

NORDWESTBAHNHOF

QUALITÄTENHANDBUCH

Stadt
Wien

ERNST NIKLAUS FAUSCH
PARTNER AG.
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU



IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeberin

MA 21 B – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost
und ÖBB Immobilienmanagement GmbH

Projektkoordination

Ljuba Goger und Alexandra Madreiter, MA 21 B

Inhalt und Redaktion

Bertram Ernst

Lena Jung

Andrea González Palos

Ernst Niklaus Fausch Partner AG,
Maria-Lassnig-Straße 32/2/19, 1100 Wien
+41 43 377 37 37
enf.ch, info@enf.at

Copyright

MA 21 B – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost
Alle Rechte vorbehalten

Wien, Mai 2024

INHALT

1. AUSGANGSLAGE UND ENTWICKLUNGSZIELE	7
1.1 Das Planungsgebiet	8
1.2 Historie der Entwicklung	10
1.3 Entwicklungsziele	12
2. LEITIDEEN FÜR DAS STADTENTWICKLUNGSGEBIET	17
2.1 Städtebauliche Idee	20
2.2 Grundkonzepte	22
2.3 Bebauungsregeln	30
2.3.1 Bebauungstypologie	
2.3.2 Aufteilung der Baufelder	
2.3.3 Bauliche Kanten und Durchlässigkeit	
2.4 Vielfalt der Nutzungen	38
2.4.1 Aktive Stadtsockelzone	
2.4.2 Soziale Infrastruktur	
2.5 Grün- und Freiraum	44
2.5.1 Grüne Mitte	
2.5.2 Esplanade, Parkwege und Quartiersplätze	
2.5.3 Stichstrassen	
2.5.4 Baufeldbezogener Freiraum	
2.6 Ökologie und Nachhaltigkeit	48
2.7 Mobilität	50
2.8 Verknüpfung mit dem Umfeld	54
3. QUALITÄTSKRITERIEN	57
3.1 Bebauung	60
3.1.1 Bauliche Kanten	
3.1.2 Durchlässigkeit	
3.1.3 Gebäudehöhen	
3.1.4 Abstände	
3.1.5 Gestaltung	

3.2	Nutzungen	64
3.2.1	Aktive Sockelzone	
3.2.2	Erdgeschoss	
3.2.3	Vielfältiges Wohnungsangebot	
3.2.4	Nutzung der Historischen Hallen	
3.3	Grün- und Freiraum	66
3.3.1	Öffentliche Freiräume	
3.3.2	Baufeldbezogener Freiraum	
3.3.3	Kinder- und Jugendspielplätze	
3.4	Ökologie und Nachhaltigkeit	70
3.4.1	Begrünung / Versiegelungsgrad	
3.4.2	Nutzung von Dachflächen	
3.4.3	Kreislaufwirtschaft	
3.4.4	Energie	
3.5	Mobilität	74
3.5.1	Fuß- und Radverkehr	
3.5.2	Kfz-Verkehr	
3.5.3	Logistik / Shared-Mobility	
4.	BAUFELDKATALOG	77
4.1	Bauphase A	78
4.1.1	Baufeld 11	82
4.1.2	Baufeld 12	86
4.1.3	Baufeld 14	90
5.	QUALITÄTSSICHERUNG	95
5.1	Qualitätssicherung	98
5.2	Qualitätenkatalog für die erste Bauphase	100

1. AUSGANGSLAGE UND ENTWICKLUNGSZIELE

1.1 DAS PLANUNGSGEBIET

Der Nordwestbahnhof, ein ehemaliger Güterbahnhof, ist mit einer Fläche von 44 Hektar das letzte große innerstädtische Entwicklungsgebiet. Zwischen Donau und Donaukanal liegt der Nordwestbahnhof als zentraler Teil einer Entwicklungskette im Hinterland des rechten Donauufers und ist gemeinsam mit dem benachbarten Nordbahnhof eine der bedeutendsten Entwicklungszonen Wiens.

Die derzeitige Nutzung des Nordwestbahnhofs bildet eine Barriere in der städtischen Struktur und hat zu negativen Auswirkungen wie Lärm und Verkehrsbelastung in der Umgebung geführt. Die Entwicklung des Nordwestbahnhofs bietet die Gelegenheit, das Gebiet etappenweise einer hochwertigen städtebaulichen Nutzung zuzuführen und damit, neben der Beseitigung stadtstruktureller Entwicklungshemmnisse auch die Umweltbelastungen durch den Güterverkehr zu verringern. Dieser neue Stadtteil soll ein klimafreundliches und sozial durchmischtes Wohn- und Arbeitsviertel werden, das hochwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen bietet.

Die Stadt Wien und die ÖBB planen bis 2035 rund 6.500 Wohnungen für etwa 16.000 Menschen und 4.700 neue Arbeitsplätze. Durch die Einhaltung hoher Umwelt-, Planungs- und Baustandards soll ein attraktiver urbaner Ort entstehen, der Wohnungen, Arbeitsplätze, Erholungsmöglichkeiten und Raum für Freizeitaktivitäten bietet. Dabei wird die etwa 1,5 Kilometer lange und 400 Meter breite Barriere zwischen dem Augarten und der Dresdner Straße aufgehoben und an ihrer Stelle entsteht ein neues lebendiges Quartier, das die beiden durch den Bahnhof getrennten Bezirkshälften miteinander verbindet.

Geschichte

Das Areal des Nordwestbahnhofs war bis in das 19. Jahrhundert durch einen Seitenarm der Donau von beträchtlicher Größe geprägt. Die Insellage in dem wild verzweigten Flusssystem der Donau schränkte bis zur großen Donauregulierung in den Jahren 1870 bis 1875 die Nutzbarkeit des Gebietes erheblich ein. Der Nordwestbahnhof wurde um 1870 im 20. Wiener Gemeindebezirk auf einem Teil des Augartens erbaut. Bei der Errichtung musste das sumpfige Gelände bis zu vier Meter hoch mit Erde angeschüttet werden. Das Bahnhofsgebäude stand an der Ecke Nordwestbahnstraße/Taborstraße.

Wegen gesunkener Fahrgastzahlen wurde 1924 die Personenabfertigung am Nordwestbahnhof eingestellt und zum Nordbahnhof verlegt. Die nutzlos gewordene Bahnhofshalle wurde für Ausstellungen, politische und sportliche Veranstaltungen genutzt. Sogar Schifahren konnte man auf einer schneebedeckten schiefen Ebene.

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich bildete die antisemitische Ausstellung „Der ewige Jude“ in der Nordwestbahnhofhalle den Auftakt für die Judenverfolgungen. Während des Krieges nutzte die Deutsche Wehrmacht das Gebäude als Lager. Um den Nordbahnhof zu entlasten, setzte die Deutsche Reichsbahn den Nordwestbahnhof provisorisch wieder instand; 1943 konnte der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. Durch Bombenangriffe wurde der Nordwestbahnhof schwer beschädigt. Trotzdem wurden nach dem Krieg auch die Züge der Nordbahn abgefertigt, denn der Nordbahnhof war im Krieg völlig zerstört worden. 1959 wurde die Nordbahnbrücke wieder hergestellt und der neue Bahnhof Praterstern provisorisch in Betrieb genommen. Das führte dazu, dass die Personenabfertigung auf dem Nordwestbahnhof 1959 endgültig eingestellt wurde. Das Gelände des Nordwestbahnhofs wurde zu einem modernen Güter- und Containerterminal ausgebaut. 1974 wurde die Elektrifizierung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof und der Zufahrtsgleise in Betrieb genommen.

Ab dem Jahr 2006 verlagerten die ÖBB den Güterverkehr schrittweise in das Güterzentrum Wien Süd, das 2016 eröffnet wurde. Der Nordwestbahnhof wurde Ende 2021 geschlossen.

Bebauungsstruktur

Westlich und südlich des Bahnhofareals schließen die gründerzeitlich geprägte Bebauung des Viertels Augarten – Wallensteinplatz sowie das ebenfalls aus der Gründerzeit stammende Alliierten- und Volkerviertel des benachbarten 2. Bezirks an. Diese Gebiete sind grundsätzlich gemischt genutzt, wobei Wohnnutzung dominiert. Entlang der nördlichen Nordwestbahnstraße finden sich verstärkt betriebliche Nutzungen sowie unbebaute Blockteile. Das Gesamtgebiet wird durch die Nähe des Augartens geprägt, der über die Eingänge Nordpolstraße und Wasnergasse/Unterberggasse erreichbar ist. Südöstlich des Nordwestbahnhofs liegt das Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof mit gemischter Nutzung, Gewerbe- und Wohnflächen sowie einem 10 ha großen Park.

Verkehr

Hochrangige Verkehrsverbindungen wie der Handelskai und die A22 sind u.a. über die Innstraße erreichbar. Der Praterstern als Verteiler zwischen Zentrum und den Bezirken nordöstlich der Donau ist über die Nordbahnstraße angebunden. Die Adalbert-Stifter-Straße stellt einerseits die Verbindung zum Gürtel, andererseits über den Friedrich-Engels-Platz zur Floridsdorfer Brücke dar. Hochrangige öffentliche Verkehrsmittel wie die U-Bahnlinie U6 (Station Dresdner Straße und Jägerstraße) sowie die S-Bahn (Station Traisengasse) tangieren das Planungsgebiet. Darüber hinaus wird das Gebiet mit Straßenbahn- und Buslinien erschlossen. Der Nordwestbahnhof wird abgegrenzt durch die Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33. Der Praterstern mit einer Anbindung an die U-Bahnlinie U1 und U2, an die S-Bahn und zahlreichen weiteren öffentlichen Verbindungen sowie die Station Taborstraße mit der U-Bahnlinie U2 befinden sich im weiteren Einzugsbereich. Entlang der Hellwagstraße verläuft eine übergeordnete Ost-West-Radwegverbindung. Diverse Radwege mit lokaler Bedeutung verlaufen am Rand des Nordwestbahnhofareals.

Grün- und Freiflächen

Südwestlich des Nordwestbahnhofs befindet sich das Areal des Augartens, ein ca. 50 ha großes, aus der Barockzeit stammendes Parkareal. Östlich des Nordwestbahnhofs existiert z.B. der Mortarapark. Ein weiterer Vorzug des Nordwestbahnhofs sind die schnell erreichbaren großen gesamtstädtischen

Erholungsgebiete Donau und Donaukanal und auch der Prater. Zur Orientierung innerhalb des Nordwestbahnhofsareals und als identitätsstiftendes Merkmal dienen Sichtbeziehungen zum Leopoldsberg (Entfernung 6 km), Riesenrad (2 km), Donauturm (2,5 km) und Millenniumtower (1 km).

Zentren/Entwicklungspotenziale

Für das Gebiet des Nordwestbahnhofs von Bedeutung sind die lokalen Zentren Wallensteinstraße, Taborstraße, Praterstern, Höchstädtplatz und Millennium-City. Lokale Märkte wie Hannovermarkt, Volkertmarkt und Vorgartenmarkt ergänzen das Angebot. An Entwicklungsgebieten befinden sich das Brettldorf (nördlich des Planungsgebietes) im Nahbereich des Nordwestbahnhofs. Das rund 85 ha, große direkt an den Nordwestbahnhof angrenzende Entwicklungsgebiet Nordbahnhof wird in wenigen Jahren fertiggestellt sein.

1.2 HISTORIE DER ENTWICKLUNG

Die im internationalen städtebaulichen Wettbewerb 2008 definierten Aussagen zum städtebaulichen Konzept, zur Nutzungsverteilung und Höhensetzung wurden in verschiedenen Arbeitsschritten überprüft, angepasst und präzisiert:

Internationaler Wettbewerb und Testplanungen

Ende 2008 wurde das städtebauliche Leitbild Nordwestbahnhof einstimmig von der Stadtentwicklungskommission (STEK) angenommen. Es bildet die wichtigsten Themen ab, die bis heute Bestand haben. Zwischen 2010 und 2013 sind für ausgewählte Baufelder Testplanungen erarbeitet worden, die wertvolle Erkenntnisse für das gesamte Planungsgebiet lieferten.

Evaluation Leitbild

Im Rahmen der Weiterbearbeitung des Leitbildes sind in der Evaluationsphase (2015/2016) verschiedene Präzisierungen erfolgt:

- Die Überprüfung der nötigen Freiraumversorgung der neuen Bewohner*innen des Nordwestbahnhofs
- Die Festlegung und Verortung der Schulstandorte und Kindergärten
- Die Anpassung der Baufelder (Geometrien und Reaktionen auf Entwicklungen in der Umgebung)
- Die Konsolidierung der Nutzungsverteilung

Diese Anpassungen und Erkenntnisse wurden im Mai 2016 in einer Informationsveranstaltung vorgestellt. Empfehlungen und Anmerkungen der Bürger*innen dazu sind in die weitere Entwicklung eingeflossen, das Leitbild wurde breit abgestimmt.

Externe Überprüfung als Qualitätssicherung

2017 wurden von einem weiteren Planungsteam (ARGE Superwien Architektur und TRANSFORM. CITY ZT, DnD Landschaftsplanung ZT KG und NEST Agentur für Leerstandsmanagement GmbH) die im Leitbild erarbeiteten Grundlagen getestet. Dies bot die Chance zu einer größeren inhaltlichen Sicherheit betreffend der planerisch wichtigen Punkte, hier insbesondere folgende Themen:

- Erhöhung der BGF,
- Konsolidierung der Nutzungsverteilung,
- Anpassung Erhalt Bestandsgebäude,
- Konsolidierung Anzahl und Standorte Hochhäuser.

Fortschreibung Leitbild und STEK-Beschluss

Die 2017/2018 gewonnenen Erkenntnisse (in Abstimmung mit der MA 21) wurden in einer Vertiefung des Leitbildes im Jahr 2019 zusammengefasst und dokumentiert. Im Rahmen der Vorbereitungen für die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) fand 2018/2019 eine weitere Konkretisierung der Dichte sowie des Wohnungsschlüssels (freifinanziert / gefördert) statt. Diese Festlegungen wurden im Februar 2019 von der STEK genehmigt und bilden damit die Basis für die weiteren Präzisierungen.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den Nordwestbahnhof wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Auflagen wurden im Handbuch nicht explizit berücksichtigt, sind aber dennoch umzusetzen. Dazu wird auf die entsprechenden Dokumente verwiesen.

Handbuch städtebauliche Qualitäten

Das Handbuch dient als Grundlage für die nächsten Planungsschritte des Nordwestbahnhofs. Die übergeordneten Ziele und Konzepte sind erklärt und dargestellt und die Anforderungen und Qualitäten der Freiräume und der Baufelder sind präzisiert.



Nordwestbahnhof: bestehende Situation
„Datenquelle: Stadt Wien – data.wien.gv.at“

🕒 1:7500

1.3 ENTWICKLUNGSZIELE

Stadt muss leben

In allen Bereichen und Facetten des städtischen Alltags wird dies als Leitgedanken für das neue Stadtquartier Nordwestbahnhof mitformuliert.

Vielfalt ermöglicht Eigenständigkeit

Aus der Heterogenität der Umgebung wird durch neue urbane Setzungen eine spezifische Identität für das neue Stadtquartier entwickelt.

Urbanität entsteht durch Mischung

Urbane Nutzungsmischungen schaffen die Grundlage für einen qualitätsvollen städtischen Alltag im Stadtquartier Nordwestbahnhof.

Offene Strukturen ermöglichen Koexistenz

Das Miteinander unterschiedlichster Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionierendes städtisches Leben.

Eine Grüne Mitte (be-)zeichnet das Areal

Der städtische Außenraum wird zum bestimmenden Bestandteil des neuen Stadtquartiers Nordwestbahnhof.

Urbane Mobilität schafft räumliche Qualität

Das Mobilitätskonzept der urbanen Mobilität fördert den Langsamverkehr und vernetzt das Stadtquartier Nordwestbahnhof in der Stadtstruktur.

Identität wächst durch Entwicklung

Das Miteinander von bestehenden und neuen Strukturen und das klare Etappierungskonzept bildet eine der Grundlagen zur positiven Identität des neuen Stadtquartiers.

Regeln schaffen Flexibilität

Einfache und klare Regeln sichern die städtebauliche Qualität im Areal und ermöglichen die Realisierung der nachfolgenden Planungen und Projekte von unterschiedlichen Planer*innen.

Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert

Durch die städtebaulichen Setzungen im Areal des Nordwestbahnhofs werden hochwertige und vielfältige Adressen erzeugt.

Nachhaltigkeit ist eine Selbstverständlichkeit

Das Stadtquartier Nordwestbahnhof wird zu einem vorbildlichen Projekt der nachhaltigen Stadtentwicklung.



Idealtypische Bebauung und Gestaltung

1:7500

SCHRITTWEISE ENTWICKLUNG





B
ca. 2028-2032

D
ca. 2031-2035

2. LEITIDEEN FÜR DAS STADTENTWICKLUNGSGEBIET





2.1 STÄDTEBAULICHE IDEE

**Stadt muss leben –
Einfache und klare Regeln sichern die städtebauliche Qualität.**

Einbindung in die Stadtstruktur

Das Umfeld des Nordwestbahnhofs ist nicht homogen, sondern bildet verschiedene Stufen der Stadtentwicklung ab. Das vorgeschlagene städtebauliche Muster schöpft Qualität aus dieser Heterogenität und schafft dadurch eine eigenständige Identität und Atmosphäre. Das neue Stadtquartier Nordwestbahnhof bezieht seine Eigenständigkeit aus dem dialektischen Dialog zwischen der Heterogenität der Umgebung und der neuen urbanen Setzung.

Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert

Durch die städtebaulichen Setzungen im Areal des Nordwestbahnhofs werden hochwertige und vielfältige Adressen erzeugt. Die konsequente Setzung der Baufelder an den Rändern erzeugt einen großzügigen, durchgehenden Freiraum von Nord nach Süd. Die Größe der Baufelder orientiert sich an der Stadtstruktur; bestehende Straßen werden aufgenommen und als Stichstraßen weitergeführt. So gelingt eine optimierte Erschließung und eine möglichst sensible Verteilung des Mehrverkehrs auf das umgebende Straßennetz.

Regeln schaffen Flexibilität

Einfache und klare Regeln sichern die städtebauliche Qualität im Areal und ermöglichen die Realisierung der nachfolgenden Planungen und Projekte von unterschiedlichen Planer*innen.

Offene Strukturen in Außenraum, Bebauung, Verkehr, Nutzung

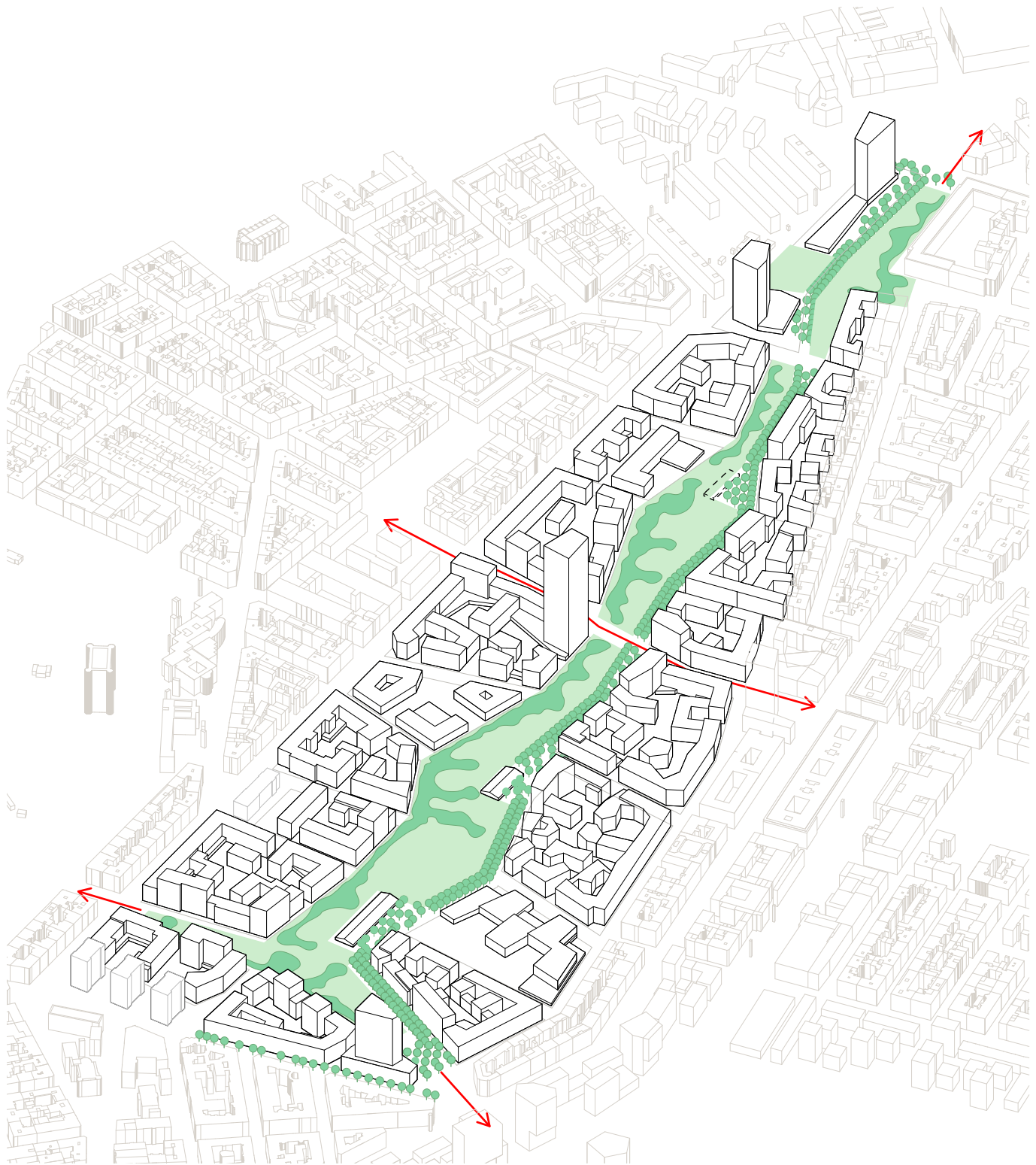
Diese offenen Strukturen ermöglichen ein Neben- aber auch ein Miteinander der unterschiedlichen am urbanen Leben beteiligten Bevölkerungsgruppen. So kann ein wesentlicher Beitrag für eine vielfältige und bewohner*innengerechte Stadtentwicklung geleistet werden.



2.2 GRUNDKONZEPTE

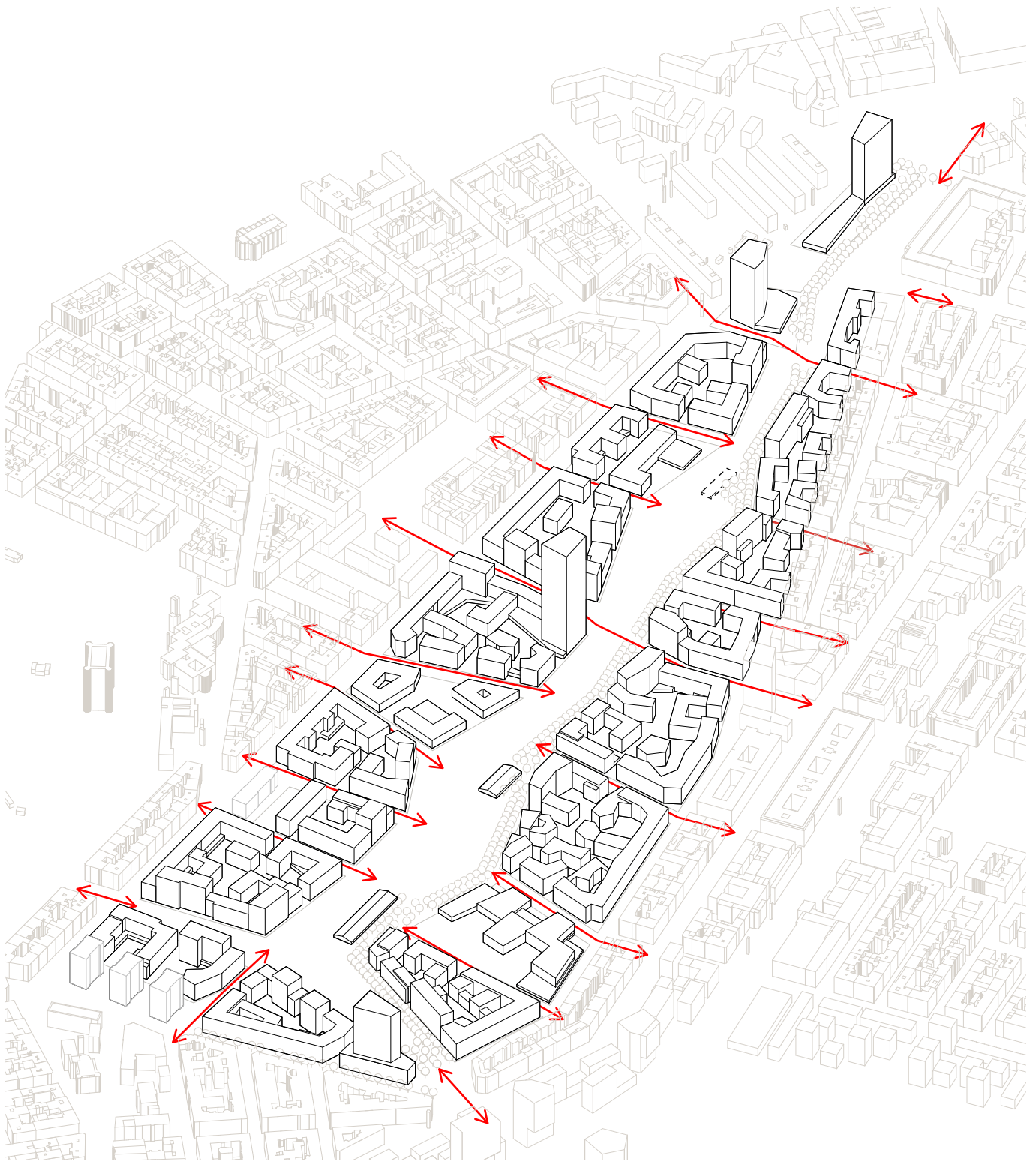
Stärkung der Mitte

Die Grüne Mitte bildet den urbanen „Stempel“, der das Areal Nordwestbahnhof klar erkennbar in den Stadtgrundriss einschreibt. Der Park schafft einen unverwechselbaren öffentlichen Raum, der eine durchgehende autofreie Verbindung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen von Nord nach Süd bietet. Er bildet die Mitte des Areals und leistet gleichzeitig die großräumige Vernetzung in der Stadtstruktur.



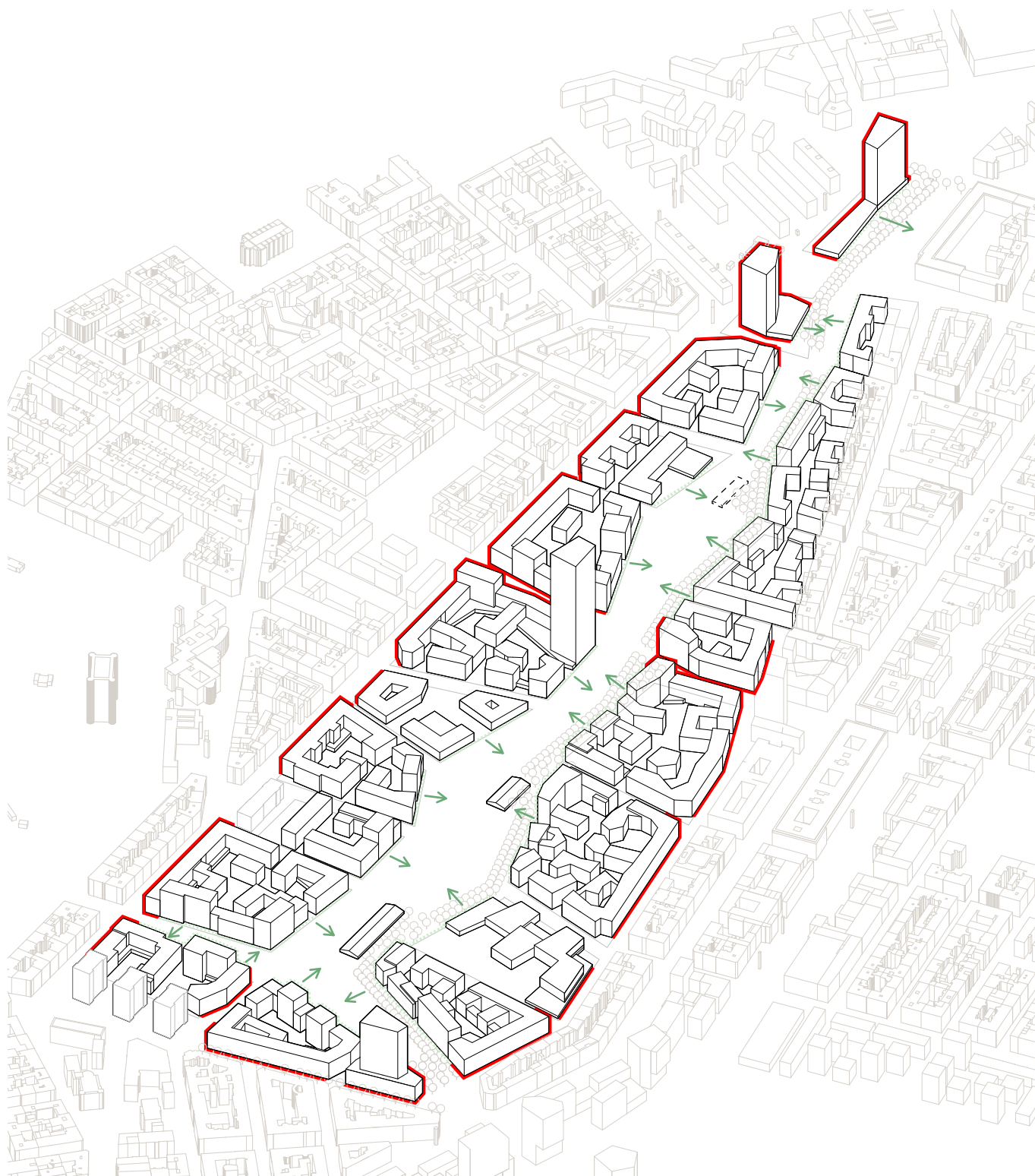
Vernetzung in der Stadtstruktur

Die Struktur der neuen Baufelder und die neuen Straßenzüge binden das Areal auf eine selbstverständliche Art und Weise in die umgebende Stadtstruktur ein. Die Dimensionen der Straßen nehmen die bestehenden Straßenquerschnitte der Umgebung auf und führen mit leichten Knicken in das neue Stadtquartier Nordwestbahnhof.



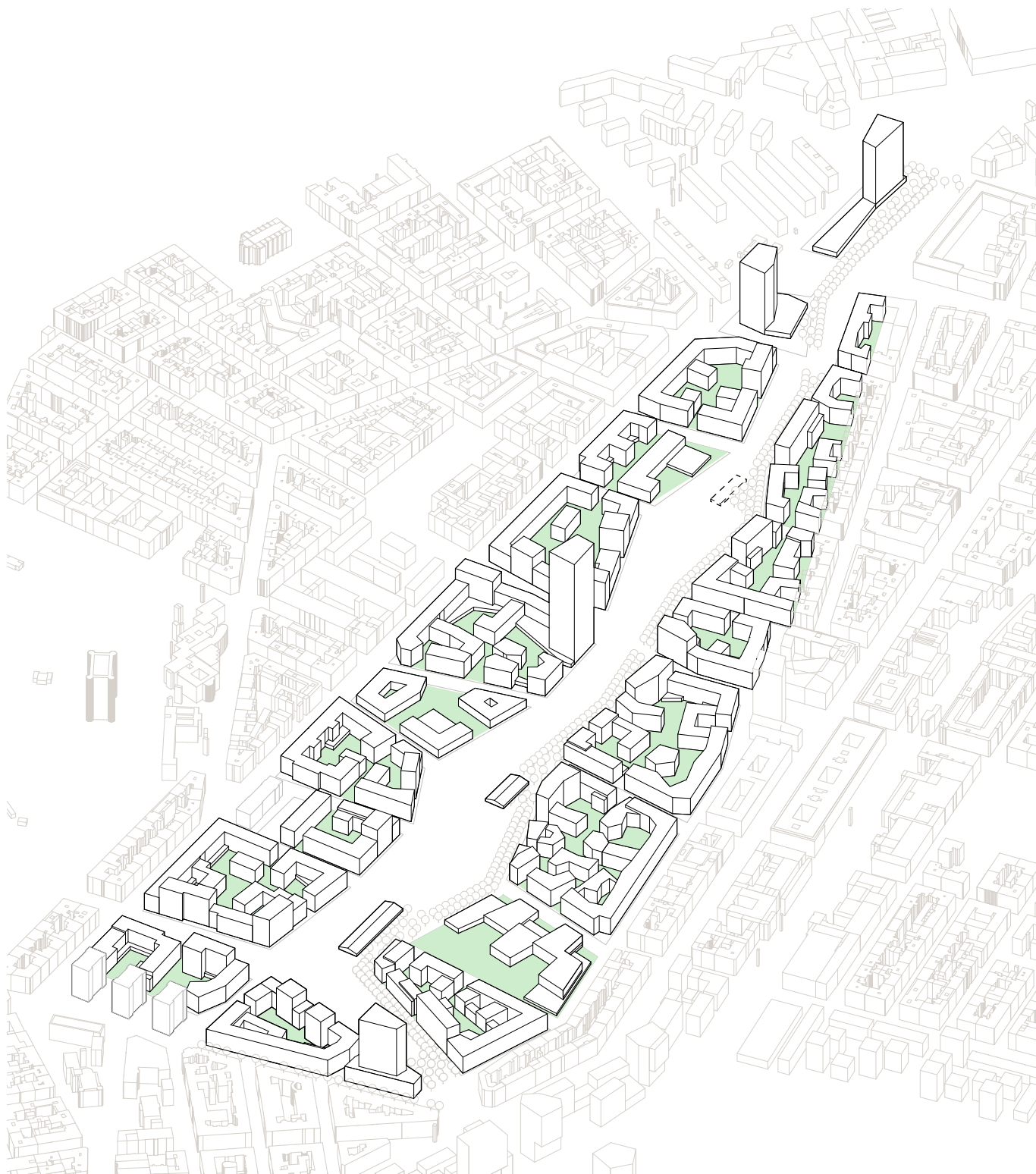
Randbebauung Struktur

Alle Baufelder grenzen an die Grüne Mitte und bilden so eine klare Raumkante. Typologisch entsprechen die Baufelder durchlässigen Blockrandstrukturen, die eine urbane Front zu den umliegenden Quartieren und Öffnungen zur Grünen Mitte schaffen.



Halb-öffentliche Freiflächen innerhalb des Baufelds

Innerhalb der Baufelder bieten Freiräume wie Nachbarschaftsplätze, Spielplätze und private Gärten zusätzliche Außenbereiche für die Bewohner*innen. Diese Freiräume müssen eine einheitliche Identität haben und übergreifend für das gesamte Baufeld geplant werden.



Nutzungsvielfalt

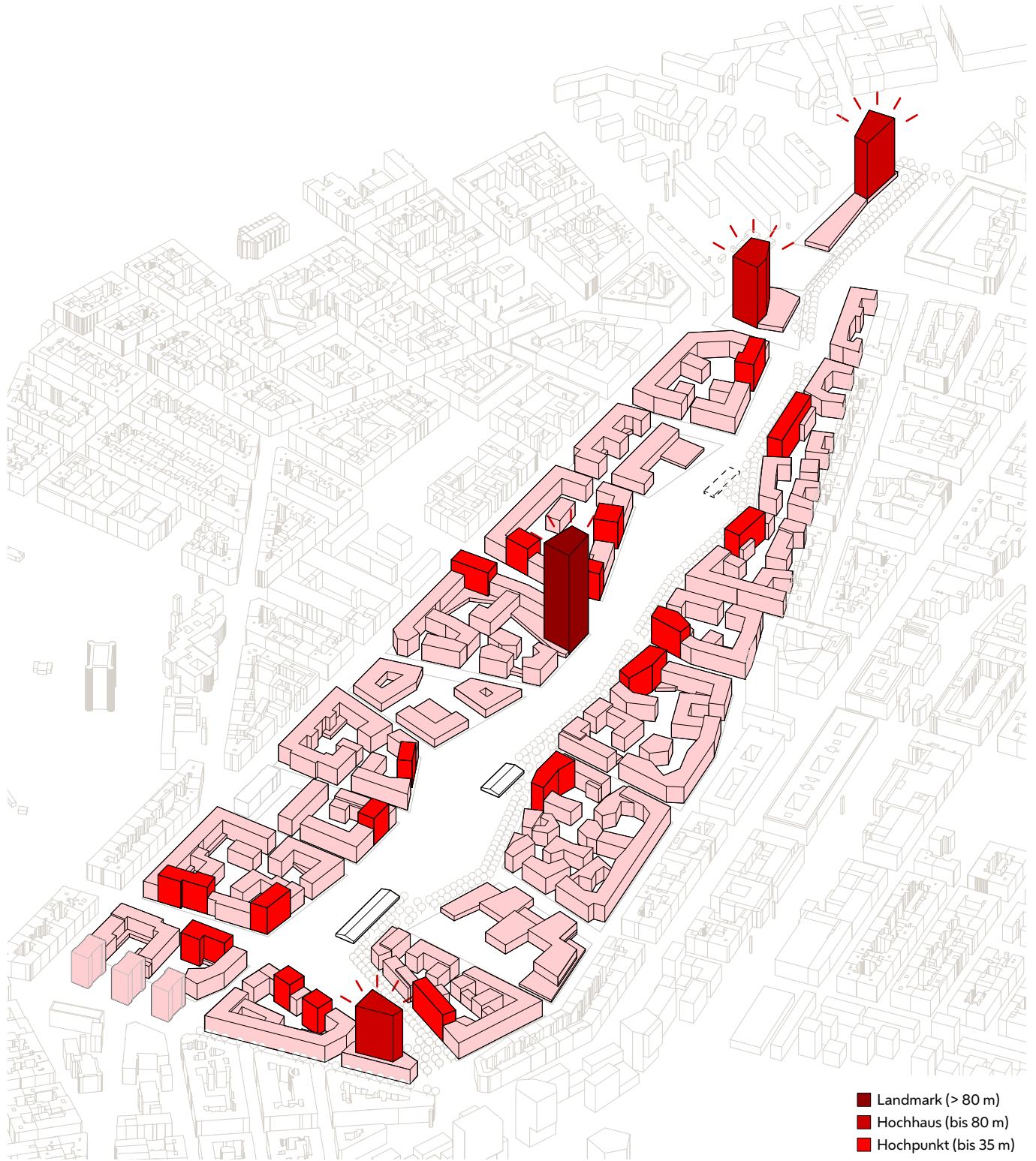
Gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen und urbane Produktion in den Erdgeschoss unterstützen die wichtigste Achse durch das Areal: von Norden nach Süden über die Esplanade und von West nach Ost über die verlängerte Wallensteinstraße und die Verbindung Augarten-Tabornplatz. Hochhäuser bieten Platz für Büros, Geschäfte und andere Nutzungen. Schulstandorte und Kindergärten im Erdgeschoss sind über die verschiedenen Baufelder verteilt.



Vertikale Akzente

Das Areal bindet sich mit seiner Grundhöhe bis max. 21 m in die Höhenlage der umgebenden Quartiere ein. Maßvolle Akzentuierungen bis max. 35 m Höhe fassen die Grüne Mitte und unterstützen die Gliederung des Parks.

Die Hochhäuser (bis 80 m Höhe) und ein Landmark (über 80 m Höhe) bezeichnen wichtige Orte des Areals und verorten es im Sinne von Blickbeziehungen im Maßstab der ganzen Stadt.
























2.3 BEBAUUNGSREGELN

Die verschiedenen thematischen Präzisierungen erzeugen ein klares Bild vom Nordwestbahnhof. Um dieses Bild in die Widmung und die Projektierung einzelner Projekte weiterzutragen, wird es mit wenigen Regeln im nebenstehenden Strategieplan klar verständlich festgehalten.

Die städtebaulich wichtigen räumlichen Kanten werden definiert, die Lage und Anzahl der Hochhäuser und Hochpunkte sowie der Schulen und Kindergärten gesetzt. Wichtige Plätze und Durchgänge für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen werden verortet. Der wichtige Umgang mit den Nutzungen in den Erdgeschossen wird konzeptionell geklärt – wo sind die Schwerpunkte für Nutzungen mit Publikumsverkehr, wo kann auch Wohnen im Erdgeschoss gut funktionieren. Die einfache Erschließung und prinzipielle Lösung für den ruhenden Verkehr wird gesamthaft und baufeldweise geklärt, so dass in der weiteren Entwicklung für die umgebende Stadtstruktur keine Überlastung entsteht.

Der Strategieplan sichert das weiterentwickelte städtebauliche Konzept bis zu den einzelnen Struktureinheiten und Bauten und ist somit ein sehr wichtiger Teil der Qualitätssicherung. Es ist die Grundlage und Anleitung für alle nachfolgenden Planungen und Projekte.

Detaillierte Vorgaben sind im Baufeldkatalog beschrieben. Diese Vorgaben werden mit den dazugehörigen Kennzahlen, städtebaulichen Vorgaben, der Nutzungsverteilung, dem Wohnungsschlüssel (freifinanziert, gefördert) etc. klar definiert. Die städtebauliche Qualität wird vom Gesamtkonzept bis zum einzelnen Baufeld und zur einzelnen Struktureinheit sichergestellt.

- | | | | |
|--|--|---|--|
|  | Baufeld |  | Standort Hochhaus |
|  | Bereich für Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss |  | Baubereich Hochpunkt (bis max. 35m) |
|  | Schule |  | Anbauverpflichtung |
|  | Zu erhaltende Backsteinbauten |  | Arkade an Baulinie |
|  | Kindergarten im EG integriert |  | Durchgänge auf Baufeldern |
|  | Fußgänger- & Radfahrer*innen, Notzufahrt gestattet |  | öffentlicher Durchgang |
|  | Grüne Mitte |  | Nachbarschaftsplatz mit Gemeinschaftsnutzungen |
| | |  | Quartiersplatz |
| | |  | Eckplatz |
| | |  | Ein- /Ausfahrten Tiefgaragen |



1:7500

2.3.1 BEBAUUNGSTYPOLOGIE

Unterschiedliche Höhen, Tiefen und Gebäudeformen schaffen ein vielfältiges Stadtbild für das neue Quartier.

Die dominante Bebauungsform ist die klassische Blockrandbebauung. Im Anschluss an die bestehende Bebauung soll eine geschlossene (wenngleich für Fußgänger*innen durchlässige) Bebauungskante mit variierender Höhenentwicklung ausgebildet werden; entlang der Grünen Mitte und der Stichstraßen können Unterbrechungen der Bebauung vorgesehen werden.

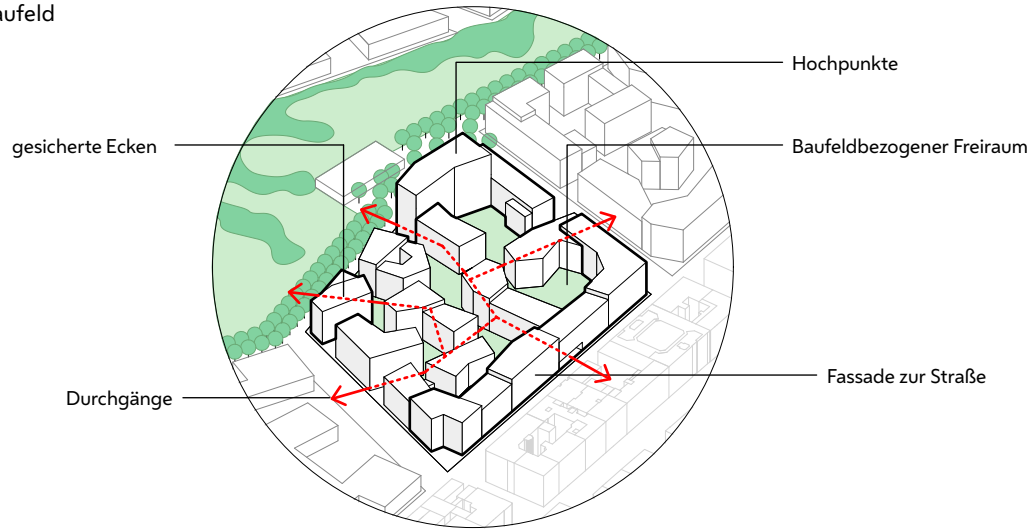
Die räumlichen Strukturen sollen dabei auf mögliche Lärmentwicklungen im Außenraum (Verkehr, Freizeitnutzungen) reagieren. Wo das Areal des Nordwestbahnhofs unmittelbar an den gründerzeitlichen Raster anschließt (z.B. Universumstraße), sollen bestehende halbe Blöcke geschlossen und möglichst großzügige Innenbereiche ergänzt werden.

Die in den Baufeldern möglichen Bauplatzkonfigurationen leiten sich (mit Ausnahme der Baufelder mit Hochhäusern und der Schulbaufelder) von der im Wiener Städtebau üblichen Maßstäblichkeit ab. Im Anschluss an die öffentlichen Verkehrsflächen sind variable Trakttiefen vorgesehen; dazu kommen weitere Bebauungsmöglichkeiten im Inneren der Baufelder. Hier kann sowohl an Vordergebäude ange-dockt, als auch eine freistehende Bebauung realisiert werden, ohne die Attraktivität der halböffentlichen und privaten Freiräume zu beeinträchtigen. Zu beachten ist, dass gut nutzbare, kompakte Freiflächen-zuschnitte, die ein hohes Nutzungs- und Aneignungspotenzial bieten, bestehen bleiben. Die Größe und der Zuschnitt der Baufelder gewährleistet auch für in die Wohnbebauung integrierte Kinderbetreuungseinrichtungen eine ausreichende und konfliktfreie Freiraumnutzung.

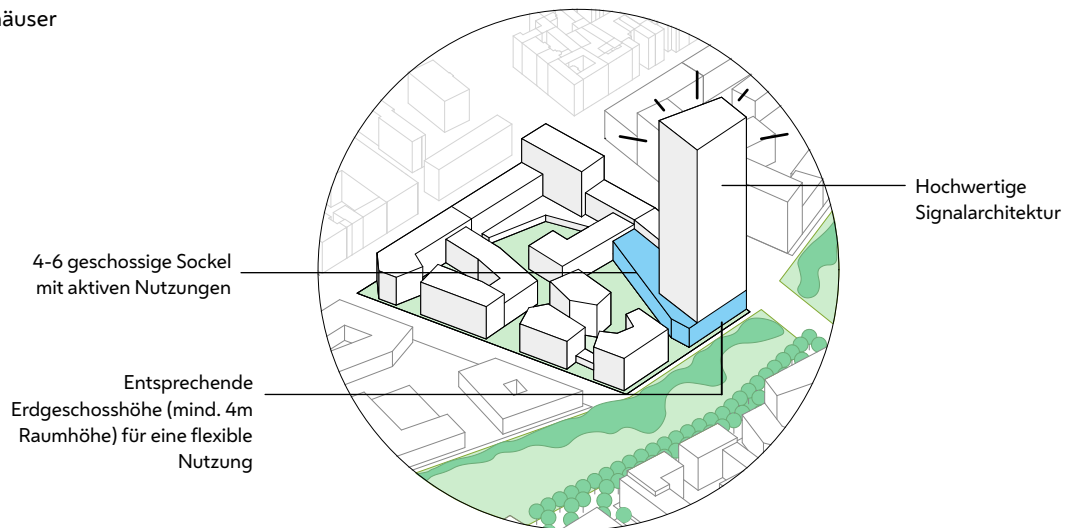
Die Trakttiefen der Erdgeschosse sollen in Abhängigkeit von der jeweils angestrebten Nutzung variieren. Erdgeschosse mit Wohnungen (nicht bloß mit der Wohnnutzung zugeordneten Nebenräumen) sollen gegenüber dem Straßenniveau erhöht ausgeführt werden.

Auf den Baufeldern 1,5 und 11 werden Großstrukturen (Hochhäuser und hohe bauliche Dichten) für zukünftige Sondernutzungen (z.B. Büros, Handel, Hotel) vorgesehen. Daraus ergeben sich an Schlüsselbereichen des Quartiers ideale Rahmenbedingungen für hochwertige Signalarchitektur. Neben der Möglichkeit für Hochhäuser und Landmarks an Sichtachsen bietet auch die Grüne Mitte das ideale Vorfeld für beeindruckende Bauten.

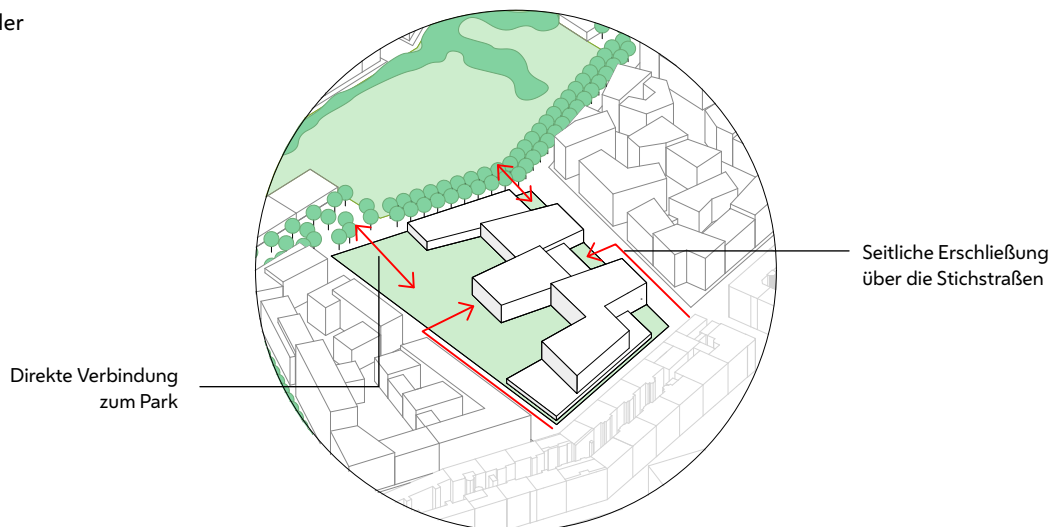
Idealtypisches Baufeld



Hochhäuser



Schulbaufelder

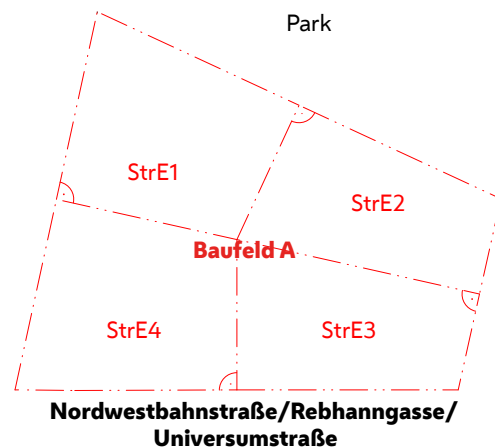


2.3.2 AUFTEILUNG DER BAUFELDER

Unterschiedlich große Baufelder ermöglichen einen großzügigen inneren Freiraum und vielfältige Gebäudetypologien.


Die Baufelder sind mehrheitlich zu groß für einen Bau-träger. Um eine nachvollziehbare und einfache Teilung der Baufelder in mehrere Bauplätze zu ermöglichen, wurde nach folgendem Schema vorgegangen: Das Baufeld wird jeweils an seinen Kanten im rechten Winkel mittig unterteilt, so dass 4 Bauplätze entstehen. Diese sind in der Regel groß genug, um wirtschaftlich entwickelt zu werden.

Die Teilung pro Seite ermöglicht auch eine Varianz in der Architektur pro Baufeldseite – dies ist vor allem gegenüber dem Park und den angrenzenden Straßen von Bedeutung. Die Grundeinteilung der einzelnen Baufelder ist im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan dargestellt. Die im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ausgewiesenen Struktureinheiten entsprechen jeweils einem Bauplatz.





Aufteilung der Baufelder

 Bauplatzgrenzen

2.3.3 BAULICHE KANTEN UND DURCHLÄSSIGKEIT

Die Definition von räumlichen Kanten und durchlässigen Grenzen bildet den Rahmen für Bebauungen, welche die angestrebten städtebaulichen Qualitäten des Areals erreichen.

Für die Entwicklung und Umsetzung der städtebaulichen Idee müssen die wichtigen räumlichen Kanten definiert und gesichert werden.

Die Nordwestbahnstraße wird zur attraktiven Adresse

Eine geschlossene Kante entlang der Baufelder der Nordwestbahnstraße fasst den Straßenraum mit der gegenüberliegenden Bestandsseite zusammen und wandelt damit die Randzone in eine gemeinsame Adresse um. Jeweils die Südecken der Baufelder können aufgelöster ausgebildet werden, so dass Aufweitungen oder kleine Eckplätze mit guter Besonnung entstehen und die Nordwestbahnstraße aufwerten können. Ausnahmen hierzu bilden die Schulbaufelder, die in ihrer Ausgestaltung flexibel bleiben sowie die Ecken an der verlängerten Wallensteinstraße, die an die übergeordnete Querung grenzen und daher geschlossen bleiben sollen.

Durchlässige Bebauung zur Grünen Mitte

Zur Grünen Mitte hin sind die Baufelder offener. Öffnungen und Durchblicke zwischen den Gebäuden sind gewünscht. Allerdings müssen die Ecken in einer Bautiefe besetzt werden, um die städtebauliche Struktur zu sichern, die Grenzen zwischen privaten und öffentlichen Räumen baulich zu klären und die Stichstraßen zum Park hin zu fassen.

Durchgänge und übergeordnete Verbindungen mit der Umgebung vernetzen

Auf allen Baufeldern sind Durchgänge vorzusehen, um vielfältige Bewegungen in verschiedenen Öffentlichkeitsgraden zu erlauben.

Wichtige übergeordnete Verbindungen für Fußgänger*innen werden im Norden und Süden bei den Hochhäusern gesichert.



bauliche Kanten und Durchlässigkeit

- geschlossene Kante
- - - Öffnungen / Durchblicke erwünscht
- ➔ übergeordnete Verbindungen
- ↔ Durchgänge auf Baufeldern

2.4 VIELFALT DER NUTZUNGEN

2.4.1 AKTIVE STADTSOCKELZONE

Urbanität entsteht durch Mischung - urbane Nutzungsmischungen schaffen die Grundlage für einen qualitätsvollen städtischen Alltag.

Erdgeschosse als wichtige Impulsgeber für die öffentlichen Räume

Eine Stärkung der Erdgeschosse entlang der öffentlichen Räume und der wichtigen Fußgänger*innenachsen verankert den Nordwestbahnhof im Quartier. Im nördlichen Bereich verbindet der Sonderbaustein auf Baufeld 1a/1b mit Publikumsnutzungen die Bewegungen zwischen Strom- und Hellwagstraße. An der Hellwagstraße verknüpfen Handel- und Dienstleistungsflächen in den Erdgeschossen den neuen Stadtteil mit der Umgebung. Sie werten zusammen mit den anderen angrenzenden Baufeldern die Hellwagstraße zu einer städtischen Straße auf.

Publikumsnutzungen entlang der übergeordneten Verbindungen

An der wichtigsten Ost-West-Querung in der Verlängerung Wallensteinstraße/Traisengasse führen Dienstleistungs- und Handelsflächen die Zentrumsfunktion der beiden Straßen in Ost- bzw. Westrichtung zusammen. Als multifunktionale Zone mit Straßenbahntrasse ausgebildet, bietet sie attraktive Aufenthaltsräume und leitet selbstverständlich zur Grünen Mitte.

Die Grüne Mitte ist das Herz und der wichtigste Aufenthalts- und Bewegungsraum

Entlang der Aufweitungen des Parks Richtung Augarten bzw. Nordbahnhof begleiten speziellere Dienstleistungen oder Kleinbetriebe die Fuß- und Radwege und bieten die Möglichkeit zum Flanieren und Verweilen.

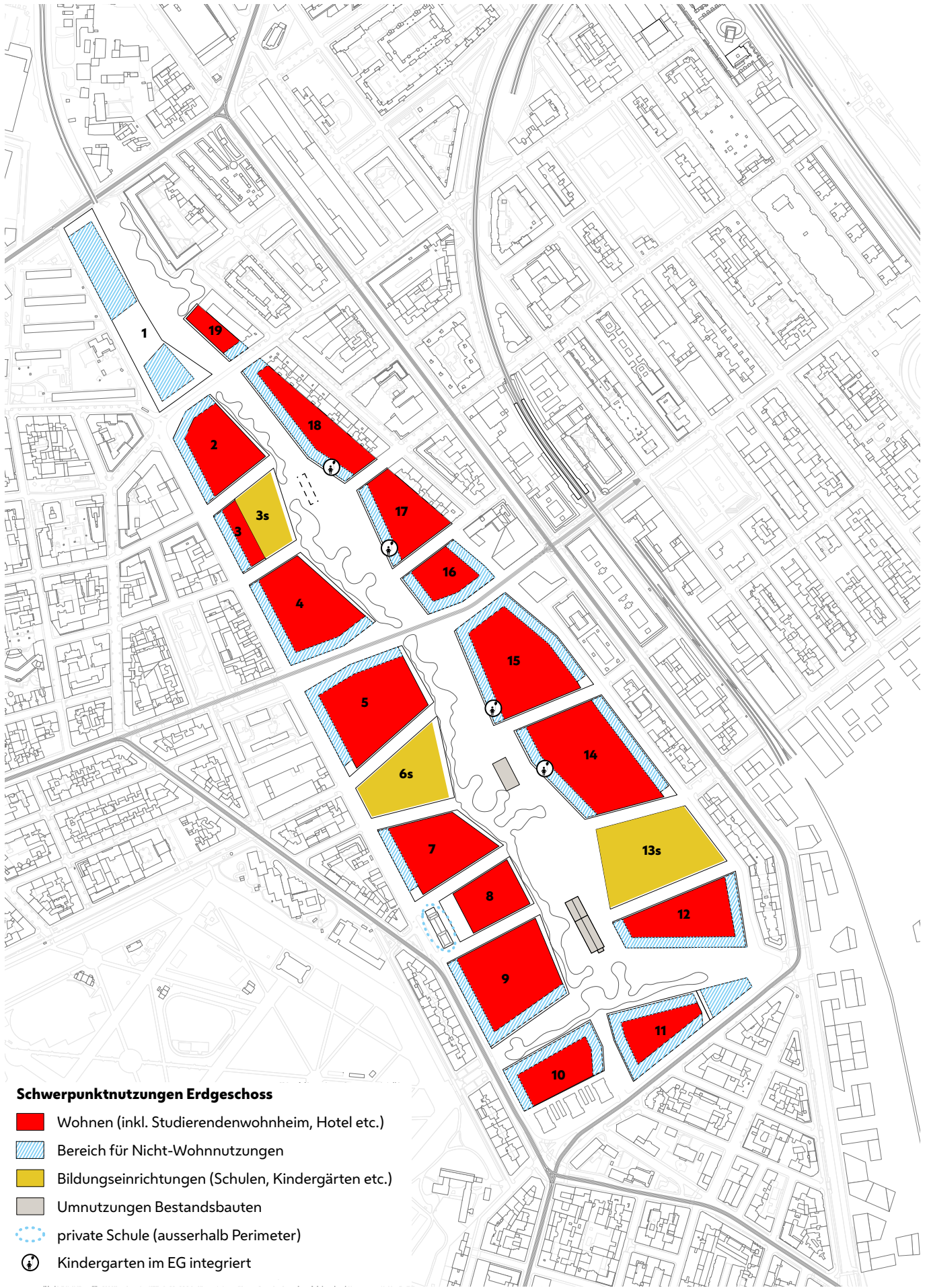
Die Park-Esplanade bildet die wichtigste Nord-Süd Verbindung für den Nordwestbahnhof. Sie wird gesäumt von vielfältigen nicht-kommerziellen Nutzungen, sozialen Einrichtungen, Gemeinschaftsräumen der Wohnungen, aber auch gastronomischen Angeboten. Im Süden können bestehende Hallen spezielle kulturelle und gastronomische Nutzungen aufnehmen und die Geschichte des Areals transportieren.

Die Nordwestbahnstraße als städtischer Raum mit Angebotsvielfalt

Entlang der Nordwestbahnstraße ergänzen Handel-/ Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebe die Angebote der Nachbarschaft und verweben den Nordwestbahnhof selbstverständlich mit dem Quartier.

Soziale Infrastrukturen für das Quartier und die Umgebung

Die Kindergärten entlang der Esplanade bieten durch ihre Lage wichtige Synergien für die Familien im Quartier. Die drei Schulstandorte sind über das Areal verteilt und bilden so auch Anknüpfungspunkte für die umgebenden Nachbarschaften.



Schwerpunktnutzungen Erdgeschoss

- Wohnen (inkl. Studierendenwohnheim, Hotel etc.)
- Bereich für Nicht-Wohnnutzungen
- Bildungseinrichtungen (Schulen, Kindergärten etc.)
- Umnutzungen Bestandsbauten
- private Schule (ausserhalb Perimeter)
- f Kindergarten im EG integriert

2.4.2 SOZIALE INFRASTRUKTUR

Bildungsangebote an zentralen Orten für die heutigen und zukünftigen Bewohner*innen

Die Ausgestaltung sozialer Infrastruktur ist für einen attraktiven Stadtteil, der sich durch qualitativvolles Wohnen auszeichnet, entscheidend.

Kindergärten

Die dezentrale Verteilung der vier Kindergärten entlang der Esplanade deckt die kleinräumige Versorgung für die neuen Bewohner*innen ab. Die Lage an der Esplanade als Nord-Süd-Achse für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen erzeugt kurze und sichere Wege für alle Nutzer*innen.

Bildungseinrichtungen

Die drei Bildungseinrichtungen über das Areal verteilt ergeben eine attraktive Schulraumversorgung – auch für die Bewohner*innen der angrenzenden Quartiere. Die Ganztagesvolksschule mit Sonderpädagogik im Nordwesten (Baufeld 3s) liegt zurückversetzt von der Nordwestbahnstraße am Park und bietet sichere Zuwege für die Schulkinder.

Die Wiener Mittelschule an AHS mit Oberstufe, zentral im Areal zwischen Nordwestbahnstraße und Park gelegen (Baufeld 6s), ist gut erreichbar für die Bewohner*innen des Quartiers und der Umgebung. Die mögliche seitliche Erschließung über die Stichstraßen entlastet die Hauptstraßen und bietet sicheren Raum für die verschiedenen Mobilitäten der Schüler*innen. Der Bildungscampus auf der Südostseite des Parks (Baufeld 13s) ist sowohl zu Fuß, mit dem Rad wie auch mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erreichbar. Die relative Nähe zur Wiener Mittelschule kann Synergien erzeugen.

Ergänzt werden die öffentlichen Bildungseinrichtungen mit einer privaten Schule im ehemaligen Postgebäude an der südlichen Nordwestbahnstraße.

Baufeld 3s

Ganztagesvolksschule und Sonderpädagogik (GVS + SP)

BGF: 8.000m²

Freiraum: 5.500m², davon 50% exklusiv innerhalb der Baufelder, die übrigen Freiräume sind im Park öffentlich zugänglich anzuordnen

Zweifachturnhalle: 1.800m²

Baufeld 6s

Wiener Mittelschule an AHS mit Oberstufe (WMS + OS)

BGF: 12.400m²

Freiraum: 4.000 - 9.600m², davon 50% exklusiv innerhalb der Baufelder, die übrigen Freiräume sind im Park öffentlich zugänglich anzuordnen

Dreifachturnhalle: 2.570m²

Sportanlage (Außensport): 1.620m²

Baufeld 13s

Bildungscampus

BGF: 21.100m²

Freiraum: 11.500m²

4 Kindergärten (KG) mit 3 - 4 Kindergartengruppen Dezentral in den Erdgeschossen der Baufelder 14, 15, 17 und 18 verteilt

BGF: ca. 800m²/ Kindergarten

Freiraum: ca. 700m²/ Kindergarten







2.5 GRÜN- UND FREIRAUM

2.5.1 GRÜNE MITTE



Eine Grüne Mitte (be-)zeichnet das Areal - der städtische Außenraum wird zum bestimmenden Bestandteil des neuen Stadtquartiers.

Unterschiedliche Freiraum-Angebote

Die Grüne Mitte teilt sich in einzelne Räume auf, die den Maßstab der menschlichen Wahrnehmung abbilden. Bereiche mit intensiveren Sport- und Freizeitnutzungen wechseln sich ab mit extensiv genutzten Flächen. Dabei ist im Planungsprozess auf ein abgestimmtes Spiel- und Sportangebot zu achten.

Der Park als Verbindung in die Nachbarschaften

An den drei großen Zugängen zum Park – am Hochhaus im Norden, am Übergang zum Augarten und zum Nordbahnhof (Taborplatz) – bieten „Eintrittsplätze“ Raum zum Ankommen und Verteilen. Hier können auch Anziehungspunkte mit gastronomischen Angeboten geschaffen werden.

An den beiden übergeordneten Querungen des Parks – an der Hellwagstraße sowie an der Wallensteinstraße/Traisengasse – sorgen Topografie-Anpassungen für eine großzügige und barrierefreie Zugänglichkeit von den bestehenden Straßen.

2.5.2 ESPLANADE, PARKWEGE UND QUARTIERSPLÄTZE



Öffentliche Räume mit unterschiedlichen Charakteren ergänzen die Grüne Mitte.

Esplanade

Die Esplanade zieht sich entlang der gesamten Ostseite der Grünen Mitte und ist ein autofreier, von Bäumen gesäumter Freiraum, der Platz für Flanierende und Radfahrende bietet (v.a. Ziel- und Quellverkehr). Die Vorzonen und Arkaden gegenüber der Grünen Mitte fungieren als Schwellen- und Vermittlungsraum zwischen öffentlichem und privatem Raum. Die Ausstattungselemente wie Fahrradabstellplätze, Sitzgelegenheiten, usw. entlang der Esplanade können je nach angrenzender Nutzung der Stadtsockelzone (gemeinsam, sozial, kommerziell, kulturell) variieren.

Parkweg und Spange

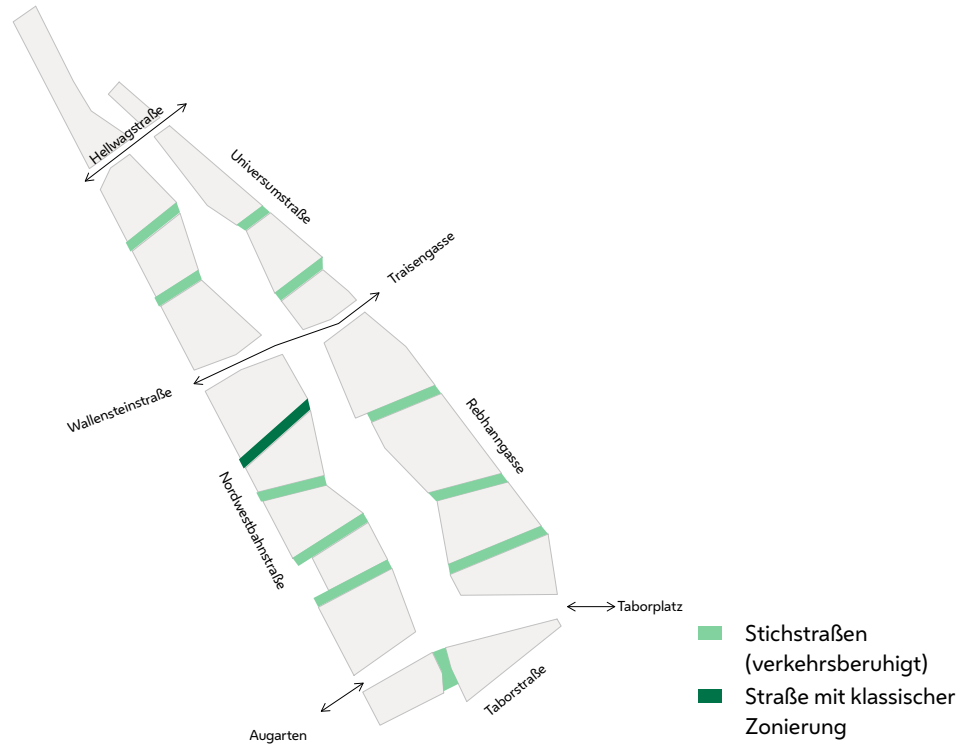
Der Parkweg verläuft entlang der gesamten Westseite der Grünen Mitte und hat einen informelleren Charakter als die Esplanade. Die Spange im Süden der grünen Mitte schafft eine Verbindung zwischen dem Augarten und dem Taborplatz. Beide sind als getrennter Fuß- und Radweg konzipiert und sollen eine Gesamtbreite von ca. 6 m haben. Um eine

natürlichere Gestaltung zu erreichen, soll die Möglichkeit einer (teilweise) unversiegelten Ausführung geprüft werden.

Quartiersplätze

Die Quartiersplätze dienen als Treffpunkte für Bewohner*innen und Besucher*innen und werden durch aktive Erdgeschossnutzungen in den umliegenden Gebäuden ergänzt. Insbesondere der Taborplatz und der Platz am Augarten sollen einen starken öffentlichen Charakter erhalten, da sie die Verbindung zu den angrenzenden Quartieren darstellen. Die Plätze bei den bestehenden Backsteinbauten und entlang der Grünen Mitte bieten zusätzlichen Raum für Begegnungen.

2.5.3 STICHSTRASSEN



Die verkehrsberuhigten Stichstraßen schreiben den Stadtgrundriss zum Park hin fort.

Die Stichstraßen erschließen die einzelnen Baufelder und sollen verkehrsberuhigt gestaltet werden (möglicherweise mit Ausnahme der Stichstraße südlich des Baufelds 5 mit Verortung eines Ladehofs gemäß Mobilitätskonzept). Sie sind eine Mischverkehrsfläche, bieten eine hohe Aufenthaltsqualität mit Sitzgelegenheiten, guter Beleuchtung, Fahrradabstellplätzen, Baumgruppen, usw. und sind mit Ladezonen und Mobilitätsstationen ausgestattet.

Von jeder Stichstraße werden die Sammelgaragen unter den Baufeldern erschlossen. Mit der Zusammenlegung der Garagierung kann die Anzahl der Ein- und Ausfahrten je Stichstraße auf ein Minimalmaß reduziert werden, die Straßen sind frei von suchendem Verkehr und bieten viel Raum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Bei der Gestaltung der Stichstraßen muss das Schwammstadtprinzip berücksichtigt werden. Bei Gehölzpflanzungen entlang der Stichstraßen (Bäume, Einzelsträucher, Strauchgruppen) ist auf eine robuste und standortgerechte Pflanzung zu achten.

2.5.4 BAUFELDBEZOGENER FREIRAUM



Der baufeldbezogene Freiraum bildet zusammen mit den Durchwegungen und den Nachbarschaftsplätzen das Innenleben der einzelnen Baufelder.

Die Grünflächen auf jedem Baufeld sind ein halböffentlicher Raum, der allen Bewohner*innen zur Verfügung steht. Daher ist der Freiraum ohne Grenzen oder Zäune zwischen den Struktureinheiten zu gestalten. Innerhalb des Baufelds sollen die Quartiersplätze und Kinder- und Jugendspielplätze als Teil des öffentlichen Raumes geplant werden. Zusätzliche Spielplätze müssen neben den geplanten Kindergärten in BF 14, 15, 17 und 18 errichtet werden.

Private Freiräume für Wohnungen innerhalb des Baufeldes sind in reduziertem Ausmaß möglich, wobei die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum durchlässig sein sollen.

Die Bepflanzung im Baufeld soll aus einheimischen, klimaresistenten und standortgerechten Baum-, Strauch- und Blumenarten bestehen, die über das gesamte Baufeld koordiniert und harmonisiert werden sollen.

Nachbarschaftsplätze

Die Nachbarschaftsplätze sind halböffentliche Freiräume innerhalb der einzelnen Baufelder, die als Treffpunkte und Aufenthaltsorte für die Nachbarschaft dienen. Sie ergänzen die gemeinschaftlichen Nutzungen im Erdgeschoss und sind so konzipiert, dass sie ohne Zäune und mit variabler Ausstattung von verschiedenen Nutzer*innengruppen genutzt werden können.

Eckplätze

Die Südecken der Baufelder sind aufgelockert ausgebildet, so dass Aufweitungen oder kleine Eckplätze mit guter Besonnung entstehen und die Rebhanngasse und Nordwestbahnstraße aufwerten können. Sie bieten Raum für spezielle Erdgeschossnutzungen mit möglichen Platzbespielungen.

2.6 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

Bepflanzung/Bauwerksbegrünung

Stadtbäume sind wichtige Elemente für ein angenehmes Stadtklima. Sie spenden Schatten, geben Sauerstoff ab und binden Feinstaub sowie CO₂. Auf dem Areal des Nordwestbahnhofs muss die Auswahl der einheimischen Bepflanzung und deren Umsetzung in den verschiedenen Grünflächen beachtet werden. Eine etappenübergreifende und/oder baufeldübergreifende Koordination der Bepflanzung soll im Planungsprozess stattfinden.

Die intensive Begrünung möglichst vieler Flächen (Flachdächer und Fassaden) zur Reduzierung der Sommerhitze und Verbesserung der Luftqualität ist vorzusehen. Fassaden gegenüber öffentlichen Räumen und Straßen sind gemäß dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu begrünen. Darüber hinaus sollen auch die Fassaden zu den Hofbereichen begrünt werden. Die Fassadenbegrünung ist projektspezifisch zu klären und bauplatzübergreifend zu koordinieren.

Versiegelungsgrad

Um eine Annäherung an natürliche und lokale Wasserkreisläufe zu schaffen, leisten Regenwasserrückhalt, Verdunstung und Versickerung ihren Beitrag. Auf dem Areal des Nordwestbahnhofs wird das Schwammstadt-Prinzip berücksichtigt. Dadurch erhalten die Bäume in ihrem Wurzelbereich unter Straßen, Parkplätzen und Gehwegen mehr Platz. Anstatt direkt in die Kanalisation zu fließen, wird das Regenwasser gespeichert und zurückgehalten und steht den Bäumen länger zur Verfügung. Gleichzeitig wird die Gefahr von Überflutungen bei starken Regenereignissen minimiert. Bei Errichtung von unterirdischen Bauwerken ist eine Erdüberdeckung von mindestens 80 cm vorzusehen, um das Wachstum der Pflanzen zu ermöglichen.

Für befestigte Flächen, die für Fuß- und Radwege sowie für die Fahrspuren von Einsatzfahrzeugen genutzt werden, sollen projektspezifische Lösungen entwickelt werden, die auch die Versickerung gewährleisten.

Nutzung von Dachflächen

Die Dächer müssen möglichst intensiv begrünt und für die Sammlung von Wasser und Sonnenenergie genutzt werden. Eine ausreichende Aufbauhöhe für Gründächer und PV-Module mit einem

Substrataufbau von mindestens 15 cm ist vorzusehen. Mögliche Bepflanzung und Ausrichtung der PV-Module sind projektspezifisch zu klären.

Kreislaufwirtschaft

Bei der Auswahl von Materialien und Bauteilen ist auf deren Langlebigkeit, Zugänglichkeit, Demontierbarkeit, Austauschbarkeit und Reparaturfähigkeit zu achten.

Gebäude sollen leicht adaptierbar und so konzipiert sein, dass auch eine andere als die ursprünglich vorgesehene Nutzung möglich und eine zukünftige Erweiterung denkbar ist.

Es sollen umweltverträgliche Materialien eingesetzt werden. Die Nutzung lokal verfügbarer und regenerativer Ressourcen soll bevorzugt werden.

Es sollen mehrheitlich regenerative Wärmedämmsysteme bevorzugt werden.

Die Wiederverwertbarkeit des Aushubmaterials am Nordwestbahnhofareal ist zu prüfen.

Energie

Das Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof soll ein klimaneutraler Stadtteil werden, der ohne fossile Energie mit Wärme und Kälte versorgt wird. Es werden unterschiedliche erneuerbare Energiequellen am Standort genutzt und nach Möglichkeit gebäudeübergreifende Lösungen umgesetzt. So wird eine möglichst effiziente Energieversorgung gewährleistet, die sowohl einfach in der Umsetzung als auch zukunftsicher ist.

Im Sinne eines komfortablen Mikroklimas im Quartier bzw. der Gewährleistung der Sommertauglichkeit in den Gebäuden werden sämtliche Energielösungen ohne die Abgabe von Abwärme an die Umgebung ausgeführt und die projektspezifische Positionierung der Baukörper, die Materialisierung der Innen- und Außenräume sowie die Fassadengestaltung berücksichtigt.

Wasserelemente

Wasserelemente in der Stadtgestaltung schaffen ein angenehmes Mikroklima und fördern die Artenvielfalt. Wasser kann als vielseitiges Mittel dienen, das nicht nur ästhetisch ansprechend ist, sondern auch zur Bewältigung von ökologischen Herausforderungen wie Hitzeschutz und Regenwasserrückhaltung eingesetzt werden kann. Elemente wie Wasserspiele,

Becken, Springbrunnen und Trinkwasserbrunnen sollen in den öffentlichen Raum integriert werden.

Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung im gesamten Gebiet soll sorgfältig geplant werden, um eine einladende und sichere Atmosphäre im öffentlichen Raum zu schaffen und gleichzeitig die Lichtverschmutzung zu minimieren. Künstliches Licht soll nur während der Zeit verwendet werden, in der es benötigt wird und aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Dadurch wird sichergestellt, dass die Umgebung sowohl für die nächtliche Tierwelt als auch für menschliche Aktivitäten geeignet bleibt.

2.7 MOBILITÄT

Urbane Mobilität schafft räumliche Qualität – Das Mobilitätskonzept der urbanen Mobilität fördert den Langsamverkehr und vernetzt den Nordwestbahnhof in der Stadtstruktur.

Das Konzept der Erschließung ergibt sich aus dem umgebenden Stadtgrundriss. Ziel ist es, die räumliche Qualität zu verbessern, indem die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. Fahrrad- und Fußwege sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr schaffen eine vernetzte und zugängliche Nachbarschaft. Oberirdische Parkplätze sind für Shared-Mobility Angebote reserviert, während die Parkplätze für Bewohner*innen und Besucher*innen unterirdisch auf jedem Bau-feld angeordnet sind. Der Nordwestbahnhof ist mit seinem Erschließungs- und Garagierungskonzept optimal an das Stadtnetz angeschlossen, ohne es zusätzlich zu belasten.

Die übergeordneten Querungen werden als multifunktionale Zone ausgebildet.

Mit einer attraktiven Sockelzone, einer angemessenen Begrünung und einem klaren Mobilitätskonzept werden die übergeordneten Querungen zu aktiven und belebten Verbindungen zwischen den bestehenden Quartieren und dem neuen Areal Nordwestbahnhof. In der Verlängerung Wallensteinstraße/ Traisengasse wird eine multifunktionale Zone ausgebildet; nur die Straßenbahn, Radfahrende, Notfahrzeuge sowie temporäre Anlieferungen befahren diesen Abschnitt.



UNTERSCHIEDLICHE MOBILITÄTSOPTIONEN

Öffentlicher Verkehr

Das Areal des Nordwestbahnhofs ist derzeit gut an den hochrangig öffentlichen Verkehr angebunden (S-Bahn Traisengasse, U6 Dresdner Straße und Jägerstraße, Straßenbahnlinien 2, 5, 31 und 33, Buslinie 5A). Die geplante Straßenbahnlinie 12, neue Bushaltestellen sowie eventuell weitere Netzergänzungen werden das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln für die zukünftigen Bewohner*innen des Gebietes ergänzen.

Fußverkehr

Die wichtigste Fußgänger*innenverbindung von Norden nach Süden verläuft über die Esplanade und den westlichen Parkweg. Horizontal wird das Gebiet durch die Hellwagstraße, die verlängerte Wallensteinstraße und die Verbindung vom Augarten zum Taborplatz durchquert.

Die Lage, Anzahl und Ausgestaltung der Querverbindungen durch den Park ist mit dem Konzept zur Parkgestaltung zu entwickeln. Dabei sind insbesondere die Lage der Stichstraßen und die geplanten Nutzungen rund um den Park zu berücksichtigen. Halböffentliche Verbindungen durch jedes Baufeld sollen geschaffen werden.

Radverkehr

Innerhalb des Gebiets ist ein Radverkehrsnetz zu schaffen, das an die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in den umliegenden Stadtvierteln anschließt. Am westlichen Parkweg und an der südlichen Spange soll ein 6 m breiter, vom Fußweg getrennter Radweg verlaufen. In der 14 m breiten multifunktionalen Zone der Esplanade wird Radfahren möglich sein (Ziel- und Quellverkehr). An der verlängerten Wallensteinstraße soll ein komfortabler Zweirichtungsradweg in die Gestaltung der Einkaufsstraße integriert werden. Auf jedem Baufeld müssen auf Basis der jeweiligen Nutzungen ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Je nach Art der Nutzung wird die Verteilung der Fahrradstellplätze auf Keller, Erdgeschoss und öffentlich zugängliche Bereiche auf jedem Baufeld festgelegt. Für Wohn- und Büronutzung werden hochwertige und leicht zugängliche, aber private Fahrradabstellplätze im Erdgeschoss empfohlen. Die erforderlichen Stellplätze werden gemäß dem Mobilitätskonzept definiert und für jedes Baufeld festgelegt.

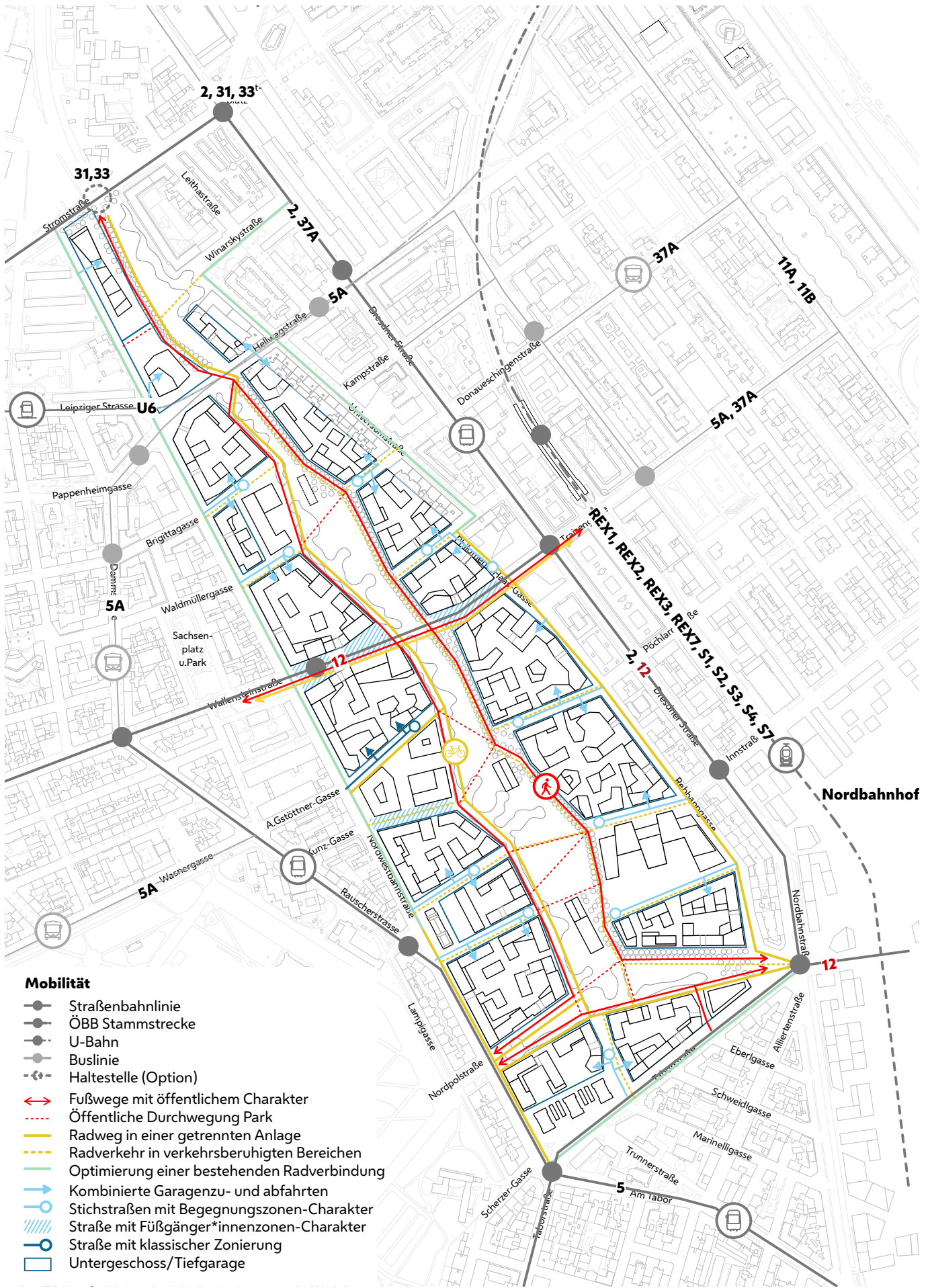
Kfz-Verkehr

Die neuen Stichstraßen führen die vorhandenen Straßen bis zum öffentlichen Park fort und ermöglichen den Zugang zu den neuen Baufeldern. Wenige Vorgaben für die Querschnittsgestaltung der Stichstraßen lassen viel Spielraum für den Gestaltungswettbewerb: Der Schwerpunkt liegt auf einer hohen Aufenthaltsqualität mit Sitzgelegenheiten, guter Beleuchtung, Fahrradabstellplätzen, Baumgruppen usw. Mehrheitlich werden die Stichstraßen mit Begegnungszonecharakter und stark verkehrsberuhigt ausgestaltet: Mischverkehrsfläche niveaugleich, hohe Aufenthaltsqualität, Vorsehen von Ladezonen, Oberflächenstellplätze nur für Sharing-Mobility.

Für die Zufahrt zu den privaten Sammelgaragen ist eine Fahrgasse von 5,0 m vorzusehen. Die Fahrgasse sollte in Längsrichtung verschwenkt werden, um den linearen Straßencharakter zu brechen. Außerdem ist die Stichstraße als frei gestaltbare multifunktionale Zone konzipiert. Am Ende jeder Stichstraße gibt es eine Wendemöglichkeit.

Je nach Nutzung der einzelnen Baufelder wird gemäß Wiener Garagengesetz und weiterer Maßnahmen die erforderliche Anzahl von Stellplätzen ermittelt. Die konkrete Anzahl sowie der Bedarf an E-Stellplätzen wird in jedem Baufeld gemäß Mobilitätskonzept festgelegt.

Details und Anforderungen sind im "Generellen Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof" festgelegt.



2.8 VERKNÜPFUNG MIT DEM UMFELD

Die Entwicklung des Nordwestbahnhofs bricht nicht nur die historische Barriere, sondern verändert auch die umliegenden Gebiete. Ein sorgsamer Umgang mit den bestehenden Quartieren ist daher ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklung des Nordwestbahnhofs.

Wo das Areal des Nordwestbahnhofs unmittelbar an das gründerzeitliche Raster anschließt (z.B. Universumstraße), sollen bestehende halbe Blöcke geschlossen und mit möglichst großzügigen Innenbereichen ergänzt werden.

Gleichzeitig fasst eine geschlossene Kante entlang der Baufelder der Nordwestbahnstraße den Straßenraum mit der gegenüberliegenden Bestandsseite zusammen und wandelt damit die Randzone in einen attraktiven Straßenraum um.

Straßenraum - Transformation des Bestandes

Zum sorgsamem Umgang mit dem Bestand gehört auch die Transformation von bestehenden Straßen (z.B. Nordwestbahnstraße). Daher wird deren Aufwertung genau so viel Wert beigemessen, wie der qualitätsvollen Gestaltung von neuen Straßenräumen im Quartier selbst. Die Aufwertungen betreffen insbesondere den Fuß- und Radverkehr, sowie die Klimafitness der Straßenräume (Bepflanzung, Beschattung, Kühlung, Langlebigkeit).

An den beiden übergeordneten Querungen des Parks – an der Hellwagstraße sowie an der Wallensteinstraße/Traisengasse – sorgen Topografie-Anpassungen für eine großzügige und barrierefreie Zugänglichkeit von den bestehenden Straßen.

Süd - Am Park

An den drei großen Zugängen zum Park – am Hochhaus im Norden, am Übergang zum Augarten und zum Nordbahnhof – bieten „Eintrittsplätze“ Raum zum Ankommen und Verteilen. Dabei spielt besonders die Verbindung Augarten-Spange-Taborplatz-Nordbahnhof eine zentrale Rolle, um die Grünräume der Stadt zu verbinden. Der Taborplatz an der Kreuzung Taborstraße/Nordbahnstraße muss so gestaltet werden, dass er als wichtiger Verbindungspunkt zwischen der Grünen Mitte des Nordwestbahnhofs und der Freien Mitte des Nordbahnhofs erkennbar ist.

Mitte - Einkaufsstraße

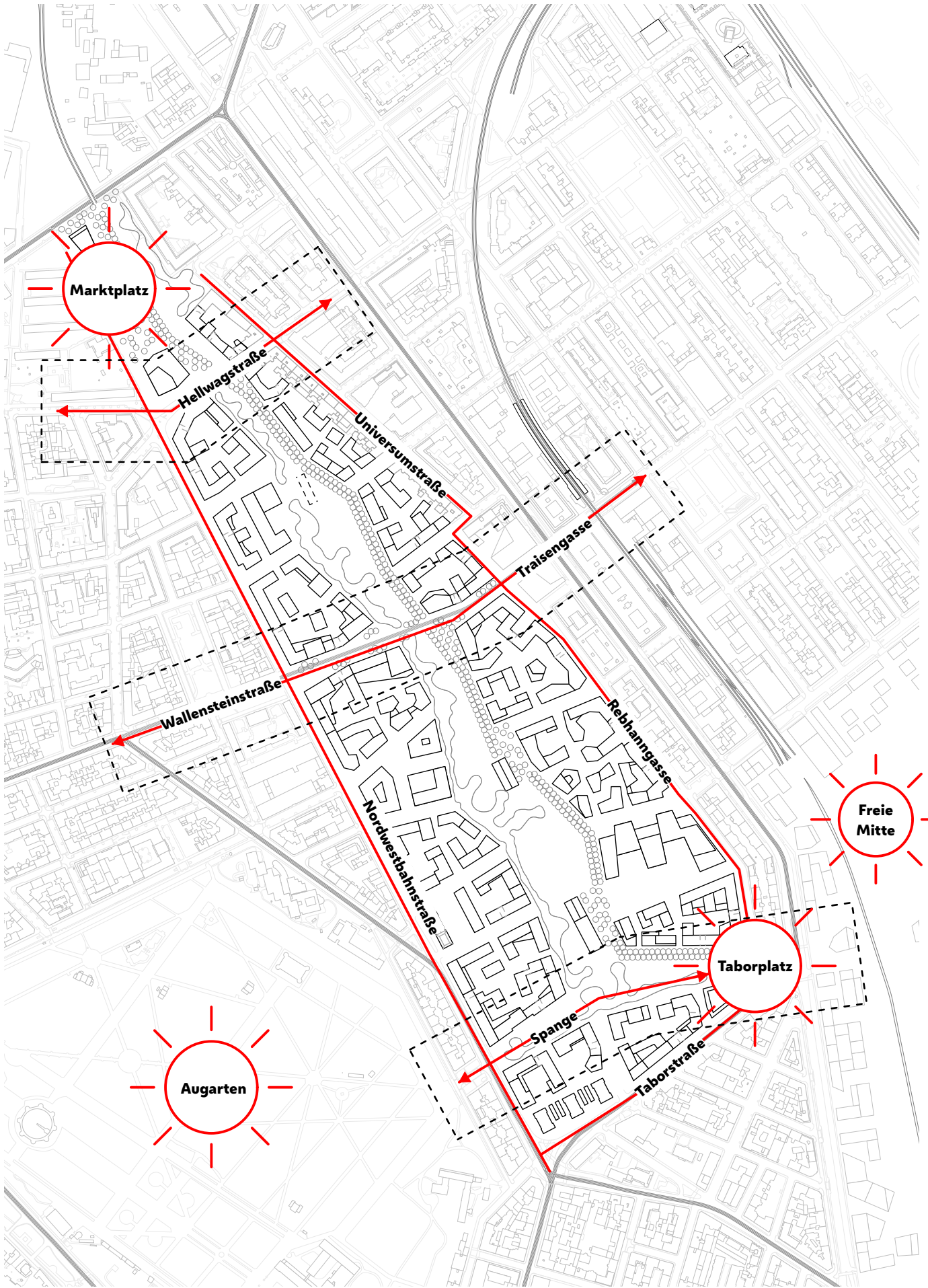
Die mittlere Querachse als Verbindung zwischen der Wallensteinstraße und der Traisengasse bietet sich für einen Einkaufsschwerpunkt an. So wird die Lücke im Stadtgrundriss geschlossen, die Geschäftsviertel beiderseits des Nordwestbahnhofs miteinander verbunden und aufgewertet. In den Sockeln entlang der Achse können vielfältige Geschäfte das Angebot ergänzen.

Die Querachse ist als verkehrsberuhigte Einkaufsstraße auszugestalten. Die geplante Straßenbahnhaltestelle an der Westseite zwischen Baufeld 4 und 5 bringt das für Einzelhandelsflächen nötige Publikum aus der Umgebung. Die Lage der Straßenbahntrasse wird durch die Lage im Querschnitt der bestehenden Wallensteinstraße determiniert. Der Radverkehr sollte auf einem separaten Zweirichtungsradweg südlich der Straßenbahn geführt werden. Gestalterisch sollte der Radweg stark in die Umgebung integriert werden (Oberflächenmaterialität usw.) und nur sanft abgegrenzt sein.

Nord - Marktplatz

Die Baufelder 1a und 1b bieten große Potentiale für speziellere Einkaufs-, Gastronomie- und Veranstaltungsangebote. Die Sockel der Hochhäuser können eine Markthalle, Foodcourts, Veranstaltungsflächen oder diverse Gastronomien integrieren. Sie können und sollen dazu auch die umgebenden Freiflächen und Teile der Esplanade nutzen und so einen Anziehungspunkt über das Grätzel hinaus schaffen – man geht zum Nordwestbahnhof zum Feierabend und am Wochenende.

Im Allgemeinen verankert die Stärkung des Erdgeschosses entlang der öffentlichen Räume und der wichtigsten Fußgängerachsen den Nordwestbahnhof auf selbstverständliche Weise mit den angrenzenden Quartieren. Eine Koordination der Bespielung der Stadtsockelzone soll im Planungsprozess stattfinden.



3. QUALITÄTSKRITERIEN





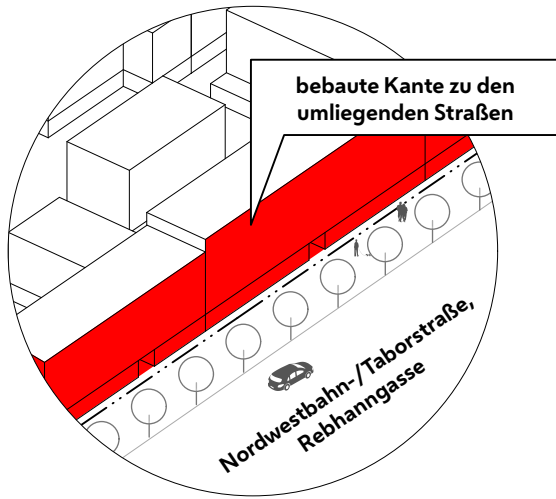
3.1 BEBAUUNG

3.1.1 BAULICHE KANTEN

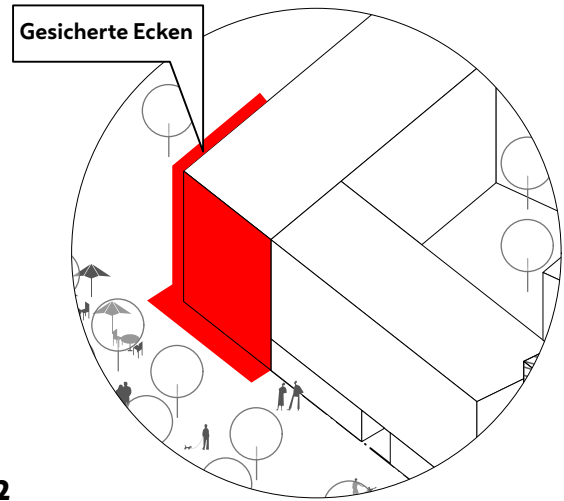
- An den Rändern des Gebietes (zur Nordwestbahnstraße, Taborstraße und Rebhanngasse) wird eine geschlossene Bebauungskante etabliert. An den Grundgrenzen dieser Baufeldabschnitte besteht eine Anbauverpflichtung. ⁽¹⁾
- Auf jedem Baufeld müssen die Esplanade/Stichstraße Ecken in einer Bautiefe von mind. 15 m bebaut werden. Dadurch wird die städtebauliche Figur gesichert und die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Raum baulich geklärt. ⁽²⁾
- Entlang der Esplanade (Baufelder 12,14,15) und der verlängerten Wallensteinstraße (Baufelder 4,5,15,16) ist eine Arkade von mindestens 4 m Breite und 3,8 m Höhe vorgesehen. Die Arkade muss an der Baulinie stehen. Die Gebäude können an der Baulinie oder parallel dazu zurückgesetzt errichtet werden. ⁽³⁻⁶⁾
- Für jede Struktureinheit muss die Arkade als durchgehende horizontale Linie gestaltet werden. Die lichte Mindesthöhe von 3,8 m muss immer eingehalten werden.

3.1.2 DURCHLÄSSIGKEIT

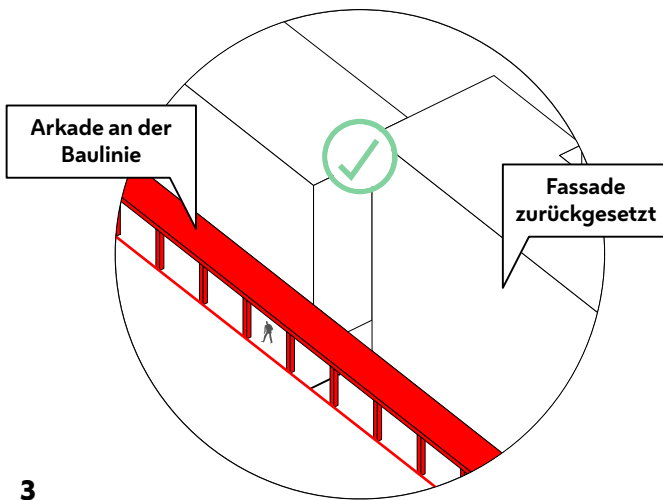
- Wo eine Anbauverpflichtung besteht (Rebhanngasse, Nordwestbahnstraße, Taborstraße), sind Durchgänge mit einer lichten Breite von mind. 6 m und einer lichten Höhe von mind. 5,5 m anzuordnen. Sie schließen an das Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche an. Die Anzahl und Lage der Durchgänge wird für jedes Baufeld im Baufeldkatalog festgelegt.
- Zur Grünen Mitte hin sind Öffnungen und Durchblicke gewünscht, die halböffentliche Verbindungen durch das Baufeld schaffen und das Erdgeschoss aktivieren.
- Die Grüne Mitte dient als Kaltluftreservoir und -produzentin. Die Durchgänge und Öffnungen in den Baufeldern fördern den Kaltluftaustausch und schützen so gegen die Überhitzung im Sommer.
- Entlang der Esplanade und der Stichstraßen sind Durchgänge mit einer lichten Breite von mind. 6 m und einer lichten Höhe von mind. 5,5 m anzuordnen. Der Mindestabstand der Gebäude zur Grundgrenzlinie ist daher 3 m auf jeder Seite. Die Durchgänge schließen an das Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche an.
- Bei den Hochhäusern im Norden und Süden (BF1 und 11) queren wichtige Fußgänger*innen-Verbindungen die Baufelder. Diese übergeordneten Durchgänge werden im Bebauungsplan und mit den Vorgaben in diesem Handbuch gesichert.



1



2



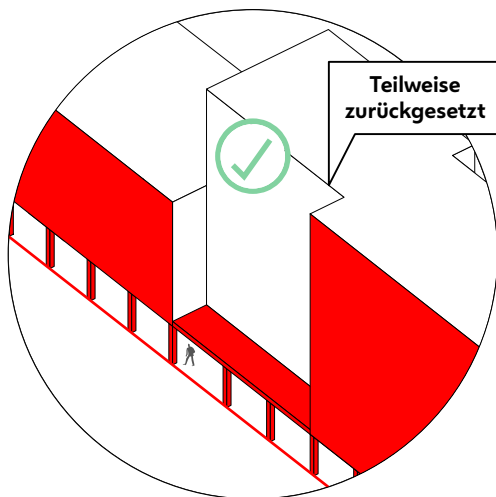
3

möglich



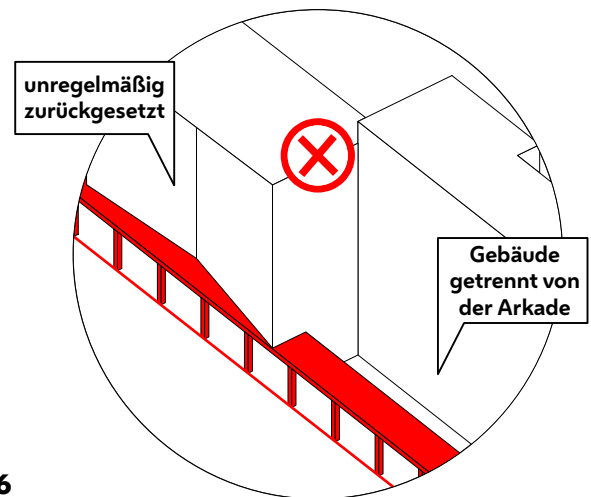
4

möglich



5

möglich



6

nicht möglich

BEBAUUNG

3.1.3 GEBÄUDEHÖHEN

- Der grundsätzliche Höhenhorizont beträgt 21 m.
- Auf jedem Baufeld (ausgenommen Schulbaufelder) sind Hochpunkte bis max. 35 m möglich. Die max. Frontlänge, die Anzahl der Hochpunkte und die Abstände, die sie einhalten müssen, werden im Bau-feldkatalog je Baufeld angegeben. ⁽⁷⁻⁸⁾
- Vier Hochhäuser setzen übergeordnete Akzente und Orientierungspunkte. An den angegebenen Standorten (BF 1, 11) sind Hochhäuser mit einer Maximalhöhe von 80m zulässig. Ein höheres Land-mark ist am Standort im BF 5 zulässig. Für die

Qualitätssicherung der Hochhäuser und das Land-mark ist zwingend ein architektonischer Realisie-rungswettbewerb durchzuführen.

- Jedes Hochhaus soll mit einem Sockel von 4 bis 6 Geschossen ausgebildet werden. Dieser nimmt Bezug auf die angrenzende Bebauung und bettet das Hochhaus in die Nachbarschaft ein. ⁽⁹⁾
- Der Fußabdruck des Hochhauses muss an allen Kanten des Sockels um mind. 5 m nach Innen zurückversetzt sein. ⁽⁹⁾

3.1.4 ABSTÄNDE

- An den Durchgängen entlang der Stichstraßen muss die Bebauung das Lichtraumprofil gem. Skizze 10 freihalten. Die dadurch entstehenden Rücksprünge sollen als Grünflächen, Balkone oder Terrassen gestaltet werden. ⁽¹⁰⁾
- Die Gebäude müssen an den inneren Struktureinheitsgrenzen einen Abstand zueinander einhalten. Dieser Abstandsbereich ist für jedes Baufeld im Bau-feldkatalog definiert.

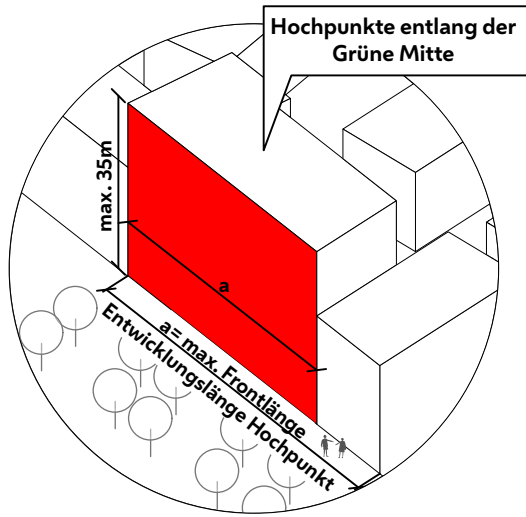
- Die Gesamtbreite des Abstandsbereichs muss grundsätzlich mindestens 21 m betragen. Bei niedrigeren Gebäuden kann die Breite auf die Höhe der Gebäude reduziert werden. Bei Gebäuden, die auf Grund der geringeren Höhe näher an die Grundgrenzen heranrücken, muss die Belichtung in den unteren Geschossen auf der eigenen Liegenschaft sichergestellt werden. Der Abstandsbereich kann in Absprache zwischen den angrenzenden Struktur-einheiten verschoben werden. ⁽¹¹⁾

3.1.5 GESTALTUNG

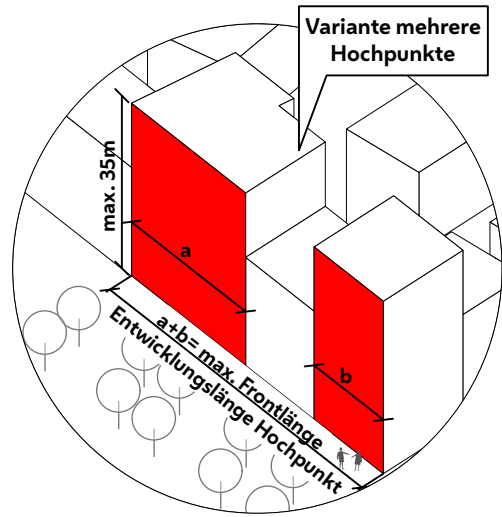
- Jede Struktureinheit soll ein abgestimmtes Material- und Farbkonzept haben. Die Baumaterialien sollen den in Kapitel 2.6 festgelegten Grundsätzen entsprechen. ⁽¹²⁾
- Der architektonischen Gestaltung ist eine hohe Auf-merksamkeit zu schenken. Zum öffentlichen Raum hin ist das Erdgeschoss als Sockel des Gebäudes erkennbar zu gestalten.
- Balkone zur Straße sind erst ab dem 2. Oberge-schoss erlaubt.
- Die Gestaltung der Bauten und Freiräume muss im Planungsprozess zwischen den Bau-träger*innen

und Planer*innen der verschiedenen Bauplätze abgestimmt werden.

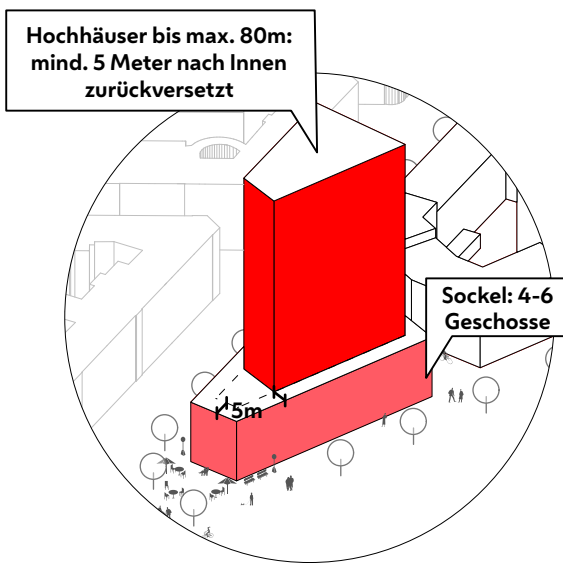
- Die Gestaltungskonzepte sind in den unterschied-lichen Entwicklungsphasen (nach Wettbewerb, vor Baueinreichung, vor der Ausführung) dem Quali-tätsbeirat vorzulegen. Seine Rückmeldungen sind einzuarbeiten.



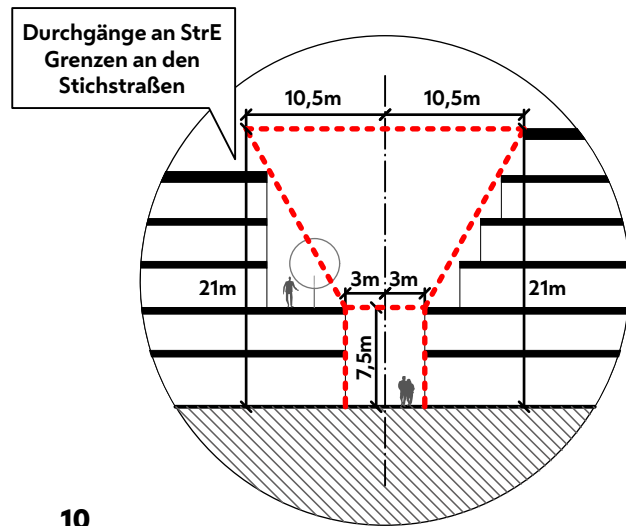
7



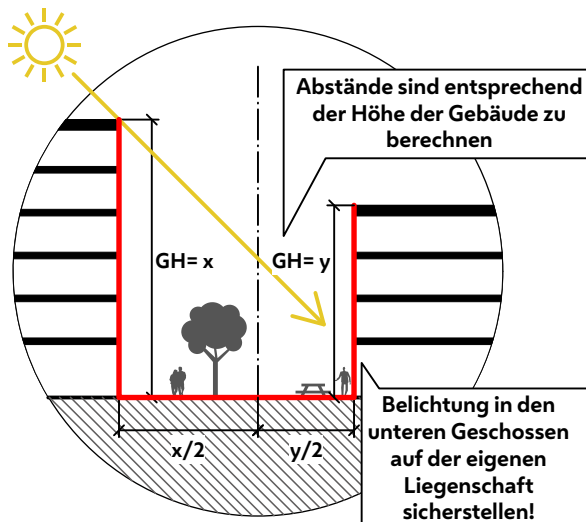
8



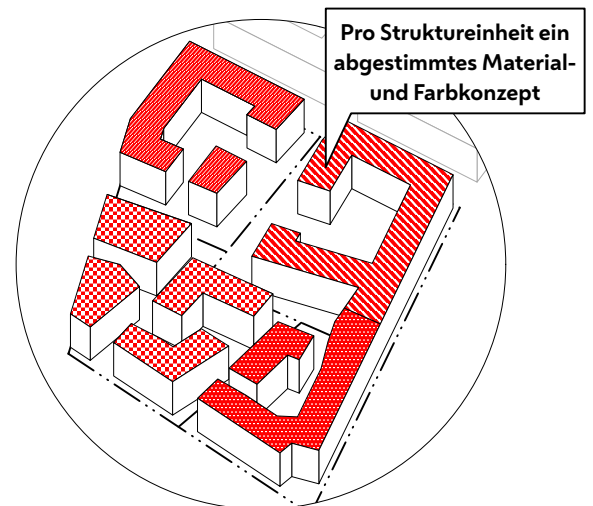
9



10



11



12

3.2 NUTZUNGEN

3.2.1 AKTIVE SOCKELZONE

- Gemeinschaftliche, publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen sind prioritär in den Erdgeschossen entlang der übergeordneten Verbindungen (Esplanade, Spange, Wallensteinstraße/ Traisengasse, Rebhanngasse) und zur Grünen Mitte anzuordnen. ⁽¹⁻²⁾
- Die Erdgeschosse sind nutzungsflexibel zu konzipieren (Raumhöhe, Gebäudestruktur, Ausstattung, etc.).
- Die publikumswirksamen Erdgeschosse sind mittels eines Erdgeschoss-Managements zu kuratieren.
- Die soziale Infrastruktur wird durch drei Bildungsstandorte auf eigenen Bauplätzen als Anknüpfungspunkte zur Nachbarschaft in das Quartier integriert (BF 3,6,13).
- Die Kindergärten sind entlang der Esplanade in die Gebäude integriert und auf verschiedene Baufelder verteilt (BF 14,15,17,18). Sie sind im Erdgeschoss, gut

- erreichbar vom öffentlichen Raum (Esplanade) und mit einem attraktiven Außenraum anzuordnen.
- Fensterlose Stirnseiten oder Feuermauern von Wohngebäuden zum öffentlichen Raum hin sind zu vermeiden.
- Die Fassaden von Müll-, Kinderwagen- und Fahrradabstellräumen sind architektonisch ansprechend und wenn möglich einsehbar zu gestalten. Sie sollen nicht zur Grünen Mitte hin orientiert sein.
- Die Baufelder und umgebenden Freiräume sollen mit hoher Aufenthaltsqualität geplant werden. Übersichtliche und direkte Wegführung, gute Einsehbarkeiten und die gezielte Anordnung von publikumsintensiveren Nutzungen (im Erdgeschoss) entlang von frequentierten Lagen tragen zur Vermeidung von Angsträumen bei.
- Weitere Anforderungen und Empfehlungen sind im detaillierten Nutzungskonzept Sockelzone festgelegt.

3.2.2 ERDGESCHOSS

- Angrenzend an die öffentlichen Räume und Straßen muss die Fußbodenoberkante des ersten Obergeschosses mindestens 4,5 m über dem Straßenniveau liegen. Dies bietet auch die Möglichkeit von kombinierten Wohn-/Arbeitsformen, besonderen Wohnangeboten und Flexibilität für zukünftige Nutzungsänderungen. ⁽³⁻⁴⁾
- Die Bodenkote der Wohnungen im Erdgeschoss soll gegenüber dem Straßenniveau erhöht sein (mind.

- 60 cm, max. 90 cm), um mittels Hochparterre ausreichend Privatsphäre zu gewährleisten. ⁽⁵⁾
- Wohn- und andere Nutzungen mit langer Aufenthaltsdauer mit einer Bodenkote Erdgeschoss unter dem Straßenniveau sind nicht zulässig.
- Die Trakttiefen der Erdgeschosse können in Abhängigkeit von der jeweils angestrebten Nutzung variieren. Die Dächer der tieferen Erdgeschosstrakte können als Freiräume in den oberen Geschossen genutzt werden.

3.2.3 VIELFÄLTIGES WOHNUNGSANGEBOT

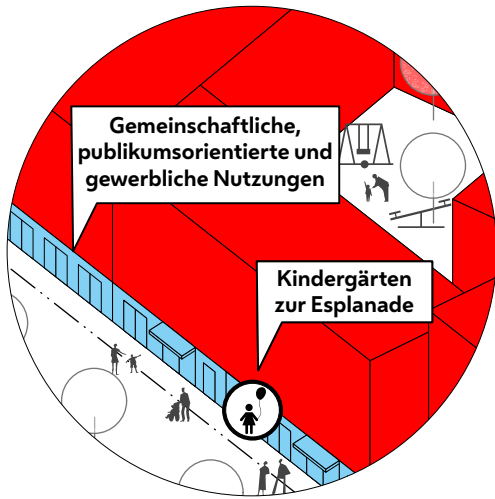
- Für ein durchmischtes Stadtquartier sind unterschiedliche Wohnformen innerhalb jeder Struktureinheit vorzusehen:
 - Integration von Sonderwohnformen, Baugruppen, Cluster und Single Wohnungen, Generationenwohnen, Wohnen-Arbeiten Typologien, usw.

- Baugruppen sind zur Esplanade hin orientiert vorzusehen.
- Adressbildende Hauseingänge sind zum öffentlichen Raum hin zu orientieren.
- Die Treppenhäuser sind über eine Eingangshalle sowohl vom öffentlichen Raum als auch vom bau-feldbezogenen Freiraum aus zu erschließen. ⁽⁶⁾

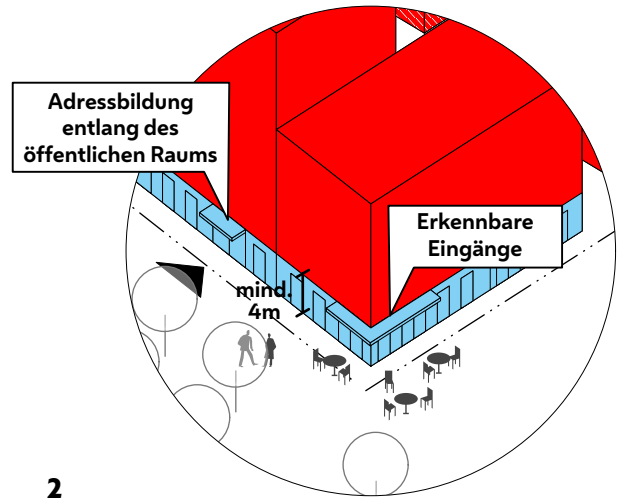
3.2.4 NUTZUNG DER HISTORISCHEN HALLEN

- Zwei Backsteinhallen, darunter die historische Kosmoshalle, werden erhalten. Sie werden saniert und einer neuen Nutzung zugeführt.
- Die Bestandshalle Süd (Kosmoshalle) soll einen öffentlichen Fokus, z.B. für Nutzungen wie Ausstellungen oder Konzerte, marktähnliche Nutzungen, Gastronomie, usw. haben.

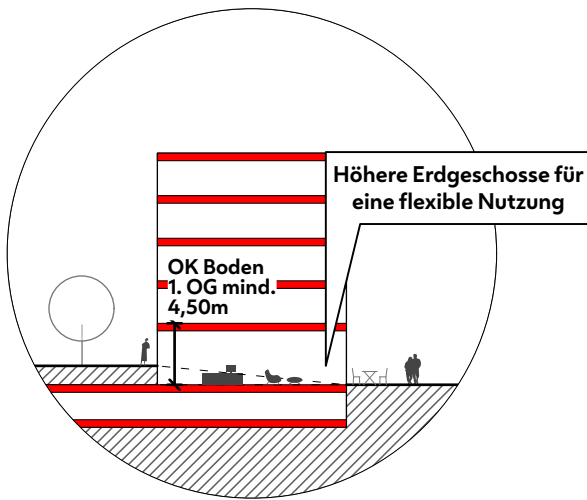
- Die Halle Nord soll einen Produktionsfokus, z.B. als Co-Making Space, Ausstellungs- und Verkaufsf lächen für lokal hergestellte Produkte, Werkstatträume usw. haben.



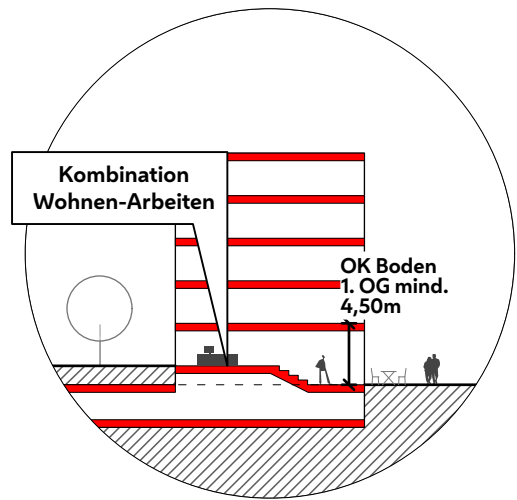
1



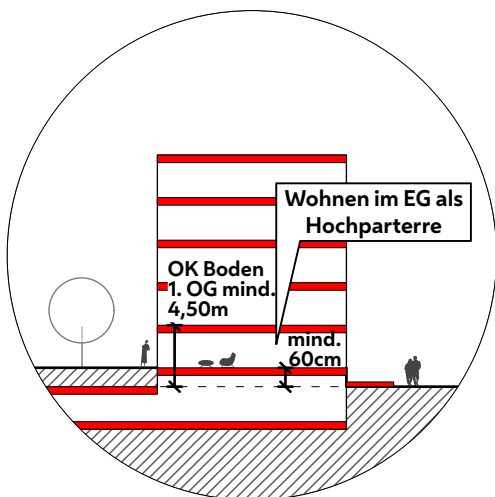
2



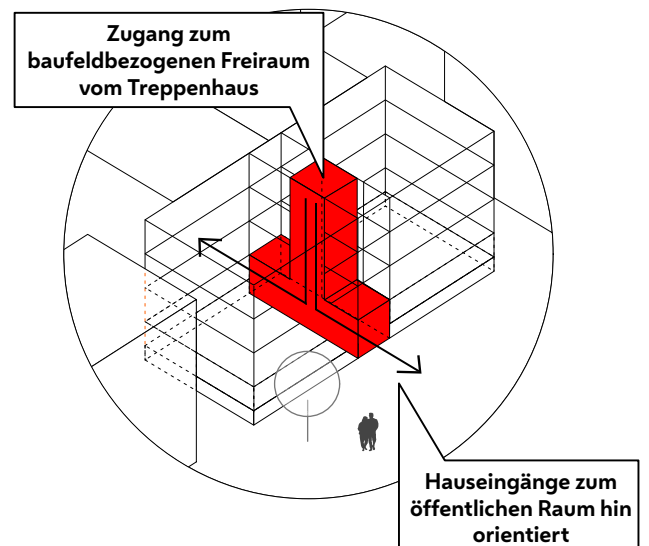
3



4




5



6



3.3 GRÜN- UND FREIRAUM

3.3.1 ÖFFENTLICHE FREIRÄUME

- Für das Areal ist ein durchlässiger und vernetzter Freiraum mit unterschiedlichem Grad an Öffentlichkeit und Charakter vorgesehen (Grüne Mitte, Quartierplätze, Eckplätze, Nachbarschaftsplätze). ⁽¹⁾
- Die **Grüne Mitte** mit der Esplanade und den Parkwegen, ist der zentrale Freiraum des Areals. Sie bildet eine durchgängige autofreie Verbindung von Norden nach Süden.
- Die **Quartiersplätze**  bilden die Trittsteine zu den angrenzenden Stadtteilen: Der Taborplatz im Südosten verbindet den Nordwestbahnhof mit dem Nordbahnhof. Der Platz im Südwesten leitet und öffnet zum Augarten. Die Plätze bei den bestehenden Backsteinbauten und entlang der Grünen Mitte ergänzen die öffentlichen Erdgeschossnutzungen.

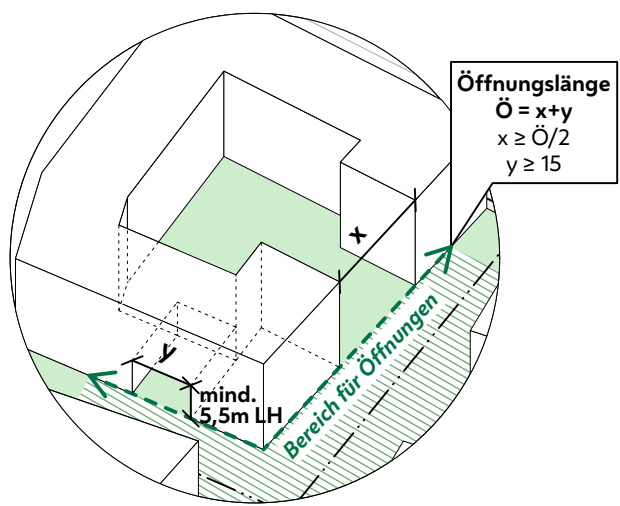
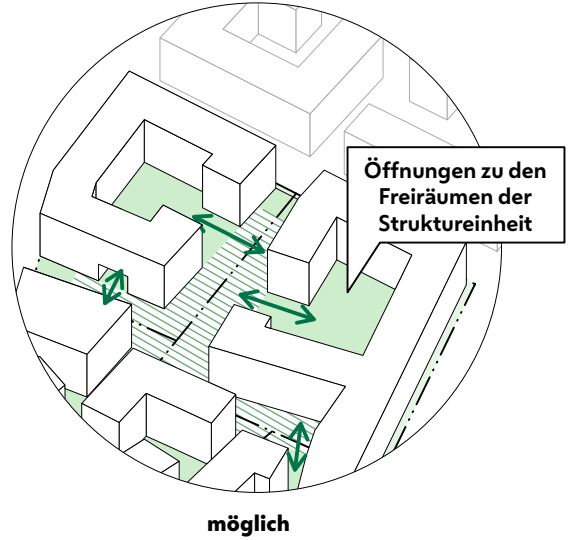
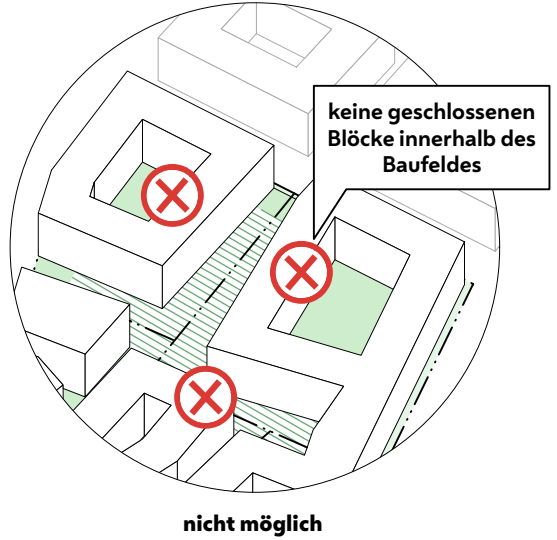
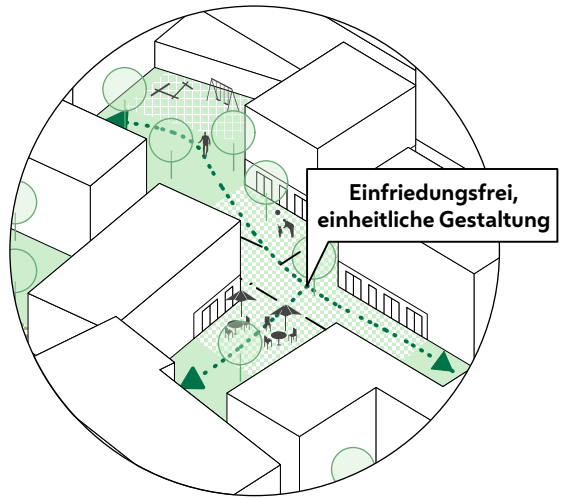
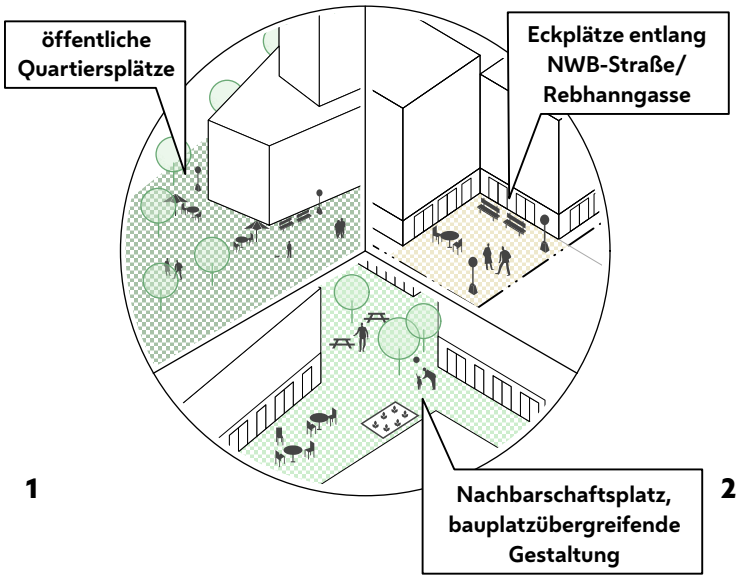
3.3.2 BAUFELDBEZOGENER FREIRAUM

- Der Freiraum soll über die Bauplatzgrenzen hinweg einheitlich gestaltet werden. Dies gilt insbesondere für die Wahl der Materialien, des Mobiliars, der Landschaftselemente und Art der topografischen Anpassungen. ⁽²⁾
- Die Gebäude innerhalb des Baufeldes sind so zu gestalten, dass keine geschlossenen Blöcke auf der jeweiligen Struktureinheit gebildet werden. ⁽³⁾
- Öffnungen und Abstände zwischen den Gebäuden ermöglichen einen durchlässigen Freiraum mit unterschiedlichen Offenheitsgraden. ⁽⁴⁾
- Im Baufeldinneren ist entlang der Struktureinheitengrenzen ein definierter Bereich (Ö) offen zu halten.

- Die **Eckplätze**  an jeder Südecke eines Baufeldes schaffen Unterbrechungen entlang der Nordwestbahnstraße und Rebhanggasse. Sie bieten Raum für spezielle Erdgeschossnutzungen mit möglichen Platzbespielungen.
- Die **Nachbarschaftsplätze**  innerhalb des Baufeldes bringen die verschiedenen Bewohner*innen des Baufeldes zusammen und haben halböffentlichen Charakter. Sie sind bauplatzübergreifend und mit Gemeinschaftsnutzungen kombiniert im Baufeld anzuordnen (keine Konkurrenz zur Esplanade).
- Gestaltungselemente für die Grüne Mitte und die Plätze (Möblierung, Beleuchtung, Oberflächenmaterialien) sollen gemeinsam mit der Landschaftsgestaltung geplant werden.

Damit sind Verbindungen zwischen den baufeldinternen Freiräumen sichergestellt. ⁽⁵⁾

- Jede Öffnung muss mindestens 15 m breit sein. Mindestens die Hälfte der gesamten Öffnungen muss auf allen Geschossen freigehalten werden. Die andere Hälfte kann gem. Skizze 5 überbaut werden. Die konkreten Werte sind im Baufeldkatalog für jede Struktureinheit festgelegt.



GRÜN- UND FREIRAUM

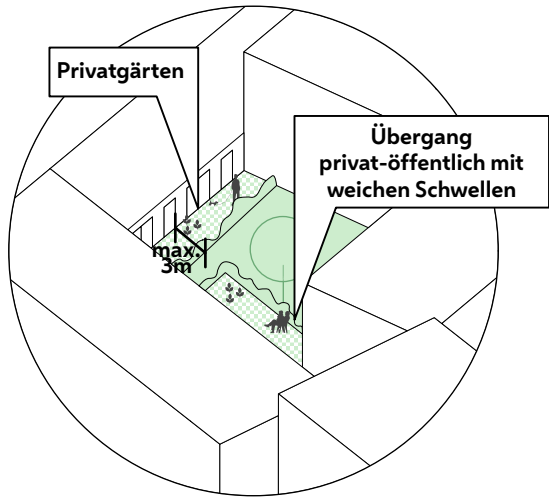
- Auf dem gesamten Baufeld (inkl. Vorzonen und zwischen den einzelnen Struktureinheiten) sind Einfriedungen und Zäune grundsätzlich nicht erlaubt.
- Private Außenräume direkt angrenzend an die EG-Wohnungen sind möglich. Ihre Dimensionen sind untergeordnet zum gesamten baufeldbezogenen Freiraum zu planen (max. 3 m Tiefe gemessen ab der Gebäudefassade) und dürfen diesen in seiner Nutzung nicht beeinträchtigen. ⁽⁶⁾
- Sollte es Abgrenzungen zwischen privaten Gärten und gemeinschaftlichem Freiraum benötigen, sind diese als weiche Schwellen (keine Mauern oder Zäune, sondern Bepflanzung, Oberflächenwechsel, usw.) auszugestalten. ⁽⁶⁾
- Die den Stichstraßen und öffentlichen Straßen zugewandten Vorzonen sind als Grünflächen zu gestalten, die max. 20 cm über das Straßenniveau angehoben und auf die Straßengestaltung

- abgestimmt werden. Vorzonen, die tiefer als das Straßenniveau liegen, sind nicht zulässig. ⁽⁷⁾
- Die Vorzonen können als Erweiterung der Erdgeschossnutzung gebraucht werden, sie sind einfriedungsfrei und gärtnerisch auszugestalten. ⁽⁸⁾
- Unklare Pufferzonen (Abstandsgrün) sind zu vermeiden.
- Unbebaute Flächen sind gärtnerisch zu gestalten und versiegelte Flächen möglichst zu vermeiden, um die Durchlässigkeit und ökologische Qualität des Gebietes zu gewährleisten.
- Bei Errichtung von unterirdischen Bauwerken ist auf gärtnerisch auszugestaltenden Flächen eine Erdüberdeckung von mindestens 0,8 m vorzusehen. ⁽⁹⁾
- Lüftungsanlagen/-elemente sind bodeneben oder gut in das Gebäude oder in die Gestaltungselemente des Freiraums zu integrieren.

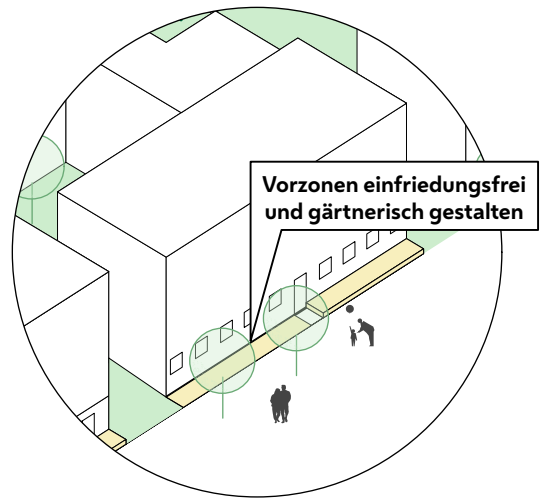
3.3.3 KINDER- UND JUGENDSPIELPLÄTZE

- Öffentliche Spiel- und Sportflächen sind in der Grünen Mitte auf den verschiedenen Aktivfeldern verortet.
- Kleinkinder- und Kinder-/Jugendspielplätze sind innerhalb der Baufelder entsprechend den geltenden Gesetzen und Normen zu errichten. Mit Spiel- und Fitnessgeräten sollen Angebote für unterschiedliche Zielgruppen geschaffen werden.
- Spielplätze sollen bauplatzübergreifend und -soweit möglich- als eine größere zusammenhängende Fläche geplant werden. ⁽¹⁰⁾
- Die einzelnen Spielplätze sollen unterschiedliche Spielschwerpunkte haben (z.B. Wasser, Sport).

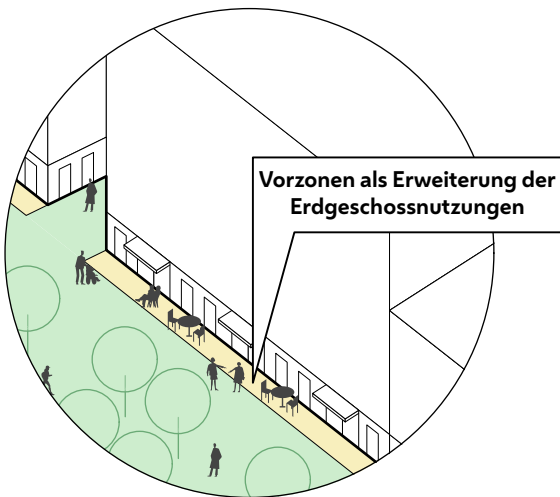
- Kinder- und Jugendspielplätze sollen im Freien angeordnet werden. Die Unterbringung von Kinder- und Jugendspielräumen in Gebäuden stellen keinen adäquaten Ersatz dar.
- Die konkrete Lage der Spielplätze innerhalb der einzelnen Baufelder und deren Ausstattung sind im Planungsprozess abzustimmen. Dabei sind mikroklimatische Verhältnisse und günstige Zuschnitte der Spielflächen zu berücksichtigen.



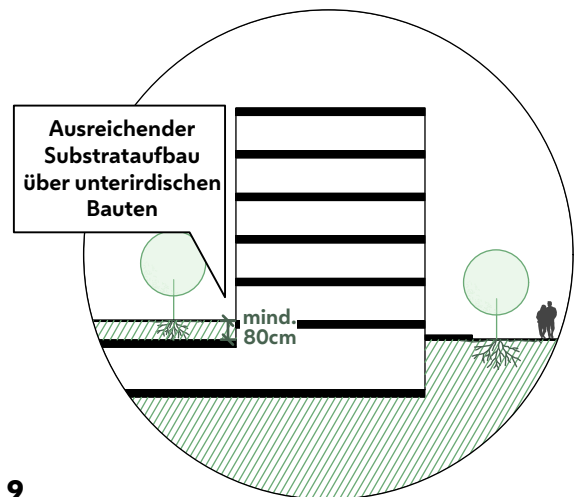
6



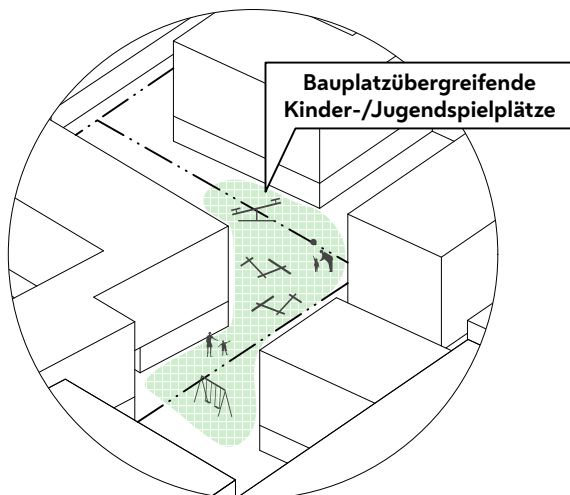
7



8



9



10

3.4 ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

3.4.1 BEGRÜNUNG / VERSIEGELUNGSGRAD

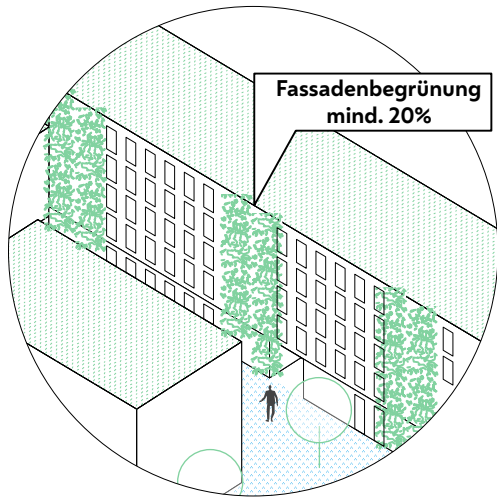
- Bei allen Gebäuden muss zur Verbesserung des Mikroklimas ein hoher Anteil an Begrünung am Gebäude realisiert werden.
- Fassaden gegenüber öffentlichen Räumen und Straßen sind gemäß dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu begrünen. Mindestens 20 % der dem öffentlichen Raum zugewandten Fassaden müssen begrünt sein, es soll aber ein höherer Prozentsatz angestrebt werden.⁽¹⁾ Darüber hinaus sollen auch die Fassaden zu den Hofbereichen begrünt werden.
- Dunkle Oberflächen sind zu vermeiden (Albedo-Wirkung durch helle Flächen verstärken).
- Bäume wirken durch Verdunstung und Beschattung als Schutz vor Überhitzung. Vielfältige, standortgerechte und hitzetolerante Baumarten müssen in die Freiraumgestaltung integriert werden.⁽²⁾
- Die Grundsätze der Schwammstadt sind zu berücksichtigen.
- Um ein angemessenes Wachstum von Bäumen und Sträuchern zu gewährleisten, muss über unterirdischen Bauten mind. 80 cm Erde als Wurzelraum zur Verfügung stehen.⁽³⁾
- Eine Minimierung von versiegelten Flächen ist anzustreben: Freiräume sollen durch die Wahl von geeigneten Oberflächenmaterialien möglichst versickerungsfähig gestaltet sein.⁽⁴⁾
- Oberirdisch unbebaute Flächen sind versickerungsfähig auszugestalten.
- Es ist ein Regenwassermanagement einzuführen, etappenübergreifend zu planen und zu koordinieren.⁽⁵⁾ Starkregenereignisse sind zu berücksichtigen: Ein Bereich mit hoher Regenrückhaltefähigkeit bei Extremwetterereignissen ist in jeder Struktureinheit zu schaffen.

3.4.2 NUTZUNG VON DACHFLÄCHEN

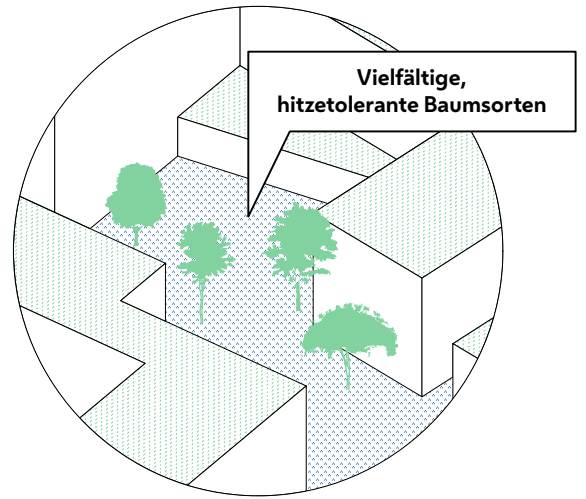
- Die Dachflächen sollen so geplant werden, dass eine Mehrfachnutzung möglich ist:
 - Intensive und extensive Begrünung, Dachterrassen in Kombination mit PV-Anlagen und Regenwasserspeichermaßnahmen.⁽⁶⁾
- Flachdächer sind intensiv gemäß ÖNORM L1131 zu begrünen. Die Dachaufbauten ausreichend zu dimensionieren.

3.4.3 KREISLAUFWIRTSCHAFT

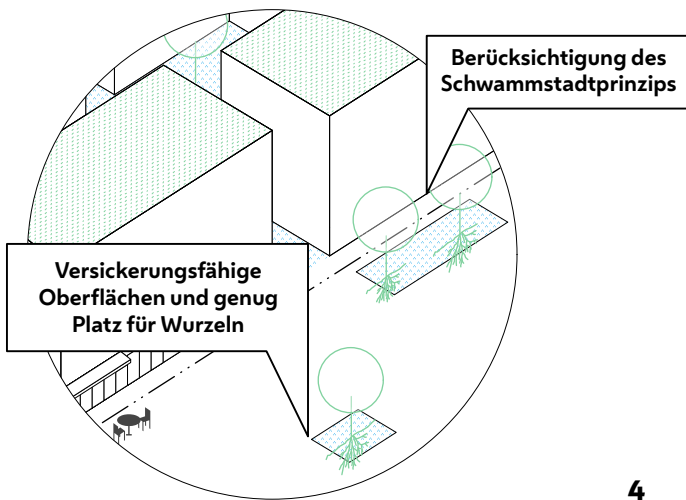
- Urbanität hält viele Lösungsansätze für die essenziellen Klima- und Ressourcenfragen bereit: Eine Stadt der kurzen Wege hat eine positive Wirkung auf die Mobilität der Bewohner*innen. Eine gute innerstädtische (Bau-)Logistik verkürzt Transportwege, vermeidet Leerfahrten und reduziert Emissionen sowie damit einhergehend den CO₂-Ausstoß. Zukunftsfitte Städtebau setzt sich mit Flächenbedarfen zukünftiger Anforderungen einer Kreislaufwirtschaft auseinander und stellt quartiersintegrierte, qualitative und sichtbare (Raum-)Angebote für ein zirkuläres Leben zur Verfügung. Kluge Um- und Nachnutzungskonzepte ermöglichen lange Lebenszyklen auf bereits bebauten Flächen. Mehrfach- und Zwischennutzung führt zu einer gesteigerten Angebotsvielfalt, die neben ökologischen Vorteilen auch soziale Mehrwerte entfaltet.
- Kreislaufwirtschaft auf Quartiersebene umzusetzen, heißt, Neubauareale möglichst „reparatur- und weiterentwicklungsfähig“ zu konzipieren. Das inkludiert die Berücksichtigung entsprechender Dichten und Qualitäten wie Vielfalt und Durchmischung. Da ein großes Potenzial für die Reduktion des Rohstoffverbrauchs in der Verlängerung der Lebensdauer von Gebäuden liegt, ist es wesentlich, bereits zu Beginn der Planung zukünftige Bedürfnisse und Anforderungen durch möglichst nutzungsoffene Räume zu ermöglichen.
- Zirkuläre/kreislaufgerechte Gebäude zeichnen sich durch Resilienz aus: Sie kombinieren Langlebigkeit bei gleichzeitiger Um- und Rückbaubarkeit, was sie robust und flexibel zugleich macht. Kreislaufgerechtigkeit ist nicht nachrüstbar. Das heißt, das Potenzial zur Implementierung „zirkulärer Planungsprinzipien“ ist zu Beginn einer Planung am größten und muss daher von Anfang an als „grundlegende Designprämisse“ berücksichtigt werden.



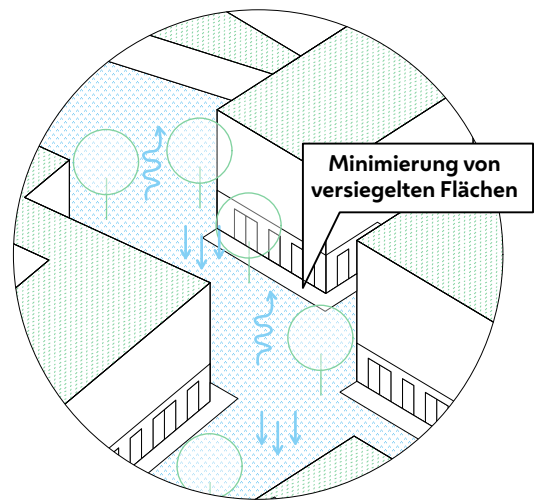
1



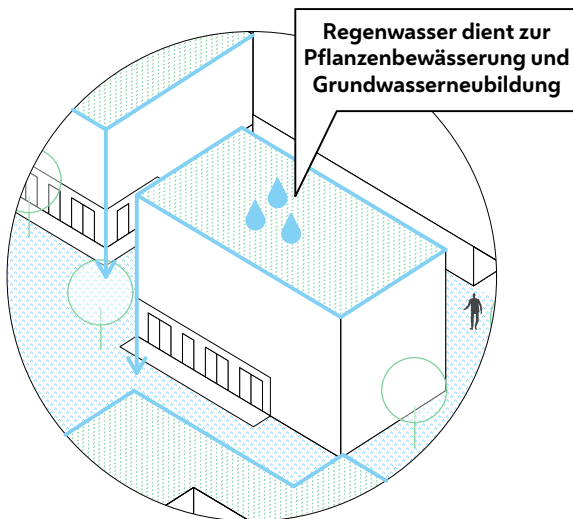
2



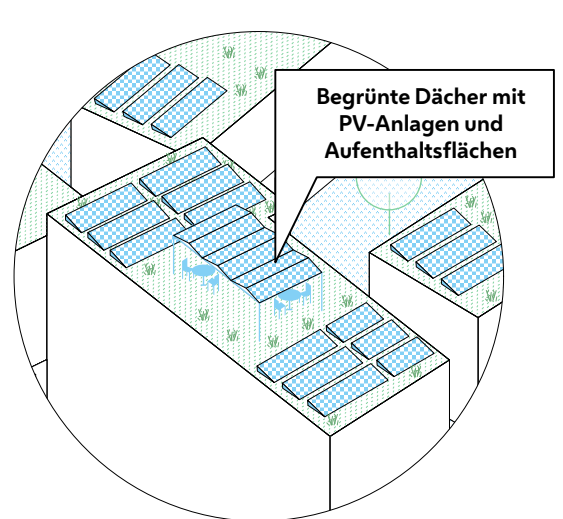
3



4



5



6

ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

- Für Entwurf und Errichtung bedeutet das unter anderem, dass
 - ... Gebäude innerhalb ihrer Nutzungsdauer leicht adaptierbar (ohne wesentliche bauliche Eingriffe) und weiter nutzbar sind (Flexibilität), die statische Grundstruktur sowie ihre wesentlichen Erschließungsbereiche (z.B. Treppenhäuser, Haustechnik) so angelegt sind, dass auch eine andere Nutzung als die ursprünglich intendierte möglich ist (Umnutzbarkeit) und, dass eine zukünftige Erweiterung denkbar ist – Gebäude somit dauerhaft sind,
 - ... die Zugänglichkeit, Demontierbarkeit, Austauschbarkeit und Reparaturfähigkeit von Bauteilen und technischer Gebäudeausrüstung gewährleistet ist und bei der Auswahl von Materialien, Bauteilen und Einbauten auf Langlebigkeit geachtet wird,
 - ... im Sinne einer werthaltigen Kreislaufführung von Ressourcen umweltverträgliche Materialien und Bauteile so eingesetzt werden, dass diese ohne großen Aufwand (zerstörungsfrei) trennbar, rückbaubar und wiederverwendbar sind,
 - ... der Einsatz von Primärrohstoffen durch den Einsatz von Sekundärrohstoffen minimiert wird und grundsätzlich die Nutzung lokal verfügbarer und regenerativer Ressourcen (verantwortungsbewusste Materialherkunft) forciert wird.
- Grundsätzlich sind im Sinne einer kreislaufgerechten Bauweise jene Maßnahmen zu setzen, die zur Reduktion des Ressourcen- und Emissionsverbrauchs über den gesamten Lebenszyklus beitragen. Dazu gehört auch eine entsprechende Dokumentation der in den Gebäuden verbauten Materialien (bspw. in Form eines Materiellen Gebäudespasses auf BIM-Basis).

3.4.4 ENERGIE

Wärme- und Kälteversorgung durch erneuerbare Energieträger

- Die Nutzung von erneuerbarer Energie zur Wärme- und Kälteversorgung unterstützt die langfristige ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit von Gebäuden und entspricht den nationalen und internationalen Anforderungen an den Klimaschutz.
- Da das Planungsgebiet innerhalb eines bestehenden Klimaschutz-Gebiets nach § 2b Wiener Bauordnung liegt, muss die Raumwärme- und Warmwasserversorgung neuer Gebäude mit hoch-effizienten, alternativen Systemen nach § 118 Abs. 3 Wiener Bauordnung erfolgen.

Wärmenetze bzw. gebäudeübergreifende Energielösungen sind zu bevorzugen

- In großen Entwicklungsgebieten mit vielen Gebäuden gibt es unterschiedliche Nutzungen, die unterschiedliche Anforderungen an die Energieversorgung haben. Die Vernetzung dieser Gebäude durch gebäudeübergreifende Lösungen bzw. Quartierslösungen bietet die Möglichkeit, die eingesetzte erneuerbare Energie besonders effizient zu nutzen. Dadurch kann z.B. Abwärme direkt genutzt werden und muss nicht an die Umgebung abgegeben werden.

Keine Abgabe von Abwärme an die Umgebung – Nutzung der Abwärme im Quartier

- Damit die Umgebung nicht beeinträchtigt wird, ist zu prüfen, ob Abwärme anfällt und wie diese effizient im Planungsgebiet verwendet werden kann. Abwärme kann durch Wärmenetze im Quartier verteilt werden, wodurch die Gesamtenergieeffizienz gesteigert wird und zusätzliche sommerliche Überwärmung der Freiflächen vermieden wird. Die Auflagen aus dem UVP Verfahren schließen CO₂-, Schall- und Wärmeemissionen im Projektgebiet aus.
- Die Ausgestaltung der Sockelzone und eine klimatisch sinnvolle Durchlüftung sind zentrale Faktoren zur Vermeidung von städtischen Wärmeinseln im Quartier.
- Die Farbgebung der Fassaden und der Fenster wirkt sich ebenfalls auf die Temperatur der Grenzschicht vor den Fassaden aus und damit auf die sommerliche Überwärmung und die Bildung von Wärmeinseln. Auch die Begrünung von Fassaden und Dächern kann einen positiven Einfluss auf die Aufenthaltsqualität haben.

Gewährleistung der Sommertauglichkeit durch aktive und passive Maßnahmen

- Durch die Veränderung der klimatischen Bedingungen in der Stadt – vor allem kommt es zu immer

mehr Hitzetagen – ist auch im Wohnbau auf entsprechende Konzepte zur Vermeidung von Überwärmung zu achten. Neben der Nutzung von außenliegendem Sonnenschutz, bietet die Möglichkeit der Kühlung oder Temperierung der Gebäude eine langfristige Flexibilität und Wohnqualität. Eine ganzjährige Konditionierung der Gebäude soll so ausgeführt werden, dass keine Abwärme an die Außenluft abgegeben wird, sondern diese saisonal gespeichert oder direkt genutzt wird.

Stellung der Baukörper zur passiven und aktiven Solarnutzung optimieren

- Die passive Solarenergienutzung kann mittels einer entsprechenden Positionierung der Baukörper sowie der transparenten Gebäudeelemente dazu beitragen, den Heizwärmebedarf zu reduzieren. Allerdings ist neben dem Wärmeeintrag im Winter auch eine mögliche Überwärmung im Sommer zu berücksichtigen. Auf eine optimale Ausgewogenheit ist zu achten.

Maximale Nutzung der verfügbaren Dach- und Fassadenflächen für Photovoltaik

- Solarstrom ist hausgemachte Energie, klimafreundlich und stadtauglich, günstig, krisensicher und wartungsarm. Das Entwicklungsgebiet hat viele Flächen, die sich für Solarstromanlagen eignen, und es kommen ständig neue, innovative Photovoltaik-Lösungen mit gesteigerter Effizienz auf den Markt. Solarstrom bietet also enorme Potenziale für die Energiewende.
- Es wird jedenfalls empfohlen, eine Maximalbelegung der Dachflächen mit Photovoltaik anzustreben. Zusammenhängende, optimierte Dachflächen (Dachauslässe möglichst gebündelt und auf der Nordseite des Daches positionieren) erhöhen die Belegungsdichte sowie die Wirtschaftlichkeit der Anlage. Darüber hinaus sollen auch die vertikalen Flächen auf eine Photovoltaik-Eignung (Verschattungselemente, Fassadenintegration) geprüft werden.

Nutzung von geeigneten Glasfassaden für gebäudeintegrierte Photovoltaik (BIPV)

- Speziell bei Gebäuden mit Glasfassaden sollten nach Möglichkeit Photovoltaik-Module direkt in die Außenhülle integriert werden. Diese können als architektonische Gestaltungs- und

Verschattungselemente in der Fassade und am Dach eingesetzt werden. Aufgrund der begrenzten Zahl an Freiflächen in Wien, liegt der besondere Fokus auf der Integration von Photovoltaik-Anlagen auf versiegelten Flächen.

Sonstiges

- Jedes Gebäude- und Freiraumprojekt ist durch Mikroklima- und Windkomfortanalysen während des Planungsprozesses zu prüfen und zu optimieren.
- Um den Ressourcen- und Energiebedarf zu reduzieren, sollen die neuen Gebäude kompakt und effizient sein. Geometrische Wärmebrücken, die durch zahlreiche Vor- und Rücksprünge entstehen, sollen vermieden werden.

3.5 MOBILITÄT

3.5.1 FUß- UND RADVERKEHR

- Die Esplanade bietet Platz für Fußgänger*innen und langsame Radfahrer*innen und dient als Aufenthaltsbereich unter den Bäumen.⁽¹⁾
- In Ost-West-Richtung wird das Gebiet durch die Hellwagstraße (klassische Straße mit MIV), die verlängerte Wallensteinstraße (multifunktionale Zone mit Straßenbahn) und die Spange vom Augarten zum Taborplatz (nur Fuß- und Radverkehr) gequert.
- Die Anzahl, Art und Qualität der Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum, in den Erdgeschossen und in der Tiefgarage wird für jede Struktureinheit im Mobilitätskonzept festgelegt. Die Stellplätze müssen qualitativ hochwertig und leicht zugänglich sein. Ergänzende Infrastrukturen (Ladestationen, Flächen für Spezialfahrräder, Witterungsschutz, etc.) sind im Projekt zu integrieren.

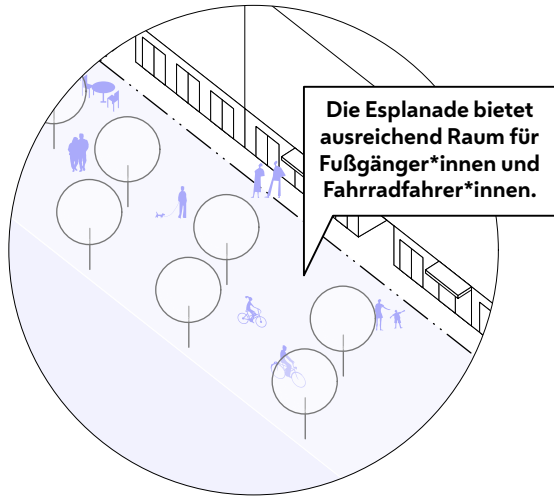
3.5.2 KFZ-VERKEHR

- Im neuen Straßennetz des Nordwestbahnhofs gibt es keinen Durchzugsverkehr. Die Erschließung der einzelnen Baufelder für den Kfz-Verkehr erfolgt über die Stichstraßen.
- Die Stichstraßen sollen verkehrsberuhigt gestaltet werden. Sie weisen eine gewidmete Breite von 18,50m auf.⁽²⁾ Klassische Straßenräume werden nur in Ausnahmefällen vorgesehen.
- Die Bewohner*innen-Stellplätze für Autos werden gesammelt pro Baufeld in Tiefgaragen untergebracht. Sämtliche Besucher*innen-Stellplätze sind in den Tiefgaragen unterzubringen. Die Tiefgaragen sind entsprechend der Struktureinheiten etappenweise erweiterbar zu planen.
- Die Anordnung der Tiefgarage sowie die Lage der Ein- und Ausfahrten müssen zwischen den Struktureinheiten in jedem Baufeld abgestimmt werden.
- Die zulässige Anzahl und Lage der Tiefgaragenein- und Ausfahrten ist für jedes Baufeld im Baufeldkatalog (Kapitel 4) festgelegt. Zufahrten sind gebäudeintegriert zu gestalten.⁽³⁾
- Die Anzahl der Kfz-Stellplätze und E-Stellplätze wird für jede Struktureinheit gemäß Mobilitätskonzept festgelegt. Die festgelegten Zahlen bilden die aktuelle Rechtslage ab. Möglichkeiten zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze gemäß Garagengesetz werden begrüßt.

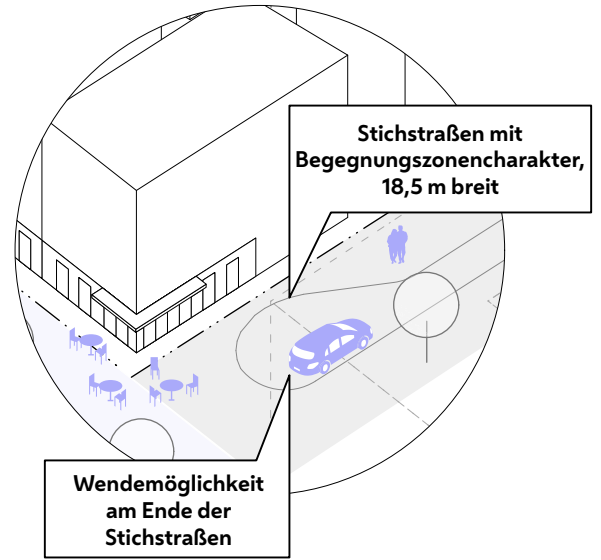
3.5.3 LOGISTIK / SHARED-MOBILITY

- Die Ver-/Entsorgung erfolgt über die Stichstraßen. Die Müllräume werden immer entlang der Stichstraßen angeordnet. Müllräume sind entlang der Esplanade nicht erlaubt.⁽⁴⁾
- In den Stichstraßen sind gemeinsame Ladezonen für Liefertätigkeit und Dienstleistungsbetriebe vorzusehen.
- Die Stichstraßen sowie die darin angeordneten Ladebereiche können multifunktional genutzt werden, außerhalb der Ladezeiten beispielsweise zum Verweilen, Spielen etc.
- Shared-Mobility-Stationen in den Stichstraßen bzw. auf den Baufeldern sind entsprechend dem Mobilitätskonzept über das Gebiet zu verteilen.⁽⁵⁾
- Die Grätzl-Hubs mit Paketboxen und Sharing-Angeboten sind gemäß Mobilitätskonzept auf jedem Baufeld an den Stichstraßen vorzusehen. Der Zugang hat direkt von der Stichstraße aus zu erfolgen.

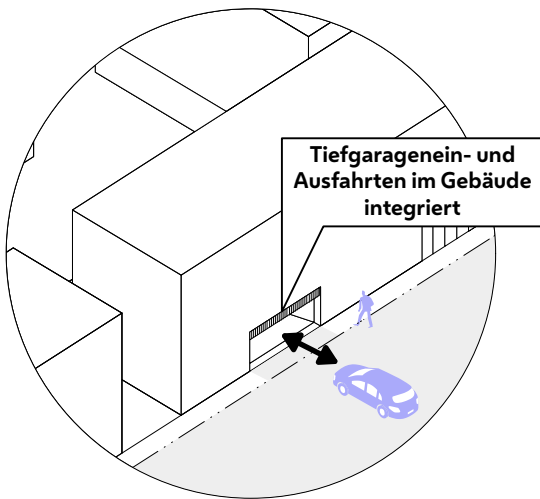
Details und Anforderungen sind im "Generellen Mobilitätskonzept Nordwestbahnhof" festgelegt.



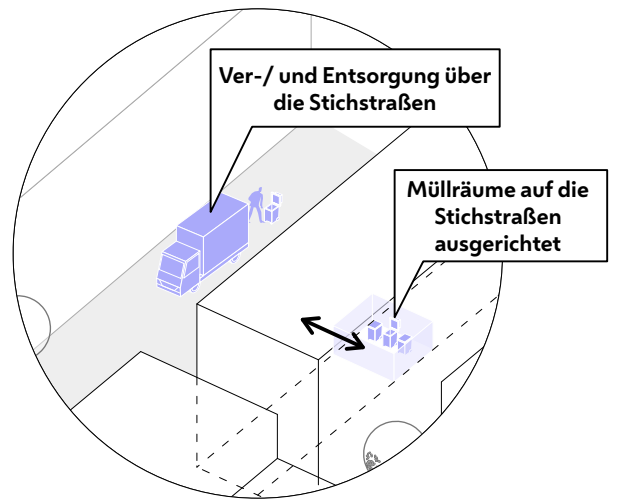
1



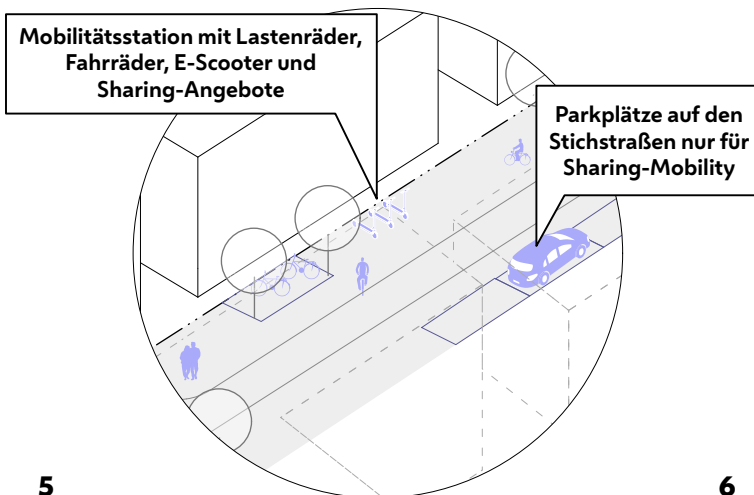
2



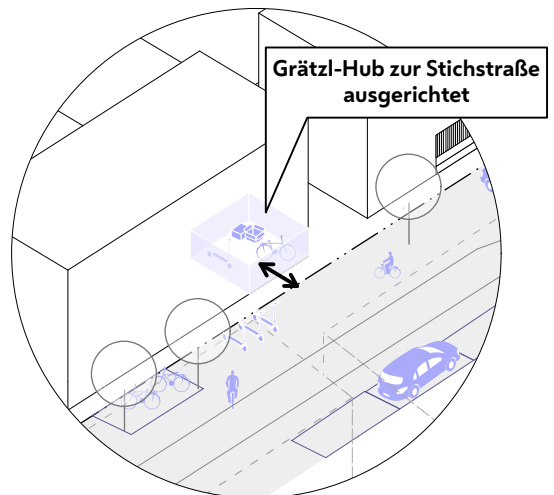
3



4



5



6

4. BAUFELDKATALOG

4.1 BAUPHASE A





BAUFELDER 11, 12, 14


















Handel, Büro und Wohnen

Die drei ersten Baufelder liegen im Südosten des Areals in direktem Bezug zum Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof. Angrenzend an die Taborstraße im Süden und an die Rebhanggasse im Osten sind die Baufelder gut an die umliegenden Quartiere angebunden. Die Straßenbahnlinien 2 und 5 sowie zukünftig die Linie 12 bieten eine gute Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs. Gemäß Leitbild und Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist auf den Baufeldern eine gemischte Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen vorgesehen. Auf dem Baufeld 11 besteht die Möglichkeit der Errichtung eines Hochhauses. Die im Plan markierten bestehenden Backsteinbauten sind zu erhalten und mit Sonderfunktionen gemäß Nutzungskonzept umzunutzen. Die Hallen haben mit ihrer besonderen Lage im öffentlichen Raum an der Esplanade das Potential, diesen zu aktivieren und im Bezirk zu verankern.

Phase	Baufelder	Baufelder Fläche in m2*	max. BGF** in m2*	max. oberirdisch umbauter Raum der Bauwerke in m3*	Anzahl Parkplätze (max.)
A	11/12/14	49.451	175.300	631.100	1.085

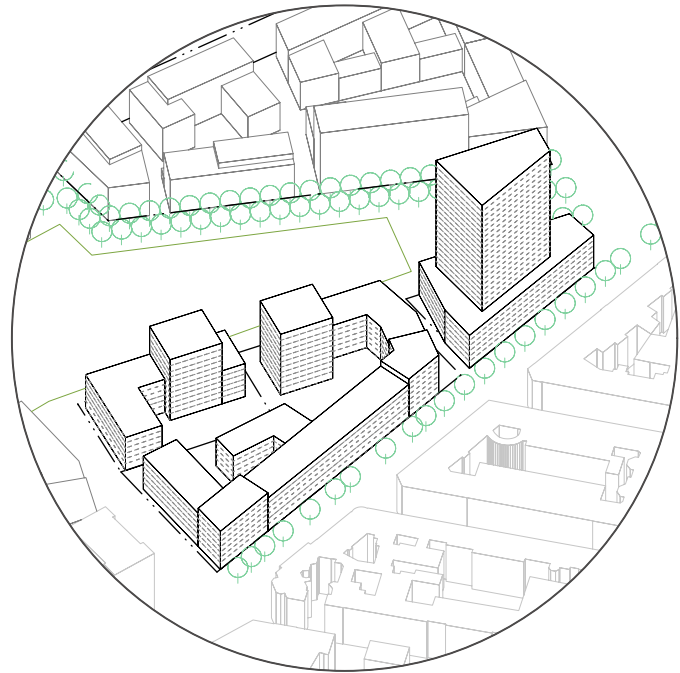
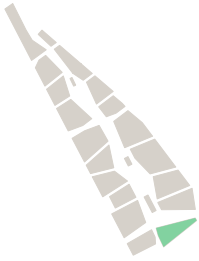
*Ohne 11b

** gemäß ÖNORM EN 15221-6

-  Baufeld
-  Bereich für Nicht-Wohnnutzungen im Erdgeschoss
-  Schule
-  Zu erhaltende Backsteinbauten
-  Kindergarten im EG integriert
-  Fußgänger- & Radfahrer*innen, Notzufahrt gestattet
-  Grüne Mitte
-  Standort Hochhaus
-  Baubereich Hochpunkt (bis max. 35m)
-  Anbauverpflichtung
-  Arkade an Baulinie
-  Durchgänge auf Baufeldern
-  öffentlicher Durchgang
-  Nachbarschaftsplatz mit Gemeinschaftsnutzungen
-  Quartiersplatz
-  Eckplatz
-  Ein- /Ausfahrten Tiefgaragen



4.1.1 BAUFELD 11

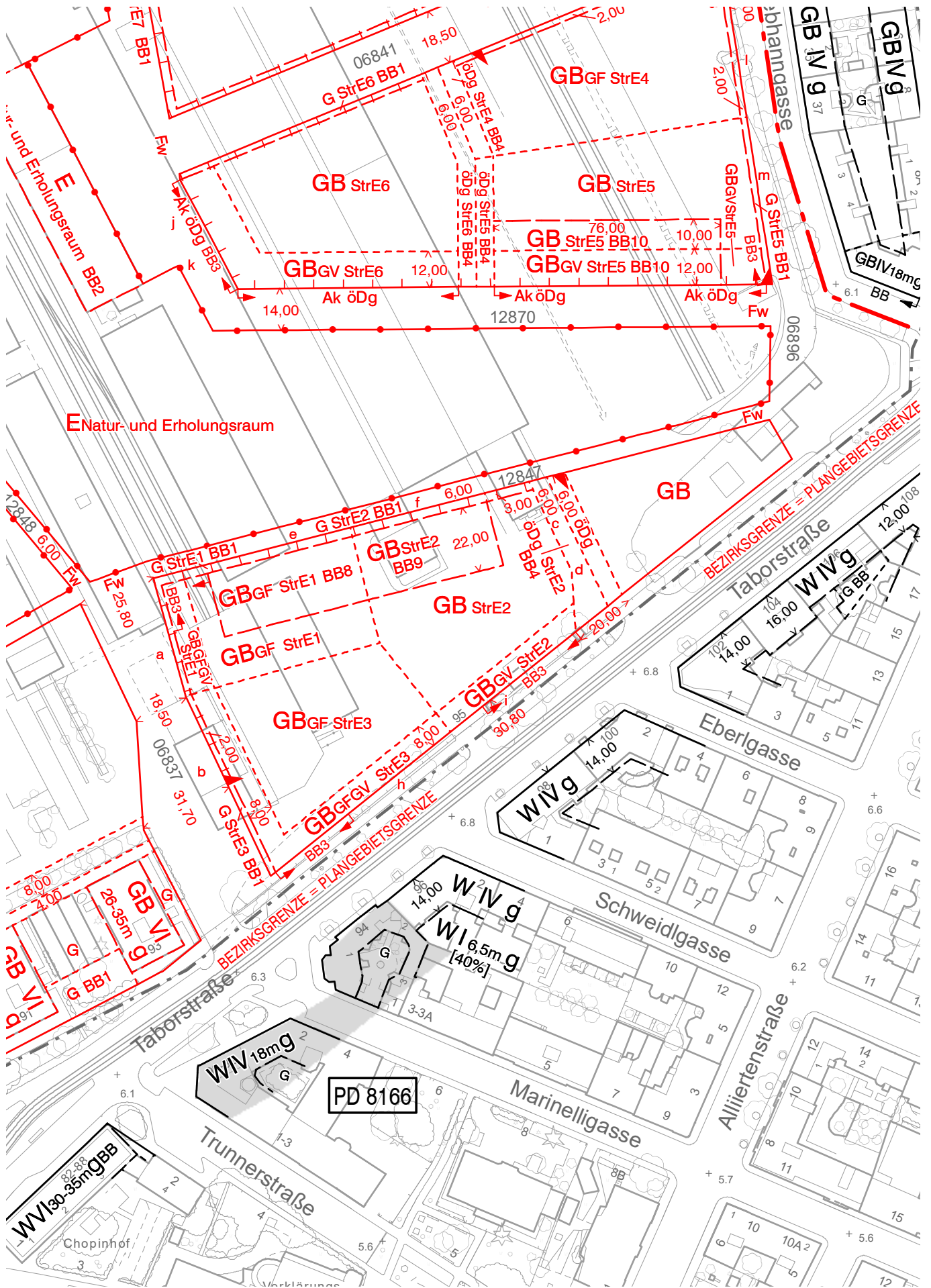


Illustrative Bebauung

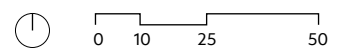
Kennwerte

Struktureinheit	StrE1	StrE2	StrE3	11b	Total
Fläche Struktureinheit	2.743 m ²	4.432 m ²	3.696 m ²	noch offen	10.871 m ² (StrE1-3)
max. bebaute Fläche	1.782 m ²	2.437 m ²	2.217 m ²	noch offen	6.436 m ² (StrE1-3)
max. oberirdisch umbauter Raum der Bauwerke	39.700 m ³	57.600 m ³	51.700 m ³	noch offen	149.000 m ³ (StrE1-3)
max. BGF	10.700 m ²	15.700 m ²	14.100 m ²	noch offen	40.500 m ² (StrE1-3)
mind. Nicht-Wohnnutzungen	1.391 m ²	4.082 m ²	3.666 m ²	noch offen	9.139 m ² (StrE1-3)
davon mind. im EG in gekennzeichnetem Bereich	1.200 m ²	1.800 m ²	1.600 m ²		4.600 m ² (StrE1-3)
geförderter Wohnbau	100%	-	100%		-
Kfz-Stellplätze* (max. inkl. 11b)					380 (Gesamtzahl aufgrund voraussichtlicher Nutzungsmengen)
davon für E-Fahrzeuge					320 (optimiertes Stellplatzangebot)
davon für E-Fahrzeuge					48
Fahrradparkplätze* (inkl. 11b)					1.764
davon im EG					838
davon im UG					679
davon öffentlich zugänglich					247

* Da bauplatzübergreifende Tiefgaragen errichtet werden, gibt es im Mobilitätskonzept keine Differenzierung der Stellplätze pro Struktureinheit.



Flächenwidmungs- und Bebauungsplan PD 8355



DIE IN KAPITEL 3 "QUALITÄTSKRITERIEN" FESTGELEGTEN ANFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN SIND ZU BEACHTEN. ZUSÄTZLICH SIND FÜR DIESES BAUFELD FOLGENDE PUNKTE ZU BERÜCKSICHTIGEN:

Bebauungsregeln

- Hochpunkt (bis max. 35 m Höhe): max. 23 m Frontlänge in Summe auf StrE1 und max. 21 m Frontlänge in Summe auf StrE2. Die Hochpunkte müssen einen Abstand von mind. 4m zur Struktureinheitsgrenze einhalten.
- Ein Hochhaus bis max. 80 m ab Straßenniveau ist mit einem Sockel von 4-6 Geschossen in 11b zu planen. Der Fußabdruck des Hochhauses muss an allen Kanten des Sockels um mind. 5 m nach Innen zurückversetzt sein.
- An der Taborstraße, dem Taborplatz und an den Ecken gegenüber der Grünen Mitte besteht eine Anbauverpflichtung.
- An den bezeichneten Stellen ist ein Durchgang mit der festgelegten Breite und einer lichten Höhe von mind. 5,5 m im Niveau der anschließenden Verkehrsflächen zu erstellen. An der Taborstraße muss der Durchgang mind. 12 m breit sein.
- An der Taborstraße und an der östlichen Grenzlinie der StrE2 kann der Durchgang überbaut werden.
- Zwischen StrE2 und 11b muss ein öffentlicher Durchgang erstellt werden.
- An der Stichstraße müssen im Bereich der Durchgänge die Abstände der Gebäude zu den Struktureinheitsgrenzen gemäß Kapitel 3.1.4 eingehalten werden.
- Der angegebene Abstandsbereich muss an den inneren Struktureinheitsgrenzen eingehalten werden. Der Abstandsbereich kann entsprechend den Vorgaben in Kapitel 3.1.4 reduziert oder verschoben werden.

Aktive Stadtsockelzone

- Gemeinschaftliche, publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen sind überwiegend zum Taborplatz, zur Taborstraße, Stichstraße und zum südlichen Parkweg anzuordnen.
- Das Baufeld liegt an einer belebten und lärmexponierten Lage. Daher ist entlang der Taborstraße und zum Taborplatz Wohnen erst ab dem 1. Obergeschoss erlaubt.

Baufeldbezogener Freiraum

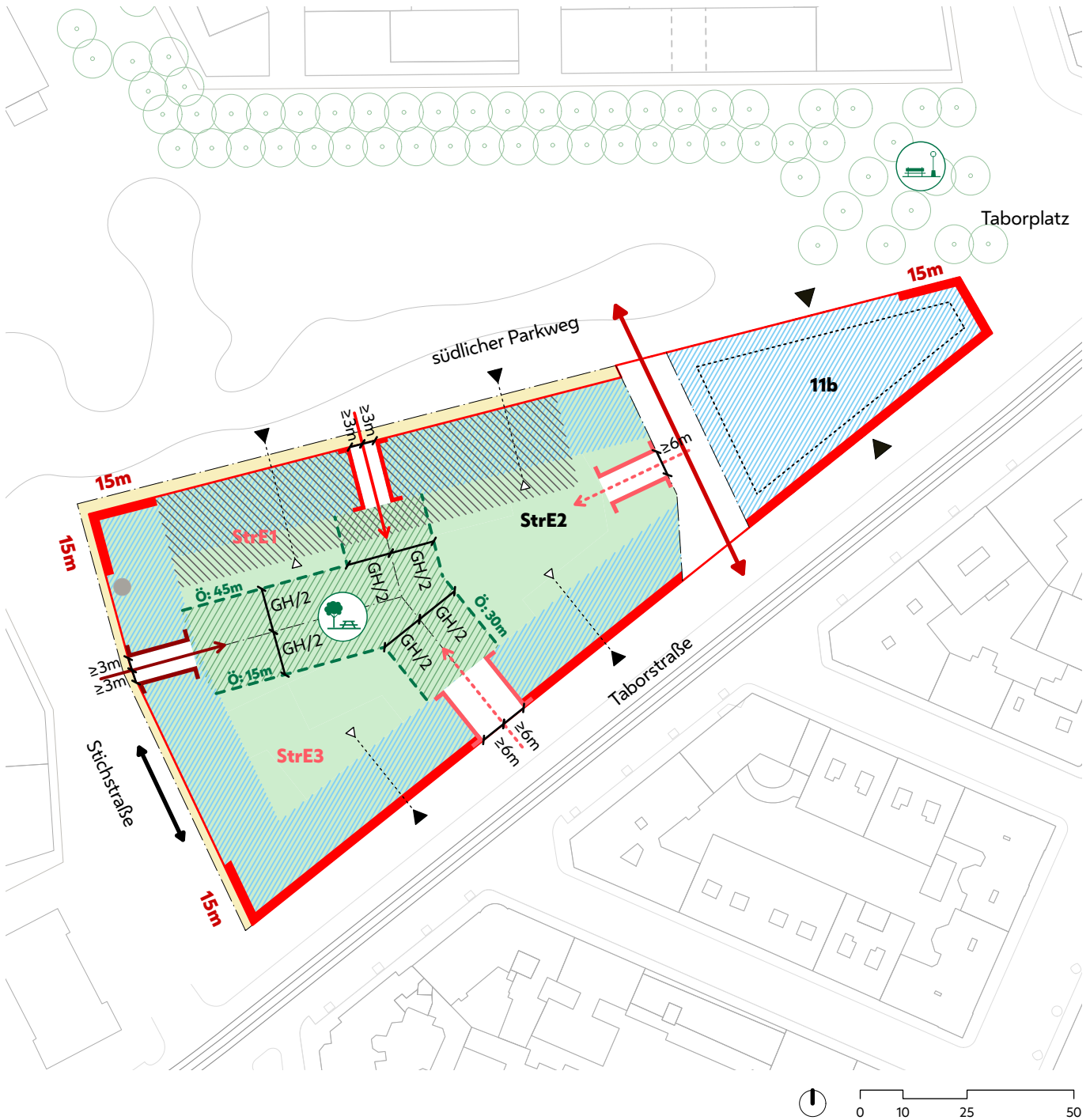
- Die Mindestöffnungslängen (Ö) sind bei den zu den Struktureinheitsgrenzen orientierten Gebäudeteilen zu berücksichtigen. Siehe auch die schematischen Erläuterungen in Kapitel 3.3.2.

Mobilität

- Die Tiefgaragen sind hinsichtlich einer etappenweisen Realisierbarkeit und bauplatzübergreifend zu planen. Die Anordnung der Tiefgarage sowie die Lage der Ein- und Ausfahrten muss zwischen den Struktureinheiten in jedem Baufeld abgestimmt werden.
- Die Tiefgaragen sind über die westliche Stichstraße zu erschließen. Zufahrten sind gebäudeintegriert zu gestalten.
- In der StrE1 ist an der Stichstraße ein Grätzl-Hub mit Paketboxen und Sharing-Angeboten vorzusehen. Der Zugang hat direkt von der Straße aus zu erfolgen.

Sonstiges

- Jede Struktureinheit soll ein abgestimmtes Material- und Farbkonzept haben. Die Baumaterialien sollen den in Kapitel 2.6 festgelegten Grundsätzen entsprechen.
- Die Gestaltung der Gebäude und Freiräume muss im Planungsprozess zwischen den verschiedenen Bauplätzen abgestimmt werden.
- Für das Baufeld 11b ist ein architektonischer Realisierungswettbewerb durchzuführen.
- Die Gestaltungskonzepte sind in den unterschiedlichen Entwicklungsphasen (nach Wettbewerb, vor Baueinreichung, vor der Ausführung) dem Qualitätsbeirat vorzulegen. Seine Rückmeldungen sind einzuarbeiten.



Bebauungsregeln

- Baulinie
- Anbauverpflichtung
- Grenzlinie der StrE
- Durchgang, nicht überbaubar
- Durchgang mit Rückstaffelung
- Durchgang mind. 5,5m hoch, überbaubar
- Bereich Hochpunkt (max. 35m)
- Bereich Ein-/Ausfahrt Sammelgarage
- Rücksprung Hochhaus mind. 5m
- StrEx** Struktureinheit mit geförderter Wohnbau

Nutzungsregeln Erdgeschoss

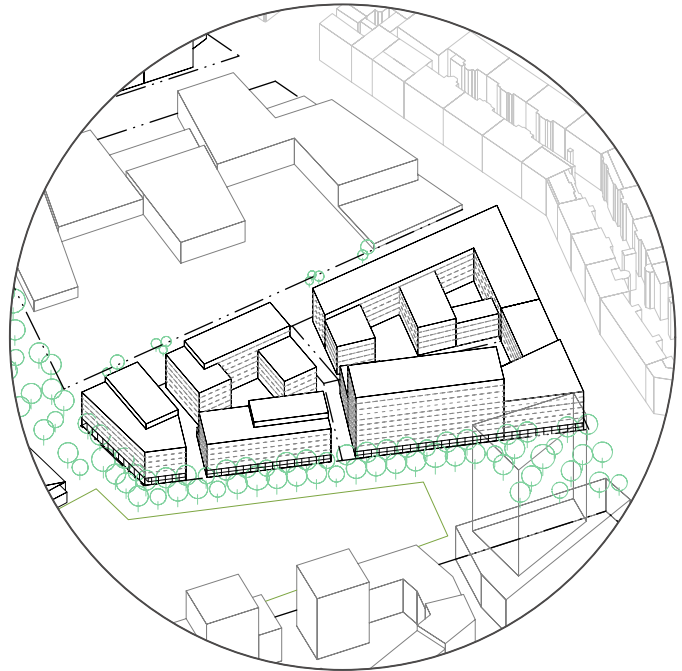
- Bereich für Nicht-Wohnnutzungen* im Erdgeschoss
- Haupteingang, Erschliessung mit direktem Zugang in den Hof
- Grätzl-Hub (Lage schematisch)
- Öffentlicher Durchgang

Freiraumregeln

- Baufeldbezogener Freiraum
- Vorzone
- minimale Öffnungslänge (Ö) / Öffnungsbereich
- Grundabstand zu den StrE Grenzen (Gebäudehöhe/2)
- Abstandsbereich
- Quartiersplatz
- Nachbarschaftsplatz

*dazu zählen u.a. Gewerbeflächen, Handel, gastronomische Nutzungen. Davon ausgenommen sind Wohnfolgeeinrichtungen wie Gemeinschaftsräume, Fahrradräume, usw.

4.1.2 BAUFELD 12



Illustrative Bebauung

Kennwerte

Struktureinheit	StrE4	StrE5	StrE6	Total
Fläche Struktureinheit	4.322 m ²	4.734 m ²	5.248 m ²	14.306 m ²
max. bebaute Fläche	2.593 m ²	2.840 m ²	2.886 m ²	8.319 m ²
max. oberirdisch umbauter Raum der Bauwerke	57.300 m ³	66.600 m ³	64.400 m ³	188.300 m ³
max. BGF	16.000 m ²	18.600 m ²	18.000 m ²	52.600 m ²
mind. Nicht-Wohnnutzungen	640 m ²	1.116 m ²	1.080 m ²	2.836 m ²
davon mind. im EG in gekennzeichnetem Bereich	500 m ²	1.000 m ²	900 m ²	2.400 m ²
geförderter Wohnbau	100%	100%	-	-
Kfz-Stellplätze* (max.)				277 (Gesamtzahl aufgrund voraussichtlicher Nutzungsmengen)
davon für E-Fahrzeuge				337 (optimiertes Stellplatzangebot)
				35
Fahrradparkplätze*				1.533
davon im EG				749
davon im UG				592
davon öffentlich zugänglich				192

* Da bauplatzübergreifende Tiefgaragen errichtet werden, gibt es im Mobilitätskonzept keine Differenzierung der Stellplätze pro Struktureinheit.

DIE IN KAPITEL 3 "QUALITÄTSKRITERIEN" FESTGELEGTEN ANFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN SIND ZU BEACHTEN. ZUSÄTZLICH SIND FÜR DIESES BAUFELD FOLGENDE PUNKTE ZU BERÜCKSICHTIGEN:

Bebauungsregeln

- Hochpunkt (bis max. 35 m Höhe): max. 60 m Frontlänge insgesamt auf StrE5. Es sind mind. 2 Hochpunkte zu erstellen, wobei die Mindestlänge 20 Meter beträgt und der Abstand zwischen den Hochpunkten mind. 8 m sein soll.
- An der Rebhanngasse und der westlichen Esplanade besteht eine Anbauverpflichtung.
- An der Esplanade ist eine Arkade von mindestens 4 m Tiefe und 3,8 m Höhe vorgesehen. Die Arkade ist an der Baulinie anzuordnen.
- An den bezeichneten Stellen ist ein Durchgang mit der festgelegten Breite und einer lichten Höhe von mind. 5,5 m im Niveau der anschließenden Verkehrsflächen zu erstellen. Entlang der Rebhanngasse kann der Durchgang überbaut werden.
- Zwischen StrE4/StrE5 und StrE6 soll ein öffentlicher Durchgang erstellt werden.
- Der angegebene Abstandsbereich muss an den inneren Struktureinheitengrenzen eingehalten werden. Der Abstandsbereich kann entsprechend den Vorgaben in Kapitel 3.1.4 reduziert oder verschoben werden.

Aktive Stadtsockelzone

- Gemeinschaftliche, publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen sind zur Esplanade und zur Rebhanngasse anzuordnen.

Baufeldbezogener Freiraum

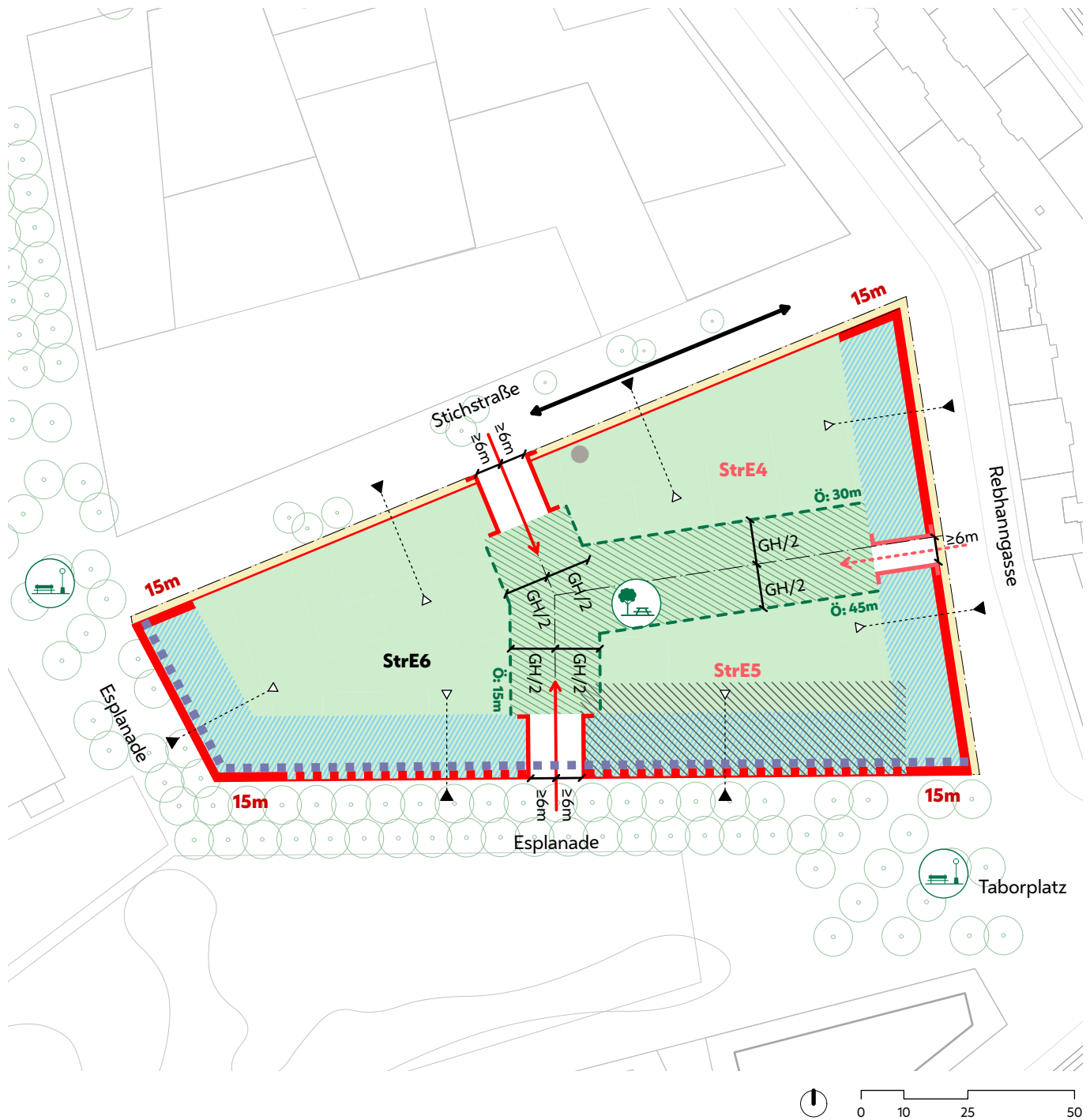
- Die Mindestöffnungslängen (Ö) sind bei den zu den Struktureinheitengrenzen orientierten Gebäudeteilen zu berücksichtigen. Siehe auch die schematischen Erläuterungen in Kapitel 3.3.2.

Mobilität

- Die Tiefgaragen sind hinsichtlich einer etappenweisen Realisierbarkeit und bauplatzübergreifend zu planen. Die Anordnung der Tiefgarage sowie die Lage der Ein- und Ausfahrten muss zwischen den Struktureinheiten in jedem Baufeld abgestimmt werden.
- Die Tiefgaragen sind von der Stichstraße aus zu erschließen. Das Baufeld 12 darf mit max. einer Zufahrt erschlossen werden. Die Zufahrt ist gebäudeintegriert zu gestalten.
- In der StrE4 ist an der Stichstraße ein Grätzl-Hub mit Paketboxen und Sharing-Angeboten vorzusehen. Der Zugang hat direkt von der Straße aus zu erfolgen.

Sonstiges

- An der Esplanade ist mindestens eine Baugruppe vorzusehen.
- Jede Struktureinheit soll ein abgestimmtes Material- und Farbkonzept haben. Die Baumaterialien sollen den in Kapitel 2.6 festgelegten Grundsätzen entsprechen.
- Die Gestaltung der Gebäude und Freiräume muss im Planungsprozess zwischen den verschiedenen Bauplätzen abgestimmt werden.
- Die Gestaltungskonzepte sind in den unterschiedlichen Entwicklungsphasen (nach Wettbewerb, vor Baueinreichung, vor der Ausführung) dem Qualitätsbeirat vorzulegen. Seine Rückmeldungen sind einzuarbeiten.



Bebauungsregeln

- Baulinie
- Anbauverpflichtung
- Grenzlinie der StrE
- ⇄ Durchgang, nicht überbaubar
- ⇄ Durchgang mit Rückstaffelung
- ⇄ Durchgang mind. 5,5m hoch, überbaubar
- Bereich Hochpunkt (max. 35m)
- ⇄ Bereich Ein-/Ausfahrt Sammelgarage
- StrEx Struktureinheit mit geförderter Wohnbau

Nutzungsregeln Erdgeschoss

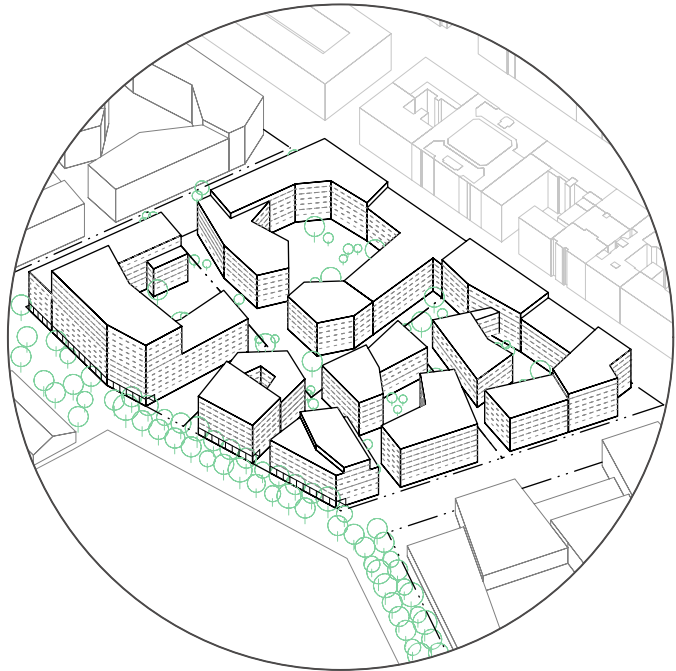
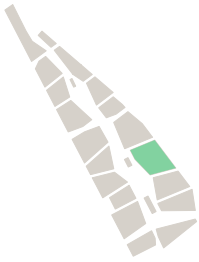
- Bereich für Nicht-Wohnnutzungen* im Erdgeschoss
- ▶ Haupteingang, Erschließung mit direktem Zugang in den Hof
- Grätzl-Hub (Lage schematisch)
- Arkaden an der Baulinie mind. 4,0 m breit, 3,8 m hoch
- ⇄ Öffentlicher Durchgang

Freiraumregeln

- Baufeldbezogener Freiraum
- Vorzone
- minimale Öffnungslänge (Ö) / Öffnungsbereich
- GH/2 Grundabstand zu den StrE Grenzen (Gebäudehöhe/2)
- Abstandsbereich
- ⊙ Quartiersplatz
- ⊙ Nachbarschaftsplatz

*dazu zählen u.a. Gewerbeflächen, Handel, gastronomische Nutzungen.
Davon ausgenommen sind Wohnfolgeeinrichtungen wie Gemeinschaftsräume, Fahrradräume, usw.

4.1.3 BAUFELD 14

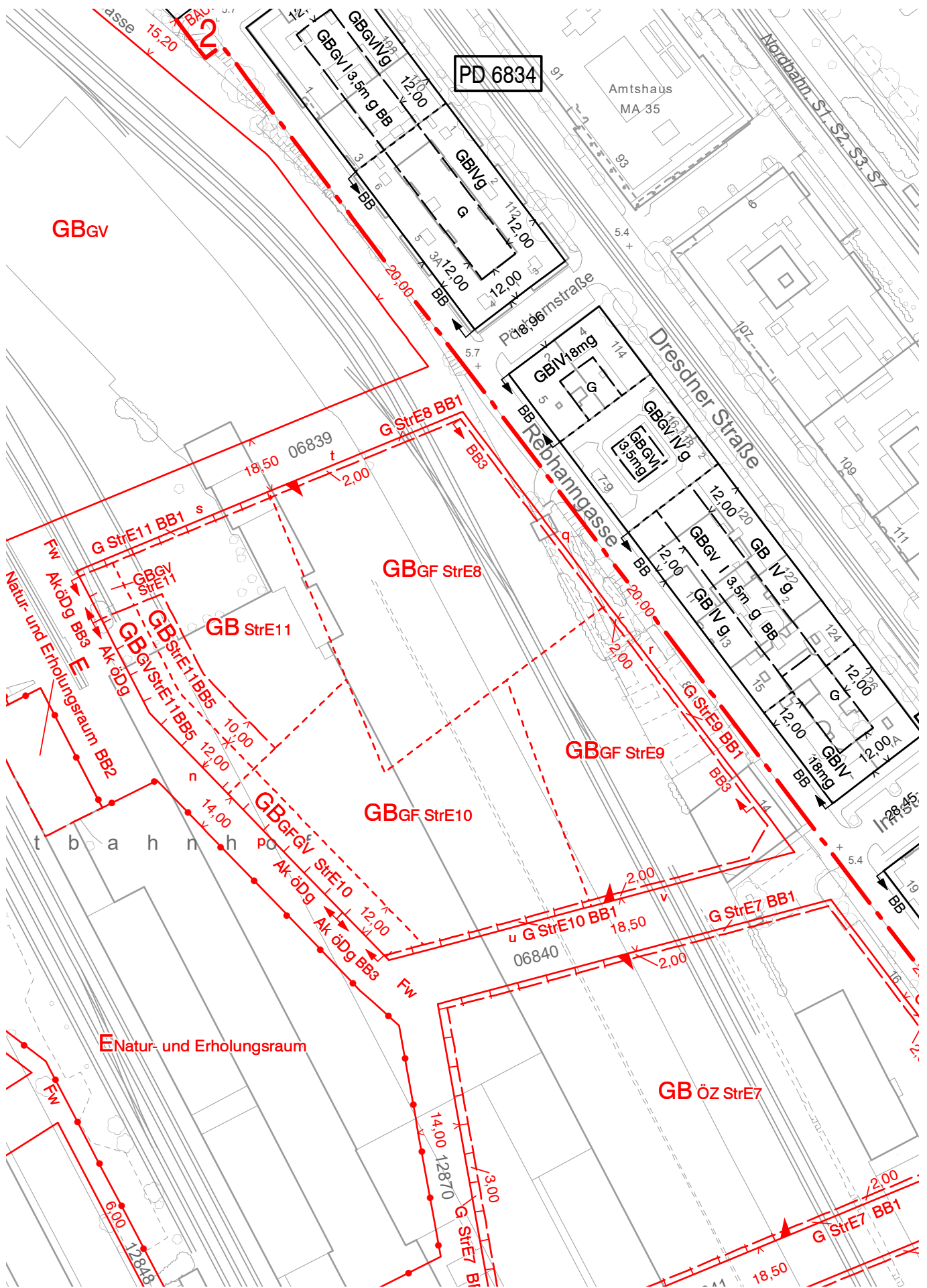


Illustrative Bebauung

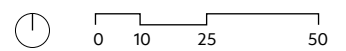
Kennwerte

Struktureinheit	StrE8	StrE9	StrE10	StrE11	Total
Fläche Struktureinheit	7.379 m ²	5.071 m ²	6.685 m ²	5.139 m ²	24.274 m ²
max. bebaute Fläche	3.689 m ²	2.535 m ²	3.342 m ²	3.083 m ²	12.649 m ²
max. oberirdisch umbauter Raum der Bauwerke	84.900 m ³	61.900 m ³	75.100 m ³	71.900 m ³	293.800 m ³
max. BGF	23.800 m ²	17.300 m ²	21.000 m ²	20.100 m ²	82.200 m ²
mind. Nicht-Wohnnutzungen	952 m ²	692 m ²	1.260 m ²	1.206 m ²	4.110 m ²
davon mind. im EG in gekennzeichnetem Bereich	800 m ²	600 m ²	1.000 m ²	1.000 m ²	3.400 m ²
geförderter Wohnbau	100% Gemeindebau Neu	100% Gemeindebau Neu	100%	-	-
Kfz-Stellplätze* (max.)					428 (Gesamtzahl aufgrund voraussichtlicher Nutzungsmengen) 428 (optimiertes Stellplatzangebot)
davon für E-Fahrzeuge					54
Fahrradparkplätze*					2.397
davon im EG					1.187
davon im UG					946
davon öffentlich zugänglich					264

* Da bauplatzübergreifende Tiefgaragen errichtet werden, gibt es im Mobilitätskonzept keine Differenzierung der Stellplätze pro Struktureinheit.



Flächenwidmungs- und Bebauungsplan PD 8355



DIE IN KAPITEL 3 "QUALITÄTSKRITERIEN" FESTGELEGTEN ANFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN SIND ZU BEACHTEN. ZUSÄTZLICH SIND FÜR DIESES BAUFELD FOLGENDE PUNKTE ZU BERÜCKSICHTIGEN:

Bebauungsregeln

- Hochpunkt (bis max. 35 m Höhe): max. 56 m Frontlänge in Summe auf StrE11.
- An der Rebhanngasse und an den Ecken Esplanade/ Stichstraße, besteht eine Anbauverpflichtung.
- An der Esplanade ist eine Arkade von mindestens 4m Tiefe und 3,8 m Höhe vorgesehen. Die Arkade ist an der Baulinie anzuordnen.
- An den bezeichneten Stellen ist ein Durchgang mit einer lichten Breite von 6 m und einer lichten Höhe von mind. 5,5 m im Niveau der anschließenden Verkehrsflächen zu erstellen. Entlang der Rebhanngasse kann der Durchgang überbaut werden.
- An den Stichstraßen müssen im Bereich der Durchgänge die Abstände der Gebäude zu den Struktureinheitengrenzen gemäß Kapitel 3.1.4 eingehalten werden.
- Der angegebene Abstandsbereich muss an den inneren Struktureinheitengrenzen eingehalten werden. Der Abstandsbereich kann entsprechend den Vorgaben in Kapitel 3.1.4 reduziert oder verschoben werden.

Aktive Stadtsockelzone

- Gemeinschaftliche, publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen sind zur Esplanade und zur Rebhanngasse anzuordnen.
- Im Erdgeschoss der StrE11 ist zur Esplanade ein Kindergarten von 800 m² BGF zu planen.

Baufeldbezogener Freiraum

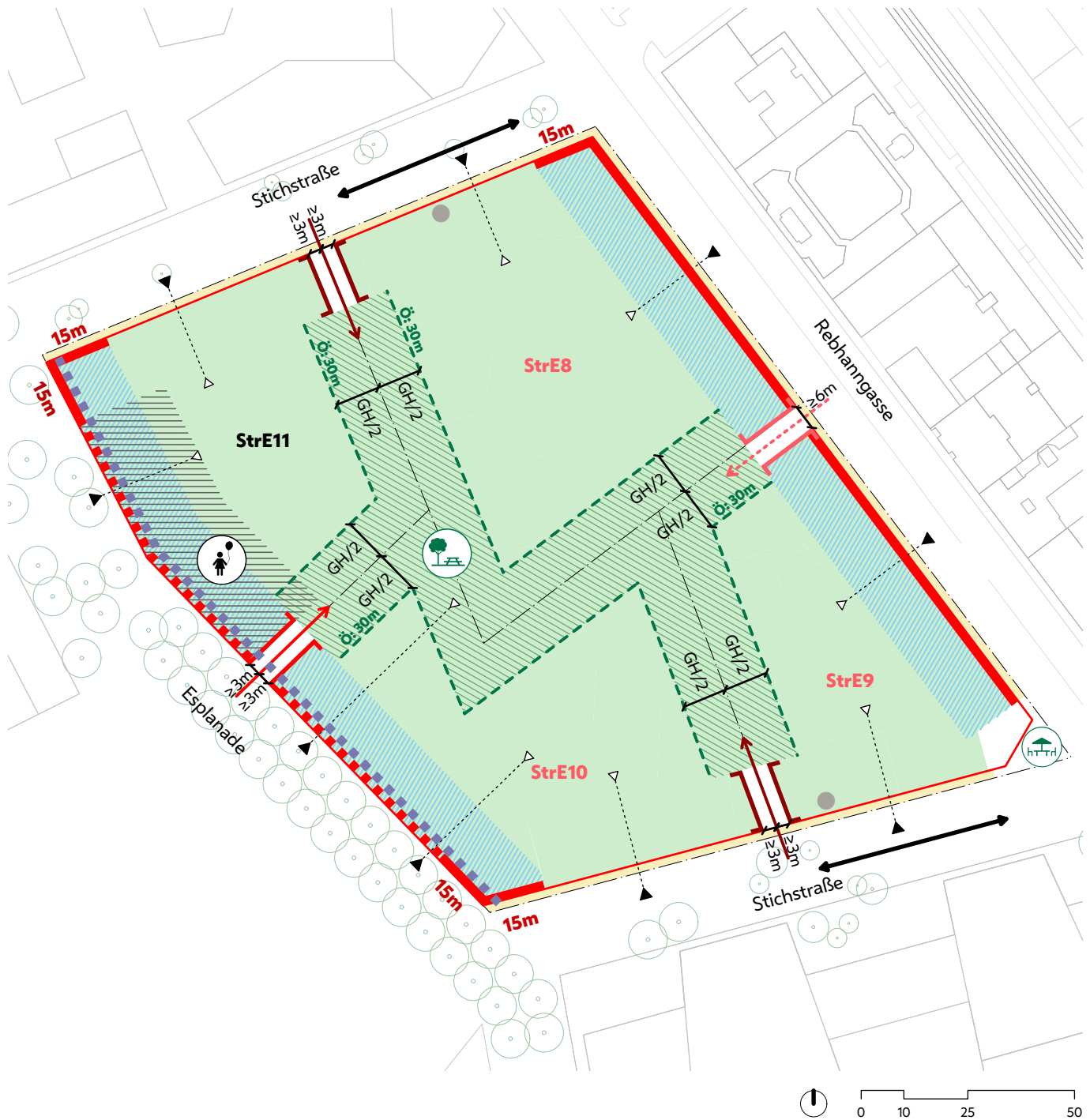
- Die Mindestöffnungslängen (Ö) sind bei den zu den Struktureinheitengrenzen orientierten Gebäudeteilen zu berücksichtigen. Siehe auch die schematischen Erläuterungen in Kapitel 3.3.2.
- Direkt angrenzend an den Kindergarten in StrE11 ist ein angemessen großer Außenbereich vorzusehen.

Mobilität

- Die Tiefgaragen sind hinsichtlich einer etappenweisen Realisierbarkeit und bauplatzübergreifend zu planen. Die Anordnung der Tiefgaragen sowie die Lage der Ein- und Ausfahrten muss zwischen den Struktureinheiten in jedem Baufeld abgestimmt werden.
- Die Tiefgaragen sind von den Stichstraßen aus zu erschließen. Das Baufeld 14 darf mit max. einer Zufahrt pro Stichstraße erschlossen werden. Die Zufahrten sind gebäudeintegriert zu gestalten.
- In der StrE8 und StrE9 ist an der Stichstraße je ein Grätzl-Hub mit Paketboxen und Sharing-Angeboten vorzusehen. Der Zugang hat direkt von der Straße aus zu erfolgen.

Sonstiges

- An der Esplanade ist mindestens eine Baugruppe vorzusehen.
- Jede Struktureinheit soll ein abgestimmtes Material- und Farbkonzept haben. Die Baumaterialien sollen den in Kapitel 2.6 festgelegten Grundsätzen entsprechen.
- Die Gestaltung der Gebäude und Freiräume muss im Planungsprozess zwischen den verschiedenen Bauplätzen abgestimmt werden.
- Die Gestaltungskonzepte sind in den unterschiedlichen Entwicklungsphasen (nach Wettbewerb, vor Baueinreichung, vor der Ausführung) dem Qualitätsbeirat vorzulegen. Seine Rückmeldungen sind einzuarbeiten.



Bebauungsregeln

- Baulinie
- Anbauverpflichtung
- Grenzlinie der StrE
- Durchgang, nicht überbaubar
- Durchgang mit Rückstaffelung
- Durchgang mind. 5,5m hoch, überbaubar
- Bereich Hochpunkt (max. 35m)
- Bereich Ein-/Ausfahrt Sammelgarage
- StrEx Struktureinheit mit geförderter Wohnbau

Nutzungsregeln Erdgeschoss

- Bereich für Nicht-Wohnnutzungen* im Erdgeschoss
- Haupteingang, Erschließung mit direktem Zugang in den Hof
- Kindergarten
- Grätzl-Hub (Lage schematisch)
- Arkaden an der Baulinie mind. 4,0 m breit, 3,8m hoch

Freiraumregeln

- Baufeldbezogener Freiraum
- Vorzone
- minimale Öffnungslänge (Ö) / Öffnungsbereich
- GH/2 Grundabstand zu den StrE Grenzen (Gebäudehöhe/2)
- Abstandsbereich
- Quartiersplatz
- Nachbarschaftsplatz

*dazu zählen u.a. Gewerbeflächen, Handel, gastronomische Nutzungen. Davon ausgenommen sind Wohnfolgeeinrichtungen wie Gemeinschaftsräume, Fahrradräume, usw.

5. QUALITÄTSSICHERUNG





5.1 QUALITÄTSSICHERUNG

GREMIEN UND INSTITUTIONEN

Qualitätsbeirat

- Die Qualitätssicherung erfolgt durch das Instrument des Qualitätsbeirates.
- Der Qualitätsbeirat besteht neben dem Vorsitz aus der Kerngruppe – diese umfasst Mitglieder des Grundstücksbeirates aus den Bereichen "Städtebau und Architektur", "Freiraum und öffentlicher Raum", "Klima, Energie und Kreislaufwirtschaft" und "Kultur und Soziales" - sowie aus der quartiersbezogenen Erweiterung - Vertreter*innen der Masterplaner*innen und der Grundeigentümer*innen, je einem/einer Vertreter*in des Bezirks, der Stadtplanung Wien, der Kammer der Ziviltechniker*innen, Architekt*innen und Ingenieur*innen und der Vereinigung österreichischer Projektentwickler*innen.
- Grundlage für das Qualitätsverfahren sind die gültigen Gesetze, Normen und Richtlinien, das Generelle Mobilitätskonzept, das Nutzungskonzept Sockelzone sowie das vorliegende Handbuch, insbesondere die Qualitätskriterien in Kapitel 3 sowie die für jedes Baufeld festgelegten Kriterien im Kapitel 4.
- Der Prozess erstreckt sich von der Auslobung qualitätssichernder Auswahlverfahren bis zur Fertigstellung der jeweiligen Projektphase.
- Den Abschluss des Qualitätssicherungsprozesses stellt die Endbegehung nach Baufertigstellung dar. Weiter ist vor Baubeginn ein Zwischenbericht einzureichen, im Zuge dessen die Umsetzung der dem Beurteilungsgremium vorgelegten Qualitäten nachzuweisen ist.

PROJEKTABSTIMMUNG

- Alle Freiraum- und Hochbauprojekte sind zu den unterschiedlichen Entwicklungsphasen (nach Wettbewerb, vor Baueinreichung, vor der Ausführung) dem Qualitätsbeirat zur Beurteilung vorzulegen.
- Zur Beurteilung müssen für alle Projekte u.a. folgende Unterlagen vorgelegt werden:
 - Dachdraufsicht mit Freiraumgestaltung 1:500
 - Erdgeschossplan mit Freiraum 1:200
 - Alle zum Verständnis erforderlichen Schnitte, Ansichten und Grundrisse 1:200
 - Einsatzmodell 1:500
 - Erläuterungen zum Gestaltungs-, Material- und Farbkonzept für die Gebäude und den Freiraum.
- Die im Projektbeirat vertretenen Fachleute haben im Rahmen des Dialoges die Kompetenz, bei Bedarf Überarbeitungsempfehlungen zu formulieren.
- Allfällige Projektänderungen (z.B bei Auswechslungsplanung) werden durch den Qualitätsbeirat erneut beurteilt.

QUALITÄTSSICHERUNG ALLGEMEIN

- Die Erstellung der Bauten und Freiräume muss im Planungsprozess zwischen den Bauträger*innen und Planer*innen der verschiedenen Struktureinheiten innerhalb eines Baufelds abgestimmt werden, u.a.:
 - Fassadengestaltung und Volumetrie
 - EG Nutzungen und Lage Gemeinschaftsräume
 - Gestaltung Sockelzonen
 - Freiraumplanung und Wegführung
 - Topografie und Niveaueinstellung
 - Nachbarschaftsplätze
 - Kinder- und Jugendspielplätze
 - Garagenplanung und Stellplatzerrichtung
 - Weitere technische Abwicklungen

QUALITÄTSSICHERUNG FREIRAUM

- Für den gesamten Außenraum (Grüne Mitte, Quartiersplätze, Esplanade, Stichstraßen, Verlängerte Wallensteinstraße, u.a.) soll ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt werden. Die Qualitätskriterien in Kapitel 3 dieses Handbuchs sowie die im Mobilitätskonzept festgelegten Planungsprinzipien sind als Grundlage für die Wettbewerbsprojekte zu berücksichtigen.
- Ein Konzept für die Nutzung und Gestaltung der Freiräume ist innerhalb der Struktureinheit und konzeptionell für das gesamte Baufeld zu entwickeln und dem Qualitätsbeirat zur Beurteilung vorzulegen. Die in Kapitel 3 dieses Handbuchs aufgestellten Grundsätze sowie die Vorgaben des Baufeldkatalogs sind zu berücksichtigen.

QUALITÄTSSICHERUNG GEBÄUDE

- Für alle Hochbauprojekte muss ein Qualitätssicherungsverfahren (Bauträger*innen-Wettbewerb, architektonischer Realisierungswettbewerb, Dialogverfahren usw.) durchgeführt werden.
- Für die in dem Areal geplanten Hochhäuser ist ein architektonischer Realisierungswettbewerb durchzuführen.
- Für die geförderten Bauplätze muss ein Bauträger*innen-Wettbewerb durchgeführt werden.
- Für die freifinanzierten Bauplätzen muss ein Konzeptverfahren durchgeführt werden.
- Die Projekte für den Gemeindebau NEU (Baufeld 14) können auch mittels eines separaten Verfahrens ausgewählt werden.
- Dieses Handbuch wird als Teil der Ausschreibungsunterlagen zur Verfügung gestellt. Weitere Unterlagen für das Qualitätsverfahren werden mit dem Qualitätsbeirat abgestimmt.

5.2 QUALITÄTENKATALOG FÜR DIE ERSTE BAUPHASE

BEBAUUNG

Bauliche Kanten

- An den Rändern des Gebietes (zur Nordwestbahnstraße, Taborstraße und Rebhanggasse) ist eine geschlossene Kante etabliert.
- Die der grünen Mitte zugewandten Ecken der Baufelder sind mit einer Bautiefe von mindestens 15 m gesichert.
- In den Baufeldern 12 und 14 sind entlang der Esplanade Arkaden mit einer Tiefe von mind. 4m und einer lichten Höhe von mind. 3,8 m erstellt.
- Die Arkaden stehen auf der Baulinie und sind entweder in das Gebäude integriert oder parallel zu einem allenfalls zurückgesetzten Gebäude errichtet.

Durchlässigkeit

- In jedem Baufeld entstehen Öffnungen und Wege, die Bewohner*innen den Durchgang ermöglichen.
- Entlang der Esplanade und der Stichstraßen, haben die Durchgänge eine lichte Breite von mind. 6 m und eine lichte Höhe von mind. 5,5 m und schließen an das Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche an. Der Mindestabstand der Gebäude zur Grenzlinie zwischen Struktureinheiten ist daher 3 m auf jeder Seite.
- An der Rebhanggasse, Nordwestbahnstraße und Taborstraße haben die Durchgänge eine lichte Breite von mind. 6 m und eine lichte Höhe von mind. 5,5 m. Sie schließen an das Niveau der angrenzenden Verkehrsfläche an.

Gebäudehöhen

- Für die Hochpunkte (bis 35m Gebäudehöhe) sind die maximale Frontlänge, die Anzahl der Hochpunkte und die Abstände, die sie einhalten müssen, entsprechend den Vorgaben für jedes Baufeld eingehalten.
- Für die Hochhäuser sind die maximale Höhe sowie die Konfiguration des Sockels gemäß Kapitel 3.1.3 eingehalten.

Abstände

- Die Gebäude an den Grenzen zwischen Struktureinheiten sind gemäß Kapitel 3.1.4 zurückgesetzt.
- Die Rücksprünge sind als Grünflächen, Balkone oder Terrassen gestaltet.
- Die Abstände zwischen den Gebäuden innerhalb des Baufeldes sind entsprechend den Festlegungen in Kapitel 3.1.4 einzuhalten. Bei einem Abstand von weniger als 21 m ist die Beleuchtung der unteren Geschosse innerhalb der gleichen Struktureinheit gesichert.

Gestaltung

- Innerhalb einer Struktureinheit sind die Fassadengestaltung, die Farbgebung, die Materialwahl und die Ausbildung des Erdgeschosses abgestimmt.
- Die Freiraumplanung, Wegführung, topografische Anpassungen und die Gestaltung der Nachbarschaftsplätze und Spielplätze u.a. sind innerhalb des Baufeldes abgestimmt und bilden ein einheitliches Konzept.
- Zum öffentlichen Raum hin ist das Erdgeschoss als Sockel des Gebäudes erkennbar gestaltet.
- Materialien und Farben sind so gewählt, dass ein hoher Albedo-Effekt erreicht wird.

NUTZUNGEN

Aktive Sockelzone

- Gemeinschaftliche, publikumsorientierte und gewerbliche Nutzungen sind in den Erdgeschossen zur Grünen Mitte, zur Rebhanggasse und zur Taborstraße angeordnet.
- Der Kindergarten im Baufeld 14 (StrE11) ist im Erdgeschoss, gut erreichbar vom öffentlichen Raum (Esplanade) und mit einem attraktiven Außenraum angeordnet.
- Die Gebäudeeingänge sind auf die öffentlichen Räume (Stichstraßen, Esplanade und die bestehenden Straßen) ausgerichtet.
- Es gibt keine fensterlosen Frontseiten oder Feuermauern zum öffentlichen Raum.
- Die Fassaden der Müll-, Kinderwagen- und Fahrradabstellräume sind nicht zur Grünen Mitte hin orientiert. Sie sind architektonisch ansprechend und möglichst einsehbar gestaltet.

GRÜN- UND FREIRÄUME

Baufeldbezogener Freiraum

- Der Freiraum ist über die Grenzen der Struktureinheiten hinweg einheitlich gestaltet (Materialien, Mobiliar, Landschaftselemente, Topografie usw.).
- Innerhalb der Struktureinheiten sind keine geschlossenen Blöcke gebildet. Durch Öffnungen und Abstände zwischen den Gebäuden entsteht ein durchlässiger Freiraum mit unterschiedlichen Öffnungsgraden. Die Öffnungen zwischen benachbarten Struktureinheiten sind gemäß Kapitel 3.3.2 ausgelegt.
- Grundsätzlich gibt es keine Einfriedungen und Zäune auf dem gesamten Baufeld (inkl. Vorzonen und zwischen den einzelnen Struktureinheiten).
- Private Außenräume direkt angrenzend an die EG-Wohnungen sind auf eine Breite von 3 m gemessen ab der Gebäudefassade begrenzt.
- Abgrenzungen zwischen privaten Gärten und gemeinschaftlichem Freiraum sind als weiche Schwellen (keine Mauern oder Zäune, sondern Bepflanzung, Oberflächenwechsel, usw.) ausgestaltet.
- Die Vorzonen zwischen Bebauung und öffentlichem Raum/Straße sind als Grünflächen gestaltet und mit der Straßengestaltung abgestimmt.

Flexibles Erdgeschoss

- Angrenzend an die öffentlichen Räume und Straßen liegt der Boden des ersten Obergeschosses mind. 4,5 m über dem Straßenniveau.
- Die Bodenkote der Wohnungen im Erdgeschoss ist gegenüber dem Straßenniveau erhöht (mind. 60 cm, max. 90 cm).

Vielfältiges Wohnungsangebot

- Innerhalb jedes Baufelds gibt es unterschiedliche Wohnformen: Baugruppen, Sonderwohnformen, Cluster und Single Wohnungen, Generationenwohnen, Wohnen-Arbeiten Typologien, usw.
- Die Treppenhäuser sind über eine Eingangshalle sowohl vom öffentlichen Raum als auch vom baufeldbezogenen Freiraum aus zugänglich.

Kinder- und Jugendspielplätze

- Kleinkinder- und Kinder-/Jugendspielplätze sind innerhalb der Baufelder entsprechend den geltenden Gesetzen und Normen errichtet. Spiel- und Fitnessgeräte bieten Angebote für unterschiedliche Zielgruppen.
- Spielplätze sind bauplatzübergreifend und - soweit möglich- als eine größere zusammenhängende Fläche geplant.

ÖKOLOGIE UND NACHHALTIGKEIT

Begrünung/ Versiegelungsgrad

- Die Fassaden sind mindestens gemäß dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan begrünt. Darüber hinaus sollen auch die Fassaden zu den Hofbereichen begrünt werden.
- Vielfältige, standortgerechte und hitzetolerante Baumarten sind in die Freiraumgestaltung integriert.
- Die Grundsätze der Schwammstadt sind berücksichtigt.
- Über unterirdische Bauten stehen mind. 80 cm Erde als Wurzelraum zur Verfügung.
- Infrastrukturelemente (TG-Lüftungen, etc.) sind im Außenraumgestaltungskonzept integriert.
- Freiräume sind durch die Wahl von angemessenen Oberflächenmaterialien möglichst versickerungsfähig gestaltet.
- Dunkle Oberflächen sind minimiert (Albedo-Wirkung ist durch helle Flächen verstärkt).
- Ein aktives Regenwassermanagement ist in Abstimmung mit allen Struktureinheiten eines Baufeldes erstellt.
- Starkregenereignisse sind berücksichtigt: Ein Bereich mit hoher Regenrückhaltefähigkeit bei Extremwetterereignissen ist in jeder Struktureinheit geschaffen.

Nutzung von Dachflächen

- Dachflächen sind grundsätzlich multifunktional gestaltet mit intensiver und extensiver Begrünung, PV-Anlagen und Regenwasserspeichermaßnahmen.
- Flachdächer sind gemäß ÖNORM L1131 begrünt. Der Dachaufbau ist ausreichend dimensioniert.

Kreislaufwirtschaft

- Die Materialien und Bauteile sind regional, langlebig und haben ein hohes Potenzial für Wiederverwendung und Recycling.
- Es werden umweltverträgliche Materialien eingesetzt.
- Es werden mehrheitlich regenerative Wärmedämmsysteme bevorzugt.
- Die Gebäude sind so konzipiert, dass sie flexibel sind und eine künftige Umnutzung oder Erweiterung zulassen.

Energie

- Neue Gebäude sind kompakt und effizient: Geometrische Wärmebrücken, die durch zahlreiche Vor- und Rücksprünge entstehen, sind minimiert.
- Regenerative Energien am Gebäude (Photovoltaik, Solarthermie, Wärmepumpen mit Grundwasser oder Geothermie-Nutzung) sind genutzt.
- Die Raumkonditionierung (Beheizung, Kühlung) und Warmwasserbereitung aller Gebäude erfolgt ohne Einsatz von fossilen Energieträgern und mit Energie aus erneuerbaren Quellen.

MOBILITÄT

Fuß- und Radverkehr

- Die Gebäude und Freiflächen sind entsprechend den Vorgaben für barrierefreies Bauen geplant.
- Die Anzahl der Fahrradstellplätze ist gemäß dem Mobilitätskonzept für jede Struktureinheit geplant.
- Die Stellplätze sind qualitativ hochwertig und leicht zugänglich. Ergänzende Infrastrukturen (Ladestationen, Flächen für Spezialfahräder, Witterungsschutz, etc.) sind integriert.

KFZ-Verkehr

- Die Tiefgaragen sind in Abstimmung zwischen den verschiedenen Bauplätzen und mit den im Mobilitätskonzept festgelegten Stellplätzen geplant.
- Die Anzahl und Lage der Tiefgaragenzufahrten sind entsprechend den Festsetzungen für jedes Bau-
feld in Kapitel 4 geplant. Die Zufahrten sind in das Gebäude integriert.

Logistik/Shared-Mobility

- Die Ver-/Entsorgung erfolgt über die Stichstraßen. Die Müllräume sind entlang der Stichstraßen angeordnet.
- Die Grätzl-Hubs mit Paketboxen und Sharing-Angebote sind gemäß Mobilitätskonzept auf jedem Bau-
feld an den Stichstraßen geplant.

Allgemeine Anforderungen aus dem Mobilitätskonzept, dem Nutzungskonzept für die Sockelzone, dem Energiekonzept, dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und anderen Unterlagen sind berücksichtigt und erfüllt.

