

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>

Über-Westbahn | Maximilian Ostermann

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>



Diplomarbeit

Über-Westbahn

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Andreas Kolbitsch

E206

Institut für Hochbau und Technologie

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

Von

Maximilian Ostermann

0728337

Wien, 30.5.2017

Abstract

Die vorliegende Arbeit behandelt die Frage, wie mit dem städtischen Wachstum Wiens umgegangen werden kann. Der Fokus liegt neben dem Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen und dem zu errichtenden Wohnbau darauf, wie zusätzliche Flächen geschaffen werden können und wo eine qualitative Verdichtung stattfinden kann. Speziell werden Flächen innerstädtischer Eisenbahnareale betrachtet und deren Potentiale zur Wohnraumschaffung geprüft. Der erste Teil thematisiert die aktuelle Situation Wiens und gibt einen Überblick über das Bevölkerungswachstum der Stadt sowie die Leitziele der Stadtentwicklung und größerer Wohnbauprojekte. Außerdem werden die Strategien anderer Städte betrachtet und mit Wien verglichen. Der zweite Teil enthält Beispiele für Wachstums- und Wohnraumgewinnungsmöglichkeiten. Der Blickpunkt liegt auf Verdichtungsmaßnahmen und zeigt Flächen, insbesondere Eisenbahnareale, die sich zur Umsetzung eignen. Dabei werden auch nationale und internationale Beispiele von überbauten Eisenbahnarealen herangezogen und Flächen analysiert, die dafür in Frage kommen. Der dritte Teil besteht aus einem Entwurf, schildert die Rahmenbedingungen und erklärt die getroffenen Maßnahmen. Begonnen wird mit dem städtebaulichen Konzept, danach folgen das Verkehrskonzept, die Planungen für Freiflächen und öffentlichen Raum sowie für den Wohnbau.

Inhalt	
Wien, wachsende Stadt	7
Aktuelle Wohnbauprojekte der Stadt Wien	13
Wohnbauentwicklung im europäischen Vergleich mit München und Berlin	17
München	
Berlin	
Potentiale der Mehrfachnutzung und Umstrukturierung	21
Beispiele der Überbauung von Verkehrsflächen in Wien	23
Franz-Josefs-Bahnhof und die Althangründe	
Bürogebäude U4-Center	
Bahnhof Wien Mitte	
Internationale Beispiele der Umnutzung von Verkehrsflächen	25
Grand Central Station, New York City	
La Défence, Paris	
Gare Montparnasse, Paris	
Folly for a Flyover, London	
Verkehrsflächen mit Potential zur Überbauung	27
Wien Meidling, 1120 Wien	
Wiental, 1050 Wien	
Bahngasse, 1030 Wien	
Westbahnhof, 1150 Wien	
Über-Westbahn	29
Lage in der Stadt	
Städtebauliches Konzept	
Verkehrskonzept	
Freiflächen und öffentlicher Raum	
Wohnraum	
Zusammenfassung	141



Berlin: 3.500.000 + 0,38%



Madrid: 3.100.000 + 2,97%



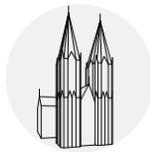
Wien: 1.800.000 + 4,65%



Barcelona: 1.600.000 + 2,97%



München: 1.500.000 + 1,38%



Köln: 1.000.000 + 2,31%

Wien, wachsende Stadt

Die Stadt Wien ist die Bundeshauptstadt Österreichs, die 7. größte Stadt in der Europäischen Union und die zweitgrößte im deutschsprachigen Raum. Die Stadt liegt im geographischen Zentrum Europas und ist ein Sitz der Vereinten Nationen. Als ehemalige kaiserliche Residenzstadt ist Wien mit seinem historischen Zentrum, welches zum UNESCO-Weltkulturerbe zählt, eine der am meisten von Touristen besuchten Städte Europas und zählt zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität weltweit.¹

Das Stadtgebiet erstreckt sich über ca. 41.500 Hektar, davon sind derzeit etwa 15.000 Hektar Bauflächen und 19.000 Hektar Grünflächen. Die Donau durchfließt die Stadt vom Norden und der Wienerwald begrenzt die Stadt nördlich und westlich.²

Wien hat derzeit etwa 1,84 Millionen Einwohner bei einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von rund 44 Einwohner pro Hektar. Die Bevölkerung der Stadt wächst stetig. Anfang 2014 verzeichnete Wien: 1.766.745, 2015: 1.797.337 und 2016: 1.840.226 Einwohner. Das sind ca. 30.500 und ca. 42.900 mehr Einwohner als im jeweiligen Jahr davor. Das Wachstum Wiens im Kalenderjahr 2014 betrug somit etwa 1,7% im Jahr 2015 sogar auf etwa 2,4% gestiegen.³

Bis zum Jahr 2025 wird Wien, gemäß einer Prognose der Stadt, die Heimat von bis zu 1.965.000 Menschen sein und bis 2030 die von über 2.000.000. Dieser Fall könnte jedoch schon früher eintreten, da seit der Veröffentlichung der Studie die Bevölkerung in den letzten zwei Jahren bereits stärker gewachsen ist als angenommen.⁴

Aus der gleichen Studie geht hervor, dass die Stadtregion deutlich stärker wachsen wird als andere vergleichbare Stadtregionen wie Berlin und München und daher auch international gesehen besonderen Herausforderungen gegenüber steht.⁴

Der Ballungsraum Wien soll demnach in den nächsten 10 Jahren um 4,65% wachsen. Die Wachstumsraten von Berlin und München liegen lediglich bei 0,38 und 1,38%. Die drei Wien im Wachstum am nächsten kommenden Stadtregionen sind Madrid, Barcelona und Köln. Diese bleiben jedoch auch unter 3%.⁴

Wien würde nach dieser Prognose wieder eine Bevölkerung erreichen, welche sie bereits nach der Wachstumsphase im 19. und frühen 20. Jahrhundert besaß. Die Stadt erfuhr damals ein rasantes Wachstum. Die Einwohnerzahl innerhalb der Grenzen von 1910 schnellte von 1815 bis 1910 von 150.000 auf 2.000.000 Einwohner.⁵

Das starke Wachstum begründet sich einerseits durch die geografische und geschichtliche Lage Wiens als Bindeglied zwischen West- und Osteuropa und andererseits durch den im Vergleich zu anderen Großstädten kostengünstigen Wohnraum. Durch die aktive Wohnungspolitik in Wien, die mit öffentlichen Geldern Wohnraum errichtet und fördert, hat die Stadt im europäischen Vergleich einen Vorsprung und kann aktiv in den Wohnungsmarkt eingreifen und steigenden Preisen entgegenwirken. In Städten wie London, Paris und auch München werden einkommensschwache Menschen aus der Stadt gedrängt, da die hohen Mieten und Lebenshaltungskosten nicht mehr zahlbar sind. Auch das Wachstum Berlins wird schwächer werden, da die Mieten deutlich steigen und die Stadt nicht das wirtschaftliche Zentrum Deutschlands ist.⁶

Die derzeitigen Mietpreise im freien Wohnungsmarkt, das soziale Wohnbauangebot nicht einberechnet, liegen in Wien bei 8,9 bis 11,9 Euro pro Quadratmeter. Im Vergleich ist Wien damit durchschnittlich teurer als Berlin, 5,5 bis 10,8 Euro, und günstiger als München mit 10,6 bis 15,6 Euro pro Quadratmeter. Der preisliche Unterschied zwischen Wien und Berlin wird jedenfalls den Tendenzen zufolge geringer, denn der Wiener Quadratmeterpreis stieg zwischen 2010 und 2014 um 4% während der Berliner Preis im gleichen Zeitraum um 25% stieg. Diese Entwicklung verdeutlicht die Wichtigkeit der Regulierung und Entspannung des Mietmarkts durch eine Vergrößerung des Wohnraumangebots.⁷

1 Wikipedia (a) 2016

2 Stadt Wien (a) 2015, S. 6

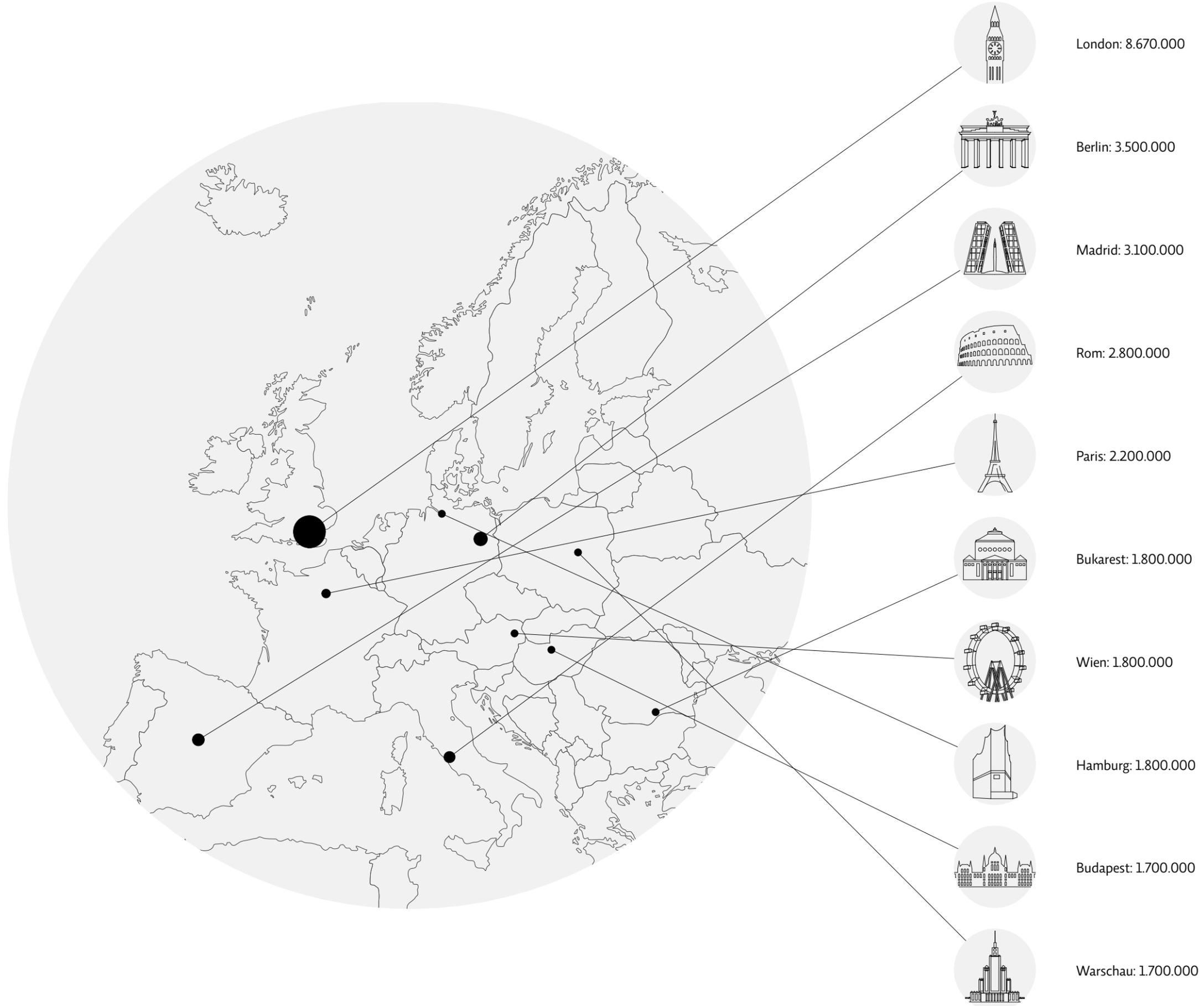
3 Statistik Austria 2016

4 Himpele 2014, S. 12, 20

5 Kurz 1981, S.75

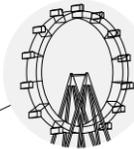
6 Melzer 2014

7 APA 2015





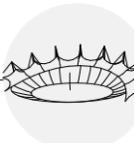
Berlin: 3.500.000



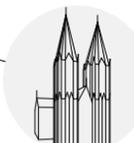
Wien: 1.800.000



Hamburg: 1.800.000



München: 1.500.000



Köln: 1.000.000



Aktuelle Wohnbauprojekte der Stadt Wien

Die Stadt Wien hat, um den Anforderungen des Wachstums nachzukommen, Zielgebiete in der Stadtentwicklung definiert. Diese beziehen sich einerseits auf die Errichtung von Wohnraum, andererseits auf die Aufwertung und Schaffung öffentlichen Raums, Restrukturierungen von Gewerbearealen und die Sanierung von bestehenden Arealen. Diese Zielgebiete wurden 2014 erarbeitet und umfassen Gründerzeitviertel entlang des Gürtels, des Donaukanals, dem Zentrum und anderen Gebieten Floridsdorfs, das Neubauareal Seestadt, den Donauraum der Leopoldstadt, die Erdberger Aspanggründe, das Hauptbahnhofareal in Favoriten sowie Teile Liesings.⁸

Diese Leitziele sind regional auf die gesamte Stadt verteilt. Wird jedoch der Blickpunkt auf die Errichtung von neuen Wohnflächen gerichtet, zeigt sich ein anderer Schwerpunkt im Stadtgebiet. Die meisten Projekte befinden sich im östlichen und südlichen Wien. Dazu zählen im 10. Bezirk das Projekt der Stadtentwicklung in Rothneusiedl, im 22. Bezirk die Seestadt Aspern, das EUROPAN 9 Projekt, im Zuge der einer europäischen Wettbewerbsinitiative und das kooperative Planungsverfahren zum Areal der Raffentättergasse und ein weiteres EUROPAN Projekt im 23. Bezirk. Geografisch stechen die Großprojekte auf den ehemaligen Eisenbahnarealen des Nordbahnhofs, Nordwestbahnhofs sowie im Sonnwendviertel hervor. Diese Flächen befinden sich im Gegensatz zu den vorherigen erwähnten Arealen im dicht verbauten Gebiet. Sie sind Beispiele dafür, wie durch Umstrukturierung von Infrastruktur neues Bauland gewonnen werden kann, jedoch sind die Flächen für einen eventuellen neuerlichen Bedarf der Eisenbahninfrastruktur irreversibel verloren.⁹

Des Weiteren plant die Stadt Wien wieder Gemeindewohnungen zu bauen. Es sind 4000 bis zum Jahr 2020 geplant. Die ersten 120 sollen im 10. Bezirk an der Fontanastraße auf den ehemaligen AUA-Gründen errichtet werden.¹⁰

8 Stadt Wien (b) 2014

9 Stadt Wien (c) 2016

10 Stadt Wien (d) 2016



Die Errichtung weiterer Gemeindebauten und sonstigem geförderten Wohnbau wird im Wiener Kerngebiet auf große Probleme stoßen. Aufgrund einer Obergrenze für den Bodenpreis von 235 €/m² Wohnnutzfläche für geförderten Wohnbau wird es immer schwieriger, geeignete Grundstücke zu finden, da der durchschnittliche Quadratmeterpreis um 67% in den letzten 10 Jahren gestiegen ist. Somit würden leistbare Wohnungen an den Stadtrand und aus attraktiven Lagen verdrängt. Dieser Entwicklung könnte durch die Einführung von geförderten Wohnbau als Widmungskategorie entgegengewirkt werden.¹¹

Die Konzentrierung geförderten Wohnbaus würde zu einer sozialen und räumlichen Segregation führen. Dabei ist die räumliche Trennung unterschiedlicher sozialer Gruppen gemeint. Auch wenn sie vorerst das Ankommen und somit die Integration von Migranten vereinfachen kann, ist die Segregation in folgenden Schritten ein Hindernis. Sie benachteiligt sozial schwächere Gruppen, verhindert Integration und verschlechtert die Chancen zu sozialem Aufstieg und erhöht das Risiko zur sozialen Ausgrenzung.¹²

Besonders Kinder sind von sozialer Segregation betroffen. Wenn Armut an der Adresse ablesbar ist, führt dies zu Stigmatisierung, geringerer Möglichkeiten an Bildung sowie folgend schlechteren Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Dieser Effekt wird durch das Fehlen von Vorbildern bedingt. Es werden zum Beispiel Erwerbstätigkeit und Bildung schlechter repräsentiert, wodurch soziales Lernen erschwert wird, und sorgt für eine Ausgrenzung aus der übrigen Gesellschaft.¹³

11 Österreichischer Verband Gemeinnütziger Bauvereinigungen 2016

12 TU Wien 2016

13 Strohmeier 2008, S. 15
Meier 2008, S. 5

Wohnbauentwicklung im europäischen Vergleich mit München und Berlin

Das städtische Wachstum ist kein regionales, auf Wien beschränktes Phänomen. Auch viele andere Großstädte müssen sich mit den Effekten der zunehmenden Bevölkerung auseinandersetzen. Daher ist es möglich und sinnvoll, die Strategien vergleichbarer Städte anzusehen, um mögliche Verbesserungspotentiale ausfindig zu machen.

München

Eine der mit Wien vergleichbaren Städte ist München, mit einem Bevölkerungsstand von derzeit rund 1,5 Millionen auf einer Fläche von 31.000 Hektar. Die Stadt ist zwar sowohl Fläche als auch Einwohner bezogen etwas kleiner als Wien, weist dafür mit circa 49 Einwohnern je Hektar eine höhere Bevölkerungsdichte als Wien auf. Das Wachstum belief sich im letzten Jahr auf 2,1% der Einwohnerzahl beziehungsweise auf fast 31.000 Zugezogene und ist damit sowohl relativ als auch in absoluten Zahlen etwas unter dem Zuwachs Wiens.¹⁴

München versucht in den Wohnungsmarkt einzugreifen und ermöglicht mithilfe eines Wohnbauförderprogramms und der Schaffung von Baurecht, den Wohnungsmarkt zu entspannen.¹⁵

Um die Stadtentwicklung zu steuern, hat München ähnlich zu Wien Schwerpunkte gesetzt und zehn Handlungsräume definiert. Ähnlich zu den Wiener Zielgebieten beziehen sich die Handlungsräume auf großflächige Areale und sollen eine Richtung der Entwicklung vorgeben.¹⁶

Zusätzlich zu der Definition von Schwerpunktbereichen wurden drei Gutachten erstellt, welche speziell nach Strategien der Wohnflächenbeschaffung suchen. Die drei Themen sind Qualifizierte Verdichtung, Umstrukturierung und Siedlungsentwicklung am Stadtrand.¹⁷

Die Studie ergibt, dass Verdichtung im Bereich von gleichförmig angelegten Siedlungen am meisten erfolgsversprechend ist. Wohnflächen können sowohl durch Aufstockungen als auch durch Anbauten und Neubau entstehen. Die Infrastruktur ist schon vorhanden oder kann mit wenig Aufwand verbessert beziehungsweise angepasst werden. Größere

Siedlungen sind oftmals Eigentum größerer Wohnbaugesellschaften, die vermutlich gewillt sind, Wohnungen auf schon erworbenen Grundstücken zu bauen. Das Nachverdichten von Einfamilienhausarealen zeigt sich trotz des größten Verdichtungspotentials, der zwei- bis dreifachen Geschossflächenzahl als eher ungeeignet, da einerseits die Umsetzungs- und Planungsinstrumente fehlen und andererseits die vielfältigen Eigentumsverhältnisse großflächiges Eingreifen verhindern. Die Verdichtung von Innenstadtbereichen durch Dachausbauten und Aufstockungen sind wegen hoher Kosten und der Gefahr von Verdrängungen nur mäßig beziehungsweise nur in Einzelfällen zur Schaffung neuen Wohnraumes geeignet.¹⁷

Das Gutachten zum Thema der Umstrukturierung zeigt, dass die Umstrukturierung gewerblich genutzter Flächen Potentiale birgt, jedoch mit einem hohen Planungsaufwand verbunden ist, und die Kooperation der Eigentümer gegeben sein muss.¹⁷

Die Siedlungsentwicklung am Stadtrand ist wesentlich für die langfristige Entwicklung. Im Falle Münchens liegen im Nordosten die letzten großen zusammenhängenden Flächen, die durch eine etwaige Verlängerung der U-Bahn ein großes Entwicklungspotential aufweisen.¹⁷

Berlin

Die Stadt Berlin ist die Hauptstadt Deutschlands und eine ebenfalls wachsende Metropole. Die Stadt hat etwa 3,6 Millionen Einwohner und eine Fläche von fast 90 000 Hektar. Berlin ist damit größer und bevölkerungsreicher als Wien, liegt jedoch bei der Einwohnerdichte mit knapp 40,5 Einwohnern pro Hektar unter dem Wiener Durchschnitt. Der Zuzug im letzten Jahr belief sich auf fast 50.000 neue Bewohner, was einem Wachstum von circa 1,3% entspricht, wohingegen die Stadtentwicklung Berlins sogar von 75.000 Zuwanderern ausgeht.^{18/19}

Im Jahr 2014 hat die Stadt den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 erstellt. Die damaligen, das Bevölkerungswachstum betreffenden Annahmen stellen sich jedoch als zu gering heraus. Der bisher errechnete

14 Landeshauptstadt München (a) 2016

15 Landeshauptstadt München (b) 2012

16 Landeshauptstadt München (c) 2016

17 Landeshauptstadt München (d) 2016

18 Statistik Berlin Brandenburg (a) 2015

19 Statistik Berlin Brandenburg (b) 2015

Wohnungsneubaubedarf von 10.000 Wohneinheiten muss also auf 15.000 bis 20.000 Wohnungen korrigiert werden. Daher bedarf es einer weiteren Evaluierung der Neubaupotentiale, wobei Berlin dennoch der Innenentwicklung Vorrang gegenüber der Außenerweiterung gibt.²⁰

Als Reaktion auf diese Entwicklung hat Berlin 12 Schwerpunkte des Wohnungsneubaus definiert. Diese sind als große Neubaustadtgebiete geplant und sollen jeweils 3.000 bis 5.000 Wohnungen beinhalten. Durch ihre Größe sollen diese neuen Stadtquartiere ökonomisch tragfähig sein und insgesamt Wohnraum für 100.000 Menschen bieten. Zur Errichtung sollen gezielt der Gemeinde angehörige Wohnbaugesellschaften, Genossenschaften und Baugruppen, also Gruppen gemeinsam agierender Bauherren, herangezogen werden. Damit will die Stadt sicherstellen, dass der neu errichtete Wohnraum zu 30% aus Sozialwohnungen besteht und somit eine stabile Sozialstruktur ermöglicht. Außerdem wird das Augenmerk auf eine dichte Bauweise, gute Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr sowie Fahrradfreundlichkeit gelegt.²¹

Zusätzlich zu den neuen Stadtquartieren wurden über das ganze Stadtgebiet verstreut, mögliche Wohnbaustandorte ermittelt und festgelegt. Diese reichen von Raum für 50 bis zu 1.000 Wohneinheiten pro Standort.²²

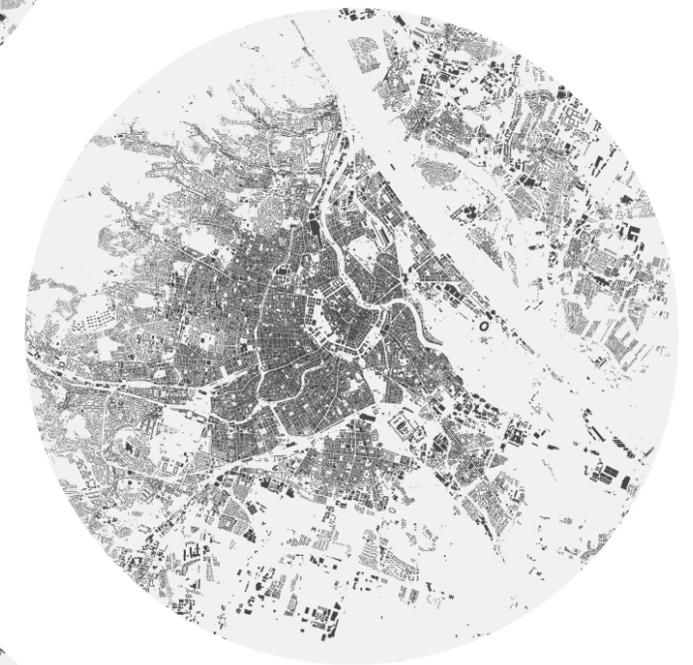
Die Städte Berlin und München bedienen sich mit der Schwerpunktsetzung von Stadtentwicklungsarealen ähnlicher Strategien wie Wien mit den Quartieren um die ehemaligen Bahnhöfe und der Seestadt Aspern. Die Nachverdichtung und die Errichtung neuen Wohnraums in Zentrumsnähe könnte Berlin im Vergleich zu Wien aufgrund der geringeren Bevölkerungs- und Bebauungsdichte leichter fallen. Dennoch ist diese Strategie auch in Wien anwendbar und kann durch die Identifizierung von möglichen Bauplätzen zu neuem Wohnraum führen.

Die Ergebnisse der Münchner Studie, welche sich auf Möglichkeiten der Verdichtung von gleichförmigen und großflächigen Bauten beziehen, könnten in die Wiener Stadtentwicklung implementiert werden. Aufgrund der großen Anzahl an gemeindeeigenen Wohnanlagen kann diese Strategie zu einem erheblichen Anstieg verfügbaren Wohnraums führen.

Die Studien zur Umstrukturierung gewerblich genutzter Areale und der Stadtrandentwicklung können ebenso für Wien verwendet werden, diese Praktiken sind jedoch bereits in den Wiener Leitlinien der Stadtentwicklung vorhanden.



Berlin: 3.500.000
90.000 Hektar
40,5 Einwohner pro Hektar



Wien: 1.800.000 Einwohner
41.5000 Hektar
44 Einwohner pro Hektar



München: 1.500.000 Einwohner
31.000 Hektar
49 Einwohner pro Hektar

20 Stadt Berlin (a) 2016

21 Stadt Berlin (b) 2016

22 Stadt Berlin (c) 2016

Wachstums- und Wohnraumgewinnungsmöglichkeiten der Stadt Wien

Wohnen ist ein menschliches Grundbedürfnis, daher ist es eine große und unausweichliche Aufgabe für die Stadtentwicklung, neuen Wohnraum zu schaffen, damit ein Zuhause für jeden leistbar bleibt, beziehungsweise wird.

Es wird zwar unweigerlich nötig sein, die bebaute Fläche der Stadt auszuweiten und neue Stadtteile zu errichten, allerdings müssen auch andere, neue Wege der Wohnraumerweiterung gefunden werden. Die Stadt zu vergrößern, indem nur immer mehr Fläche des Umlandes verbaut werden, ist aus mehreren Gründen zu hinterfragen. Neue Stadtquartiere zu bauen, mag einerseits auf den ersten Blick wegen moderater Grundstückspreisen günstiger in den Errichtungskosten sein, jedoch sind andererseits die Kostenanteile für die Infrastruktur wie öffentlicher Verkehr, Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen sowie Kanal, Wasser und Strom anteilig hinzuzurechnen. Ein weiteres ökologisches Problem der auseinanderdriftenden Stadt ist, dass die länger werdenden Wege nicht nur durch erweiterte, öffentliche Verkehrsmittel erschlossen werden, sondern auch der Individualverkehr zunimmt und bisherigen Erfahrungen gemäß mehr und mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Außerdem werden mit diesem Schritt wichtige Flächenreserven verbaut, die später für weiteres Wachstum und spätere Verdichtung fehlen werden.

Es müssen daher andere und zusätzliche Lösungen gefunden werden, um neuen Wohnraum zu schaffen und gleichzeitig die städtische Qualität zu steigern. Eine Möglichkeit besteht darin, das Potential noch nicht ausgebauter Dachgeschosse zu nützen. Auf diese Weise ist es aber kaum möglich Wohnraum zu schaffen, der sich außerhalb des hochpreisigen Segments befindet, da die Errichtungskosten für Dachausbauten und die dazugehörigen Stellplätze oder Stellplatzersatzabgaben sehr hoch sind. Potentiale liegen auch in der Öffnung von leerstehenden und ungenutzten Wohnungen. Da Schätzungen von einem Leerstand von 30.000 bis 100.000 ungenutzten Wohnungen ausgingen, ließ die Stadt in den letzten Jahren neue Untersuchungen anstellen. Das Ergebnis belief sich auf etwa 35.000 nicht genutzte Wohnungen. 25.000 davon zählen zur sogenannten Mobilitätsreserve, eine konstante Anzahl an Wohnungen, die das Umziehen und Wohnungssuchen durch eine Reserve an freistehendem Wohnraum erleichtern soll. Etwa 10.000 weitere sind seit mehr als 2,5 Jahren leer, oder weisen keine Wohnsitzmeldungen auf. Aufgrund der Eigentumsver-

hältnisse dieser Liegenschaften ist es jedoch sehr schwierig bis unmöglich, auf diese Reserven zurückzugreifen.²³

Leerstand, der zu Wohnzwecken genutzt werden könnte, besteht nicht nur aus ungenutzten Wohnungen, auch die Erdgeschoßzone bietet Möglichkeiten, die oftmals brach liegen. Zwar eignet sich bestimmt nicht jede Erdgeschoßzone für eine Wohnnutzung, doch könnte gerade die Kombination „Arbeit und Wohnen“ als sogenanntes „Home-Office“ oder schwellenloses, altersgerechtes Wohnen im Parterre vorteilhaft umgesetzt werden und neue Perspektiven zur Entspannung des Wohnraumangebots darstellen.

23 Stadt Wien (e) 2015

Potentiale der Mehrfachnutzung und Umstrukturierung

Trotz dieser Potentiale ist Neubau unausweichlich, um dem Bevölkerungswachstum beizukommen. Eine nachhaltige Verdichtung, die leistbaren Wohnraum schafft, muss daher auf Flächen stattfinden, die bisher nicht verbaut sind oder umstrukturiert werden können. Brachflächen sind in einer Stadt Mangelware, Grünflächen zu verbauen wäre in dicht besiedeltem Gebiet problematisch und der Wohnqualität abträglich.

Es gibt jedoch Potentiale durch die Umgestaltung von Restflächen und Verkehrsflächen.

Verkehrsflächen tendieren dazu, immense Grundflächen zu verbrauchen. Sie sind für den öffentlichen sowie den privaten Personenverkehr und den beruflichen Verkehr zwar wichtig, behindern aber auch den nicht motorisierten Verkehr und bilden Barrieren in der Stadt. Nicht jeder dieser Restflächen kann in Wohnraum verwandelt werden, jedoch können Potentiale zur Steigerung der urbanen Lebensqualität erforscht und genutzt werden.

Besonders Eisenbahnstrecken bieten sich innerstädtisch für eine erweiterte Nutzung durch Wohnbau an. Die bestehenden Gleisanlagen können durch eine dichtere Ausnutzung reduziert und Fläche gewonnen werden.²⁴

Auch städtebaulich wäre dies ein Vorteil, da Bahnstrecken Stadtteile durchschneiden und Barrieren bilden. Außerdem bieten die großen Eisenbahnflächen keine Möglichkeit zum Aufenthalt oder erweiterter Nutzung des Areals welche die Lebensqualität erhöhen könnten.

Ehemalige Bahnareale, etwa der Nordbahnhof, Nordwestbahnhof sowie das Sonnwendviertel werden und wurden schon umgestaltet. Neben diesen stillgelegten und in Bauland umgewidmeten Arealen können aber auch noch in Verwendung befindliche Eisenbahnflächen weiteren Nutzungen zugeführt werden. Wie die Beispiele des Franz-Josef-Bahnhofs und des Althangrunds zeigen, können die Bahn und andere Funktionen koexistieren. Hierbei handelt es sich um überbaute Eisenbahnareale, auf denen der Gebäudekomplex der ehemaligen Wirtschaftsuniversität und andere Bürogebäude stehen. Diesem Beispiel folgend können noch andere Gebiete umgewidmet und verbessert werden, und es kann nicht nur dringend benötigter Wohnraum errichtet, sondern auch der Grünanteil der Stadt kann erhöht werden.

24 Ostermann 1985, S.77

Dieses Potential der Mitnutzung von Verkehrsflächen durch eine Umgestaltung oder Überbauung ist vielfach nicht realisiert. Die Kapazitäten an möglichem Wohnraum oder zusätzlichen öffentlichen Räumen sind von Standort zu Standort unterschiedlich, könnten jedoch insgesamt einen erheblichen Mehrwert bieten und zur Entlastung des Wohnungsmarktes beitragen.

Beispiele der Überbauung von Verkehrsflächen in Wien

In Wien zeigen einige Beispiele, wie Verkehrsflächen überbaut und Nutzflächen geschaffen werden können. Der Fokus lag zwar bisher auf Büroräumen, aber auch diese zeigen die Möglichkeiten der lukrierten Flächen deutlich.

Franz-Josefs-Bahnhof und die Althangründe

Der heutige Franz-Josefs-Bahnhof wurde von einer Architektengemeinschaft, der unter anderen Karl Schwanzer und Harry Glück angehörten, geplant und 1978 errichtet. Das wesentliche Merkmal besteht darin, dass nicht der Bahnverkehr sondern die darüber liegende Bürogebäude im Fokus stehen. Die Überbauung der Bahnstrecke zieht sich zum Universitätszentrum Althanstraße, und ist als Stadtentwicklungsgebiet der Stadt Wien definiert.^{25/26}

Bürogebäude U4-Center

Die Bebauung der Wiener U-Bahnstation Meidling Hauptstraße wurde Ende der 1970er errichtet und im Laufe der 2000er Jahre renoviert und umgebaut. Die Erdgeschoßzone des Geschäftszentrums verfügt über Ausgänge der U-Bahnstation, Bushaltestellen sowie mehrere Imbisslokale und eine Diskothek. In den Obergeschossen befinden sich Büroflächen, Parkflächen und ein Fitnessstudio.²⁷

Bahnhof Wien Mitte

Der Bahnhof Wien Mitte ist einer der wichtigsten Nahverkehrsknoten Wiens mit S-Bahn- und U-Bahnstationen. Die Bahnstrecken laufen seit 1899 in Tieflage, und bereits 1957 wurde auf der überdeckenden Platte eines der ersten Einkaufszentren Wiens errichtet.

Der heutigen Überbauung ging seit den 1990er Jahren ein viel, unter anderem von der UNESCO, kritizierter Planungsprozess voraus. Das realisierte Projekt verfügt über ein Parkhaus und 150.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche, davon sind etwa 30.000 Quadratmeter Einkaufszentrum und circa 60.000 Quadratmeter Büroflächen. Die ursprünglich 1993 verordneten 25.000 Quadratmeter an Wohnfläche wurden im Laufe des Projekts gestrichen.^{28/29}

25 Wikipedia (b) 2016

26 Stadt Wien (f) 2016

27 Wikipedia (c) 2016

28 Wikipedia (d) 2016

29 Seiß 2013

Internationale Beispiele der Umnutzung von Verkehrsflächen

Es gibt neben den Wiener Beispielen wie zahlreiche internationale Projekte, die das Potential der zusätzlichen Nutzung von Verkehrsflächen thematisieren und zeigen, wie diese unterschiedlichen Nutzungsarten kombinierbar sind.

Grand Central Station, New York City

Ein gutes Beispiel für überbaubare Eisenbahnflächen findet sich in New York. Die bekannte Grand Central Station liegt größtenteils unterirdisch, weshalb die Gesamtfläche dieses Bahnhofs kaum wahrgenommen wird. Das unterirdische Areal erstreckt sich grob über drei mal sieben Häuserblöcke und ist durch mehrere Hochhäuser, wie zum Beispiel dem bekannten MetLife-Building, dem vormaligen Pan-Am-Building, an dessen Bau auch Walter Gropius beteiligt war, überbaut.³⁰

La Défence, Paris

Der Pariser Stadtteil La Défence ist ein Pariser Stadtteil mit mehr als 10.000 Wohnungen, zahlreichen Büroflächen und einer 1,2 Kilometer langen und 250 Meter breiten Fußgängerzone. Um diese Fläche zu ermöglichen, befinden sich die Infrastruktur des gleichnamigen Bahnhofes, sowie 25.000 Parklätze und zuführende Straßen unter einer etwa 40 Hektar großen Platte.³¹

Gare Montparnasse, Paris

Seit 1994 existiert auf der Dachfläche des Pariser Bahnhofes Montparnasse ein 3,5 Hektar großer, der Öffentlichkeit zugänglicher Park. Die Grünfläche befindet sich im dicht besiedelten Gebiet und bietet auf diese Weise der anrainenden Pariser Bevölkerung anstatt einer einfachen Überdachung der Gleisanlagen eine Erholungsfläche.³²

Folly for a Flyover, London

Dieses Projekt des Londoner Architektenkollektivs Assemble wurde unter einer Autobahnbrücke errichtet. Auch wenn es nur als temporäres Bauwerk für einen Sommer geplant wurde, zeigt dieses kleine Gebäude, das als Kino, Veranstaltungsort und Café diente eindrucksvoll, wie mit kleinen

Eingriffen abseits von großmaßstäblichen städtebaulichen Projekten die Potentiale eines Nicht-Orts genutzt und über einen Zeitraum von neun Wochen 40.000 Besuchern einen neuen Raum für soziale Interaktionen bieten konnte, ohne den darüber laufenden Straßenverkehr zu behindern.³³

30 Wikipedia (e) 2016

31 Wikipedia (f) 2016

32 Wikipedia (g) 2016

33 Assemble 2016



Verkehrsflächen mit Potential zur Überbauung

Um die Potentiale der Verdichtung anhand von Verkehrsflächen auszuloten, müssen mögliche Bauplätze gefunden und deren Eignung überprüft werden. Mögliche Parameter wären die erzielbare Nutzungsflächen anhand von Grundfläche und mögliche Gebäudehöhen, die städtebauliche Situation, wie die umgebende Bebauungsdichte, die Erschließbarkeit und Lage der Verkehrsfläche und die Komptabilität mit der derzeitigen Nutzung. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Einbindung in die städtische Umgebung. Die Grenzen zwischen Bezirken und Bezirksteilen, die vor allem Bahnstrecken bilden, könnten überbrückt werden und somit das Stadtbild nachhaltig positiv beeinflussen.

Wien Meidling, 1120 Wien

Im Bereich des Bahnhofs Wien Meidling befindet sich zwischen der Philadelphia Brücke und dem Griesersteg ein knapp 50.000 Quadratmeter großes Gleisareal. Die Streckenführung der Bahn entlang der Edelsinn- und Breitenfurter Strasse liegt deutlich unter dem umgebenden Bodenniveau und würde sich dadurch gut ebenerdig überbauen lassen. Durch den nahegelegenen Bahnhof Meidling ist das Gebiet ausgezeichnet an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angeschlossen.³⁴

Wiental, 1050 Wien

Eine weitere Verkehrsfläche, die zur „innerstädtischen Verdichtung“ beitragen könnte, liegt entlang des Wienflusses. Im Bereich zwischen der neuerrichteten Wientalerrasse und der Wackenroderbrücke, der Verbindung zwischen Morizgasse und Sankt-Johann-Gasse. Die Tieflage der U4 entlang des Wientals würde eine ebenerdige Bebauung ermöglichen, und der Bauplatz wäre aufgrund der Hauptverkehrsader in der Schönbrunnerstraße nicht direkt dem Autoverkehr ausgesetzt. Die Fläche beträgt grob 5.400 Quadratmeter, kann aufgrund der langgezogenen Form jedoch dichter bebaut werden als größere Areale, die einen höheren Bedarf an Erschließungsflächen haben. Unter der Annahme der angrenzenden Bauklasse IV, ließe sich das Areal mit 16–21 Metern Höhe, oder mit 5–7 Geschossen bebauen.³⁴

Bahngasse, 1030 Wien

Eine sehr ähnliche Situation befindet sich im 3. Bezirk zwischen der linken und rechten Bahngasse, entlang der tiefgeführten Strecke der S-Bahn. Das Areal zwischen dem Bahnhof Rennweg und der Beatrixgasse hat etwa 4.200 Quadratmeter. Erschlossen ist der Grund durch die Straßenbahnlinien 71, O, der Buslinie 4a, sowie durch mehrere S-Bahnlinien und den fußläufig erreichbaren Bahnhof Wien-Mitte. Aufgrund der anschließenden Bauklasse IV könnten auch auf diesem Bauplatz 5–7 Geschosse errichtet werden.³⁴

Westbahnhof, 1150 Wien

Die größte überbaubare Eisenbahnfläche befindet sich zwischen dem Westbahnhof und der Johnstrasse. Diese Fläche hat rund 200.000 Quadratmeter und ist durch ihre Zentrumsnähe bestens geeignet zur Schaffung von Wohnraum. Das Gebiet wird durch die Felberstraße, die Schmelzbrücke sowie durch die Avedikstraße begrenzt. Der an die Felberstraße angrenzende Teil, ein langgezogenes Teilgrundstück zwischen der Straße und der Bahn mit etwa 70.000 Quadratmetern wird wegen einer Infrastruktur-optimierung seitens der ÖBB für den Bahnverkehr nicht länger benötigt. Die Bebaubarkeit wird derzeit für einen Wettbewerb überprüft. Die Planungen der ÖBB gehen jedoch nicht weit genug und würden die durch die Gleisanlagen erzeugte Barriere innerhalb des Bezirks nicht überbrücken. Daher ist es notwendig, weiträumig zu planen und eine großflächige, die Trasse überspannende Überbauung anzudenken, ohne die bestehende Infrastruktur der ÖBB in ihrer Funktion wesentlich zu beeinträchtigen.^{34/35}

34 Stadt Wien (g) 2016

35 ÖBB Immobilien 2016



Über-Westbahn

Lage in der Stadt

Der folgende Projektvorschlag behandelt das Gebiet der dem Westbahnhof vorgelagerten Gleisflächen. Das Gebiet liegt im Zentrum des 15. Bezirks, erstreckt sich von West nach Ost und teilt diesen in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Rudolfsheim-Fünfhaus hat eine Fläche von 392 Hektar, 0,9% der Gesamtfläche Wiens und beherbergt mit 78.349 Einwohnern knapp über 4 Prozent der Wiener Gesamtbevölkerung. Der Bezirk ist der flächenmäßig kleinste außerhalb des Gürtels und weist, bis auf die Schmelz und den Auer-Welsbach-Park dicht bebaut, wenige öffentliche Grünflächen auf. Von der gesamten Bezirksfläche sind rund 55% Bauflächen, 35% Verkehrsflächen, 9% Grünflächen und 1% Gewässer.^{36/37}

Der 15. Bezirk hat mit 38,6 Jahren die durchschnittlich jüngste Bevölkerung und mit 0,29 Autos pro Einwohner die wenigsten Autos. Gleichzeitig haben die Einwohner das niedrigste Durchschnittsgehalt, welches mit jährlich rund 16.766 Euro netto etwa 80% des Wiener Durchschnittseinkommens beträgt. Aufgrund der hohen Bevölkerungs- und Bebauungsdichte wird in diesem Bezirk kein großes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Generell soll die Altersgruppe der 15- bis 44-jährigen aufgrund von Umzügen junger Familien zurückgehen, für alle anderen Altersgruppen, insbesondere die der mehr als 75 Jahre alten Menschen, wird Wachstum erwartet.³⁷

Die Bebauungsstruktur zeigt im nördlichen Bezirksteil eine deutliche gründerzeitliche Rasterung mit dichter Blockbebauung. Eine Ausnahme sind die Kleingartensiedlungen sowie die Sportanlagen auf der Schmelz, welche sich auf einem ehemaligen Exerzierplatz der kaiserlichen Armee befinden und das Stadthallenareal.

Das Areal südlich der trennenden Westbahntrasse hat eine ältere und weniger strenge Struktur, wird jedoch ebenfalls von Blockbebauungen dominiert. Der Großteil der etwa 3.100 Gebäude sind Wohngebäude. Von den rund 2.700 Wohngebäuden wurden fast 1.700 vor 1919, rund 700 zwischen 1919 und 1991 und 115 nach 1991 errichtet.

Die gesamte Wohnungsanzahl beträgt fast 41.500, davon sind etwa 17.300 Einpersonenhaushalte. Die durchschnittliche Wohnnutzfläche liegt mit 61 m² etwa 10 m² unter dem Wiener Durchschnitt. Die mittlere Nutzfläche pro Bewohner beträgt 31 m² und liegt damit 4 m² unter dem Mittelwert.³⁷

36 Stadt Wien (h) 2016

37 Taxacher und Lehart 2016, S. 64, 65

Schwarzplan
M 1:10.000



Freiflächen
M 1:10.000

 Öffentliche Grünfläche

 Sportplatz

 Bestandsgebäude



Infrastruktur
M 1:10.000

 Allgemeine Bildungseinrichtung
 Schule / Kindergarten

 Geschäft / Infrastruktur
 Markt



Öffentlicher Verkehr

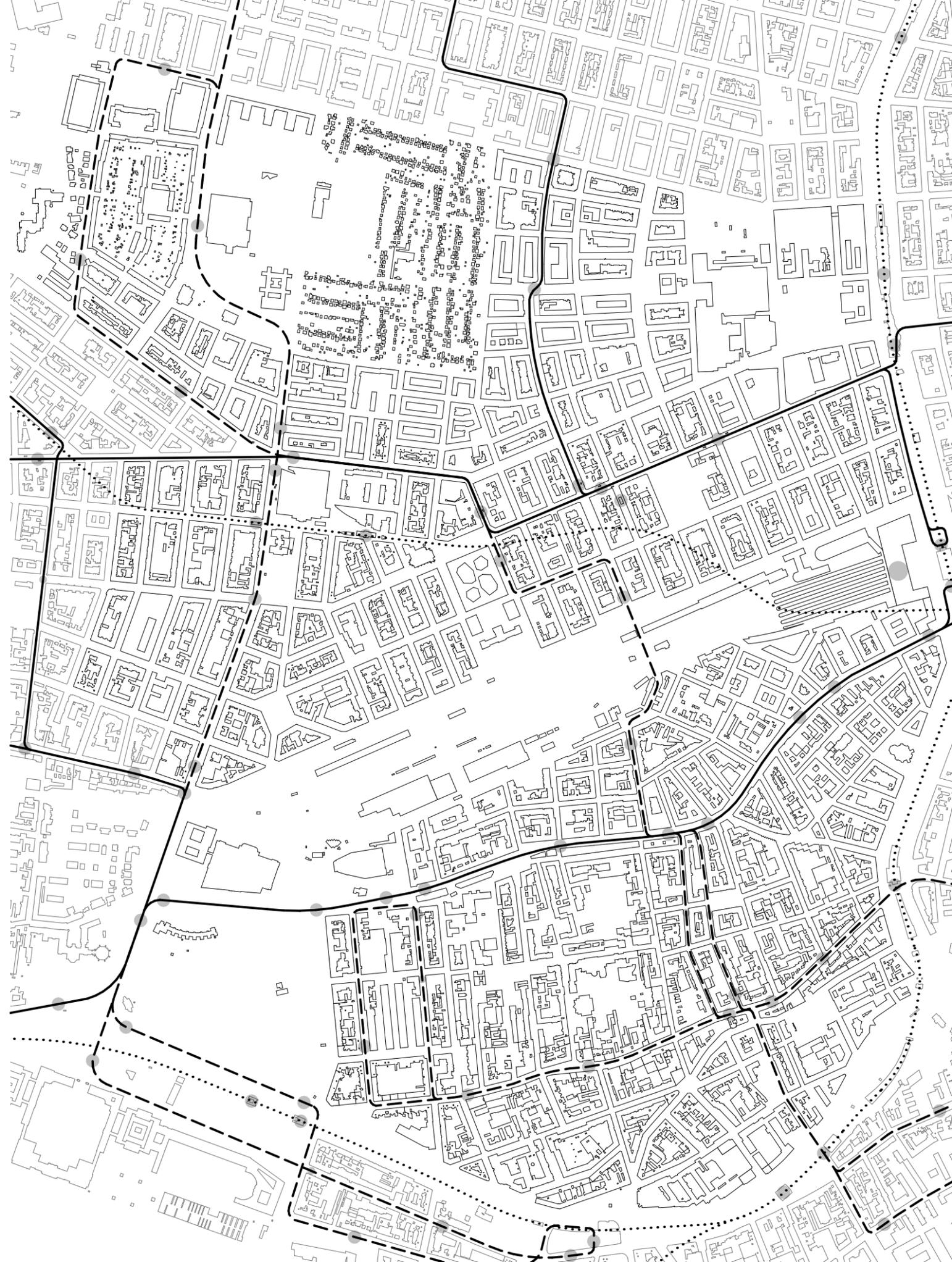
M 1:10.000

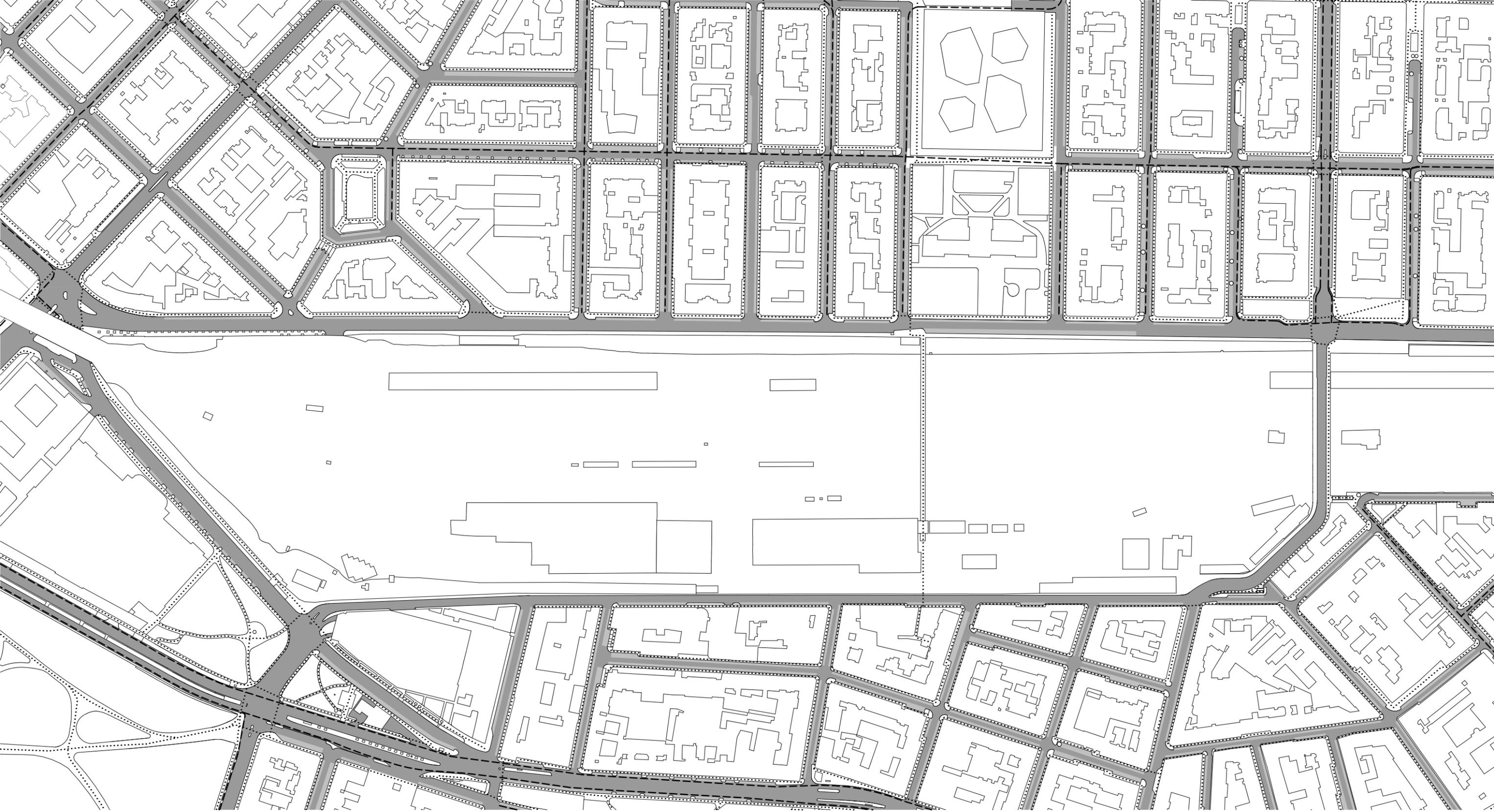
— Straßenbahn

- - - Bus

..... U-Bahn

● Haltestelle





Individualverkehr

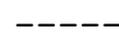
M 1:3.000



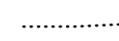
Allgemeine Verkehrsfläche



Parkfläche



Fahrradwege



Fußwege







Städtebauliches Konzept

Das Projekt sieht vor, die nördlichen und südlichen Bezirksteile durch eine Überbauung der Eisenbahntrassen zu verbinden. Sie spannt sich von der Felberstraße ausgehend über die Gleisanlagen Richtung Avedikstraße und soll Platz für dringend benötigten Wohnraum, Grünflächen und öffentliche Freiflächen schaffen. Der für die Gleisanlagen künstlich errichtete Geländesprung der nördlichen Seite wird somit nach Süden verlegt und fällt in zwei Sprüngen zur Avedikstraße ab. Die Schmelzbrücke bildet den östlichen Abschluss des Gebiets, der westliche befindet sich nahe des technischen Museums an der Verjüngung der Trasse, die anschließend über die Johnstraße führt. Die durch die Überbauung und Umstrukturierung gewonnene Fläche beträgt etwa 180.000 m².

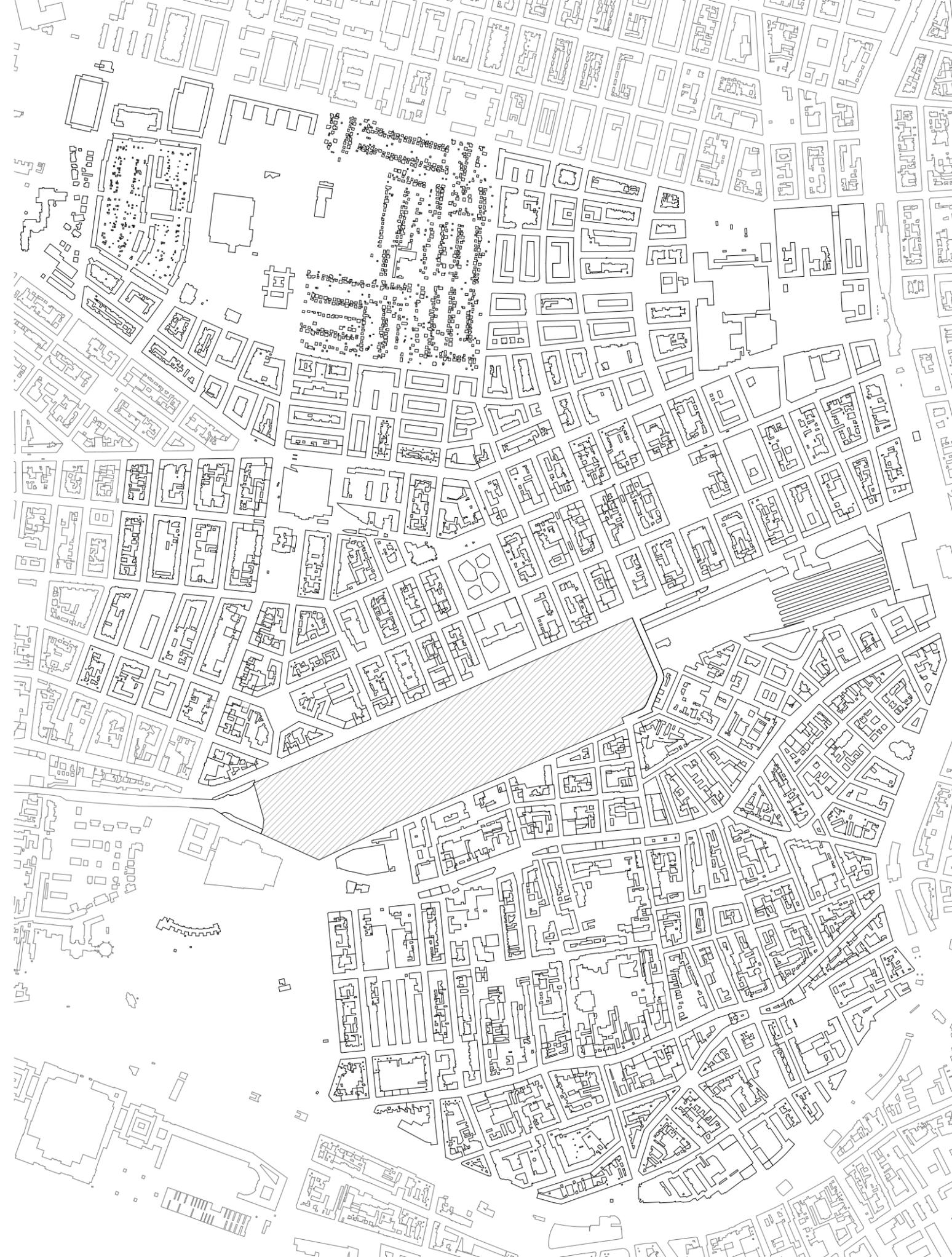
Der Zweck der großflächigen Aufständigung liegt darin begründet, dass die Infrastruktur der ÖBB weitgehend bestehen bleibt. Sollten Gleisareale abgetragen und durch andere Funktionen ersetzt und bebaut werden, kann in späterer Folge nicht mehr sinnvoll reagiert werden, falls der Bahnbetrieb im Bereich des Westbahnhofes wieder an Umfang zunimmt. Daher werden die Rangierflächen geringfügig verlegt beziehungsweise neu organisiert, um das Stützenraster der Überbauung bei gleichzeitigem Erhalt der Infrastruktur zu ermöglichen, die Linienführung der Fern- und Nahverkehrsgleise bleibt weitestgehend unverändert. Die bestehenden Unterstellhallen werden abgetragen, die für den Betrieb benötigten Flächen bleiben jedoch unter der neu errichteten Bebauung erhalten. Insgesamt fallen wegen der Umstrukturierung nur wenige Gleise weg, der weitere Betrieb der Abstellanlagen und der Zugvorbereitung wird nicht gestört. Die Überbauung wird von, zu den Gleisen parallel laufenden Betonscheiben getragen und weisen ein Stützenraster von 10 Metern auf. Die zwei Gleise, auf denen die Personenzüge verkehren, verfügen über Fluchtwege, die über einer Schleuse in sichere Bereiche führen.

Das neu gewonnene Areal wird in drei Ebenen organisiert, dem Bereich der Überbauung, der niveaugleich an Teile der Felberstraße und die Schmelzbrücke angrenzt, jenem Bereich, der sich auf der Höhe der aktuellen Bahntrasse befindet sowie einer Zwischenebene.

Der Großteil der Wohnbebauung befindet sich auf der aufgeständerten Fläche und übernimmt die bestehende gründerzeitliche Rasterung und deren orthogonale Blockrandbebauung. Die umgebenden Straßenfluchtlinien werden aufgenommen und führen rechtwinklig zum Neubaugebiet von dem nördlichen zum südlichen Bezirksteil. Dadurch soll einerseits der bestehende Ausblick nach Süden erhalten

bleiben, andererseits soll sich das neue Areal gut an den Altbestand anpassen und eine Verbindung zum tiefer gelegenen Bezirksteil bilden. Die Bebauung orientiert sich an dem angrenzenden Bestand, die Typologie der Blockrandbebauung wird jedoch verkleinert und aufgebrochen. Dadurch entsteht parallel zu der sich darunter befindlichen Bahnanlage zwei, nicht lineare Ost-West Verbindungen. Entlang der Wege befinden sich mehrere Stellen, an denen die Bebauung zurückspringt und auf diese Weise öffentliche, begrünte Freiräume schafft. Durch die frei zugänglichen Innenhöfe entstehen Rückzugsorte im Stadtraum und kurze Verbindungswege zwischen den Hauptwegen. Die Gebäudehöhen steigen zum Zentrum des Gebiets hin an, die verbaute Fläche wird geringer wodurch zusätzliche Freifläche entsteht.

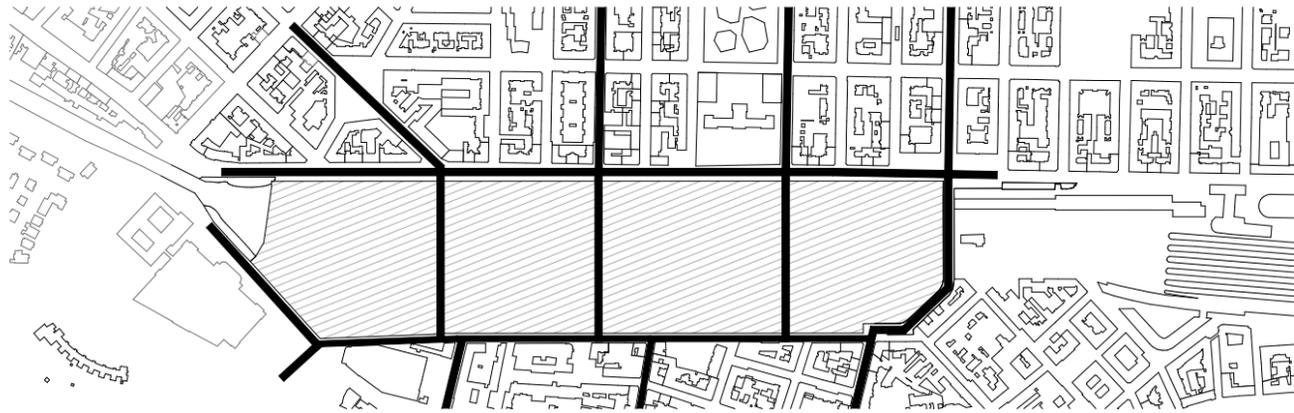
Die Gebäude der tiefergelegenen Fläche sind längsförmig und in einer Zeile angeordnet. Sie laufen parallel zum Bahnareal und öffnen sich dem Rhythmus des angrenzenden Altbestandes gemäß. Die Ebene dient als Abmilderung des Geländesprungs und soll als Verbindungs- und Verteilungselement zwischen den Höhendifferenzen fungieren. Angrenzend zur Schmelzbrückenrampe befinden sich zwei Bestandsgebäude, die von der ersten Bahnhofsbauung stammen und erhalten bleiben sollen. Um diese Gebäude herum soll sich ein neues „Grätzzentrum“ entwickeln, von dem sowohl der nördliche als auch der südliche Bezirksteil profitiert und aufgewertet werden soll. Durch die Anpassung an die Umgebung ist das neue Areal leichter zugänglich und es entsteht eine natürliche Nord-Südverbindung.







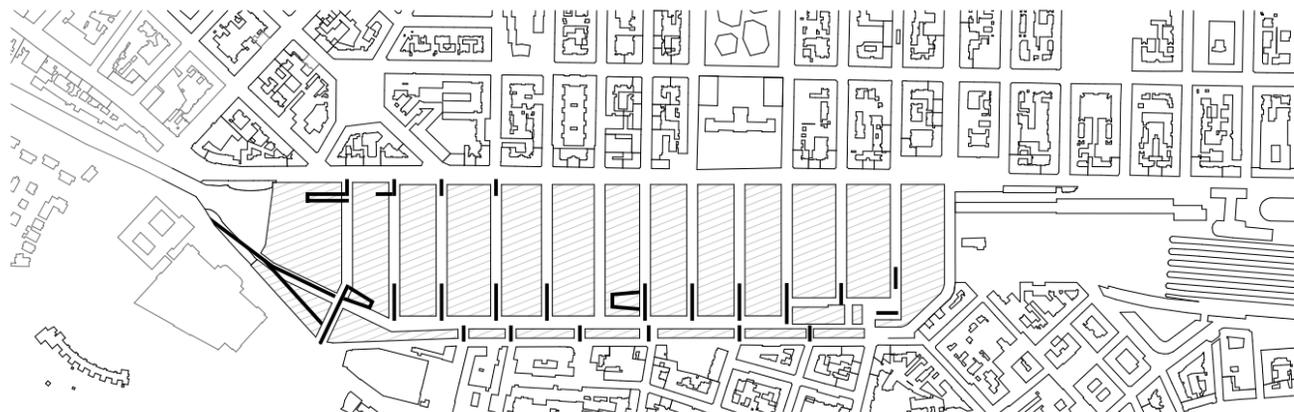
1. Gliederung des Bauplatzes durch Hauptachsen



2. Weitere Unterteilung durch Erhaltung der Sichtachsen und Verknüpfung mit dem südlichen Bezirksteil



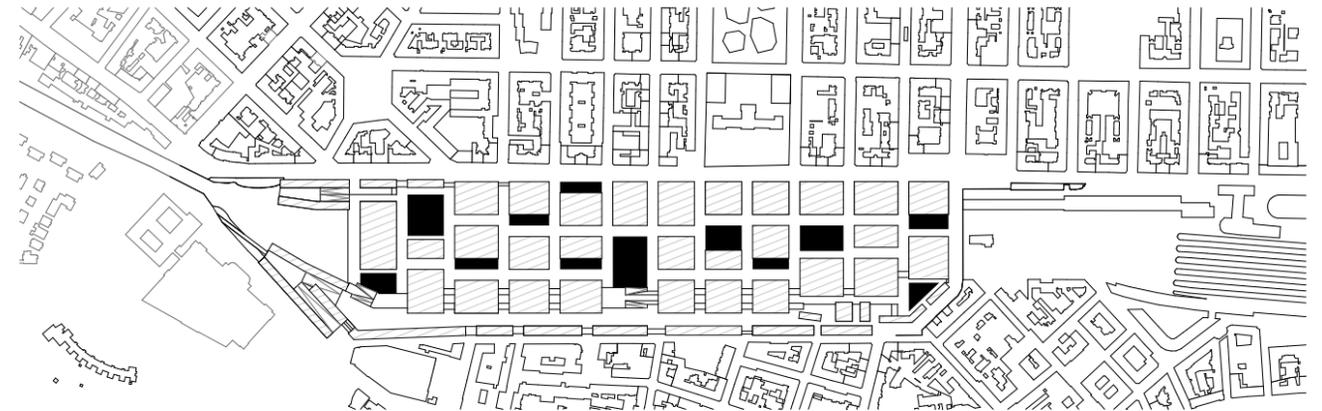
3. Verbindung der unterschiedlichen Höhen



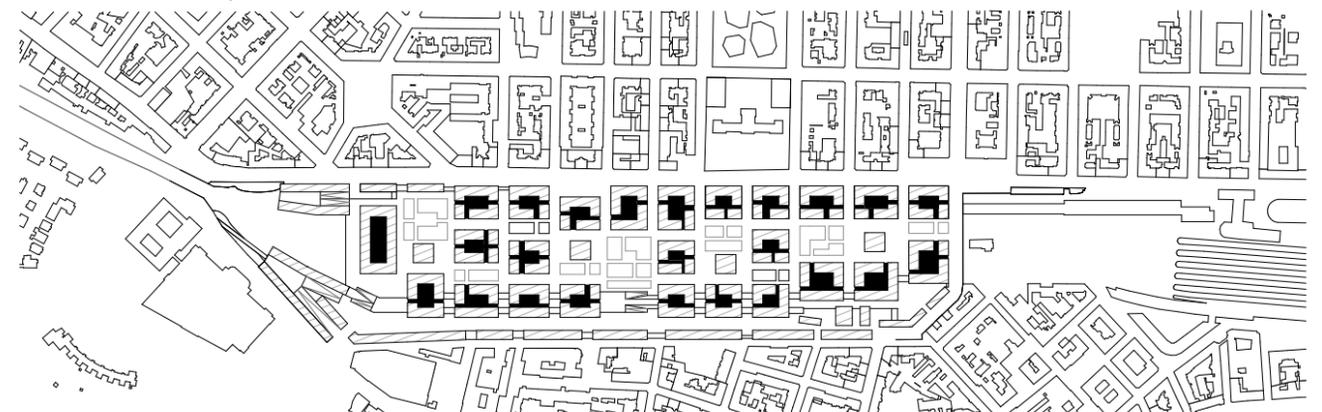
4. Nicht-lineare Querverbindungen



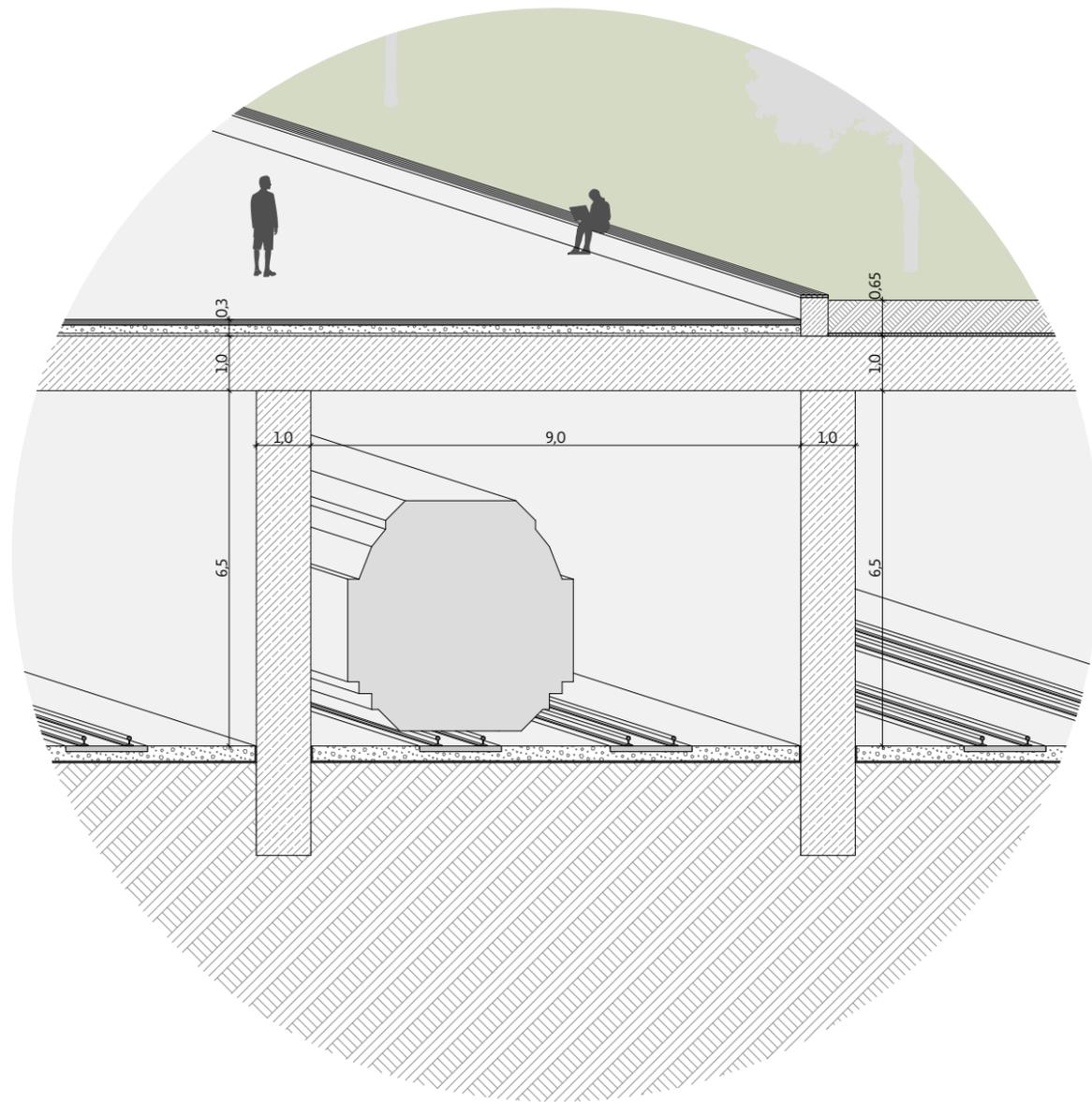
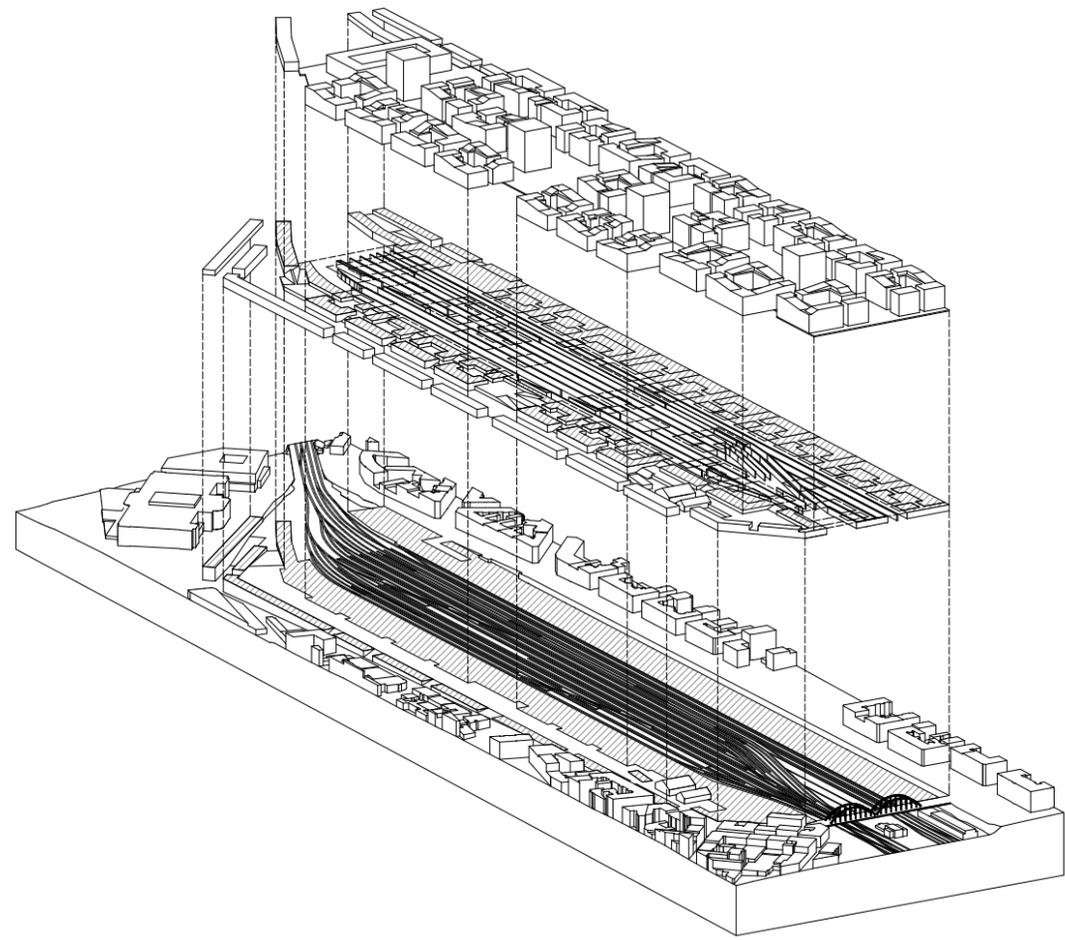
5. Auflockerung durch die Errichtung von Plätzen und Grünflächen



6. Zusätzliche Verbindungswege und ruhigere Plätze durch aufgelöste Blockrandbebauung, vergrößerte Freiflächen durch einzelne Hochpunkte







Schwarzplan Neu
M 1:10.000



Freiflächen Neu
M 1:10.000

 Öffentliche Grünfläche
 Bestandsgebäude

 Sportplatz
 Neubau

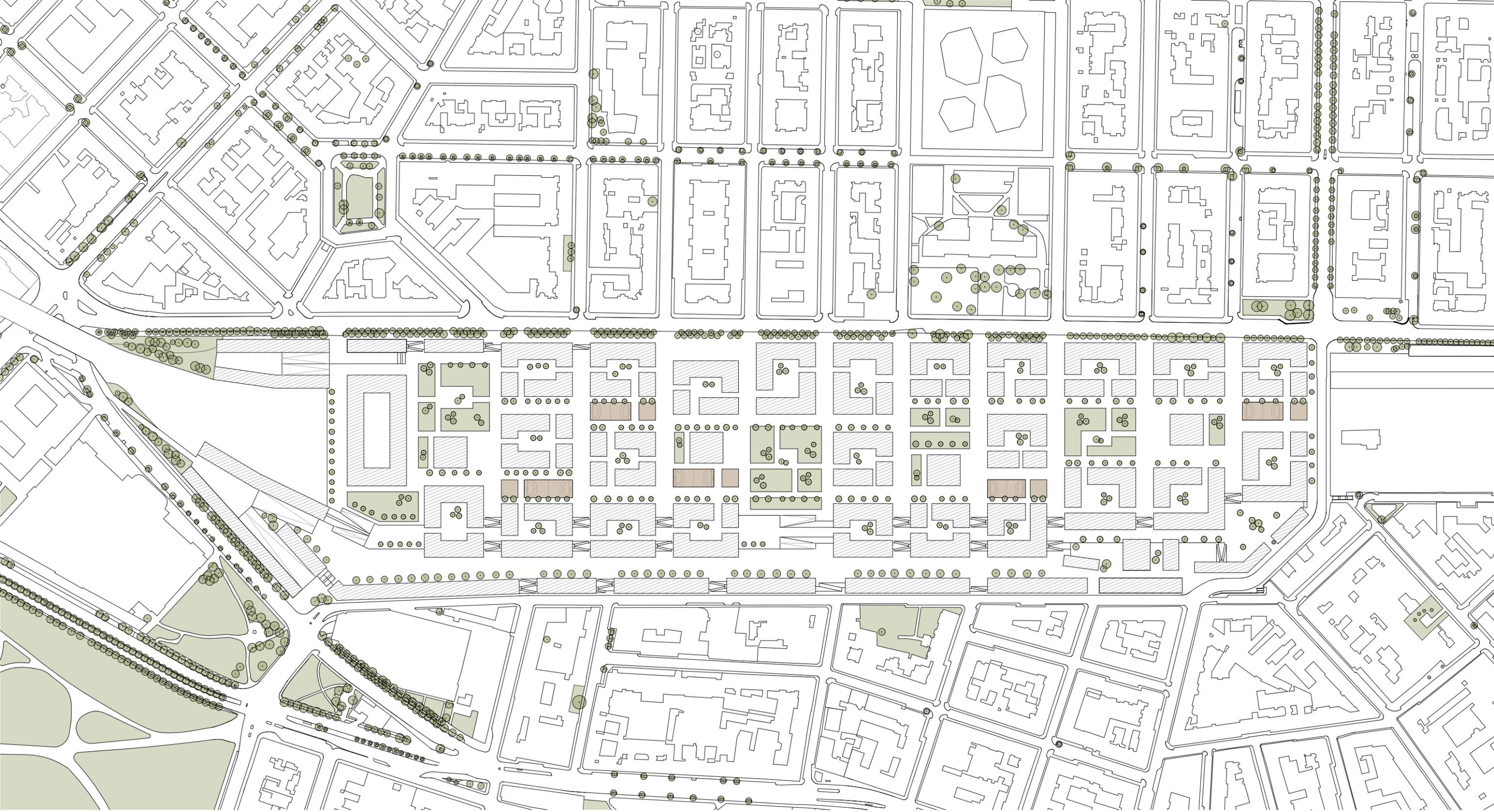


Infrastruktur Neu

M 1:10.000

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|------------------------------|
|  | Allgemeine Bildungseinrichtung |  | Geschäft / Infrastruktur |
|  | Schule / Kindergarten |  | Markt |
|  | Bildungseinrichtung |  | Geschäft / Infrastruktur Neu |





Übersichtsplan

M 1:3.000

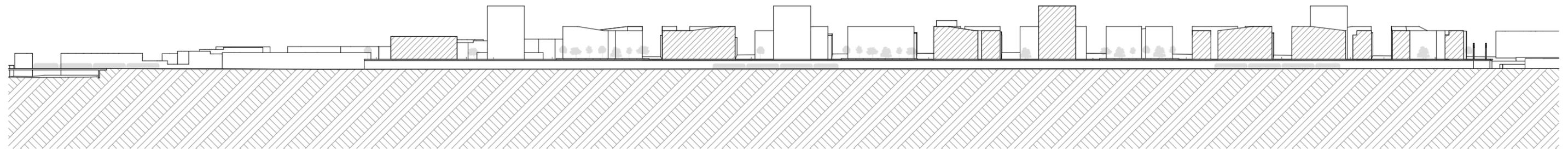
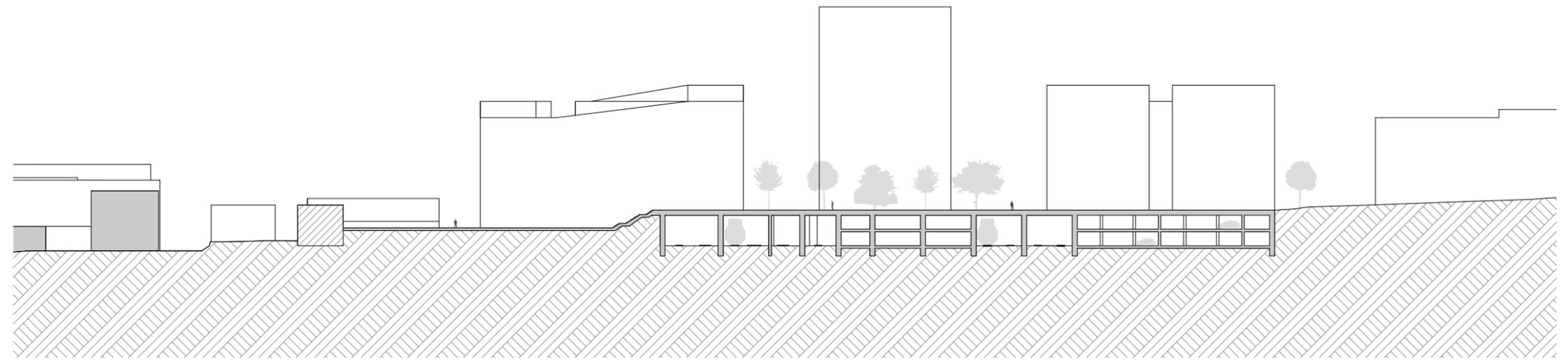
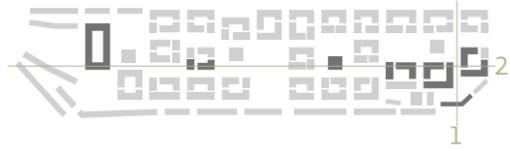
Öffentliche Grünfläche

Sportfläche / Spielplatz

Bestandsgebäude

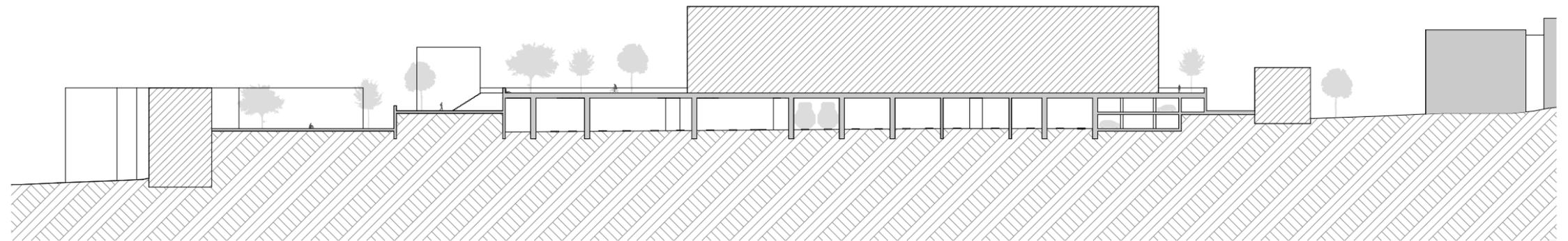
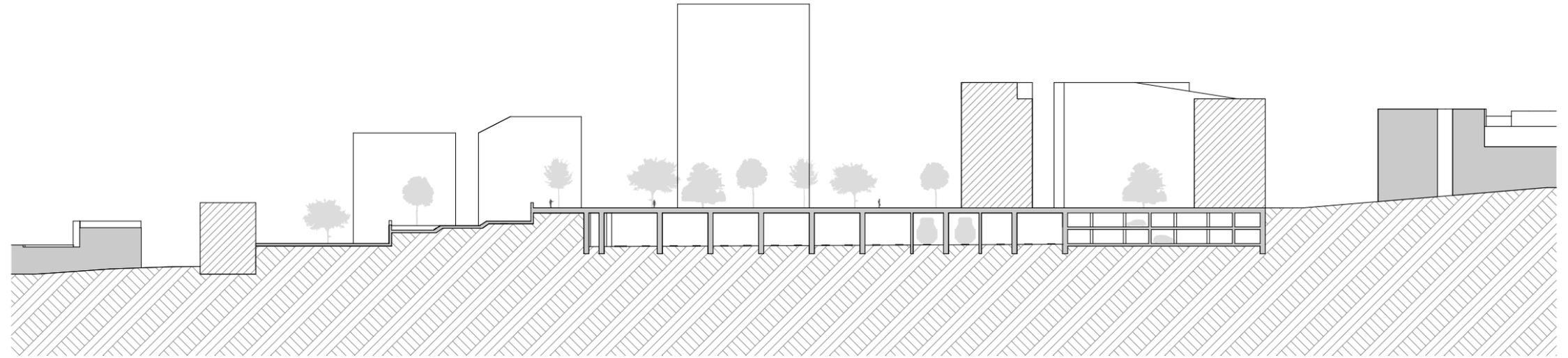
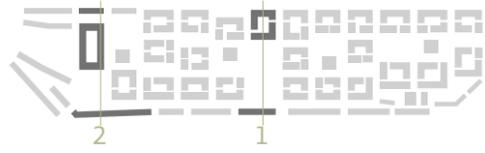
Neubau

Sytemschnitte
M 1:1000



Sytenschnitte

M 1:1000



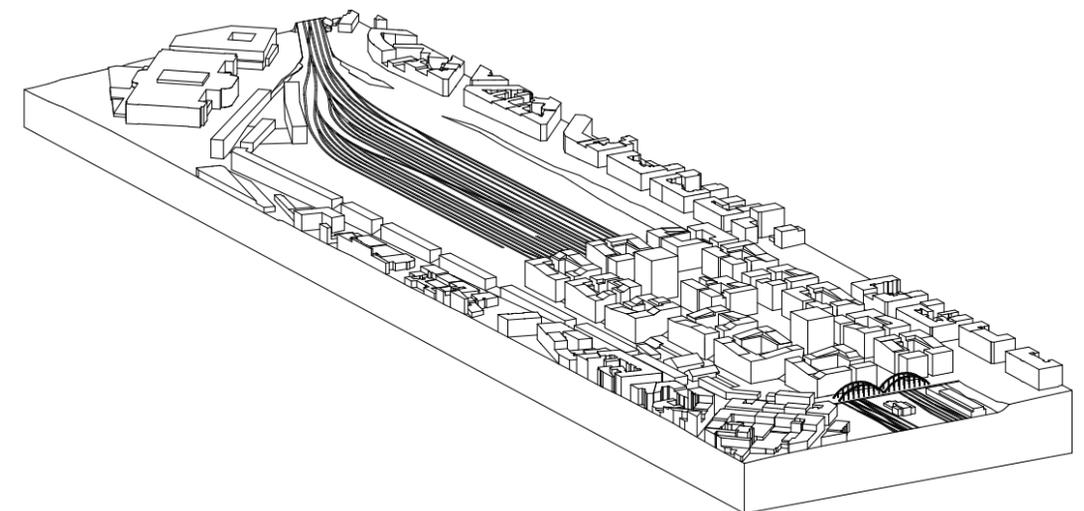
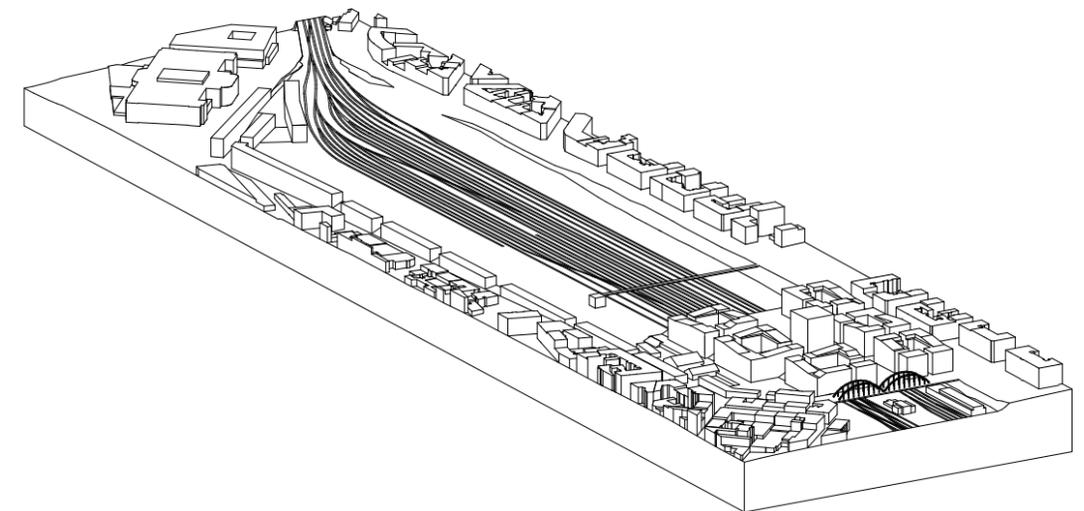
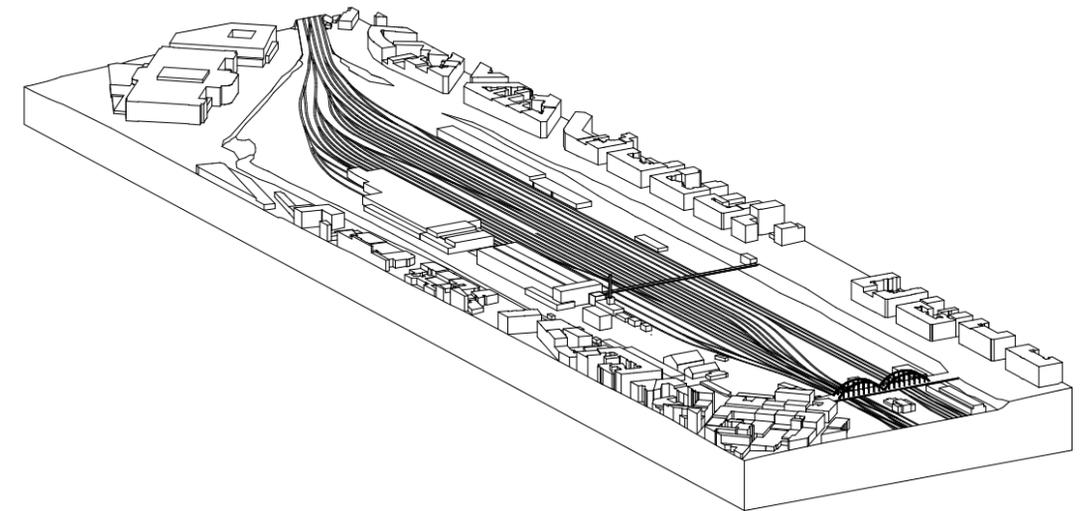
Die Bebauung wird in vier Bauphasen unterteilt. Der Bauplatz wird in der ersten Bauphase von stadteinwärts beginnend erschlossen. Die vierte Phase schließt das Areal am westlichen Ende ab. Die stufenweise Abwicklung der Errichtung soll dem Neubauareal die Möglichkeit geben von den Einwohnern des Bezirks angenommen zu werden und auf die Entwicklung des Gebiets zu reagieren. Die Mitte der jeweiligen Bauphasen wird von einzelnen höheren Gebäuden bestimmt. Sie dienen zur Orientierung und verorten angrenzende, öffentliche Freiflächen im Stadtbild.

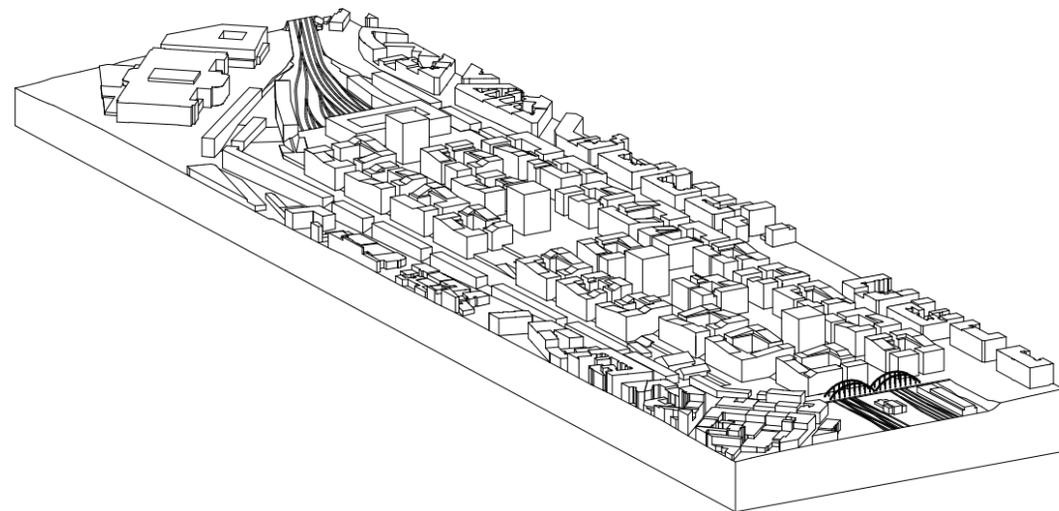
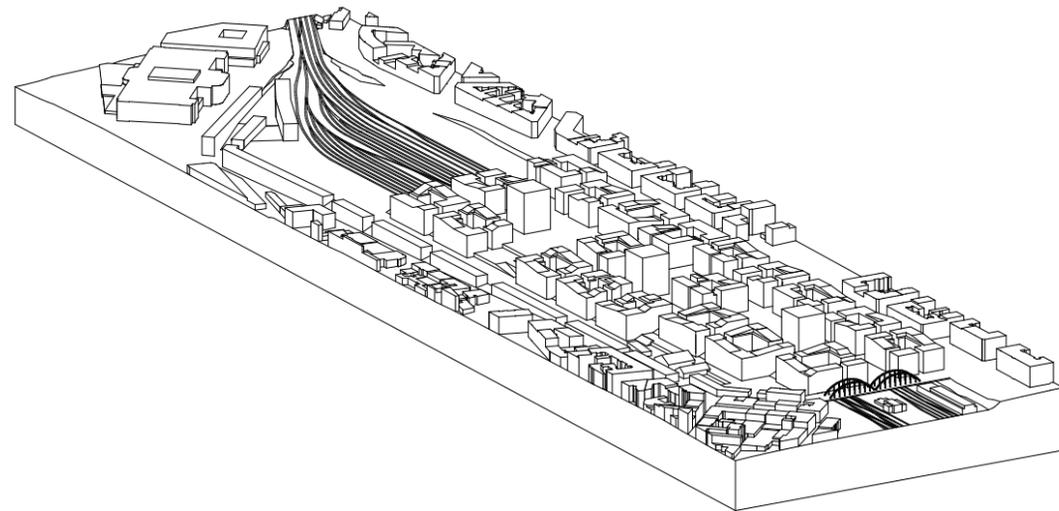
Die erste Bauphase beinhaltet Wohnbau und das neue „Grätzlzentrum“. Das Ziel ist in dieser Phase, Menschen Wohnraum zu bieten und den neuen Bezirksteil mit den umliegenden Gebieten zu verknüpfen. Das Neubauareal soll nicht in Konkurrenz zur bestehenden Umgebung treten sondern sich einfügen und neue Angebote bieten.

Der Fokus in der zweiten und dritten Phase liegt verstärkt auf Wohnbau und größeren Freiflächen. Das Gebiet soll schrittweise wachsen und mehr Menschen ein Zuhause bieten. Im Zentrum der Gebiete der zweiten und dritten Phase liegt eine große begrünte Freifläche, die dem öffentlichen Raum zugeordnet ist und als Aufenthaltsfläche dient.

Die vierte Bauphase reagiert auf den bisherigen Bevölkerungszuwachs des Areals, bietet neben Wohnbau eine große Grünfläche und soll eine Schule beinhalten, die das Bildungsangebot im Bezirk erweitert.

Insgesamt wird das Areal rund 220.000 m² Wohnnutzfläche haben und soll neuen Wohnraum für bis zu 7.300 Bewohner schaffen. Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 405 Bewohnern pro Hektar. Die Nutzfläche für Infrastruktur wie Bildung, Gewerbe und Gastronomie beträgt etwa 60.000 m². Die gesamte bebaute Fläche beträgt circa 70.000 m², die Geschossflächenzahl beträgt 2,0.





Verkehrskonzept

Im innerstädtischen Raum sind öffentliche Flächen stark durch Straßen und den individuellen Verkehr geprägt. Autofreie Räume sind rar, können aber Platz für Erholung bieten. Daher ist das neue Gebiet als weitestgehend autofreie Zone geplant, Liefermöglichkeiten sowie die Zufahrt für Feuerwehr, Polizei und Rettung sind natürlich gegeben. Die Straßen bieten daher vermehrt Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer und werden nach dem Konzept des „Shared Space“ gestaltet. Es gibt keine Trennung zwischen Fahrrad- und Fußgängerverkehr, die jeweiligen Verkehrsteilnehmer sind angehalten aufeinander zu achten. Dieses Konzept stammt ursprünglich aus Holland und erzeugt durch Deregulierung für erhöhte Aufmerksamkeit. Verwendung findet dieses Verkehrskonzept unter anderem auf dem Sonnenfelsplatz in Graz.^{38/39}

Parkplätze sollen sich in einer Tiefgarage zwischen der Felberstraße und den Gleisflächen befinden, und von den Bewohnern der Neubauten als auch anderen Anrainern genutzt werden. Aufgrund der fehlenden Parkplätze auf der Straße soll der weitere Weg zu den Garagenplätzen dafür sorgen, dass die Bewohner vermehrt auf Fahrräder und den öffentlichen Verkehr zurückgreifen.

Das Areal wird weitestgehend bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Buslinien 10A, 12A, 57A, die Straßenbahnlinien 9, 10, 49, 52 und 58 und die U3 sind fußläufig erreichbar. Die Verbindungen könnten jedoch durch eine Anpassung der Streckenführung der Straßenbahnlinien 9 und 52 verbessert werden. Die Linie 9 fährt derzeit von Norden kommend durch die Schweglerstraße und biegt bei der U3 Station Schweglerstraße in die Märzstraße ein. Von dort führt der Weg über den Urban-Loritz-Platz den Gürtel entlang zum Westbahnhof. Um das Gebiet besser zu erschließen und das öffentliche Verkehrsnetz im Bezirk zu verdichten, könnte die Strecke in der Schweglerstraße verlängert und von der Märzstraße in die Felberstraße verlegt und weiter bis zur bestehenden Umkehrschleife beim Westbahnhof geführt werden. Die Linie 52 kommt derzeit von Baumgarten aus über die Linzerstraße, dort biegt sie in die Schlossallee ein, ehe sie parallel zur Linie 49 die äußere Mariahilfer Straße Richtung Westbahnhof befährt. Die neue Strecke würde die Straßenbahn von der Linzerstraße aus über die Felberstraße zum Westbahnhof führen. Diese Maß-

nahmen könnten die Felberstraße für Fußgänger beleben, gleichzeitig den dortigen Autoverkehr eindämmen. Das neue Wohngebiet wird dadurch noch besser an den öffentlichen Verkehr angebunden und das gesamte Areal attraktiver gemacht.

Um auch das Fahrrad als Fortbewegungsmittel weiter zu stärken, soll entlang der Felberstraße ein eigener Radweg errichtet werden. Zusätzlich bedarf es auch eines Radweges an der engen und trotzdem sehr schnell befahrenen Schmelzbrücke als wichtige Nord-Süd Verbindung und parallel zur Avedikstraße auf der neu gebauten Verbindungsebene über der Eisenbahntrasse.

38 Stadtbaudirektion Graz 2016

39 Cepin 2012, S. 38

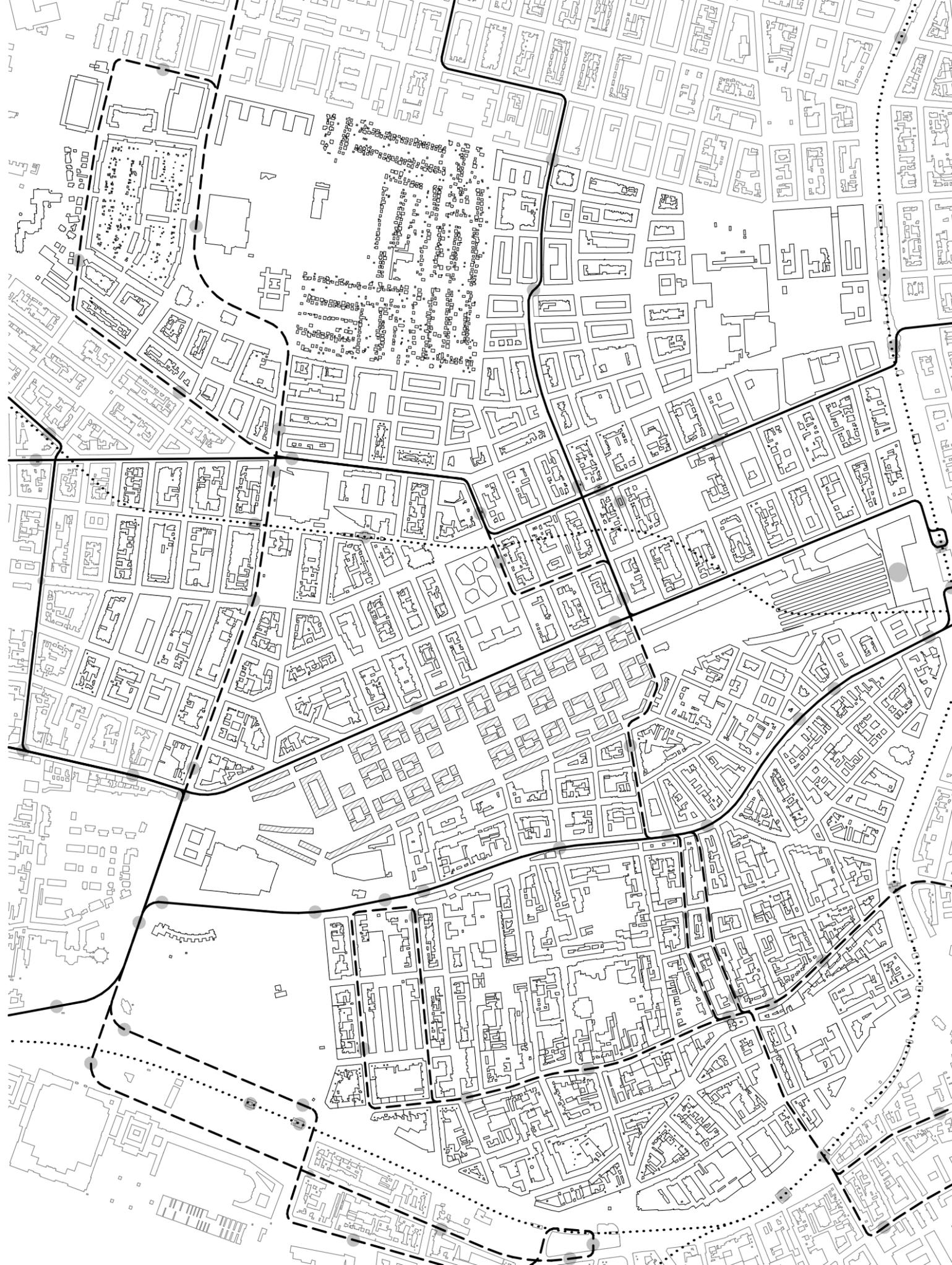
Öffentlicher Verkehr Neu
M 1:10.000

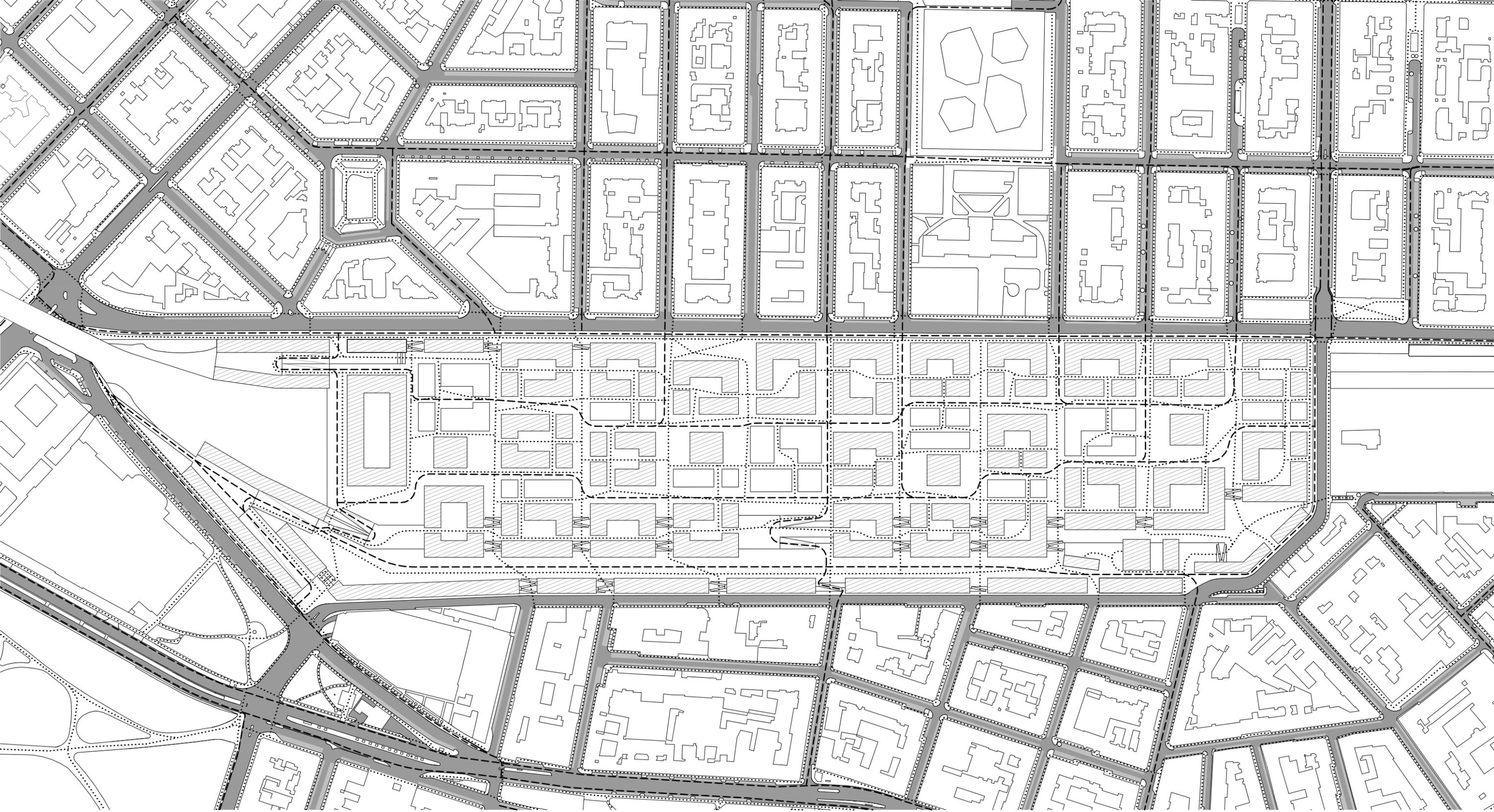
— Straßenbahn

..... U-Bahn

- - - Bus

● Haltestelle





Individualverkehr Neu

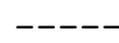
M 1:3.000



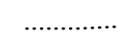
Allgemeine Verkehrsfläche



Parkfläche



Fahrradwege



Fußwege

Freiflächen und öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum ist für eine lebendige Stadt von großer Bedeutung. Er soll mehr sein als eine bloße Verkehrsfläche. Das gesamte Quartier ist, wie zuvor ausgeführt, als autofreie Zone geplant, damit die Straßen und Wege zu Lebensräumen werden, auf denen Menschen Zeit verbringen und Kinder spielen können. Auf Straßen werden Betonplatten verlegt, auf denen Flächen für Rasen und Bäume ausgespart sind. Durch die Betonplatten hebt sich das Areal von den das Gebiet umgebenden, für Autos geöffneten Straßen ab und verdeutlicht, dass es sich hier um eine autofreie Zone handelt.

Der öffentliche Raum ist in Haupt- und Nebenwege gegliedert. Die Hauptachsen orientieren sich an Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, die Erdgeschosszonen sind für Geschäftsflächen und öffentliche Nutzungen vorgesehen und sollen soziale Interaktionen im öffentlichen Raum bündeln. Die Konzentration sorgt für mehr Menschen auf der Straße. Ein belebter Ort zieht weitere Menschen an, wodurch auch das Sicherheitsgefühl steigt.⁴⁰

In den Nebenachsen können, den Baupätzen zugeordnete Freiflächen Vorgärten eingerichtet werden. Diese können, als sanfter Übergang zwischen privat und öffentlich, das Wohnen in der Erdgeschosszone ermöglichen. Einerseits wird durch Wohnungen im Erdgeschoss zusätzlicher Wohnraum geschaffen, andererseits beleben Vorgärten das Straßenbild. Studien in Kopenhagener Neubauvierteln zeigen, dass mehr als die Hälfte aller Aktivitäten im halbprivaten Bereich der Erdgeschosszone stattfinden.⁴⁰

Die Innenhöfe werden geöffnet und schaffen Aufenthaltsflächen und kurze Verbindungswege innerhalb des Gebiets. Diese sollen dazu anregen vermehrt tägliche Wege zu Fuß zurückzulegen und mehr Zeit im Freien zu verbringen. Die Höfe führen der Stadt wertvolle Freifläche zurück die in gründerzeitlichen Bebauungen häufig nur als Restfläche gar nicht, oder als Abstellfläche für Mistkübel verwendet wird.

Für eine erhöhte Aufenthaltsqualität werden die Wege mit Sitzmöbeln und schattenspendenden, flachwurzelnden Bäumen gesäumt. Größere Freiflächen sind als Grünflächen mit Sport- und Spielflächen gestaltet.

Am östlichen Eingang des Gebiets soll sich bei der Schmelzbrückenrampe ein neues „Grätzlzentrum“ bilden. Die Entwicklung wird durch einen Platz für einen Wochenmarkt mit anschließenden Geschäftsflächen unterstützt. Zusätzlich befinden sich in dem Bereich die zwei erhaltenswerten Be-

standsgebäude. In dem größeren soll eine Bibliothek, in dem kleineren ein Ausstellungsraum Platz finden. Bespielt wird der Bereich außerdem von einem Kulturzentrum. Diese Einrichtung verfügt über vier Seminarräume, welche sich zu einem Veranstaltungsraum zusammenschalten lassen, ein Café, Kinderbetreuung sowie für die Organisation notwendigen Büroflächen. Das Kulturzentrum dient als Ort der Begegnung, in dem Gruppen aller Art, wie zum Beispiel Tanzgruppen, Seniorentreffen, Selbsthilfegruppen oder Deutschkurse einen Platz finden. Als Vorbild dienen hierbei die Kulturzentren Amerlinghaus, das WUK sowie die Nachbarschaftszentren des Hilfswerks Wien. Diese Orte sind mit ihrem integrativen Charakter von unschätzbarem Wert für Gruppen mit geringen finanziellen Mitteln und gesellschaftliche Randgruppen. Ein solcher Ort kann gerade in einem Bezirk mit geringem durchschnittlichen Einkommen und hohem Anteil an Bevölkerung mit Migrationshintergrund von großem Nutzen und in weiterer Folge identitätsstiftend sein. Der Dialog unterschiedlicher Alters-, Herkunfts- und Geschlechtergruppen fördert das gegenseitige Verständnis und das Miteinander. Vorurteile werden abgebaut und Integration ermöglicht.

Das Zentrum selbst besteht aus zwei Baukörpern. Einem freistehenden, sich der Umgebung öffnenden, eingeschossigen Gebäude und einem zweiten, zurückgezogenen Bau, dessen Dach eine öffentliche Freifläche bietet. Der Zwischenraum bildet einen halböffentlichen Raum, der zu seinem Ende hin schmaler wird und über einen der Kinderbetreuung zugehörigen Spielplatz verfügt. Die Fläche bietet Platz für einen Außenbereich des Cafés und Veranstaltungen wie etwa einem Freiluftkino im Sommer. Das kleinere Gebäude verfügt über ein Café, in dem auch der Empfang und die Anmeldung stattfinden, zwei Büros für die Organisation, die Kinderbetreuung und eine Dachterrasse. Der zweite Baukörper beinhaltet die Seminarräume mit einem Pausenraum und ein Möbellager. Die vier Seminarräume lassen sich durch Faltwände zu einem großen Veranstaltungsraum verbinden, das Möbellager kann als Bühne dienen. Der Raum kann daher auch für Konzerte oder Theateraufführungen verwendet werden.

Die angrenzenden Bestandsgebäude beinhalten eine Bibliothek und einen Ausstellungsraum. Die zwei Ziegelbauten sind ehemalige Lagerhallen und sind Überreste der im 2. Weltkrieg zerstörten Bahnhofsbebauung. Als Altbestand sollen sie für das Gebiet identitätsstiftend sein und an den industriellen Charakter des Areals erinnern. Die Rückseite der jeweiligen Gebäude grenzt an eine mittlere Ebene die

zwischen den Geländesprung zwischen der Gleistrasse und der Überbauung abmindert. Die Bibliothek und der Ausstellungsraum sind in zwei Etagen gegliedert. Sie verfügen über eine Galerie und sind somit von beiden Ebenen betretbar. Die Bibliothek öffnet sich in Richtung des dem Kulturzentrum zugehörigen Platzes und verfügt über einen großzügigen Lesebereich. Der Ausstellungsraum orientiert sich in die entgegengesetzte Richtung, in welcher sich der Zugang des Areals und eine breite, zum Marktplatz führende Freitreppe befinden. Die Freifläche vor der Treppe wird von einem Café und einer Geschäftsfläche für einen Supermarkt flankiert.

Anschließend befindet sich eine Freifläche, die durch Wochenmärkte und Veranstaltungen bespielt werden soll. Der Platz wird durch Geschäftszonen eingerahmt, in denen Cafés, Restaurants und Geschäfte Raum finden. Das vielfältige Angebot am Rand soll eine profitierende Wechselwirkung zum Markt schaffen. Der Platz befindet sich an einer der Hauptachsen des Gebiets wodurch eine erhöhte Fußgängerfrequenz gegeben ist und ist außerdem gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.

40 Gehl 2015, S. 83, 95, 98, 105



Grätzlzentrum
Erdgeschoss M 1:300



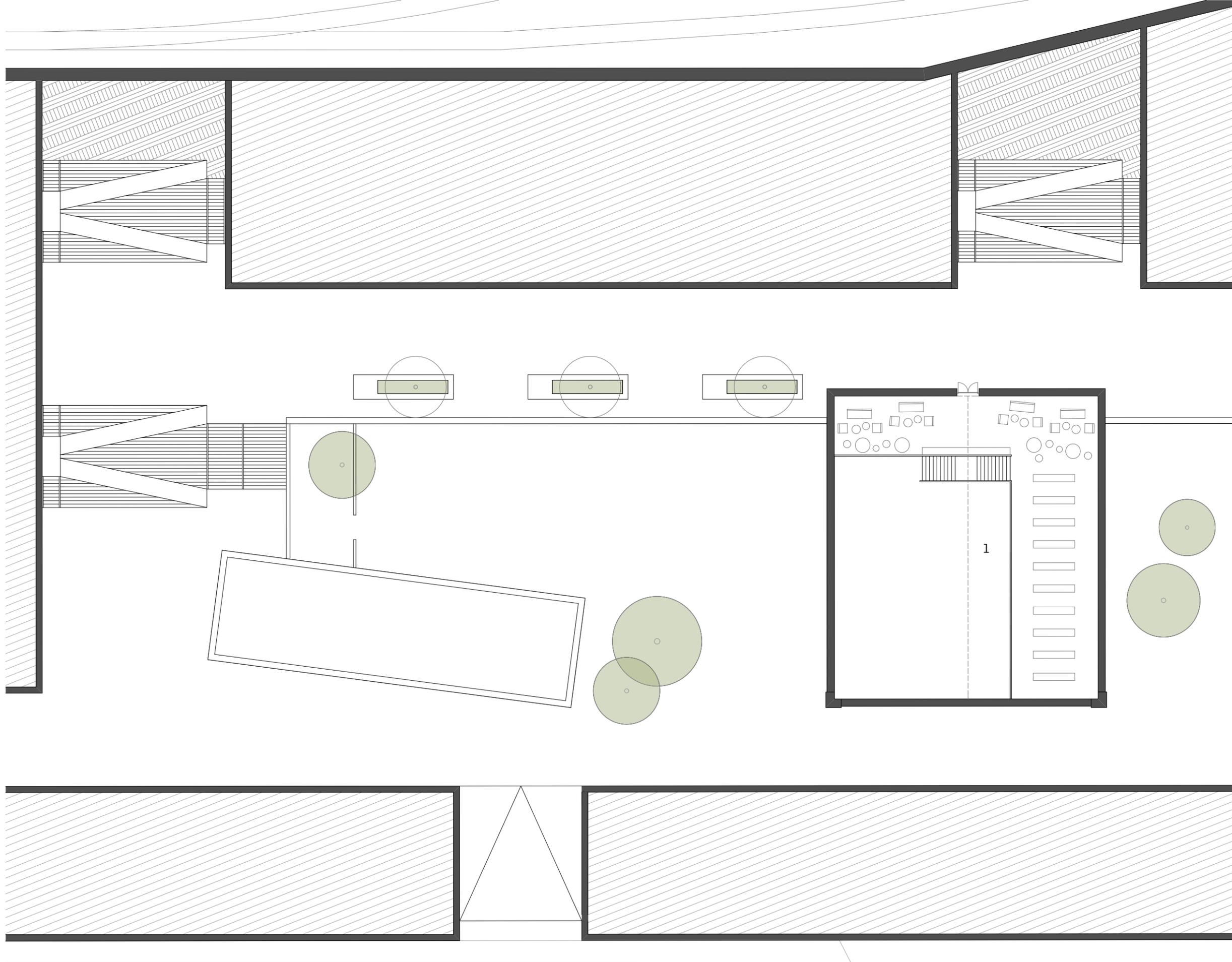
- 1 Empfang
- 2 Kinderbetreuung
- 3 Büro
- 4 Seminar/ Veranstaltungsräume
- 5 Lager
- 6 Bibliothek



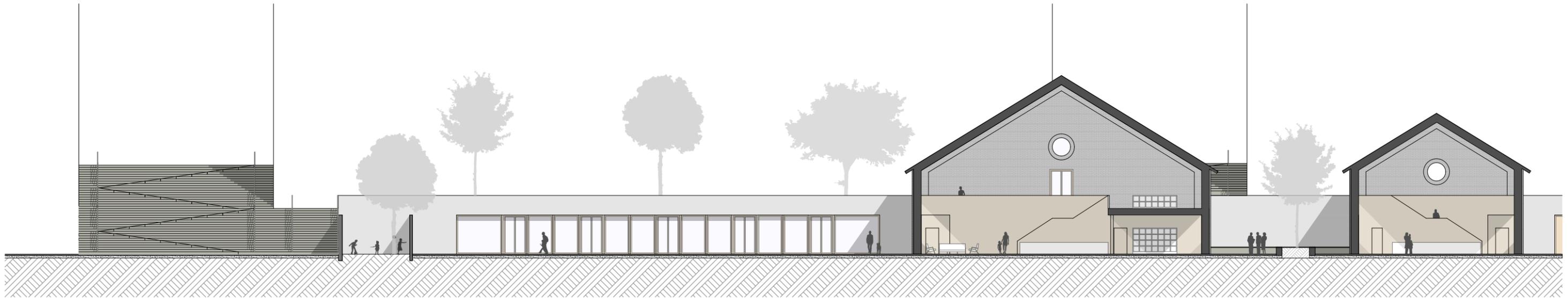
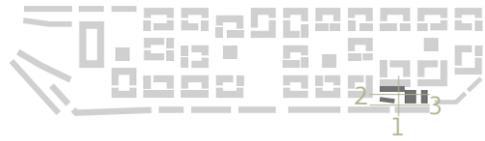
Grätzlzentrum
Obergeschoss M 1:300



1 Bibliothek



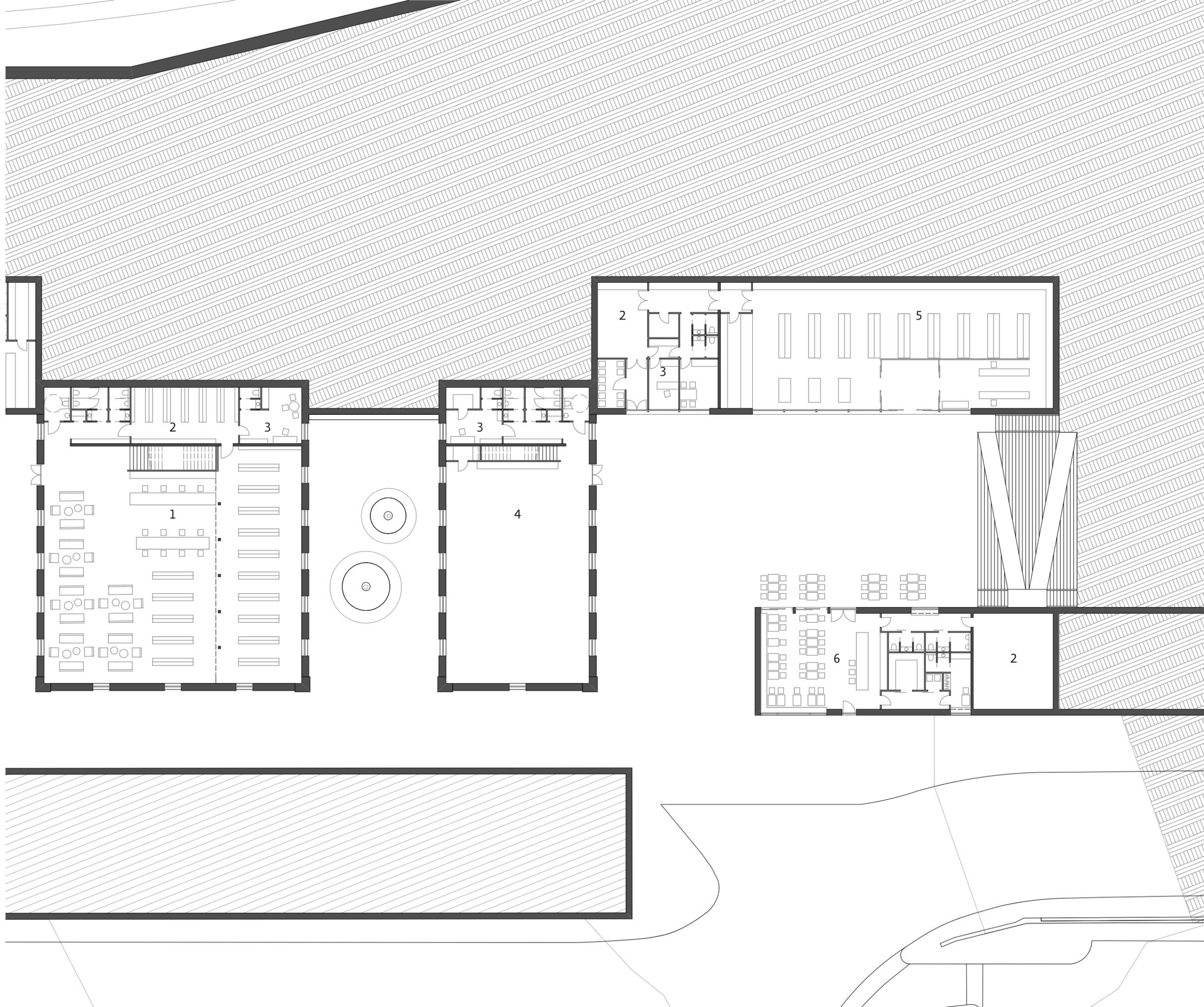
Grätzlzentrum
Schnitte / Ansichten M 1:300



Grätzlzentrum
Erdgeschoss M 1:300



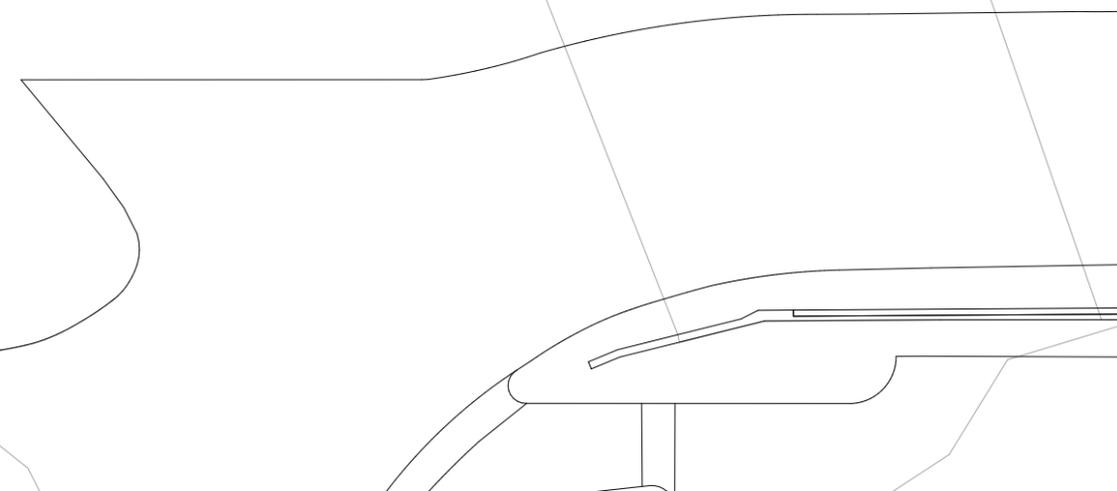
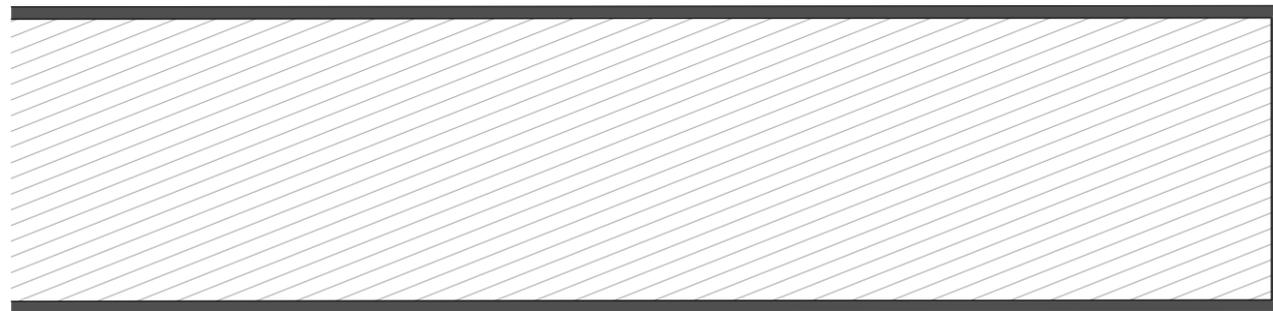
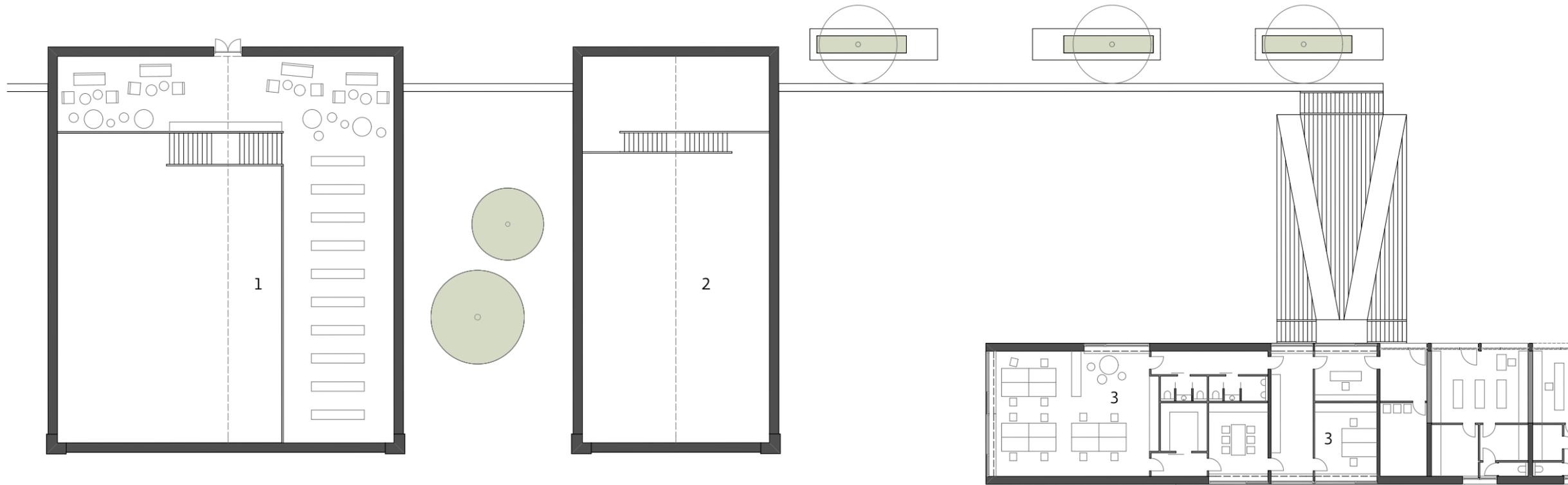
- 1 Bibliothek
- 2 Lager
- 3 Büro
- 4 Galerie / Veranstaltungsraum
- 5 Supermarkt
- 6 Café



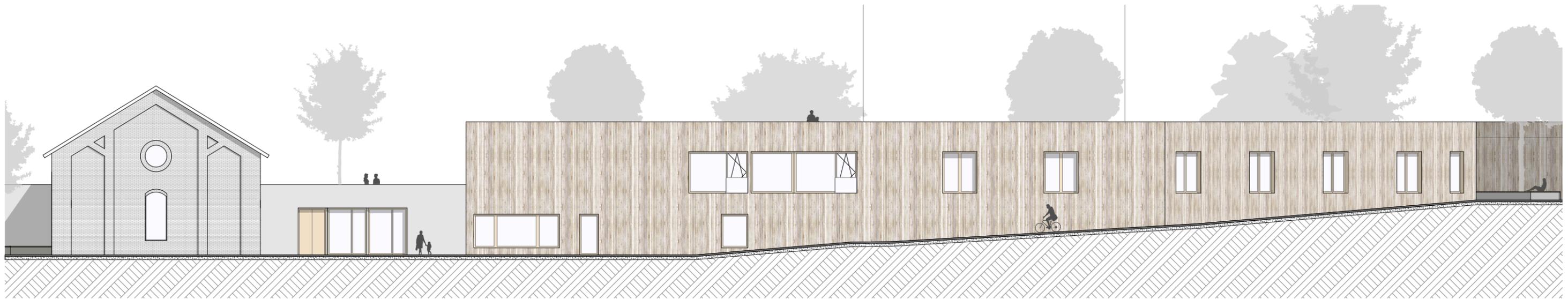
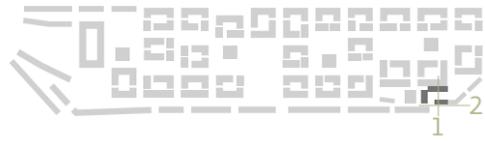
Grätzlzentrum
Obergeschoss M 1:300



- 1 Bibliothek
- 2 Galerie / Veranstaltungsraum
- 3 Büro



Grätzzentrum
Schnitte / Ansichten M 1:300



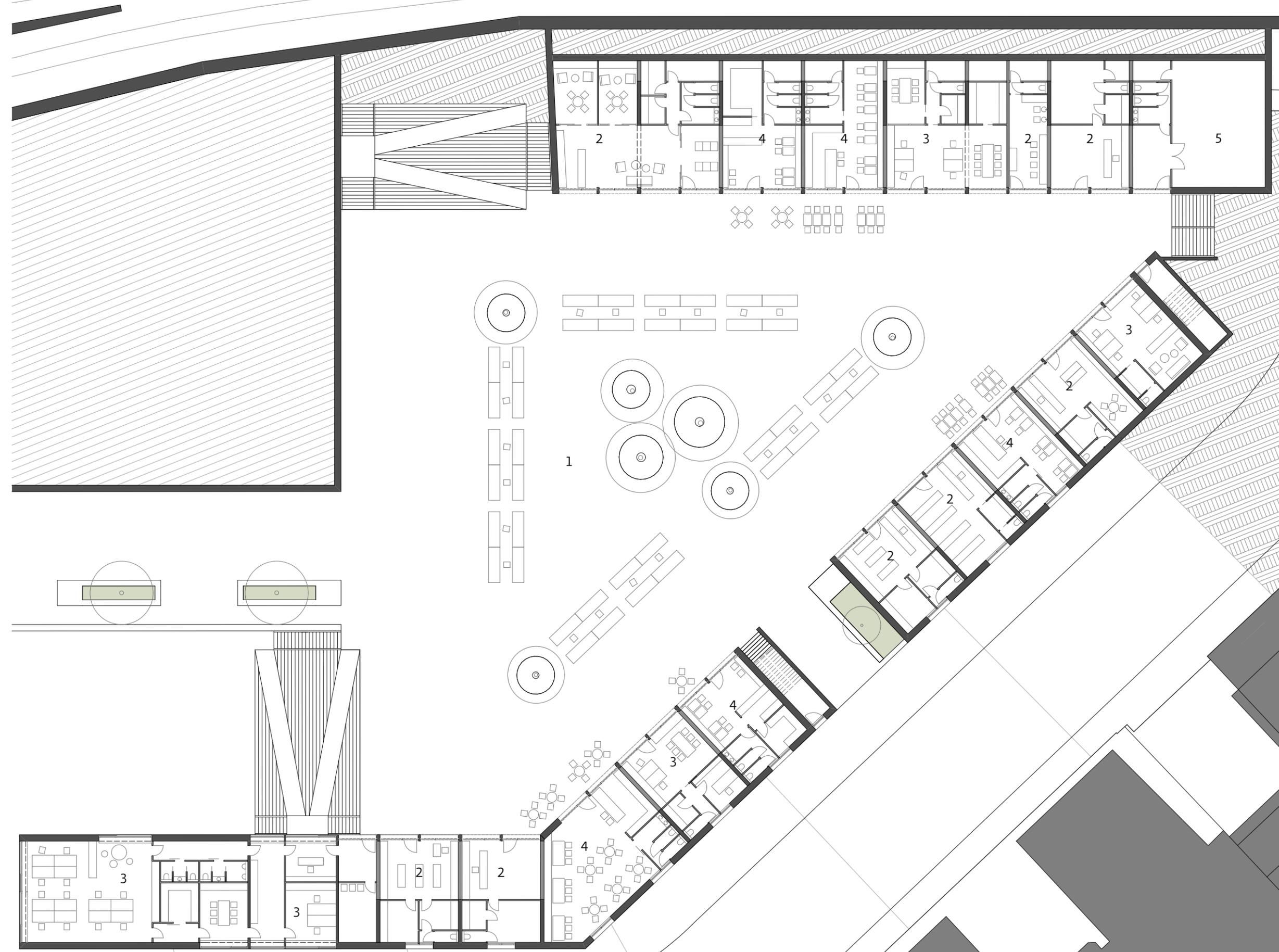


Grätzlzentrum

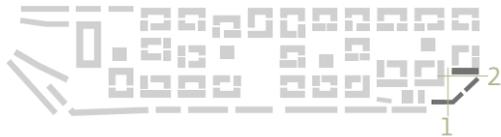
M 1:300



- 1 Marktplatz
- 2 Geschäft
- 3 Büro
- 4 Café / Restaurant
- 5 Lager



Grätzlzentrum
Schnitte / Ansichten M 1:300



Wohnraum

Um dem Bevölkerungswachstum beizukommen und keinen Wohnraumengpass entstehen zu lassen, liegt das Hauptaugenmerk des Projekts in der Schaffung von Wohnraum. Um von vornherein einen guten sozialen Mix zu schaffen sollen Wohnungen kostengünstig errichtet werden und zum Teil als geförderter Wohnraum entstehen.

Die Wohnhäuser bestehen aus aufgebrochenen Blockrandbebauungen, die sich dem Bestand anpassen sollen. Die Architektur ist zurückhaltend. Sie soll sich dem Stadtbild einordnen und dem öffentlichen Raum eine Kulisse bieten.

Die Grundrisse sind auf Flexibilität ausgelegt. In einem Raster von 6,5 Metern stehen tragende Wandscheiben, in denen die Installationen laufen. Alle anderen Wände sind verschiebbar. Dadurch entstehen bei einer Spannweite von 11 Metern Basiseinheiten von etwa 60 Quadratmetern. Diese können beliebig unterteilt und zusammengefügt werden. Dadurch können Flächen zu 45, 60, 90 und 120 Quadratmetern Brutto eingerichtet werden.

Durch das einheitliche System der Installationswände und der Flexibilität der Grundrisse können Bauteile in hohem Grad vorfabriziert und durch große Mengen kostensparend hergestellt werden. So können bei hoher Qualität kostengünstig Wohnungen errichtet werden, die zumindest einen Teil des Bedarfs an leistbarem Wohnraum in guter Lage decken.

Die derzeitige Entwicklung geht in Richtung Kleinwohnungen. Aktuell sind rund 45% der Wiener Privathaushalte Einpersonenhaushalte. Die zweitgrößte Gruppe sind Zweipersonenhaushalte mit etwa 30%.

Durch variable Wohnungsgrößen und Grundrisse besteht jedoch die Möglichkeit auf unterschiedliche Lebensabschnitte und Situationen zu reagieren. Zusätzlich kann auf sich ändernde Trends im Wohnungsmarkt reagiert werden. Das Verhältnis von kleinen zu großen Wohnungen kann angepasst werden. Bei größerem Raumbedarf kann eine kleine Wohnung erweitert, bei sinkendem Raumbedarf verkleinert werden. Dadurch ergibt sich ein Wohnungsangebot für unterschiedlichste Nutzungsgruppen.⁴¹

Auch die Erdgeschosszone kann von den flexiblen Grundrissen profitieren.

Büro- und Geschäftsflächen können auf Wachstum reagieren, ihre Flächen ausweiten und auch wieder reduzieren. Besonders Start-up Unternehmen und Selbstständige

können in der Anfangsphase sich schnell ändernde Flächenbedürfnisse haben, auf die mit flexiblen Grundrissen reagiert werden kann.⁴²

Die Geschäftsflächen öffnen sich großzügig zum Straßenraum und ermöglichen eine direkte Verbindung. Die Fassaden sind vertikal gegliedert, um die Fassadenfläche für Passanten optisch zu verkürzen und durch viele Eingänge und Schaufenster dem Auge gemäß dem Schrittempo alle 6,5 Meter neue Anreize zu liefern.⁴⁰

Auf den Dachflächen befinden sich Gemeinschaftsräume, in denen die Bewohner Feste feiern, sich treffen oder diese anderweitig nutzen können. Die übrigen Freiflächen sind Gemeinschaftsgärten die unter anderem für Urban-gardening genutzt werden können.

Die Obergeschosse sind für Wohnraum vorgesehen. Breite offene Laubgänge erschließen die Wohnungen und erlauben den Zusammenschluss und die Unterteilung einzelner Wohneinheiten. Diese Flächen bieten außerdem, als Pendant zu Vorgärten, die Möglichkeit einer sanften Übergangzone zwischen den privaten und öffentlichen Bereichen. Sie können als Balkon genutzt werden und verstärken so die Kommunikation in der Nachbarschaft. Zusätzlich zu den offenen Laubgängen haben viele Wohnungen auch Balkone als private Freiräume. Die Wohnungen verfügen über 2,8 Metern Raumhöhe und große Fenster mit einer Parapethöhe von 45 Zentimetern, sodass diese sich auch als Sitzplätze eignen. WCs und Badezimmer sind getrennt, können jedoch bei Bedarf zu einem Raum zusammengefügt werden.

Die Ausführung der Gebäude der ersten Phase sind in Holzmassivbauweise geplant. Der Vorteil der Platten aus CLT, Cross-Laminated-Timber, liegt darin, dass sie in hohem Maße im Werk vorfabriziert werden können und daher schnell und einfach verbaut werden können. Weiters ist Holz ein nachwachsender Rohstoff mit großem Vorkommen in Österreich wodurch die Wertschöpfung in Österreich verbleibt und die Transportwege kurz gehalten werden. Ein Vorteil von CLT gegenüber Leichtbauweise, neben der schnellen Errichtung ist die Masse. Durch diese wird Luftschall gedämmt, ein wichtiger Aspekt im dicht verbauten Gebiet.

Die Gebäude werden über Fernwärme geheizt, dadurch entfällt die Notwendigkeit von Heizräumen. Im Sommer werden über Tiefenbohrungen, die im Zuge der Errichtung der Überbauung vorgenommen werden können, die Gebäude gekühlt.

Die Fassade ist mit Zellulosefasern gedämmt und hat einen U-Wert von 0,127. In Kombination mit Dreifachisolierverglasung der Fenster, mit einem U-Wert von 0,5 wird der Heizbedarf der Räume minimiert. Der errechnete jährliche Heizwärmebedarf für eine etwa 60 Quadratmeter große Wohnung beträgt abhängig von der Lage im Gebäude bei rund 10 kWh/m²/a. Ein Wert der dem Passivhausstandard entspricht.

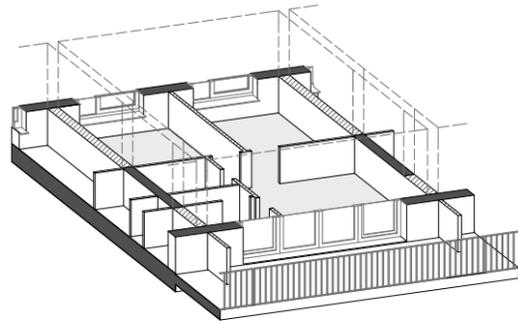
41 Lehart 2016, S. 12, 20

42 Hall 2016, S. 85

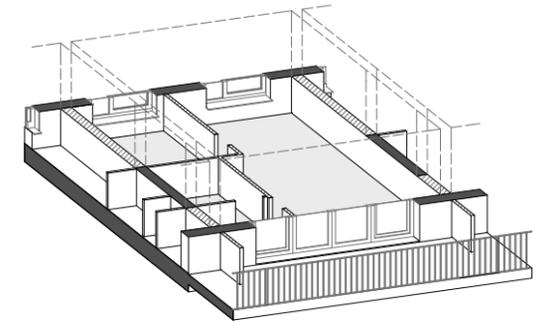
Variable Wohnungsgrößen durch horizontale
Zusammenlegung und Unterteilung von Wohnmodulen.



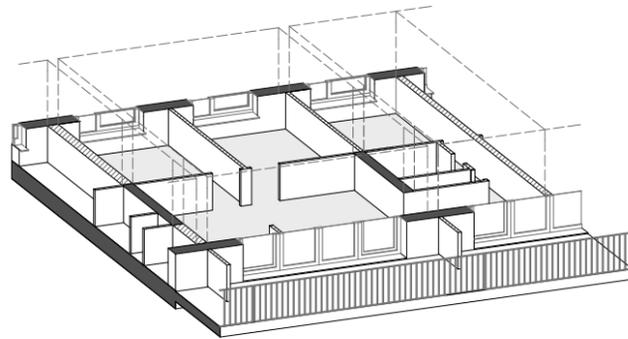
60 m²
3 Zimmer



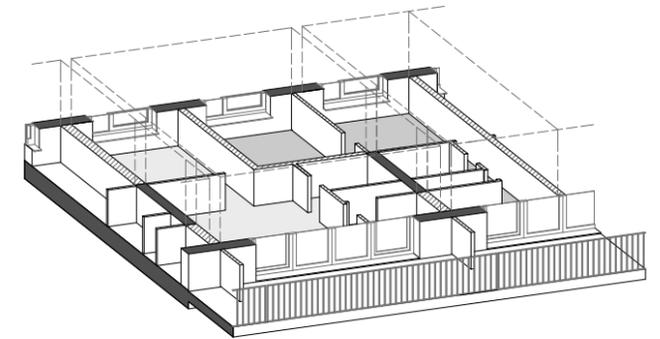
60 m²
2 Zimmer



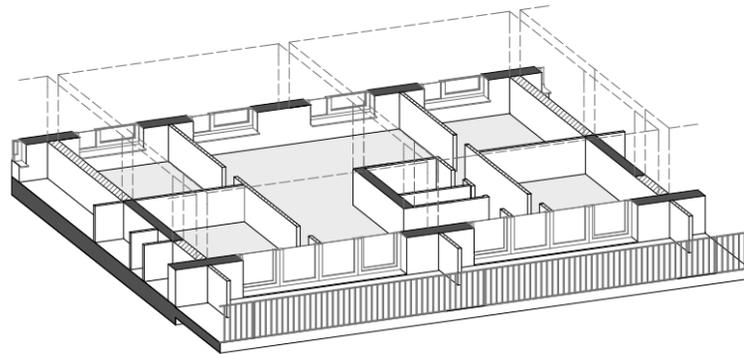
90 m²
4 Zimmer



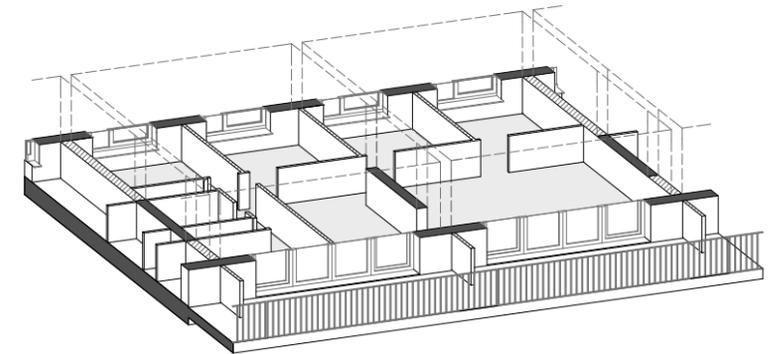
2 x 45 m²
2 x 2 Zimmer



120 m²
5 Zimmer



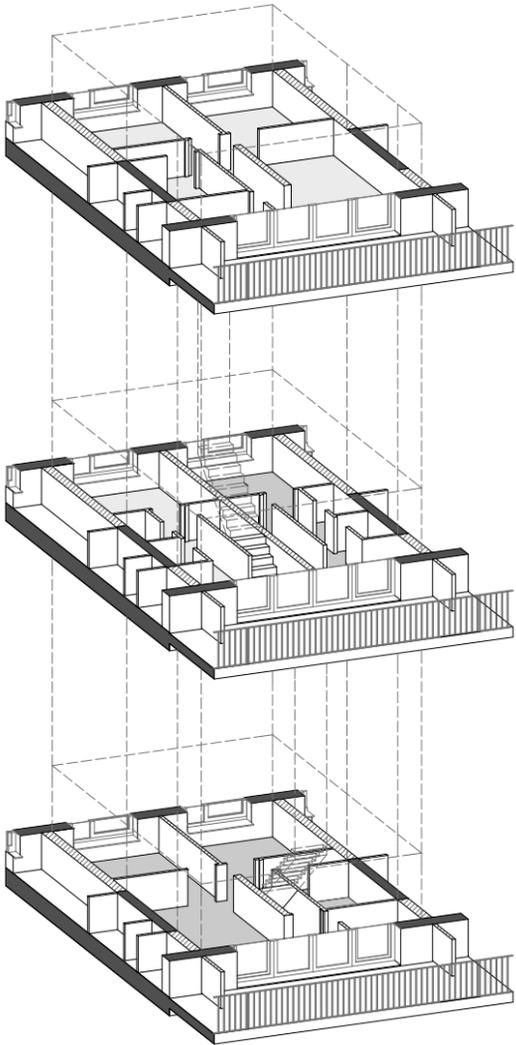
120 m²
5 Zimmer



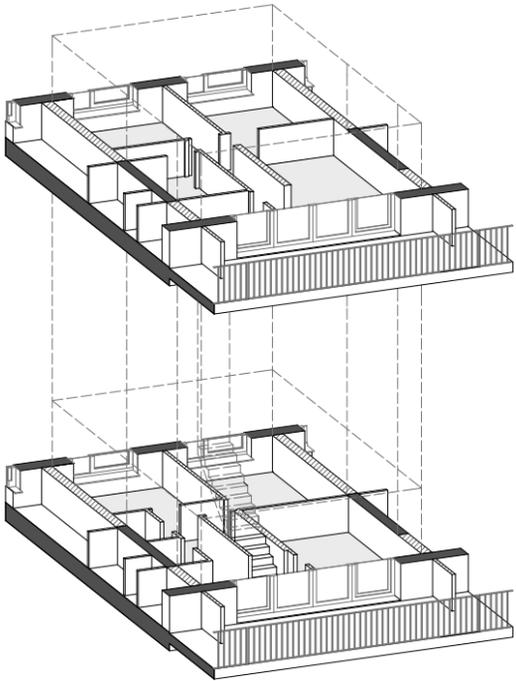
Flexible Wohnungstypen durch vertikale Zusammenlegung
und Unterteilung von Wohnmodulen.



90 m²
4 Zimmer

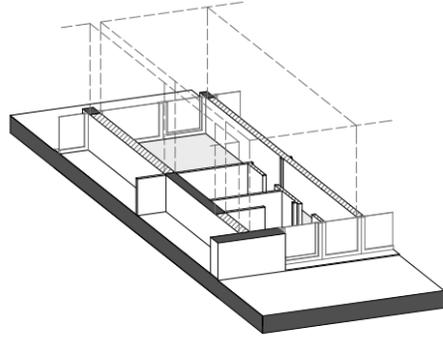


120 m²
5 Zimmer

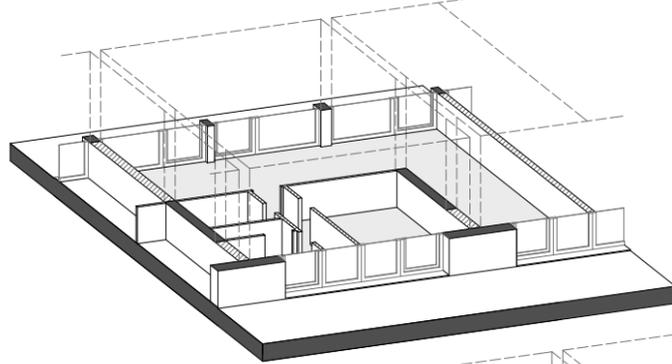


Variable Belegung der Erdgeschosszone durch flexible Einteilung und Größe von Einheiten.

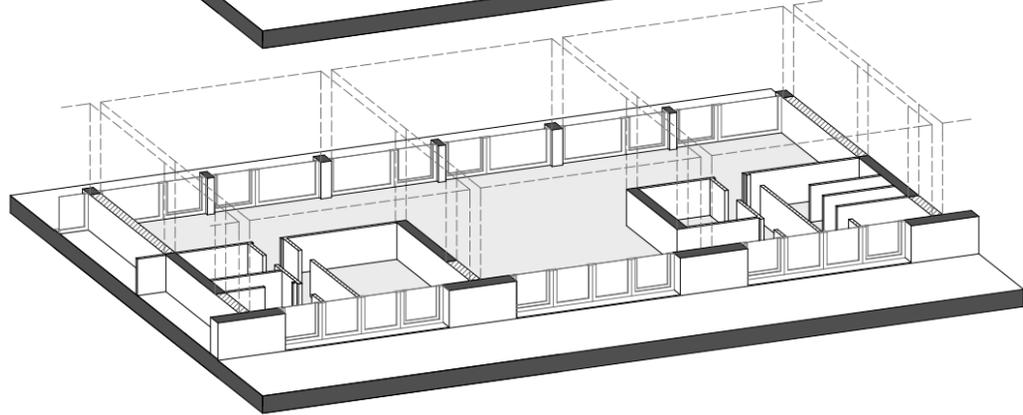
30 m²



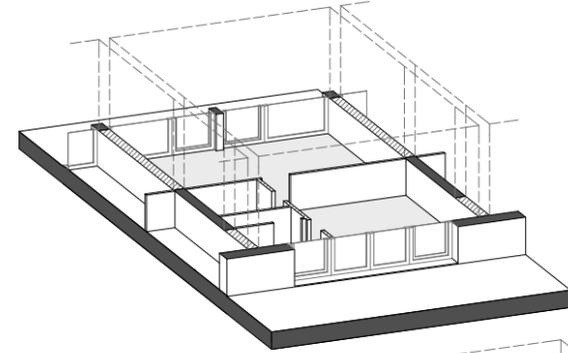
90 m²



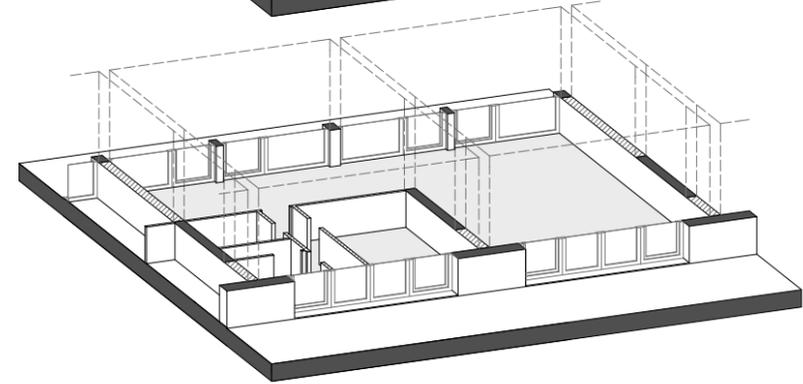
180 m²



60 m²

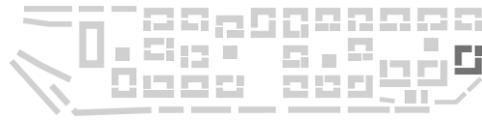


120 m²

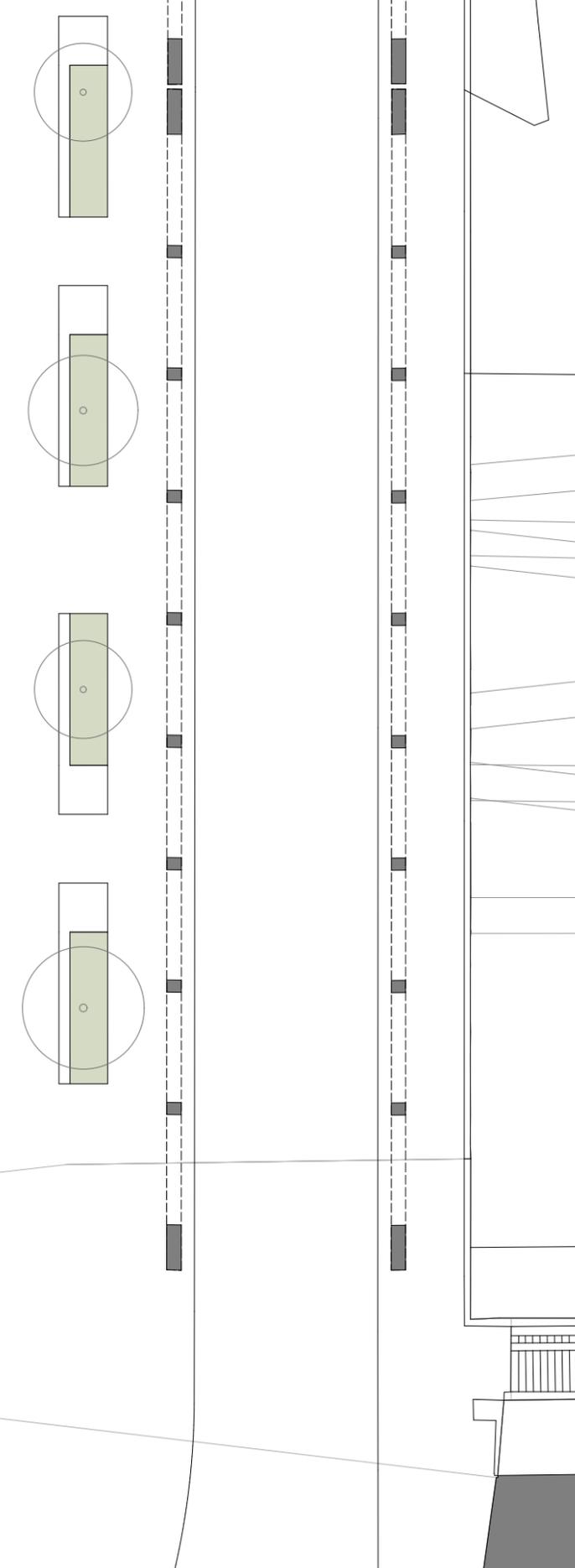
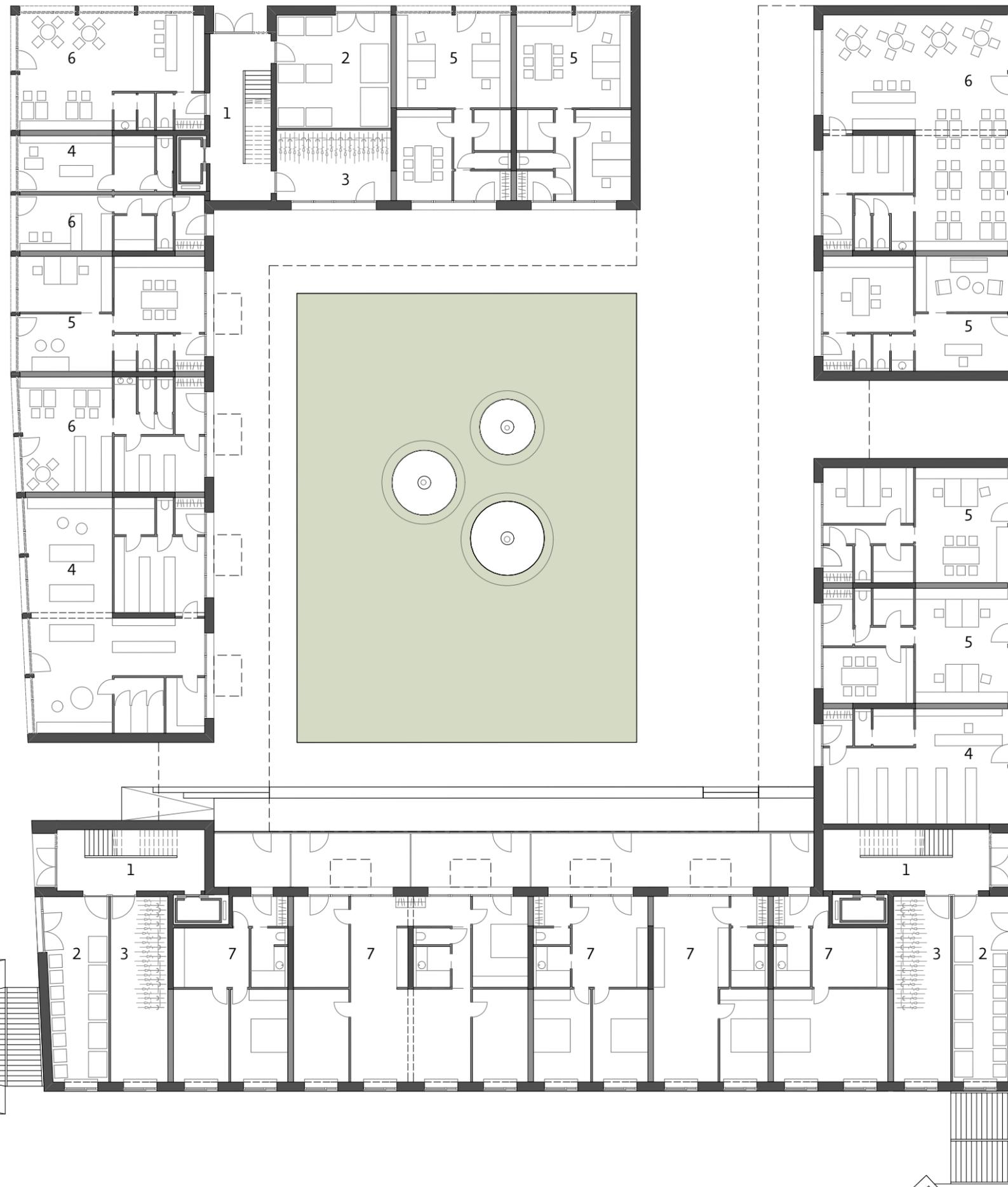




Wohnbau
Erdgeschoss M 1:250

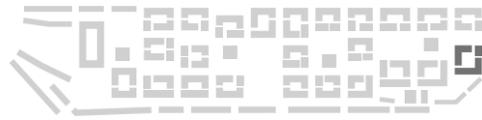


- 1 Stiegenhaus
- 2 Müllraum
- 3 Fahrräder/ Kinderwagen
- 4 Geschäft
- 5 Büro
- 6 Café/ Restaurant
- 7 Wohnung

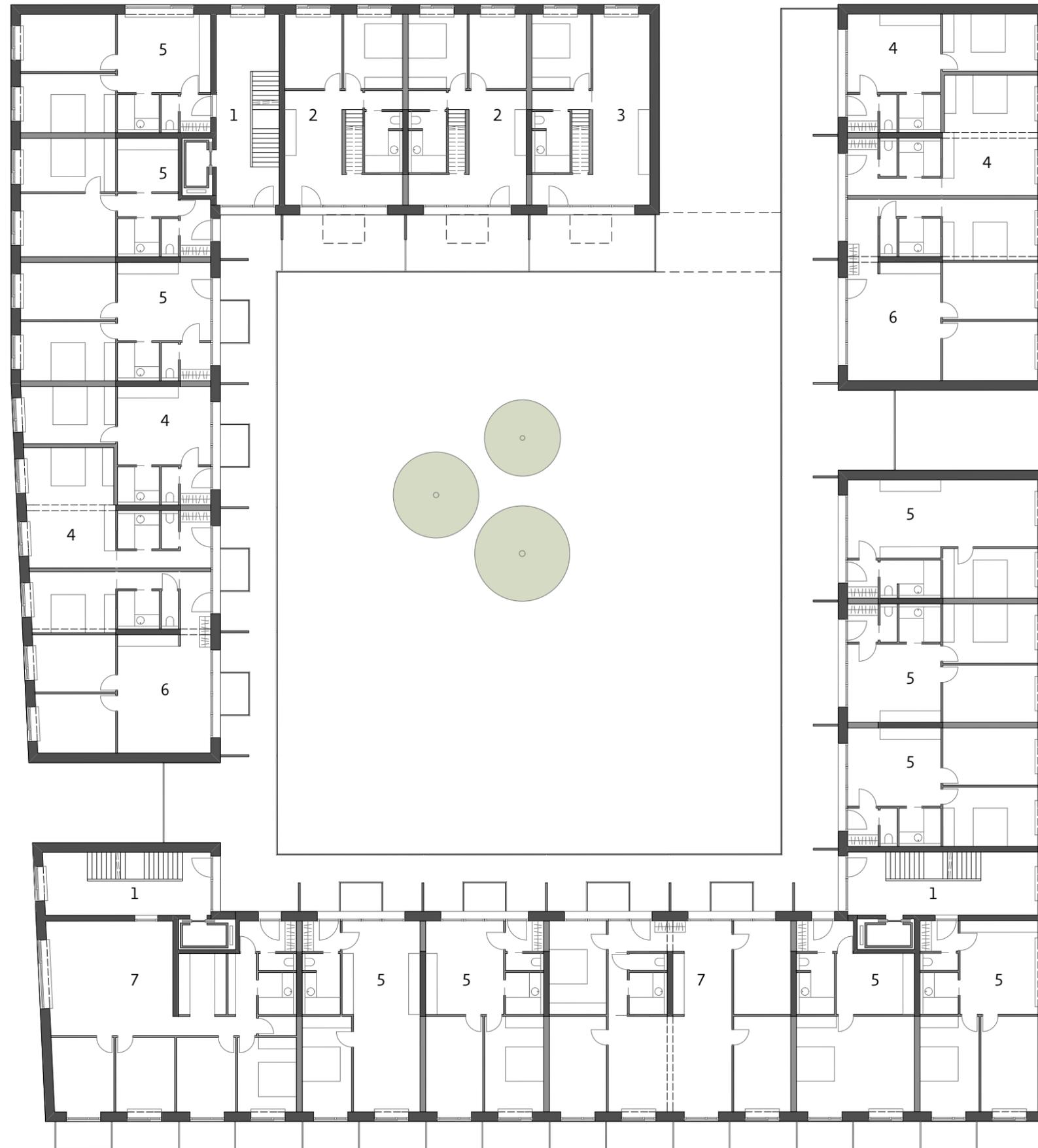


Wohnbau

1. Obergeschoss M 1:250

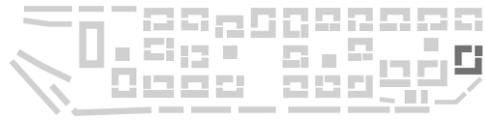


- 1 Stiegenhaus
- 2 Maisonette 90 m²
- 3 Maisonette 120 m²
- 4 45 m²
- 5 60 m²
- 6 90 m²
- 7 120 m²

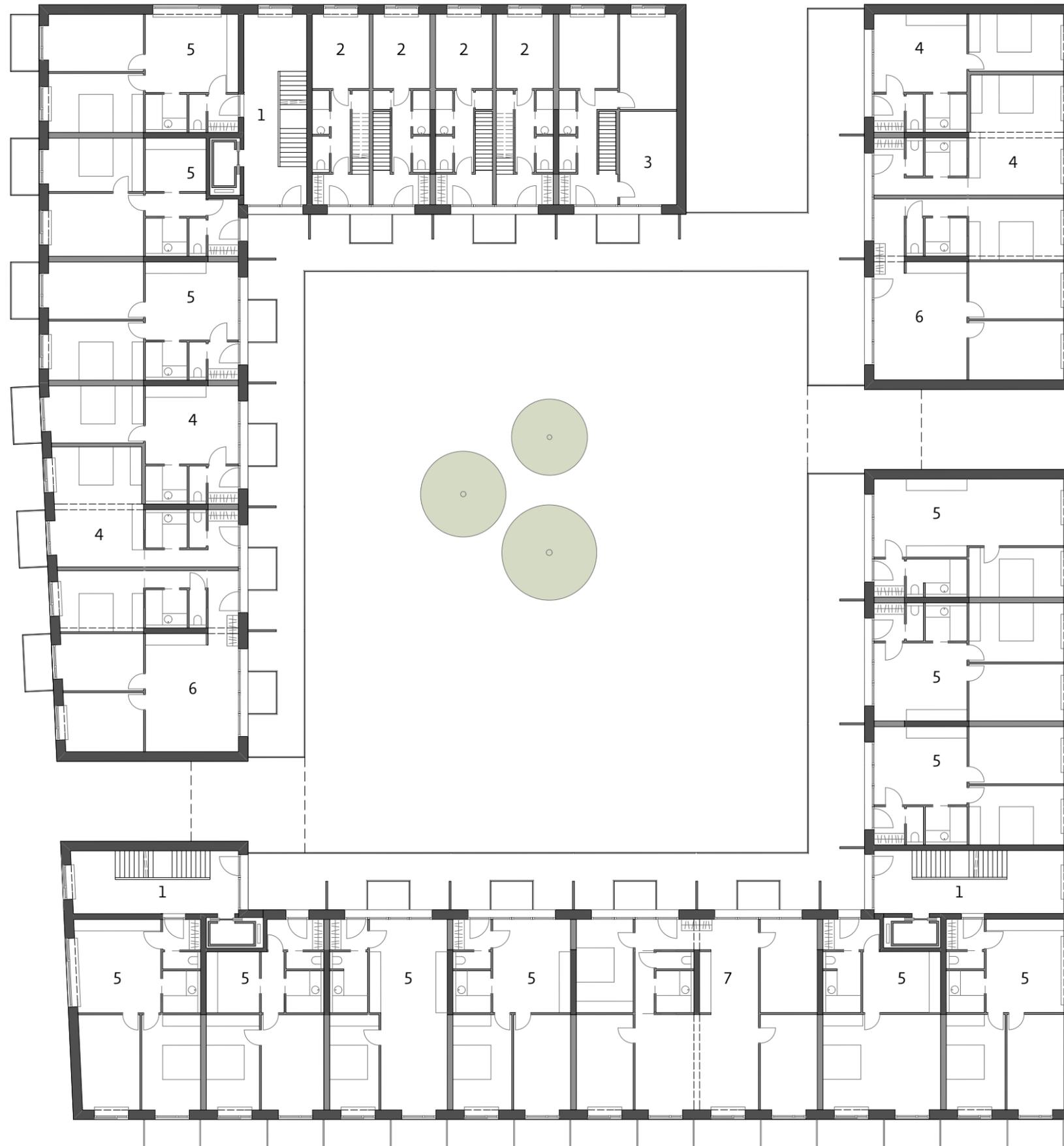


Wohnbau

2. Obergeschoss M 1:250



- 1 Stiegenhaus
- 2 Maisonette 90 m²
- 3 Maisonette 120 m²
- 4 45 m²
- 5 60 m²
- 6 90 m²
- 7 120 m²

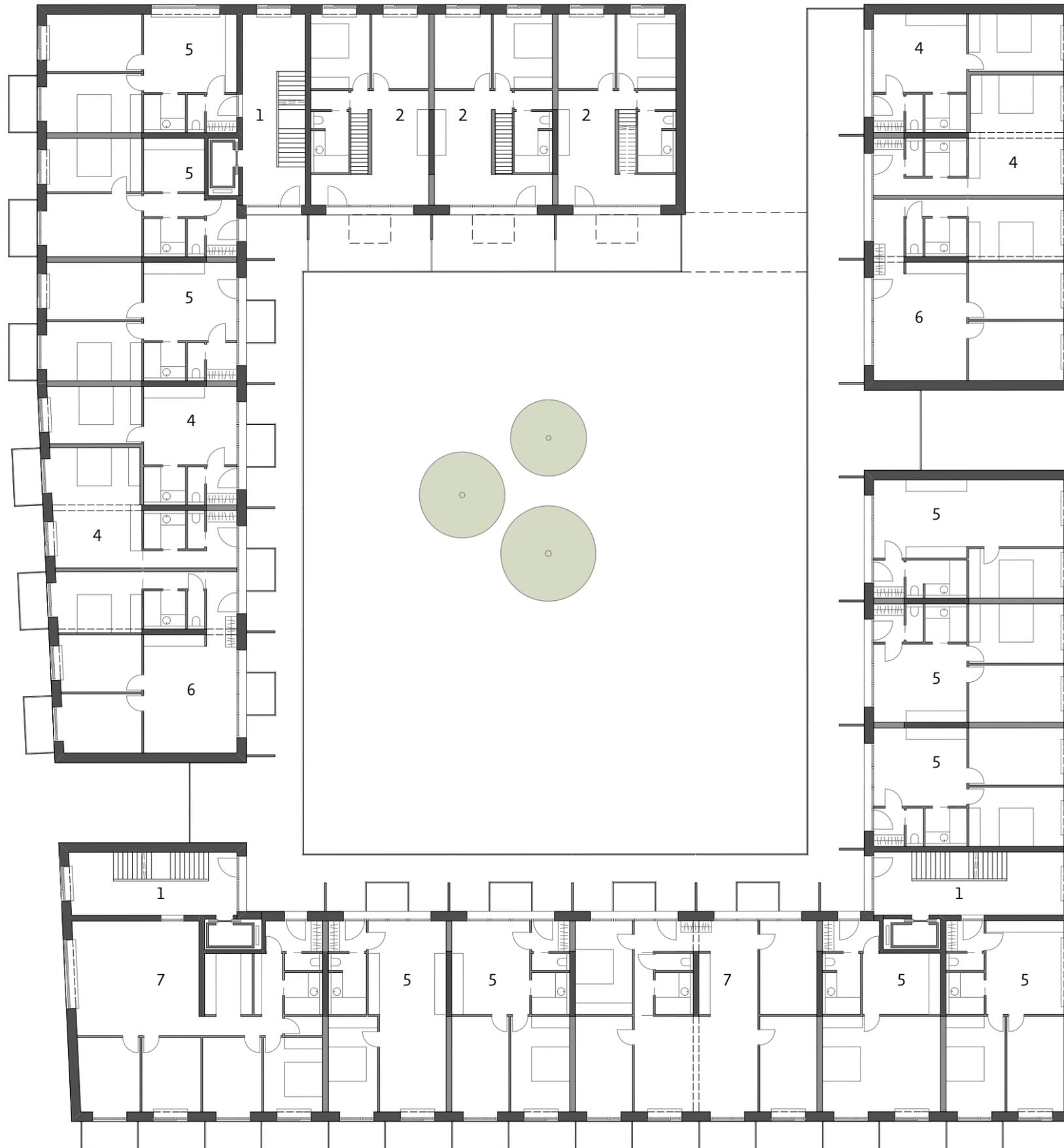


Wohnbau

3. Obergeschoss M 1:250

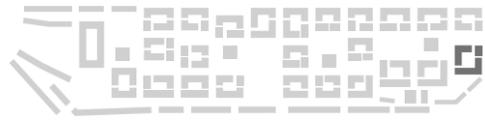


- 1 Stiegenhaus
- 2 Maisonette 90 m²
- 3 Maisonette 120 m²
- 4 45 m²
- 5 60 m²
- 6 90 m²
- 7 120 m²

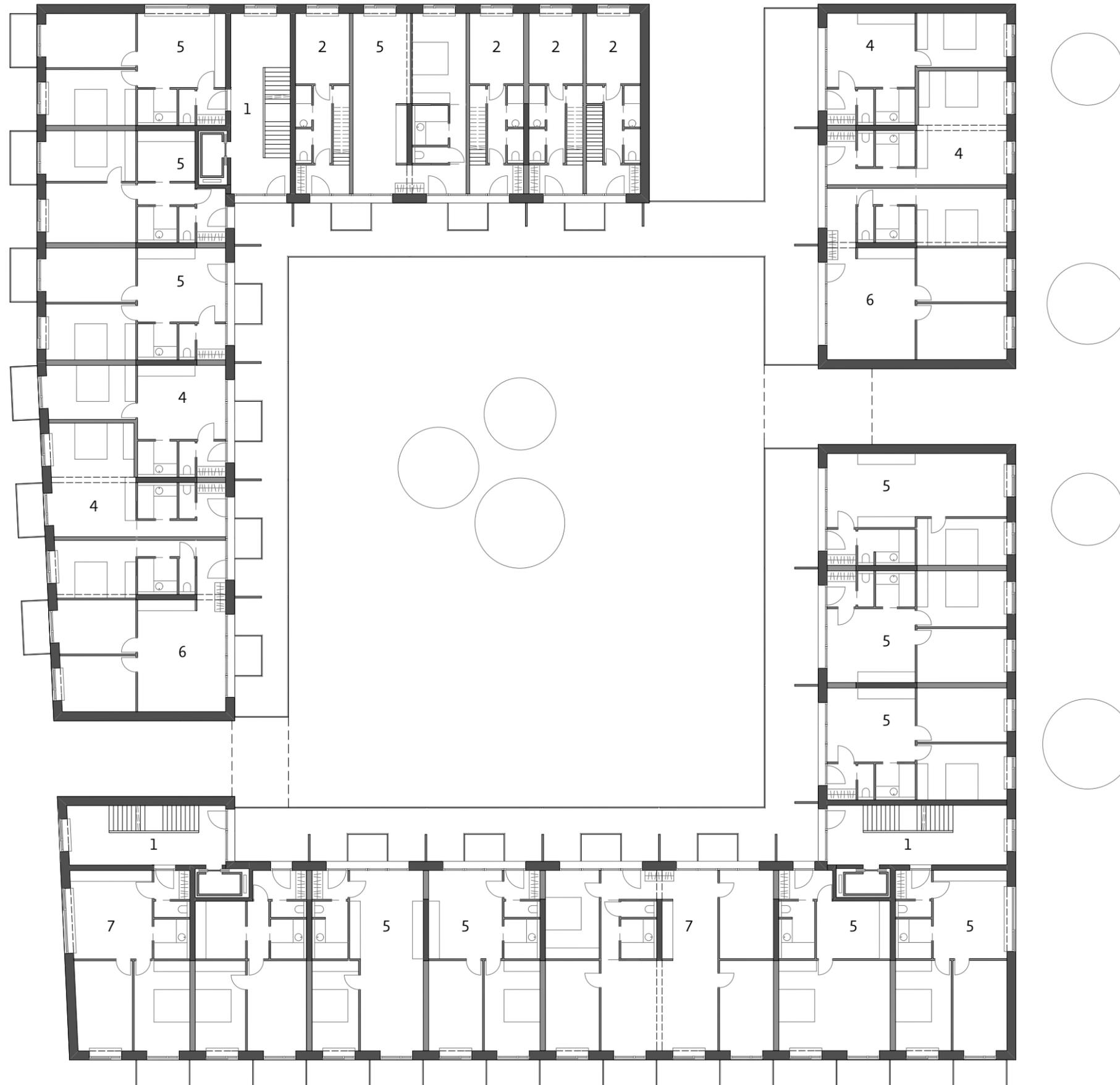


Wohnbau

4. Obergeschoss M 1:250

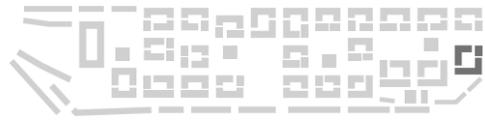


- 1 Stiegenhaus
- 2 Maisonette 90 m²
- 3 Maisonette 120 m²
- 4 45 m²
- 5 60 m²
- 6 90 m²
- 7 120 m²

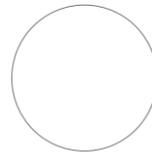
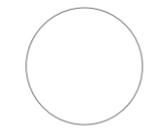
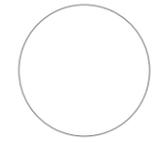
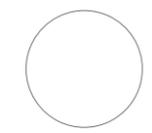
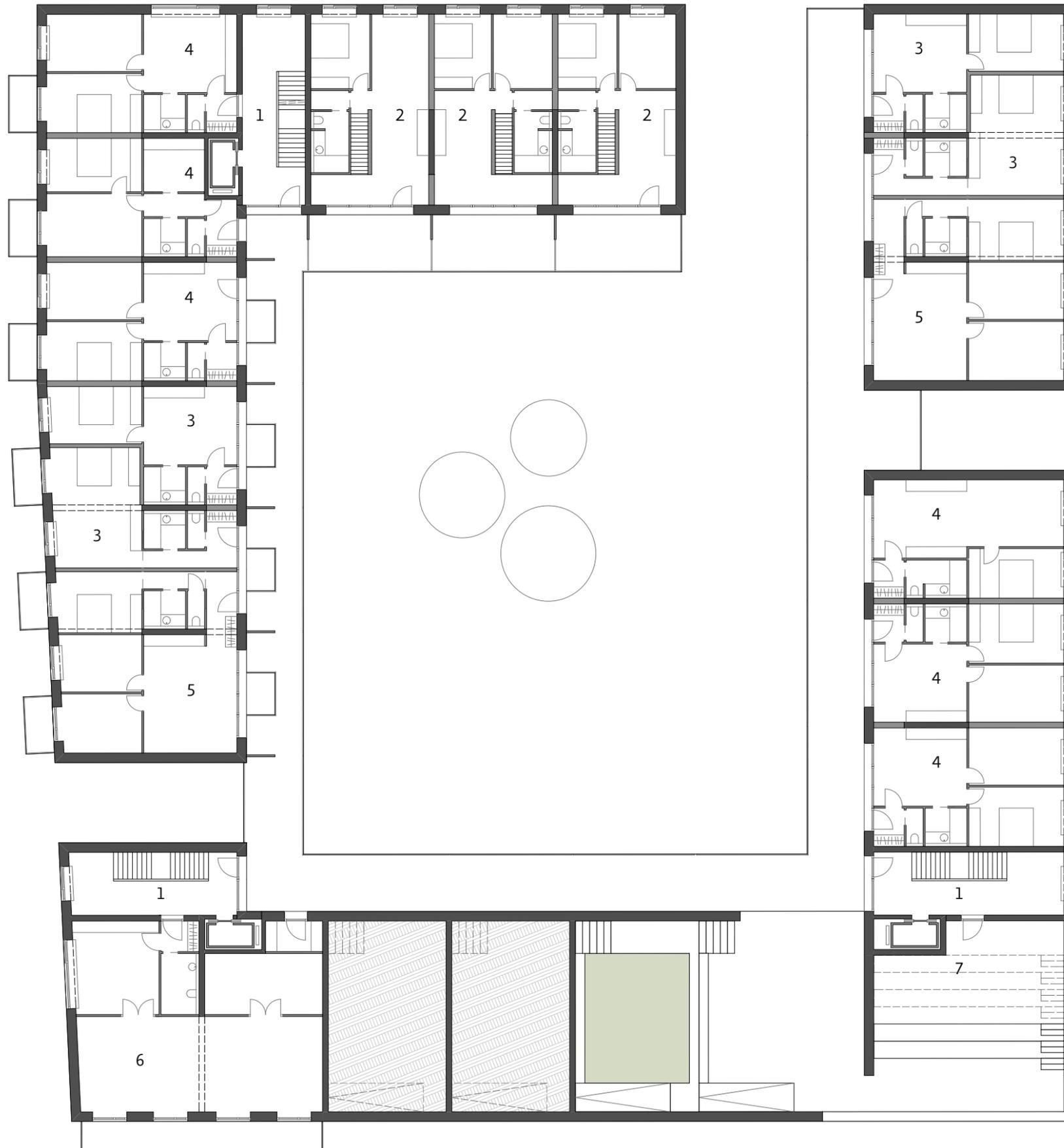


Wohnbau

5. Obergeschoss M 1:250



- 1 Stiegenhaus
- 2 Maisonette 90 m²
- 3 45 m²
- 4 60 m²
- 5 90 m²
- 6 Gemeinschaftsraum
- 7 Haustechnik

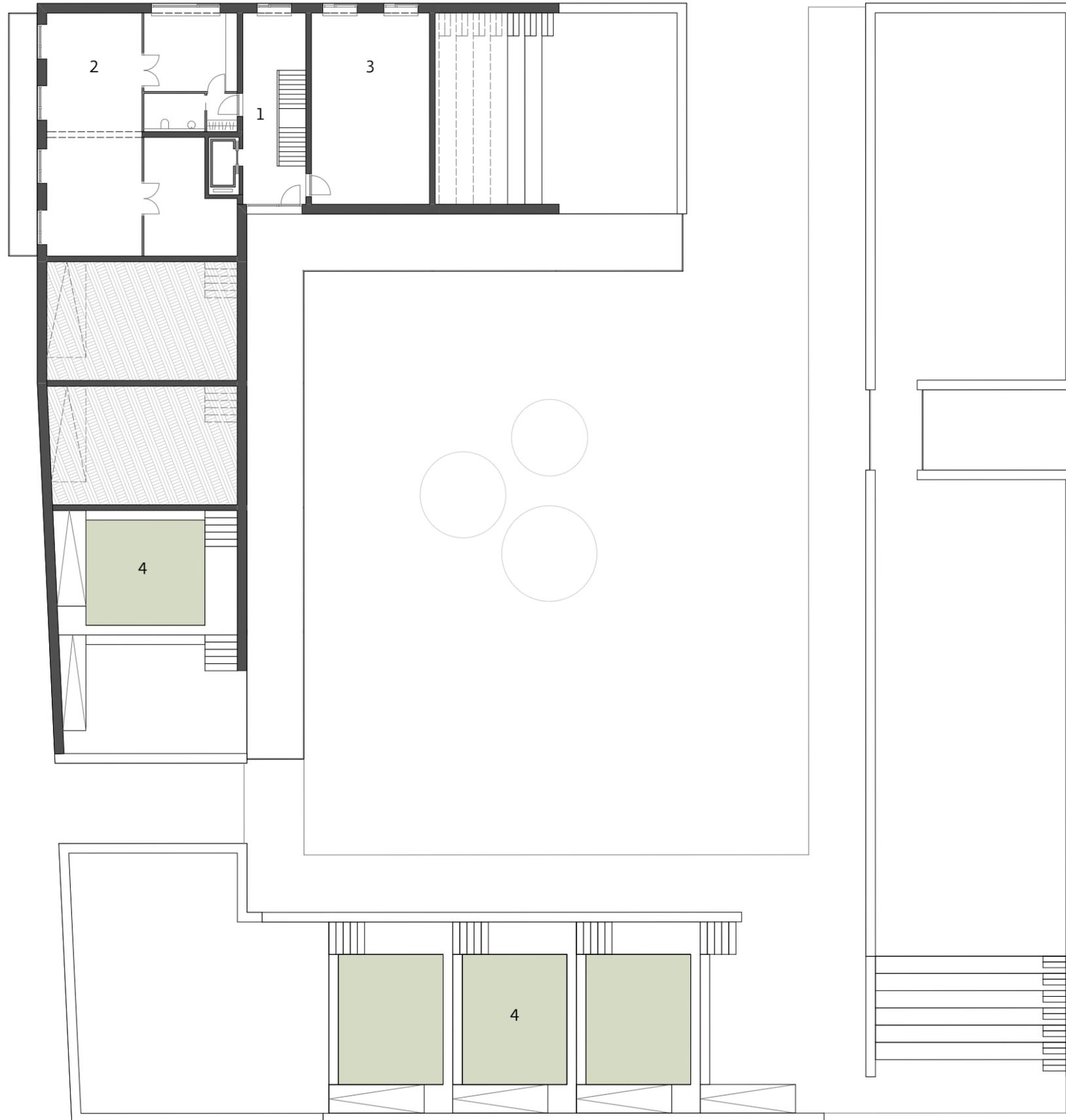


Wohnbau

Dachgeschoss M 1:250

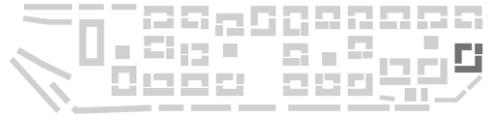


- 1 Stiegenhaus
- 2 Gemeinschaftsraum
- 3 Haustechnik
- 4 Dachgarten

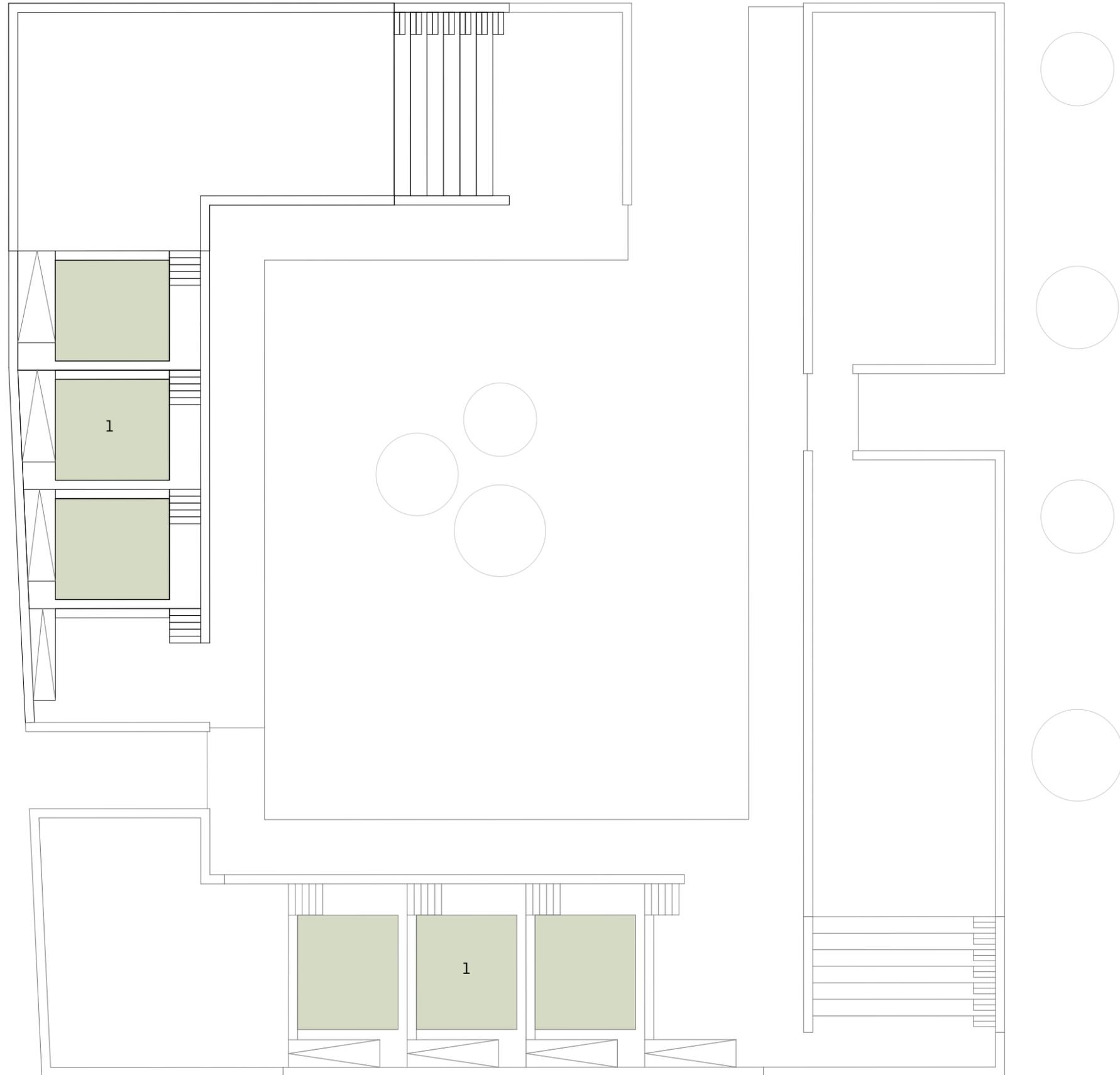


Wohnbau

Dachdraufsicht M 1:250

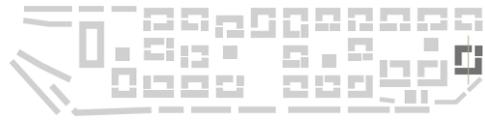


1 Dachgarten



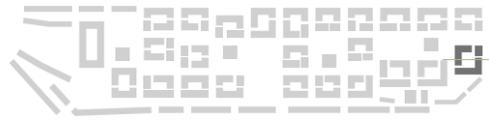
Wohnbau

Schnitt M 1:250

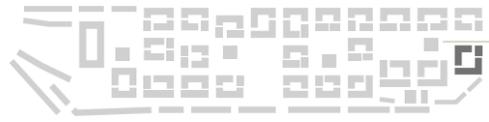


Wohnbau

Schnitt M 1:250

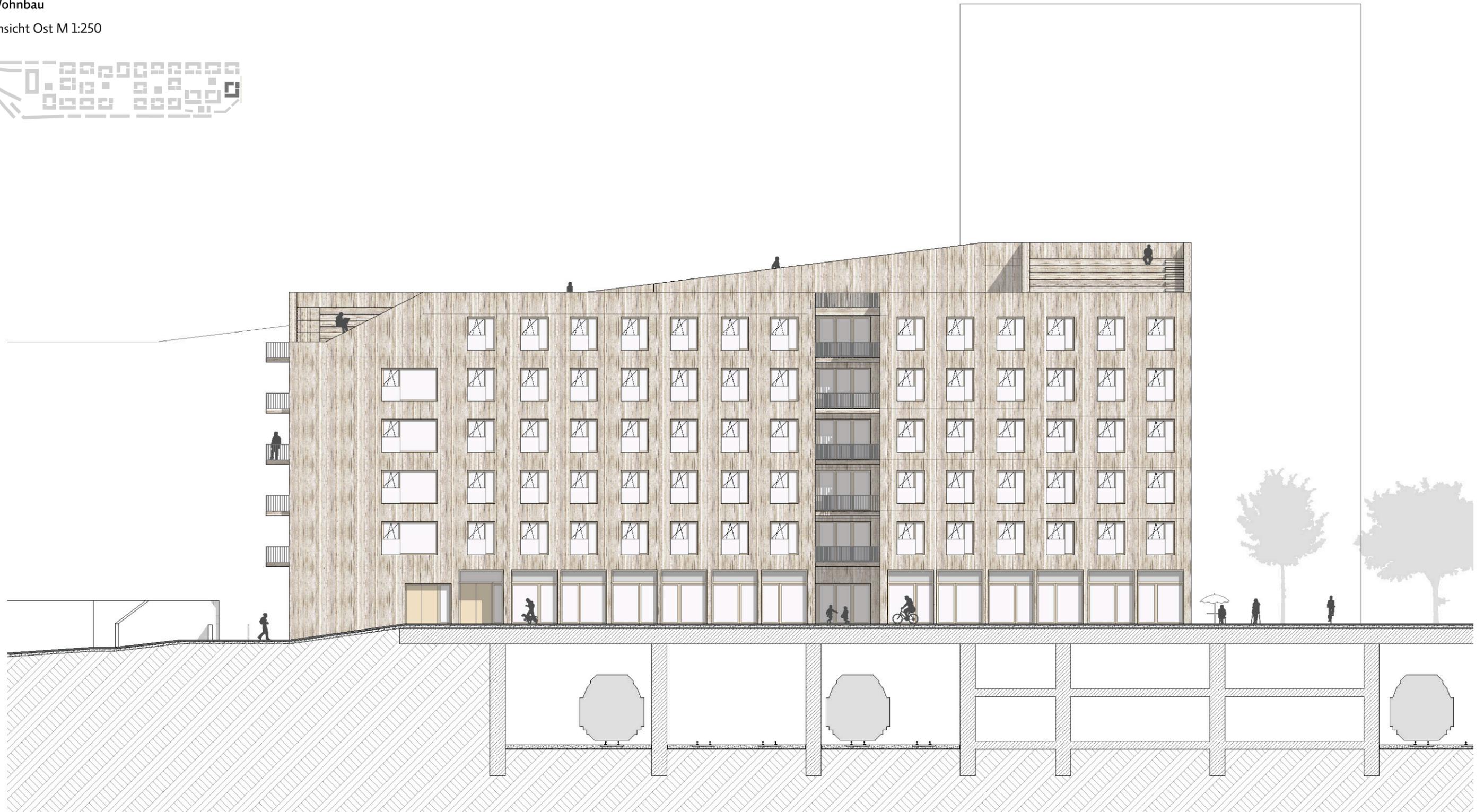


Wohnbau
Ansicht Nord M 1:250



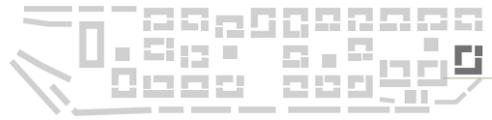
Wohnbau

Ansicht Ost M 1:250



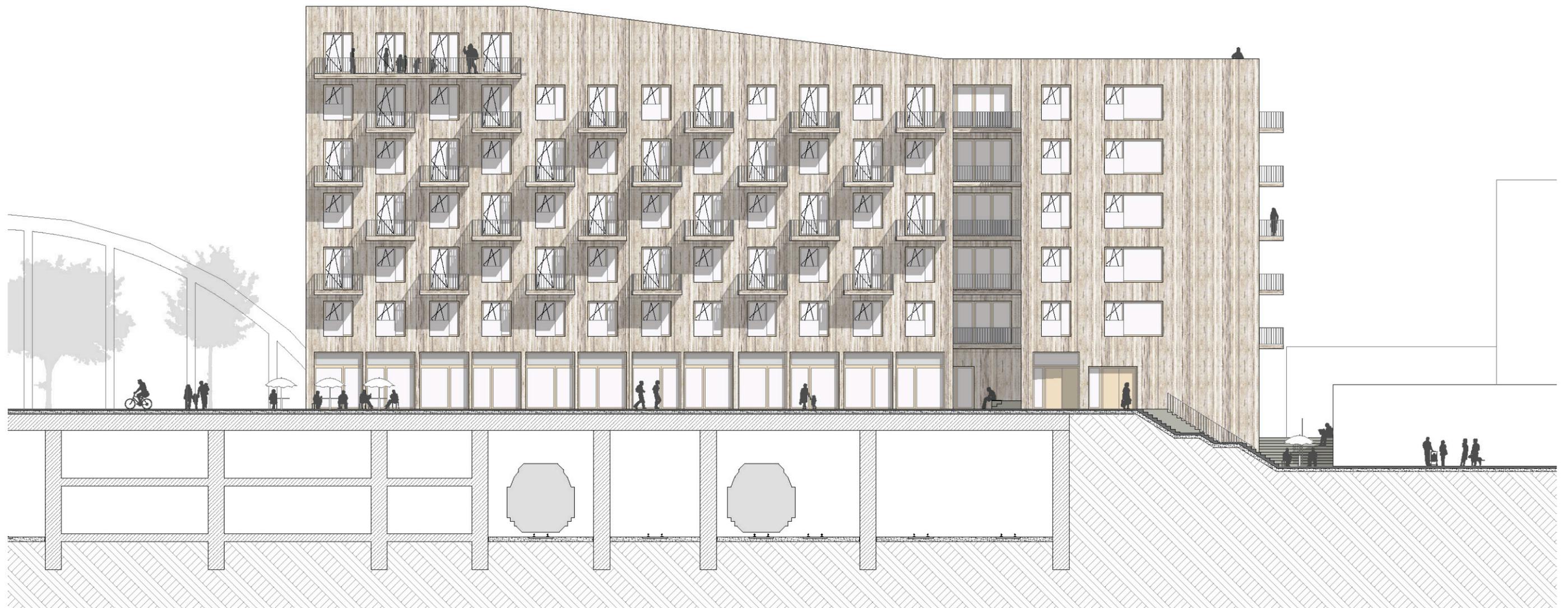
Wohnbau

Ansicht Süd M 1:250



Wohnbau

Ansicht West M 1:250

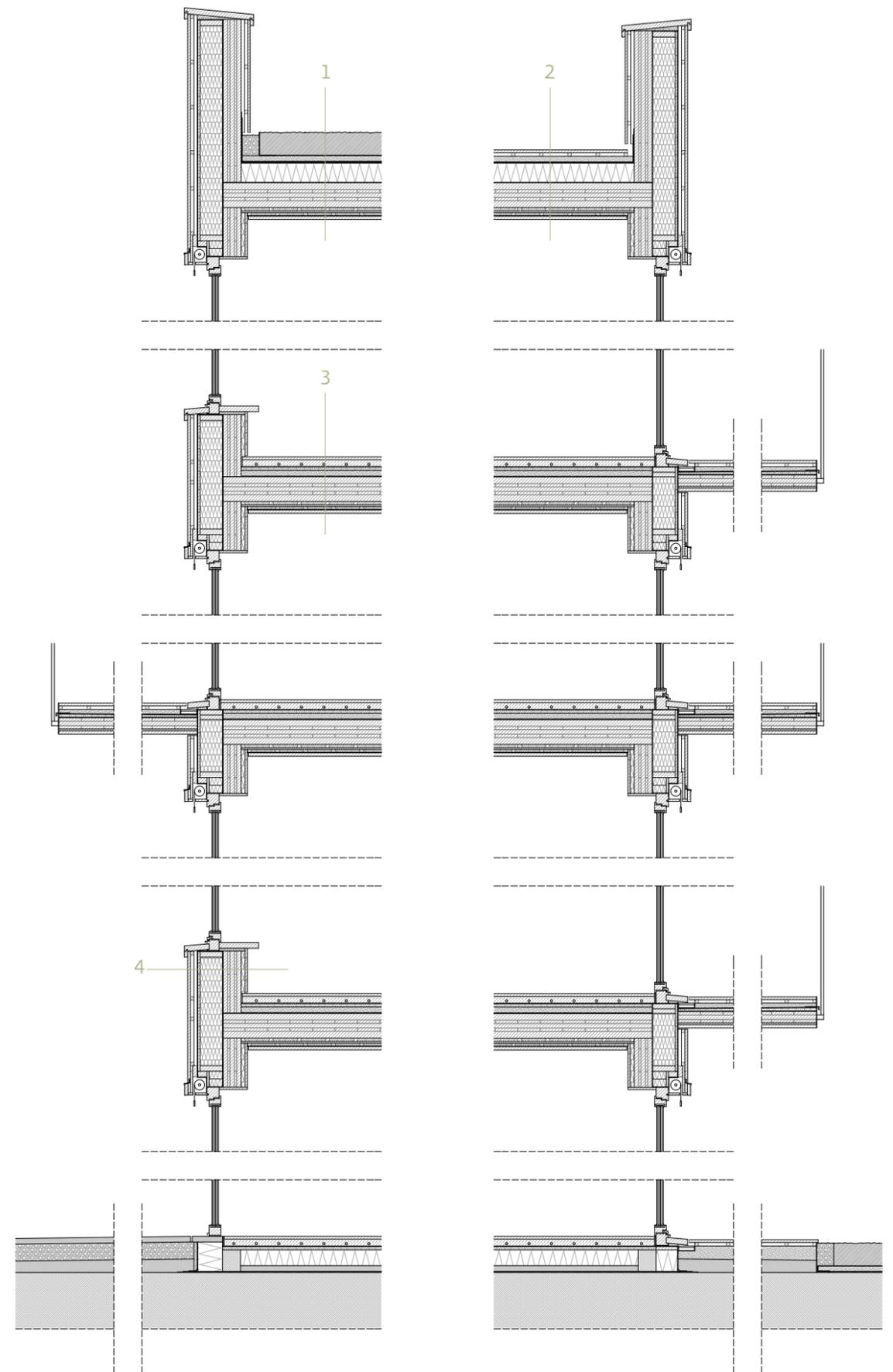


1
 Vegetationsschicht min. 200 mm
 Filtervlies
 Drainage 50 mm
 Schutzmatte
 Wurzelschutzmatte
 Zweialige Abdichtung
 Trennlage
 Gefälledämmung 200 mm
 Dampfsperre
 Balkendecke Massivholz 220 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Gipskartonplatte 12 mm, Luftraum 30 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Akustikvlies schwarz
 Schalung Weißtanne massiv 30 mm

2
 Lärchenholzrost 25 mm
 Unterkonstruktion 30 mm
 Kiesschüttung 50 mm
 Zweialige Abdichtung
 Trennlage
 Gefälledämmung 200 mm
 Dampfsperre
 Balkendecke Massivholz 220 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Gipskartonplatte 12 mm, Luftraum 30 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Akustikvlies schwarz
 Schalung Weißtanne massiv 30 mm

3
 Dielen Esche 25 mm
 Heizestrich 65 mm, Trennlage
 Trittschalldämmplatte 30 mm
 Kiesschüttung 50 mm
 Balkendecke Massivholz 220 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Gipskartonplatte 12 mm, Luftraum 30 mm
 Dämmung Schafwolle 30 mm
 Akustikvlies schwarz
 Schalung Weißtanne massiv 30 mm

4
 Weißtanne 25 mm
 Konterlattung 30 mm
 Hinterlüftung 30 mm
 Fassadenbahn
 Fichtenschalung 20 mm
 Zellulosedämmung 200 mm
 Dampfsperre
 CLT - Wand 160 mm
 Lattung /Dämmung 30 mm
 Täfelung Weißtanne 20 mm



Zusammenfassung

Das Projekt zeigt wie auf eine wachsende Stadt, im speziellen Wien, Flächen- und Ressourcenschonend bei gleichzeitiger Verbesserung der lokalen Infrastruktur nachverdichtet werden kann.

Der neue Stadtteil gliedert sich in die Umgebung ein, schafft neuen Wohnraum und überwindet Grenzen welche von Verkehrsarealen durch den Bezirk gezogen wurden.

Der Einsatz von regionalen und nachhaltigen Baumaterialien sowie der niedrige Heizbedarf soll als Vorbild dienen, wodurch die Bauweise aus Holz und ökologischen Dämmstoffen verbreitet wird.

Die neuen Wohnflächen für etwa 7.300 Bewohner können sich flexibel den demographischen Entwicklungen anpassen. Neue Freiflächen verbessern die Lebensqualität aller Anrainer und der Grünflächenanteil der Stadt wird, trotz neu bebauter Fläche gehoben.

Das öffentliche Verkehrsnetz wird dichter wodurch alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und der motorisierte Individualverkehr an Bedeutung verliert.

Die Verdichtung der Nahversorgung und kulturellen sowie gastronomischen Angeboten werden Arbeitsplätze geschaffen und der urbane Raum wird mit sanften Übergängen zwischen öffentlichem und privatem Raum belebt.

Quellen

- 1 Wikipedia (a). „Wien.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 15.08.2016.
- 2 Stadt Wien (a). „Wien in Zahlen 2015.“ wien.gv.at/. S. 6. Magistrat der Stadt Wien, MA 23, 2015. Web. 19.08.2016.
- 3 Statistik Austria. „Bevölkerung zu Jahres- Quartalsanfang. statistik.at/. 2016. Web. 15.08.2016.
- 4 Himpele, Klemens. „Magistrat der Stadt Wien Wien wächst... Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken.“ In: Statistik Journal Wien 1/2014. S. 12, 20. wien.gv.at/. Stadt Wien, 2014. Web. 15.08.2016.
- 5 Kurz, Ernst. Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Wien: Magistrat der Stadt Wien, 1981. S.75. Druck.
- 6 Melzer, Anja. „Kopf-an-Kopf-Rennen um stärkeres Wachstum.“ derstandard.at/. Der Standard, 2014. Web. 15.08.2016.
- 7 APA. „Mieten in Wien im Vergleich zu Deutschland nach wie vor moderat. Immobilien-Preisanalyse Österreich- Deutschland.“ ots.at/. OTS, 2015. Web. 16.08.2016.
- 8 Stadt Wien (b). „Zielgebiete der Stadtentwicklung 2014.“ wien.gv.at/. 2014. Web. 16.08.2016.
- 9 Stadt Wien (c). „Planungen und Projekte – Stadtentwicklung.“ wien.gv.at/. Stadtentwicklung Wien, 2016. Web. 16.08.2016.
- 10 Stadt Wien (d). „Erste „Gemeindewohnungen NEU.““ wien.gv.at/. wien.at-Redaktion, 2016. Web. 16.08.2016.
- 11 Österreichischer Verband Gemeinnütziger Bauvereinigungen – Revisionsverband. „Steigende Grundstückskosten bringen leistbares Wohnen in Bedrängnis. Gemeinnützige fordern preislimitierte Widmungskategorien für geförderten Wohnbau.“ gbv.at/. 2016. Web. 16.08.2016.
- 12 TU Wien. „Flucht & Asyl. Internationale Migration & Integration, Bedeutung der residenziellen Segregation“ wohnbau.tuwien.ac.at. Institut für Architektur und Entwerfen, Abteilung e253/2 Wohnbau und Entwerfen, 2016. Web. 16.08.2016.
- 13 Strohmeier, Klaus Peter. Demographischer Wandel und soziale Segregation. In: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.). Demographie konkret – Soziale Segregation in deutschen Großstädten. Gütersloh: Verlag Bertelsmann Stiftung, 2008. S.15. Druck.
- Meier, Johannes, Witte, Kirsten. Wenn die Adresse über die persönliche Zukunft entscheidet. In: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.). Demographie konkret – Soziale Segregation in deutschen Großstädten. Gütersloh: Verlag Bertelsmann Stiftung, 2008. S. 5. Druck.
- 14 Landeshauptstadt München (a). „Statistik. Bevölkerung. Bevölkerungsbestand. Jänner 2016., muenchen.de/. Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2016. Web. 19.08.2016.
- 15 Landeshauptstadt München (b). „Analysen. Wohnungsbaupolitik. Wohnen in München V.“ muenchen.de/. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2012. Web. 19.08.2016.
- 16 Landeshauptstadt München (c). „Perspektive München. Handlungsräume. Schwerpunktgebiete der Stadtentwicklung.“ muenchen.de/. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2016. Web. 19.08.2016.
- 17 Landeshauptstadt München (d). „Langfristige Siedlungsprojekte. Gutachten. Die drei Gutachten.“ muenchen.de/. Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2016. Web. 19.08.2016.
- 18 Statistik Berlin Brandenburg (a). „Statistischer Bericht A l 5 – hj 2 / 15. Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2015. Grunddaten.“ statistik-berlin-brandenburg.de/. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2015. Web. 20.08.2016.
- 19 Statistik Berlin Brandenburg (b). „Statistiken. Flächennutzung/ Gebiet. Basisdaten.“ statistik-berlin-brandenburg.de/. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2015. Web. 20.08.2016.
- 20 Stadt Berlin (a). „Stadtentwicklungspläne. Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen.“ stadtentwicklung.berlin.de/. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016. Web. 20.08.2016.
- 21 Stadt Berlin (b). „Wohnungsneubau. Große Neubaugrundstücke.“ stadtentwicklung.berlin.de/. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016. Web. 20.08.2016.
- 22 Stadt Berlin (c). „Standorte für den Wohnungsneubau in Berlin.“ stadtentwicklung.berlin.de/. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016. Web. 20.08.2016.
- 23 Stadt Wien (e). „Wohnungsleerstands-Erhebung 2015.“ wien.gv.at/. Wien, 2015. Web. 15.08.2016.
- 24 Ostermann, Norbert. „Über den Wiener Eisenbahnverkehr.“ Diss. TU Wien, 1985. S.77. Druck.
- 25 Wikipedia (b). „Wien Franz-Josefs-Bahnhof.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 29.08.2016.
- 26 Stadt Wien (f). „Stadtentwicklungsgebiet Althangrund (Franz-Josefs-Bahnhof).“ wien.gv.at/. 2016. Web. 29.08.2016.
- 27 Wikipedia (c). „U-Bahn-Station Meidling Hauptstraße.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 29.08.2016.
- 28 Wikipedia (d). „Bahnhof Wien Mitte.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 29.08.2016.
- 29 Seiß, Reinhard. „Wien Mitte. Chronik eines Sündenfalls.“ derstandard.at/. Der Standard, 2013. Web. 29.08.2016.
- 30 Wikipedia (e). „Grand Central Terminal.“ en.wikipedia.org/. 2016. Web. 22.08.2016.
- 31 Wikipedia (f). „La Défense.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 22.08.2016.
- 32 Wikipedia (g). „Jardin Atlantique.“ de.wikipedia.org/. 2016. Web. 22.08.2016.
- 33 Assemble. „Folly For A Flyover.“ assemblestudio.co.uk. Assemble London, 2016. Web. 22.08.2016.
- 34 Stadt Wien (g). „Stadtplan Wien.“ wien.gv.at/stadtplan/. Wien, 2016. Web. 30.08.2016.
- 35 ÖBB Immobilien. „Stadtteilentwicklung Felberstraße.“ oebb-immobilien.at/. ÖBB, 2016. Web. 15.08.2016.
- 36 Stadt Wien (h). „Bevölkerung nach Bezirken 2008 bis 2016.“ wien.gv.at/statistik/. Magistrat der Stadt Wien, MA 23. Wien, 2016. Web. 30.08.2016.
- 37 Taxacher, Ina und Lebhart, Gustav. „Wien – Bezirke im Fokus. Statistiken und Kennzahlen. Rudolfsheim-Fünfhaus. 15. Wiener Gemeindebezirk.“ wien.gv.at/. Magistrat der Stadt Wien, MA 23, 2016. S. 64, 65. Web. 30.08.2016.
- 38 Stadtbaudirektion Graz. „Sonnenfelsplatz. „Shared Space“ für den Uni- Kreisverkehr.“ stadtentwicklung.graz.at. Stadt Graz, 2016. Web. 19.08.2016.
- 39 Cepin, Karin. In: Sagmeister, Irene (Hrsg.), Le Cool Vienna. zitiert nach Le Cool (Hrsg.): A smart guide to Utopia. 111 inspiring ideas for a better city. Barcelona: LeCool, 2012. S. 38. Druck.
- 40 Gehl, Jan. Städte für Menschen. Berlin: Jovis Verlag, 2015. S. 83, 95, 98, 105. Druck.
- 41 Lebhart, Gustav. „Entwicklung der Privathaushalte in Wien und in den 23 Wiener Gemeindebezirken.“ In: Statistik Journal Wien 1/2016. wien.gv.at/. Stadt Wien, 2016. S. 12, 20. Web. 20.09.2016.
- 42 Hall, Anja. „Verändert die Sharing Ökonomie den Immobiliensektor?“ Baumeister. Das Architekturmagazin. 7, 2016. S. 85. Druck.

