

Leitbild Nordbahnhof

Gottfried Pirhofer

Ariane Müller

Inhaltsverzeichnis

0	Das Image eines modernen Stadtteils	5
1	Die Werte des neuen Stadtteils	6
2	Ein Stadtteil an der Entwicklungsachse Praterstern - Kagran	9
3	Nordbahnhof und Bezirk	11
4	Verteilung und Mischung von Nutzungen	19
5	Urbane Dichte	21
6	Das Verkehrskonzept	22
7	Ein neuer Wohnstadtteil	26
8	Stadtökologie	24
9	Wie errichtet man einen Stadtteil	30
10	Planungskoordination, Stadtteilmanagement, Öffentlichkeitsarbeit	33
11	Zusammenfassung der Zielvorstellungen	Anhang

Auf Grundlage der vom Wiener Gemeinderat am 19. April 1991 zur Kenntnis genommenen "Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens" wurde der etwa 70 ha große Bereich des Nordbahnhofes zum Stadtentwicklungsbereich erklärt. Gleichzeitig wurde der Magistrat beauftragt, ein städtebauliches Leitbild zu erstellen, wofür ein Projektteam eingesetzt wurde.

Der zwischen Oktober 1991 und Jänner 1992 durchgeführte Workshop "Städtebau Nordbahnhofgelände - Lassallestraße" mit sieben internationalen Teilnehmern und einem ebensolchen Beurteilungsgremium hat anhand der Entwürfe eine Grundsatzempfehlung zur städtebaulichen Gestaltung erbracht. Die Entwürfe von Heinz Tesar und Boris Podrecca wurden zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Die in der Folge eingeleitete Planungsphase beinhaltet die Zusammenführung und Weiterentwicklung dieser beiden städtebaulichen Entwürfe in Abstimmung und parallel zu den weiteren fachlichen Aspekten. Dies sind vor allem Sektoralkonzepte zu Nutzung, Verkehr, Grünraum, Soziales, Ökologie etc. Darüber hinaus wurden zu Teilbereichen und wesentlichen Detailfragen ergänzende Studien, Variantenentwürfe und Arbeitsprogramme ausgearbeitet.

Die angestrebte Entwicklung zielt nicht auf Maximierung von Image und Zeichenhaftigkeit eines sich vom Kontext abschließenden Raumteils, sondern soll auf möglichst große Teile der Gesamtstadt übertragbar bzw. am Beispiel diskutier- und überprüfbarer Anregung sein. Daher ist der Prozeß der öffentlichen Diskussion essentiell wichtig.

Ziel ist eine Vielzahl "sanfter Lösungen" - in Verkehr, Ökologie, Freiraum, Wohnen, Stadtkultur -, die insgesamt eine neue Qualität des städtischen Lebens schaffen.

Sich für die Gesamtstadt (und letztlich im internationalen Maßstab) abzeichnenden Makro-Trends (der Pluralisierung der Wohnwünsche) sind aufzunehmen, ohne sozialstrukturell Eliten und Moden zu selektieren.

Die Binnenqualität des Wohnens, Arbeitens und Lebens im Stadtteil ist zu optimieren, ohne Belastungen (Verkehr, ökonomischen Druck) auf die Umgebung abzuwälzen.

Das Leitbild forciert nicht kostenintensive und riskante neue Systeme, deren Verallgemeinerung für die Stadt unwahrscheinlich wäre. Der innovative Grad und experimentelle Anteil bemißt sich an einem Verständnis von Urbanität: Konnex mit angrenzenden Räumen, sequenzielle Beziehungen zur Gesamtstadt.

Das Leitbild ist das Konzept einer Näherung an eine neue Normalität von Stadt.

0 Das Image eines modernen Stadtteils

1 Die Werte des neuen Stadtteils

DAS LEITBILD BESCHREIBT EIN STÄDTEBAULICHES KONZEPT, WELCHES AUF EINER GRUNDSÄTZLICHEN EBENE FUNKTIONEN UND RAUMBILDER EINES NEUEN STADTTEILS ENTWIRFT. DER STÄDTEBAULICHE GESTALTUNGSENTWURF; NUTZUNGSKONZEPT UND VERTEILUNG ENTHALTEN GENERELLE ÜBERLEGUNGEN, NICHT JEDOCH STARRE FESTLEGUNGEN. DAS LEITBILD IST DER ERSTE SCHRITT DER PLANUNG UND BERUHT AUF EINER DUALITÄT VON GRUNDSÄTZLICHEN AUSSAGEN UND FLEXIBILITÄT. ALS GENERELLE LEITLINIEN BEINHÄLTET DAS REGELSYSTEM DES LEITBILDS: STRINGENZ; ELASTIZITÄT UND WEITERENTWICKELBARKEIT; STADTQUALITÄT UND SPIELRAUM FÜR EXPERIMENT; KOOPERATION UND ÖFFENTLICHKEIT.

STRINGENZ - SICHERSTELLUNG DER GRUNDLEGENDEN ZIELE UND MERKMALE

Die Definition des Stadtteils Nordbahnhof erfolgte vor dem Hintergrund eines neuen Wiener Stadtwachstums und schreibt sich in die Leitlinien für den donau nahen Raum ein. Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist ein dem Ort als inneres Stadterweiterungsgebiet verpflichtetes Modell eines urbanen Stadtteils, mit entsprechender Dichte, moderater Höhenentwicklung und großzügigem Angebot an öffentlichen Flächen. Das Leitbild beinhaltet Überlegungen zur Ausstattung dieses öffentlichen Raums als Trendverstärker für stadttökologisch sinnvolle Lösungen, wie auch soziale Überlegungen in Hinblick auf Durchmischung von Arbeit und Wohnen und neue Wohnformen. Gemäß den Leitlinien der Wiener Stadtentwicklungspolitik orientiert sich das Projekt Nordbahnhof am Modell der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr und bietet darüberhinaus ein Angebot für den sanften Verkehr, die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer.

Diese Ansprüche erfahren ihre konzeptionell plastische Ausformung im räumlichen Gestaltungsentwurf Tesar/Podrecca.

ELASTIZITÄT UND WEITERENTWICKELBARKEIT

Die längere Geschichte der Planung des Nordbahnhofgeländes zeigt, wie schnell spezialisierte Konzepte und Etiketten - neue oder zweite City, Wasserstadt, Messestadt, Stadt der Zukunft - von der städtischen Realität überholt werden. Im Diskussionsprozeß innerhalb des Projektteams Nordbahnhof wurden von Beginn an Konzepte und Überlegungen bevorzugt, die auch bei Veränderungen innerhalb gewisser Bandbreiten, wie sie bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils

Leitbild Nordbahnhof

angenommen werden müssen, die größtmögliche Chance auf breit gefächerte Qualität im Alltag der Bewohner und Benutzer bieten. Notwendig ist daher die Elastizität des Gesamtkonzeptes und seiner prägenden Elemente in Hinblick auf diese Pragmatik der Nutzung; notwendig ist ein Konzept, das sich in sich weiterentwickeln kann, wenn Konflikte entstehen, dessen grundsätzliche strukturelle Überlegungen aber gewahrt bleiben.

Angesichts einer Stadtwerdung, die sich über Jahrzehnte vollzieht, muß von Anfang an Wert auf genügend große Spielräume für eine Rückkopplung, bzw. eine Berücksichtigung von Erfahrung mit Zwischenergebnissen (z.B. anhand von Bautappen) gelegt werden. Wenn schließlich hier mit in Wien vorhandenen Systemen und Typologien (dies gilt z.B. für das Verkehrskonzept, die stadtökologischen Überlegungen, der bauliche Entwurf und die Straßengestaltung) ein neuer Stadtteil errichtet wird, gilt dies auch immer als Ausblick auf einen modernen Umgang mit der Gesamtstadt und der existierenden Struktur.

STADTQUALITÄT UND SPIELRAUM FÜR EXPERIMENT

Damit der neue Stadtteil einen Beitrag zur Modernisierung der Gesamtstadt und den Ansprüchen an modernem Stadtbau genügen kann, ist in den Nutzungen, bei den Überlegungen zur Bebauung, beim Konzept des öffentlichen Raumes wie beim Wohnkonzept, bei der Verpflichtung von Investoren und Bauträgern auf größtmögliche Qualität zu achten. Diese Qualität bemißt sich in erster Linie nicht an spektakulärer Innovation in einzelnen Systemen oder Objekten, sondern an der Robustheit und Entwicklungsfähigkeit aller wesentlichen Elemente im Prozeß der Planung, Bebauung und alltäglicher Aneignung.

Gleichzeitig erfordert ein Stadtteil, als er einen Beitrag zur Modernisierung Wiens darstellt, einen dem Urbanen entsprechenden Anteil an Experiment. Das Leitbild überschreitet in seinen Forderungen nach Elastizität des Grundkonzepts (z.B. im Bereich der Straßenbreiten, wie der Nutzung der Erdgeschoß-Zonen), aber auch in seinen Überlegungen zur sozialen Elastizität (im Bereich der Wohnformen, wie in der Forderung nach Migrantenwohnungen) Konventionen der Wiener Wohnbebauung. Gerade die Bereitstellung von Angeboten für neue gesellschaftliche Bedürfnisse bedeutet die Attraktivität des Experiments, die ein neuer Stadtteil immer ist.

KOOPERATION UND ÖFFENTLICHKEIT

Das Leitbild entstand in Kooperation zwischen Projektteam, Architekten und externen Experten. Überlegungen zu Verkehr, öffentlichem Raum, Stadtökologie waren von Beginn an essentieller Bestandteil. Wichtige Aspekte des Leitbilds, wie Mischung von Arbeit und Wohnen, sind nur durch intensive und neuartige Formen von Kooperation zu erreichen. Ziel ist nicht ein städte-

Leitbild Nordbahnhof

baulicher Idealplan, sondern die bestmögliche Abstimmung des Konzeptes mit finanziellen und rechtlichen Fragestellungen, für die zum Teil neue Lösungen zu finden sind (z.B. Verträge mit Investoren und Bauträgern).

Das Nordbahnhofareal war Jahrzehnte dem öffentlichen städtischen Gebrauch entzogen. Als künftiger Stadtteil auf der wichtigsten innerstädtischen Reservefläche Wiens ist diese Bebauung ein zentrales öffentliches Thema. Die fachliche Diskussion im gesamten weiteren Verlauf der Planung ist grundsätzlich auch öffentlich zu führen, um sowohl für generelle Ziele (öffentlicher Verkehr, Ökologie) wie für die Feinstruktur der Planung Verständnis und Engagement zu wecken.

2 EIN STADTTEIL AN DER ENTWICKLUNGSACHSE PRATERSTERN - KAGRAN

WIEN NACH EINER PERIODE DES WACHSTUMS EHER IN DEN SÜDEN VOLLZIEHT NUN DEN BRÜCKENSCHLAG NACH NORDEN: EINE REIHE GROSSER STÄDTEBAULICHER VORHABEN SIND IN VON DER INNENSTADT GESEHEN NÖRDLICHER RICHTUNG IN PLANUNG UND VORBEREITUNG. AN DEN BRUCHLINIEN UND RÄNDERN BZW. IN LÜCKEN DER HISTORISCHEN STRUKTUR, SOWIE IN RÄUMEN, DIE IM 20. JAHRHUNDERT FRAGMENTIERT WURDEN ODER LEERFELDER GEBLIEBEN SIND, ZEICHNEN SICH NEUE STADTRÄUME AB. SIE DEFINIEREN ENTWICKLUNGZONEN FÜR WIRTSCHAFT, KULTURELLE ABGEBOTE, STÄDTISCHES WOHNEN MIT BESONDEREM BEZUG ZU FREIRAUM, GRÜNRAUM, WASSER.

Das Umfeld Wiens hat sich gewandelt. Die Orientierung der Stadt über die Donau steht im Zusammenhang mit wichtigen Strukturveränderungen des sekundären Sektors in der Gesamtregion. Der - städtebaulich wichtige - Trend nach Norden entlang der Entwicklungsachse wird durch regionale und internationale neue Attraktivität des Raumes nördlich von Wien erleichtert.

Die Entwicklungsachse Praterstern - Kagran ist Erschließungssystem und Nahtstelle für die an sie anschließenden Stadtteile, mit denen sie einen Austausch bildet. Sie urbanisiert einen Raum, der einesteils durch den mit der Donauregulierung geschaffenen Leerraum am Donaurand charakterisiert ist, andererseits an dicht bebaute Wohn- und Mischviertel historischer Vorstadt und Orte potentiell hoher Qualität aber auch sozialer Empfindlichkeit (Stuwerviertel, Mexikoplatz) anschließt.

Das Leitbild setzt im Bereich des Nordbahnhofs nicht auf eine Entwicklung der Achse zu einem Megastrip. Es ist bewußt zurückhaltend hinsichtlich einer möglichen funktionellen und semantischen Überlastung dieser Raumsequenz, die wie jedes urbane System Elastizität und Entwicklungspotentiale, aber auch Grenze der Verdichtung, Intensivierung und Bedeutungsstiftung aufweist.

Die großräumigen Investitionsvorleistungen der Stadt (wie U1, Donauinsel), die Qualität der Entwicklungsachse und die Lagegunst in der Umgebung bilden eine tragfähige Basis für die Entwicklung eines attraktiven Stadtteils: eines Stadtteils, der es sich "leisten" kann, nicht auf "starke Zeichen" und sogenannte "Magnete" zu setzen, sondern Raumqualitäten schafft, die innovativ an vorhandene Stadtqualität anschließen und damit Beitrag zu einer Gesamtentwicklung sind.

Aufgrund seiner Größenordnung, seiner Lagegunst und seiner historischen Bedeutung, die sich allmählich in den Reiz einer "inneren Peripherie", einer idealen Reserve- und Projektionsfläche für

Leitbild Nordbahnhof

verschiedenartige Nutzungsvorstellungen wandelte, steht das Nordbahnhofareal objektiv im "Schaufenster" des wichtigsten Entwicklungsraumes Wiens.

Wenn die Konzepte zur neuen Stadtentwicklung von einer übergeordneten Bedeutung des zentralen, optimal erschlossenen Teils des Donaumaums sprechen und die Achse Lassallestraße - Wagramerstraße für "hochwertige Investitionen im Dienstleistungs- und Finanzsektor, nicht in Konkurrenz, sondern in notwendiger Ergänzung zur historischen Innenstadt" definieren, ist ein Aspekt der Bedeutung für die Gesamtstadt umrissen. Dies beinhaltet Strategien gegen Überlastung und Kapazitätsengpässe der Innenstadt, sowie gegen unerwünschten Umnutzungsdruck (Umwandlung von Wohn- in Büroraum) in innerstädtischen Gebieten.

Der Nordbahnhof ist das derzeit - und auf absehbare Zeit - wichtigste Vorhaben der "inneren Stadterweiterung", das Projekt ist in seiner Größenordnung einmalig für Wien. Seine Bedeutung charakterisiert sich bereits dadurch, daß innere Stadterweiterung auf Reserveflächen ("recyclebare" Flächen) verwiesen ist, die entsprechend des Verdichtungsdrucks (entlang von Re-Urbanisierungsprozessen) an Zahl und Größe abnehmen. Das Nordbahnhofgelände ist das größte hochrangig (Citynah und an einer Entwicklungsachse) gelegene, für Neubebauung freie Gelände, in der Größe vergleichbar fast einem Wiener Bezirk wie der Josefstadt.

Als Transformation eines alten Bahnhofareals, dessen historische Funktion eng mit der (früh-) industriellen Stadt zusammenhing, enthält die Neudefinition eine internationale Thematik.

Nicht zuletzt hat ein Bauvorhaben dieser Größenordnung über die Stadt hinaus gehende Bedeutung als Manifestation von Stadtbau und Architektur in Wien, vor allem zum Thema neuen städtischen Wohnens in einem innerstädtischen, gemischt genutzten Viertel: Herausforderung für eine neue Wiener Moderne.

3 Nordbahnhof und Bezirk

IN EINER FÜR DIE LEOPOLDSTADT BESONDERS WICHTIGEN LAGE ENTSTEHT EIN NEUER STADTTEIL MIT ANGEBOTEN AN ARBEITSPLÄTZEN, WOHNRAUM, ÖFFENTLICHEM UND GRÜNRAUM (LEOPOLDSPARK), KULTURELLER UND SOZIALER INFRASTRUKTUR. ZWEI EFFEKTE WERDEN FÜR DEN BEZIRK BEWIRKT: JENE ENTWICKLUNGSEHEMMENDE BARRIERE, DIE DAS ZUR LASALLESTRASSE EINGEPLANKTE AREAL FÜR DEN BEZIRK DARSTELLTE, WIRD FÜR DEN STÄDTISCHEN GEBRAUCH GEÖFFNET UND GRUNDSÄTZLICH NEU DEFINIERT; DIE KÜNFTIGEN ANGEBOTE BEDEUTEN FÜR DEN GESAMTEN BEZIRK VERBESSERUNG UND AUFWERTUNG UND SIND ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR, FAHRRAD UND FUSSLÄUFIG AUCH FÜR DIE UMGEBUNG IM BEZIRK ERREICHBAR UND NUTZBAR.

Attraktive tertiäre Arbeitsplätze am Nordbahnhof (die wiederum Nachfrage an verschiedensten städtischen Dienstleistungen erzeugen) werden in Kombination mit weiteren Investitionen und Maßnahmen (Handelskaibeabauung, Neunutzung von Kasernenarealen, Neue Messe) zur Verringerung des negativen Pendlersaldos des Bezirks beitragen. Zugleich bedeuten neue tertiäre Raumangebote (in Kombination mit weiteren Maßnahmen wie Schutzzonen) eine Verminderung des Drucks auf Umwidmung von Wohnraum in Büroraum, speziell für den Bereich Donaukanal, aber auch citynahe Teile der Leopoldstadt.

Wenn Wien als Wirtschaftsstandort konkurrenzfähig bleiben will, dann muß die Schaffung tertiärer (und quartärer) Arbeitsplätze in der Zukunft verstärkt mit Bildung, Bildungschancen und Weiterbildung verknüpft werden. Dies gilt auch für den zukünftigen Wirtschaftsstandort Nordbahnhof.

Der gesamtstädtisch eklatante Bedarf an neuem Wohnraum gilt in besonderer Weise auch für die Leopoldstadt. Als citynaher Bezirk, der sich seit einiger Zeit in deutlicher Aufwertung hinsichtlich Image, Attraktivität und Nachfrage befindet, wirkt sich der Druck auf den Wohnungsmarkt als Verknappung und Preissteigerung verschärft aus. Zusätzlich weist die Leopoldstadt einen hohen Anteil an Gründerzeit- Wohnsubstanz aus und damit neben urbanen Qualitäten (die durch Stadterneuerung weiter verbessert werden) Defizite in Hinblick auf modernen, geförderten Wohnraum.

Das neue Wohnraumangebot am Nordbahnhof entschärft diesen Mangel (der auch hier zu einem negativen Bezirkssaldo führte) und erweitert das Spektrum im Bezirk.

Leitbild Nordbahnhof

Neue Arbeitsplätze und Wohnungen bedeuten auch Verkehrsaufkommen. Das Verkehrskonzept, aber auch das gesamte Leitbild der Bebauung intendiert Erschließungs- und Versorgungsfunktionen, die - ohne zu reglementieren - in den alltäglichen Abläufen zu einer möglichst geringen äußeren und inneren Belastung durch den Individualverkehr führen.

Obwohl auch künftig vorhandene stadträumliche Barrieren, die durch die funktionelle und historische Entwicklung entstanden sind (Raumansprüche von Verkehrsträgern, Strukturen und Schichten der Bebauung) nicht zur Gänze aufgelöst werden können, entwickeln sich als Effekt der Nordbahnhofbebauung neue für den Bezirksalltag wichtige Bezüge: bessere Erreichbarkeit der Donau; neue Bezüge zum Prater; Aufwertung und Einbindung des Zwischenbrückenviertels; Neuorientierung der Zone von der Vorgartenstraße bis zum Handelskai; erste große Vorleistung für eine urbane Neudefinition des Taborviertels, dessen Entwicklung mit der Nordwestbahnhofbebauung korrespondieren wird. In dieser für den Bezirk großräumigen Struktur ist die Bebauung nachhaltig für Attraktivität, Qualität im Alltag, Image in der Gesamtstadt wichtig.

Für die Konzeption der Nordbahnhofbebauung ist die Option auf eine künftige urban funktionelle, bauliche Nutzung des Nordwestbahnhofgeländes wichtig. Zusammenhalt finden diese beiden Gebiete durch das in der Nordbahnhofbebauung vorgesehene Subzentrum Innstraße, das durch die Bahnunterführung verkehrstechnisch an den Verkehrsknotenpunkt Taborstraße angeschlossen ist.

Dieser Bearbeitungsschritt ist - gleichsam als nächster Quantensprung im Konzept der inneren Stadterweiterung und Modernisierung - noch zu leisten.

4 Der städtebauliche Gestaltungsentwurf

DER STÄDTEBAULICHE GESTALTUNGSENTWURF VON HEINZ TESAR UND BORIS PODRECCA IST EIN KONZEPT IN FORM EINES IDEALBILDES, DAS STRENG GEHALTEN WURDE, UM RICHTLINIEN FESTZULEGEN, AUF DEREN GRUNDLAGE DIE INDIVIDUELLEN EINGRIFFE ERFOLGEN SOLLEN. DER STÄDTEBAULICHE GESTALTUNGSENTWURF EIGNET SICH FÜR VERWIRKLICHUNG DER BEBAUUNG IN ETAPPEN, WOBEI JEDE ETAPPE EINE IN SICH TRAGFÄHIGE STÄDTEBAULICHE EINHEIT BILDEN SOLL, AN DIE DIE FOLGENDEN ETAPPEN IM PROZEß DER STADTWERDUNG ANSCHLIEßEN. DEFINIERT WERDEN EINHEITEN UND DEREN VERNETZUNG, STADTRÄUME, DIE EINE SEQUENZ, EIN GEWEBE BILDEN. ZIEL IST NICHT EINE SUMME VON EINZELARCHITEKTUR, SONDERN EINE STÄDTISCHE NORMALITÄT, IN DER "EREIGNISSE" - IN EINER WEITEREN STUFE DER BEARBEITUNG - PLATZ FINDEN, EINE "TEMPERIERTE NORMALITÄT", DIE ZIVILE WAHRNEHMUNG UND BENUTZUNG STIMULIERT.

Interpretiert man das Nordbahnhofareal als Wanne, die auf einer Seite durch den Bahndamm, auf der anderen durch Donau und Lassallestraße begrenzt ist, so ergibt sich zwischen den Rändern ein Entwicklungsfeld, das primär für sich selbst, aber auch zu den es umgebenden Gebieten Bedeutung schaffen muß. Es geht dabei nicht um die Eroberung von Peripherie, sondern um Wiedergutmachung in einem fragmentierten und abgebrochenen Stadtentwicklungsfeld.

Ein Grundprinzip des Entwurfs ist die Rasterstruktur. Sie organisiert die städtebauliche Definition und Verteilung und gewährleistet die Anschlüsse an die Umgebung. Der Blockrandraster, der an eine Wiener Tradition anschließt, konstituiert ein Netz, eine Sequenz von Höfen.

Richtung und Anbindung an das benachbarte Gebiet, erhält das Nordbahnhofareal über die Weiterführung der Ley- und der Vorgartenstraße, die als Straßenräume für das Gebiet bestimmend sind.

In das Gitter sind die großen Raumfiguren der Riesenradstraße und des Leopoldsparks eingeschritten und stark über den Plan definiert.

DIE RIESENRADSTRABE

Das Gebiet war ursprünglich an einem Donauarm gelegen, eine Situation, die in früheren Planungsüberlegungen romantische Bilder von Rückbau und neuer Aktivierung provozierte. Dieser abgebrochene Bezug stellt ein wesentliches Lagepotential, eine Charakteristik des Ortes dar.

Leitbild Nordbahnhof

Die Idee, das Gebiet wieder mit der Donau in Verbindung zu bringen, bedeutet nicht "Wien an die Donau" mit großen Kai bebauungen, sondern eine subtile Maßnahme, welche die Donau wieder spürbar und in einer attraktiven Straßenführung erreichbar werden läßt.

Als Verbindungslinie, die auf der einen Seite das Areal mit der Donau verankert, auf der anderen Seite in einer Fernsichtbeziehung auf das Riesenrad verweist, durchschneidet die Riesenradstraße den Bebauungsteppich, rollt ihn auf, stört dessen Regelmäßigkeit und prägt großmaßstäblich den Raum. Linearität und Kurvung lassen Länge und Dimensionierung des alten Bahnhofsareals sinnlich, in der Wahrnehmung von Bildern und Bewegungsabläufen spürbar bleiben.

DER LEOPOLDSPARK

Der Leopoldspark ist ein öffentlich urbanes Angebot, das einen Gründungsakt für die Stadtwerdung am Nordbahnhof darstellt. Als Träger wichtiger Infrastruktur ist dieser neue Stadtpark dennoch nicht überfunktionalisiert singular, sondern Zentrum und Kernstück einer freien grünen Mitte, die sich durch Grünzüge in das gesamte Gebiet öffnet. Dieser abgegrenzte, aber nicht abgeschlossene Freiraum mit einer Mitte, die im Bezug auf die Straßenzüge, die in den Wohnbinnenraum gezogen werden, ausmittig liegt, ist eine Ankerung der Identität des neuen Stadtteils.

Daran orientierte Straßen wie die Leystraße werden in der Höhenentwicklung anders gestaltet als die durchschnittlichen Höhen im relativ homogenen Gitter.

Der Stadtpark mit dem Vorschlag eines eiförmigen Pavillons ist Stadtbau, der nicht nur Strukturen festlegt, sondern Orte schafft, die greifbar, begreifbar sind und die man auch auf emotionaler Ebene erfassen kann. In moderner urbaner Form korrespondiert der Leopoldspark - ebenso wie die Riesenradstraße - mit dem Prater als Umraum, der für Alltagskultur wesentlich ist.

Der Stadtpark wird von einer durchgängigen Arkadierung eingeschlossen, die den Park von der Bebauung absetzt. Der Park ist nicht der Vorgarten einzelner Häuser sondern Grünfläche für das gesamte Gebiet.

VORSCHLAG: WOHNEN AM PARK

Kernstück des Entwurfs ist der in das Raster hineingeschnittene Leopoldspark. Der Park, der in einer der ersten Bauphasen verwirklicht werden soll, und damit zur Identität des Gebiets maßgeblich beiträgt, liegt verkehrsgünstig in der Nähe der U 1 Station und bietet an seinen Rändern mit die besten Wohnstandorte des Gebietes. Es liegt - nach einer Idee von Wolfgang Kos - nahe, alle diese Standorte unter dem Stichwort "Wohnen am Park" zusammenzufassen und in Hinblick auf

Leitbild Nordbahnhof

die ihnen innewohnende Qualität des Ortes als Trendverstärker für das gesamte Gebiet nach bauökologischen, aber auch architektonischen Kriterien gemeinsam weiterzubearbeiten. Die angesprochenen neuen Wohnformen, anderen Wohnungsgrößen und architektonisch-ökologischen Beispiellösungen finden rund um den Leopoldspark die besten Bauplätze. Da er und die ihn umgebenden Häuser in der ersten Bauphase errichtet werden, geben die Überlegungen zu "Wohnen am Park" Rückschluß über den Stand der Dinge zum Zeitpunkt der Planung. Es ist daher notwendig, gerade an diesem Bauplatz, der die Qualität des gesamten Gebiets stark mitbestimmt, die Möglichkeit zum Neuen am Leitbild auszuspielen. "Wohnen am Park" im Rahmen eines internationalen Wettbewerbes zu einem Vorzeige- und Ausstellungsprojekt zum Thema Wohnbau zu machen, soll hier zumindest angedacht werden.

STATT DURCHGANGSSTRAßEN EINE SEQUENZ VON WEGEN

Die benutzbare und erlebbare Einheit des Gebietes, seine Anschlüsse und Übergänge zur Umgebung (vor allem zur Donau) entfalten sich von innen, ausgehend vom Wohnen und Leben in diesem Stadtteil, in der Abfolge von Wegen, die entlang der großzügig dimensionierten Straßen führen.

Bewegung und Benutzung des öffentlichen Verkehrs, Wahrnehmungs- und Aneignungsweisen des sanften Verkehrs (Rad- und Fußläufigkeit) werden aufgewertet.

Ausgehend von der Wohnbebauung, aber in einem Verständnis dieser Wohnbebauung als urbanes Wohnen werden die Straßenräume und Wegführungen als öffentlicher Raum entwickelt.

Dieser öffentliche Raum ergibt sich einerseits aus urbanen Funktionen im Erdgeschoßbereich der Bebauung entlang von Straßen bzw. der Begrenzung von Plätzen (Ladenzeilen, Cafés, Restaurants, Freihaltezonen für Entwicklungen etc.), andererseits aus Erweiterungen des Wohnens im unmittelbaren Nahbereich (kulturelle und soziale Infrastrukturen, aber auch Mietergärten usw.).

Je nach Schwerpunkt der funktionellen Definition von Straßenzügen, Plätzen und Wegen entstehen Sequenzen und Wechsel von urban und häuslich, städtischer Gestaltung und Grün.

BLOCKKRANDBEBAUUNG UND HÖFE

Der Städtebauliche Gestaltungsentwurf enthält eine einander ergänzende Fein- und Grobstruktur. Wo einesteils Funktion des Einzelgebäudes über das Detail der Gliederung der Vorderfront festgelegt wurde (wie an der Lassallestraße), benötigt der Plan für das Einzelgebäude kein verbindliches Gegenüber an der Rückseite. Der Gestaltungsentwurf geht vielmehr vom durch vier

Leitbild Nordbahnhof

Straßen begrenzten Block aus, der innerhalb des Gitters an jeder Stelle des Planungsgebiets errichtet werden kann.

Die einzelnen Blöcke haben eine Seitenkante von ca. 100 Meter, eine Trakttiefe bis zu 15 Meter und 6-8 Geschoße. Unterscheiden sollen sie sich durch ihren inneren Erlebnisbereich, durch die Höfe. Die Größe des Blocks ergibt sich aus der Weiterführung der an das Gebiet angrenzenden Straßen. Das Konzept artikuliert vor allem die Hofgrößen und die Sequenz der Höfe, Öffentlichkeit und Betretbarkeit der Höfe soll sich in der Praxis zeigen.

Die Blockrandbebauung versteht sich im Gestaltungsentwurf als Wiener Modell, allerdings nicht von der Fassade her gedacht, sondern vom Hof. Die Bebauungsstruktur wird über den Hof bestimmt, der auf jeden Fall zunächst Freifläche ist - die einzige Freifläche im Wohnungsnahbereich -, und alle zugeordnete Infrastruktur aufnimmt, aber auch Besonnung und Belüftung der Wohnungen garantiert.

EXKURS: PROBLEME VON BLOCKRANDBEBAUUNG UND HOFKONZEPT

Eine Begründung für den bei der Nordbahnhofbebauung vorherrschenden Blockrandtypus sieht der Entwurf im Wiederaufgreifen einer Wiener Struktur, die sich auf zwei in Wien existierende Bautypologien stützt: der vorgründerzeitliche Blockrand, als geschlossene Zeilenrandbebauung und der Block der Zwischenkriegsarchitektur. In beiden Fällen handelt es sich um funktionale Einheiten, wobei im zweiten Fall in den Blöcken des Roten Wiens, die funktionale Struktur des Blocks auch Repräsentationspflichten hatte. Die Nachteile der Blockrandbebauung wurden hier bewußt in Kauf genommen, um durch die Mächtigkeit des geschlossenen Baukörpers Macht zu demonstrieren.

Durch die Beschränkungen in der Bauhöhe bevorzugte die Gründerzeit dichtere Bautypologien, um die von der Wirtschaft geforderten Dichten zu erreichen. Der Blockrandtypus mit seinen Höfen war das sozialistische Modell auf Bauplätzen, auf denen, ein wenig außerhalb der Stadt, der wirtschaftliche Druck geringer war.

In Wien ist nach 1945 die Tradition der Blockrandbebauung und der Höfe abgerissen. Gelegentliche Wiederanknüpfungsversuche zeigten die Hohlheit des nicht mehr mit gesellschaftlicher Utopie und Ideologie gefüllten Zitats. Ohne Loyalität der Bewohner bezüglich der Inhalte des Gemeindebaus erscheint auch deren Repräsentation im großen Block sinnlos.

Die zwei modernen Ziele des Wohnbaus, die von der Bevölkerung zu großen Teilen getragen werden, Partizipation und Ökologie, werden durch den Typus der Blockrandbebauung eher behindert als gefördert.

Leitbild Nordbahnhof

- durch die starke soziale Kontrolle, aus ringsum liegenden Fenstern, gleichzeitig ohne eigene Sichtachse ins Freie. Ein großes Problem bei Mietergärten bzw. Partizipation an der Freiflächengestaltung.

- durch, gerade bei größeren Höhen, die Akustik im Innenhof, die jedes Geräusch in alle umliegenden Häuser trägt. Problematisch bei Kinderspielplätzen, Schulhöfen, Sportanlagen und Gastgärten.

(Der städtebauliche Gestaltungsentwurf sieht relativ große Höfe vor. Gerade aber die Größe der Höfe und damit die Anzahl der sie umgebenden Wohnungen erschweren einen Konsens aller Anwohner.)

- durch die schlechte Belüftung der geschlossenen Höfe und daher resultierendes ungünstiges Mikroklima.

Das dritte, deklarierte und moderne Ziel der Bebauung am Nordbahnhof, die Entwicklung von offenen und öffentlichen Räumen, urbanen Straßenräumen und Plätzen erfordert ein grundlegendes Überdenken des geschlossenen Hofkonzepts, welches, schematisch angewandt, zu "toten" Außen- und Straßenräumen führen würde.

Generell eignet sich der Hof zur Versorgung mit Licht und Luft und als Freifläche für Kleinkinder. Für alle anderen Bevölkerungsgruppen ist ein großes Ausmaß an außerhalb der Blöcke liegenden Freiflächen notwendig.

Die Rechtseinheit Block erschwert Nutzungsmischungen im Block, obwohl sie als Bautypologie viele weniger günstige Wohnlagen aufzuweisen hat. Die Rechtssicherheit bezüglich des hofseitigen Gegenübers und die Unsicherheit bezüglich eines straßenseitigen Gegenübers, gerade bei der Phasenbebauung, läßt auch nicht zwangsläufig Straßenräume entstehen, vielmehr liegt der Gedanke nahe, daß die Grenze des Blocks, als Grenze des Handlungsbereichs der jeweiligen Bauträger betrachtet wird. Nur wenn der Bebauungsplan über den existierenden Plan hinaus Leitlinien für die Gestaltung des Straßenraums für den Block vorgibt (wie z.B. in Barcelona), wird diese zwingend.

BLOCKTYPOLOGIE AN DER LASSALLESTRABE

Eine von Heinz Tesar erstellte Bebauungsstudie zur Lassallestraße sieht die Schaffung eines Typenbaukastens vor, welche die städtebaulich- architektonischen Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung der Block/Hofbebauung auf den Nordbahnhof-Lassalle-Grundstücken der Projekta beinhaltet. Die typologische Studie stellt eine Weiterentwicklung des Workshopentwurfes im Sinne der veränderten Rahmenbedingungen dar.

Leitbild Nordbahnhof

Ziel ist einerseits die Schaffung der konzeptionellen Grundlagen für den Flächenwidmungsplan, andererseits die Abklärung einer Strategie zur Wahrung des stadtbildprägenden gestalterischen Gleichklanges der beiden Baublöcke, unter der Voraussetzung, das diese jeweils dreigeteilt werden können und durch verschiedene Bauträger und somit mehrere Architekten realisiert bzw. geplant werden.

Es wurden sechs verschiedene Block/Hoftypen entwickelt, von denen drei für den Block 1 (anschließend an Z-Leasing Gebäude) und drei für den Block 2 spezifisch geeignet sind. Für den Block 1 gelten der Doppelhof, der Kreuzhof und der Gassenhof für den Block 2 der Atriumhof, der Kammhof und der Spiralhof. Als Nutzung ist gemischte Nutzung (= gemischtes Baugebiet) vorgesehen - Geschäfte, Büro, Hotel, Boardinghaus, Wohnen, falls sie der Hochwertigkeit der Lage entsprechen, wobei im andernfalls der jeweilige Anteil freigehalten werden soll. In einer "oberen Wohnstadt ist ein Wohnanteil von mindestens 25.000 m² Bruttogeschossfläche aufzuteilen.

GEWERBEGEBIET ENTLANG DER BAHNTRASSE

Bis in die fernere Zukunft bleibt die S-Bahn- Trasse ein Einschnitt zwischen Stadt und Nordbahnhofareal. Der Entwurf vermeidet Fixierung dieser Barriere im Sinne der "Sakralisierung eines Verkehrscanyons" (Boris Podrecca), versucht ein Echo zur Stadt, eine möglichst intensive Verklammerung.

An der Bahntrasse ist ein Gewerbegebiet vorgesehen, die Ansiedlung an der Bahn soll Distanz der Wohnbebauung zur Bahn garantieren. Damit die Bahn wiederum nicht absolute Grenze darstellt, existieren in der Planung zwei Unterführungen unter der Bahntrasse als Mindestvariante der von Tesar geplanten Querung: eigentlich gedacht als Brückenhäuser an beiden Stellen der Bahntrasse sowie Brücken über die Bahn. Diese Unterführungen verbinden das vorgeschlagene Subzentrum Innstraße mit dem Taborviertel, das Gewerbegebiet mit der Stadt.

4 Verteilung und Mischung von Nutzungen

BEZIEHT MAN DIE NUTZUNG AUF PERSONEN BZW. AKTEURE (ARBEITENDE BEVÖLKERUNG - WOHNBEVÖLKERUNG), DANN ERGIBT DAS LEITBILD IN ETWA EIN NUTZUNGSVERHÄLTNIS VON 1:1 - D.H. EINE DER ZAHL DER EINWOHNER ANNÄHERND ENTSPRECHENDE ZAHL AN ARBEITSPLÄTZEN. DAMIT IST EINE NUTZUNGSMISCHUNG ERREICHT, DIE EINEM WIENER INNERSTÄDTISCHEN BEZIRK ENTSPRICHT. FLÄCHENMÄSSIG IST ALLERDINGS WOHNNUTZUNG DOMINANT.

Das Leitbild sieht innerhalb des Gesamtareals am Nordbahnhof eine deutliche funktionelle Differenzierung zwischen dem Bereich Lassallestraße bzw. beiderseits der Straße B, der Gewerbezone entlang der S- Bahn- Trasse und den Subzentrumsfunktionen an der Innstraße vor. Der neue Stadtteil ist in der Kernzone nach innen orientiert mit kommunikativen Rändern.

Mit der Ansiedlung von IBM und Bank Austria wurden nicht Firmenhauptsitze, im Sinne von Front-offices, sondern Verwaltungseinheiten errichtet, die, mit wenig Publikumsverkehr, weder der Hochwertigkeit der Lage noch der gewünschten Urbanität ausreichend entsprechen. Es wäre ein städtebaulicher und entwicklungspolitischer Fehler, wenn angesichts des Drucks auf Bodenverwertung und in einer Zeit der Krise am Büromarkt die weiteren Flächen dieses hochwertigen Streifens an Investoren vergeben würden, die Verwaltungsfunktionen mit wenig innovativem Gehalt und urbanem Effekt errichten wollen.

Auch im günstigen Fall der Ansiedlung von Front-offices bzw. hochrangigen Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr wird die Lassallestraße nicht zwingend "Boulevard". Sie ist Schnittlinie zwischen den Gebieten und sie ist Verkehrsachse.

Um einen urbanen Kontext als Überlagerung von Benutzung und Belebung zu erreichen, ist der Konnex mit der Straße B wichtig. Das alltägliche urbane Leben wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach an den Rändern zur Binnenstruktur des Nordbahnhofs (mit Wohnbebauung, Leopoldspark, öffentlichen und kommerziellen Angeboten in den Erdgeschoßzonen), d.h. an dieser Seite zur Straße B abspielen.

Infrastrukturen, Raumangebote und Service sind wesentlicher Teil der nötigen Elastizität des Entwicklungskonzeptes. Damit sind wiederum Arbeitsplätze verbunden, sowie urbane Vielfalt, wie Hotels, Boardinghäuser, Kurzzeitwohnen.

Die Definition einer Gewerbezone entlang der S-Bahn-Trasse ist hinsichtlich Branchenstruktur zunächst weit gesteckt. Kriterien sind die Grundstückspreise, die trotz der Lage zur Bahn relativ hoch sein werden, sowie Lagevorteile, die sich durch die Bahnlage (Handel, Distribution,

Leitbild Nordbahnhof

Umschlag), die Nähe zu hochrangigen tertiären Funktionen und Freizeiteinrichtungen (die im Umfeld sowohl zur Arbeitsbevölkerung als auch zur Wohnbevölkerung anzusiedeln sind) ergeben. Hier muß im weiteren hinsichtlich Arbeitsplatzstruktur eine Definition erfolgen, die auf die ökonomische Funktionsmischung eines urbanen Gebietes eingeht.

Gewerbehöfe wären gerade an solchen Standorten wichtig. De facto gibt es kaum Bauträger für Finanzierung und Betrieb. Dies stellt in Wien einen Mangel dar.

Nutzungsmischung wird (jenseits formaler Statistik von Wohneinheiten und Arbeitsplätzen, was für eine wirtschaftliche Qualität und Prosperität, und damit auch für Urbanität letztlich wenig besagt) nur soweit erfolgen, als es gelingt, Organisationsstrukturen für Projekte unter Verschränkung von Bauträgern, Investoren, Developern, kleineren Kapitalanlegern, kleineren innovativen Betrieben (auch im produktiven Sektor) aufzubauen. Dabei geht es um Aussiedlungsprojekte aus der City (guter Standort, Lebens-/Wohn-/Freizeitqualität für Angestellte), sowie um neue Typen von Projekten, die aus dem Wiener Potential mit Starthilfe und Synergie, neuer Technologie, Raumstrukturen und neuen Images zu entwickeln sind.

5 Urbane Dichte

DAS STÄDTEBAULICHE LEITBILD IST EINE ANTITHESE ZUR DOKTRIN DER "AUFGELOCKERTEN STADT". DIE VERANSCHLAGTE DICHTER ENTSPRICHT DER EINES INNERSTÄDTISCHEN WIENER VIERTELS. DIESE DURCHSCHNITTLICHE DICHTER ERGIBT SICH AUS GESAMTSTÄDTISCHEN ENTWICKLUNGSÜBERLEGUNGEN (SPARSAMER UMGANG MIT GRUND UND BODEN, INTENSIVE NUTZUNG VON INFRASTRUKTUREN) UND AUFGRUND DES ZU ERWARTENDEN BODENPREISES BEI ZIEL GEMISCHTER NUTZUNG (EIGNUNG SOWOHL FÜR BÜRO- UND GEWERBERAUM, FREIFINANZIERTEN, GEFÖRDERTEN UND KOMMUNALEN WOHNBAU).

Der politisch artikulierte Wille, im Zeitraum von 10 Jahren in Wien 80- 100.000 geförderte Wohnungen zu errichten, erzwingt angesichts knapper Bodenreserven und begrenzter Mittel der öffentlichen Hand für Ankauf, Erschließung, Vorleistungen und Infrastrukturausstattung eine vertretbar intensive Nutzung der verfügbaren Areale.

In der populären Diskussion in Wien wird Dichte assoziativ oder auch polemisch mit Gründerzeitstrukturen gleichgesetzt. Die hohen Dichten der Gründerzeit sind Erfahrungswert und Negativszenario der sozial und modern motivierten Stadt des 20. Jahrhunderts. Übersehen wird, daß heute allein durch zeitgemäße Traktiefen von 15 m und niedrigere Raumhöhen (Kriterien, die freilich keinen absoluten Wert darstellen) eine mit der Gründerzeit vergleichbare Dichte erzielbar ist, die im Gegensatz zur Gründerzeit adäquate Hofflächen erlaubt.

Büroebauungen gehen bewußt an die Grenze des Möglichen, vermitteln aber durch die intensive EG-Nutzung noch mehr Dichte, als sie eigentlich tatsächlich erlebbar haben werden. In den Wohnbereichen scheint, bei moderater Höhenentwicklung mit ca 6 Geschossen eine Nettodichte von 2,5 bis 3,0 vertretbar, wenn man zugrundelegt, daß es ein urbaner Standort ist und sich der Vergleich mit der Innenstadt stellt.

Die vorgeschlagene Dichte gilt für ein Konzept innerstädtischer Bebauung an einer hochrangigen Entwicklungsachse, nicht jedoch für innere oder äußere Stadterweiterung generell.

6 Das Verkehrskonzept

DAS VERKEHRSLEITBILD FÜR DEN NORDBAHNHOF GEHT DAVON AUS, DASS EIN STADTTEIL MIT BESONDERER EIGNUNG FÜR WOHNNUTZUNG ENTSTEHEN SOLL. ZIEL IST DIE NUTZUNG DES STANDORTVORTEILS IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR UND MINIMIERUNG DES AUTOVERKEHRS, SOWOHL INNERHALB DES PLANUNGSGEBIETES ALS AUCH IM AUSTAUSCH MIT ANDEREN STADTTEILEN - DER MODAL SPLIT DER CITY SOLL ERREICHT WERDEN. INNERHALB DES STADTTEILS IST DAS VERKEHRSKONZEPT TEIL DES KONZEPTES ZUM ÖFFENTLICHEN RAUM, DEN ES KULTURELL UND SOZIAL "WIEDERZUENTDECKEN" GIBT. DER GUT LEBBARE STADTTEIL - UND NICHT TECHNISCHE EINZELLÖSUNGEN - IST DAS KONZEPTMOTIV.

Die Erschließung des Areals erfolgt in Fortführung des orthogonalen Straßennetzes der angrenzenden Stadtgebiete. Dies ergibt die Grundstruktur für ein flexibles Erschließungskonzept und zur funktionellen Verknüpfung mit den angrenzenden Gebieten. Wesentlich dafür ist die Überwindung umliegender Barrieren insbesondere der Bahntrasse durch zwei Querungen, aber auch der Bundesstraßen (Handelskai und Lassallestraße).

Die Schleifenerschließung für den Kfz-Verkehr (MIV) bietet hohe Flexibilität nach Baustufen, vielfältige Vernetzungsmöglichkeiten mit den Anliegerstraßen, unterbindet den Durchzugsverkehr durch das Nordbahnhofgebiet und ermöglicht dadurch eine "grüne Mitte".

Das Nordbahnhofareal liegt im Nahbereich leistungsfähiger, hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel. Bei der Station Praterstern sind die wichtigsten S-Bahnlinien Wiens mit der U 1 verknüpft. Dennoch bedarf der neue Stadtteil dringend weiterer Erschließungen. Hier müssen frühzeitig die notwendigen Entscheidungen getroffen werden.

Eine neue (Schnell-) Straßenbahn im Zuge der Vorgartenstraße als ÖV-Verbindung vom Friedrich Engels Platz bis zum Messebereich bzw. zum Stadion begründet sich nicht allein aus den zusätzlichen Bedürfnissen, die aus dem Nordbahnhof entstehen, sondern trägt im gesamten Einzugsbereich zur notwendigen Senkung des Anteils an Individualverkehr bei insgesamt steigendem Verkehrsaufkommen bei.

Damit am Nordbahnhof der für die Stadtverträglichkeit, Wohnqualität und Qualität des öffentlichen Raumes nötige geringe Anteil an Individualverkehr erreicht werden kann, ist vor allem für den Kernbereich weitere Erschließung durch öffentlichen Verkehr bereits während der ersten Bauetappen notwendig. Dies betrifft vor allem Busverbindungen (zum Praterstern, in der

Leitbild Nordbahnhof

Folge aber auch zum Taborviertel und zum Handelskai) als inneres, flexibles Erschließungssystem und in Ergänzung bestehender Buslinien.

Das Verkehrskonzept ist im gesamtstädtischen Verkehrsverbund zu sehen. Auch bei optimalem Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden am Nordbahnhof 24.000 Kfz-Fahrten pro Tag entstehen. Zusätzlich zur stadtverträglichen Verteilung (z.B. auf die drei Erschließungsschleifen) wird die städtische Verkehrspolitik in den umgebenden Flächen jene Spielräume schaffen müssen, die benötigt werden, damit es hier nicht zu unzumutbaren Situationen kommt. Dasselbe gilt im Prinzip auch für den öffentlichen Verkehr. Würde die Erschließung weiterer großer Gebiete der Stadterweiterung beinahe ausschließlich der U 1 aufgelastet, dann wäre dies für den Standort konterkarierend.

Das Leitbild sieht neben einer flächendeckenden Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs im Straßenraum des Nordbahnhofs auch eine Ausweisung attraktiver Wegeverbindungen für Fußgeher und Radfahrer vor. Der allgemeine Trend zur Abnahme der Fußwege soll gestoppt, der Radverkehr könnte gegenüber dem Wien-Durchschnitt verdoppelt werden. Es ist davon auszugehen, daß das Gebiet insgesamt eine "Tempo 30 Zone" wird, außerhalb der Schleifenerschließung wird "Tempo 10" bzw. Schrittgeschwindigkeit gelten. Getrennte Radverkehrsanlagen werden daher nur in Erschließungs- bzw. in Anliegerstraßen angeordnet.

Die Dimensionierung des Straßenraumes ist im funktionellen Sinn von Entwicklungsfähigkeit bewußt großzügig. Die Breite der durchgrüneten Erschließungsstraßen von 24-30 m ist Voraussetzung für die Entwicklung urbaner Nutzungen (neutraler Hintergrund, notwendige Anonymität, Abschirmung von Störungen für Wohnnutzung); die mit 20 m konzipierten Anliegerstraßen ermöglichen Bewegungs- und Benutzungsformen bei gleichzeitiger Wahrung der Erfordernisse der Wohnnutzung; die autofreien Wohnstraßen von 15 - 20 m ermöglichen eine Nutzung der Straße als Wohnungsnahbereich und Wohnumfeld.

In Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Straßen sollten keine Stellplätze im Straßenraum angeboten werden. In Erschließungs- und Anliegerstraßen ist eine begrenzte Zahl von Stellplätzen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr vorgesehen. Weitere Stellplätze werden in Tiefgaragen unter den Wohnbauten angeboten, wobei keine zusätzlichen versiegelten Flächen geschaffen werden.

Ein innovatives Verkehrskonzept, das nicht auf Reglementierung beruht, muß notwendige Rahmenbedingungen in einer Weise entwickeln, daß sie für Benutzer und Bewohner im Alltag einsichtig sind. Die Verbesserung der Lebensqualität muß für den Einzelnen in seinen alltäglichen Handlungsabläufen spürbar werden. Damit ist ein noch neues Feld von "soft-ware" angesprochen, dessen Entwicklung und Betreuung Aufgabe eines Stadtteilmanagements sein wird.

8 Stadtökologie

NICHT NUR IN HINBLICK AUF NEUE IMAGES (UMWELTMUSTERSTADT, GESUNDE STADT), SONDERN AUCH IN DER ALLTÄGLICHEN BEWERTUNG WIRD STADTÖKOLOGISCHE QUALITÄT - ÖKOLOGISCHE WERTIGKEIT UND ERSCHEINUNGSBILD STÄDTISCHER FREIRÄUME UND GRÜNRÄUME, DIE AUFENTHALTSQUALITÄT DES STRAßENRAUMES INFOLGE EINES ANGENEHMEN MIKROKLIMAS, DIE SINNLICH ERFAHRBARE LUFTGÜTE - FÜR DIE PRODUKTE DER STADTENTWICKLUNG ZUNEHMEND WICHTIG. STADTÖKOLOGIE IST NICHT VON KULTURELLEN UND SOZIALEN WERTEN ZU TRENNEN. DAS STADTÖKOLOGISCHE LEITBILD FOLGT WEDER EINER NATURROMANTIK NOCH DER FIKTION REIN TECHNISCHER OPTIMIERUNG VON KREISLÄUFEN. DAS LEITBILD OPERATIONALISIERT GESELLSCHAFTSPOLITISCHE ZIELE IN DER PLANUNG BZW. ERMÖGLICHUNG VON UMWELTQUALITÄTEN FÜR BENUTZER UND BEWOHNER.

Das stadtökologische Verständnis, das dem Nordbahnhofprojekt zugrundegelegt ist, ergibt sich aus einer Kombinatorik von Innovationen in der Verkehrskonzeption, der Freiraumgestaltung, Überlegungen zur Bauökologie, sowie zur technischen Infrastruktur.

Es ist evident, daß das Verkehrskonzept, das auf Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, Schaffung verkehrsarmer Zonen und einer "grünen Mitte" beruht, neben sozialen Werten auch direkt zur stadtökologischen Verbesserung beiträgt.

Freiraumgestaltung in der Größenordnung eines neuen Stadtteils hat die Möglichkeit, stadtökologische Überlegungen (geringer Versiegelungsgrad des Bodens, Bepflanzung von Straßenzügen, Anlage von Plätzen und Parks, Integration von Ruderalflächen und Biotopen, Verbesserung des Stadtklimas, physiologische Behaglichkeit) von Anfang an in die funktionelle Konzeption miteinzubeziehen und nicht erst nachträglich korrigierend und verbessernd zu wirken. Ziel ist nicht formale Grüngestaltung, sondern ein Bündel von Maßnahmen, das die alltägliche Benutzung größerer intersektoraler Freiflächen attraktiviert.

In bauökologischer Hinsicht bedeutet das Nordbahnhofprojekt die Chance, die technischen und ökonomischen Möglichkeiten, die kompakte Bauformen bieten, in einer modellhaften und dennoch flexiblen Strategie zu nützen. Dabei könnte im großen Stil die vorhandene Logistik des Nordbahnhofes für die Bauproduktion genutzt werden ("Städtebau mit der Bahn").

Intelligenter Einsatz von Bauökologie (z.b. als "interne Erweiterung von Wohnflächen" durch Wintergärten, Veranden, Loggien, Dachbegrünung, Gebäudeorientierung, solare Energiege-

Leitbild Nordbahnhof

winnung) kann in einer weitsichtigen Marktstrategie zu Image und erlebter Wohnqualität beitragen. Hier bieten sich differenzierte Marktstrategien (ev. gekoppelt mit Sonderfinanzierungen), Entwicklung und Testung von "Prototypen", sowie partizipative Planung an.

Hinsichtlich Freiraumgestaltung und Bauökologie werden neben erforderlichen Aufwendungen der öffentlichen Hand in verstärktem Maß die Bauträger verpflichtet werden müssen. Die stadtökologische Einflußnahme kann über Mindeststandards, über privatwirtschaftliche Verträge oder über differenzierte Maßnahmen in Richtung eines "Umweltpunktesystemes" erfolgen.

Die phasenweise Bebauung eines Stadtteils in der Größenordnung des Nordbahnhofes ermöglicht für die verschiedenen Entwicklungsgebiete Ziele zu formulieren (in einem Bereich Akzent auf Energieeinsparung, in einem anderen Bereich Akzent auf Wasserhaushalt usw.) wonach Prototypen zu entwickeln sind, welche zu einer Differenzierung in Bildung von Teilimages beitragen und in einem prozeßhaften Denken Testung und Weiterentwicklung ermöglichen.

7 Ein neuer Wohnstadtteil

WOHNBAU HAT IN WIEN GROSSE TRADITION UND IST ALS TEIL VON STADTBAU UND ARCHITEKTUR EINE DER TRAGENDEN SÄULEN DES WIEN-IMAGE. EIN GROSSER WOHNSTADTTEIL AN EINER HOCHRANGIGEN ENTWICKLUNGSACHSE STELLT FÜR DAS VORHABEN DER INNEREN STADTERWEITERUNG EINEN QUANTENSPRUNG DAR. FÜR EINE NEUE ENTWICKLUNG DIESER GRÖSSENORDNUNG IM INNERSTÄDTISCHEN BEREICH LIEGEN KEINE GESICHERTEN ERFAHRUNGSWERTE VOR. SOWOHL HINSICHTLICH DER ZAHL DER WOHNUNGEN ALS AUCH DER VERTEILUNG VON WOHNUNGSGRÖSSEN UND TYPOLOGIEN IST NICHT VON STARREN WERTEN, SONDERN SINNVOLLEN BANDBREITEN AUSZUGEHEN. ZIEL IST SOZIALE UND KULTURELLE VIELFALT, OFFENHEIT GEGENÜBER NEUEN WOHNFORMEN UND BEREITSCHAFT AUCH FÜR EXPERIMENTELLERE ENTWICKLUNGEN.

Wichtig scheint im besonderen die klare Absage an die "bloße Schlafstadt". Im Leitbild eines modernen Wohnquartiers wird "im Nahbereich die volle Palette einer Alltags- und Erlebniswelt" (Ernst Gehmacher) wichtig. Der Begriff der Infrastruktur (Lebensqualität durch Infrastruktur) geht dabei weit über die konventionellen Angebote sozialer Infrastruktur hinaus.

Somit muß man sich nicht um die Rekonstruktion von Urbanität bemühen - vage Vor-Bilder, die dann zum Monumentalen oder Pittoresken tendieren -, vielmehr gilt es Trends zu verstehen und zu unterstützen, die in Richtung einer Konvergenz (Angleichung) der in der Moderne des 20. Jahrhunderts getrennten Pole von Stadt und Siedlung wirken, die von den Bedürfnissen des Alltags her diese Spannung tendenziell aufheben.

Lebenszeit durch Verkehrsvermeidung und Billigwohnen durch Energiesparen sind im Nordbahnhofkonzept grundsätzlich angedacht. Die Bedeutung entsprechender Angebote im Rahmen von Makro-Trends unterstreicht noch einmal die Notwendigkeit großzügiger Investitionen in Richtung öffentlicher Verkehr und Ökologie. Unter diesen Voraussetzungen erhöht sich Wohnattraktivität und Image.

Teile des Nordbahnhofs erscheinen als Single-Standort prädestiniert. Kleinwohnungen für Singles und Migrant*innen (die im Rahmen dieser Makro-Trends nicht mit wirtschaftlich schwachen und wenig qualifizierten Zuwanderern gleichzusetzen sind, sondern vor allem den finanzkräftig mobilen Teil in der internationalen Wirtschaftsverflechtung betreffen) würde einen gegenüber dem herkömmlichen Durchschnitt im geförderten Wohnbau abweichenden Schlüssel zwischen

Leitbild Nordbahnhof

Familienwohnungen und Kleinwohnungen und eine größere Palette von Serviceeinrichtungen erfordern. Zum Teil könnte das die teilweise noch ungeklärten Straßen- Erdgeschoßnutzungen definieren und hätte insgesamt eine stärkere Differenzierung der Typologien zur Folge.

Wohnbau unter besonderer Berücksichtigung von Singles , kinderlosen Paaren, Studenten, Senioren, Zuwanderern, kurzzeitig an einem Ort Beschäftigten stellt jeweils spezifische Anforderungen, die in der Folge zu präzisieren sind (Erfahrungswerte, Beispiele, Modelle, aber auch die Notwendigkeit zu experimentieren). Dies wäre auch ein Ansatz für "Urbanität" ausgehend von Wohnnutzung.

Gehmacher fordert generell "mehr Angebote von Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätzen in Wohngebieten". Dieser Makro-Trend existiert relativ unberührt von jeweiligen Krisen am Büromarkt. Es ginge dann - im Sinne von Nutzungsmischung, vor allem aber in Hinblick auf modernes Wohnen - nicht nur um die großen Bürobauten (entlang Lassallestraße), sondern um feinere Konzepte kleinteiliger Mischung (z.B. Stockwerkwohnungen - Architekturbüro oder Arztpraxis und Wohnen - Stapeln von Nutzungsmischungen).

Für das Leitbild ist das Offenhalten und die Definition vernünftiger Bandbreiten wesentlich.

Die für den Nordbahnhof als Rechenmodell grundlegende Zahl von 9.000 Wohneinheiten (Normwohnungen zu 100 - 110 m² im Schnitt) ist somit zu relativieren. Falls mehr Kleinwohnungen geschaffen werden sollen, sind 10.000 Wohneinheiten möglich, falls mehr Großwohnungen sinnvoll erscheinen (gefördert oder im Eigentum) ergeben sich vielleicht nur 8.000 Wohneinheiten. Dessenungeachtet können aufgrund kinderreicher Großwohnungen die Bevölkerungs- und dabei vor allem die Kinderzahlen höher liegen als im Rechenmodell angenommen wurde.

Das Problem der Versorgung alter Menschen angesichts der starken Zunahme älterer Bevölkerung ist nur zu lösen, wenn es gelingt einen neuen Zusammenhang in der Bevölkerung herzustellen ("Hilfe zur Selbsthilfe", Nachbarschaftsnetze, die alten Werte der Solidarität). Erforderlich sind Strategien der Vorbereitung auf eine "zweite Lebensphase", die etwa im Alter von 50 beginnt, wenn die Kinder erwachsen sind, und wofür das Pensionistenheim nicht das verallgemeinernde Modell sein kann. Neuartig konzipierte Altenwohnungen (laut internationaler Diskussion in der Wohnungsgröße 1 Zimmer über der Personenzahl: d.h. 2-3 Zimmer Wohnungen) mit spezifischer Infrastruktur und Ankopplung an soziale Netze sind ein zukunftssträchtiges Sozial- und Marktsegment, das gerade am innenstadtnahen Nordbahnhof relevant sein kann. Dies beinhaltet Modelle "integrierten Wohnens" einschließlich der Ausweisung eines oder mehrerer Baublöcke für Wohngemeinschaften für Ältere.

Leitbild Nordbahnhof

Der einzuplanende Anteil für frei finanzierten Wohnbau hängt von einer Einschätzung der Wirtschaftsentwicklung des Standorts Wien ab. Bei positiver Einschätzung ist mehr Mobilität und gehobener Wohnungsbedarf (z.B. Boardinghouse) zu erwarten. Das Nordbahnhofareal liegt auf halben Weg zwischen UNO-City und Innenstadt. Wenn der UNO-Standort Wien erweitert wird und wenn in Wien in den nächsten Jahren hochwertige Büroflächen entstehen (Wien Mitte, WED etc.), dann ist entsprechender Wohnungsbedarf gegeben. Dies erfordert allerdings ein noch zu entwickelndes Marketingkonzept.

Am Nordbahnhof ist ein zu definierender Anteil an kommunalem Wohnbau für sozial Schwache, sowie als sozialpolitische Steuerungsinstanz nötig. Zusätzlich dazu sind die Möglichkeiten auszuschöpfen, die das Einweisungsrecht der Gemeinde im genossenschaftlichen Wohnbau bietet. Angesichts der dann immer noch vorhandenen Lücken im sozialen Netz der Wohnungsversorgung (z.B. für Zuwanderer) sind entsprechend dem Stellenwert des Nordbahnhofs in der inneren Stadterweiterung - in der Folge verallgemeinerbare - Sonderformen zu entwickeln.

Wenn in Wien nahezu 300.000 Zuwanderer leben und ein Großteil des Wachstums daraus resultiert; wenn der neue Wohnbau mit jährlich geplanten 10.000 Wohneinheiten wesentlich mit dem Stadtwachstum begründet wird; wenn zugleich Stadterneuerung billigen Wohnraum beseitigt; wenn dann nicht ein entsprechender Anteil der Neuproduktion gezielt für Ausländer zugänglich gemacht wird, ist dies eine gesellschaftliche Schizophrenie. Konzentrationsprozesse im Altbestand ergeben sich dann zwangsläufig: menschenunwürdige Ausbeutungsverhältnisse und ethnische Segregation.

Es muß daher am Nordbahnhof einen Anteil von Zuwandererwohnungen geben, die einerseits Einzelwohnungen im Gesamtbereich sind, an nicht so teuren Lagen auch Einzelgebäude, die sich andererseits als eigene "Typen" in der Pluralität der Lebensstile deklarieren und behaupten.

Wie Teile des Nordbahnhofs (an der Lassallestraße, am Leopoldspark) Versorgungsfunktionen für high wage professions übernehmen (frei finanziert Wohnbau) werden andere Areale, wie es einer dynamische Stadtwirtschaft entspricht, auch jene Gruppen im Bereich der low wage professions mit Wohnungsangebot versorgen müssen, die man für das reale Funktionieren der Entwicklungsachse und ihrer diversen Dienstleistungen brauchen wird.

Entweder wird die Gemeinde selbst dafür zuständig sein (nicht im kommunalen Wohnbau, der noch für Ausländer geschlossen ist, sondern in eigenen Programmen) oder man wird dafür geeignete Bauträger installieren müssen (wie dies beispielsweise auch für Gewerbehöfe gilt).

Voraussetzung dafür ist die politische Festlegung eines Schlüssels: Von den für den Nordbahnhof rechnerisch grundgelegten 9.000 Wohnungen müßten z.B. 6% dafür errichtet werden. Das könnten

Leitbild Nordbahnhof

heimartige Anlagen für Singles sein, aber auch die Möglichkeit von Großfamilienwohnungen, wenn die Familie nachkommt (Elastizität, spezifische Wohnformen). Das Fortschreibende der Sozialprogramme ist permanent zu beobachten und zu steuern.

Mit den Bauträgern sind Strategien zu entwickeln, um betriebswirtschaftliche Erfordernisse mit dem Leitbild der Entwicklung eines neuen Stadtteils abzustimmen. Die Bauträger und speziell die Genossenschaften sind aufgefordert, verstärkt Belegungspolitik zu entwickeln (statt pragmatisch auf Standardnachfrage zu reagieren).

Dessenungeachtet wird man die Entwicklung über den gesamten Zeitraum beobachten müssen: welche Bauträger bauen, welche Wohnungsstrukturen entstehen, wer diese besiedelt. Dazu braucht es eine Zentralstelle (es gab einmal eine Zentralstelle für Wohnungsreform im Roten Wien), die diese Werte sammelt und ständig analysiert, um - wenn nötig - gegenzusteuern.

Dieses Instrumentarium müßte bereits bei der Bauplatzvergabe und Bauträgerverpflichtung als Rahmenbedingung vorgegeben und dann fortgeschrieben (zivilrechtlich gesichert) werden.

9 Wie errichtet man einen Stadtteil

STADTTEILENTWICKLUNG LÄSST SICH NICHT WIE EINE WOHSIEDLUNG FESTLEGEN. DAS LEITPROGRAMM IST KEIN IDEALPLAN, AUCH WENN ES IN DER RÄUMLICHEN VORSTELLUNG VON EINEM STÄDTEBAULICHEN GESTALTUNGSENTWURF BEGLEITET WIRD. DAS LEITPROGRAMM GING ZUNÄCHST VON DER VORSTELLUNG AUS, DASS DIE BEBAUUNG IN EINEM LÄNGEREN ZEITRAUM STRUKTURIERT NACH PHASEN UND ENTSPRECHENDEN AREALEN SUKZESSIV ERFOLGEN WIRD. LAGE, GRÖSSENORDNUNG DER TEILBEREICHE UND ABFOLGE DER PHASEN WURDEN IN DER ANNAHME EINES SCHRITTWEISEN VERKAUFS DES GESAMTGELÄNDES DURCH DIE ÖBB AN DIE STADT WIEN IN HINBLICK AUF EINE SINNVOLLE SEQUENZ BIS ZUR VOLLSTÄNDIGEN STRUKTUR UND GESTALT DES STADTTEILS DEFINIERT. NUNMEHR SCHEINT ES SO, DASS SCHON IN DER ERSTEN BEBAUUNGSPHASE EIN GRÖßERES AREAL ALS BISHER ANGENOMMEN FÜR WIDMUNG, AUFSCHLIESSUNG UND BEBAUUNG ZUR VERFÜGUNG STEHEN WIRD. DAMIT WÄRE VON BEGINN AN JENER QUANTENSPRUNG GEGEBEN, DER EINEN STADTTEIL VON EINER WOHSIEDLUNG UNTERSCHIEDET UND DER IM URSPRÜNGLICHEN KONZEPT IN DER ABFOLGE VON BEBAUUNGSPHASEN ERREICHT WERDEN SOLLTE. FÜR ERFOLG UND ATTRAKTIVITÄT DES NEUEN STADTTEILS WIRD DAS ERSTIMAGE ENTSCHEIDEND SEIN.

TerTiäre Funktionen und Wohnbebauung sind funktionell verschiedene Einheiten mit unterschiedlicher Nachfrage und Investitionslogik. Trotz gegenwärtiger Krise am Büromarkt und politischem Druck auf Wohnbebauung wäre es weder richtig, bei den Parzellen an der Lassallestraße sowohl in urbanistischem als auch im gestalterischen Sinn Einschränkungen vorzunehmen, noch auf Wohnbebauung umzuschwenken.

Wenn Wohnbebauung in den inneren Bereichen des Nordbahnhofgeländes zunächst in höherer Kontinuität erfolgt, können zentralistische tertiäre Funktionen an der

Lassallestraße/Straße B sich auch langsamer realisieren. Die hochwertige urbanistische Funktion zählt höher als das rasche Schließen von "Baulücken". Wenngleich der Stadtteil so eher "von innen nach außen wachsen" würde, wäre dies nicht die Inversion des Konzeptes, das sich wesentlich von den Rändern definiert, sondern eine Parallelisierung mit entsprechenden Verknüpfungen.

Soll die räumliche Qualität des städtebaulichen Gestaltungsentwurfes erhalten bleiben (widrigenfalls man nach einem städtebaulichen Workshop und einer auf Juryentscheid beruhenden

Leitbild Nordbahnhof

beauftragten Weiterbearbeitung in der räumlichen Artikulation der Prämissen des Leitbilds neu beginnen müßte), sind die wichtigsten Raumfiguren verbindlich. Dies ist wesentlicher Teil der Stringenz von Konzept und Leitbild.

Den Raumfiguren zugrunde liegen die Thesen von Stadt auf der Brache, Ordnungs- und Orientierungssystem in einer "inneren Peripherie", die der Nordbahnhof auch während der Bebauung noch viele Jahre sein wird. Unter diesem Aspekt scheint es richtig, daß der städtebauliche Gestaltungsentwurf für den Nordbahnhof "etwas mehr Fleisch auf den Knochen hat" (Boris Podrecca), als dies bei anderen räumlichen Leitvorstellungen in dieser Abstraktionsstufe entwickelt wird.

Wie wird das Gelände real aussehen? Es ist Brache, Gstettn. Die Frage hängt mit dem Bild zusammen, das sich Interessenten, potentielle Bewerber von einem Neubau als neues Lebensgelände machen. Die Wohnzeitschriften sind voll von solchen Bildern: aber nie bildet eine Baustelle die Umgebung, nie der staubige "unfertige" Boden.

Man muß vor Augen haben, was es heißt, wenn jemand, der eine Wohnung am Nordbahnhofsgelände bezieht vielleicht für 20 Jahre (einen großen Teil seines Lebens) mit einer Großbaustelle entfernt oder direkt konfrontiert ist.

Die "Aufklärung" darüber ist Teil der Verwertungs- und Besiedlungspolitik, im Spektrum von effizienter logistischer Organisation einer Großbaustelle, über Informations- und Imagepolitik für Öffentlichkeit und Interessenten bis hin zu einer Stadtteilbetreuung und Animation, die einen kreativen Umgang mit Brachen und Baustellen entwickelt - abstrakter formuliert: mit dem Temporären, auf dem reale Stadtwerdung immer beruht.

Es mag "Identität als Prozeß" geben, aber es gibt empirisch nicht Image als Prozeß. Das Erstimage entscheidet.

"Neue städtische Wohnformen" wurden als Modellvorhaben propagiert und haben diesen Imagebonus nicht halten können (Am Schöpfwerk). Unkoordinierte Bebauung mit unzureichender Infrastruktur für einen pragmatisch selektierten "sozialen Durchschnitt" würde die Tristesse einer "Vorstadt" produzieren, die weder Stadt noch landschaftsorientierter Stadtrand wäre. Dies wäre die verspätete Produktion eines Gefälles in der Innenstadt.

Nichts ist schrecklicher, als ein Entwicklungskonzept in ein Gesamtkonzept einzubetten, von dem nur Bruchteile bestehen bleiben. Geht man von einem Endbild aus, dessen wesentlichste Faktoren auf der Strecke bleiben, ist der gesamte Entwicklungsprozeß gescheitert.

Die - noch zu präzisierende - Stringenz des Konzepts hat dialektisch äußerste Offenheit, kulturelle und soziale Phantasie im Umgang mit dem Leerraum zur Bedingung: jenen etwa 74 ha in der

Leitbild Nordbahnhof

Stadt, die Jahrzehnte kaum genutzt als offener Raum, "terra incognita" (Otto Kapfinger), oder schlicht Gstettn auch bei zügig einsetzender Bebauung nicht so schnell verschwinden werden.

10 Planungskoordination, Öffentlichkeitsarbeit

Stadtteilmanagement,

AN DIESER STELLE WERDEN NICHT DIE VIELEN WESENTLICHKEITEN WIEDERHOLT, DIE INSGESAMT DIE QUALITÄT DES NEUEN STADTTEILS ERGEBEN. ELASTIZITÄT DES KONZEPTANSATZES BEDEUTET NICHT DIE UNTERSCHREITBARKEIT DER STÄDTEBAULICHEN STANDARDS. DIESE STANDARDS - VON DER ÖV-ERSCHLIESSUNG BIS ZUR SUBTILEN EINBEZIEHUNG DES UMFELDES - MÜSSEN FRÜHZEITIG IN DER ERFORDERLICHEN QUALITÄT SICHERGESTELLT WERDEN. DIE BEDEUTUNG DES AREALS IN HOCHWERTIGER LAGE AN EINER HOCHRANGIGEN ENTWICKLUNGSACHSE VERPFLICHTET ZU DEN ENTSPRECHENDEN INVESTITIONEN, DAMIT EIN ATTRAKTIVER STADTTEIL ENTSTEHEN KANN. FACHÖFFENTLICHKEIT UND MEDIEN WERDEN DIESE MODELLVORHABEN INNERER STADTERWEITERUNG INTERESSIERT MIT BESTIMMTEN ERWARTUNGEN UND ANSPRÜCHEN KRITISCH BEGLEITEN.

Zwischen den wesentlichen Handlungsträgern der Stadtentwicklung (dem Magistrat, dem Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds, den gemeinnützigen und kommerziellen Wohnbauträgern, sowie weiteren Akteuren/Investoren) muß für den weiteren Projektverlauf auf Grundlage des Leitbildes Kommunikation und Koordination gesichert werden. Grundlage muß ein Verständnis für die Zusammenhänge sein, sowie Bereitschaft und Engagement, um die jeweils besten Lösungen zu erreichen.

Das Nordbahnhofprojekt erfordert verstärkte Kommunikation und Koordination im Magistrat. Das Leitbild ist mit den verschiedenen, im weiteren befaßten Dienststellen intensiv zu diskutieren (z.B. mehrtägige Workshops zu den wichtigen Bereichen), um Zwischenebenen zwischen dem noch allgemeinen und für Varianten offenen Konzept und der konkreten Umsetzung zu entwickeln.

Eine Reihe von Fragestellungen (Z.B. qualitative Differenzierung des Wohnungsangebotes, Nutzung von Erdgeschoßzonen, Umgang mit dem Leerraum, Definition der Gewerbezone, Konzeption des Subzentrums an der Innstraße) erfordern eine frühzeitige, systematische Einbeziehung von Akteuren, die in konventionellen Abläufen erst nach der eigentlichen städtebaulichen Planung (Widmung) tätig werden.

Größe, Bedeutung und Komplexität der Nordbahnhofbebauung lassen die Errichtung eines Stadtteilmanagements notwendig erscheinen. Weiters enthält das Nordbahnhofprojekt eine Reihe von Zielen, die auch für andere Stadtentwicklungsbereiche gültig sind. Durch die Schaffung eines

Leitbild Nordbahnhof

Stadtteilmanagements Nordbahnhof könnte man logistische und organisatorische Erfahrungen auch für andere Stadtentwicklungsbereiche gewinnen.

Die Gründung eines neuen Stadtteils auf einem Areal, das, in wertvoller Lage, Jahrzehnte eingepunkt und dem öffentlichen städtischen Gebrauch entzogen war, ist ein für den Bezirk und die Gesamtstadt bedeutsames Ereignis. Der Begriff einer "neuen Gründerzeit" enthält in diesem Sinn die Aufforderung hier einen Gründungsakt öffentlich zu vollziehen.

Leitbild Nordbahnhof

Inhaltsverzeichnis

- 0 Das Image eines modernen Stadtteils, 5
- 1 Die Werte des neuen Stadtteils, 6
- 10 Planungskoordination, Stadtteilmanagement,, 33
- 2 Ein Stadtteil an der Entwicklungsachse Praterstern -
Kagran, 9
- 3 Nordbahnhof und Bezirk, 11
- 4 Verteilung und Mischung von Nutzungen, 19
- 5 Urbane Dichte, 21
- 6 Das Verkehrskonzept, 22
- 7 Ein neuer Wohnstadtteil, 26
- 8 Stadtökologie, 24
- 9 Wie errichtet man einen Stadtteil, 30