und unbeachtet.

- DER PARK -

Der Entwurf und die Planung für den Park stammen von Hager AG, die im Jahr 2010 den, von der Stadt Wien ausgeschriebenen, Wettbewerb gewannen. Das Zentrum des Parks bildet eine Rasenfläche, die von naturnahen Wiesen und kleinkronigen Bäumen eingerahmt wird. Der Park verfügt über ein zentral gelegenes Café, einen Kinderspielplatz, ein Hundeauslaufgebiet, einen Motorikpark, Sitzgelegenheiten und einen Gemeinschaftsgarten. Dieses Angebot geht bereits über die Standardausstattung vieler anderer Parks in Wien hinaus, spricht mit dem genannten Angebot allerdings hauptsächlich Kleinkinder, Kinder und Eltern an, da keine Flächen für Ballsportarten, wie Basketball, Fußball oder Volleyball vorhanden sind, oder andere Nutzungsangebote, wie Tischtennisplatten oder eine Skaterbahn, die Jugendliche oder junge Erwachsene ansprechen.

3.5 Ausstattung Freiräume

Neben der Ermittlung der erforderlichen Größe einer Freifläche, sollten auch die Ausstattung, mögliche Nutzungen und Aktivitäten betrachtet werden. In Wien und Umgebung gibt es viele Grünflächen, Naherholungsgebiete, in den Randgebieten Wälder, landwirtschaftlich genutzte Flächen, wie Weinanbaugebiete und Felder.

- FREIZEITAKTIVITÄTEN -

Diese Naturerholungsgebiete und größere Landschaftsräume bieten Raum für Freizeitaktivitäten wie Wandern, Fahrradfahren oder Mountainbiken, Skaten, Grillen und Erkunden der Natur. Entlang der Alten Donau, der Donauinsel oder in kleineren Naturbadeplätzen gibt es Gelegenheit zum Schwimmen oder für verschiedene kostenpflichtige Wassersportarten wie zum Beispiel Stand Up Paddling, Surfen, Wakeboarden, Rudern oder Rafting im Wildwasserkanal. Doch häufig fehlt für arbeitende Personen, Schüler und Studierende die Zeit für einen Ausflug in ein vom Wohnort entferntes Erholungsgebiet, oder die finanziellen Mittel für kostenpflichtige Aktivitäten, statt dessen werden im innerstädtischen Bereich, im Alltag am häufigsten die sogenannten Grätzelparks oder Grünräume im unmittelbaren

Wohn- oder Arbeitsumfeld genutzt. Auch in der Mobilität eingeschränkte Menschen und Kinder sind auf Freiflächen in der nahen Wohnumgebung angewiesen.

Die Nutzungsangebote der Freiflächen die sich in ca. 5-10 Minuten erreichen lassen, beschränken sich allerdings in den meisten Fällen hauptsächlich auf einige Wiesenflächen, die teilweise nicht betretbar sind, Sitzbänke, Spielplätze, eingezäunte Sportflächen, zum Beispiel Fußball- oder Basketballplätze und ausgewiesene Hundebereiche. Die Wege werden zum Spazieren und Joggen genutzt, die Rasenflächen, sofern betretbar und Bänke sind Orte der Kommunikation und des Entspannens. Seltene Angebote die darüber hinaus gehen, sind zum Beispiel Wasserspielplätze (9 Stück in Wien) oder sogenannte Aktiv-Parks mit kostenlos nutzbaren Sportgeräten (12 Stück in Wien).

- NUTZUNGSANGEBOTE NORDFAVORITEN -

In Nordfavoriten rund um den Reumannplatz besteht die Standardausstattung eines durchschnittlich 5.000 m² großen Parks, aus folgenden Elementen:

- eingezäunter Kinderspielplatz (eingeteilt in Kategorien: Kleinkinder, Kinder, Jugend), häufig mit Sand- oder Wasserspielbereich und Spielgeräten wie Schaukeln, Wippen, Rutschen
- ggf. eingezäunter Hundebereich mit Tränke
- Wasserentnahmestelle mit Trinkwasser
- Sportplatz (Hartplatz), der als Fußball- oder Basketballplatz ausgebildet ist und teilweise mit einem Tischtennisplatz ergänzt wird. In seltenen Fällen ist ein Volleyballplatz oder eine Skateranlage vorhanden
- Sitzbänke
- kleine, ggf. betretbare Rasenfläche
- Einige Parks sind durchgehend geöffnet, andere mit auf die Sonnenstunden angepasste Öffnungszeiten eingeschränkt.
- In den Sommermonaten bietet die Wiener Parkbetreuung eine kostenlose Kinder- und Jugendbetreuung in den Parks an.



Abbildung 27: Eingezäunter Spielplatz Favoriten Nord - eigene Fotografie

Neben den öffentlichen Parkanlagen gibt es in Wohnanlagen, ab einer bestimmten Größe, dem Gebäude zugeordnete, halböffentliche Freiflächen und Spielbereiche (Abb. 27). Diese werden größtenteils von der Verwaltung der städtischen Wohnhäuser verwaltet. Das Angebot der Spiel- oder Sportflächen ist hauptsächlich auf die Zielgruppe Kleinkinder und Kinder ausgerichtet. Freizeitangebote für Jugendliche sind eingeschränkt und bestehen meist aus einem Fußball- oder Basketballkäfig.

Die aktuellen Nutzungsangebote in Nordfavoriten decken zur Zeit hauptsächlich das Grundbedürfnis. Individuelle, außergewöhnliche Angebote und nutzungs offene Flächen sind kaum vorhanden. Neben dem Defizit an Flächen für die Freizeitgestaltung fehlen also auch Räume, die die Kreativität der Nutzer wecken, Flächen, die auf viele verschiedene Weisen genutzt werden können.

- VERBOTE IN PARKANLAGEN -

Die Nutzung der Parkanlagen und oder von halböffentlichen Freiflächen in Wien ist fast immer durch Verbote eingeschränkt. Viele Aktivitäten, die über die üblichen Nutzungen hinausgehen, wie jegliche Formen des Ballsports

und Rollsport, wie Fahrradfahren, Inlineskaten, Skateboard fahren sind auf den meisten dieser Flächen, sofern nicht direkt ausgewiesen, untersagt. Dies gilt nicht nur für Parkanlagen, sondern auch für halböffentliche Freiräume, wie zum Beispiel Wohnhöfe, durch die Verwaltung der Städtischen Wohnhäuser betreute Flächen oder auch für Kleingartenanlagen. Hier werden häufig Verbote durch Hausverwaltung, Eigentümer oder Vorstände der Kleingartenanlagen festgelegt. Bei öffentlichen



Abbildung 28: Überklebtes Verbotsschild - Wohnanlage in Nordfavoriten - eigene Fotografie

Parkanlagen und Gärten wird unterschieden zwischen den vom MA 42 verwalteten Parks und den Bundesgärten, wobei der größte Teil von dem MA 42 verwaltet wird. Einige historische Parks und Gärten stehen allerdings unter Denkmalschutz und fallen in den Zuständig-

keitsbereich der Bundesgärten, dies trifft zum Beispiel auf den Augarten, oder den Schlossgarten Schönbrunn zu. In den Bundesgärten gibt es strikte Verhaltensregeln, wie ein generelles Hundeverbot, die Rasenflächen dürfen nicht betreten werden, außer es ist eine ausgewiesene Liegewiese, auch Radfahren ist nicht erlaubt⁴¹. Im Bezirk Favoriten sind keine Bundesgärten vorhanden, die Parkanlagen werden demnach vom MA 42 verwaltet und haben folgende Nutzungseinschränkungen:

41 Bund - Ministerium für ein lebenswertes Österreich (o.J.): Gärten und Parks, https://www.bmlfuw.gv.at/ministerium/bundesgaerten/gaerten_parks.html [27.09.2016]

Das Fußballspielen ist
in dieser Wohnhausanlage
nicht gestattet!

Die Verwaltung der
Stadt, Wohnhäuser

Das Betreten und
Verunreinigen der
Grünanlage ist nicht
gestattet.
Bitte Hunde
fernhalten.

Die Verwaltung der Stadt, Wohnhäuser

KEIN RADFAHREN
innerhalb der
Wohnhausanlage!

Die Verwaltung der
Stadt, Wohnhäuser

Senjog Pabare
Fock

Abbildung 29: Verbotsschild - Wohnanlage in Nordfavoriten, eigene Fotografie

- Ballsportarten sind größtenteils nur auf dafür vorgesehenen, eingezäunten Flächen erlaubt. Teilweise sind Rasenflächen für Ballsport freigegeben.
- Fahrradfahren ist in nahezu allen Wiener Parks untersagt, wird jedoch teilweise geduldet. In einigen Fällen führen Radwege durch einen Park, diese sind explizit ausgewiesen.
- Rollsport, wie Skateboard fahren oder Inlineskaten ist in den Wiener Parks grundsätzlich verboten. Auch hier sind speziell ausgewiesene, meist eingezäunte Bereiche möglich, in denen das Verbot aufgehoben ist.
- In einigen Parks gibt es ein generelles Hundeverbot. Auf Kinderspielplätzen sind Hunde immer untersagt. In den meisten Parks sind Hunde grundsätzlich erlaubt, allerdings an der Leine zu halten. Es gibt eingezäunte Hundebereiche, in denen Hunde frei herumlaufen dürfen.
- Das Liegeverbot auf den Rasenflächen wurde mittlerweile aufgehoben.
- Grillen ist in den Parks untersagt ⁴²

⁴² Stadt Wien – MA 42 (o.J.): Parkanlagen in Wien <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/>, in: wien.at [27.09.2016]

4. Anschlussstelle Simmering

4.1 Das Grundstück

- LAGE -

Das zu betrachtende Gebiet der Ast. Simmering ist ca. 8,5ha groß und befindet sich an dem östlichen Rand von Favoriten, der an den der Bezirk Simmering angrenzt. Das Grundstück ist zu 3 Seiten mit unterschiedlichen Grenzen eingefasst. Auf der Ostseite ist das Grundstück durch ein ca. 930m langes und ca. 16ha großes Werkgelände der ÖBB und die Gleisanlagen von dem Bezirk Simmering abgeschnitten. Wie stark diese Trennung wirkt, kann auch dadurch verdeutlicht werden, dass das Gebiet der Anschlussstelle ursprünglich in Simmering lag. Die Bezirksgrenze wurde, der Bahnlinie folgend, 1938 angepasst. Das Gebiet westlich der Bahntrasse und somit auch die Anschlussstelle ist seitdem ein Teil von Favoriten.⁴³ Die Westseite des Grundstücks wird durch die Südosttangente der A23 und davor liegenden Kleingartenanlagen von Favoriten getrennt. Die Quellenstraße endet hier vor dem Grundstück in einer Sackgasse. Südlich wird das Grundstück von einer großen Kleingartensiedlung eingefasst. Die Durchwegung

⁴³ Neubacher (1938): Verordnung des Bürgermeisters der Stadt Wien über die Einteilung des Gebietes der Stadt Wien in Bezirke, <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=lgw&datum=1938&size=45&page=79>, Seiten 17-20, in: <http://alex.onb.ac.at/> [04.10.2016]

dieser Anlage ist privat und von Fußgängern nicht nutzbar. Die Trennung zwischen dem dicht besiedeltes nördliches Gebiet mit Blockrandbebauung und dem südlichen Gebiet mit hohem Grünflächenanteil, wird durch die A23 als Trennlinie verstärkt. Die Bahntrasse an der östlichen Bezirksgrenze bewirkt zusätzlich eine Abschottung zu dem Nachbarbezirk Simmering. Die Abfahrt hat somit eine strategisch wichtige Lage, da Sie je nach Nutzung als trennendes Element oder verbindend wirken kann.



Abbildung 30: Verschlussene Tür zu einer Kleingartenanlage, eigene Fotografie

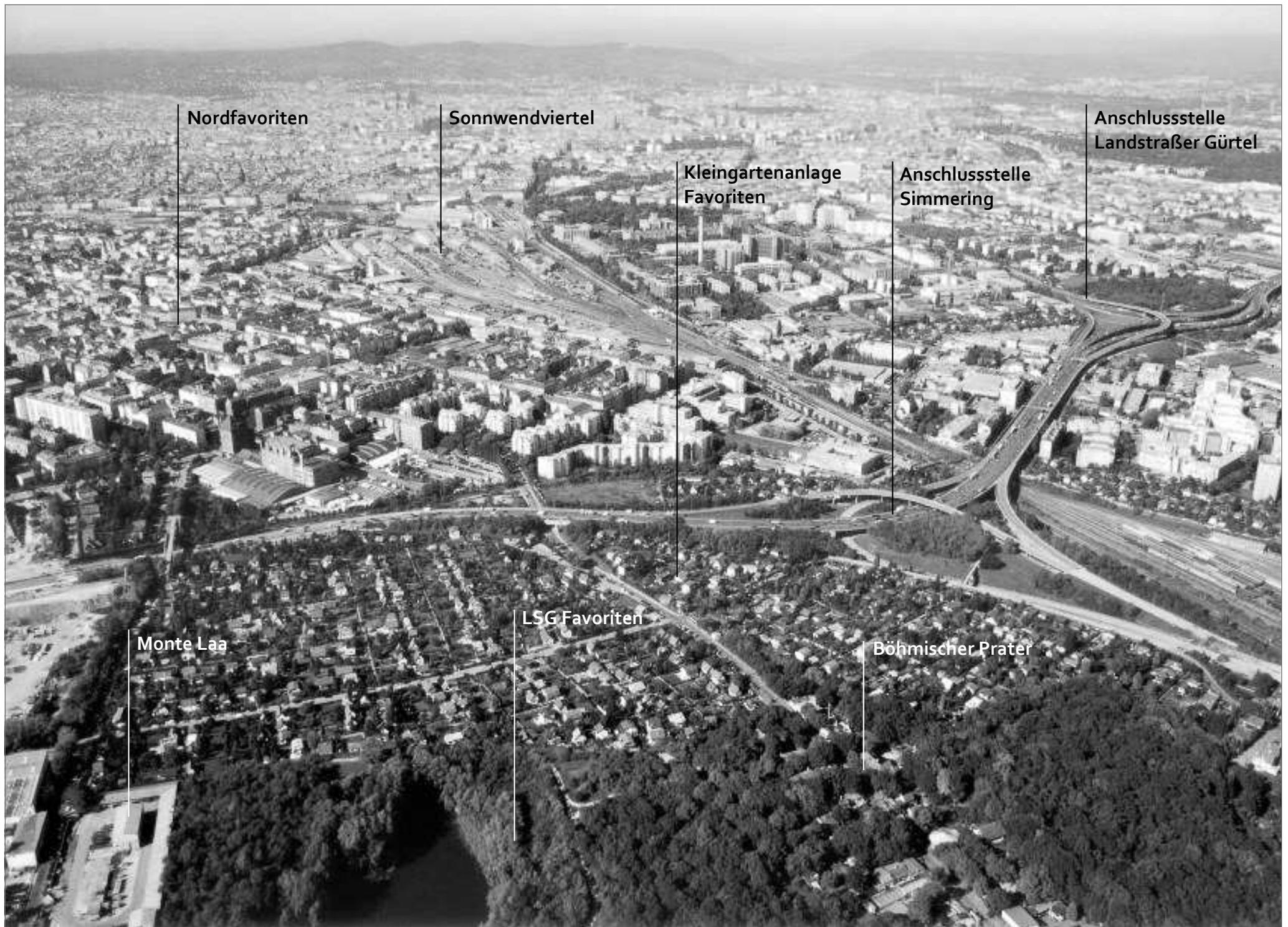


Abbildung 31: Luftbild Anschlussstelle Simmering und Umgebung – Zentralverband der Kleingärtner Österreichs (2011), http://www.kleingaertner.at/images/flugbilderkg/10/10_Favoriten2.jpg



Abbildung 32: Umgebung der Anschlussstelle Arsenal, Stadt Wien - Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

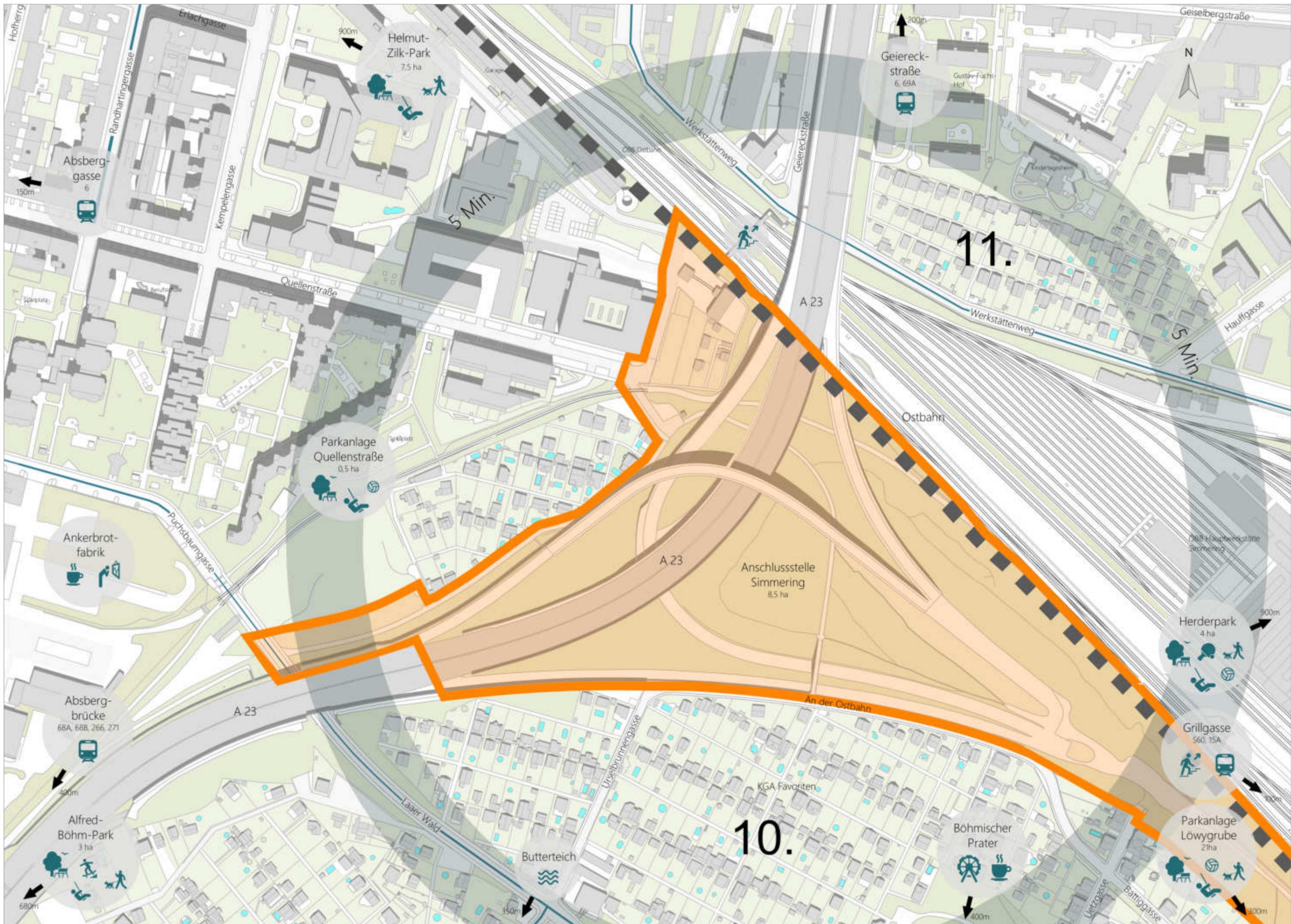


Abbildung 33: Lageplan Bestand, Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung, M 1:2500

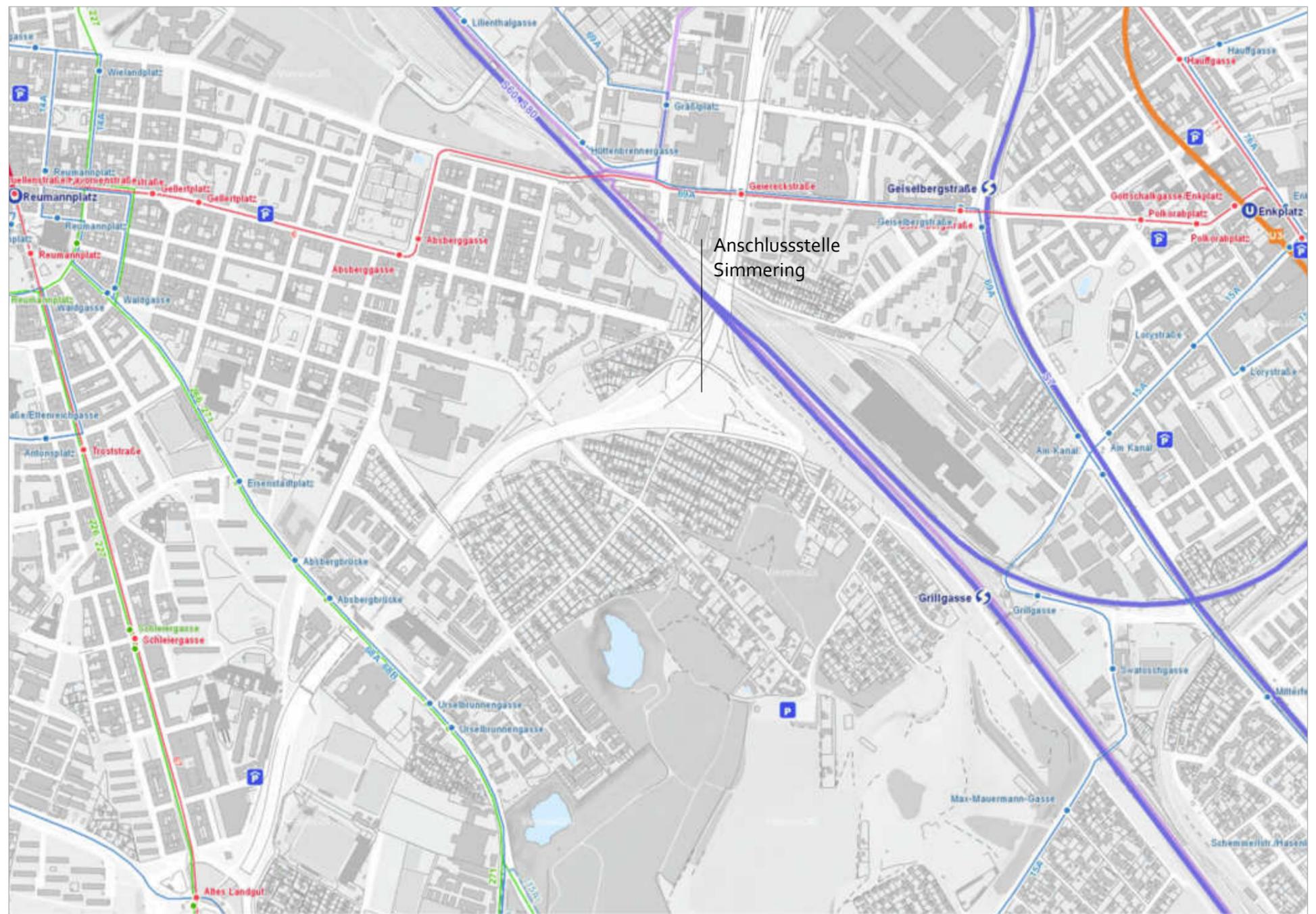


Abbildung 34: Öffentliche Verkehrsmittel Anschlussstelle Simmering - Stadt Wien, Vienna GIS

- IN DIREKTER NACHBARSCHAFT -

Das Planungsgrundstück schließt im Süden an das Landschaftsschutzgebiet Favoriten in dem sich der Böhmisches Prater mit Restaurants, Riesenrad und Angeboten zur Freizeitgestaltung befindet. Weiter südlich bietet die Parkanlage Löwygrube Sitzgelegenheiten, einen Fußballplatz, eine Seilbahn und ein großes Hundeauslaufgebiet. Im Norden befindet sich die Parkanlage Quellenstraße mit Kinderspielfeld und Fußballkäfig, sowie die Ankerbrotfabrik mit kulturellen und kulinarischen Angeboten wie Galerien, Ausstellungen und einem Restaurant. Diese Angebote befinden sich in



Abbildung 35: Ausstellungseröffnung in einer Galerie in der Ankerbrotfabrik, eigene Fotografie

Laufentfernung von dem Planungsgrundstück und können die Nutzungsangebote des neuen

Parks ergänzen. Weiter entfernt befinden sich der Helmut-Zilk-Park, Herderpark und der Alfred-Böhm-Park, die in einem größeren Maßstab bei der Verbindung von innerstädtischen Grünräumen eine Rolle spielen werden.

- ANBINDUNG -

Die Ast. Simmering ist zur Zeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln über Bus- und Bahnlinien angebunden. Nordöstlich, in ca. 700m Entfernung befindet sich die S-Bahnstation Grillgasse (S60). Die Haltestelle Geiereckstraße ist ca. 300m entfernt. Hier hält die Straßenbahnlinie 6, auf deren Strecke die U-Bahnlinien U₁, U₃ und U₄ liegen, sowie die Buslinie 69A, die eine Verbindung zu dem Hauptbahnhof darstellt. Die Haltestelle Absberggasse der Linie 6 befindet sich in 600m Entfernung. An der Haltestelle Absbergbrücke sind verschiedene Buslinien in ca. 900m zu erreichen, die eine Verbindung mit dem Reumannplatz als wichtigen Umsteigepunkt und mit dem Süden Favoritens darstellen. Ganz Favoriten und somit auch die Anschlussstelle befindet sich außerhalb der Wiener Kurzparkzone. Parken ist kostenfrei entlang der Straßen erlaubt, sofern keine Verbotsschilder vorhanden sind. In Nordfavoriten ist die Parksituation im öffentlichen Straßen-

raum aufgrund der hohen Bewohner- und Bebauungsdichte größtenteils angespannt. Wipark bietet als ein Unternehmen der Wiener Stadtwerke AG Kurz- und Dauerstellplätze in ganz Wien an. Eine dieser Parkgaragen befindet sich nördlich des Verteilerkreises Altes Landgut. Die Parkgarage hat eine Kapazität von 507 Plätzen. Eine Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu dem Planungsgebiet besteht derzeit nicht, es kann aber mit dem Fahrrad über das bestehende Netz in ca. 2km erreicht werden. In Simmering gibt es in ca. 1km Entfernung des Planungsgebiets drei weitere Parkhäuser, die von Wipark betrieben werden. Diese haben eine Gesamtkapazität von insgesamt 420 Plätzen und befinden sich in der Nähe der Straßenbahnhaltestelle Polkorabplatz der Linie 6.⁴⁴ Weitere Parkhäuser in der Umgebung sind von privaten Betreibern und hauptsächlich für Dauerparker vorgesehen. Ein kostenloser Parkplatz mit ca. 100 Stellplätzen befindet sich am südlichen Ende des Böhmisches Praters in 600m Entfernung am Ende der Donaubaumgasse.

⁴⁴ WIPARK (o.J.): WIPARK-Standorte, <http://www.wipark.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/86850/channelId/-56777>, in: wipark.at [14.10.2106]

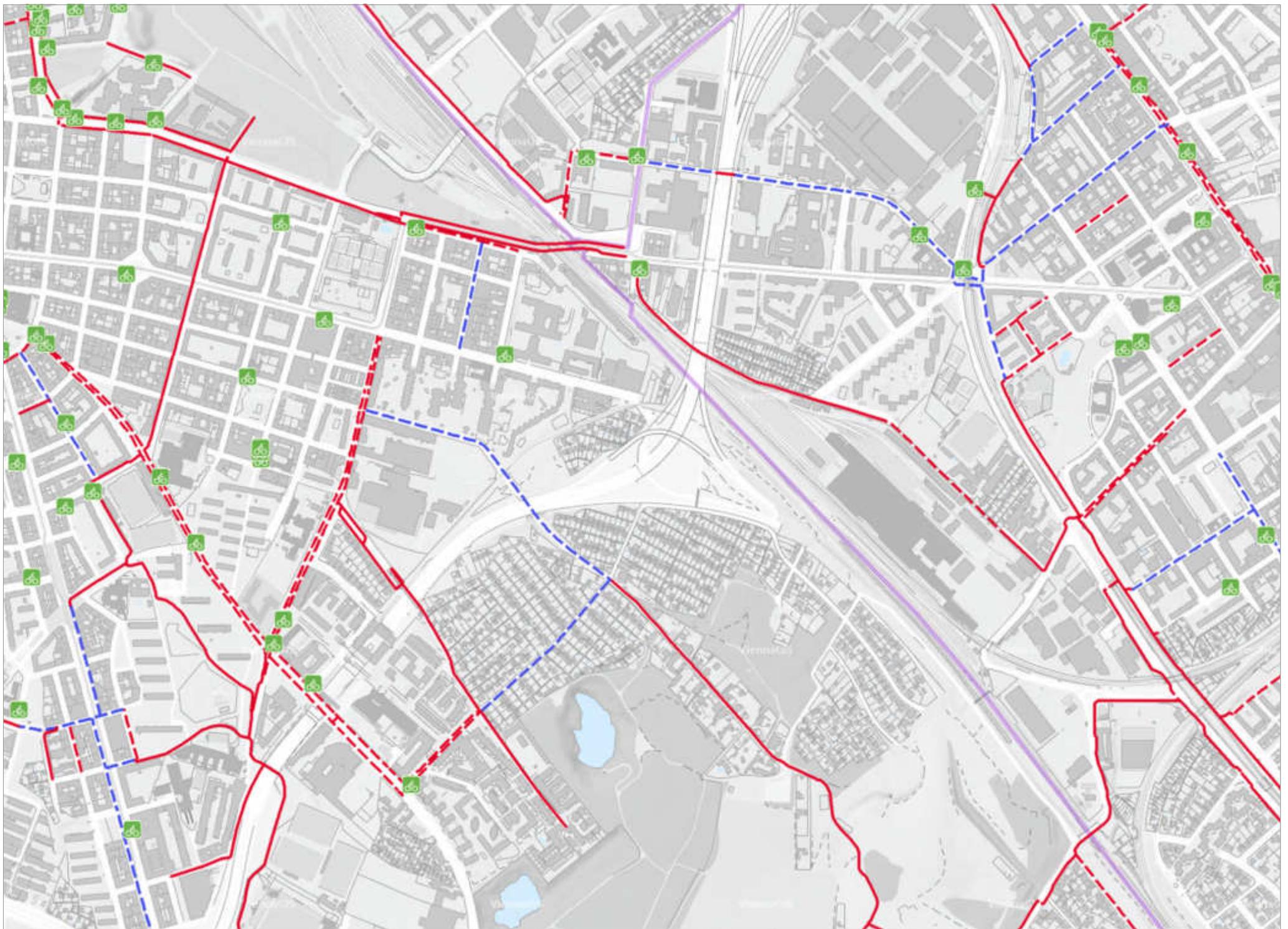


Abbildung 36: Radwege, Ausschnitt Planungsgebiet - Stadt Wien - Vienna GIS, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

- FAHRRADNETZ -

Das Fahrradwegenetz in der Umgebung der Anschlussstelle ist schlecht ausgebaut. Im Bezirksteil Nordfavoriten gibt es wenig zusammenhängende Radwege, da die meisten Straßen nicht mit einem Radweg ausgestattet sind. Eine große Trennlinie bildet die von Osten nach Westen verlaufende Quellenstraße ohne Fahrradweg oder entsprechende Markierung. Das MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung plant zwar Lückenschlüsse in dem Radwegenetz, jedoch bildet das Gleisbett im Osten des Planungsgebietes auch nach diesen Maßnahmen noch eine Barriere, deren Überquerungen für Fahrradfahrer ca. 1,5km entfernt sind. Im Bereich der Kleingartenanlagen, des Böhmisches Praters und des Erholungsgebietes Laaerwald, ist durch den hohen Grünanteil, auch entlang der Straßen, und ein geringeres Verkehrsaufkommen das Fahrradfahren sicher und stressfrei auch ohne gekennzeichneten Fahrradweg möglich.



Abbildung 37: Ausschnitt Flächenwidmungsplan, Stadt Wien - Vienna GIS, Kartengrundlage MA 41 – Stadtvermessung, <http://www.wien.gv.at/viennagis>

Flächenwidmung

Generalisierte Flächenwidmung

	Wohngebiet
	Wohngebiet-förderbarer Wohnbau
	Wohngebiet Geschäftsviertel
	Gemischtes Baugebiet
	Gem. Baugebiet-förderbarer Wohnbau
	Betriebsbaugebiet
	Baugebiet - Geschäftsviertel
	Industriegebiet
	Gartensiedlungsgebiet
	Ländliches Gebiet
	Schutzgebiet
	Sondergebiet
	Verkehrsband
	Erholungsgebiet
	Friedhof
1	Bauklasse 1
2	Bauklasse 2
3	Bauklasse 3
4	Bauklasse 4
5	Bauklasse 5
6	Bauklasse 6
A	Straßenraum
BG	Betriebsbaugebiet
E	Erholungsgebiet
EBD	Erholungsgebiet Freibäder
EBH	Erholungsgebiet Grundfläche für Badehütten
EKL	Erholungsgebiet Kleingartengebiet
EKLW	Erholungsgebiet für ganzjähriges Wohnen
EKZ	Einkaufszentren
EPK	Erholungsgebiet Parkanlagen
ESP	Erholungsgebiet Sport- und Spielplätze
F	Friedhöfe
GB	Gemischte Baugebiete
GM	Gemeinschaftsflächen
GS	Gartensiedlungsgebiete
GV	Geschäftsviertel
IG	Industriegebiet
L	Ländliche Gebiete
OZ	öffentliche Zwecke
SN	Sondemutzgebiete
SO	Sondergebiete
SPK	Parkschutzgebiet
STR	Strukturpläne
STRE	Struktureinheit
STRG	Strukturgebiet
SWW	Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel
SWWL	Schutzgebiet Landwirtschaftliche Nutzung
VB	Verkehrsband
W	Wohngebiet

- WIDMUNG -

Die stillgelegte Ast. Simmering, sowie die umliegenden Grünflächen sind komplett als Verkehrsfläche (Verkehrsband) gewidmet. Dies beinhaltet die Fahrbahnen, Grünflächen, Gleisanlagen, Verbindungswege für Fußgänger entlang der A23 und die Bahngleise. Die Widmung stellt eine Herausforderung für die langfristige Nutzung als Park dar, da eine Umwidmung zum Erholungsgebiet erfolgen muss, um den Raum auch nachhaltig zu sichern. An die Fläche grenzen Erholungsgebiete, das Schutzgebiet Laaerwald in dem sich das Sondergebiet des Böhmisches Praters befindet, sowie großflächige Kleingartenanlagen. In angrenzenden Bereichen sind Wohngebiete in verschiedenen Bauklassen verteilt. Südlich der Abfahrt befinden sich hauptsächlich niedrige Häuser der Bauklasse 1, nördlich hingegen Mehrfamilienhäuser der Bauklassen 4- 6. Entlang der A23 und der Bahntrasse befinden sich des Weiteren Baugebiete (Geschäftsviertel), Betriebsbaugebiete und Industrieflächen, wie die Produktionsfläche der Ankerbrotfabrik, oder die ÖBB Hauptwerkstätte.⁴⁵ Rund um das Planungsge-

⁴⁵ ViennaGIS (o.J.): Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>, in: wien.at [14.10.2106]

biet treffen demnach verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichsten Bedürfnissen und Anforderungen, aber auch Auswirkungen auf den umliegenden Raum, aufeinander.

- BESITZVERHÄLTNISSSE -

Das österreichische Autobahn- und Schnellstraßennetz, sowie die Anlagen und Grundstücke sind im Besitz des Bundes, werden aber von der Asfinag (Gesellschaft des Bundes) gebaut und betrieben. Die Asfinag (Autobahnen- und Schnellstraßen - Finanzierungs-Aktiengesellschaft) bekam 1997 das Fruchtgenussrecht zugesprochen, seitdem dürfen diese Gebühren für die Benutzung, zum Beispiel eine Maut, einfordern⁴⁶. Eine dieser Straßen ist die Bundesstraße A23, sowie die stillgelegten Abfahrten in Favoriten. Da das Gebiet zu einem Park umgestaltet werden soll und somit wieder in den Verwaltungsbereich der Stadt Wien übergeht, muss auch die Asfinag im Vorfeld dem Projekt zustimmen und die Fläche freigeben.

⁴⁶ Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs - Aktiengesellschaft (2015): Asfinag Serviceheft 2015, <http://www.asfinag.at/documents/10180/13365/Serviceheft+2015/a617093f-5a26-429b-90c4-40d8196ed649> Seite 9 [14.10.2106]

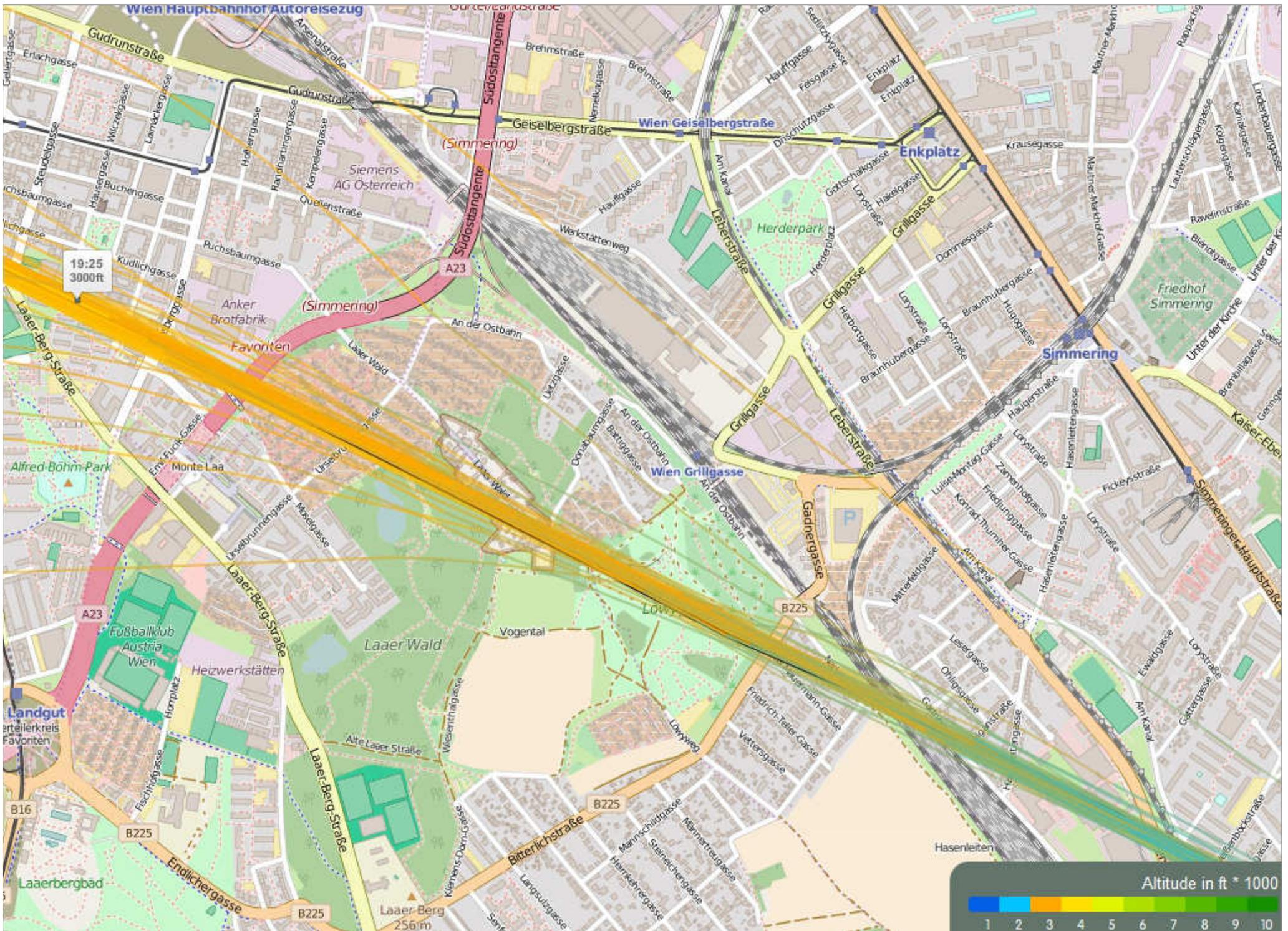


Abbildung 38: Flugspuren, Ausschnitt Nordfavoriten, Flugspuren.at (2016): Messstelle 11 – Umgebung, http://noiselab.casper.aero/vie/#menu=messstellen/page=nmt_11/target=subcontent

- LÄRMBELASTUNG ALLGEMEIN -

Das Grundstück ist durch die Autobahn und den Schienenverkehr lärmbelastet. Zu bestimmten Tageszeiten kommt auch Fluglärm hinzu. Eine genaue Angabe zu dem Lärmpegel lässt sich zur Zeit allerdings nicht machen, da die im Freizeitgebiet Löwygrube gelegene Messstelle seit 2012 keine Messdaten mehr liefert und die Flugrouten im Jahr 2015 geändert wurden.⁴⁷ In den den Lärmkarten des Ministerium für ein lebenswertes Österreich von 2012 ist flächendeckend eine Belastung von mindestens 60 - 65 dB, in einigen Teilbereichen sogar von 65 - 70 dB verzeichnet. Zum Vergleich: Die Lärmbelastung von ca. 70 db entspricht der Belastung von dem normalen Straßenverkehr in der Stadt.

- FLUGLÄRM -

Eine Nebenflugroute führt südlich von der Abfahrt mit einer niedrigen Flughöhe von umgerechnet ca. 1km direkt über den Laaer Berg. Diese Route ist in den offiziellen Lärmkarten von Wien nicht kartiert, wird jedoch von dem

⁴⁷ Flugspuren.at (o.J.): Messstelle 11 – Umgebung, http://noiselab.casper.aero/vie/#menu=messstellen/page=nmt_11/target=subcontent, in: flugspuren.at [05.01.2016]

Flughafen Wien als Flugspurengrafik festgehalten (Abb. 38).

- STRASSENLÄRM -

Eine große Lärmbelastung besteht entlang der Autobahn A23 von 65 bis über 75 db. Der Lärm wird zwar größtenteils von den Schallschutzwänden abgefangen, in ca. 100-200m Entfer-



Abbildung 39: Lärmbelastung, 2012 Landesstraßen: 24h-Durchschnitt 4m, BMLFUW, http://maps.laerminfo.at/?g_card=flug_24h#

nung ist jedoch immer noch eine Lärmbelastung von 60 - 65 db messbar. Ein Lärmpegel von 55 – 60 db breitet sich sogar bis in das nahegelegene Landschaftsschutzgebiet und die Kleingartenanlage aus.⁴⁸

⁴⁸ Lärmschutz für Österreich (2015): o.T., <http://www.laerminfo.at/laermkarten/strassenverkehr/strasse.html> in: <http://www.laerminfo.at> [15.10.2016]

- SCHIENENLÄRM -

Bei dem Schienenverkehr zeigt sich eine ähnlich Lärmentwicklung wie bei der Autobahn. Die Spitzenwerte von 65 – über 75 db sind hauptsächlich direkt neben den Schienen messbar. Der Wert von 60-65 db ist im Umkreis von ca. 100 - 200 m messbar. Eine Belastung von 55 - 60 db breitet sich auch hier bis in das nahegelegene Landschaftsschutzgebiet



Abbildung 40: Lärmbelastung, 2012 Eisenbahn: 24h-Durchschnitt, BMLFUW, http://maps.laerminfo.at/?g_card=flug_24h# aus.

4.2 Daten, Fakten, Hintergründe

Die Planung der Streckenführung der A23 ist in dem städtebaulichen Grundkonzept für Wien von Roland Rainer im Jahr 1962 entworfen worden. Ein großer Teil der Planungen in diesem Konzept stellte sich jedoch bereits 10 Jahre später als überholt heraus. Durch neue städtebauliche Grundsätze, Umplanungen und Entscheidungen, die durch das MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), sowie in der Politik in Bezug auf die Wiener Stadt- und Verkehrsplanung, im Laufe der Jahrzehnte in Planungsphasen getroffen wurden, verlor die Ast. Simmering nach und nach ihre Sinnhaftigkeit. Ursprünglich wurde diese als Verbindungspunkt zwischen der A3 Südost Autobahn und der A23 Südosttangente geplant und im Jahre 1978 fertiggestellt. Im Jahr 1983 wurde die Streckenführung der A3 geändert und diese am Knoten Guntramsdorf an die A2 angebunden (Abb. 41). Diese Änderung machte eine Anbindung der Ast. Simmering an die A3 unmöglich. Seit diesem Zeitpunkt bedeutet eine heutige Aktivierung lediglich eine Zubringerfunktion auf die A23 und könnte nunmehr als Verbindung zu der B225 dienen⁴⁹.

⁴⁹ Rechnungshof (2013): Bericht des Rechnungshofes: A 23 Anschlussstelle Simmering, http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2013/berichte/teilberichte/bund/Bund_2013_03/Bund_2013_03_6.pdf, [10.10.2016]



Abbildung 41: Übergeordnetes Verkehrsnetz Wien und Niederösterreich – ÖAMTC, http://www.oamtc.at/verkehrsservice/output/html/no_strassenzustand.html



Abbildung 42: Geplanter Anschluss an die B 225 über die Straße An der Ostbahn. *Bericht des Rechnungshofes (2013) – A23 Anschlussstelle Simmering, S. 17*

Zu der Frage, ob trotz der reduzierten Bedeutung der Anschlussstelle ab 1986 eine Aktivierung sinnvoll ist und ein Kosten - Nutzen Gleichgewicht gegeben ist, kamen zwei Untersuchungen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Ein vom MA 46 beauftragtes Planungsbüro kam im Jahr 2003 bei einer Verkehrsuntersuchung zu folgendem Ergebnis:

„Die Untersuchung gelangte zu dem Ergebnis, dass es im Vergleich zur Unterlassung des Ausbaus der ASt Simmering und der B225 bei Realisierung der ASt Simmering ohne Realisierung der B225 zu erheblichen Entlastungen der Bitterlichstraße und bei gleichzeitiger Realisierung der B 225 zusätzlich auch zu einer wesentlichen Entlastung der Schemmerlstraße kommen würde. Diese Entlastungen würden durch Verlagerung auf die neuen Straßenabschnitte möglich werden. Da diese ohnehin mit Umweltschutzmaßnahmen versehen werden würden, wäre der Ausbau zu empfehlen.“⁵⁰

⁵⁰ Ebd., Seite 430

Dies führte dazu, dass Untersuchungen für eine alternative Streckenführung durch die Stadtplanung weiter verfolgt wurden und im Jahre 2005 die Planung und Ausführung der Ast. Simmering komplett an die Asfinag übergeben wurde. Diese Planung sah eine Verbindung der Ausfahrt Simmering und der B 225 über die bestehende Straße An der Ostbahn vor (Abb. 42).⁵¹ In den Jahren 2005 und 2006 wurden daraufhin bereits 1.242.000€ für Planungsleistungen, Erneuerung der Randstreifen und Schallschutzmaßnahmen ausgegeben. Weitere 573.000€ fielen im Zusammenhang mit dem Ausbau der B225 an. Insgesamt belaufen sich die bisherigen Kosten also auf **1.815.000€ plus Erstellungskosten der Abfahrten**, die von dem Rechnungshof nicht mehr in Erfahrung gebracht werden konnten. Bei einer erneuten Verkehrsuntersuchung, allerdings in diesem Fall durch die Asfinag, im Jahre 2006, wurde in Bezug auf die Sinnhaftigkeit einer Öffnung der Ausfahrt allerdings ein ganz anderes Ergebnis erzielt, als bei der vorgehenden Untersuchung:

⁵¹ Ebd., Seite 441

*„Die Analysen einer weiteren Verkehrsuntersuchung im Jahr 2006 kamen hingegen zu dem Schluss, dass in allen Planfällen im untergeordneten Netz **nur geringe Entlastungen zu erzielen seien** und es — z.B. in der Bitterlichstraße — zu **Zusatzbelastungen** kommen würde. Auch auf der A 23 müsste nördlich der ASt Simmering mit **wesentlich mehr Kfz** gerechnet werden.“*

Nach einer Kostenschätzung der Asfinag im Jahr 2007 wurden Gesamtbaukosten von ca. 62 Mio.€ genannt und in Zusammenhang mit den neuen Ergebnissen des Berichtes erfolgte im April 2007 ein Projektstopp.⁵² Die Asfinag kündigte daraufhin die bestehenden Verträge.

⁵² Ebd., Seite 416

*„Ich neige dazu dem **„Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten“**-Credo zu glauben, stehe dem also eher skeptisch gegenüber. Außerdem wurde die Auffahrt in Erdberg ja in den letzten Jahren aufwendig saniert und die Tangente ist zwar in dem Abschnitt zeitweise ziemlich gut ausgelastet, aber so arg überlastet dass man dort unbedingt eine neue Auffahrt braucht ist sie denk ich auch nicht.“⁵³*

*„Aber wie gesagt, fände auch einen Rückbau gut, der **status quo ist auf jeden Fall ziemlich nutzlos** (eine Auffahrt nur für Einsatzfahrzeuge könnte man auch viel platzsparender machen, da braucht man nicht solche Rampen...)“⁵⁴*

53 bobmeier (2014): o.T., <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1758763>, in: Skyscrapercity.com [15.10.2016]

54 Rudi Wien (2015): o.T., In: Skyscrapercity.com URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1758763>, in: Skyscrapercity.com [15.10.2016]

„Weitere Gründe für den Projektstopp waren die eher **geringe verkehrliche Wirksamkeit**, die hohen Schätzkosten von rd. 62 Mio. EUR sowie Vereinbarungen auf politischer Ebene zugunsten des **Ausbaus der ASt Landstraßer Gürtel**, dem die Stadt Wien zum damaligen Zeitpunkt eine wesentlich höhere Priorität einräumte. Diese ASt stieß zunehmend an die Grenzen ihrer verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit, weil sich in ihrer näheren Umgebung verschiedene städtebauliche Projekte (z.B. Eurogate, Hauptbahnhof Wien) entwickelten.“⁵⁵

Zwei Untersuchungen darüber, ob die Öffnung der Abfahrt sinnvoll ist, kamen zu entgegengesetzten Ergebnissen, wobei die Bericht der Asfinag durch seine Aktualität und den Umfang belastbarer zu sein scheint. Eine Öffnung für den Autoverkehr wird hier u.a. wegen der geringen Wirksamkeit nicht empfohlen. Dennoch wurde in dem Stadtentwicklungsplan 2015 eine Aktivierung der Abfahrt und die Herstellung einer Verbindungsstraße zur B225 vorgesehen. Im darauf folgenden STEP 2025 wird die geschlossene Abfahrt allerdings nicht mehr

55 Bericht des Rechnungshofes – A 23 Anschlussstelle Simmering, Projektpopp Punkt 16.1 Nr. 3, März 2013

erwähnt. Nach Aussage des MA 18 ruhen „die Planungen zur gegenständlichen Anschlussstelle sowohl von der ASFINAG als auch von der Magistratsabteilung 28“ derzeit. Nach Aussage der Asfinag entsteht derzeit „eine Variantenuntersuchung zum Rückbau der AST Simmering und deren Nachnutzung als Umekehrmöglichkeit und Auffahrt für Einsatzfahrzeuge“.⁵⁶ Die Autobahnabfahrt wird also voraussichtlich bis 2025 weder an das Straßennetz angebunden, noch umgestaltet. Langfristig wird gegebenenfalls eine Umnutzung durch die Asfinag erfolgen.

Die Diskussion, ob die Autobahnabfahrt für den Autoverkehr freigegeben werden sollte, flammt auch in der Bevölkerung, zum Beispiel in Foren im Internet, immer wieder auf. Es sind sehr unterschiedliche Meinungen zu dem Thema vertreten. Bei der Beurteilung der Stimmungslage sollte allerdings immer die Tatsache im Auge behalten werden, dass den Bewohnern nicht alle Hintergrundinformationen zur Beurteilung zur Verfügung standen und die Meinung deshalb stark durch den individuellen subjektiven Eindruck gefärbt ist. Vor allem

56 Asfinag Service GmbH (2016), Abteilung Netzplanung, E-Mail vom Projektleiter für konzeptive Planung Ulli Vielhaber

Pendler gehen davon aus, dass die Öffnung der Abfahrt die A23 entlasten würde, andere vermuten, dass es kleine Wegverkürzungen zur Folge hätte. Andere Stimmen fordern die Öffnung, da die Abfahrt gebaut wurde und alles andere Verschwendung wäre. Als alternative Lösung wird auch der Rückbau der Abfahrten gefordert, um den Raum anders nutzen zu können (vgl. 53). Generell wird eine Änderung des aktuellen Zustandes gefordert (vgl. 54). Anders verhält es sich bei den Anwohnern der umliegenden Kleingartenanlage, welche die Öffnung für den Autoverkehr verhindern wollen, um einer weiteren Schadstoff- und Lärmbelastung zu entgehen.

Da viele unterschiedliche Meinungen vertreten sind und die Hintergrundinformationen, die zur Verfügung stehen, oft nicht belastbar sind, ist es wichtig, die Bevölkerung so früh wie möglich über Hintergründe, Daten und Fakten in Bezug auf die Anschlussstelle, sowie vorliegende Planungen zu informieren. Dadurch können diese die Situation objektiver beurteilen und Widerstände bei Planungen weitestgehend abgewendet werden können. Die Bevölkerung sollte zu einem möglichst frühen Zeitpunkt involviert werden, an dem noch Anregungen, Ideen und Vorschläge in den Entwurf einfließen können.

Die Fotodokumentation des Gebietes hält den aktuellen Zustand fest. Anhand der Bilder werden, soweit möglich, Schwächen und Stärken der Anschlussstelle aufgezeigt. Die Bilder zeigen gebaute Konstruktionen, Fahrbahnen, Wege und Grünflächen. Auch die Zugänglichkeit, Durchwegung und aktuelle Nutzung wird dokumentiert. Die Dokumentation dient als Grundlage für die SWOT-Analyse.



Abbildung 43: Eingangsbereich Quellenstraße - eigene Fotografie

- Zugänglichkeit -

Zur Zeit ist das Grundstück schlecht zugänglich und die Autobahnauffahrten nicht gegen die befahrene A23 gesichert. Das Grundstück kann derzeit über über einen Parkplatz am Ende der Quellenstraße betreten werden (Abb.43), hier beginnt ein Weg für Wartungsarbeiten in der Verlängerung der Quellenstraße und führt entlang der Gleise. Dieser Eingang kann auch vom Nordwesten des Planungsgebietes über eine Anbindungsstraße der Kleingartenanlage von der Puchsbaumgasse erreicht werden. Eine zweite Möglichkeit auf das Grundstück zu gelangen ist eine Fußgängerbrücke von der Straße An der Ostbahn über die ungenutzten Fahrbahnen der AST Simmering (Abb. 44). Die Bahngleise können über zwei Fußgängerbrücken überquert werden, die ca. 1000m voneinander entfernt liegen. Der nördliche Bahnübergang für Fußgänger ist nur über einen schlecht einsehbaren, hinter einem Werkgelände gelegenen Schleichweg, zu erreichen und stellt eine Verbindung zu der Bus- und Straßenbahnhaltestelle Geiereckstraße dar (Abb. 45). Der südliche Übergang ist mit der S-Bahnstation Grillgasse verbunden.

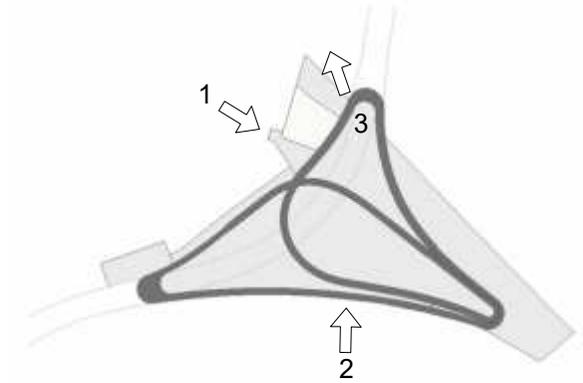




Abbildung 44: Fußgängerbrücke, Zugang im Westen - eigene Fotografie



Abbildung 45: Fußgängerbrücke nach Simmering - Fotografie von Alina Meindl



Abbildung 46: Lagerfläche unter der Autobahn A23 - eigene Fotografie

- Nutzung -

Der Ast. Simmering wurde seit Jahrzehnten nicht viel Beachtung geschenkt. Die Abfahrten haben ihre definierte Funktion verloren und der umliegende Raum liegt seitdem brach. Dennoch wird ein Hauptweg, der durch das Gebiet führt, als Verbindungsweg zwischen Nordfavoriten und dem Erholungsgebiet Laaerwald genutzt. Auf den Grünräumen sind Spaziergänger und Menschen, die ihre Hunde Gassi führen, anzutreffen. Die unbefestigten Wege unter den Abfahrten werden von Mountainbikern als Sandpiste genutzt (Abb. 47). Der befestigte Bereich unter der A23, sowie Teilbereiche der Fahrbahnen dienen derzeit als Lager und Abstellfläche für Baustoffe und Maschinen (Abb. 46, 48). Die nördlichen Fahrbahnen werden als Auffahrt für Wartungsfahrzeuge der Asfinag und für Einsatzfahrzeuge der Polizei genutzt.

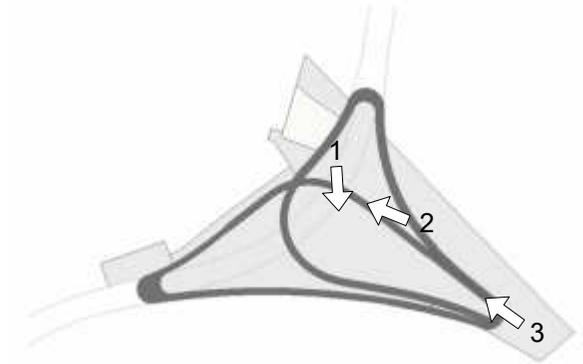




Abbildung 47: Sandpiste unter der Fahrbahn - eigene Fotografie



Abbildung 48: Auffahrt, derzeit für Wartungsarbeiten genutzt - eigene Fotografie



Abbildung 49: Ungepflegte Vegetation entlang der Schleichwege - eigene Fotografie

- Flora und Fauna -

Die Quellenstraße, die zum dem Planungsgebiet führt ist als Allee mit Eichen und Kastanienbäumen angelegt. Auf dem Grundstück breiten sich durch die minimale Pflege der Grünflächen frei wachsende Büsche und Sträucher, Kletterpflanzen und Bodendecker frei aus (Abb. 49). Zu finden sind Holundersträucher, Brombeersträucher entlang der Bahn-
gleise, Sommerflieder, Mirabellenbäume und mit Zaunwinden und Schlingknöterich zugewachsene Bereiche. In diesen Bereichen gibt es niedrige, wild gewachsene Laubbäume, die nicht im Baukataster enthalten sind. Entlang des Hauptweges durch das Gebiet sind auch größere Laubbäume wie Robinien, Buchen und Ahornbäume zu finden. Eine Besonderheit ist ein kleines Nadelholzwäldchen im Süden des Grundstücks (Abb. 51). Einige Flächen sind als Wiesen angelegt und in einem gepflegteren Zustand (Abb. 50).

Die Autobahnabfahrt grenzt im Süden an große private Kleingartensiedlungen, die in das ca. 92ha große, sich nach Süden ausdehnende Landschaftsschutzgebiet Favoriten mit dem Naturdenkmal Löwy-Grube übergehen. Der Laaer Wald beheimatet das Naturdenkmal aus Flaumeichengruppen, sowie den Biotop-

komplex Laaer Wald-Larunzen-Vogental.

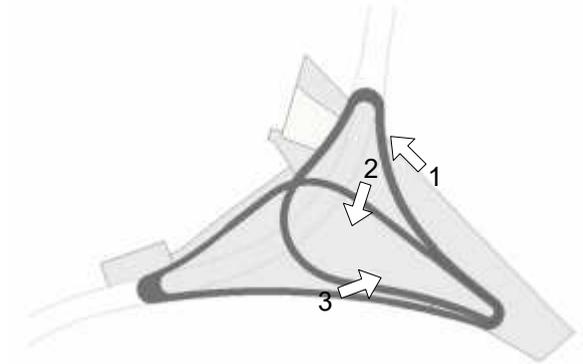




Abbildung 50: Vegetation entlang der Wege auf dem Planungsgebiet - eigene Fotografie



Abbildung 51: Vegetation im Westen des Gebietes - eigene Fotografie



Abbildung 52: Rasengittersteine unter der Autobahn A23 - eigene Fotografie

- Materialien -

Der Bereich unter der A23 ist ca. 1ha groß und mit Rasengittersteinen gepflastert. Die Ab- und Auffahrten sind asphaltiert und die Konstruktion der aufgeständerten Fahrbahn aus Stahlbeton. Lediglich ein asphaltierter Gehweg führt durch die Grünflächen und zu einer Fußgängerbrücke über die Gleise. Die restlichen Wege sind unbefestigte Sand- oder Schotterwege, oder Trampelpfade. Es gibt insgesamt vier stillgelegte Fahrbahnen, zwei Auffahrten und zwei Abfahrten. Die südlichen Fahrbahnen sind direkt auf dem Erdboden asphaltiert, die zwei weiteren Fahrbahnen sind aufgeständert und führen zu der bzw. über die A23. Die Fahrbahnen sind seitlich mit Leitplanken und Absturzsicherungen aus verzinktem Stahl ausgestattet. Die Laternenpfähle bestehen aus lackiertem Stahl. Die nordwestlichen Fahrbahnen sind mit Schallschutzwänden aus beschichtetem Stahl und eingespannten schallabsorbierenden Platten ausgestattet. Die asphaltierten Fahrbahnen und die Konstruktion sind in einem guten Zustand, da diese regelmäßig gewartet werden. Es gibt keine augenscheinlichen statischen Schäden, noch Wasserschäden.

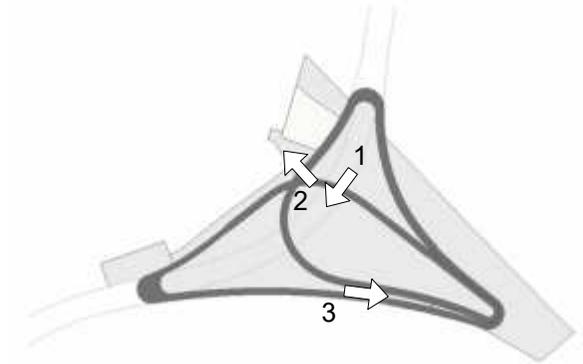




Abbildung 53: Schotterfläche und asphaltierter Weg, Blick Richtung Quellenstraße - eigene Fotografie



Abbildung 54: Blick von der Fußgängerbrücke Richtung Süden - eigene Fotografie



Abbildung 55: Laternen am Wegrand - eigene Fotografie

- Beleuchtung -

Derzeit wird lediglich der Hauptweg durch einfache Laternen beleuchtet. Alle weiteren Wege und Schleichpfade haben keine künstliche Beleuchtung. Seitlich der Fahrbahnen befinden sich in regelmäßigen Abständen Laternenpfosten, diese sind allerdings größtenteils ohne Leuchtmittel und Fassung, können aber nachgerüstet werden. Auf dem gesamten Gelände befinden sich viele schlecht einsehbare und ungenügend beleuchtete Bereiche. Die üppige Vegetation und die verschattenden Fahrbahnen sind hierfür ausschlaggebend. Vor allem der Bereich unter der 29m breiten A23 mit geringer Aufständerröhöhe ist schlecht belichtet, wodurch keine Pflanzen, oder Wiese dort wachsen können. Die Bereiche unter den 9m breiten Zu- und Abfahrten sind höher aufgeständert und erhalten dadurch eine bessere natürliche Beleuchtung.

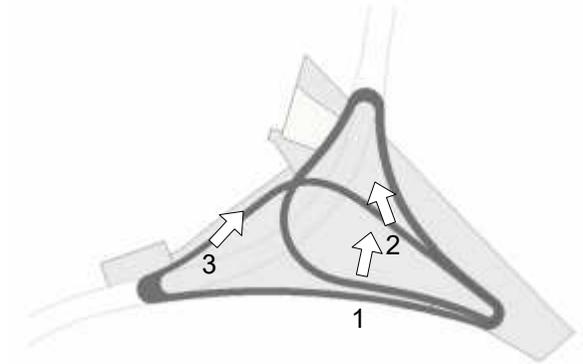




Abbildung 56: Beleuchtung der Fahrbahn - eigene Darstellung



Abbildung 57: Vorrüstung für Beleuchtung am Rand der Fahrbahn - eigene Darstellung

3.4 Freiraumtypen Nordfavoriten

- FREIRAUMTYPEN NORDFAVORITEN -

Das Planungstool aus dem Fachkonzept Grün- und Freiraum des STEP 2025 lässt sich auf die Freiflächen in der Umgebung der Ast. Simmering anwenden. Grünräume, wie Parkanlagen, Sportplätze, Höfe in Wohnanlagen, Friedhöfe, begrünte Straßenzüge werden der entsprechenden Kategorie zugewiesen. Aus der Kategorie lässt sich ablesen, ob die Freifläche linear oder flächig ist und ob diese öffentlich, teilöffentlich oder privat ist. Der entstehende lokale Grünplan gibt Aufschluss darüber, ob ein Ungleichgewicht in der Freiraumverteilung besteht, aber auch darüber ob die Räume zum Beispiel mit begrünten Straßenzügen miteinander verbunden sind. Anhand des Planes werden Impulse für Nordfavoriten verortet, die vor allem die Grünraumvernetzung verbessern sollen.

- ÖFFENTLICHE RÄUME -

Anhand der Analyse der Verteilung von öffentlichen Parkanlagen wurde ein starkes Ungleichgewicht zwischen Nord- und Südfavoriten festgestellt. Rund um das Planungsgebiet zeigt sich folgendes Bild: Die Anschlussstelle ist, sogar jenseits der Bahngleise in Simme-

ring, umgeben von privaten Grünräumen und Brachflächen. Die Anschlussstelle kann jedoch durch die besondere Lage einen wichtigen Knotenpunkt bei der Vernetzung von Grünräumen im Bezirk und darüber hinaus darstellen. In einem größeren Umkreis, die Anschlussstelle als zentralen Punkt gesehen, sind wichtige, noch isolierte Grünräume vorhanden. Im Süden schließt das Landschaftsschutzgebiet Favoriten an, weiter südlich die Parkanlage Löwygrube, im Westen der Herderpark, im Norden entsteht der Helmut-Zilk-Park, im Westen befindet sich der Reumannplatz und der Alfred-Böhm-Park. Die Verbindung dieser öffentlichen Grünanlagen kann zum Beispiel mit baum- oder grünbegleiteten Straßen, Fahrradwegen, Fußgängerbrücken oder anderen linearen Grünräumen erfolgen.

- HALBÖFFENTLICHE RÄUME -

Den Bewohnern Favoritens stehen natürlich nicht nur Parkanlagen als Freifläche zur Verfügung, da auch begrünte Straßenräume oder Fußgängerzonen eine Aufenthaltsqualität haben können und zur Erholung beitragen. Ein Beispiel hierfür ist die Favoritenstraße, als wichtige Fußgängerzone. Die Straße dient im Bezirk der Nahversorgung, als Treffpunkt und

als Verbindung. Die Fußgängerzone weitet sich an mehreren Stellen auf zu einem Platz, zum Beispiel dem Reumannplatz, zu dem strahlenförmig mehrere begrünte Straßen führen, dem Keplerplatz oder Viktor-Adler-Mark. Neben Straßenräumen kann der Freiraum auch im direkten Wohnumfeld erweitert werden. Dies kann durch Höfe in Wohnanlagen oder Zwischenräume bei zeilenförmigen Häusern erfolgen. Die den Gebäuden zugeordneten Grünflächen sind in einigen Fällen frei zugänglich und können somit auch von Außenstehenden genutzt werden. Auch in Favoriten entstanden große Wohnhöfe, wie der Hueberhof in der Zwischenkriegszeit, oder der Emil-Fucik-Hof in der Nachkriegszeit. Die Gebäude aus der Zeit davor sind allerdings größtenteils als dichte Blockrandbebauung mit kleinen spärlich begrünten Höfen, ohne Balkone oder Gärten erbaut worden. Die Anwohner dieser Gebäude sind also auf externe Freiräume angewiesen. Die stillgelegte Autobahnabfahrt in Favoriten mit den umliegenden Grünflächen entspricht Kategorie 11, Baustein Grünraum. In diesen fallen Räume, wie alte Brachflächen, ehemalige Bahnhofsgelände oder Deponien, die das Potential haben neue Grünräume zu werden.



Abbildung 58: Lokaler Grünplan Nord - Teil 1 - eigene Darstellung

Es sind Räume, die für die zukünftigen Planungen gesichert und zum Beispiel mit temporären Nutzungen bespielt werden⁵⁷.

- PRIVATE FREIRÄUME -

Im Umfeld der Ast. Simmering, verstärkt im Süden, zeigt sich, dass viele private Grünflächen vorhanden sind. Dies sind hauptsächlich Kleingartenanlagen, Einfamilienhäuser mit Garten, Sportplätze und Freibäder, wobei die Kleingärten den größten Anteil ausmachen. Da diese für Außenstehende nicht betretbar sind, ist der Freiraum nur für eine kleine Gruppe nutzbar.

- IMPULSE -

Anhand der Analyse lassen sich vier mögliche Impulse für eine deutliche Verbesserung der Grünraumvernetzung und Erreichbarkeit von Grünräumen nennen. Diese bilden die Grundlage für den Entwurf in Bezug auf Zugänglichkeit und Erreichbarkeit:

- IMPULS 1 -

- Begrünung der Quellenstraße zwischen Planungsgebiet und Reumannplatz und Schaffung eines neuen Fahrradweges als Verbindung zur Favoritenstraße

- IMPULS 2 -

- Verbindung mit Herderpark in Simmering durch Begrünung der Geiselbergstraße im Norden und der Grillgasse im Süden

- IMPULS 3 -

- Begrünung der Absberggasse, als Verbindung zum Alfred-Böhm-Park, ab der Quellenstraße

- IMPULS 4 -

- Öffnung der Wege in den Kleingartenanlagen, so dass ein Spaziergang durch die Anlagen für jeden möglich ist
- Großflächige Grünräume werden zugänglich gemacht
- Bessere Verbindung mit dem LSG Favoriten, der Parkanlage Löwygrube, dem Böhmischer Prater und Parkanlage Quellenstraße

⁵⁷ Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny, STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum, Seite 71

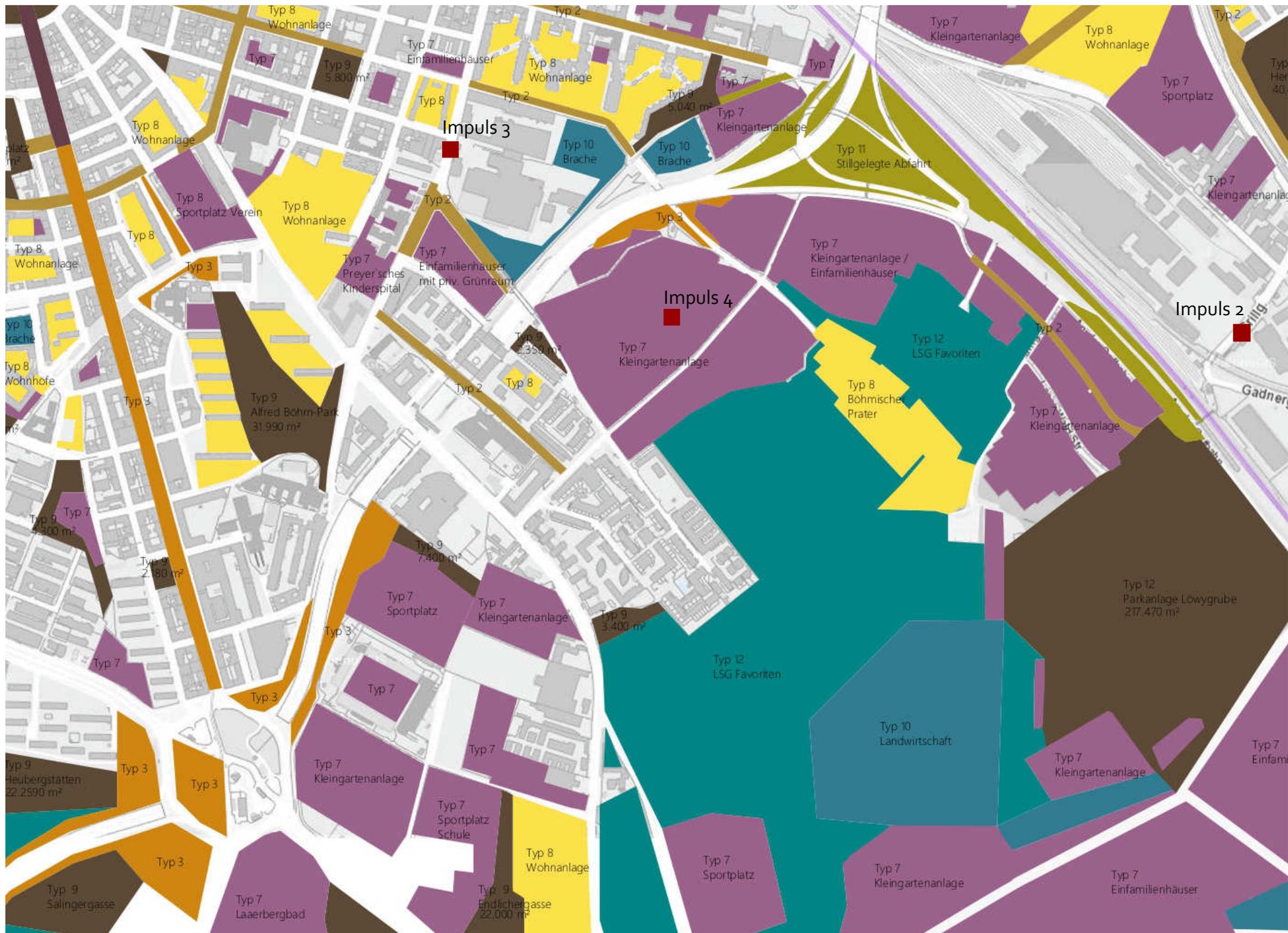


Abbildung 59: Lokaler Grünplan Süd - Teil 2 - eigene Darstellung

5. Entwurf

5.1 Zielsetzung

- KONZEPT -

Der Entwurf soll als beispielhafter Lösungsvorschlag zeigen, dass der steigende Freiraumbedarf in Städten, neben den Stadterweiterungs-Verdichtungsplänen, auch durch Maßnahmen auf ungewöhnlichen, scheinbar ungeeigneten Flächen reduziert werden kann. Das neue Konzept für die stillgelegte Autobahnabfahrt soll als Inspirationsquelle für den Umgang mit Flächen, die dem Gebiet ähneln dienen. Das Potential der Fläche, Stärken, Schwächen, Möglichkeiten werden in einer SWOT - Analyse identifiziert und auf dieser Grundlage Maßnahmen für das Gebiet entwickelt.

- NEUE GRÜNFLÄCHE -

Die ehemalige Verkehrsfläche wird zu einem einzigartigen Sportpark umgestaltet, der eine wichtige neue Grünfläche für die Bewohner der umliegenden Gebäude, aber für den angrenzenden Bezirk Simmering darstellt. Es soll keine Mehrbelastung des Landschaftsschutzgebietes durch Lärm, Feinstaub, oder zusätzlichen CO₂ Ausstoß geben.

- IDENTITÄT SCHAFFEN / ANEIGNEN -

Ein einzigartiges Konzept, soll durch seine Unverwechselbarkeit identitätsstiftend für den Bezirk Favoriten, vor allem den Bezirksteil Nordfavoriten, wirken. Durch den einzigartigen Charakter, die zahlreichen neuen Nutzungsmöglichkeiten und die Lage ist der Park von bezirksübergreifender Bedeutung und verbindender Wirkung. Der Ort wird durch temporäre Veranstaltungen neu in das Bewusstsein der Anwohner gerufen und aktiviert. Die Anwohner werden bereits bei ersten Interventionen und Veranstaltungen in den Entstehungsprozess miteinbezogen. In Führungen über das Gelände werden die Bewohner über Hintergründe aufgeklärt und informiert. Diskussionsrunden dienen dazu Bedürfnisse, Ideen, Ängste und Kritik der Anwohner zu erfahren und gegebenenfalls in den Entwurf mit einfließen zu lassen. Durch die Beteiligung und aktive Mitgestaltung eignen sich die Anwohner das Gebiet an und entwickeln ein Verantwortlichkeitsgefühl.

- ERHALT -

Die stillgelegten Auf- und Abfahrten werden erhalten und in den neuen Park eingebunden. Auch die Natur, die sich darum frei entfaltet

hat, wird teilweise erhalten, gepflegt, ergänzt und in das neue Freiraumkonzept integriert. Die Maßnahmen bauen auf den Bestand auf, ergänzen, überformen ihn oder setzen Elemente in Szene. Vor der Realisierung wird durch eine Bestandsaufnahme erhaltenswerte Bäume und Pflanzen durchgeführt und geprüft für welche Tiere in dem Gebiet leben. Gegebenenfalls müssen entsprechende Schutzzonen definiert werden.

- SICHERHEIT -

Das Gelände muss für erste Veranstaltungen sicher zugänglich und nutzbar sein, die Auffahrtrampen müssen dafür eine Trennung zu der A23 erhalten. Für das Gelände wird ein Beleuchtungskonzept entwickelt, damit ein subjektives Sicherheitsgefühl auch in der Nacht hergestellt wird und neue Nutzungen möglich sind. Dies ist vor allem für die schlecht beleuchteten Bereiche unter der Autobahn A23 notwendig. Baumpflegearbeiten und Rückschnitt zugewucherter Bereiche verbessern die Einsehbarkeit und Orientierung.

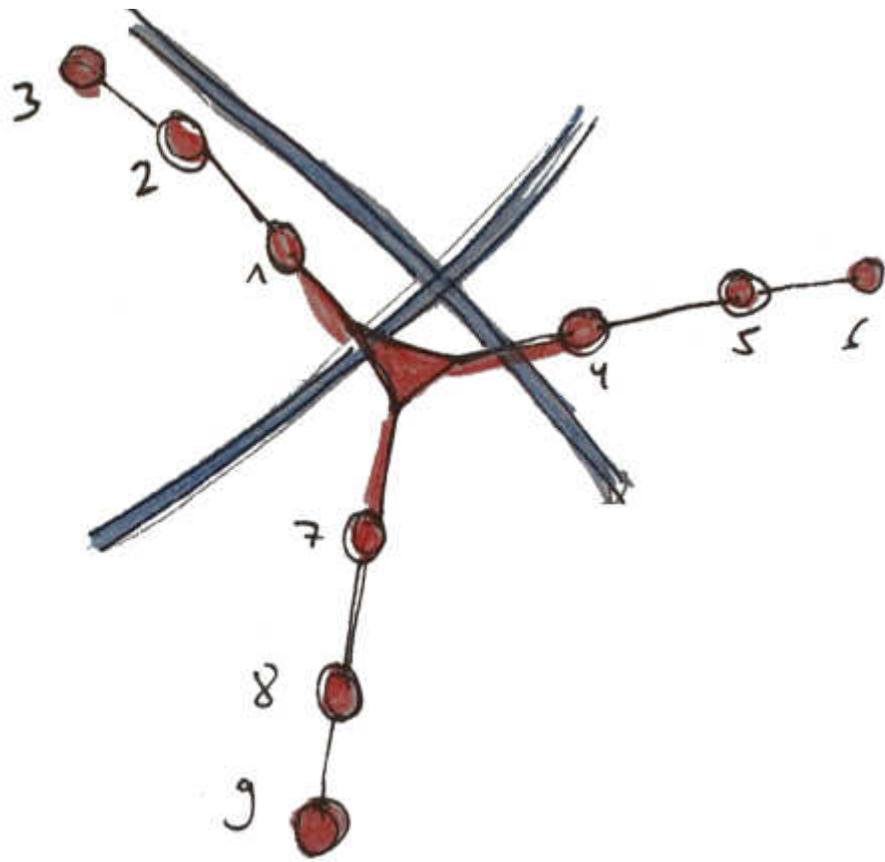


Abbildung 6o: Skizze: Barriereüberwindende Verknüpfung von Grünräumen, eigene Darstellung

- MASSNAHMEN GEGEN LÄRM -

Die subjektive Wahrnehmung des Lärms wird durch Wassergeräusche verringert, oder eine visuelle Trennung durch Bepflanzungen geschaffen. Das Gebiet wird in Zonen mit verschiedenen Nutzungen eingeteilt, in denen es höher und tiefer gelegene Bereiche, geschützte und offene Bereiche gibt.

- VERBINDEN / ÖFFNEN -

Die Bezirksteile Nord- und Südfavoriten, aber auch die Nachbarbezirke Favoriten und Simmering sollen besser miteinander verbunden werden. Dafür wird das Gebiet rund um die Anschlussstelle neu erschlossen, besser erreichbar, sicher begehbar und nutzbar gemacht. Die vorhandenen Eingänge werden besser definiert und zusätzlich neue Eingänge geschaffen. Diese werden mit einem neuen Wegesystem verknüpft. Die Trennung zu Simmering wird durch eine bessere Verbindung über die Gleise nach Simmering verringert. Durch Begrünung von wichtigen Verbindungsstraßen innerhalb des Bezirkes und bezirksübergreifend, sowie die Ergänzung der Fußgängerbrücken durch Fahrradrampen, werden in der Nähe liegende Grünflächen, aber auch öffentliche Verkehrs-

mittel besser angebunden (vgl. Punkt 3.4). Die Anschlussstelle stellt dadurch einen Lückenschluss des Wiener Grünflächennetzes dar. Die Wege innerhalb von nahegelegenen Kleingartenanlagen werden für Fußgänger geöffnet und somit große, nicht öffentlich betretbare Gebiete zugänglich gemacht. Der Böhmisches Prater, das Landschaftsschutzgebiet Favoriten und der Laaer Berg werden dadurch besser mit dem Planungsgebiet verbunden.

- RÜCKSICHTNAHME STATT VERBOT -

Ein Großteil der Wiener Parks ist mit etlichen Nutzungsverboten belegt und verfügt größtenteils nur über ein Standardangebot an möglichen Freizeitaktivitäten. Die größte Einschränkung gibt es in dem Bereich der Sportausübung, viele Sportarten sind häufig nur an speziell ausgewiesenen Flächen möglich (vgl. Kapitel 5.5). Aus diesem Grund sollte der neue Park nutzungs offen im Bereich der Sportausübung sein und Raum für außergewöhnliche, neue Sportarten bieten, für die es in Wien wenig Raum gibt. Der Park sollte nicht durch Verbote eingeschränkt sein, sondern auf gegenseitige Rücksichtnahme der Nutzer bauen.

- LANGZEITBETRACHTUNG -

Der Entwurf für die Autobahnabfahrt sollte in Phasen realisiert werden, die aufeinander aufbauen und langfristig angelegt sind. Durch regelmäßige Veranstaltungen wird eine konstante Nutzung und ein größerer Bekanntheitsgrad erreicht. Die Pflege der Grünanlagen und Wartung der Nutzungsangebote spielt eine große Rolle, um einer erneuten Verwahrlosung vorzubeugen.

- KATEGORIEN -

Durch die vorliegende Analyse lässt sich das Planungsgebiet rund um die stillgelegte Anschlussstelle mit fünf Haupteigenschaften beschreiben, die die Charakteristik der Fläche verdeutlichen: Das Gelände liegt weitestgehend brach und wird nur im minimal notwendigen Maße gepflegt. Die Natur breitet sich, vor allem außerhalb des Hauptweges frei aus. Die Fahrbahnen der Auf- und Abfahrten sind ehemalige Verkehrsflächen, die nicht benötigt und nur noch sporadisch genutzt werden. Sie stellen eine Konstruktion dar, für die eine neue Nutzung gefunden werden sollte. Das Planungsgebiet ist durch die Autobahn, die Bahnstrecke und den Flugverkehr lärmbelastet. Bei einer Umnutzung muss dies bei der Planung berücksichtigt werden. Eine weitere Eigenschaft des Planungsgebiets ist, dass die Bahntrasse, die Autobahn und die Kleingartenanlagen wie eine Grenze wirken, die die Anschlussstelle von der Umgebung isoliert, was sich negativ auf die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit auswirkt. Der letzte Punkt bezieht sich auf das vorliegende Defizit an Freiräumen in Nordfavoriten. Da in dem dicht besiedelten Bezirk zu wenig Flächen vorhanden sind, die für eine Umnutzung zu einem öffentlichen

Freiraum in Frage kommen, müssen bei der Suche Flächen untersucht werden, die auf den ersten Blick als nicht geeignet erscheinen, wie das Gebiet rund um die Ast. Simmering. Diese scheinbar unnütze und für einen Park ungeeignete Fläche kann durch ein ungewöhnliches Freiraummodell eine neue Nutzung erhalten.

Kategorie 1:

- brachliegende, ungenutzte Flächen in ehemaligen Industriegebieten, nicht genutzten und unzugänglichen Grundstücken

Kategorie 2:

- ehemalige, unnütze Verkehrsflächen wie z.B. Straßen, Autobahnen, Bahntrassen und Gleisbette

Kategorie 3:

- lärmbelastete Flächen, wie Flächen, die in einer Einflugschneise liegen, Gebiete in der Nähe von stark befahrenen Straßen oder Autobahnen, Grundstücke in der Nähe von Bahngleisen oder Lärm verursachenden Industriegebieten

Kategorie 4:

- Gebiete, die nicht, oder nur geringfügig mit der umliegenden Umgebung verbunden sind. Die Trennung kann z.B. durch große Infrastrukturen, Industriegebiete oder private, nicht zugängliche Flächen erfolgen

Kategorie 5:

- Gebiete, die aufgrund ihrer ungewöhnlichen Lage, Umgebung oder durch andere Faktoren, bei einer Umnutzung ungewöhnliche Freiraummodelle, neuartige Nutzungskonzepte fordern

Projekt	Jahr	Größe	Ort	Planer	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Kategorie 4	Kategorie 5
Freewaypark	1976	21.000m ²	Seattle, USA	Lawrence Halprin, Angela Danadjieva			X		X
Lowline Park	Bis 2021	4.050m ²	New York, USA	Don Barasch, James Ramsey		X			X
Park am Gleisdreieck	2011 -2014	315.000m ²	Berlin, D	Atelier Loidl	X	X		X	
Coulée verte René- Dumont	1993	4,7km Länge	Paris, F	Jacques Vergely, Philippe Mathieux		X			X
Landschaftspark Duisburg Nord	1989- 1999	2.300.000 m ²	Duisburg, D	Peter Latz + Partner	X			X	X
Seoul Skygarden	n.r.	1km	Seoul, Südkorea	MVRDV		X	X	X	X
A8ernA	2005- 2006	24.000m ²	Koog aan de Zaan, NL	NL Architects		X	X	X	
Bürgerpark Saarbrücken	1989	90.000m ²	Saarbrücken, D	Peter Latz	X		X	X	

Tabelle 5: Einordnung der Fallbeispiele in Kategorien - eigene Darstellung

Als Basis für den Entwurf wurden Fallbeispiele ausgewählt, die in einige der oben genannten Kategorien fallen und somit in bestimmten Punkten der Ast. Simmering, oder dem umliegenden Gebiet ähneln. Anhand dieser internationalen Fallbeispiele werden Lösungsansätze im Umgang mit diesen Flächen aufgezeigt und analysiert. Die Referenzbeispiele werden entsprechend ihrer Eigenschaften in die fünf Kategorien eingeordnet (vgl. Tab. 5). Dabei wird unter anderem untersucht, ob alte Strukturen in die neue Planung eingebunden wurden, die Bevölkerung am Entwurfsprozess beteiligt wurde, durch welche Maßnahmen der Ort eine neue Identität erhalten hat und wie die Umplanungen von der Bevölkerung angenommen wurden. Des Weiteren wird untersucht, welche neuen Konzepte, Nutzungen für Freiräume bereits entwickelt wurden und wie auf unterschiedliche negative Einflüsse, wie zum Beispiel Lärm oder Kriminalität reagiert wurde. Aus den Analysebeispielen können nun unterschiedlichste Lösungsansätze, Methoden, Herangehensweisen, aber auch mögliche Komplikationen und auf lange Zeit zu beachtende Aspekte herausgefiltert und in dem Entwurf beachtet werden.



Abbildung 61: Freewaypark, Wasserspiele - Photo by Joe Mabel, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1512704>

- 1. FREEWAY PARK SEATTLE -

Jahr: 1976

Ort: Seattle, Washington, USA

Größe: 21.000 m²

Planer: Lawrence Halprin, Angela Danadjieva

Kategorie: 3 + 5

Hauptmerkmale:

- Park überspannt die Autobahn
- Bessere Verbindung von Stadtteilen
- Neuartiges Konzept: Schaffung einer Urbanen Landschaft
- Wassergeräusche überlagern Straßenlärm

Der Freeway Park in Seattle wurde im Jahr 1976 fertiggestellt, umfasst ein 2,1 ha großes Areal und wurde mit Geld aus dem „Forward Thrust Funds“ finanziert. Der Park überbrückt einen Teil der Autobahn Interstate 5, sowie ein großes Parkhaus, welches zur gleichen Zeit entstand, um den Verkehr und somit die Lärm- und Feinstaubemissionen in der Innenstadt zu reduzieren. In dem Park entstanden vier Plätze mit verschiedenen Wasseranlagen, deren Geräusche, den Lärm der Straße überlagern und dieser dadurch weniger unangenehm empfunden wird. Der Architekt Lawrence Halprin (Lawrence Halprin & Associates unter der Leitung von Angela Danadjieva) entwickelte ein neuartiges Konzept, nach dem die Urbanität des Ortes nicht durch eine neue Landschaft überdeckt werden sollte, sondern Landschaft und Urbanität miteinander vereint werden. Er transformierte natürliche Elemente in raumbildende „Wände“ und formte aus Beton in verschiedensten Varianten eine neue Landschaft.

„ ...the elements of the park are designed to show contrast between the geometric architectural forms and the softness and lushness of the plant material“

- Danadjieva

Die Barriere der Autobahn wurde durch den Park aufgehoben und die bisher getrennten Stadtteile miteinander verbunden. Da der Park mit der Zeit durch schwere Einsehbarkeit, dunkle zugewachsene Bereiche und nachlassende Nutzung immer mehr zu einer No-Go-Area wurde, entwickelten Project for Public Spaces, Inc. im Jahr 2005 „A new Vision for Highway Park – Activation Plan 2005“, um den Park wieder zu einem sicheren und durch die Bevölkerung genutzten Ort umzugestalten, wobei die ursprüngliche Konzeption des Parks erhalten und respektiert werden sollte. Es wurden größere Besucherzahlen und regere Nutzung u.a. durch neue Aktivitäten und Vernetzung mit der Nachbarschaft angestrebt, der Zugang zu dem Park sollte verbessert werden und ein neues Beleuchtungskonzept für die Wege entwickelt werden.^{58 59}

58 PPS: Projects for Public Spaces, Inc. (2005): A New Vision For Freeway Park: Seattle, Washington, <http://www.yumpu.com/en/document/view/11510623/a-new-vision-for-freeway-park-city-of-seattle>, in: yumpu.com [15.10.2016]

59 Wikipedia Contributors (2016): Freeway Park, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Freeway_Park&oldid=737228343, in: <https://en.wikipedia.org> [10.10.2016]



Abbildung 62: Freeway Park Seattle - Park überspannt die Autobahn, Foto von Maciek Lulko, <https://www.flickr.com/photos/lulek/22338891201/>



Abbildung 63: Freeway Park Seattle - Tanzveranstaltung – Foto von Freeway Park Association – Seattle, <https://www.flickr.com/photos/79123701@No5/28613961615/>



Abbildung 64: Prototyp Lowline Park – Foto von Garrett Ziegler, <https://www.flickr.com/photos/garrettziegler/8012856890/>

- 2. LOWLINE PARK -

Jahr: 1976

Ort: New York, Lower East Side, USA

Größe: 4.050 m²

Planer: Don Barasch, James Ramsey

Kategorie: 2 + 5

Hauptmerkmale:

- Neuartiges Freiraumkonzept: unterirdischer Park
- Neue Verbindung innerhalb des Bezirks
- Ungenutzte Infrastrukturanlagen werden erhalten und erhalten eine neue Funktion
- Testen neuer Lichttechnik für unterirdisches natürliches Sonnenlicht

Der Lowline Park in New York, Manhattan befindet sich noch in der Planung, Teilbereiche wurden bereits zu Testzwecken erbaut. Der Park liegt unter der Delancey Street in einem über hundert Jahre alten und seit 1948 ungenutzten, ca. 4.000m² großen Wagenlager, dem Williamsburg Trolley Terminal. Das Projekt wurde von privaten Investoren initialisiert und bis jetzt hauptsächlich durch Fundraising finanziert. Der Entwurf wurde u.a. von Don Barasch und die technischen Details von James Ramsey entwickelt und geplant.

Mithilfe einer ausgeklügelten Technik, eine Art Fernoberlicht, wird das Sonnenlicht über einen parabolischen Kollektor gesammelt und gebündelt vom Straßenniveau in den 6m tief gelegenen Schacht gebracht, wo es durch einen Verteiler im Raum verteilt wird. Durch die natürliche Belichtung soll eine Begrünung des Parks mit echten Pflanzen möglich werden. Das Projekt befindet sich momentan in der Testphase, da noch nicht feststeht, ob das Licht ausreichend für die Pflanzen ist. Im Jahr 2012 wurde ein Prototyp des Sonnenkollektors gebaut und in Betrieb genommen. Mit dem Lowline Park wird die Idee des Highline Parks adaptiert und neu interpretiert. Der Bezirksteil in dem der Park liegt, die Lower East Side, befindet sich zur Zeit im Wandel. Die Gegend

wurde ab den 1820er Jahren geprägt durch eine hohe Zuwanderung u.a. aus Irland und Deutschland, aber auch Italien und China und anderen Ländern. Der ehemals arme, aber kulturell reiche Bezirk, entwickelt sich zu einem teuren „hippen“ Künstlerbezirk. Das Konzept und die Umsetzung eines unterirdischen begrünten Parks ist einzigartig und bereitet den Weg für bisher als unnutzbar geglaubte Flächen. Die Eröffnung ist im Jahr 2021 geplant.⁶⁰

⁶¹

⁶⁰ the lowline (2016): lowline: about / project, <http://thelowline.org/about/project/>, in: thelowline.org [05.10.2016]

⁶¹ Wikipedia Contributors (2016): Lowline (park), Retrieved, from [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Lowline_\(park\)&oldid=742275684](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Lowline_(park)&oldid=742275684), in: <https://en.wikipedia.org> [15.10.2016]

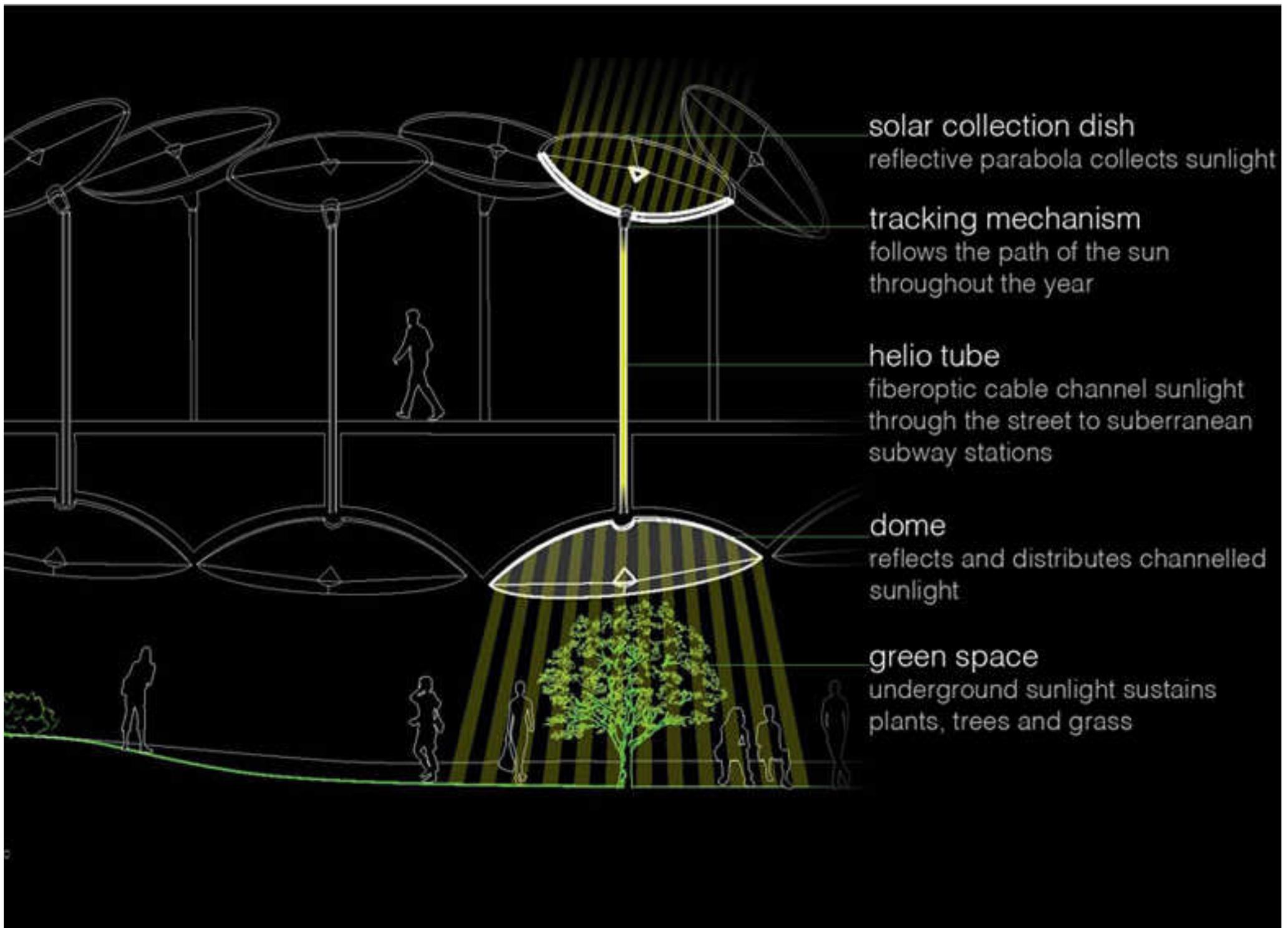


Abbildung 65: Funktionsprinzip Lichteinfall – RAAD Studio, <http://thelowline.org/about/project/>



Abbildung 66: Visualisierung Lowline Park - RAAD Studio, <http://thelowline.org/about/project/>



Abbildung 67: Park am Gleisdreieck - Bild von Michael, <https://www.flickr.com/photos/photo64/17744601821/>

- 3. PARK AM GLEISDREIECK -

Jahr: 2011 - 2014

Ort: Berlin, Deutschland

Größe: 315.000m²

Kosten: 18 Mio.€ (Ostpark und Westpark)

Planer: Atelier Loidl

Kategorie: 1 + 2 + 4

Hauptpunkte:

- Park als neues Verbindungsglied Berliner Grünflächen in N-S Achse
- Erhalt von Bahngleisen, alten Gebäuden
- Raum für 2 Geschwindigkeiten: Verschiedenste Sportmöglichkeiten und Erholungsräume
- Einbindung in überregionales Radwegenetz⁶²

Der Park am Gleisdreieck entstand in drei Abschnitten, dem Ostpark, Westpark in Kreuzberg und dem Flaschenhalspark in Schöneberg, die in den Jahren 2011, 2013 und 2014 eröffnet wurden. Der gesamte Park ist ca. 31,5 Hektar groß, befindet sich auf ehemaligen Bahnbrachen des Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofs. Der Entwurf und die Planung stammen vom dem Sieger eines Wettbewerbes für das Gebiet, dem Atelier Loidl. Für die Brache wurden schon verschiedene Nutzungen, zum Beispiel als Verkehrsfläche, Wohnbauung oder Industriefläche vorgelegt, die allerdings durch Bürgerinitiativen verhindert wurden. Bereits im Jahr 1997 wurde ein erster Entwurf für eine Parkgestaltung des Geländes von der Senatsverwaltung vorgestellt, der jedoch nicht realisiert wurde. Bis zu dem heute existierenden Park gab es viele kleine Interventionen, Bürgerbefragungen, Workshops und Konzepte die in die Wettbewerbsvorgaben einfließen. Der Entwurf sieht eine Integration der alten Bahngleise in das neue Konzept, sowie den Erhalt anderer Elemente vor. Die Flora und Fauna, die sich in den ungenutzten Jahren dort angesiedelt hat, kann sich hier weiter entfalten. Über den Park führt eine U-Bahnbrücke.

Der Park ist Teil des überregionalen Radwegenetzes, verbindet verschiedene Grünräume in Berlin miteinander und bildet dabei einen wichtigen Lückenschluss der Grünräume in der Nord-Südachse. Der Park bietet Raum für die verschiedensten Freizeitgestaltungen. Auf den glatt betonierten oder asphaltierten Wegen ist Skaten, Fahrradfahren, Joggen und andere Sportarten möglich. Ein Spielplatz, Schaukeln und ein Naturspielplatz wurden für Kinder bereitgestellt, lange Holzbänke und den Liegewiesen bieten Platz zur Entspannung. Unter den Bahnviadukten können Flohmärkte und andere temporäre Veranstaltungen regengeschützt stattfinden. Im Süden des Westparks werden Beachvolleyballfelder bereitgestellt. Der Park wird mittlerweile von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Auf den neuen Freizeitflächen werden zahlreiche Sportarten ausgeübt, wie Ultimate Frisbee, Joga, Calisthenics (Krafttraining). Der Radiosender Radio eins veranstaltet jedes Jahr ein mehrtägiges Fest im Park mit verschiedenen Veranstaltungen und Musikprogramm⁶³.

⁶² Senatsentwicklung für Stadt und Umwelt, Berlin (2013): Der Park am Gleisdreieck – Idee, Geschichte und Umsetzung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/downloads/gleisdreieck_der-park-am-gleisdreieck_broschue-re.pdf [15.10.2016]

⁶³ Senatsentwicklung für Stadt und Umwelt Berlin (o.J.): Ausgewählte Grünanlagen und Plätze – Standortkarte, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/de/gruenanlagen_plaetze/ [15.10.2016]



Abbildung 68: Park am Gleisdreieck, Westpark - Foto von Lienhard Schulz, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Park_am_Gleisdreieck_\(Westpark\)_17.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Park_am_Gleisdreieck_(Westpark)_17.jpg)



Abbildung 69: Park am Gleisdreieck - Skatepark, Foto von Alper Çuğun, <https://www.flickr.com/photos/alper/15145607913/>



Abbildung 70: Coulée verte René-Dumont, Liegewiese - Foto von Ordinary Paris, <http://ordinaryparis.atkielski.com/2011/05/return-to-promenade-plantee.html>

- 4. COULÉE VERTE RENÉ-DUMONT -

Jahr: 1993

Ort: Paris, Frankreich

Länge: 4,7 km

Planer: Jacques Vergely. Philippe Mathieux

Kategorie: 2 + 5

Hauptmerkmale:

- Neuartiges Freiraumkonzept mit Vorbildfunktion für folgende Projekte
- Neue Funktion für ehemalige Verkehrsbranche
- Weitere Verbindungsebene für nicht motorisierten Verkehr

Die Promenade Plantée, später umbenannt in Coulée verte René-Dumont, ist ein 4,7km langer, linearer Park, der 1993 auf einer alten aufgeständerten Gleisanlage im 12. Pariser Arrondissement entstanden ist. Die Planung stammt von Jacques Vergely und Philippe Mathieux. Der Park stellt unter anderem eine Fußgänger-Verbindung zwischen dem Opernhaus Gare de la Bastille und dem Boulevard Périphérique dar. In einer dicht besiedelten Stadt wird durch die Anlage dem nicht motorisierten Verkehr eine neue Ebene zur Bewegung und neuer Raum zum Aufenthalt zur Verfügung gestellt. Der Weg verläuft zum Teil auf historischen Viadukten, in deren Bögen heute Galerien und Ateliers angesiedelt sind, neuen Brücken und durch unterirdische Tunnel. Entlang der Strecke befinden sich auf Erdgeschossebene, aber auch auf dem aufgeständerten Weg punktuelle Grünflächen, gestaltete Gärten und Wasserläufe. Bereits Jahrzehnte zuvor, in den USA bereits um 1965, wurden alte, nicht mehr benötigte Gleise zu Wander- und Radwegen umgenutzt. Die Parkanlage Coulée verte René-Dumont gilt trotzdem als der erste seiner Art unter anderem, da er auf aufgeständerten Gleisanlagen verläuft, auf den oberen Wegen begrünt wurde und weitere Grünflächen zugeordnet wurden. Die alten Gleisanlagen wurden

umgestaltet und der neuen Nutzung entsprechend, neu interpretiert. Der Park hat im Laufe der Jahre viele Nachahmer gefunden, es folgten weitere Parks nach dem gleichen Prinzip, zum Beispiel der Highline Park in New York, der auf alten Gleisen verläuft oder aktuell der Bloomingdale Trail in Chicago⁶⁴.

⁶⁴ Wikipedia Contributors (2016): Coulée verte René-Dumont, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Coul%C3%A9e_verte_Ren%C3%A9-Dumont&oldid=737868286, in: <https://en.wikipedia.org/> [05.10.2016]



Abbildung 71: Coulée verte René-Dumont, Paris – Foto von La Citta Vita, <https://www.flickr.com/photos/la-citta-vita/5963621725/>



Abbildung 72: Coulée verte René-Dumont, Paris , Foto von Ordinary Paris, <http://ordinaryparis.atkielski.com/2011/05/return-to-promenade-plantee.html>



Abbildung 73: Landschaftspark Duisburg Nord, Fußgängerbrücke - Foto von Thomas Berns, <http://www.landschaftspark.de/architektur-natur/landschaftsarchitektur>

- 5. LANDSCHAFTSPARK DUISBURG NORD -

Jahr: 1989 - 1999

Ort: Duisburg, Deutschland

Größe: 2.300.000 m²

Planer: Peter Latz + Partner

Kategorie: 1 + 4 + 5

Hauptmerkmale:

- Erhalt ehemaliger Industriegebäude und Integration mit neuer Funktion in den neuen Park
- Erhalt und sukzessive Weiterentwicklung einer "Industrienatur"
- Zahlreiche Freizeit-, Sportmöglichkeiten, Kulturveranstaltungen⁶⁵

Der Landschaftspark Duisburg Nord entstand im Rahmen der 10 Jahre andauernden Internationalen Bauausstellung Emscher Park im Nördlichen Ruhrgebiet von 1989 - 1999. Die ursprüngliche Landschaft und Agrarwirtschaft im Ruhrgebiet fiel nach und nach der Industrialisierung zum Opfer und verschwand nahezu komplett. Mit der Realisierung des Landschaftsparks entsteht eine rekultivierte Industrielandschaft, die eine langsame Erholung der Natur unter neuen Bedingungen ermöglicht. Der Park umfasst ca. 230ha und entstand auf der Industriebrache eines 1985 stillgelegten Hüttenwerkes mit 3 erhaltenen Hochöfen und weiteren Industriegebäuden die der Stahlgewinnung dienten. Der Gewinnerentwurf des ausgeschriebenen, internationalen Architekturwettbewerbes stammt von den Landschaftsarchitekten Peter Latz + Partner, Latz-Riehl, G. Lipkowsky. Nach der Eröffnung im Jahr 1994 erhielt der Landschaftspark im Laufe der Jahre einige Preise und Auszeichnungen. Der Park teilt sich in sechs Teilprojekte mit verschiedenen Parkthemen und Nutzungen. Der Entwurf arbeitet mit den bestehenden Gebäuden, Gleisen und anderen industriellen Elementen und macht diese teilweise, wie den Hochofen 5 als Aussichtsplattform begehbar. Alte Bunkeranlagen wurden zu Themengärten,

Gleisanlagen zu verbindenden Wegen für die angrenzenden Siedlungsbereiche und Betonwände zu Kletteranlagen umgestaltet. In der Nacht werden die Gebäude seit 1996 mit einem einzigartigen Lichtkonzept in Szene gesetzt, der Entwurf dafür stammt von Jonathan Park. Die bei der IBA Emscher Park gesetzten Impulse und Freizeitangebote werden immer noch sukzessive erweitert und durch kulturelle Veranstaltungen ergänzt. Das umfangreiche ganzjährige Angebote für Aktivitäten reicht von Klettern, Tauchen, Bogenschießen, Mountainbiken, Eisenbahnfahrten bis hin zu Balanceübungen auf dem Hochseilparcours. Dieses Angebot wird ergänzt durch Veranstaltungen wie Fototouren, Märkte, Laufwettbewerbe oder Musikveranstaltungen und Partys. Einmal jährlich findet die Nacht der Industriekultur mit Konzerten und anderen Veranstaltungen statt, im Sommer werden Filme im ehemaligen Hüttenwerk gezeigt. Das Programm ist reichhaltig von Konzerten bis Theater und Kunst.⁶⁶

⁶⁵ Duisburg Kontor Hallenmanagement GmbH (o.J.): Landschaftspark Duisburg Nord, <http://www.landschaftspark.de/startseite> [22.04.2016]

⁶⁶ Wikipedia Contributors (2016): Internationale Bauausstellung Emscher Park, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Internationale_Bauausstellung_Emscher_Park&oldid=155121854, in: <https://de.wikipedia.org/> [15. Oktober 2016]



Abbildung 74: Landschaftspark Duisburg Nord, Sommerkino, Lichtinst. - Foto von Thomas Berns, <http://www.landschaftspark.de/kultur-veranstaltungen/sommerkino>, aufgerufen am 06.10.2016



Abbildung 75: Landschaftspark Duisburg Nord, Klettergarten - Foto von Horst Neuendorf, <http://www.landschaftspark.de/freizeit-sport/klettergarten>, abgerufen am 06.10.2016



Abbildung 76: Perspektive Seoul Skygarden - Planung von MVRDV - <https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden>, aufgerufen am 16.10.2016

- 6. SEOUL SKYGARDEN -

Jahr: noch nicht realisiert

Ort: Seoul, Südkorea

Länge: ca. 1km

Planer: MVRDV

Kategorie: 2 + 3 + 4 + 5

Hauptmerkmale:

- Umnutzung ehemaliger Verkehrsfläche zu einer Fußgängerbrücke
- Wiedervereinigung eines durch Infrastrukturen getrennten Bezirkes
- Verwendung von ortstypischen Pflanzen

Der Entwurf für den Seoul Skygarden in Seoul stammt von dem niederländischen Architekturbüro MVRDV und wurde noch nicht realisiert. Die Planung sieht die Umnutzung einer ehemaligen Autobahn zu einer begrünten, aufgeständerten Fußgängerbrücke vor, über welche die angrenzenden Bezirke und der Hauptbahnhof der Stadt zu erreichen ist. Die Straße wurden 1970 erbaut und führt über mehrspurige Straßen und Gleisanlagen. Diese wirken wie eine Barriere und teilen den Bezirk Jung-gu in einen östlichen und einen westlichen Teil. Durch die Umnutzung der Autobahn wird für Fußgänger eine normalerweise unmögliche Überquerung der Schnellstraßen und Gleise von insgesamt ca. 300m Breite auf einer neuen Ebene ermöglicht, wodurch der durch die große Infrastrukturanlagen getrennten Bezirk, zumindest in diesem Bereich, wieder zusammengefügt wird. Parallel sollen neue Grünflächen zum Beispiel auf dem Dach der Seoul Station entstehen und öffentlich zugänglich gemacht werden. Mit modularen Elementen werden additiv Blumenkübel, Brunnen, Bücherstände, Aussichtspunkte oder Plätze entlang der ehemaligen Fahrbahn angeordnet. Durch Verwendung unterschiedlichster heimischer Pflanzen soll eine Art „grüne Bibliothek“ entstehen. Durch neue Rampen und Treppen wird

der Grünzug mit anderen Parks in der Stadt verbunden und leistet somit einen wichtigen Teil für die innerstädtischen Grünflächenvernetzung. Parallel soll eine neue Baumschule gegründet werden, die sowohl den Seoul Skygarden, als auch die umliegenden Parks mit Pflanzen versorgt.^{67 68}

67 Architizer.Inc (o.J.): Seoul Skygarden, <http://architizer.com/projects/seoul-skygarden>, in: architizer.com [10.10.2016]

68 MVRDV (2015): SEOUL SKYGARDEN, <https://www.mvrdiv.nl/projects/seoul-skygarden>, in: <https://www.mvrdiv.nl> [10.10.2016]



Abbildung 77: Seoul Skygarden - Vernetzung mit anderen Grünflächen – Planung von MVRDV, <https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden>, aufgerufen am 06.10.2016

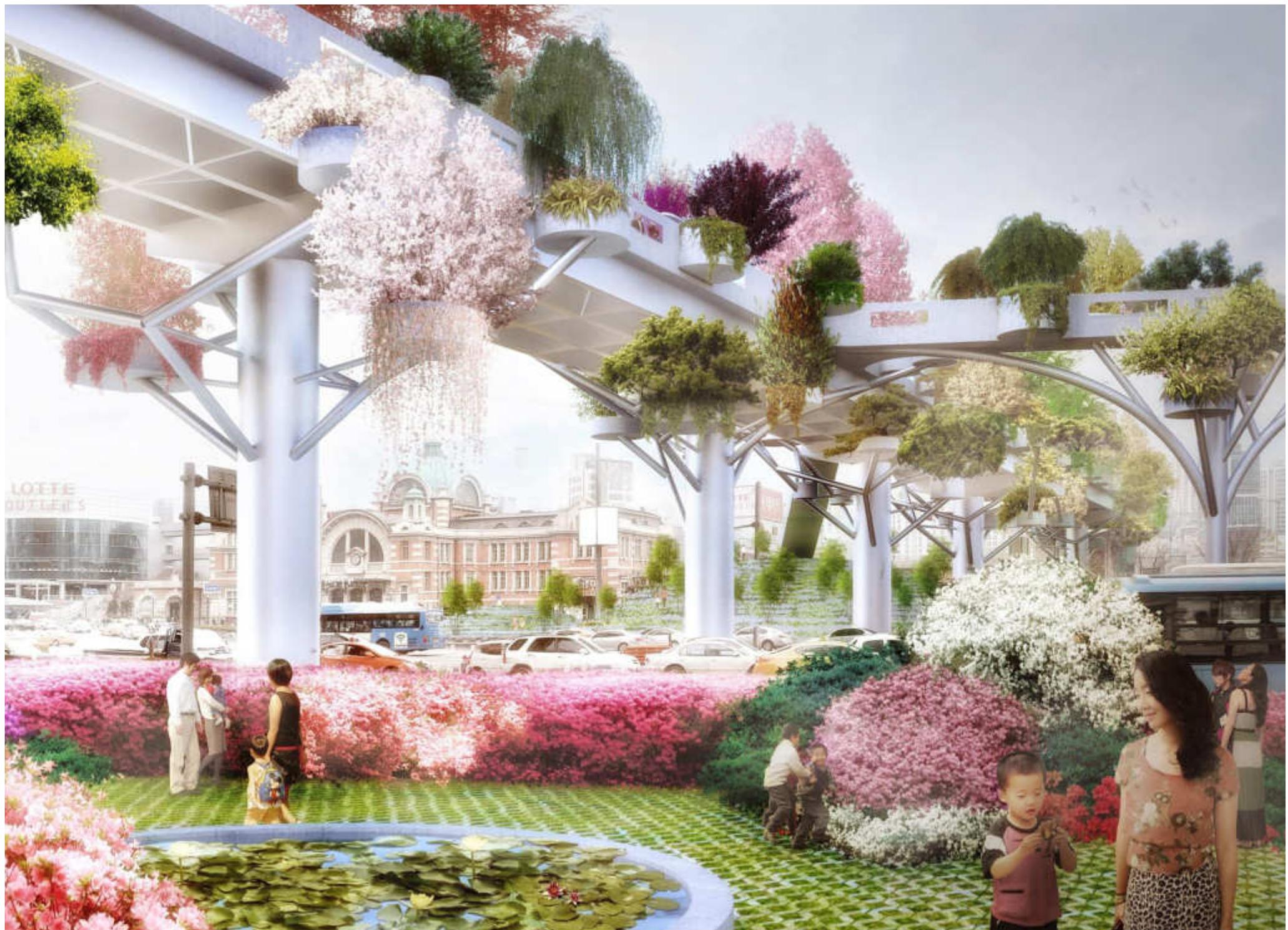


Abbildung 78: Seoul Skygarden -Visualisierung - Planung von MVRDV, <https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden>

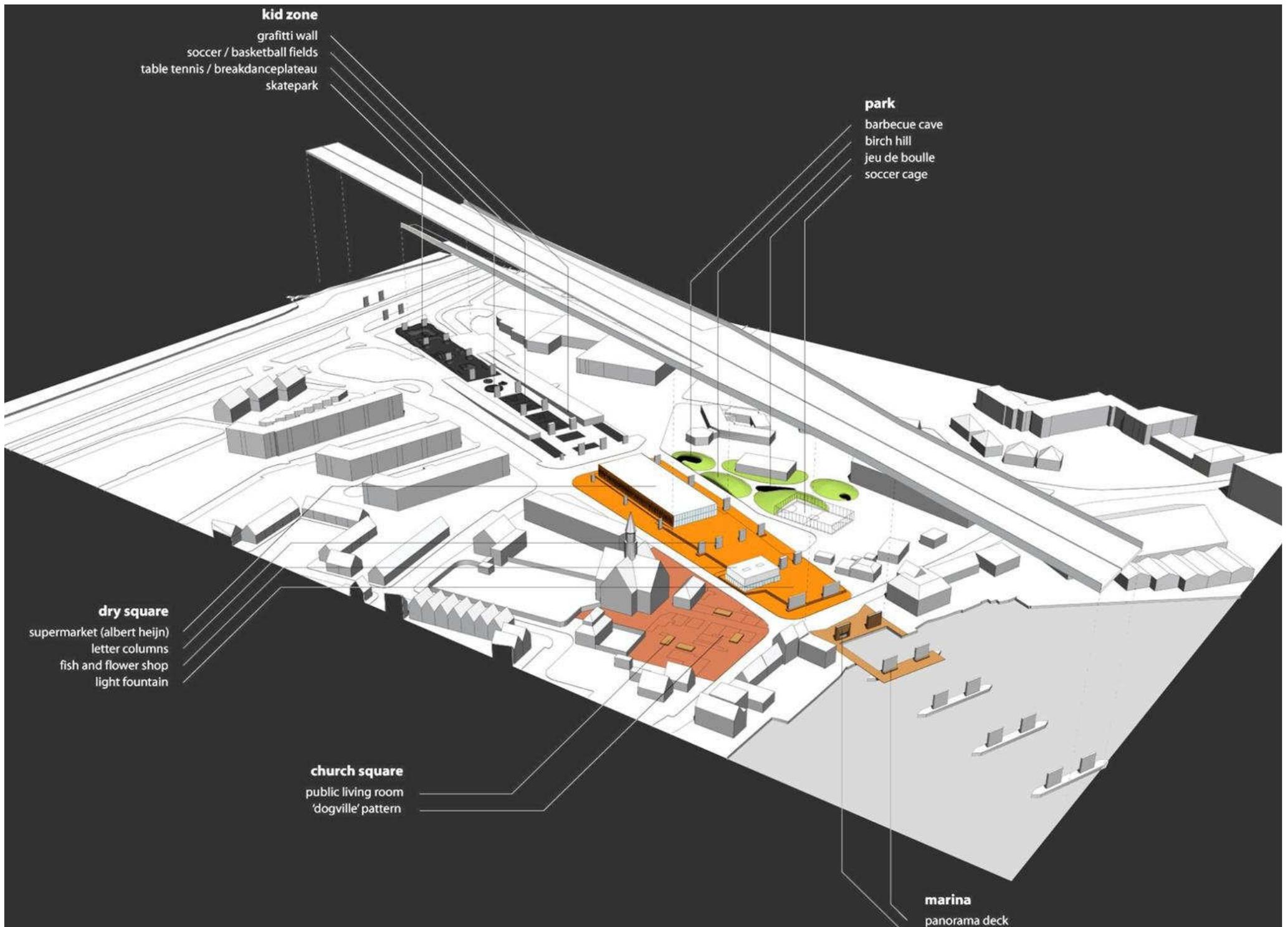


Abbildung 79: Konzept A8ernA - NL Architects, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>, aufgerufen am 06.10.2016

- 7. A8ERNA -

Jahr: 2005 - 2006

Ort: Koog aan de Zaan, Niederlande

Größe: 24.000m²

Kosten: 2.100.000 €

Planer: NL Architects

Kategorie: 2 + 3 + 4

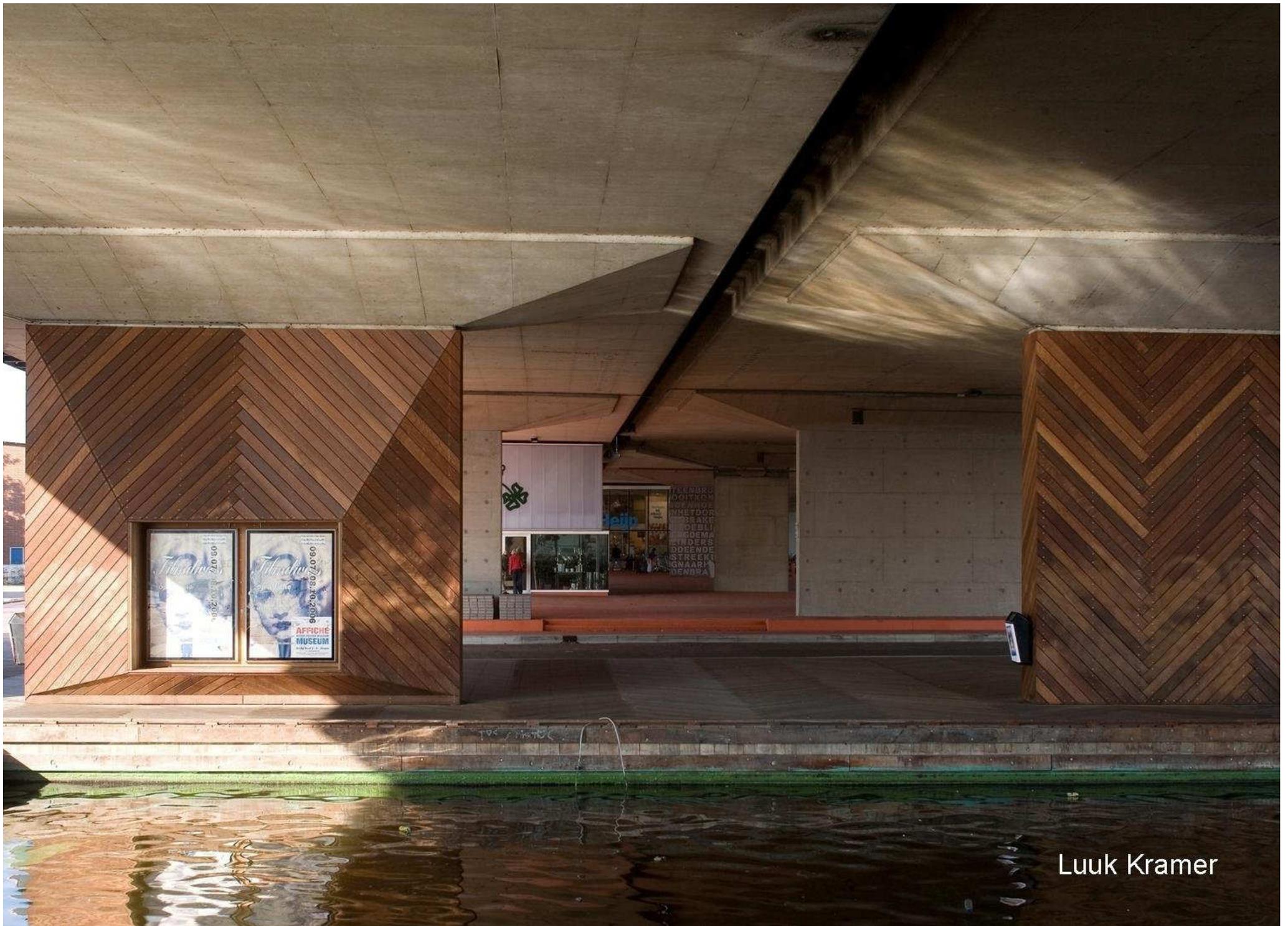
Hauptmerkmale:

- Wiedervereinigung eines durch eine Autobahn getrennten Dorfes
- Neue Nutzungen unter der Autobahn
- Einbindung von Ideen der Bevölkerung
- Vorbeugende Maßnahmen gegen Vandalismus

Der Entwurf für das Projekt A8ernaA stammt von den Architekten NL Architects, die Arbeiten wurden in 2 Phasen in den Jahren 2005 und 2006 fertiggestellt. Die Autobahn A8 wurde in den 70er Jahren in dem Dorf Koog aan de Zaan in den Niederlanden gebaut, um den Fluss Zaan zu überqueren und bildet seitdem einen massiven trennenden Schnitt durch das Dorf. Jahrzehntlang wurde der ca. 2ha große Raum unter der Autobahn nur als Parkfläche genutzt. Der Entwurf gestaltet den Raum unter und um die Autobahn komplett neu. Größtes Anliegen dabei war, die getrennten Bereiche des Dorfes wieder miteinander zu vereinen. Die neuen Nutzungen entstanden in Abstimmung mit der Bevölkerung und bestehen aus einem Blumenladen, Supermarkt, Fischgeschäft und Parkplätzen im sogenannten „dry square“, einem Skateboard- und Graffitibereich, Fußballfeld und Tischfußballplatten in der „kid zone“. Auch die angrenzenden Bereiche, wie der Kirchplatz und ein Park wurden in den Entwurf miteinbezogen und umgestaltet. Durch einen kleinen Hafen unter der Autobahn wurde wieder eine Verbindung mit dem Fluss Zaan hergestellt. Gleichzeitig erhellt die Wasserfläche die Unterseite der Autobahn durch Spiegelungen. Ein gestalterisches Element mit Wiedererkennungswert sind die Leuchtbuchstaben um

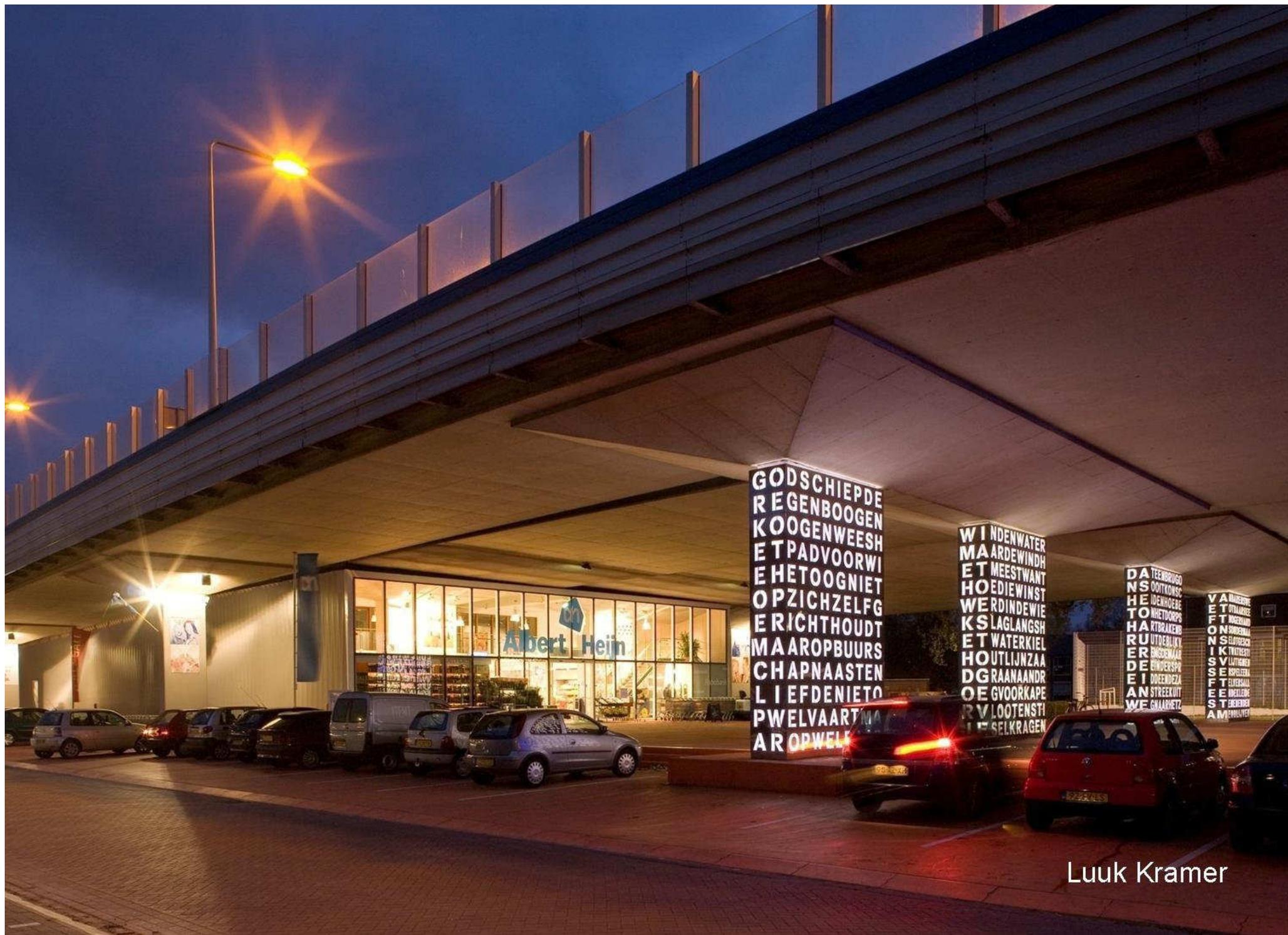
die Stützwände, die den Bereich vor dem Supermarkt erhellen. Durch einen offiziellen Graffitibereich und einer Wellblechverkleidung an der Fassade des Supermarktes versuchen die Architekten Sachbeschädigungen vorzubeugen und den Raum unter der Autobahn auch langfristig attraktiv zu erhalten.⁶⁹

69 NL Architects (2006): A8ERNA: Koog aan de Zaan 2003-2006, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>, in: nlarchitects.nl [05.09.2016]



Luuk Kramer

Abbildung 80: A8erna - Hafengebiet, Wasserspiegelung - Planung NL Architects, Foto Luuk Kramer, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>, aufgerufen am 06.10.2016



Luuk Kramer

Abbildung 81: A8ernA – Leuchtbuchstaben - Planung NL Architects, Foto Luuk Kramer, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>, aufgerufen am 06.10.2016

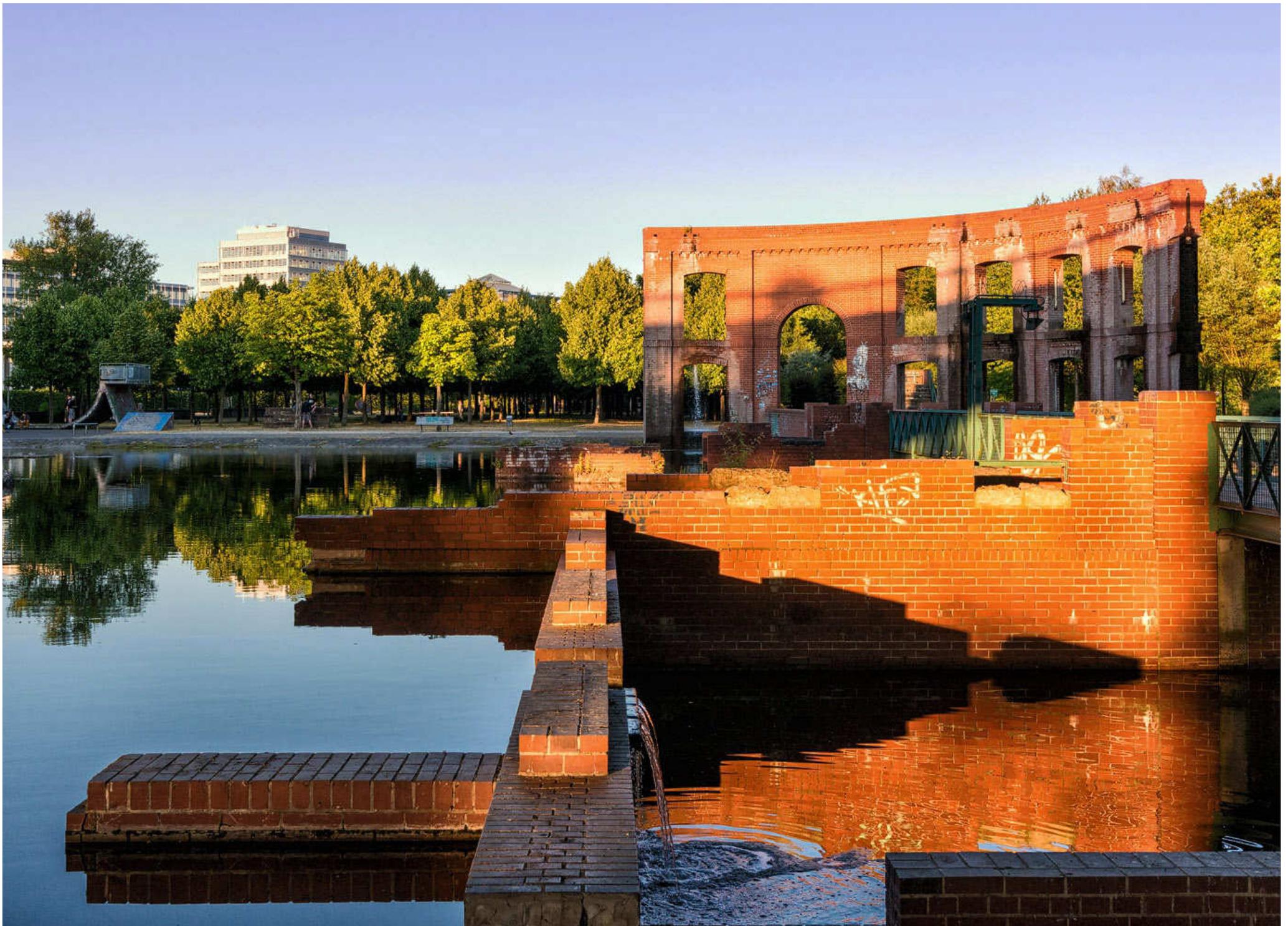


Abbildung 82: Bürgerpark Saarbrücken - Wassertor, Foto von Wolfgang Staudt, <http://www.wolfgangstaudt.de/abend-im-buergerpark/>, aufgerufen am 06.10.2016

- 8. BÜRGERPARK SAARBRÜCKEN -

Jahr: 1989

Ort: Saarbrücken, Deutschland

Größe: 90.000m²

Planer: Latz + Partner

Kategorie: 1 + 3 + 4

Hauptmerkmale

- Wassergeräusche überlagern, tiefer gelegene Bereiche schützen vor Autolärm
- Wasserspiegelungen hellen Bereich unter der Autobahn auf
- Einbindung alter Elemente und Kombination mit modernen Elementen
- Bürgerbeteiligung zur schnellen Annahme des Parks

Der ca. 9ha große, im Jahre 1989 fertiggestellte Bürgerpark Saarbrücken entstand auf dem Gelände eines alten Kohlehafens an der Saar. Der Entwurf für den Park stammt von dem Büro Latz + Partner. Das Gelände lag seit dem zweiten Weltkrieg jahrzehntlang brach und wirkte als stadträumliche Trennung. Auf dem Gelände breitete sich die Natur in dieser Zeit frei aus, es bildet sich eine seltene, an die Gegebenheiten angepasste Vegetation. Eine durch das Gelände verlaufende aufgeständerte Autobahn trennt den Park in zwei Teile. Der Entwurf sieht vor den geteilten Stadtraum wieder miteinander verbinden und die brachliegende Fläche für die Bewohner als Erholungsfläche nutzbar machen. Alte Elemente des Kohlehafens wurden dabei integriert und mit modernen Elementen erweitert. Aus in dem Park gefundenen Materialien entstanden unter anderem neue Einfassungsmauern. Bürger der Stadt wurden bei den ersten Eingriffen und kleinen Baumaßnahmen eingebunden, um eine schnelle Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhalten. Der Park verfügt über unterschiedliche Nutzungsangebote, wie einer Skateralage, einen Bouleplatz oder ein Amphitheater. Das Saarufer wurde in den Entwurf miteinbezogen, über die Wasseroberfläche führen Stege, eine Wasserwand erzeugt Wassergeräusche, die

den Lärm der Autobahn überlagern. Der Raum unter der Autobahn wird durch Spiegelungen des Wassers aufgehellt. Ruhebereiche sind von schützenden Wänden umgeben und tiefer gelegen, um den Lärm der Straße zu dämpfen.⁷⁰

⁷¹

⁷⁰ Latz + Partner(1998): HISB: Hafensinsel Saarbrücken, DE, <http://www.latzundpartner.de/de/projekte/post-industrielle-landschaften/hafensinsel-saarbrucken-de/> [10.10.2016]

⁷¹ Wikipedia Contributors (2015): Bürgerpark Saarbrücken, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=B%C3%BCrgerpark_Saarbr%C3%BCcken&ol-did=147192641, in: <https://de.wikipedia.org/> [11.10.2016]



Abbildung 83: Bürgerpark Saarbrücken, Foto von Latz + Partner, <http://www.latzundpartner.de/de/projekte/postindustrielle-landschaften/hafeninsel-saarbrucken-de/>, 06.10.2016



Abbildung 84: Bürgerpark Saarbrücken - Foto von Wolfgang, <https://www.flickr.com/photos/wolfgangstaudt/3258450110/>, aufgerufen am 16.10.2016

- FAZIT -

Anhand der Referenzbeispiele, die den Kategorien 1 – 5 in Teilbereichen entsprechen, konnte beispielhaft der Umgang mit Flächen, die ähnliche Eigenschaften, wie das Planungsgebiet aufweisen, gezeigt werden und so Strategien, Lösungsansätze und Gefahren herausgefiltert werden. Diese werden im folgenden zusammengefasst:

- KATEGORIE 1 -

Im Umgang mit brachliegenden Flächen lassen sich einige Hauptpunkte herausfiltern. Lange Zeit unzugängliche Flächen wurden in den Beispielen der Bevölkerung zugänglich gemacht und bei dem Landschaftspark Duisburg Nord, dem Park am Gleisdreieck und dem Bürgerpark Saarbrücken zu einem Park umgestaltet. Die Entwürfe aller Beispiele verwendeten alte Elemente, nahmen Bezug auf die Geschichte des Ortes und formulierten zusammen mit neuen Elementen etwas Neues. Der Landschaftspark Duisburg Nord ist ein herausragendes Beispiel dafür, eine durch die Industrie zerstörte Natur zu regenerieren und dabei die Gebäude, Geländestrukturen, Gleise zu erhalten und in einen neuartigen Park zu integrieren.

Das Ziel des Entwurfes war dabei nicht, die alte, verlorene Landschaft wiederherzustellen, sondern etwas neues zu schaffen das auf die gesamte Vergangenheit des Ortes baut. Der Ort wurde wieder für die Bevölkerung zugänglich gemacht und stellt einen wichtigen ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Gewinn für das Ruhrgebiet dar. Ein wichtiger identitätsstiftender Faktor sind die Lichtinstallationen, die die ehemaligen Industriebäude in Szene setzen. Der Park am Gleisdreieck auf einer ehemals nicht zugänglichen, abgrenzten Fläche schafft neue Verbindungen und wirkt somit als Verbindungsglied der Bezirke. Die Bürgerbeteiligung war wichtig, um den Widerstand der Bevölkerung zu verringern, damit der Park angenommen wird. Der Entwurf für Favoriten sollte die bestehenden Abfahrten und die Natur, die sich frei entfaltet hat, größtenteils erhalten und ein neuartiges Freiraumkonzept erzeugen. Ein identitätsstiftendes Element muss für den vernachlässigten Stadtteil Nordfavoriten entwickelt werden und die Anwohner in den Planungsprozess miteinbezogen werden, um deren Bedürfnisse, Ideen aber auch Kritik aus erster Hand zu erfahren und in den Entwurf mit einfließen zu lassen.

- KATEGORIE 2 -

Im Umgang mit ehemaligen Verkehrsflächen ist die nicht ausreichende Beleuchtung häufig ein Thema, da es sich teilweise um Bereiche z.B. unter der Autobahn handelt. Während der Entwurf A8ernA auf klassische Mittel zurückgreift und durch Wasserspiegelungen den Raum unter der Autobahn erhellt, wird bei dem Lowline Park ein neuartiges Konzept entwickelt, mit welchem das Sonnenlicht über Kollektoren und parabolische Lichtschalen unter die Erde gebracht wird. Zu ehemaligen Verkehrsflächen zählen auch ehemalige Streckenführungen von Straßen und Schienen, diese werden in den Entwürfen teilweise erhalten und in die Parks integriert. Bei dem Lowline Park in New York wird neue unterirdische Ebene erschlossen und als Erholungsgebiet nutzbar gemacht. Die Gleise fungieren als Verbindungswege durch die unterirdischen Räume, das alte Wegenetz bleibt dabei erhalten. Die Promenade Plantée entstand auf ehemaligen Gleisanlagen, über Viadukte, neue Brücken und durch Tunnel. Auch hier wurde die alte Streckenführung aufgegriffen und teilweise ergänzt.

Auch bei dem Gelände der stillgelegten Ast. Simmering gibt es schlecht beleuchtete Bereiche unter der Autobahn, für die ein Beleuchtungskonzept entwickelt werden muss, damit das subjektive Sicherheitsgefühl an dem Ort wieder hergestellt wird und neue Nutzungen möglich sind. Des Weiteren sind auf dem Gelände die stillgelegten Abfahrten, die erhalten bleiben sollen und in den neuen Park mit eingebunden und Teil des neuen Wegesystems werden. Dies schafft mannigfaltige Möglichkeiten für die Nutzung des Parks, die bei einem Abriss nicht mehr möglich wären.

- KATEGORIE 3 -

Auf Flächen, die einer starken Lärmbelastung ausgesetzt sind, wird hauptsächlich mit Wassergeräuschen gearbeitet, um den Lärm mit einem angenehmeren Geräusch zu überlagern. Sowohl der Freeway Park in New York, das Projekt A8ernA, als auch der Seoul Skygarden sind ständig dem Lärm der darunter oder darüber liegenden Autobahn ausgesetzt. Um dies zu unterbinden wurde der Lärm mit Wassergeräuschen von Brunnen und Wasserfällen überlagert. Die Geräusche vermischen sich und werden nicht mehr als störend empfunden. In dem Bürgerpark Saarbrücken werden zusätz-

lich tiefer gelegene und von Mauern umgebene Bereiche geschaffen, die eine geringere Lärmbelastung haben. An diesen ruhigeren Orten gibt es die Möglichkeit zur Ruhe zu kommen und zu entspannen.

Da das Grundstück der stillgelegten Ast. Simmering auch stark lärmbelastet ist, sollte auch hier die subjektive Wahrnehmung des Lärms zum Beispiel durch Wassergeräusche verringert werden. Es gibt höher und tiefer gelegene Bereiche, kleine Hügel und Rampen, geschützte und weniger geschützte Bereiche. Diese können mit entsprechenden Nutzungen belegt werden, wobei die geschützten Bereiche als Orte der Erholung dienen sollten.

- KATEGORIE 4 -

Großflächige Brachen verursachen automatisch eine Trennung zwischen, oder innerhalb von Stadtteilen. Da die Grundstücke oftmals lange Zeit nicht zugänglich sind und keine Wege hindurch führen, ist sogar eine Trennung innerhalb eines Bezirkes möglich. Deshalb sollte es immer angestrebt werden diese Flächen schnellstmöglich zugänglich oder durchquerbar zu machen. Durch den Park am Gleisdreieck wurden zwei seit langer Zeit getrennte Bezirke wieder verbunden und eine riesige Fläche

für die Bevölkerung geöffnet. Durch den Skygarden Seoul wird eine für Autos gedachte Fläche für Fußgänger zugänglich gemacht und somit eine neue Verbindung zweier, durch Infrastruktur getrennter Bereiche geschaffen. In dem kleinen Ort Koog aan de Zaan bildete die Autobahn eine trennende Schneise. Durch die Erschließung des Raumes unter der Autobahn und neue auch kommerzielle Nutzungen, wie einen Supermarkt wurde der Ort wieder zusammengeführt. Die Promenade Plantee wiederum schafft eine neue Verbindung indem der Raum einer anderen Höhenebene nutzbar gemacht wird.

Die Fläche der stillgelegten Ast. Simmering ist zwar teilweise zugänglich, jedoch nur über Schleichwege und inoffizielle Eingänge. Eine gefühlte Trennung innerhalb des Bezirkes und zu Simmering entsteht aber zusätzlich durch große Gleisanlagen, die Autobahn und die nicht öffentlich zugänglichen Kleingartenanlagen. Der Entwurf sollte die vorhandenen Eingänge besser definieren und zusätzlich neue schaffen.

Wichtig hierbei sind die Verbindung über die Gleise nach Simmering, der Anschluss an die Quellenstraße, die Kleingartenanlagen und das Naturschutzgebiet.

- KATEGORIE 5 -

Durch die große Fläche und die größtenteils erhaltenen Industriegebäude sind bei dem Landschaftsgarten Duisburg-Nord viele ungewöhnliche Nutzungen möglich. In dem Gasometer entstand ein Taucherbereich, ein Hochofen wurde komplett zugänglich gemacht und bietet an oberster Stelle einen spektakulären Blick über das Gelände, auf Erdgeschossenebene gibt es Filmvorführungen, auf dem Gelände hat sich eine seltene und auf den Ort angepasste Vegetation angesiedelt. Der Lowline Park in New York erschließt die unterirdische Ebene und macht diese als Erholungsgebiet nutzbar. In einem sehr dichten Gebiet, mit wenig Potential für neue Freiflächen im Außenbereich, wurde hier weiter gedacht und eine neue Idee entwickelt, um den Freiraumbedarf zu decken. Die Promenade Plantée ist ein wegweisendes Projekt in dem eine ehemalige Infrastruktur für Fußgänger zugänglich gemacht wurde und eine neue Ebene erschlossen wurde. Eine wegweisende Idee oder ein neuartiges

Konzept bereiten neue Wege für den Umgang mit brachliegenden Flächen auf der ganzen Welt.

Genau so sollte bei dem Entwurf für die Autobahnausfahrt das Potential der Fläche identifiziert werden und neu erschlossen und begehbar gemacht werden. Ein neuartiges Konzept kann ein Wegbereiter für den den Umgang mit Brachflächen in der Zukunft sein.

- LANGZEITBETRACHTUNG -

Auf lange Sicht gesehene Defizite des Freeway Parks waren die nachlassende Pflege der Grünanlagen, schlechte Beleuchtung, geringe Nutzung, wodurch die Kriminalität stieg und der Park sich zu einer No-Go-Area entwickelte. Die stetige Weiterentwicklung, Bespielung durch unterschiedlichste Veranstaltungen, Sportmöglichkeiten und die Pflege der Grünanlagen sind ein wichtiger Faktor in der Langzeitbetrachtung von Parkanlagen. Ein Rückgang der Nutzung, Verwahrlosung und Vandalismus wird somit vorgebeugt.

Der Entwurf für die Autobahnabfahrt sollte auch langfristig angelegt sein und konzeptuell eine konstante Nutzung und Pflege der Grünanlage vorsehen um einer Verwahrlosung vorzubeugen.

Anhand einer sogenannten SWOT - Analyse werden auf das Planungsgrundstück bezogene Stärken (Abk.: S), Schwächen (Abk.:W) Chancen (Abk.:O) und Bedrohungen (Abk.:T) identifiziert und benannt. Die Analyse dient als strategisches Werkzeug bei der Entwicklung des Entwurfes. Die Chancen und Gefahren benennen exogene, nicht beeinflussbare Faktoren, auf welche, falls sie eintreten, strategisch reagiert werden kann. Die Stärken und Schwächen beziehen sich auf Eigenschaften des Ortes. Die Schwächen lassen sich durch gezielte Maßnahmen abmindern oder beheben, die Stärken nutzen und ausbauen. Die Ergebnisse werden planlich verortet, fließen in den Entwurf ein und bilden dessen Grundlage.

- STRENGTHS / STÄRKEN -

- Toller Ausblick über Wien von den Auf- und Abfahrten
- Günstige Lage des Grundstücks durch Nähe zu Parks und Erholungsgebieten, wie dem Naherholungsgebiet Laaerwald, dem Böhmischem Prater, dem Herderpark und dem Helmut-Zilk-Park
- Bestehende, intakte Konstruktion der Abfahrten
- Schallschutzwände sind entlang der

A23 und teilweise bei den Abfahrten vorhanden

- Abfahrten werden für Autoverkehr nicht benötigt
- Baumbestand vorhanden

- WEAKNESSES / SCHWÄCHEN -

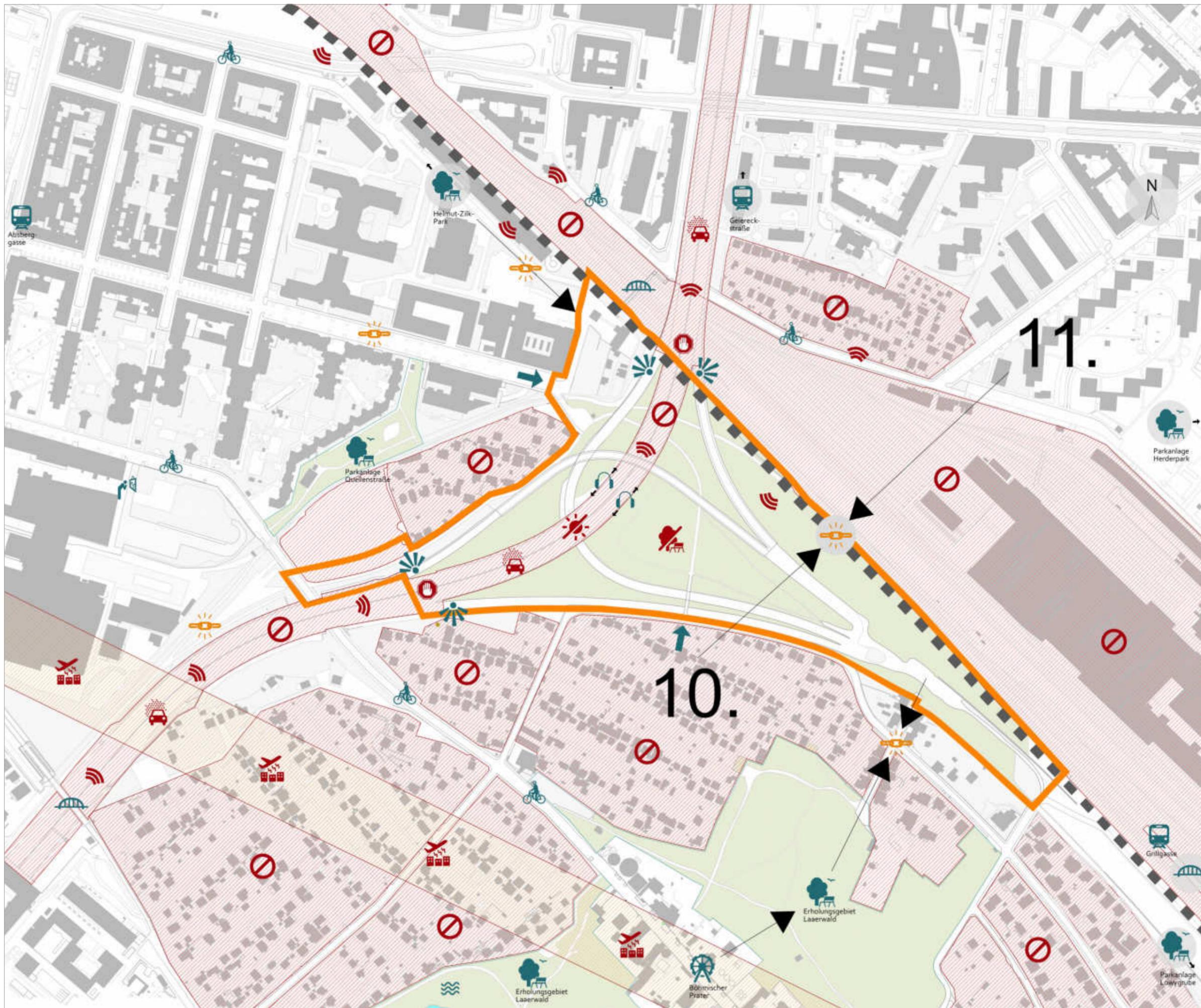
- Lärmbelastung durch die Autobahn, Bahnstrecke und Flugzeuge
- Feinstaubbelastung
- Keine Bepflanzung unter der A23 möglich durch schlechte Belichtung und Bewässerung
- Schlechte Erreichbarkeit und Trennung durch Bahngleise, Autobahn und Kleingartenanlagen
- Schlechte Zugänglichkeit durch zu wenig und versteckte Eingänge
- Das Gelände ist nicht sicher begehbar durch freien Zugang auf A23
- Widmung als Verkehrsfläche
- Ungepflegte Grünanlagen
- Keine Sitzgelegenheiten vorhanden
- Ort ohne Identität und Aufenthaltsqualität

- OPPORTUNITIES / CHANCEN

- Interesse der Stadt Wien die Brachfläche und Verkehrsfläche umzunutzen und dadurch getrennte Bezirke neu zu verknüpfen
- Bestehender und steigender Erholungsdruck macht Erschließung des Freiraumes bei der Anschlussstelle für Deckung des Freiraumbedarfs erforderlich
- Freiraum um Anschlussstelle ist erforderlich für Lückenschluss in Freiraumvernetzung (Ziel lt. STEP 2025)
- Neuartiges Grün- und Freiraumkonzept mit Vorbildfunktion stellt Anreiz für die Stadt Wien dar

- THREATS / GEFAHREN -

- Interessenkonflikte der Beteiligten (Asfinag, Stadt Wien und Anrainer) im Bereich Widmung, Kosten, Nutzung
- Kein Rückhalt in der Bevölkerung, Autofahrer fordern Öffnung Abfahrt für Autos
- Zukünftige Stadtentwicklungsgebiete machen Anschlussstelle erforderlich
- Auffahrt für Wartungsfahrzeuge der Asfinag erforderlich



SWOT - Analyse

Strengths

- toller Ausblick über Wien
- Nähe zu Erholungsgebieten wie dem Naherholungsgebiet Laaerwald, Böhmisches Prater und dem Helmut-Zilk-Park
- bestehende intakte Konstruktion der Abfahrten
- bestehende Schallschutzwände entlang der A23 und teilweise bei den Abfahrten
- Abfahrten werden für Autoverkehr nicht benötigt

Weaknesses

- Lärmbelastung (Auto, Bahn, Flugzeuge)
- Feinstaubbelastung
- keine Bepflanzung unter der A23 möglich durch schlechte Belichtung, Bewässerung
- Schlechte Erreichbarkeit und Trennung durch Bahn und A23
- Schlechte Zugänglichkeit
- nicht sicher – freier Zugang auf A23
- Widmung als Verkehrsfläche
- ungepflegt, keine Aufenthaltsqualität, keine Sitzgelegenheiten
- Ort ohne Identität

Opportunities

- Interesse der Stadt Wien die Brachfläche, Verkehrsfläche umzunutzen und getrennte Bezirke neu zu verknüpfen
- steigender Erholungsdruck durch Zuzug in Favoriten macht Erschließung des Freiraumes bei der Anschlussstelle für Deckung des Freiraumbedarfs erforderlich
- Freiraum um Anschlussstelle ist erforderlich für Lückenschluss in Freiraumvernetzung
- neuartiges Grün- und Freiraumkonzept mit Vorbildfunktion als Anreiz für die Stadt

Threats

- Interessenkonflikte Beteiligte im Bereich Widmung, Kosten, Nutzung (Öffnung Abfahrt für Autos)
- Öffnung Abfahrt für Autos, kein Rückhalt in der Bevölkerung
- Neue Stadtentwicklungsgebiete machen Anschlussstelle erforderlich
- Auftaucht für Wartungsarbeiten der Asfinag erforderlich

Legende

	Bezirksgrenze Favoriten - Simmering
	Ungesicherte Bereiche
	dunkle, nicht besonnte Bereiche
	Grünraum ohne Aufenthaltsqualität
	Feinstaubbelastung
	nicht begehbare Bereiche
	Lärmbelastung
	Fluglärm
	Mögliche Verknüpfung
	Schallschutzwände
	Fahrradweg
	Ausstellung, Galerie
	Ausblick
	Gewässer
	Böhmischer Prater
	öffentlicher Grünraum
	Haltestelle
	Brücke, Übergang, Verbindung

Abbildung 85: SWOT - Analyse Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung

5.4 Raumprogramm

Strengths	Maßnahmen	Weaknesses	Maßnahmen
- toller Ausblick über Wien von den Auf- und Abfahrten	» - Zwei neue begrünte Aussichtsplattformen durch Verbindungen der Fahrbahnen über die A23	- Lärmbelastung durch die Autobahn, Bahnstrecke und Flugzeuge	» - Entlang der A23 überlagern des Straßenlärms mit Wasserge-räuschen durch terrassenförmige Wasserläufe
- Günstige Lage des Grundstücks durch Nähe zu Parks und Erholungsgebieten, wie dem Naherholungsgebiet Laaerwald, dem Böhmischem Prater, dem Herderpark und dem Helmut-Zilk-Park	» - Ausbau und Lückenschlusses Fahrradnetzes zur Verbesserung der Vernetzung		- Gezielte dichte Bepflanzung und Schallschutzwände entlang der Bahntrassen
- bestehende intakte Konstruktion der Abfahrten	» - 2km langen Fahrbahn auf 4,50m Breite für Rollsport - entlang der Fahrbahn seitliche begrünte Fußgängerwege mit 1,50m Breite	- Keine Bepflanzung unter der A23 möglich durch schlechte Belichtung und Bewässerung	» - Wasserbecken, verbunden mit Was-serterrassen erhält durch Spiege-lungen Bereich unter A23
- Schallschutzwände sind entlang der A23 und teilweise bei den Ab-fahrten vorhanden	» - Nutzung der Schallschutzwände entlang der Abfahrten als Graffiti-wand	- Schlechte Erreichbarkeit und Trennung durch Bahngleise, Au-tobahn und Kleingartenanlagen	» - Begrünung der Quellenstraße , neuer Fahrradweg
- Abfahrten werden für Autover-kehr nicht benötigt	» - Erhalt und Umnutzung der Ab-fahrten, Integration in das neue Frei-raumkonzept - Aufklärungsarbeit Autofahrer und Anrainer, Einbeziehen von Wün-schen in Planung		- Öffnung der Straße hinter den Werksgebäuden als Verbindung zum Helmut-Zilk-Park - Öffnung der der Wege in Kleingar-tenanlagen zur öffentlichen Nut-zung - Lückenschluss Fahrradnetz , zwei neue Fahrradüberfahrten
- Baumbestand vorhanden	» Integration in den Entwurf	- Schlechte Zugänglichkeit durch zu wenig und versteckte Eingänge	» - zwei neue Zugänge an der Geier-eckstraße und Puchsbaumgasse
		- Das Gelände ist nicht sicher be-gehbar durch freien Zugang auf A23	» - Zwei neue Rampen zur Überfah-rung der A23 - Sicher nutzbare Abfahrten für nicht motorisierten Verkehr und Fußgän-ger

Strengths	Maßnahmen	Weaknesses	Maßnahmen
		- Widmung als Verkehrsfläche	» - Umwidmung zum Erholungsgebiet
		- Ungepflegte Grünanlagen, keine Sitzgelegenheiten vorhanden, Ort ohne Identität und Aufenthaltsqualität	» - Baumpfleßmaßnahmen , Neupflanzungen und Fällungen entspr. Entwurf - neue Liegewiesen, Grünanlagen, Sitzgelegenheiten, neue Wegeführung
		- Feinstaubbelastung	
Opportunities		Threats	
<ul style="list-style-type: none"> - Interesse der Stadt Wien die Brachfläche und Verkehrsfläche umzunutzen und dadurch getrennte Bezirke neu zu verknüpfen - Freiraum um Anschlussstelle ist erforderlich für Lückenschluss in Freiraumvernetzung (Ziel lt. STEP 2025) - Bestehender und steigender Erholungsdruck macht Erschließung des Freiraumes bei der Anschlussstelle für Deckung des Freiraumbedarfs erforderlich - Neuartiges Grün- und Freiraumkonzept mit Vorbildfunktion stellt Anreiz für die Stadt Wien dar 		<ul style="list-style-type: none"> - Interessenkonflikte der Beteiligten (Asfinag, Stadt Wien und Anrainer) im Bereich Widmung, Kosten, Nutzung - Kein Rückhalt in der Bevölkerung, Autofahrer fordern Öffnung Abfahrt für Autos - Zukünftige Stadtentwicklungsgebiete machen Anschlussstelle erforderlich - Auffahrt für Wartungsfahrzeuge der Asfinag erforderlich 	

Tabelle 6: Maßnahmenkatalog auf Grundlage der SWOT-Analyse, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung

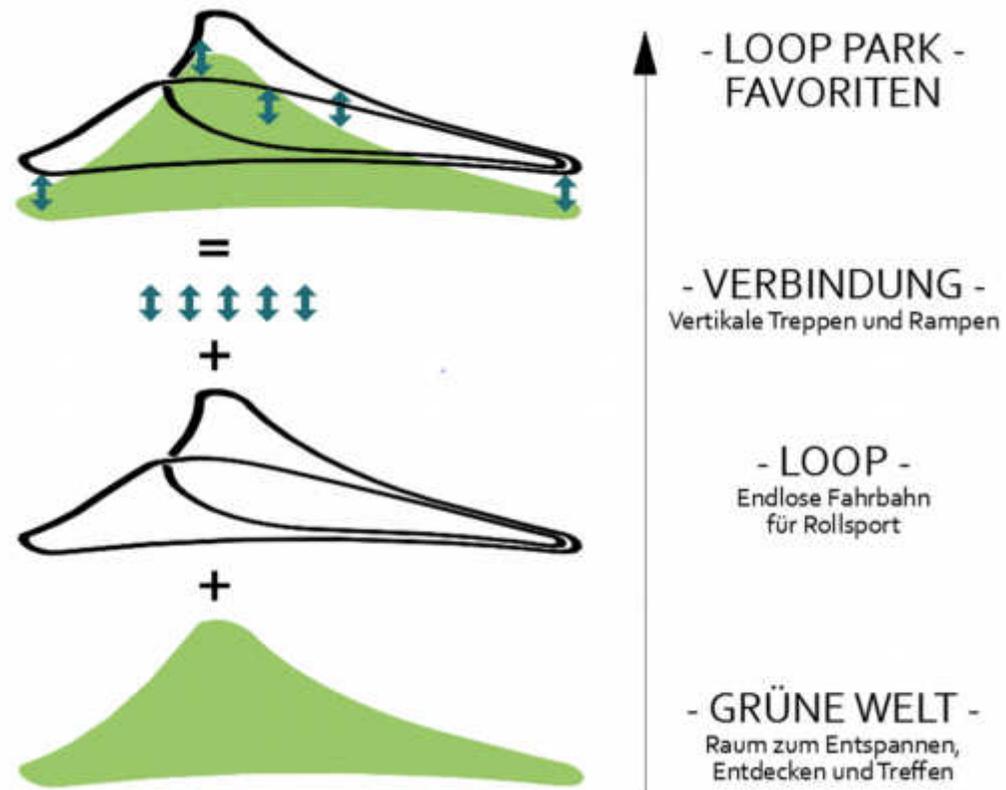


Abbildung 86: Konzept Loop Park – Favoriten - eigene Darstellung

Ein Teil des nachweislich vorhandenen Freiraumdefizits in Nordfavoriten soll durch die Umnutzung der ehemaligen Anschlussstelle zu einem Park gedeckt werden. Die vorhandenen, für den Autoverkehr nicht benötigten Abfahrten werden zu einer endlosen Fahrbahn für Rollsport umgestaltet. Der Fokus liegt im Bereich Sport. Die Nutzer sind größtenteils sportlich aktive, oder sportinteressierte Menschen aller Altersgruppen einzuordnen.

- LOOP UND GRÜNE WELT -

Die Rollsportbahn besteht aus zwei, sich überlagernden „Loops“ die an einem Punkt zusammengeführt werden. Durch den automatischen Wechsel auf die andere Fahrbahn an dieser Stelle, kann die Fahrt ohne fixierten Endpunkt fortgesetzt werden. Die Rollsportbahn bildet die obere Ebene im Park für Bewegung, Sport und zur schnellen Fortbewegung. Als Gegenstück dazu befindet sich darunter die Grüne Welt, die Raum zum Entspannen, Entdecken und Treffen bietet. An zentralen, gut erreichbaren Stellen im Park sind vertikale Spangen angeordnet, welche die zwei Welten miteinander verbinden. Die Fahrbahn, der ehemalige Fremdkörper über dem darunter liegenden Grünraum wird in das Konzept integriert. Eine

Fläche, die für den Autoverkehr entstanden ist, wird für den nicht motorisierten Verkehr nutzbar gemacht. Die Autobahn A23 als Zäsur durch den Bezirk kann problemlos überquert werden und stellt keine Barriere mehr dar. Der Park bezieht Teile von Nord- und Südfavoriten mit ein und verbessert die Verbindung zu Simmering. Er bildet einen neuen wichtigen Dreh- und Angelpunkt. Das Einzugsgebiet ist hauptsächlich Nordfavoriten, um das gravierende Unterangebot an Freiflächen einzudämmen. Durch die Einzigartigkeit des Parks hat der Park aber nicht nur eine lokale, sondern auch eine bezirksübergreifende Bedeutung und zieht Bewohner aus allen Wiener Bezirken an.

Die „Grüne Welt“ lässt sich in Bereiche einteilen (Abb. 87). Der Park wird von Waldflächen eingefasst, die eine Pufferzone zu der Bahnstrecke und der A23 bilden. In dem inneren Bereich befinden sich ein Vereinshaus für einen Rollsportverein. Daneben befindet sich ein Wasserpark, der den Bereich unter der A23 und den höher gelegenen Teil des Hügelparks miteinander verbindet, sowie eine Offroadstrecke. Der Hügelpark befindet sich auf dem höchstgelegenen Gebiet des Parks. Die Zugänglichkeit des Gebietes wird verbessert, indem neue Eingänge geschaffen werden und die vorhan-

denen neu ausformuliert werden. Der Haupteingang entsteht an dem nördlichen Zugang über die Quellenstraße, die vor dem Park endet. Der Park verfügt insgesamt über fünf Eingänge, denen jeweils ein Platz zugeordnet ist, ausgenommen hiervon ist der Eingang Süd, da dieser über eine Brücke betreten wird. Der Eingang in der Verlängerung der Quellenstraße hat als Haupteingang die wichtige Rolle als Treffpunkt und Verteiler, da er mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln aber auch mit dem Auto erreichbar ist. Das Gegenstück dazu bildet der Platz am Eingang Ost, der als Hauptauffahrt auf die Rollbahn, Raststation, Ziel und Treffpunkt dient. Über der Grünen Welt befindet sich die endlose Fahrbahn mit fünf vertikalen Erschließungen für Fußgänger und Rollsportler. Die zwei Verbindungen über der A23 werden als Oasen ausgebildet (Abb. 88).

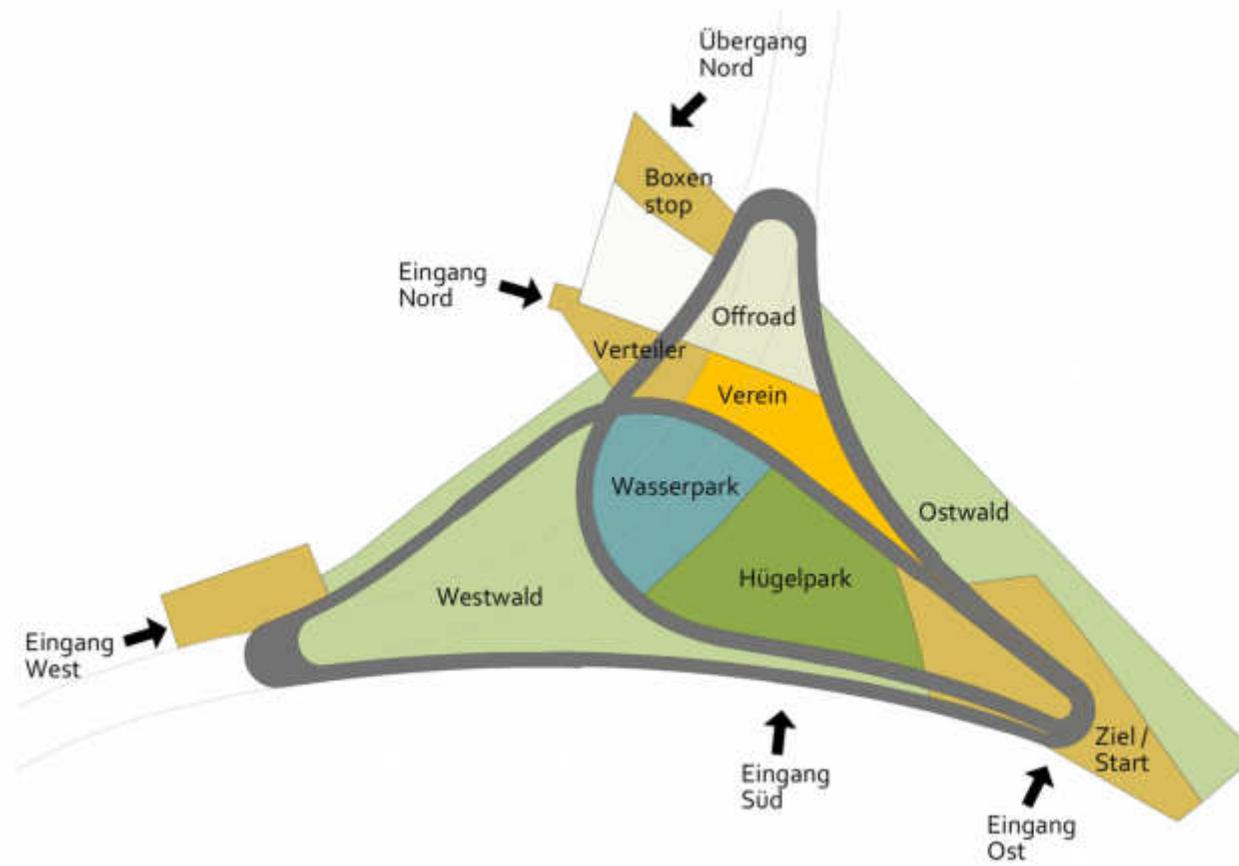


Abbildung 87: Zonierung, Grüne Welt im Loop Park Favoriten - eigene Darstellung o.M.

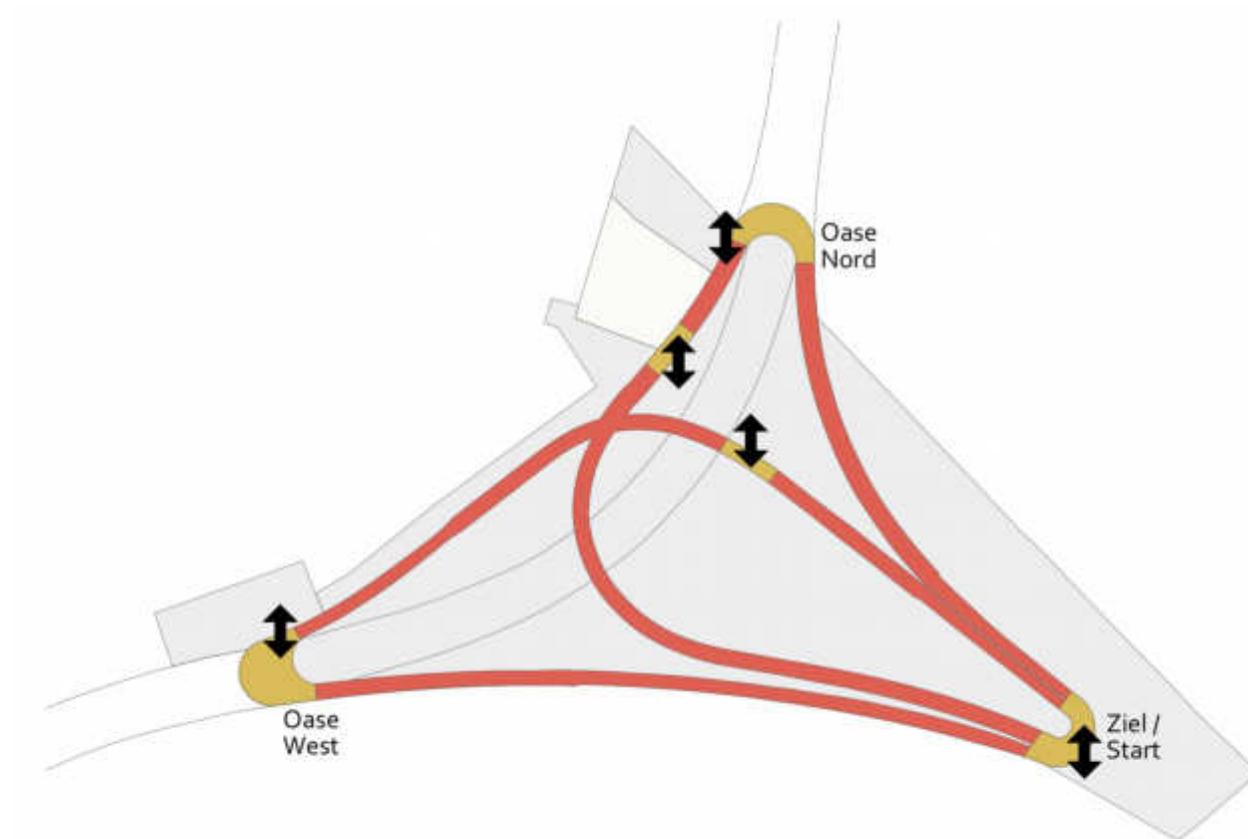


Abbildung 88: Zonierung, Endlose Fahrbahn im Loop Park Favoriten - eigene Darstellung o.M.

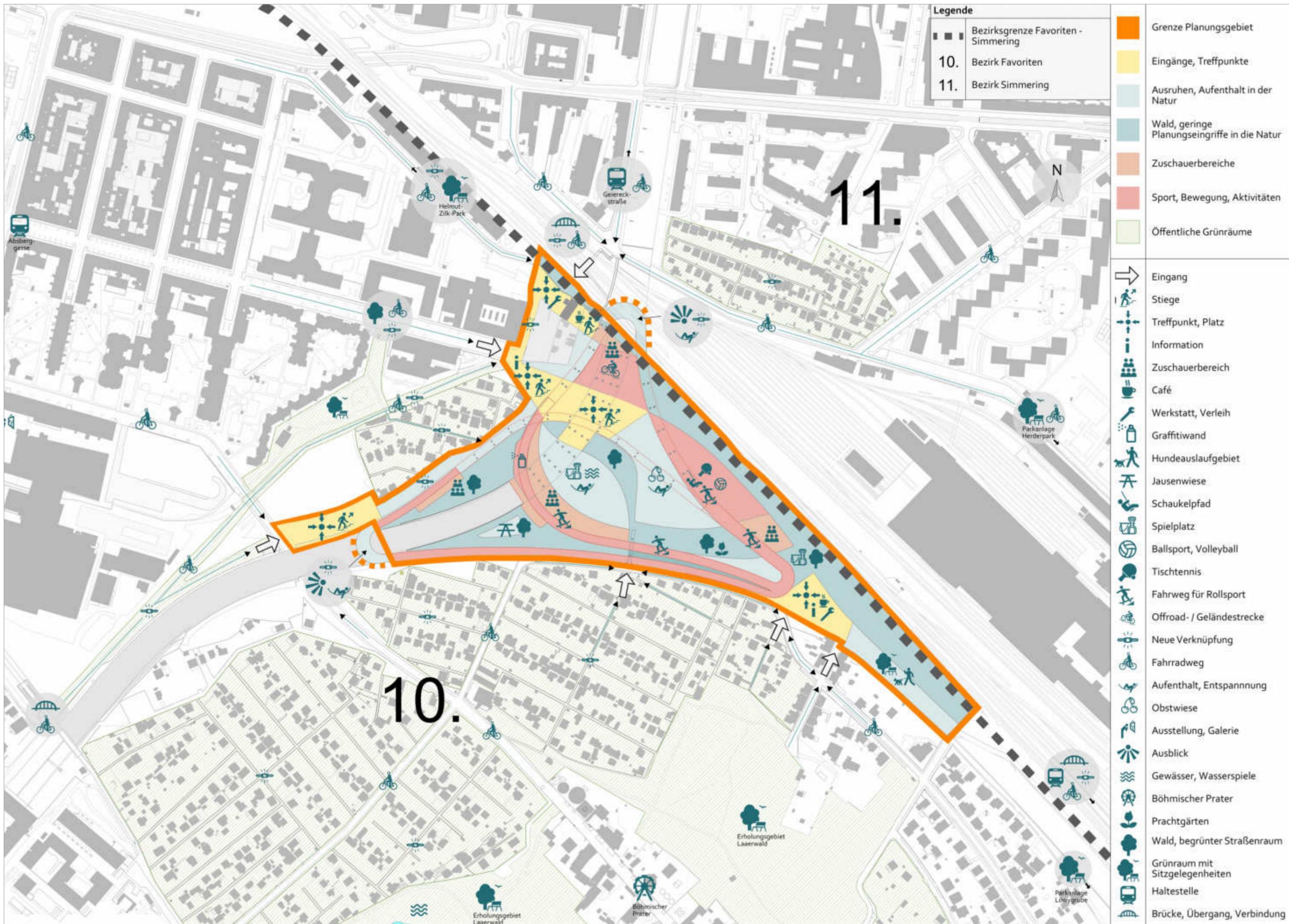


Abbildung 89: Raumprogramm Lageplan - eigene Darstellung, o.M.



Abbildung 90: Ausschnitt Lageplan, Eingang Nord – eigene Darstellung, M 1:700

Die Nutzungen der Grünen Welt auf der unteren Ebene des Parks und die der endlosen Fahrbahn auf der oberen Ebene unterscheiden sich vor allem in der Geschwindigkeit. Während die asphaltierten Flächen und die seitlichen Wege zum Bewegen, Laufen, Fahren und Rollen einladen, bietet der Bereich darunter gestaltete Grünräume und Waldflächen zum Ausruhen, Aufenthalt in der Natur, Entdecken und Spielen. Eingänge und deren zugeordnete Plätze dienen als Treffpunkte. Zwischen den zwei Welten gibt es Überschneidungsbereiche, wie Zuschauertribünen oder Sportanlagen, die in der Nähe der Fahrbahn angesiedelt sind. Grundsätzlich soll die Nutzung des Parks nicht durch Sperrzeiten, oder Verbote eingeschränkt sein. Alle Angebote sind kostenlos und es wird kein Eintritt verlangt. Der Park ist rund um die Uhr geöffnet.

- EINGANG NORD -

Am Endpunkt der Quellenstraße entsteht ein neuer repräsentativer Platz, der als Treffpunkt, Ort der Kommunikation und Verteiler dient. Zu dem Platz führt eine stillgelegte Bahntrasse, die eine neue Fußgänger- und Fahrradfahrer-Verbindung darstellt, ein öffentlicher Weg, der den Kleingartenanlagen vorgelagert ist und die

Quellenstraße, welche einen Fahrradweg erhält und bei der fehlende Alleebäume ersetzt werden. Durch die Öffnung einer bestehenden, hinter Werksgebäuden liegenden Straße entsteht eine weitere neue Verbindung zur Gudrunstraße und damit auch zum Helmut – Zilk-Park im Sonnewendviertel. An dieser Straße befindet sich ein minimal ausgelastetes Parkhaus mit ca. 900 Stellplätzen und die über drei Ebenen verteilt sind. In diesem Parkhaus werden Parkplätze für Nutzer des Parks bereitgestellt, die auf ein Auto angewiesen sind. Der Platz ist durch das leuchtende Wahrzeichen des Parks von Weitem gut erkennbar. Auf einem Masten befinden sich zwei durch den Wind bewegliche Dreiecke, die an einem Gelenkpunkt miteinander verbunden sind und die zwei „Loops“ der Fahrbahn darstellen. Ein Infopoint informiert über den Park, regelmäßige Veranstaltungen und die möglichen Aktivitäten. Der Platz verfügt über lange Sitzbänke, die einerseits von der Quellenstraße kommende Menschen in den Park leitet, andererseits aus dem Park kommende Menschen auffängt, Raum für eine Pause bietet und wieder diese wieder in den Park verteilt. Das Grundelement des Sitzmöbels besteht aus drei sternförmig angeordneten Armen aus Sichtbeton mit eingelassenem Pflanzbereich auf Höhe der Rückenlehne und

Sitzflächen aus Holzlamellen. Durch die Form des Möbels entstehen drei Räume, zwei davon werden von Ankommenden genutzt, da sie der Quellenstraße zugeordnet sind, der dritte ist dem Park zugeordnet und erweitert diesen. Über die Stiege Nord ist die obere Fahrbahn zugänglich. Die Stiege ist, wie alle vertikalen Verbindungen, als stehende, dreieckige Scheibe mit umlaufender Rampe und Treppe ausgebildet. Diese bilden durch eine einzigartige farbliche Gestaltung orientierungsfördernde Fixpunkte im Park. Die Stiege Nord und Stiege West, die zu den darüber liegenden Oasen führen, sind zusätzlich für einen barrierefreien Zugang mit einem Aufzug ausgerüstet.

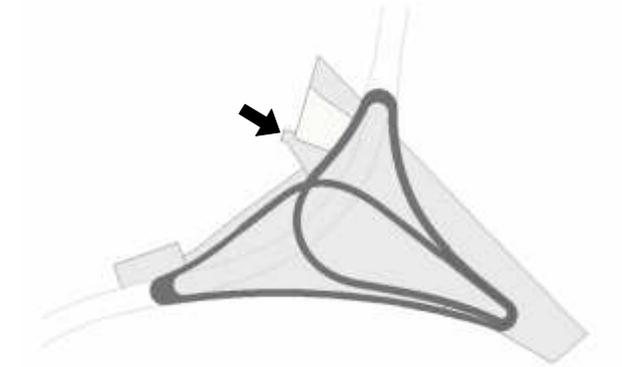


Abbildung 91: Standpunkt Visualisierung Eingang Nord, eigene Darstellung o.M.



Abbildung 92: Visualisierung Eingang Nord - eigene Darstellung



Abbildung 93: Schnitt A-A / 1, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200



Abbildung 94: Schnitt A-A / 2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200

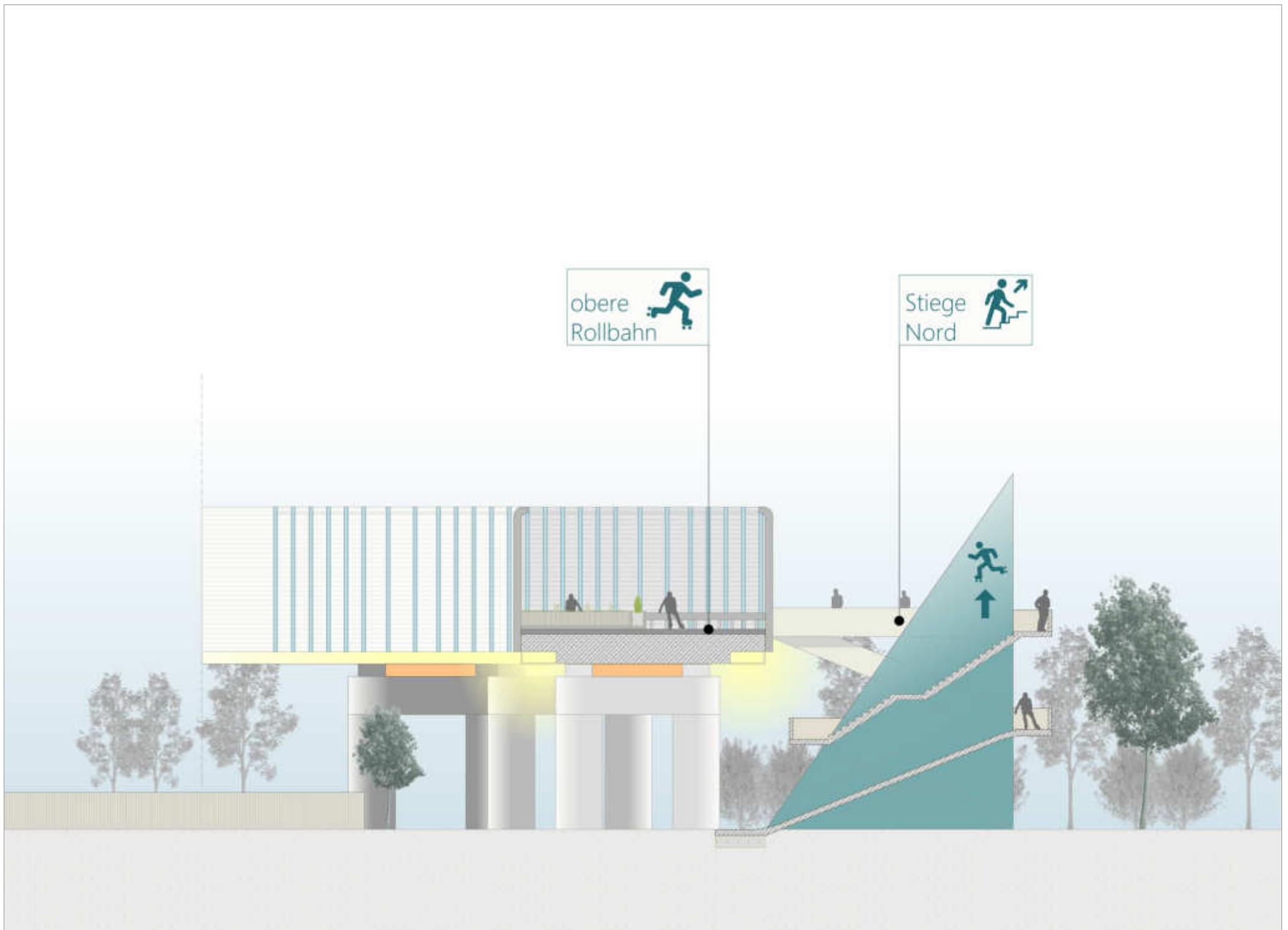


Abbildung 95: Schnitt C-C, Stiege Nord, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200

- BOXENSTOPP NORD -

Nördlich vom Eingang Nord entsteht auf einer derzeit ungenutzten Brache der Boxenstopp Nord. Dieser ist über die neue Verbindungsstraße mit der Gudrunstraße und Quellenstraße verbunden und über die Fußgängerbrücke vom Werkstättenweg auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise zu erreichen. Dem Boxenstopp Nord wird die Stiege Oase Nord als vertikale Verbindung mit Treppe, Rampe und Aufzug auf die obere Fahrbahn zugeordnet und mit einer zusätzlichen Rampe über die Gleisanlage nach Simmering erweitert. Ein derzeit leerstehendes Gebäude erhält eine neue Nutzung für den Park. Es entsteht eine Verleihstation für Fahrräder und noch teilweise unbekannt, elektrisch betriebene Rollsportgeräte, wie Soloweels, selbststabilisierende Einräder, Elektroroller oder Smartscooter. Direkt mit dem Verleih verbunden ist eine Elektro-Ladestation und eine Werkstatt, in der Sportgeräte unter Anleitung selbst repariert werden können und alle notwendigen Geräte zur Verfügung gestellt werden. Diesen Nutzungen ist ein eigener Platz zugeordnet. Auf der gegenüberliegenden Seite des Gebäudes befinden sich ein Café mit vorgelagerter, zum Park orientierter Terrasse und eine öffentliche

WC-Anlage. Die Lärmbelastung durch den Bahnverkehr wird durch eine, parallel zu den Gleisen verlaufende Schallschutzwand reduziert.

- OFFROADSTRECKE -

Eingerahmt von den Bahngleisen, dem Boxenstopp Nord und dem Vereinshaus entsteht unter der A23 eine Sandpiste. Diese kann als Trainingsbereich für Offroadsportler, wie Mountainbiker oder BMX Fahrer genutzt werden. Mit dem Aushub, der bei den Umbaumaßnahmen im Park anfällt, wird eine künstliche Hüggellandschaft angelegt. Der Bereich unter der A23 ist größtenteils regengeschützt, die nicht überdeckten Flächen erhalten an den tief gelegenen Stellen Entwässerungsrinnen. Vertikale, schräg stehende Lamellen trennen die Offroadstrecke von den seitlichen Erschließungswegen. Im Norden entsteht eine terrasierte Zuschauertribüne, im Süden ein höher gelegener Platz mit Sitzgelegenheiten.

- FARBEN UND BELEUCHTUNG -

Die Stützen unter der A23 und die funktionslosen Schallschutzwände in Teilbereichen der stillgelegten Abfahrt, werden für Graffiti freigegeben. Für die Gestaltung finden in jährli-

chen Abständen Wettbewerbe mit Künstlern aus Favoriten oder Simmering statt. Die farbliche Gestaltung des Parks ist dadurch in ständigem Wandel, weshalb die Materialien der Wege, Wandflächen und Möblierung zurückhaltend und neutral in warmen Sand-, Grau- und Brauntönen gestaltet wurden. Die einzigen fixierten starken Farben sind das Blau der Schallschutzwände an der A23 und die rote, transluzente Absturzsicherung der Rollbahn. Auch die Beleuchtung spielt bei der farblichen Gestaltung eine wichtige Rolle. Die Vertiefungen der Unterseite der Fahrbahn werden in einem lichtdurchlässigen Material abgekoffert und bilden im gesamten Park sichtbare Lichtbänder und bilden die Grundbeleuchtung, die durch Laternen entlang der Wege ergänzt wird. Da der Bereich unter der A23 durch die Breite der Fahrbahn besonders stark verschattet ist, wird die Beleuchtung durch farbige horizontale Lichter über den Stützen verstärkt. Die Farbe der LED-Leuchtmittel kann an die jährlich wechselnden Farben der Stützen angepasst werden.

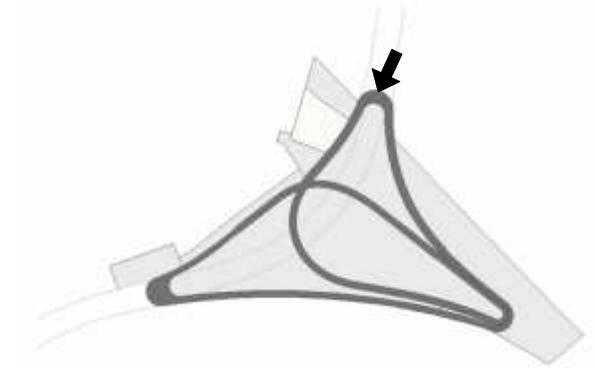


Abbildung 96: Standpunkt Visualisierung Offroadstrecke, eigene Darstellung o.M.



Abbildung 97: Visualisierung Offroadstrecke - eigene Darstellung



Abbildung 98: Ausschnitt Lageplan, Schaukelpfad und Volleyballplatz - eigene Darstellung, 1:700

- VEREINSHAUS -

Um eine regelmäßige Nutzung der Fahrbahnen und Veranstaltungen im Bereich des Rollsports zu erhalten entsteht unter der A23 ein Vereinsgebäude für einen Rollsportverein. In Wien werden derzeit zwei Strecken für professionelles Rollsporttraining verwendet, das im Freien liegende Speedodrom mit einer 150m langen Strecke für Speedscating und Downhill und einer Fläche Inlinerhockey, sowie die Halle Area 95er WAT XX⁷². Die neue Rollsportbahn im Park eignet sich durch den Asphaltbelag, die Mindestbreite der Fahrbahn von 5,50m und die Höhenunterschiede gut als neue Trainingsstrecke für Inline Speedskating (Bereich Straßenrennen) und Downhill - Inline Alpin. Das Gebäude soll als Vereinshaus für den Rollsport Verband Wien, RVZ (Wiener Landesverband des Österreichischen Rollsport und Inline – Skate Verbands) dienen⁷³. Den Räumlichkeiten des Rollsportvereins ist ein Raum für Veranstaltungen mit Bühne zugeordnet. In dem Gebäude befinden sich des weiteren Lagerflächen

72 Österreichischer Rollsport und Inline - Skate Verband - Speedodrom, <http://www.oersv.or.at/Sportzentren.375.o.html>. 17.10.2016

73 Österreichischer Rollsport und Inline – Skate Verband - Landesverbände, <http://www.oersv.or.at/Landesverbaende.535.o.html>. 17.10.2016

des MA 42 (Die Wiener Stadtgärten), die für die Pflege der Anlagen zuständig sind, sowie Lagerflächen, zwei als Proberaum, Fotostudio, Galerie oder ähnliches mietbare Einheiten, eine Elektro-Ladestation und öffentliche WC Anlagen. Dem Veranstaltungsraum sind eine große Terrasse und eine am Hügel liegenden Obstwiese zugeordnet. Der Raum kann als Marktplatz für lokal erzeugte Lebensmittel, Obst und Gemüse dienen. Es sind auch Trödelmärkte, Musik- oder Tanzveranstaltungen möglich. Das Gebäude unter der A23 ist bei Bedarf, zum Beispiel für Ladezwecke, über die befestigten Hauptwege mit dem Auto zu erreichen.

- AKTIVITÄTEN AM OSTWALD -

Zwischen dem Ostwald und der Obstwiese befinden sich entlang der Rollsportbahn Flächen für Spiel und Sport. Unter der Abfahrt befindet sich ein Schaukelpfad, dessen Nutzung nicht auf eine bestimmte Altersgruppe beschränkt ist. An der Unterseite der Fahrbahn werden unterschiedliche Schaukelarten in variierenden Größen angebracht und die umliegenden Bereiche mit Sitzgelegenheiten ausgestattet. Im Süden entsteht auf dem abschüssigen Gelände eine abgetreppte Tribüne, die als Zuschauerbereich aber auch für Filmvorführungen, Thea-

ter oder andere Veranstaltungen genutzt werden kann. Neben dem Schaukelpfad befindet sich eine nutzungsoffene Wiese, die unter anderem für diverse Ballsportarten genutzt werden kann, sowie in den Ostwald integrierte Tischtennisplatten. Eingerahmt von dem ansteigenden Gelände zur Fahrbahn und dem Ostwald befinden sich zwei Beachvolleyballfelder. Dem Weg Richtung Süden folgend befindet sich ein Wald- und Naturspielplatz mit einem Wasser- und Sandspielbereich und Sitzgelegenheiten, der Raum für Spiele und Entdeckungen in der Natur bietet. Auf zwei künstliche angelegten Hügeln entstehen naturnahe Kräuter- und Blumenwiesen, die den Spielbereich von dem Weg abschirmen. Im Ostwald, dem Eingang Nord und Eingang Süd versorgen Trinkbrunnen die Nutzer des Parks mit frischem Wasser.

- EINGANG SÜD -

Ein wichtiger Eingang und Aufenthaltsbereich entsteht auf ebenem Gelände am südlichen Ende des Parks. Er bildet das Gegenstück zum Eingang Nord. Der Platz selbst befindet sich an dem zentralen Auf- und Abfahrtspunkt der Rollsportbahnen, da die Bahnen an diesem Punkt zusammengeführt werden. Er dient als Ankunftspunkt, Raum für einen Zwischenstopp, Raststation und Treffpunkt. Der Platz ist über die Straße an der Ostbahn und einen neuen untergeordneten Zugang in Verlängerung der Uetzgasse zu erreichen. Durch seine Lage ist er mit der S-Bahnstation Grillgasse mit Fußgängerbrücke verbunden und stellt die südliche Verbindung des Parks zu Simmering dar. Der nur über eine Treppe zugängliche Bahnübergang wird zusätzlich mit einer Rampe und einem Aufzug ausgestattet. Es werden Stellplätze für Rollsportgeräte und schattige Sitzgelegenheiten bereitgestellt. In einer Überdachten Ladestation können elektronische Fahrzeuge aufgeladen werden. Des Weiteren befindet sich auf dem Platz ein Café mit teilüberdachter Terrasse und öffentlicher WC-Anlage. Die Dachflächen der Gebäude im Park werden mit Photovoltaikanlagen ausgestattet, die einen Teil des anfallenden Strombedarfs

der Ladestationen und der Beleuchtung decken. Neben der Auffahrt auf die Rollsportbahn, führen von dem Platz aus zwei Wege in die Grüne Welt darunter. Einer der Wege führt durch Prachtgärten, die zwischen den Fahrbahnen, wie an einer Perlenkette aufgefädelt sind. Die fünf eigenständigen, raumbildenden Schaugärten mit Themen wie Kräutergarten, Steingarten oder Staudengarten, sind mit entsprechenden unterschiedlichen Pflanzen und Materialien ausgestattet. Die Gärten sollen zum Lustwandeln einladen und den Nutzern als Inspirationsquelle für Freiflächen- und Gartengestaltung dienen.

Da den Bewohnern des dicht besiedelten Nordfavoriten selten Balkone, noch seltener eigene Gartenanteile zur Verfügung stehen, werden in dem Bereich zwischen dem Eingang Süd und dem Bahnhof Grillgasse Parzellen zum Bepflanzen und Anbauen bereitgestellt, die zweijährlich über ein Losverfahren an interessierte Anwohner vergeben werden. Diese befinden sich in einiger Entfernung zu der A23 in dem ruhigen Teil des Parks. In dem Bereich befindet sich des Weiteren ein Hundeauslaufgebiet. Zu dem südlichen Ausläufer des Parks führt ein neuer Weg durch den Laaer Wald zum Böhmischem Prater. Dieser ist in seiner

Bekanntheit weit hinter dem Wiener Prater und hat mit sinkenden Besucherzahlen zu kämpfen. Durch die neue Verbindung zum Loop Park – Favoriten und die steigende Frequenzierung des Gebiets soll der geschichtsträchtige Vergnügungspark profitieren und eine neue Bekanntheit erlangen.

- EINGANG WEST -

Ein weiterer Zugang entsteht westlichsten Punkt des Parks. Dieser ist von der Puchsbaumgasse und über den Erschließungsweg einer Kleingartenanlage, der in der weiteren Verlängerung zum Eingang Nord führt, zu erreichen. Über eine vertikale Verbindung ist ein direkter barrierefreier Aufstieg auf die Rollsportbahn und der Oase West möglich.

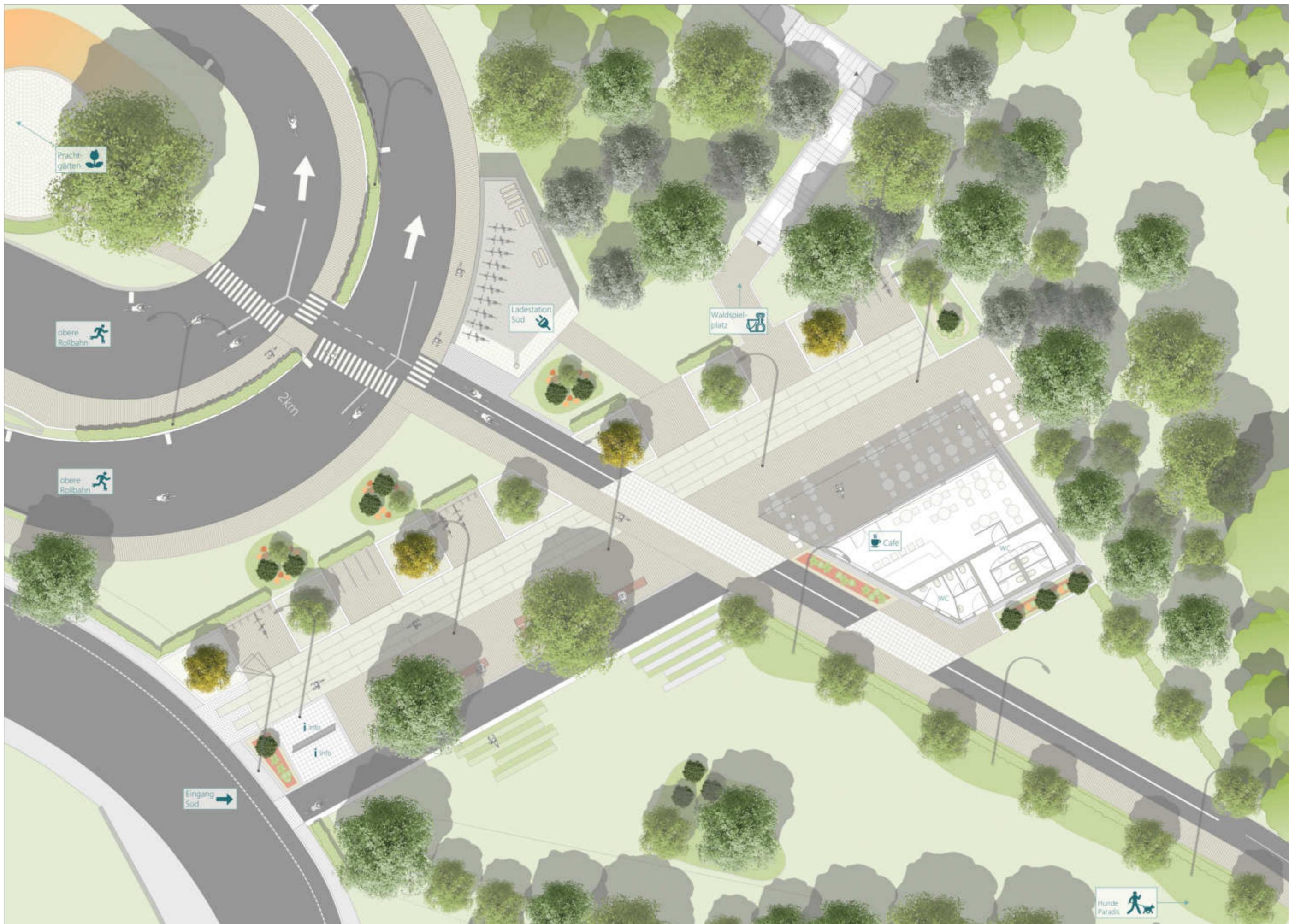


Abbildung 99: Ausschnitt Eingang Süd, Loop Park Favoriten - eigene Darstellung, M 1:200

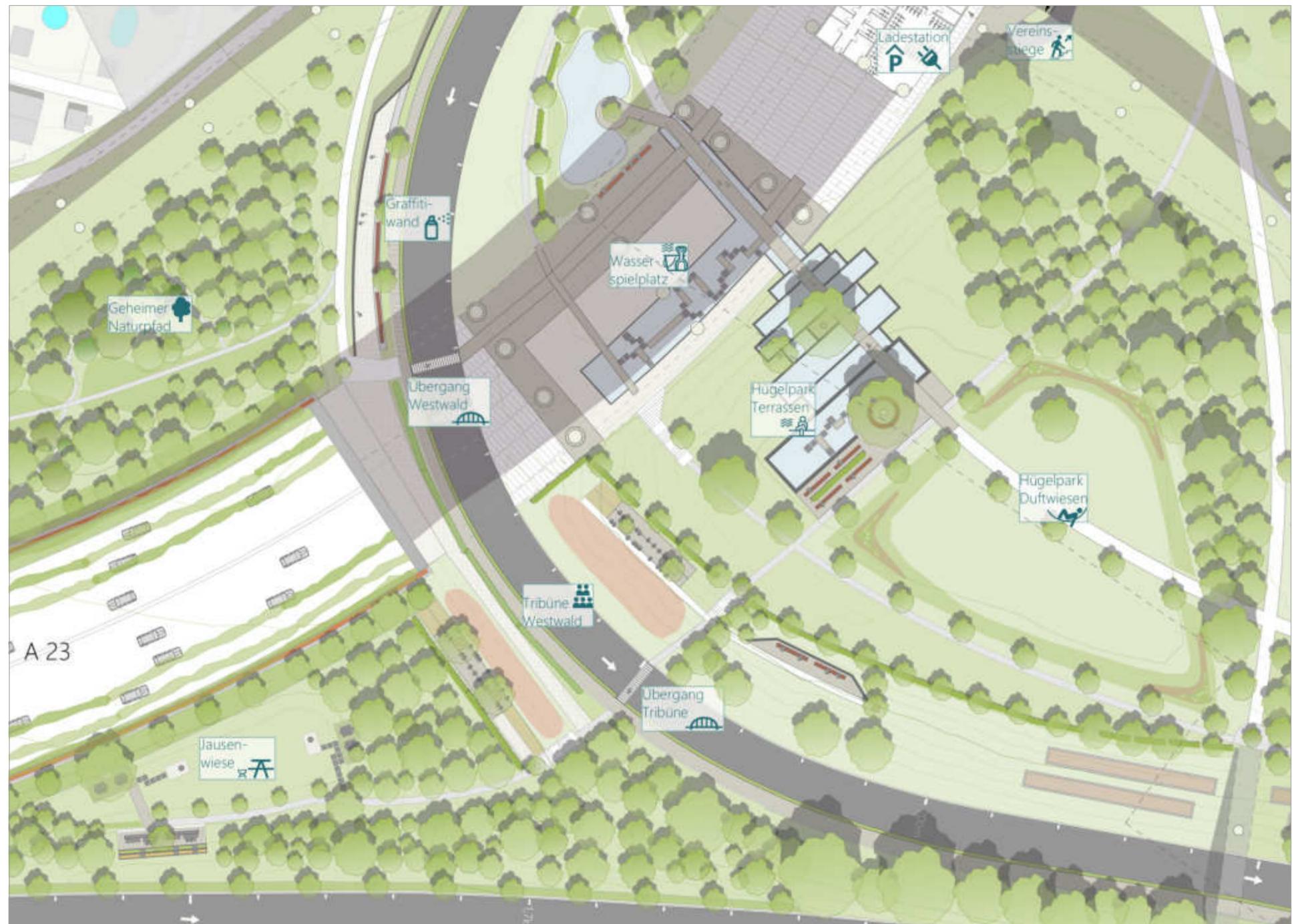


Abbildung 100: Ausschnitt Lageplan, Hügelpark - eigene Darstellung, o.M.

- HÜGELPARK TERRASSEN -

Im Südwesten des Parks befindet sich ein natürlicher Hügel, der den höchsten Punkt des Geländes bildet. Auf dem Hügel entsteht eine nutzungs offene Rasenfläche, die von farbenfrohen Bodendeckern, wie Polsterphlox, Thymian und Schleifenblumen eingerahmt wird, die einen angenehmen Duft verströmen und mit höheren Gräsern ergänzt werden. Auf dem abschüssigen Gelände Richtung Süden entstehen Tribünen von denen aus die Fahrbahnen und die Sportler gut zu sehen sind. Die darunter liegenden Hänge werden mit flächigen, polsterartigen Bodendeckern gestaltet. Im nördlichen Bereich des Hügels ist die Lärmbelastung durch die Erhöhung und die dadurch bedingte Nähe zu der A23 die Lärmbelastung höher, als in den anderen Bereichen des Parks. Das abfallende Gelände führt zu einem niedrigen und schlecht belichteten Bereich unter der A23. Um den Bereich ergänzend zu der Grundbeleuchtung zu erhellen und zusätzlich das subjektive Lärmempfinden zu verringern, entsteht eine Anlage mit Wasserkaskaden, die ihren Anfangspunkt in einem Wasserbecken auf dem Hügel und den Endpunkt in einem Teich auf der unteren Ebene hat. Das gleichmäßiges Rauschen überlagert den Straßenlärm und

wird subjektiv als weniger unangenehm wahrgenommen. Spiegelungen, der durch die Sonne beschienen Bereiche und der künstlichen Beleuchtung in einem länglichen Wasserbecken, erhellen den Raum unter der Autobahn. Der beengte und düstere Ort wird zu einer angenehm beleuchteten und regengeschützt Attraktion im Park. Auf dem Hügel befindet sich eine Terrasse mit Sitzgelegenheiten mit Blick auf die Duftwiesen und die Wasserbecken. Ein Weg führt über die abgetrepten Wasserbecken, das längliche Becken unter der A23 und zu dem Naturteich als Endpunkt. Über das Wasser führen kleine betretbare Holzstege und Steinplatten. Der Raum unter der Autobahn, der an das Vereinshaus grenzt ist gepflasterten Flächen und Holzstegen befestigt und nutzungs offen gestaltet.

- NEUES WEGE- UND LEITSYSTEM -

In dem Park wird, den neuen Nutzungen entsprechend, ein intuitives, priorisierendes Wegesystem angelegt. Unterstützend werden farbige Richtungsangaben an den Unterseiten der Fahrbahnen angebracht. Die mit Betonsteinpflaster befestigten Hauptwege sind 2m breit, größtenteils als Allee angelegt und verbinden Eingang Süd und Eingang Nord mitein-

ander. Die Plätze der Eingänge sind so gestaltet, dass sie aus dem Park kommende Nutzer aufgefangen, Raum für eine Rast bieten und diese wieder in den Park zurückleiten. An den Hauptwegen und wichtigen Plätzen sind die vertikalen Verbindungen zu der oberen Fahrbahn angeordnet. In Bereichen an denen der Weg an Besonderheiten wie dem Schaukeelpfad, den Volleyballplätzen oder dem Wasserpark vorbeiführt, ändert sich der Belag und leitet von dort aus zu der entsprechenden Nutzung. Von den Hauptwegen abgehende, mit Kleinsteinpflaster befestigte Nebenwege führen zu den im Park verteilten Nutzungen, wie der Jausenwiese, den Tribünen Westwald und der Tribüne Offroad oder durch die Obstwiese. Einige Abschnitte der Fahrbahnen sind nicht aufgeständert, sondern befinden sich direkt auf dem Erdboden. Damit die Rollsportbahn in diesen Bereichen keine unüberwindbare Barriere darstellt, entstehen markierte Übergänge über die Fahrbahn, die ebenerdig, oder über Treppen und Rampen zu erreichen sind. Der geheime Naturpfad und die geheime Tribüne liegen im Westwald und sind nur über einen einfachen Schleichpfad zu erreichen.

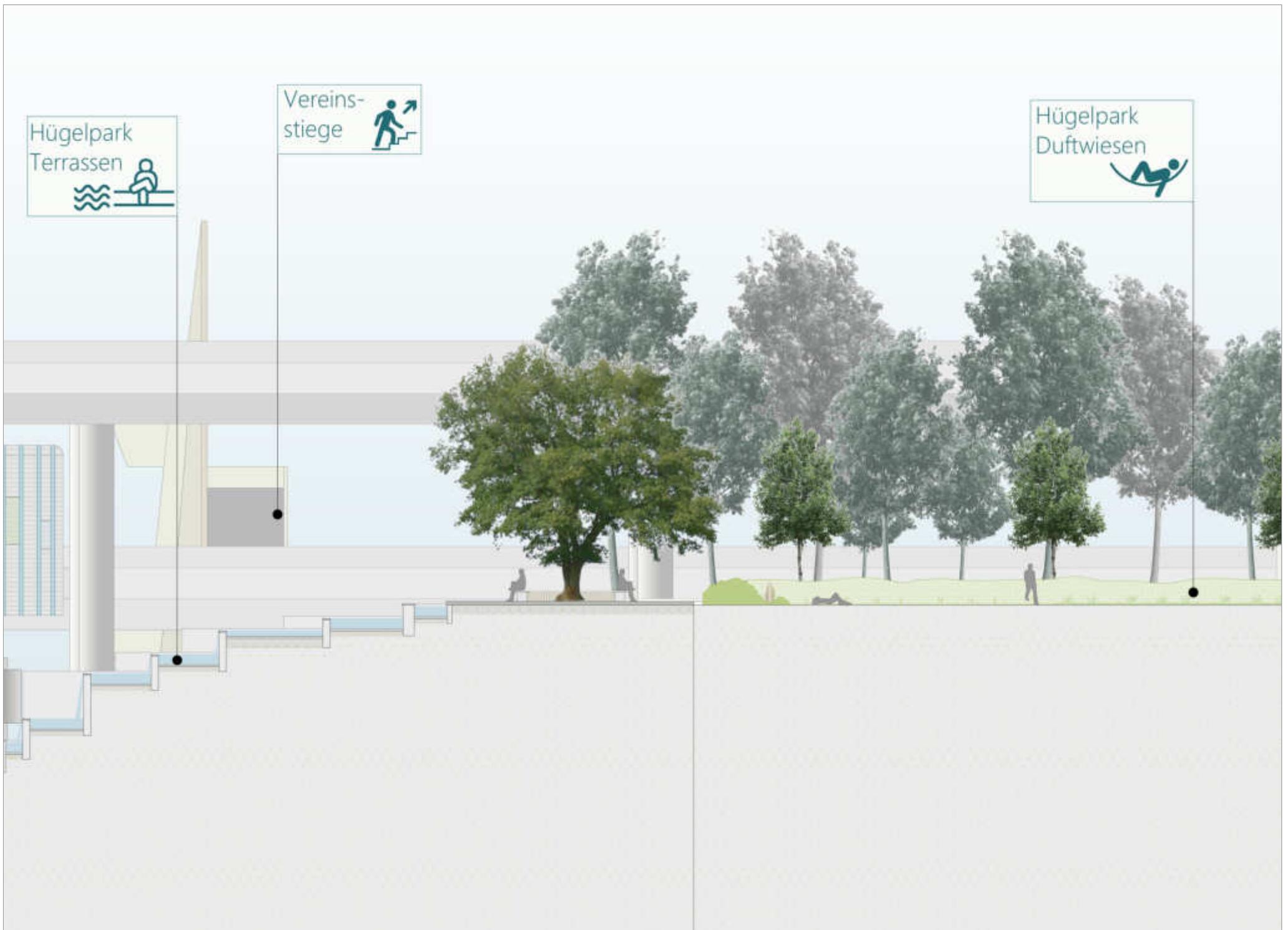


Abbildung 101: Schnitt A-A / 3, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200

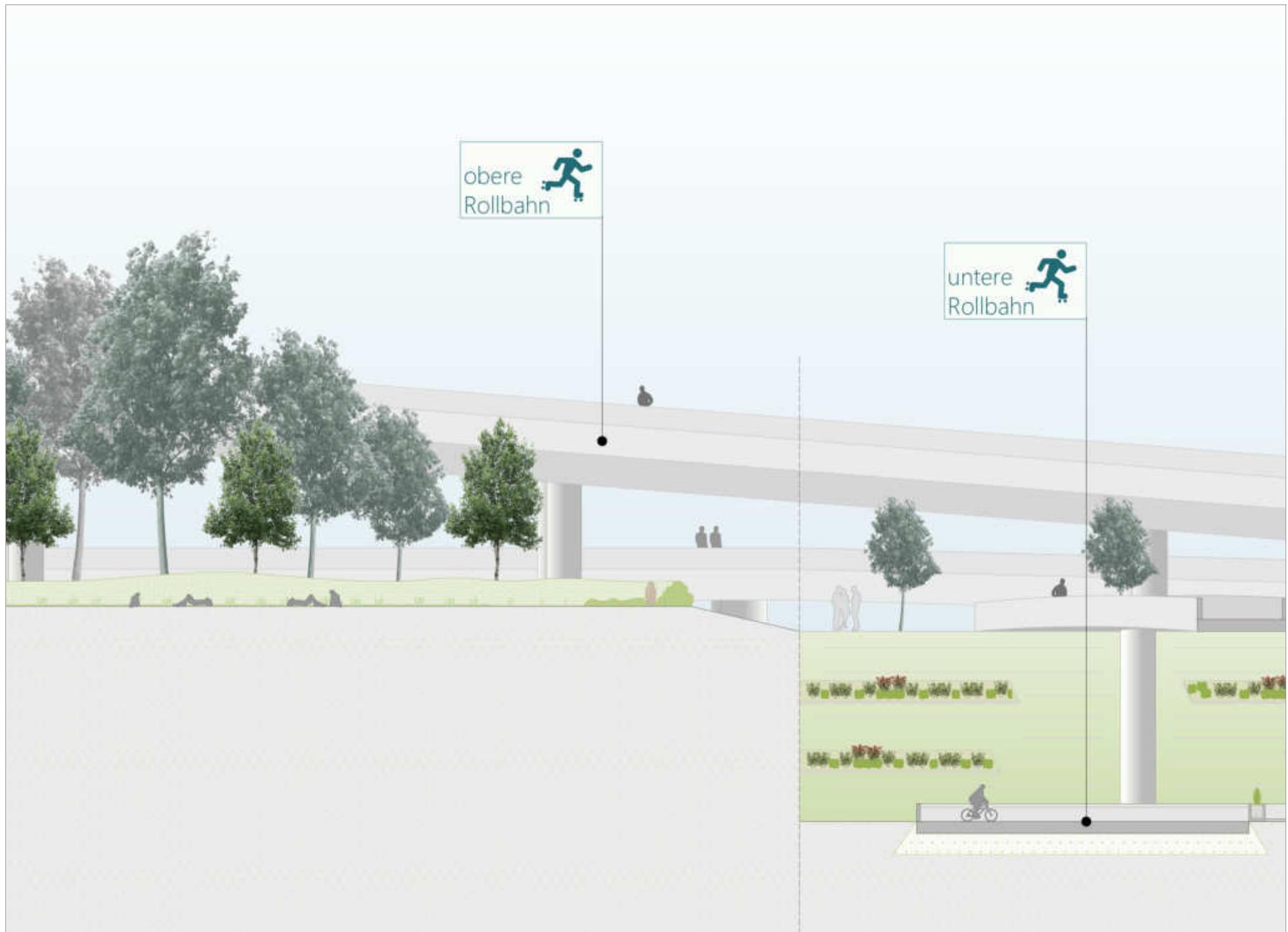
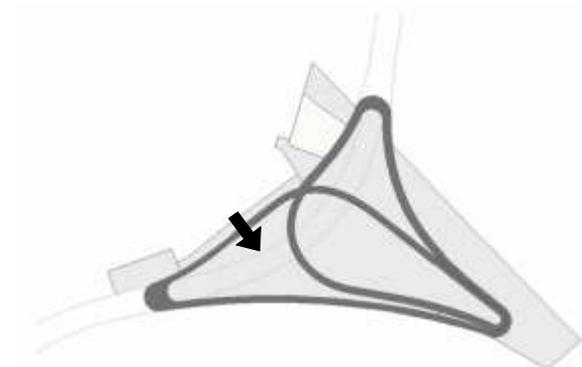


Abbildung 102: Schnitt A-A / 4, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200



*Abbildung 103: Standpunkt Visualisierung Wasserpark,
eigene Darstellung o.M.*



Abbildung 104: Visualisierung Wasserpark, Loop Park - Favoriten - eigene Darstellung



Abbildung 105: Ausschnitt Lageplan, Oase und Eingang West - eigene Darstellung, o.M.

- ENDLOSE FAHRBAHN -

Die asphaltierten Fahrbahnen der stillgelegten AST Simmering haben insgesamt eine Länge von ca. 2km. Sowohl die Oberflächen, als auch die Konstruktion sind in gutem Zustand, wodurch sie als Fahrbahn für unzählige klassische oder neuartige Rollsportarten genutzt werden können. Um eine Strecke ohne Endpunkt zu erhalten, werden die Fahrbahnen vor dem Aufahrtspunkt auf die A23 über eine Brückenkonstruktion aus Stahlbeton nach oben, über die Autobahn geführt und mit der gegenüberliegenden Seite mit der Abfahrt verbunden und somit die Barriere der Autobahn überwunden. Die nutzungs-offenen Fahrbahnen sollen durch die Kreativität der Nutzer wecken und die Möglichkeit bieten neue unbekannte Sportgeräte auszuprobieren, Fertigkeiten zu verbessern, sich mit anderen auszutauschen und Tricks abzuschauen. Es können etliche, auch mit elektrischem Motor unterstützte Rollsportarten ausgeübt werden. Die Fahrbahnen sind seitlich durch Leitplanen und ein zusätzliches Geländer gesichert. Falls erforderlich werden diese zur sicheren Nutzung der Fahrbahn aufgerüstet und bei Bedarf erhöht. Die Fahrbahnen erhalten in 100m Abständen eine Markierung. Die Mitglieder des Rollsportvereins kön-

nen auf der Strecke professionelles Sprinttraining absolvieren und Wettbewerbe oder Rennen veranstalten, die von den Tribünen beobachtet werden können. Die gesamte Fahrbahn wird seitlich von einem Fußgängerbereich begleitet. Dieser ist eine Stufe gegenüber der asphaltierten Ebene erhöht und durch einen, der Strecke folgenden Pflanzbereich von dem Sportbereich getrennt. Die Nutzung der Fahrbahn wird nicht durch Verbote eingeschränkt, sondern durch die Beläge, Bepflanzung und falls notwendig unterstützend mit Markierungen zur Vorfahrtsregelung gelenkt. Auch im Winter ist eine Nutzung als Rodelbahn, oder Langlaufstrecke möglich.

- OASEN -

Auf den Brückenkonstruktionen, die über die A23 führen, entstehen zwei begrünte Oasen für Sportler und Spaziergänger, welche zusammen mit dem Auf- und Abfahrtspunkt im Süden die drei wichtigen Eckpunkte der Fahrbahn markieren. Die Oasen sind überdacht und bieten Schutz vor Sonne oder Regen. Zu der Fahrbahn orientiert entsteht eine terrassierte, hölzerne Tribüne als Zuschauerbereich. Auf der Rückseite sind Sitzgelegenheiten und Aussichtsbereiche angeordnet. Durch die erhöhte

Lage der Oasen kann von dort aus die Aussicht auf Favoriten, Simmering und darüber hinaus genossen werden. Um die Lärmbelastung durch die darunter liegende Autobahn zu reduzieren, werden die Unterseiten der Brückenkonstruktionen mit einem hochabsorbierenden Material verkleidet und der Winkel der Unterkonstruktion so ausgeführt, dass der Schall von der Oase weg geleitet wird. Die seitlichen Schallschutzwände der Autobahn werden mit Kletterpflanzen an Rankgerüsten begrünt. Einzelne Felder der Schallschutzwände werden durch transparente, farbige Scheiben ersetzt und geben den Blick auf Teilbereiche des Parks frei. Für die Autofahrer auf der Südtangente ändert sich dadurch das Fahrgefühl, da sie in eine Art grünen Tunnel fahren.



Abbildung 106: Schnitt B-B / 1, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:125

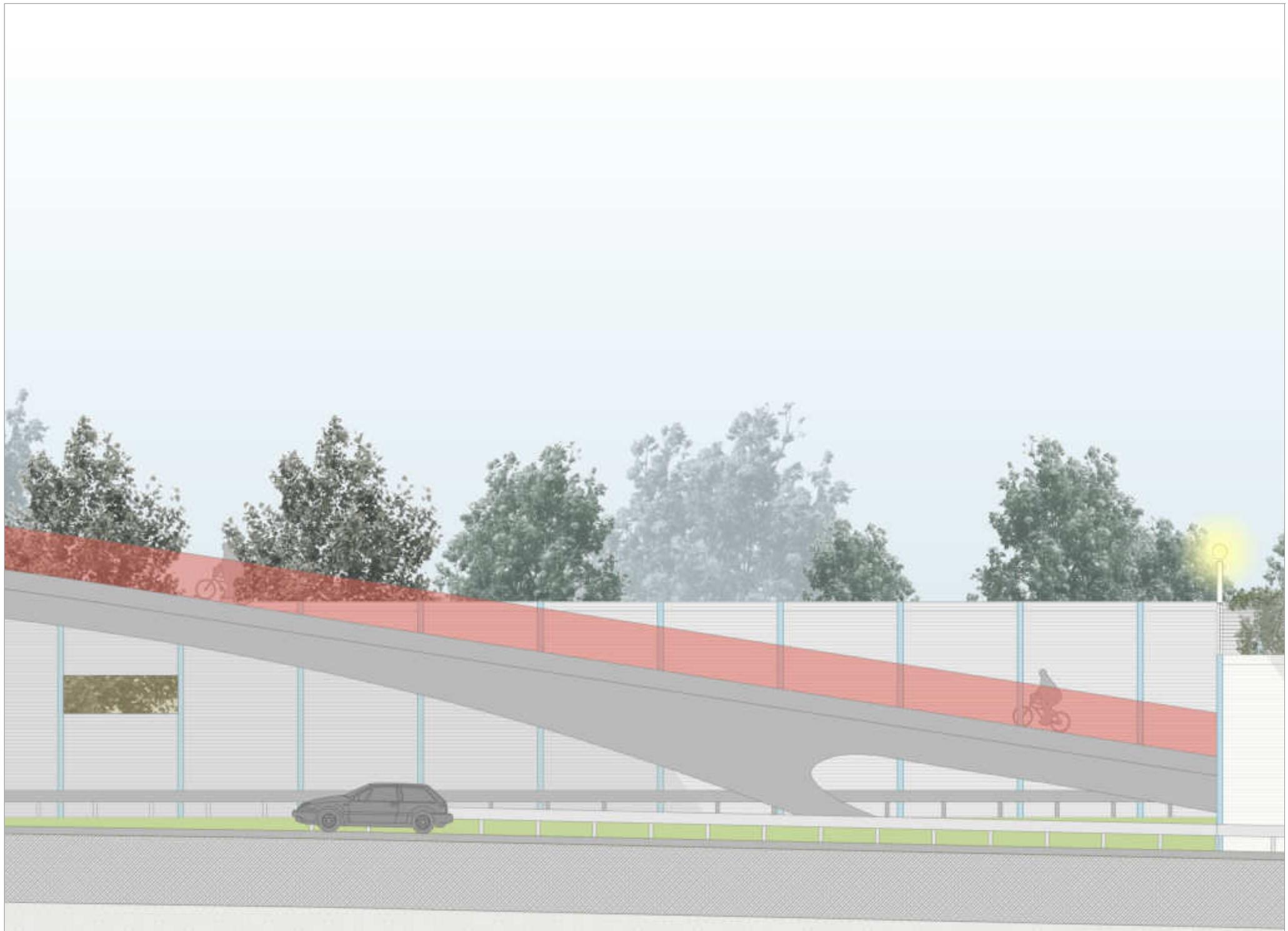


Abbildung 107: Schnitt B-B / 2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:125

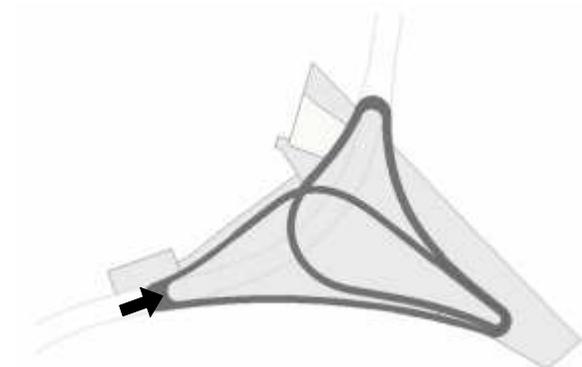


Abbildung 108: Standpunkt Visualisierung Oase West, eigene Darstellung o.M.



Abbildung 109: Visualisierung Oase West, Loop Park Favoriten – eigene Darstellung

5.7 Realisierung in 4 Phasen

Die Umnutzung des Gebiets sollte in Phasen geschehen. Durch eine schrittweise Entwicklung können Ideen der Anwohner in den Entwurf einfließen und auf Bedürfnisse eingegangen werden. Die Nutzer erhalten keinen fertigen Park, sondern können aktiv an der Gestaltung mitwirken. Der vorgeschlagene Entwurf funktioniert nicht nur, wenn alle Maßnahmen umgesetzt werden. Der Park kann auch bereits nach Umsetzung von Teilbereichen funktionieren und angenommen werden. Als Beispiel für den Realisierungsprozess wurde ein 4-Phasenprogramm entworfen. Die Maßnahmen beziehen sich nicht auf Teilabschnitte, da dies aufgrund der geringen Größe und der Form aus wenig sinnvoll erscheint, sondern auf das gesamte Planungsgebiet.

- PHASE 1 -

In der ersten Phase muss die Sicherheit auf dem Gelände hergestellt werden. Die Auffahrten müssen durch eine Absperrung von der befahrenen A23 abgetrennt werden. Die zukünftige Verbindung der Fahrbahnen zu einem „Loop“ werden durch eine Visualisierung auf der Absperrung angekündigt. Die vorhandenen Absturzsicherungen werden auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft und ggf. ausgetauscht.

Wenn das Gelände sicher nutzbar ist, können erste Interventionen auf dem Gelände stattfinden. Die Bewohner Favoritens, vor allem Jugendliche, werden dabei von der Gebietsbetreuung unterstützt Ideen für temporäre Nutzungen und Veranstaltungen zu entwickeln und diese umzusetzen. Dies können zum Beispiel Sportveranstaltungen, Open Air Kino, Flohmärkte, Musikveranstaltungen oder die Gestaltung der Grünanlagen sein. Durch die temporären Nutzungen und die Mitwirkung der Anwohner erhält der Raum eine neue Aufmerksamkeit in der Bevölkerung. Gleichzeitig wird die Kreativität der Anwohner geweckt, der Wunsch angeregt den Raum zu gestalten und sich anzueignen. Parallel dazu werden Ideen für regelmäßige Veranstaltungen entwickelt und etabliert. Die notwendigen Pflegearbeiten in den Grünanlagen werden durchgeführt. Diese beinhalten wichtige Baumpflegearbeiten, Rückschnitt oder Entfernen von zugewucherten niedrig wachsenden Pflanzen, wie zum Beispiel Brombeersträuchern, aber auch die Kürzung von zu hoch gewachsenen Hecken. Durch diese Arbeiten ist das Gelände wieder übersichtlicher, die dunklen und die schwer einsehbaren Bereiche werden reduziert. Parallel dazu werden Parzellen zum individuellen bepflanzen vergeben. Die Anwohner

werden bei den Arbeiten mit eingebunden, fühlen sie sich verantwortlich und können sich den Ort aneignen. In dieser Phase werden Ideen und Wünsche der Bevölkerung gesammelt, die bei Bedarf in den Entwurf einfließen.

- PHASE 2 -

In der zweiten Phase werden erste Maßnahmen des Entwurfes umgesetzt. Dies beinhaltet vor allem das Anlegen der neuen Wegführung, der Offroadstrecke unter der A23, sowie Neupflanzungen. Des Weiteren erfolgt die Gestaltung der Eingänge und der Hauptplätze, Schaffen von Sitzgelegenheiten und die Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes, das ausschlaggebend für das Sicherheitsgefühl in dem Park ist. Das Gelände wird mit einer Hauptbeleuchtung über Laternen an den Wegen und den Plätzen ausgestattet. Auch die Fahrbahnen erhalten Grundbeleuchtung. Die Bereiche unter der Autobahn erhalten auch für den Tag eine ergänzende künstliche Beleuchtung. Diese wird an der Unterseite der Autobahn über lineare Lichtbänder erfolgen.

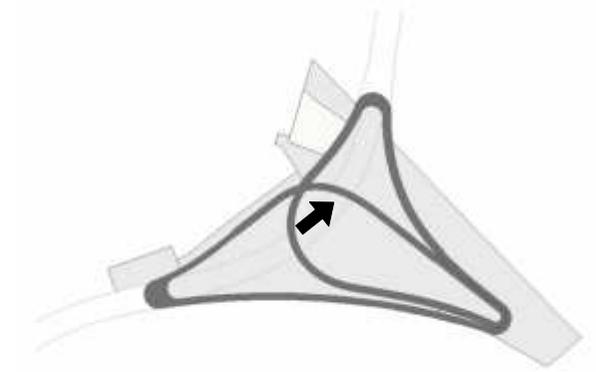


Abbildung 110: Standpunkt Visualisierung Phase 1, Open Air Kino, eigene Darstellung



Abbildung 111: Visualisierung Phase 1, Open Air Kino, eigene Darstellung

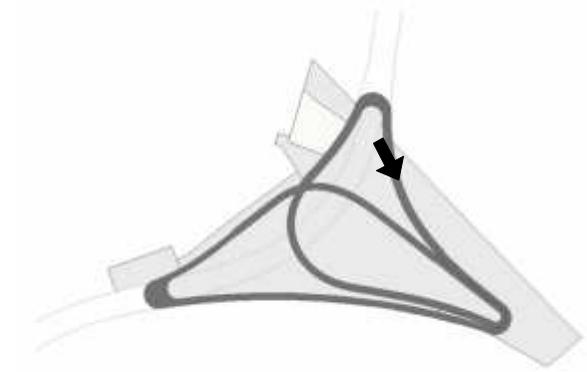


Abbildung 112: Standpunkt Visualisierung Phase 1, erste Interventionen: Graffiti, Pflege Grünraum, Sport, eigene Darstellung



Abbildung 113: Visualisierung Phase 1, erste Interventionen: Graffiti, Pflege Grünraum, Sport - eigene Darstellung

Phase 1		Phase 2		Phase 3		Phase 4	
2016	2017	2017	2018	2018	2020	2020	2025
Sicherheit herstellen							
Pflegearbeiten Grünflächen		Bepflanzung Parzellen		Neupflanzungen, Ersteinpflege		Intensive Pflege der Grünanlage	
temporäre Interventionen							
Regelmäßige Veranstaltungen		Regelmäßige Veranstaltungen		Regelmäßige Veranstaltungen		Regelmäßige Veranstaltungen	
Ideen Bewohner		Umsetzung Ideen Bewohner					
		Anlegen Wege					
		Offroadstrecke		Sportanlagen	Zuschauertribünen		
		Eingänge		Nebeneingänge			
		Beleuchtung					
		Hauptplätze		Vereinshaus	Wasserterrassen		
		Leitsystem			Nebenplätze		
		Infopoints					
				Verbindung Loop			
				Überquerung Gleise			
				Aussichtsplattformen		Begrünung A23	
						Arbeiten an der Quellenstraße	
						Anbindung öffentlicher Verkehr	
						Einbindung Radverkehrsnetz	
						Grünflächenverbund	

Tabelle 7: 4-Phasen Plan, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung

Auch nachts werden diese Bereiche beleuchtet sein, um das subjektive Sicherheitsgefühl dauerhaft herzustellen. Der Park erhält ein mit Farben und Markierungen an der Unterseite der Fahrbahnen gestaltetes Leitsystem, das einfach und intuitiv verständlich ist. Zur Vervollständigung des Leitsystems erhalten die Eingänge Infopoints.

- PHASE 3 -

In der dritten Phase werden die Auf- und Abfahrten über zwei Brückenkonstruktionen miteinander verbunden, so dass die Fahrbahnen keinen Endpunkt vor der A23 mehr haben. Die Spangen werden als begrünte, schattenspendende Oasen mit Ausblick und als Zuschauertribüne ausgestaltet. Auf Grundlage dieser Besonderheit hat der Park seinen Namen Loop Park Favoriten erhalten. Durch dieses Alleinstellungsmerkmal wird den Park einzigartig. In diesem Schritt wird auch das Vereinshaus erreicht und ein Rollsportverein angesiedelt, da die Fahrbahn nun in der gesamten Länge ohne Unterbrechung zu nutzen ist. Des Weiteren entstehen Sportanlagen wie Volleyballfelder, Tischtennisplatte und ein Schaukelpfad. Um die Verbindung zu dem Bezirk Simmering zu verbessern, werden die Fußgängerübergän-

ge durch Rampen für Rollsportler über die Bahngleise ergänzt. Die Nebeneingänge werden angelegt.

- PHASE 4 -

In der vierten Phase werden hauptsächlich Maßnahmen außerhalb des Parks ausgeführt. Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel wird verbessert, um zu erreichen, dass die Nutzer den Park problemlos ohne Auto erreichen können. Durch den neuen Bahnübergang ist die Straßenbahnlinie 6 gut erreichbar und die neue Wegführung im Park verbessert die Anbindung an die S-Bahnstation Grillgasse. Um eine Anbindung an den Busverkehr herzustellen müsste eine kleine Umleitung von der Laaer-Berg-Straße erfolgen und eine neue Haltestelle in der Urselbrunnengasse entstehen. Von der neuen Haltestelle profitiert auch der nahegelegene Böhmisches Prater. Des Weiteren wird der Park in das überregionale Radwegenetz eingebunden und Lücken geschlossen. Der Park soll für Radfahrer sicher und einfach zu erreichen sein. Um dieses Ziel zu erreichen müssen neue Fahrradwege, zum Beispiel an der Quellenstraße entstehen und die Parksituation überarbeitet werden. Durch neue Wege und Verbindungen wird die Anbindung an andere Grünflächen und Parks hergestellt,

wodurch eine Lücke im Wiener Grünflächenverbund geschlossen wird.

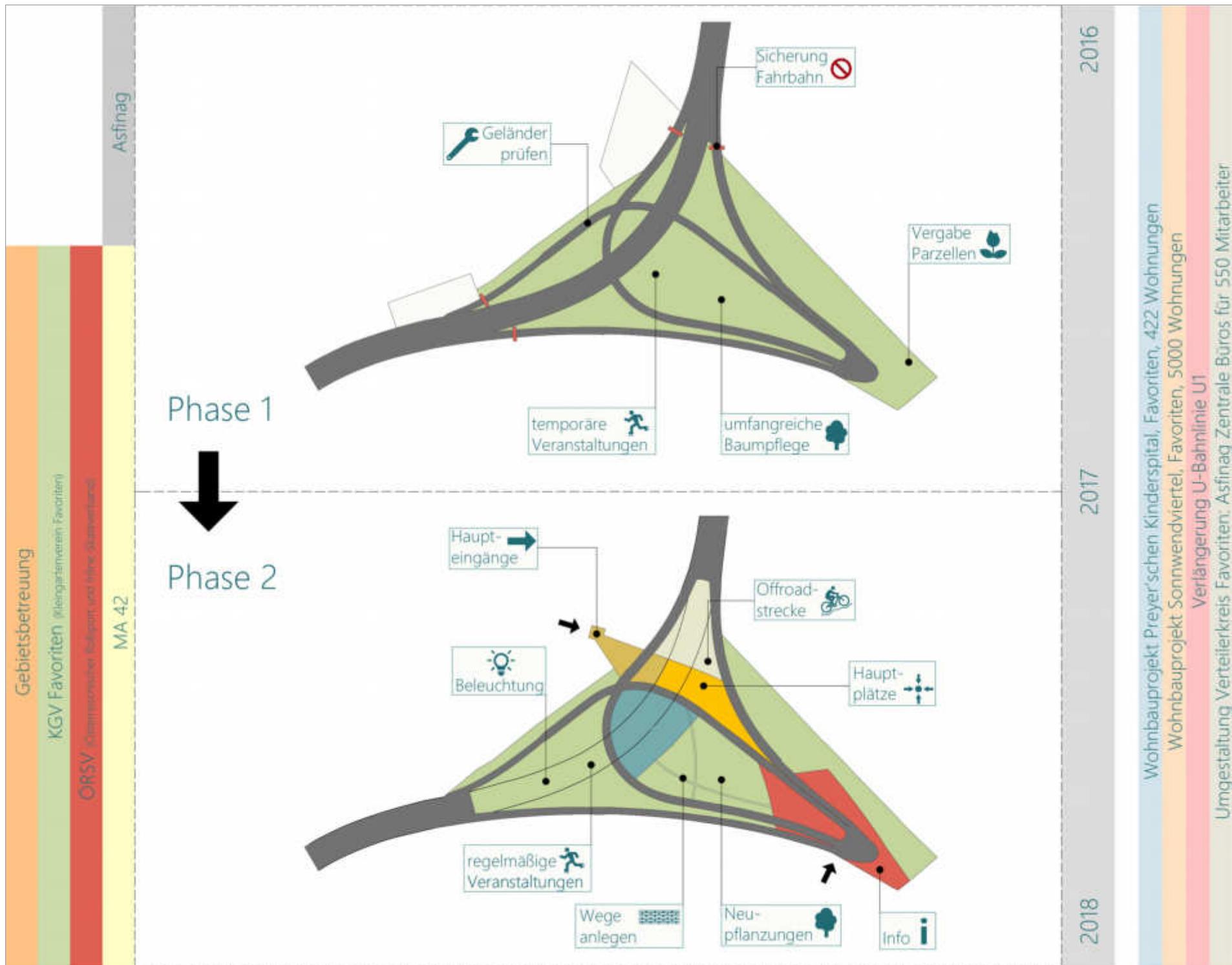


Abbildung 114: Realisierungsphasen 1-2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, o.M.

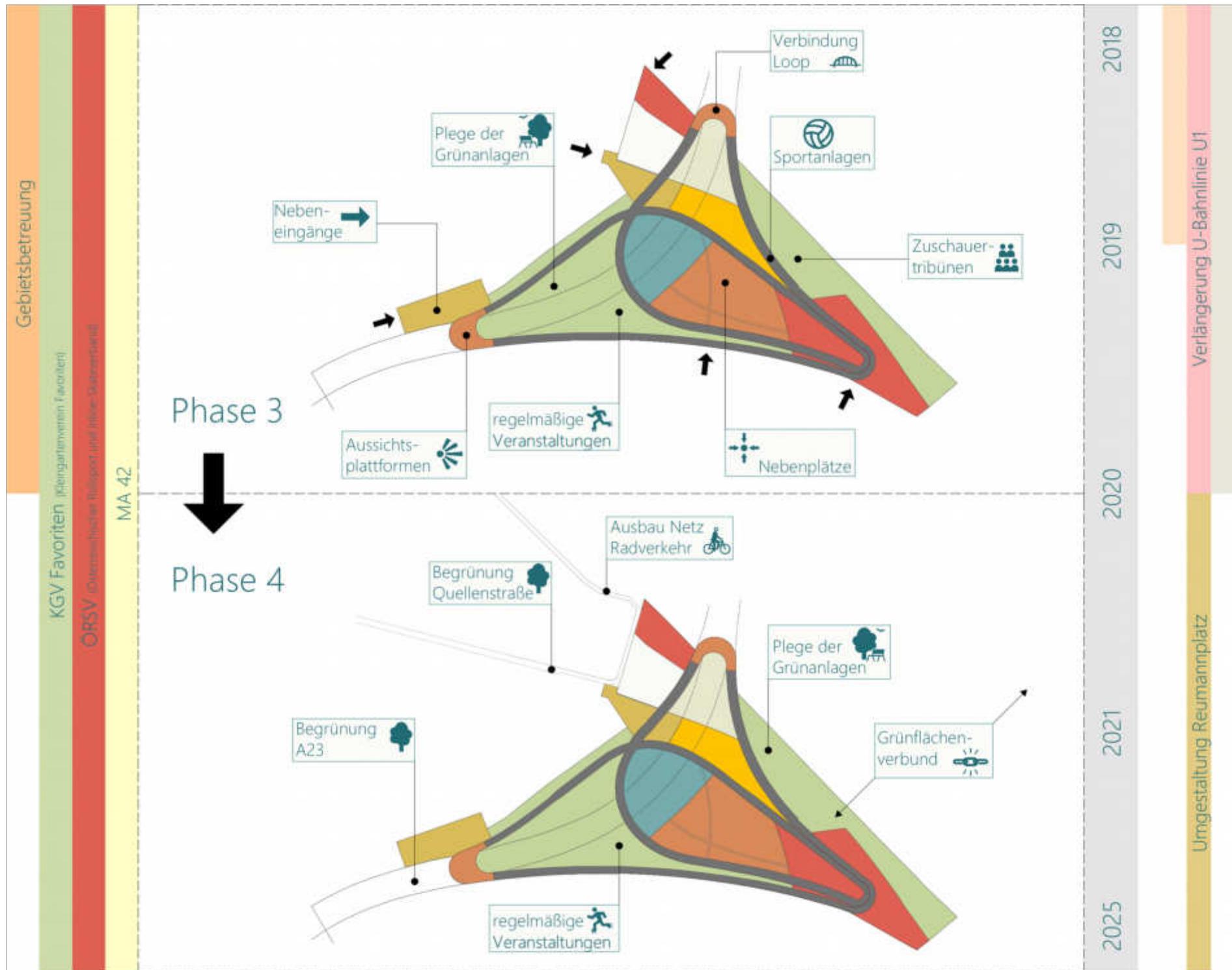


Abbildung 115: Realisierungsphasen 3-4, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, o.M.

Der Entwurf stellt ein exemplarisches Beispiel einer Umnutzung der Anschlussstelle Simmering dar und soll als Inspirationsquelle für Gebiete mit ähnlichen Eigenschaften dienen. Auch die strategische Vorgehensweise dieser Arbeit kann zur Erstellung von individuellen Konzepten angewendet werden. Bei der Entwicklung von Konzepten für innerstädtische brachliegende Flächen sollten folgende Fragen gestellt werden, beziehungsweise Schritte befolgt werden:

- BEDARF -

- Welches nachweisbare Defizit besteht in der Umgebung des Planungsgrundstücks?
- Kann dieses durch eine Umnutzung der Fläche gedeckt oder verringert werden?

- HINTERGRÜNDE -

- Wie ist die Fläche entstanden und warum wurde bis jetzt noch keine Nutzung gefunden?
- Ist in naher Zukunft mit einer Umnutzung zu rechnen?

- Analyse des Planungsgebietes -

- Literaturrecherche

- Untersuchung des Gebiets durch Exkursionen und eine Fotodokumentation
- Befragung der Anwohner
- SWOT-Analyse

- FALLBEISPIELE -

- Welche Lösungen und Strategien wurden für ähnliche Gebiete gefunden?
- Sind Teile der Lösungen auf das Gebiet übertragbar?

- ENTWURF -

- Entwicklung eines auf das Gebiet angepassten Entwurfes

Die Stadt Wien strebt laut dem aktuellen Stadtentwicklungsplan 2025 die Verbindung von Grünräumen an. Gleichzeitig soll die innerstädtische Grünraumversorgung für die Bewohner sichergestellt werden. Die Anschlussstelle Simmering kann einen wichtigen neuen Verbindungspunkt darstellen und einen Teil des Grünraumdefizits in Favoriten decken. Die Umnutzung der ehemaligen Verkehrsfläche liegt demnach auch im Interesse der Stadt Wien. Ein weiterer Akteur ist die Asfinag, welche derzeit eine Variante prüft, die mit einem Teilabriss der Abfahrten verbunden ist. Die

verbleibende Abfahrt soll als Zugang für Wartungsfahrzeuge dienen. Die Notwendigkeit der Auffahrt, sowie eine mögliche Verlagerung zu einer alternativen Anschlussstelle sollte in Abstimmung zwischen der Stadt Wien und der Asfinag geprüft werden.

Das Thema des steigenden Freiraumdefizits in dichten Städten gewinnt zunehmend an Relevanz und ist auch außerhalb von Wien zu beobachten. Durch den Entwurf wird aufgezeigt, dass scheinbar ungeeignete, unnutzbare Flächen durch neuartige Konzepte aktiviert und neu bespielt werden können. Orte ohne Identität können ein neues Gesicht erhalten, durch städtebauliche Fehlplanungen entstandene Brachen der Bevölkerung, zum Beispiel als Freiraum zugänglich gemacht werden.

6. Literaturverzeichnis

- Architizer.Inc (o.J.): Seoul Skygarden, <http://architizer.com/projects/seoul-skygarden>, in: architizer.com [10.10.2016]
- Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (2015): Asfinag Serviceheft 2015, <http://www.asfinag.at/documents/10180/13365/Serviceheft+2015/a617093f-5a26-429b-90c4-40d8196ed649> Seite 9 [14.10.2016]
- autofrei leben! e.V.(o.J.): Autofreies Wohnen, <http://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen>, in: autofrei.de [19.09.2016]
- Duisburg Kontor Hallenmanagement GmbH (o.J.): Landschaftspark Duisburg Nord, <http://www.landschaftspark.de/startseite> [22.04.2016]
- Eigner, Peter / Resch, Andreas (2001): Phasen der Wiener Stadtentwicklung, http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/eigner_resch_phasen.pdf Seite 8 [16.09.2016]
- Johannes Berger, Nikolaus Graf, Ulrich Schuh, Ludwig Strohner (2014): Betriebsschließungen und Betriebsverlagerungen in Europa - Eine empirische Aufarbeitung der Ergebnisse unternehmerischer Restrukturierung anhand von internationalen Daten , http://www.bmwf.wg.at/Wirtschaftspolitik/Wirtschaftspolitik/Documents/Studie_Betriebsverlagerungen_Langfassung.pdf [10.10.2016]
- Latz + Partner(1998): HISB: Hafensinsel Saarbrücken, DE, <http://www.latzundpartner.de/de/projekte/postindustrielle-landschaften/hafensinsel-saarbruecken-de/> [10.10.2016]
- MVRDV (2015): SEOUL SKYGARDEN, <https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden>, in: <https://www.mvrdv.nl> [10.10.2016]
- Neubacher (1938): Verordnung des Bürgermeisters der Stadt Wien über die Einteilung des Gebietes der Stadt Wien in Bezirke, <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=lgw&datum=1938&size=45&page=79>, Seiten 17-20, in: <http://alex.onb.ac.at/> [04.10.2016]
- NL Architects (2006): A8ERNA: Koog aan de Zaan 2003-2006, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/>, in: [nlarchitects.nl](http://www.nlarchitects.nl) [05.09.2016]
- Pirhofer, Gottfried / Stimmer, Kurt (2007): Pläne für Wien: Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8280a.pdf> Seite 44 ff. [10.10.2016]
- PPS: Projects for Public Spaces,Inc. (2005): A New Vision For Freeway Park: Seattle, Washington, <http://www.yumpu.com/en/document/view/11510623/a-new-vision-for-freeway-park-city-of-seattle>, in: [yumpu.com](http://www.yumpu.com) [15.10.2016]
- Rechnungshof (2013): Bericht des Rechnungshofes: A 23 Anschlussstelle Simmering, http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/2013/berichte/teilberichte/bund/Bund_2013_03/Bund_2013_03_6.pdf, Seiten 430, 441, 416, 442 [10.10.2016]
- Stadt Wien - MA18: aspern Die Seestadt Wiens, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/index.html> in: [Wien.at](http://www.wien.at) [17.09.2016]
- Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8379a.pdf>

[16.09.2016]

- Stadt Wien – MA18 (1994): Stadtentwicklungsplan für Wien 1994 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo6750.pdf> Seite 67 ff. [12.09.2016]
- Stadt Wien - MA8 / MA9 (2016): Favoriten, <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Favoriten> in: wien.at [13.10.2106]
- Stadt Wien – MA 42 (o.J.): Parkanlagen in Wien <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/>, in: wien.at [27.09.2016]
- Stadt Wien (o.J.): Neuer Stadtteil im Sonnwendviertel, <https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel.html>, in: wien.at [27.09.2016]
- Senatsentwicklung für Stadt und Umwelt, Berlin (2013): Der Park am Gleisdreieck – Idee, Geschichte und Umsetzung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/downloads/gleisdreieck_der-park-am-gleisdreieck_broschuere.pdf [15.10.2016]
- Senatsentwicklung für Stadt und Umwelt Berlin (o.J.): Ausgewählte Grünanlagen und Plätze – Standortkarte, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/de/gruenanlagen_plaetze/ [15.10.2016]
- Taxacher, Ina/Lebhart, Gustav (2016): Wien – Bezirke im Fokus - Statistiken und Kennzahlen, <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-im-fokus-1-23.pdf> [10.10.2016]
- the lowline (2016): lowline: about / project, <http://thelowline.org/about/project/>, in: thelowline.org [05.10.2016]
- Wikipedia Contributors (2016): Lowline (park), Retrieved, from [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Lowline_\(park\)&oldid=742275684](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Lowline_(park)&oldid=742275684), in: <https://en.wikipedia.org> [15.10.2016]
- Wikipedia Contributors (2015): Bürgerpark Saarbrücken, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=B%C3%BCrgerpark_Saarbr%C3%BCcken&oldid=147192641, in: <https://de.wikipedia.org/> [11.10.2016]
- Wikipedia Contributors (2016): Freeway Park, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Freeway_Park&oldid=737228343, in: <https://en.wikipedia.org> [10.10.2016]
- Wikipedia Contributors (2016): Internationale Bauausstellung Emscher Park, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Internationale_Bauausstellung_Emscher_Park&oldid=155121854, in: <https://de.wikipedia.org/> [15. Oktober 2016]
- Wikipedia Contributors (2016): Coulée verte René-Dumont, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Coul%C3%A9e_verte_Ren%C3%A9-Dumont&oldid=737868286, in: <https://en.wikipedia.org/> [05.10.2016]
- Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny (2015): STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo8394b.pdf> [11. Oktober 2016]

7. Quellenverzeichnis

- Bund - Ministerium für ein lebenswertes Österreich (o.J.): Gärten und Parks, https://www.bmlfuw.gv.at/ministerium/bundesgaerten/gaerten_parks.html [27.09.2016]
- data.gv.at offene Daten Österreichs (2016): „Zählbezirksgrenzen – Wien“, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/e4079286-310c-435a-af2d-64604bagade5>, in: data.gv.at [14.10.2106]
- Flugspuren.at (o.J.): Messstelle 11 – Umgebung, http://noiselab.casper.aero/vie/#menu=messstellen/page=nmt_11/target=subcontent, in: flugspuren.at [05.01.2016]
- Lärmschutz für Österreich (2015): o.T., <http://www.laerminfo.at/laermkarten/strassenverkehr/strasse.html> in: <http://www.laerminfo.at> [15.10.2016]
- Österreichischer Rollsport und Inline – Skate Verband: Landesverbände, <http://www.oersv.or.at/Landesverbaende.535.o.html>. 17.10.2016
- Österreichischer Rollsport und Inline - Skate Verband: Speedodrom, <http://www.oersv.or.at/Sportzentren.375.o.html>. 17.10.2016
- Statistik Austria (2016): Statistik des Bevölkerungsstandes, http://statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=o80904 [11.02.2016]
- Statistik Austria (2016): Statistik des Bevölkerungsstandes, in: statistik.at / Statistik Austria, http://statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=o80904 [11.02.2016]
- Stadt Wien – MA18 (2011): Gebietstypologie, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/gis/karten/images/gebietstypologie-g.jpg>, in: wien.at [14.10.2106]
- Stadt Wien - MA23: Bevölkerungsprognose – Statistiken, <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/> [11.10.2016] in: Wien.at
- Stadt Wien - MA 23 (2015): Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Bezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html>, in: wien.at [11.10.2106]
- Stadt Wien – MA23: Durchschnittlicher Jahresbezug pro ArbeitnehmerIn nach Bezirken 2005 bis 2014, <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/einkommen-zr.html>, in: wien.at [13.10.2106]
- Stadt Wien – MA23 (2011): Wohnungen nach Nutzfläche und Gemeindebezirken 1981, 1991, 2001 und 2011 Stadt – Wien, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnung-flaeche-bez-zr.html>, in: wien.at [14.10.2106]
- Stadt Wien – MA23 (2011): Wohnungen nach Wohnungsgröße und Gemeindebezirken 2011, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungen-groesse-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]

- Stadt Wien – MA23 (2015): Bewohnte Wohnungen nach Gemeindebezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/wohnungen-bewohnt-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]
- Stadt Wien – MA18 (2014): Einwohnerdichte 2014, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/gis/karten/images/einwohnerdichte-2014-g.jpg>, in: wien.at [14.10.2106]
- Stadt Wien – MA23 (2015): Grünflächen nach Nutzungsklassen und Bezirken 2015, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/gruenflaechen-bez.html>, in: wien.at [14.10.2106]
- WIPARK (o.J.): WIPARK-Standorte, <http://www.wipark.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/86850/channelId/-56777>, in: wipark.at [14.10.2106]
- ViennaGIS (o.J.): Wien Umweltgut, <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public/> [14.10.2106]
- ViennaGIS (o.J.): Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>, in: wien.at [14.10.2106]

Sonstige:

- bobmeier (2014): o.T., <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1758763>, in: Skyscrapercity.com [15.10.2016]
- Rudi Wien (2015): o.T., In: Skyscrapercity.com URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1758763>, in: Skyscrapercity.com [15.10.2016]

Pictogramme:

- The noun Project (2016): <https://thenounproject.com/>

Autoren: P.J. Onori, Felipe Lima, Rohan Gupta, Huu Nguyen, Артур Абт, Lorena Salagre, Mister Pixel, Alv Jørgen Bovolden, Peter Hayward, Les vieux garçons, Luis Prado, Simon Child, Joel Tankard, Thomas Helbig (Veränderung der ursprünglichen Grafik), Mohit Arora, Alexandr Cherkinsky, Piotrek Chuchla, Andrey Vasiliev, Fabiano Coelho (Veränderung der ursprünglichen Grafik), Michael Finney, Nimal Raj, Fernando Affonso, Javier Cabezas, Yu luck, Mint Shirt, Creative Stall, romzicon, Hea Poh Lin, corpus delicti, jhon, P.J. Onori

Menschen in Visualisierungen:

- Teodor Javanaud Emdén: Skallgubbar: <http://skalgubbar.se/>

Datengrundlage Pläne:

- Stadt Wien (2016), Vienna GIS: MZK Rasterdaten und Höhenlinien, <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Wiener Bezirke - eigene Darstellung, o.M.....	19
Abbildung 2: Lage Favoriten in Wien - eigene Darstellung, o.M.....	21
Abbildung 3: Lage Anschlussstelle Simmering an der A23, Wien - eigene Darstellung, o.M.....	23
Abbildung 4: Wahl der Verkehrsmittel (Modal Split), (öffentlicher Verkehr, zu Fuß, Fahrrad, Auto), Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, Seite 106.....	35
Abbildung 5: Leitbild Grünräume, Stadt Wien – MA 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, Seite 123.....	40
Abbildung 6: Freiraumtypen, Wieshofer/Prochazka/Knoll/Cserny, STEP 2025 Fachkonzept Grün- und Freiraum, Seite 49.....	43
Abbildung 7: Donauinsel Wien, Typ o6 - Grünkorridor, eigene Fotografie.....	44
Abbildung 8: Brachfläche in Wien – eigene Fotografie.....	47
Abbildung 9: Brache einer ehemaligen Verteidigungsanlage in Pula, Kroatien - eigene Fotografie.....	49
Abbildung 10: Lage des Bezirks Favoriten in Wien - eigene Darstellung.....	51
Abbildung 11: Einwohnerdichte Wien, Stadt Wien - MA 18 (Nov. 2014) - Stadtentwicklung und Stadtplanung.....	53
Abbildung 12: Öffentliche Verkehrsmittel, Ausschnitt Wien Favoriten, Stadt Wien - Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	55
Abbildung 13: Straßenbahnhaltestelle 6 Absberggasse, eigene Fotografie.....	56
Abbildung 14: Ausblickspunkt auf dem Laaer Berg, eigene Fotografie.....	58
Abbildung 15: Blick vom Riesenrad im Böhmischem Prater, eigene Fotografie.....	58
Abbildung 16: Grünflächen Ausschnitt Favoriten – Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	59
Abbildung 17: Landschaftsschutzgebiete Ausschnitt Favoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	60
Abbildung 18: Ausschnitt Grünflächen in Nordfavoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	61
Abbildung 19: Verhältnis Grünraumverteilung in Nordfavoriten Wien - eigene Darstellung.....	63
Abbildung 20: Ausschnitt Grünflächen in Südfavoriten, Wien – Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	65
Abbildung 21: Verhältnis Grünraumverteilung in Südfavoriten Wien - eigene Darstellung.....	67
Abbildung 22: Übersicht Beispiele Freiraumbedarf in Nordfavoriten - eigene Darstellung, o.M., Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	72
Abbildung 23: Beispiel 1: Puchsbaumpark nahe Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung, o.M., Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	73
Abbildung 24: Beispiel 2: Friesenplatz im Westen Nordfavoritens - eigene Darstellung, o.M. Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	75
Abbildung 25: Beispiel 3: Humboldtpark nahe Sonnwendviertel - eigene Darstellung, o.M. Plangrundlage Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	77
Abbildung 26: Helmut-Zilk-Park - Hager Partner AG - http://www.hager-ag.ch/de/projekt/453/media_4.html	81

Abbildung 27: Eingezäunter Spielplatz Favoriten Nord - eigene Fotografie.....	85
Abbildung 28: Überklebtes Verbotsschild - Wohnanlage in Nordfavoriten - eigene Fotografie.....	86
Abbildung 29: Verbotsschild - Wohnanlage in Nordfavoriten, eigene Fotografie.....	87
Abbildung 30: Verschlossene Tür zu einer Kleingartenanlage, eigene Fotografie.....	90
Abbildung 31: Luftbild Anschlussstelle Simmering und Umgebung – Zentralverband der Kleingärtner Österreichs (2011), http://www.kleingartner.at/images/flugbilderkg/10/10_Favoriten2.jpg	91
Abbildung 32: Umgebung der Anschlussstelle Arsenal, Stadt Wien - Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	92
Abbildung 33: Lageplan Bestand, Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung, M 1:2500.....	94
Abbildung 34: Öffentliche Verkehrsmittel Anschlussstelle Simmering - Stadt Wien, Vienna GIS.....	95
Abbildung 35: Ausstellungseröffnung in einer Galerie in der Ankerbrotfabrik, eigene Fotografie.....	96
Abbildung 36: Radwege, Ausschnitt Planungsgebiet - Stadt Wien - Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	97
Abbildung 37: Ausschnitt Flächenwidmungsplan, Stadt Wien - Vienna GIS, Kartengrundlage MA 41 – Stadtvermessung, http://www.wien.gv.at/viennagis	99
Abbildung 38: Flugspuren, Ausschnitt Nordfavoriten, Flugspuren.at (2016): Messstelle 11 – Umgebung, http://noiselab.casper.aero/vie/#menu=messstellen/page=nmt_11/target=subcontent	101
Abbildung 39: Lärmbelastung, 2012 Landesstraßen: 24h-Durchschnitt 4m, BMLFUW, http://maps.laerminfo.at/?g_card=flug_24h#	102
Abbildung 40: Lärmbelastung, 2012 Eisenbahn: 24h-Durchschnitt, BMLFUW, http://maps.laerminfo.at/?g_card=flug_24h#	102
Abbildung 41: Übergeordnetes Verkehrsnetz Wien und Niederösterreich – ÖAMTC, http://www.oeamtc.at/verkehrsservice/output/html/no_strassenzustand.html	104
Abbildung 42: Geplanter Anschluss an die B 225 über die Straße An der Ostbahn. Bericht des Rechnungshofes (2013) – A23 Anschlussstelle Simmering, S. 17.....	105
Abbildung 43: Eingangsbereich Quellenstraße - eigene Fotografie.....	111
Abbildung 44: Fußgängerbrücke, Zugang im Westen - eigene Fotografie.....	113
Abbildung 45: Fußgängerbrücke nach Simmering - Fotografie von Alina Meindl.....	114
Abbildung 46: Lagerfläche unter der Autobahn A23 - eigene Fotografie.....	115
Abbildung 47: Sandpiste unter der Fahrbahn - eigene Fotografie.....	117
Abbildung 48: Auffahrt, derzeit für Wartungsarbeiten genutzt - eigene Fotografie.....	118
Abbildung 49: Ungepflegte Vegetation entlang der Schleichwege - eigene Fotografie.....	119
Abbildung 50: Vegetation entlang der Wege auf dem Planungsgebiet - eigene Fotografie.....	121
Abbildung 51: Vegetation im Westen des Gebietes - eigene Fotografie.....	122
Abbildung 52: Rasengittersteine unter der Autobahn A23 - eigene Fotografie.....	123
Abbildung 53: Schotterfläche und asphaltierter Weg, Blick Richtung Quellenstraße - eigene Fotografie.....	125
Abbildung 54: Blick von der Fußgängerbrücke Richtung Süden - eigene Fotografie.....	126

Abbildung 55: Laternen am Wegrand - eigene Fotografie.....	127
Abbildung 56: Beleuchtung der Fahrbahn - eigene Darstellung.....	129
Abbildung 57: Vorrüstung für Beleuchtung am Rand der Fahrbahn - eigene Darstellung.....	130
Abbildung 58: Lokaler Grünplan Nord - Teil 1 - eigene Darstellung.....	133
Abbildung 59: Lokaler Grünplan Süd - Teil 2 - eigene Darstellung.....	136
Abbildung 60: Skizze: Barriereüberwindende Verknüpfung von Grünräumen, eigene Darstellung.....	139
Abbildung 61: Freewaypark, Wasserspiele - Photo by Joe Mabel, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1512704	145
Abbildung 62: Freeway Park Seattle - Park überspannt die Autobahn, Foto von Maciek Lulko, https://www.flickr.com/photos/lulek/22338891201/	147
Abbildung 63: Freeway Park Seattle - Tanzveranstaltung – Foto von Freeway Park Association – Seattle, https://www.flickr.com/photos/79123701@No5/28613961615/	148
Abbildung 64: Prototyp Lowline Park – Foto von Garrett Ziegler, https://www.flickr.com/photos/garrettziegler/8012856890/	149
Abbildung 65: Funktionsprinzip Lichteinfall – RAAD Studio, http://thelowline.org/about/project/	151
Abbildung 66: Visualisierung Lowline Park - RAAD Studio, http://thelowline.org/about/project/	152
Abbildung 67: Park am Gleisdreieck - Bild von Michael, https://www.flickr.com/photos/photo64/17744601821/	153
Abbildung 68: Park am Gleisdreieck, Westpark - Foto von Lienhard Schulz, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Park_am_Gleisdreieck_(Westpark)_17.jpg	155
Abbildung 69: Park am Gleisdreieck - Skatepark, Foto von Alper Çuğun, https://www.flickr.com/photos/alper/15145607913/	156
Abbildung 70: Coulée verte René-Dumont, Liegewiese - Foto von Ordinary Paris, http://ordinaryparis.atkielski.com/2011/05/return-to-promenade-plantee.html	157
Abbildung 71: Coulée verte René-Dumont, Paris – Foto von La Citta Vita, https://www.flickr.com/photos/la-citta-vita/5963621725/	159
Abbildung 72: Coulée verte René-Dumont, Paris , Foto von Ordinary Paris, http://ordinaryparis.atkielski.com/2011/05/return-to-promenade-plantee.html	160
Abbildung 73: Landschaftspark Duisburg Nord, Fußgängerbrücke - Foto von Thomas Berns , http://www.landschaftspark.de/architektur-natur/landschaftsarchitektur	161
Abbildung 74: Landschaftspark Duisburg Nord, Sommerkino, Lichtinst. - Foto von Thomas Berns, http://www.landschaftspark.de/kulturveranstaltungen/sommerkino , aufgerufen am 06.10.2016.....	163
Abbildung 75: Landschaftspark Duisburg Nord, Klettergarten - Foto von Horst Neuendorf , http://www.landschaftspark.de/freizeit-sport/klettergarten , abgerufen am 06.10.2016.....	164
Abbildung 76: Perspektive Seoul Skygarden - Planung von MVRDV - https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden , aufgerufen am 16.10.2016.....	165
Abbildung 77: Seoul Skygarden - Vernetzung mit anderen Grünflächen – Planung von MVRDV, https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden , aufgerufen am 06.10.2016.....	167
Abbildung 78: Seoul Skygarden - Visualisierung - Planung von MVRDV, https://www.mvrdv.nl/projects/seoul-skygarden	168
Abbildung 79: Konzept A8ernA - NL Architects, http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/ , aufgerufen am 06.10.2016.....	169

Abbildung 80: A8ernA - Hafenbereich, Wasserspiegelung - Planung NL Architects, Foto Luuk Kramer, http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/ , aufgerufen am 06.10.2016.....	171
Abbildung 81: A8ernA – Leuchtbuchstaben - Planung NL Architects, Foto Luuk Kramer, http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82/ , aufgerufen am 06.10.2016.....	172
Abbildung 82: Bürgerpark Saarbrücken - Wassertor, Foto von Wolfgang Staudt, http://www.wolfgangstaudt.de/abend-im-buergerpark/ , aufgerufen am 06.10.2016.....	173
Abbildung 83: Bürgerpark Saarbrücken , Foto von Latz + Partner, http://www.latzundpartner.de/de/projekte/postindustrielle-landschaften/hafeninsel-saarbrucken-de/ , 06.10.2016.....	175
Abbildung 84: Bürgerpark Saarbrücken - Foto von Wolfgang, https://www.flickr.com/photos/wolfgangstaudt/3258450110/ , aufgerufen am 16.10.2016.....	176
Abbildung 85: SWOT - Analyse Anschlussstelle Simmering - eigene Darstellung.....	186
Abbildung 86: Konzept Loop Park – Favoriten - eigene Darstellung.....	191
Abbildung 87: Zonierung, Grüne Welt im Loop Park Favoriten - eigene Darstellung o.M.....	193
Abbildung 88: Zonierung, Endlose Fahrbahn im Loop Park Favoriten - eigene Darstellung o.M.....	194
Abbildung 89: Raumprogramm Lageplan - eigene Darstellung, o.M.....	196
Abbildung 90: Ausschnitt Lageplan, Eingang Nord – eigene Darstellung, M 1:700.....	197
Abbildung 91: Standpunkt Visualisierung Eingang Nord, eigene Darstellung o.M.....	199
Abbildung 92: Visualisierung Eingang Nord - eigene Darstellung.....	200
Abbildung 93: Schnitt A-A / 1, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200.....	201
Abbildung 94: Schnitt A-A / 2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200.....	202
Abbildung 95: Schnitt C-C, Stiege Nord, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200.....	203
Abbildung 96: Standpunkt Visualisierung Offroadstrecke, eigene Darstellung o.M.....	205
Abbildung 97: Visualisierung Offroadstrecke - eigene Darstellung.....	206
Abbildung 98: Ausschnitt Lageplan, Schaukepfad und Volleyballplatz - eigene Darstellung, 1:700.....	207
Abbildung 99: Ausschnitt Eingang Süd, Loop Park Favoriten - eigene Darstellung, M 1:200.....	210
Abbildung 100: Ausschnitt Lageplan, Hügelpark - eigene Darstellung, o.M.....	211
Abbildung 101: Schnitt A-A / 3, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200.....	213
Abbildung 102: Schnitt A-A / 4, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:200.....	214
Abbildung 103: Standpunkt Visualisierung Wasserpark, eigene Darstellung o.M.....	215
Abbildung 104: Visualisierung Wasserpark, Loop Park - Favoriten - eigene Darstellung.....	216
Abbildung 105: Ausschnitt Lageplan, Oase und Eingang West - eigene Darstellung, o.M.....	217
Abbildung 106: Schnitt B-B / 1, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:125.....	219
Abbildung 107: Schnitt B-B / 2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:125.....	220

Abbildung 108: Standpunkt Visualisierung Oase West, eigene Darstellung o.M.....	221
Abbildung 109: Visualisierung Oase West, Loop Park Favoriten – eigene Darstellung.....	222
Abbildung 110: Standpunkt Visualisierung Phase 1, Open Air Kino, eigene Darstellung.....	225
Abbildung 111: Visualisierung Phase 1, Open Air Kino, eigene Darstellung.....	226
Abbildung 112: Standpunkt Visualisierung Phase 1,erste Interventionen: Graffiti, Pflege Grünraum, Sport , eigene Darstellung.....	227
Abbildung 113: Visualisierung Phase 1, erste Interventionen: Graffiti, Pflege Grünraum, Sport - eigene Darstellung.....	228
Abbildung 114: Realisierungsphasen 1-2, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, o.M.....	232
Abbildung 115: Realisierungsphasen 3-4, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, o.M.....	234

Anlagen:

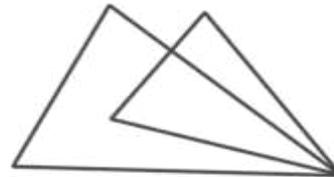
Anlage 1: Lageplan Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:750

Anlage 2: CD mit folgendem Inhalt: Diplomarbeit als Pdf – Datei, Lageplan Loop Park Favoriten, eigene Darstellung, M 1:750 als Pdf - Datei

9. Tabellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Richtwerte für Freiräume in Wien, Stadt Wien – MA18 (1994): Stadtentwicklungsplan für Wien 1994.....	37
Tabelle 2: Tabelle, Grün- und Freiraumkennwerte für Wien, STEP 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum.....	41
Tabelle 3: Parkanlagen in Nordfavoriten - eigene Darstellung, Daten: Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	61
Tabelle 4: Parkanlagen in Südfavoriten - eigene Darstellung, Daten: Stadt Wien, Vienna GIS, http://www.wien.gv.at/viennagis	65
Tabelle 5: Einordnung der Fallbeispiele in Kategorien - eigene Darstellung.....	143
Tabelle 6: Maßnahmenkatalog auf Grundlage der SWOT-Analyse, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung.....	190
Tabelle 7: 4-Phasen Plan, Loop Park Favoriten, eigene Darstellung.....	229





LOOP PARK - FAVORITEN

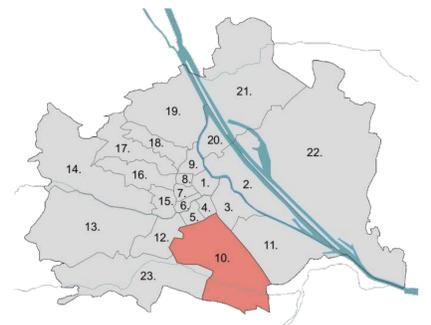
SENKUNG DES FREIRAUMBEDARFS IN DICHTEN STÄDTEN
DURCH ERSCHLIESSUNG SCHEINBAR UNGEEIGNETER
FLÄCHEN, ANHAND DES BEISPIELS DER VERKEHRSBRACHE
ANSCHLUSSTELLE SIMMERING IN WIEN FAVORITEN

Masterarbeit - Veronika Findeisen 1325528

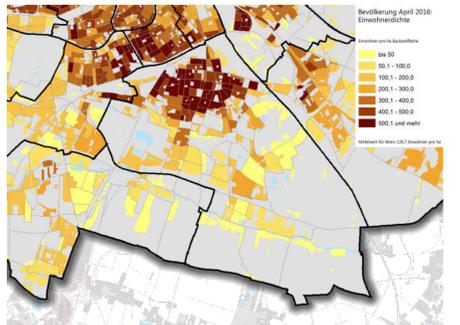
Betreuung: O. Univ. Prof. Richard Stiles MA Dip LD.
2. Prüferin: Univ. Prof. Mag. art. Christine Hohenbüchler
3. Prüferin: Ao. Univ. Prof. Dr. Dörte Kuhlmann



Schwarzwippen Wien, o.M.



Lage Favoriten in Wien, o.M.

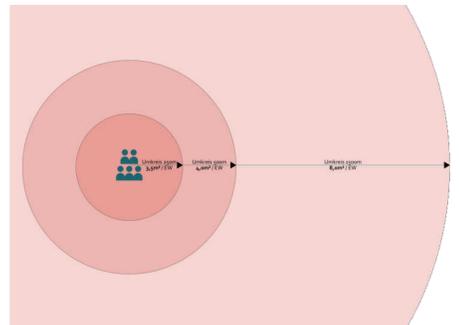


Einwohnerdichte Wien 2014, Ausschnitt Favoriten o.M.

Städte sind derzeit mit starkem Zuzug konfrontiert und reagieren mit Verdichtung oder Stadterweiterungen. Auch in der österreichischen Hauptstadt Wien ist ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum, sowie die Verdichtung der bestehenden Bebauung zu beobachten.

Der zehnte Wiener Stadtbezirk Favoriten ist 3.182,20 ha groß und erstreckt sich im Norden vom Margareten Gürtel bis an die Grenze zu Niederösterreich im Süden. Mit 194.746 Bewohnern ist Favoriten der bevölkerungsreichste Bezirk Wiens.

Vor allem in Nordfavoriten mit gründerzeitlicher Bebauungsstruktur, ist die Bevölkerungsdichte sehr hoch. In einigen Bereichen leben über 300 Einwohner auf einer Fläche von einem Hektar.

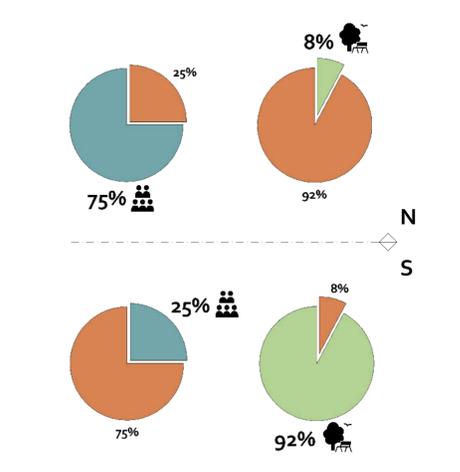


GRÜN- UND FREIRÄUME	EINZUGSBEREICH [m]	GRÖSSE [ha]	m²/EW
Nachbarschaft	250	< 1	3,5
Wohngebiet	500	1-3	4,0
Stadtteil	1.000	3-10	8,0
Region	1.500	10-50	4,0
	6.000	> 50	5,0
+ Sportflächen			3,5
+ Grünflächen pro Arbeitsplatz (Einzugsbereich 250 m)			2,0

Bedarfszahlen Freiräume Wien pro Person, lt. STEP 2025



Grün ächen Favoriten, o.M.

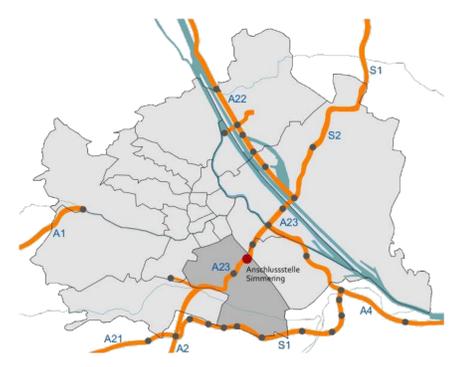


Nord - Südgefälle Bevölkerung und Grün ächen, Favoriten

Der Bedarf an Grün ächen wächst parallel zu der Bevölkerungszahl und kann mit den aktuellen Angeboten in Zukunft nicht gedeckt werden. Der Bedarf pro Einwohner wird im Stadtentwicklungsplan für Wien (STEP 2025) festgelegt.

Fast die Hälfte der Gesamtfläche des Bezirkes Favoriten besteht aus Grün ächen (1.424,6ha, 45%). Der Bezirk verfügt im Süden über ausgedehnte Parkanlagen und Naherholungsgebiete, landwirtschaftlich genutzten Flächen, Wälder und Wiesen ächen. Im Norden des Bezirkes befinden sich kleine "Grätzelparks" mit hoher Nutzerfrequenz.

Ein wachsender Bedarf an Freiräumen besteht daher in dem dicht bebauten, gründerzeitlichen Bezirksteil Nordfavoriten, 75% der Einwohner des gesamten Bezirkes stehen nur 8% der Grün ächen des Bezirkes im Wohnumfeld zur Verfügung. Das aktuelle Freiraumdefizit im Wohnumfeld beträgt ca. 87 ha (ca. 124 Fußballfelder).



Lage Anschlussstelle Simmering, o.M.



Luftaufnahme Anschlussstelle Simmering, o.M.

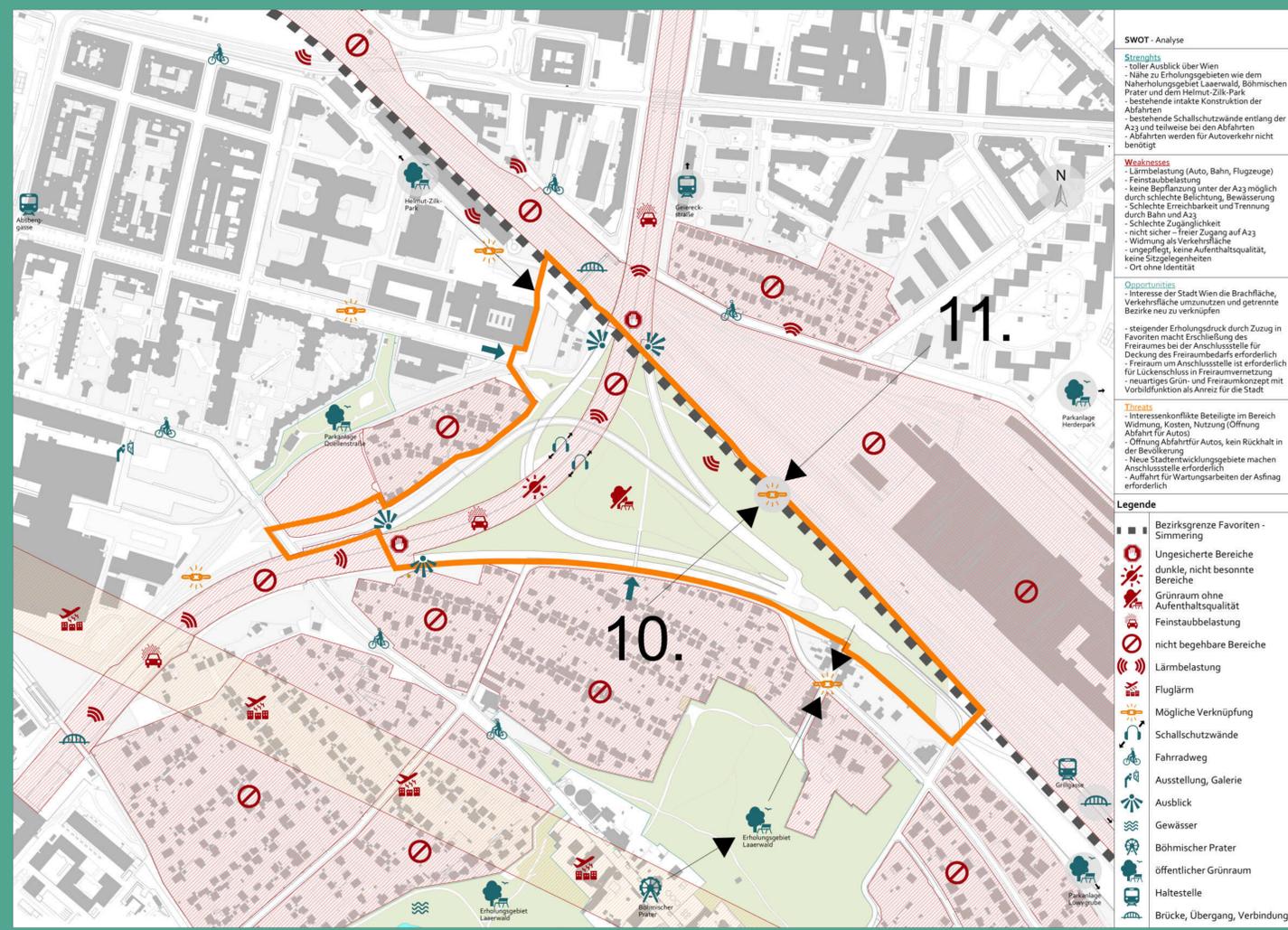
Eine seit fast 40 Jahren ungenutzte Brache ist die Anschlussstelle Simmering. Das Gebiet ist ca. 8,5ha groß und liegt an der Südosttangente der A23 im Osten Favoritens an der Grenze zu dem Bezirk Simmering. Die Abfahrt wurde 1978 fertiggestellt und seitdem nicht genutzt. Für dieses Gebiet wurde ein Konzept für die Umnutzung zu einem Park erstellt.



Lageplan Anschlussstelle Simmering, o.M.

ANALYSE

Favoriten ist der bevölkerungsreichste Wiener Bezirk. 10% der Bevölkerung der Stadt leben hier. 92% der Grün ächen des Bezirkes befinden sich im Süden. Im Norden mit hoher Bevölkerungs- und Bebauungsdichte besteht ein großes Defizit an Grün ächen, weshalb die Schaffung neuer Grün ächen notwendig ist.



- SWOT - Analyse**
- Strengths**
- toller Ausblick über Wien
 - Nähe zu Erholungsgebieten wie dem Naherholungsgebiet Laaerwald, Böhmischen Prater und dem Helmut-Zilk-Park
 - bestehende intakte Konstruktion der Abfahrten
 - bestehende Schallschutzwände entlang der A23 und teilweise bei den Abfahrten
 - Abfahrten werden für Autoverkehr nicht benötigt
- Weaknesses**
- Lärmbelastung (Auto, Bahn, Flugzeuge)
 - Feinstaubbelastung
 - keine Begrünung unter der A23 möglich durch schlechte Belichtung, Bewässerung
 - Schlechte Erreichbarkeit und Trennung durch Bahn und A23
 - Schlechte Zugänglichkeit
 - nicht sicher - freier Zugang auf A23
 - Widmung als Verkehrsfläche
 - ungepflegt, keine Aufenthaltsqualität, keine Sitzgelegenheiten
 - Ort ohne Identität
- Opportunities**
- Interesse der Stadt Wien die Brachfläche, Verkehrsfläche umzunutzen und getrennte Bezirke neu zu verknüpfen
 - steigender Erholungsdruck durch Zuzug in Favoriten macht Erschließung des Freiraumes bei der Anschlussstelle für Deckung des Freiraumbedarfs erforderlich
 - Freiraum um Anschlussstelle ist erforderlich für Lückenschluss in Freiraumvernetzung
 - neuartiges Grün- und Freiraumkonzept mit Vorbildfunktion als Anreiz für die Stadt
- Threats**
- Interessenskonflikte Beteiligte im Bereich Widmung, Kosten, Nutzung (Öffnung Abfahrt für Autos)
 - Öffnung Abfahrt für Autos, kein Rückhalt in der Bevölkerung
 - Neue Stadtentwicklungsgebiete machen Anschlussstelle erforderlich
 - Aufahrt für Wartungsarbeiten der Asfnag erforderlich
- Legende**
- Bezirksgrenze Favoriten - Simmering
 - Ungesicherte Bereiche
 - dunkle, nicht besonnte Bereiche
 - Grünraum ohne Aufenthaltsqualität
 - Feinstaubbelastung
 - nicht begehbare Bereiche
 - Lärmbelastung
 - Fluglärm
 - Mögliche Verknüpfung
 - Schallschutzwände
 - Fahrradweg
 - Ausstellung, Galerie
 - Ausblick
 - Gewässer
 - Böhmischer Prater
 - öffentlicher Grünraum
 - Haltestelle
 - Brücke, Übergang, Verbindung
- SWOT-Analyse Planungsgebiet, o.M.

BESTANDSANALYSE

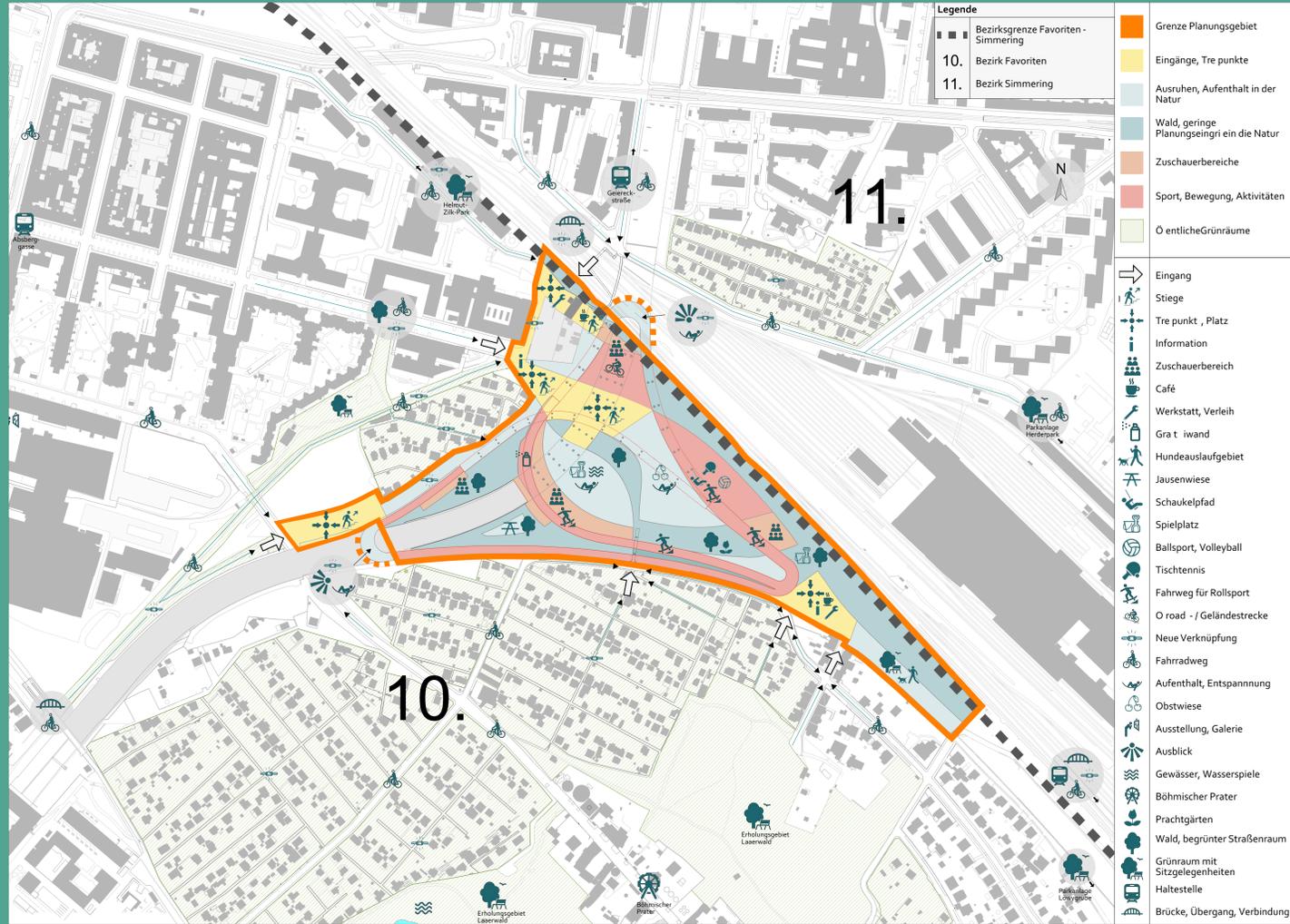
Die SWOT - Analyse identifiziert und benennt grundstücksbezogene Stärken, Schwächen, Chancen und Bedrohungen. Die Analyse dient als Grundlage und strategisches Werkzeug bei der Entwicklung des Entwurfes. Die Fotodokumentation des Gebietes hält den aktuellen Zustand fest. Die asphaltierten Fahrbahnen und die Konstruktion sind in einem guten Zustand. Auf dem Grundstück breitet sich die Natur frei aus.



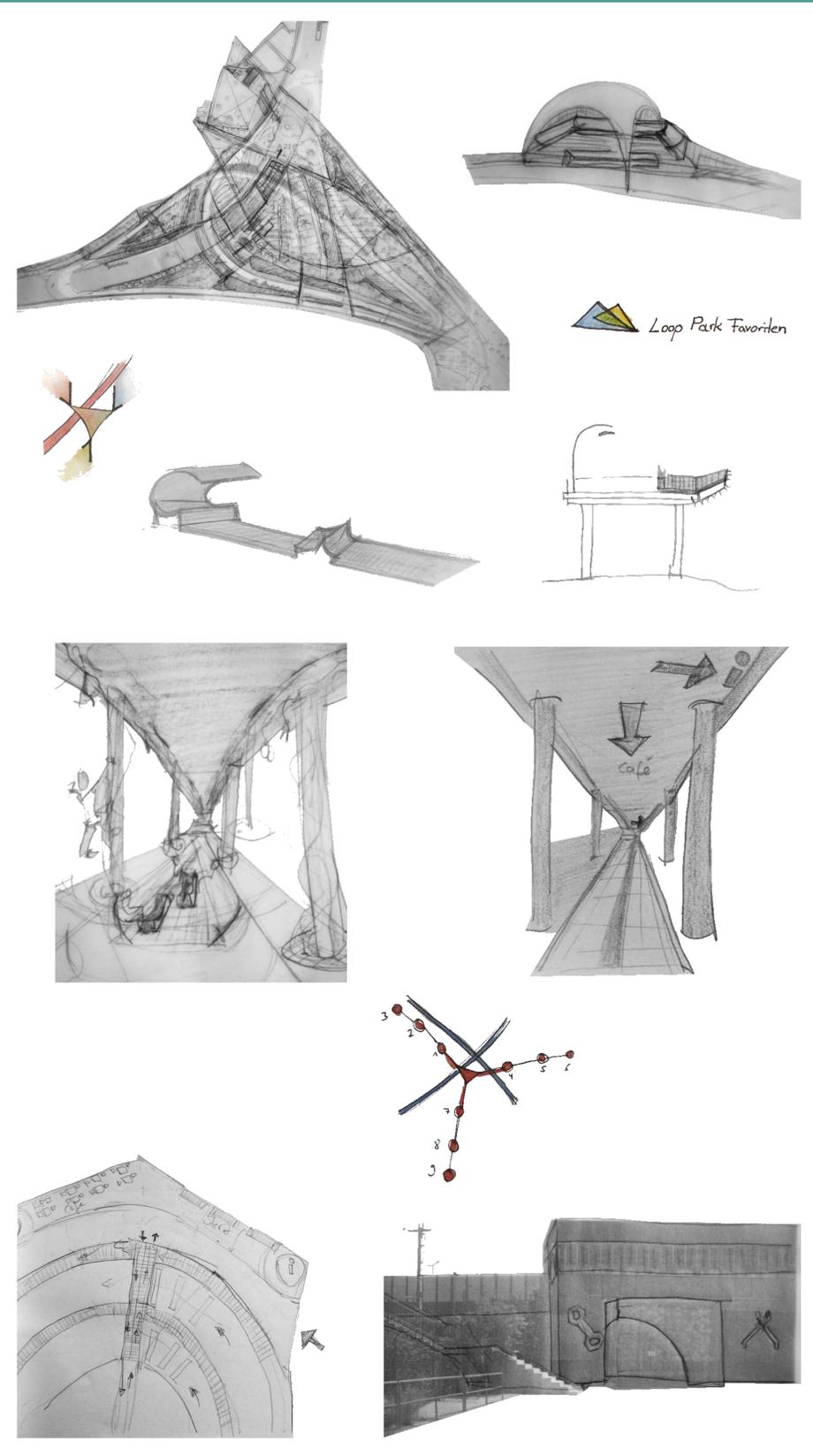
Fotodokumentation Anschlussstelle Simmering, Wien Favoriten



Fotodokumentation Anschlussstelle Simmering, Wien Favoriten



Verortung der Maßnahmen Anschlussstelle Simmering, o.M.



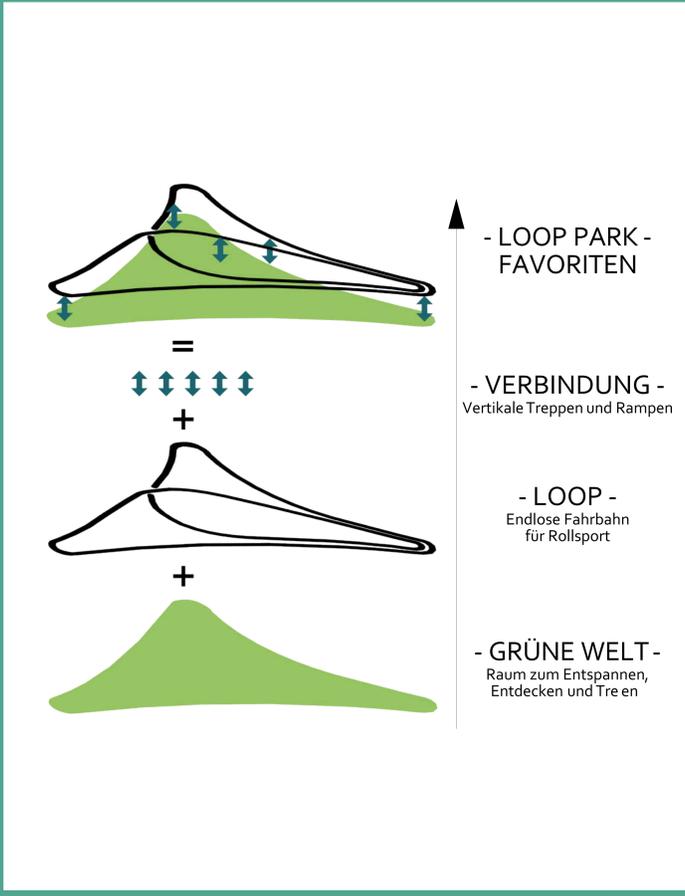
Entwurfsskizzen Loop Park - Favoriten

ENTWURF

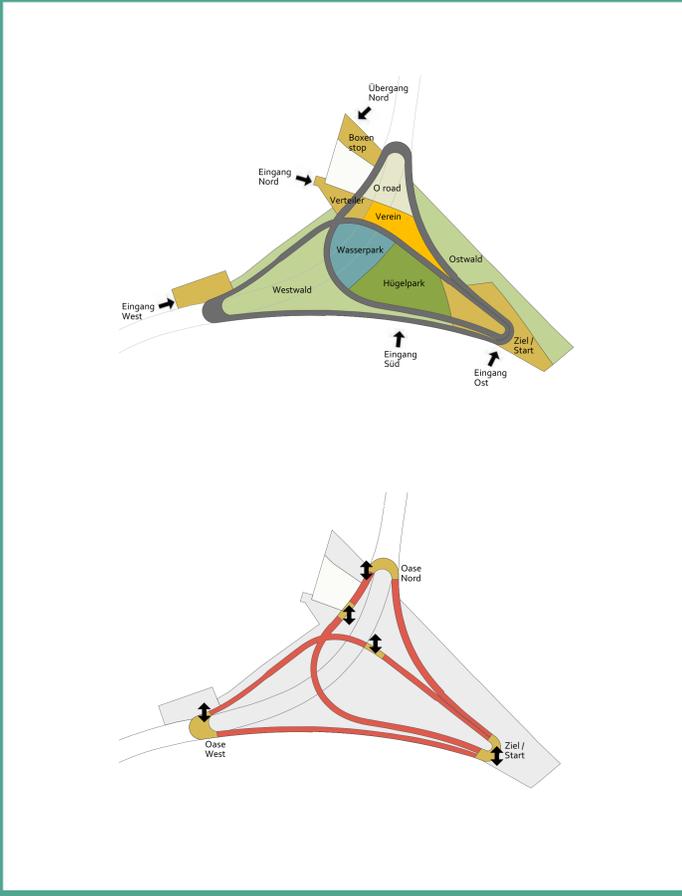
Das Gebiet rund um die Anschlussstelle soll einen neuen Dreh- und Angelpunkt bilden. Die vorhandenen Eingänge werden neu definiert und zusätzlich neue Eingänge geschaffen. In der Nähe liegende Grünflächen, aber auch öffentliche Verkehrsmittel werden besser angebunden. Der Haupteingang entsteht an dem nördlichen Zugang über die Quellenstraße, die vor dem Park endet. Das Gegenstück bildet der Platz am Eingang Ost, der als Haupttauhaltstation, Ziel und Treppendient.

KONZEPT UND RAUMPROGRAMM

Die ehemalige Verkehrsachse wird zu einem Sportpark mit bezirksübergreifender Bedeutung und verbindender Wirkung umgestaltet. Ein einzigartiges Konzept, soll durch seine Unverwechselbarkeit identitätsstiftend für den Bezirk Favoriten, vor allem den Bezirksteil Nordfavoriten, wirken. Die stillgelegten Auf- und Abfahrten werden erhalten und in den neuen Park eingebunden. Die Rollsportbahn bildet die obere Ebene im Park für Bewegung, Sport und zur schnellen Fortbewegung. Als Gegenstück dazu befindet sich darunter die Grüne Welt, die Raum zum Entspannen, Entdecken und Treiben bietet. An zentralen, gut erreichbaren Stellen im Park sind vertikale Spangen angeordnet, welche die zwei Welten miteinander verbinden. Die Fahrbahn, der ehemalige Fremdkörper über dem darunter liegenden Grünraum wird in das Konzept integriert.



Konzept Loop Park - Favoriten, o.M.



Zonierung Loop Park - Favoriten, o.M.



Schnitt C-C1 | M 1:200



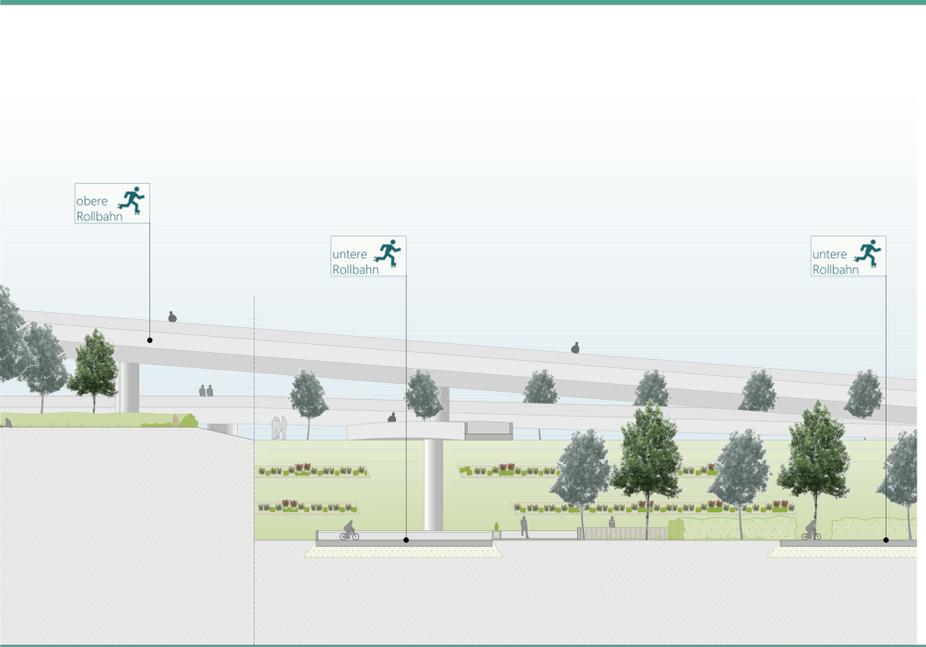
Materialkollage



Visualisierungen Eingang Nord (a), O roadstrecke (u) - LOOP PARK - FAVORITEN



Ausschnitt Eingang Süd | M 1:100



Schnitt A-A | M 1:200



Schnitt B-B | M 1:200

ENTWURF

Die Eingänge und deren zugeordnete Plätze dienen als Treppunkte und Verteiler, die durch das leuchtende Markenzeichen des Parks (zwei Loops) von Weitem gut erkennbar sind. Die vertikalen Verbindungen sind als stehende, dreieckige Scheibe mit umlaufender Rampe und Treppe ausgebildet. Diese bilden orientierungsfördernde Fixpunkte im Park. Die Nutzungsoffene Fahrbahn für Rollsportarten wird unter anderem durch Ruhebereiche, wie zwei Oasen, die Hügelpark, Volleyballplätze, Zuschauerbereiche und einen Waldspielplatz ergänzt. Unter der A23 entsteht eine Sandpiste, als Trainingsbereich für O roadsportler, wie Mountainbiker oder BMX Fahrer. Die farbliche Gestaltung des Parks ist durch wechselnde Leuchtfarben und Grautönen in ständigem Wandel, weshalb die Materialien der Wege, Wandflächen und Möblierung zurückhaltend und neutral in warmen Sand-, Grau- und Brauntönen gestaltet sind. Die Vertiefungen der Unterseite der Fahrbahn werden in einem trasluzenten Material abgekört und bilden als Lichtbänder die Grundbeleuchtung im Park.



Materialkollage



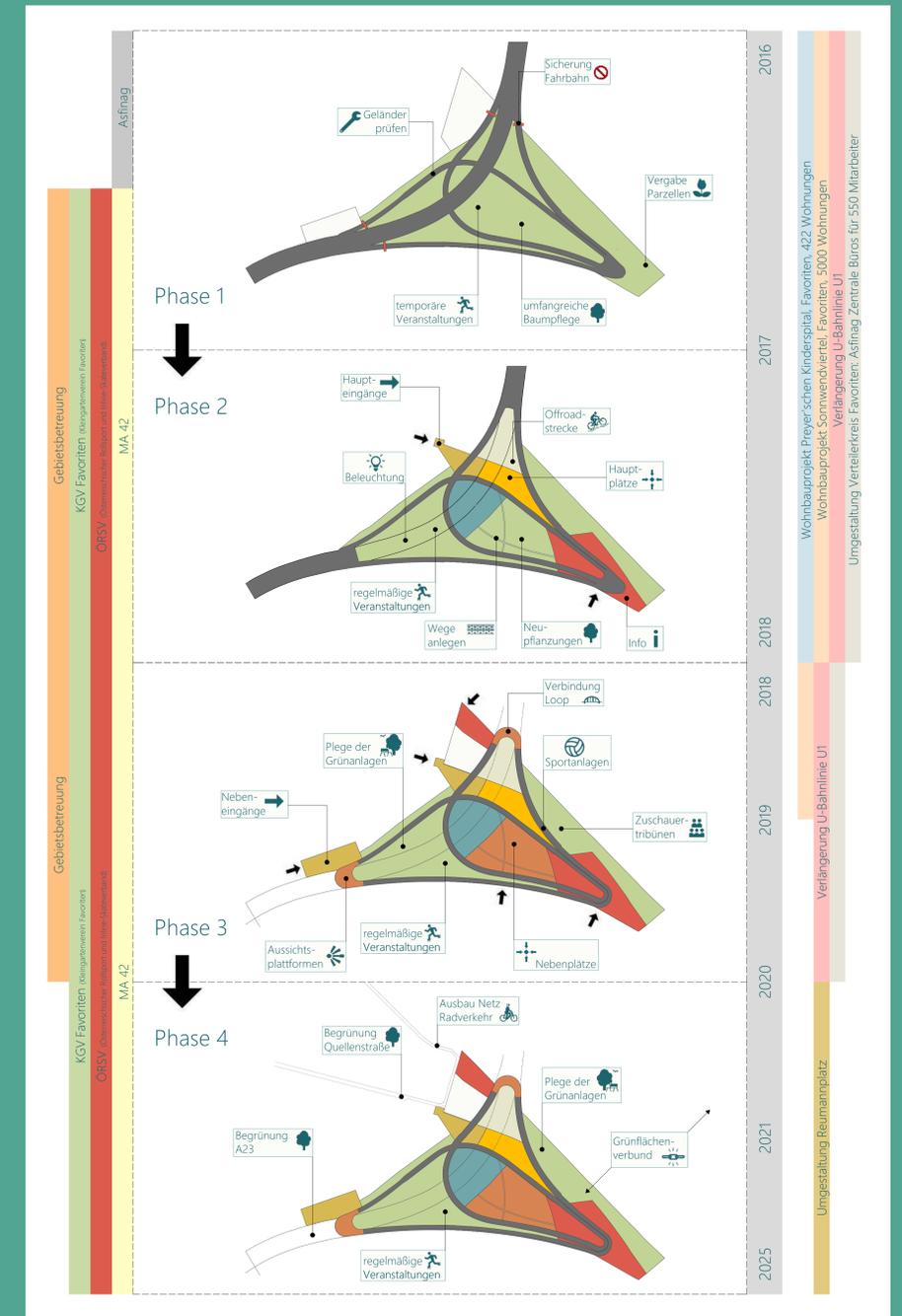
Visualisierungen OASE West (o), Wasserpark (u) - LOOP PARK - FAVORITEN



Visualisierungen Phase 1 - LOOP PARK - FAVORITEN

REALISIERUNG

Die Umnutzung des Gebiets erfolgt in vier Phasen, die aufeinander aufbauen. Durch eine schrittweise Entwicklung können Ideen der Anwohner in den Entwurf einfließen und auf Bedürfnisse eingegangen werden. In der ersten Phase wird die Sicherheit auf dem Gelände hergestellt und wichtige Baumaßnahmen durchgeführt. Durch erste Interventionen wird der Ort aktiviert. In den weiteren Phasen werden die Maßnahmen nach und nach umgesetzt. In der letzten Phase werden hauptsächlich Maßnahmen außerhalb des Parks ausgeführt. Die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel und Erreichbarkeit wird unter anderem durch den Ausbau der Bahnübergänge verbessert.



Masterarbeit - Veronika Findeisen 1325528
 Betreuung: O. Univ. Prof. Richard Stiles MA Dip LD.
 2. Prüferin: Univ. Prof. Mag. art. Christine Hohenbüchler
 3. Prüferin: Ao. Univ. Prof. Dr. Dörte Kuhlmann