

Wir - die Bewohner*innen am Nordbahnhof - übermitteln Ihnen hiermit unsere Stellungnahme der IG Lebenswerter Nordbahnhof zum Flächenwidmungsverfahren Nr. 8112 "Freie Mitte - Vielseitiger Rand" und ersuchen um eine möglichst umfassende Berücksichtigung. Unsere Stellungnahme basiert auf den Ergebnissen des Bürger*innenbeteiligungsprozess der Stadt Wien im Jahr 2013, dem daraufhin beschlossenen Leitbild 2014, sowie den Ergebnissen des von uns veranstalteten Bürger*innen-Infoabends am 17. Mai 2017 zum PD 8112.

STELLUNGNAHME:

BEBAUUNG / Flächenwidmung:

- Die Bruttogeschossfläche (BGF) des Leitbildes 2014 darf nicht überschritten werden.
- Die Bebauungsdichte ist schon sehr hoch. Eine weitere Erhöhung durch spätere Nachverdichtung würde zulasten der Lebensqualität der Bürger_innen und der Qualität des Leitbildes gehen.
Deswegen treten wir dafür ein, die Bebauungsdichte der Baufelder nicht mehr zu erhöhen. Das betrifft vor allem die Kompensation von neu hinzugekommenen Nutzungen.
- Für jedes Baufeld sollte zur Qualitätssicherung und konsequenten Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess ein Bebauungsplan erstellt werden.
- Durchgehende Widmung als Gemischtes Baugebiet wird begrüßt und sollte auch anstatt der geplanten Wohn-Widmung vorgesehen werden, um eine möglichst große Flexibilität in der Verteilung der Nicht-Wohn-Nutzungen im Gebiet zu gewährleisten.
- Abhaltung von Projektwettbewerben nach Vorbild Quartiershäuser Sonnwendviertel Ost um das Thema Nutzungsmischung umzusetzen.
- Die dichtere Bebauung an der Vorgartenstraße vor dem Ulhirhof widerspricht den Vorgaben aus dem Leitbildprozess 2014 und ist wieder auf jenen der Bevölkerung kommunizierten Planungsstand anzupassen. Zusätzlich kritisieren wir die nicht vorhandene Kommunikation. Die Bewohner_innen des Ulhirhofes wurden in den Änderungsprozess nicht einbezogen.
- Der öffentliche Durchgang bei Baufeld 5 / Taborstraße wird begrüßt. Zusätzlich empfehlen wir einen öffentlichen Durchgang westlich entlang der Bahn zwischen Taborstraße und Innstraße.
- Die Bebauungslinien innerhalb der Baufelder sollten generell lt. Leitbild fixiert werden und nicht bei jedem Baufeld neu zu verhandeln sein.

Baustellenlogistik:

Am Nordbahnhof wird jetzt 10 Jahre lang im dichtverbauten Gebiet gebaut. Zudem leben wir hier in einer sehr windigen Gegend, es ist somit z.B. mit einer enormen Staubbelastung zu rechnen. Wir empfehlen deswegen die Aufnahme der neuen ÖkoKauf-Richtlinie „Umweltorientierte Bauabwicklung“ in den städtebaulichen Vertrag. Die ÖkoKauf-Richtlinie wurde speziell für große innerstädtische Bauvorhaben entwickelt wurde um die Belastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten.

STRUKTURGEBIET - Müllplatz & Umspannwerk:

Wir verlangen einen sorgsamem Umgang mit den in der Bürger*innenbeteiligung erarbeiteten Qualitäten des Leitbildes. An der Innstraße, direkt an der Naherholungsfläche, ist bestes, wertvolles Wohngebiet. Das sollte für den Sozialen Wohnbau genutzt werden.

Wir befürworten einen verantwortungsvollen, nachhaltigen und innovativen Umgang mit dem Thema Abfall und Abfallvermeidung.

Allerdings fragen wir uns, warum ein neuer Müllplatz im 2/20 Bezirk nach:

- dem städtebaulichen Wettbewerb, inkl. einjähriger Bürger*innenbeteiligung,
- 2 Jahren Bearbeitung des Leitbildes durch den Magistrat der Stadt Wien,
- Beschluss in der Stadtentwicklungskommission und zuletzt Infoveranstaltung Feb. 2017 seitens ÖBB und Stadt Wien (MDBD PWB),

also nach 6 Jahren umfangreicher Planungsarbeiten ohne Müllplatz im Nordbahnviertel, dieser plötzlich an der Innstraße auftaucht.

Der Standort an der Innstraße widerspricht den Qualitäten des Leitbildes und reduziert Freiraum und Wohnraum. Zusätzlich halten wir fest:

- Direkt am Naherholungsraum ist die beste Wohnlage, das sollte man für den Sozialen Wohnbau nutzen!
- Eine wesentliche Aufgabe an der Innstraße ist die Verbindung der beiden Stadtviertel Zwischenbrücken und Nordbahnviertel. Hier sind attraktive Erdgeschoß- bzw. auch Sockelzonen und eine einfache Durchwegung wichtig. Beides wird durch das 110m breite Strukturgebiet unterbunden.
- Eine so große, flächige monofunktionale Nutzung ist keine zeitgemäße und taugliche Lösung im dichtverbauten Gebiet.
Die vorliegende Planung widerspricht damit der SUP Vorgabe: "Schaffung eines neuen, zeitgemäßen Mistplatzes." und dem Umweltziel "Schonender Umgang mit der Ressource Boden". Es werden mehrere tausend Quadratmeter Grünfläche unnötig versiegelt. Zusätzlich widerspricht die Planung dem Umweltschutz, z.b. Strategieplan Urban Heat Islands, der Stadt Wien und einer nachhaltigen Stadtentwicklung.
- Uns erschließt sich nicht die räumliche Verbindung einer wertvollen Naherholungsfläche mit einem, speziell für den Autoverkehr gedachten, Mistplatz nebenan. Das Vorbild für die Freie Mitte war die Jesuitenwiese. Man stelle sich vor, jemand käme auf Idee neben der Jesuitenwiese einen 7000m² großen Mistplatz samt LKW Zentrum zu platzieren.
- Die aktuelle Neuplanung stellt für uns eine Versorgungseinrichtung mit einem über das Gebiet des Vorhabens hinausreichenden Einzugsbereich dar und erfüllt damit einen Bestandteil der Kriterien einer Städtebau UVP.
Durch die Verdoppelung zum Bestand werden naturgemäß viele Nutzer_innen (vornehmlich Autoverkehr) außerhalb des Städtebauvorhabens angezogen. Damit liegt in Hinblick auf die Autofahrten ein Magnetbetrieb vor.

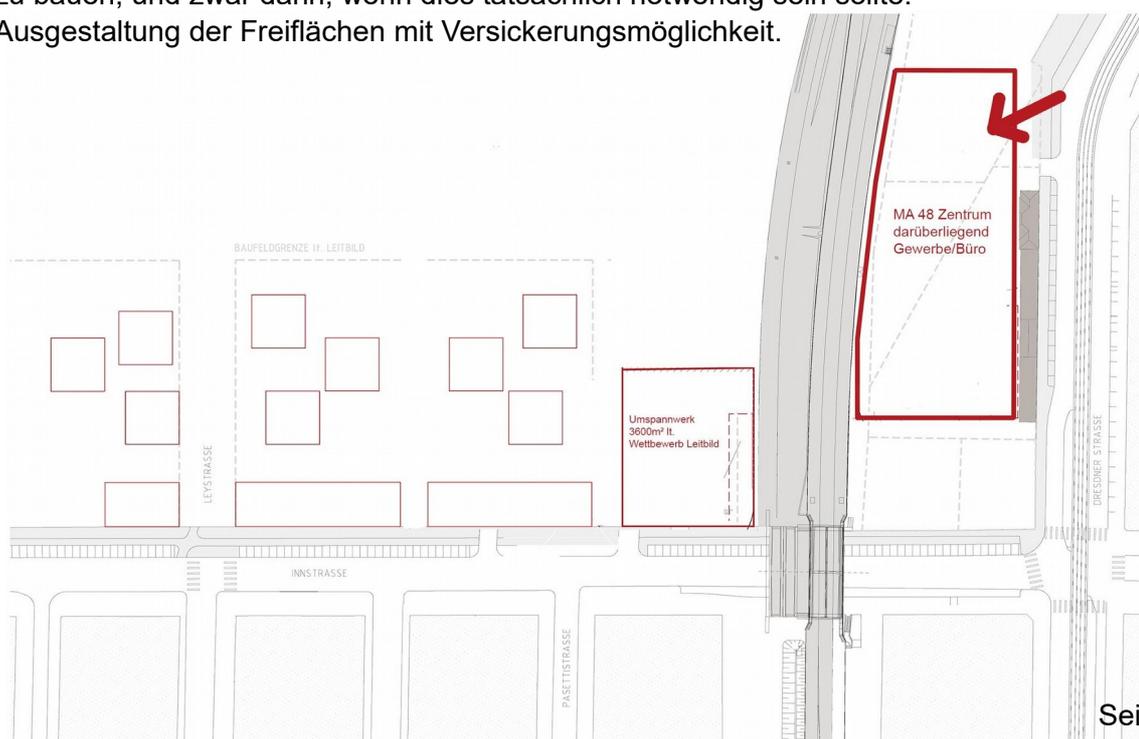
Deswegen lehnen wir die Müllplatznutzung am äußerst ungeeigneten Standort an der Innstraße ab.

Um das Umweltziel der SUP "Schaffung eines neuen, zeitgemäßen Mistplatzes, um eine effiziente Mülltrennung im 2. und 20. Bezirk vornehmen zu können und verkehrsbedingte Emissionen durch den zentralen Standort zu minimieren." zu erreichen, schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- A) Erweiterung des bestehenden Mistplatzes Richtung Tankstelle / Taborstraße:
 Entwicklung eines modernen Abfallzentrums für das innerstädtische, dichtverbaute Gebiet. Keine eingeschossige Bebauung, sondern die Integration in eine gemischte Gewerbe / Wohnbebauung als Erdgeschoßnutzung.
 Einbindung der ehemaligen Leichenhalle als lokales Infozentrum Abfallvermeidung. Gastromöglichkeit samt MA48 Tandlermarkt als lebendiges EG. Kombination mit einem Reparaturbetrieb auf Basis Sozial & Arbeitsmarktpolitische Maßnahme.
 Nutzung umfangreicher Förderung (u.a. SmartCity Call etc.) zur Umsetzung dieses innovativen und zukunftsweisenden Projektes.
 Eventuell Teilung Mistplatz Dresdnerstraße / LKW Zentrum Nordwestbahnhof
- B) Umsiedlung des MA48 Mistplatzes an den Nordwestbahnhof:
 Hier ist bereits ein Gewerbestandort mit versiegelten Flächen und dementsprechenden LKW Verkehr. Zusätzlich ist eine große Blockrandstruktur geplant, deswegen läßt sich ein Mistplatz/LKW Zentrum leicht im EG unterbringen. Darüber gemischte Bebauung am Dach und ein begrünter Hof für die Bewohner_innen.
 Zusätzlich Möglichkeit einer raschen Umsetzung, teils auch mit temporären Charakter und Neubewertung der Situation bis Entwicklungsende NWbhf 2035
- C) Neuüberlegung der Standortstrategie für einen Müllplatz im Bereich 2/20 Bezirk unter Einbeziehung leerstehender Flächen z.b. an der Stromstraße oder Handelskai.

Umspannwerk:

- Wir fordern die Widmung des Umspannwerkes direkt an der Schnellbahntrasse auf die 2011 im Wettbewerb definierte Größe (3600m²).
 Uns ist nicht schlüssig warum hier lt. Widmung die Fläche, für den gleichen Zweck **um fast 50% auf 5500m² angewachsen** ist.
- Die Grünflächen des Nordbahnhofes sind nicht dazu da, um Infrastruktur anderer Gebiete aufzunehmen. Hier eignet sich der bereits versiegelte Nordwestbahnhof wesentlich besser. Deswegen fordern wir, ein etwaig notwendiges Umspannwerk Nordwestbahnhof, auch dort zu bauen, und zwar dann, wenn dies tatsächlich notwendig sein sollte.
- Ausgestaltung der Freiflächen mit Versickerungsmöglichkeit.



FREIRAUM / FREIE MITTE / NATURSCHUTZ

Freie Mitte:

Wir begrüßen die Widmungskategorie E Natur & Erholungsraum. Hierbei ist aber sicherzustellen, dass die Nutzungsstruktur lt. Leitbild umgesetzt wird.

Es ist ein sehr großer Wunsch der Bevölkerung nach größtmöglicher Erhaltung bestehender Strukturen und Vegetation. Die Menschen haben ihre "Gstettn" lieb gewonnen und hängen sehr daran. Das sorgt auch für einen Erhalt des Lebensraumes der geschützten Tierarten.



Nordbahnhof Kids & unsere Gstettn

Darüber hinaus ist allen bewusst, dass hier selektive Gestaltungsmaßnahmen notwendig sind. Dafür empfehlen wir eine Umsetzungsstrategie wie bei dem Projekt "Grünzug Mühlgrund" der Stadt Wien - Sozial & Arbeitsmarktpolitische Konzepte zur frühen und kostengünstigen "step by step" Realisierung und dem Leitfaden der Stadt Wien "Frühes Grün".

Auf eine ausreichende Durchwegung ist zu achten. Wir empfehlen für die beiden Brücken über die Taborstraße und die Schweidlgasse die Ausführung lt. Leitbild als "leichte Stege". Günstig, und zur Idee der Freien Mitte passend, sind Holzbrücken. Wien hat hier viel Erfahrung, z. B. der Brauereisteg in Liesing mit Kosten von nur 350.000 Euro.

Wir empfehlen hier die Umsetzung eines EU Life Projektes zur Finanzierung (75% bei Naturschutzmaßnahmen!) und die Einbindung der Bevölkerung. Dazu verweisen wir nochmal auf unser Konzept & Website www.stadtwildnis.wien.

Freiraum:

Der öffentliche Freiraum ist für einen lebenswerten Nordbahnhof essentiell. Wir empfehlen hier die Einbindung von Frei- und Landschaftsplaner*innen in der Straßenplanung und ein zusammenhängendes Gestaltungskonzept. Speziell bei den MIV freien Teilen Taborstraße / Campusvorplatz und auch das breite Vorfeld an der Nordbahnstraße. An der Nordbahnstraße sprechen wir uns klar gegen eine Nebenfahrbahn aus.

Als Unterstützung in der Umsetzung bieten sich Förderungen bzw. die Nutzung bereits geförderter F & E-Strukturen an, z. B. "Stadt der Zukunft - "Innovationslabor" - Innovationen für die Grüne Stadt > weitgehend lückenlose Begrünung eines Stadtteils – <https://www.fgg.at/4-Ausschreibung-stadt-der-zukunft>.

Naturschutz:

Der sorgsame Umgang mit der Umwelt ist den Menschen am Nordbahnhof ein sehr wichtiges Anliegen.

Am Nordbahnhof haben sich mit den Jahren sehr große Vorkommen von Wechselkröten und Zauneidechsen etabliert. Diesem Umstand ist in der Umsetzung der Freiflächen Rechnung zu tragen.

Wir empfehlen eine Erweiterung der bestehenden Ausgleichsmaßnahmen vom "Petroleumhof" in die Freie Mitte. Das hautnahe Naturerlebnis ist eine wichtige Komponente im Wiener Stadtleben. Zusätzlich ergeben sich zahlreiche Anknüpfungspunkte mit dem Bildungscampus Nordbahnhof. Eine proaktive Haltung beim Thema Naturschutz gewährleistet eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung und zahlreiche finanzielle Förderungsmöglichkeiten. (EU Life, etc.)

SACHWERTE, KULTURELLES ERBE:

- Neben dem Wasserturm hat die alte Eisenbahnbrücke Leystraße für die Bevölkerung einen sehr hohen ideellen Wert. Der Erhalt ist unbedingt sicherzustellen. Auch wenn sie nicht denkmalgeschützt ist, ist sie außerdem von großer historischer Bedeutung.
- Die alten Doppeltunnel unter der Schnellbahn westlich der Taborstraße sollten erhalten bleiben. Wir wissen, dass einer davon ramponiert ist, aber der zweite ließe sich erhalten. Die Tunnel stellen eine sehr interessante Fußgängerverbindung sicher. Sollten die Tunnel verfüllt werden, so ist ein Erhalt der Portale sicherzustellen.
- Signalwerkstätte: Hier empfehlen wir die Umsetzung innovativer Konzepte im Bereich Kultur & Gewerbe nach dem Vorbild WUK.

MOBILITÄT:

Die geplanten Fußgängerzonen sollten auch mit "Fw" im Plan gewidmet werden.

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

Wir begrüßen die weitgehend autofreie BMA, dies muss sich nun in der Gestaltung wiederfinden. Kurze Wege (öDg) und witterungsgeschützte Hauptwege für den Fußverkehr. Vor allem zu Fuß gehen und Radfahren fördern die Gesundheit. Die gewidmeten Bauplätze haben in ihrer Dimension zumeist längere Umwege für Fußgänger*innen zur Folge.

Deswegen empfehlen wir ein kleinteiligeres Wegenetz, auch innerhalb der Bauplätze, durch die Widmung von öffentlichen Durchgängen (ödg) im Rahmen des Bebauungsplanes zu ermöglichen.

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

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

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

- Zufahrt, Anlieferung der Geschäfte sind somit für MIV möglich.
- Die Geschwindigkeitsreduktion macht die BMA attraktiv für Kund*innen und erhöht die Besucher*innenfrequenz, Querungen der Geschäftsstraße sind jederzeit und überall für die Besucher*innen möglich
- Tempo 20 erhöht auch maßgeblich die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen
Die Straßenbahn verliert auf dem kurzen Stück kaum Zeit.

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

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

Öffentlicher Verkehr:

Das Nordbahnhofviertel benötigt insbesondere aufgrund der sehr hohen Bebauungs- und Nutzungsdichte dringend noch bessere Anbindungen an den öffentlichen Verkehr (ÖV). Hier sind schnelle und direkte Anbindungen sicherzustellen. Die zentrale Geschäftsallee und die Bildungseinrichtungen benötigen eine optimale öffentliche Anbindung.

Straßenbahn:

Im Rahmen der Präsentation des Straßenbahnpakets 2/20 Bezirk im September 2015 wurde die Weiterführung der Linie O, zum Friedrich-Engels-Platz bis 2020, politisch zugesichert.

Wir fordern dieses Versprechen an die Bevölkerung umzusetzen. Bei der Präsentation mit Frau Stadträtin Brauner, BV Derfler und BV Hora wurden alle bisherigen Hindernisse ausgeräumt. Dadurch ergeben sich sehr große Einsparungen. Die Gleisschleife um den Wasserturm kann entfallen. (Schleifenmöglichkeit am Praterstern vorhanden) Notwendige Weichen können gleich eingebaut werden und müssen nicht ein paar Jahre wieder getauscht werden.

Zusätzlich empfehlen wir mit Errichtung der Linie O die Taborstraße bereits zu bauen und hier die Gleisverbindung BMA - Nordbahnstraße für die zukünftige Straßenbahnlinie 33 zu schließen. Mit der Bebauung an der Nordbahnstraße sollte auch hier die Gleislücke zwischen Am Tabor und Taborstraße geschlossen werden, um hier die dichte Bebauung an das öffentliche Netz anzubinden.

Variante Linie O

Da wir das Gefühl haben, dass eine Realisierung der Weiterführung der Linie O über die Engerthstraße aber in weiter Ferne liegt, empfehlen wir folgende Variante:

Führung Linie O in das Nordbahnviertel, Am Tabor - BMA - Weiterführung über die Taborstraße - Nordbahnstraße - Dresdnerstraße - Friedrich-Engelsplatz

- Entfall der Gleisschleifen Wasserturm (Schleife Praterstern für Kurzführungen vorhanden)
- Kostengünstig! Nur rund 300m Gleise - aufkommensneutral mit Gleisschleife Wasserturm
- Anbindung an U6 Dresdnerstraße
- Anbindung Friedrich-Engelsplatz - Dresdnerstraße an U1/U2 Praterstern. Entlastung 11A/B
- Anbindung Bildungscampus Nordbahnhof von Zentrum 2/20 Bezirk.
- Sicherstellung der öffentlichen Anbindung in diesem Abschnitt bei Störung der Linie 2

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

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

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

Reduktion der Elterntaxis

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

Ruhender Verkehr: für Pkw-nutzer*innen reduziert, Bma als Kurzparkzone

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

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

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

für Fahrradfahrer*innen zahlreiche Radparkanlagen und Citybikestationen

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

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

für Fußgänger*innen attraktive Sitzgelegenheiten

Auch Menschen wollen oder müssen innehalten und (sich aus-)ruhen. Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum - mit Ausnahme der Parkanlagen sind weitgehend inexistent.

„Fußgänger*innenparken“ sollte gleichermaßen berücksichtigt werden wie die Parkierung von Fahrzeugen. Alle 300 m sollten Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, die:

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

Empfehlung Stellplatzregulativ 50%-70%

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

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

Barrierefreiheit

Die Ausgestaltung der Fuzo und Begegnungszone auf einem Niveau (ohne Gehsteigkanten etc.), sowie der ebene Zugang der Erdgeschossnutzungen (ohne Treppenstufen oder Rampen) sichert die Benutzbarkeit für alle Menschen.

NUTZUNG UND BELEBUNG

Im bestehenden Nordbahnhofquartier ist überwiegend Wohnnutzung vorhanden.

Die Büronutzung an der Lassallestraße ist herausgelöst und nicht integriert.

Für die künftigen Bauplätze sollten die Rahmenbedingungen so geschaffen werden, dass Nutzungsgemischte Projekte entstehen können.

Diese Mischung darf nicht nur auf die Erdgeschosszone (EG-Zone) reduziert bleiben. Zusätzlich sollten bauliche Vorkehrungen getroffen werden, um Homogenität und das Entstehen einer Schlafstadt zu verhindern. Dies sollte durch eine

- Mindesthöhe von 4,5 m für Erdgeschosse im gesamten Widmungsgebiet und eine
- Mindesthöhe von 3,5 m für das 1. und 2. Obergeschoss entlang der BMA sichergestellt werden.

Hierdurch würden optimale Rahmenbedingungen für Geschäftsnutzung im EG und Büronutzungen in den Obergeschossen geschaffen. Darüber hinaus sollten auch Anreize für die künftigen Nutzer*innen dieser Geschäfts- und Büroflächen angeboten werden, ideal wäre die Vergabe von Superförderung.

Übergreifendes Gemeinschaftsraumkonzept und Mitbenützung sichern

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

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

ALLGEMEINE EMPFEHLUNGEN / UMSETZUNGSSTRATEGIE

BEIRAT:

Wir begrüßen die Einbindung von Bürger_innen in den Nordbahnhofbeirat. Zur Sicherstellung der Qualität der künftigen Gesamtentwicklung sollte der Beirat nicht nur die Gebäude beurteilen, sondern ressortübergreifend in die Planungen einbezogen werden.

Der Beirat ist rechtzeitig ins Leben zu rufen, damit die Qualität aller künftigen Projekte und Entwicklungen sichergestellt werden kann. Projekte dürfen nur mit einer Vidierung durch diesen Beirat genehmigt und daher auch umgesetzt werden.

STABSTELLE - INHALT / GESTALTUNG / INNOVATION / FÖRDERUNGEN

Neben der gebauten Hardware halten wir die Software (Inhaltliche Frage, Gestaltung, Innovation) für eine gelungene Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung für bedeutsam.

Wir empfehlen deswegen die Einrichtung einer zentralen Stabstelle, die sich um diese inhaltlichen Fragen kümmert. Speziell Innovation & Förderungen müssen oft ressort- und akteursübergreifend gedacht und entwickelt werden. Es gibt hier zahlreiche Überschneidungen zwischen den einzelnen Ressorts, Entwicklungskonsortium & Grundeigentümer ÖBB.

Als Beispiel sei die Förderschiene Stadt der Zukunft zu nennen.

https://www.ffg.at/sites/default/files/allgemeine_downloads/thematische_%20programme/Energie/leitfaden_4._ausschreibung_stadt_der_zukunft.pdf

über das Themenfeld "Innovationen für die grüne Stadt" könnten der Bildungscampusfreiraum, Baufeldinnenhöfe, Straßengrün und die Freie Mitte als zusammenhängendes Projekt gefördert werden.

BÜRGERBETEILIGUNG:

Der Nordbahnhof hat eine große Tradition der Bürgerbeteiligung. Im Leitbildprozess waren die umliegenden Grätzlbeiräte und viele Bürger_innen direkt eingebunden. Insgesamt 36 Menschen fix und je ein paar Hundert bei den Grätzlcafes.

Dieses Potenzial hat man danach versickern lassen. Wir empfehlen die Wiederaufnahme dieses Konzeptes. Ein erster Schritt sind die Bezirksforen, die wir ausdrücklich begrüßen.

Diese sollten min. Quartalsweise zusammenkommen. Wichtig ist hier, dass die Bürger_innen sehr früh eingebunden werden und nicht erst wenn alles entschieden ist und Beteiligung nur mehr Information ist.

Zusätzlich braucht es aber breiter aufgestellte Formate. Ein Beispiel ist der Infoabend der ÖBB im Feb. 2017 zu dem rund 350 Menschen gekommen sind. Hier sollte es aber abseits der Information auch Beteiligungsmöglichkeiten geben.

ZEITLICHE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE:

Um ein lebendiges Quartier zu schaffen halten wir es für notwendig sich bei der Entwicklung entlang der Straßenachsen zu orientieren. Das gewährleistet ein Gegenüber und genug Belegung um ein Überleben der Geschäfte zu fördern und somit Arbeitsplätze zu sichern.

Als Negativbeispiel sei hier die Leystraße erwähnt. Hier ist ein Zeitabstand von 9 Jahren in der beidseitigen Entwicklung. Dies führte nun zum Ende des Pionierlokals Aero.

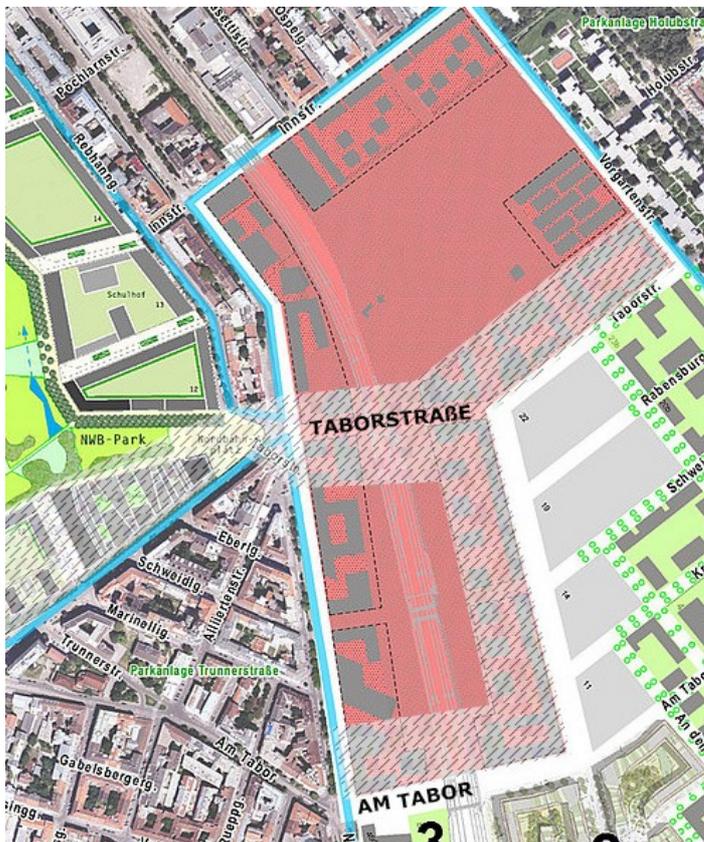
Wir empfehlen deswegen bereits 2019/ 2020:

Umsetzung Bruno-Marek-Allee

gleichzeitig Entwicklung entlang der Taborstraße inkl. erste Phase im Nordwestbahnhof an Taborstraße

Entwicklung Am Tabor

Erst danach Mittelteil Nordbahnstraße



Ihre IG Lebenswerter Nordbahnhof
nordbahnhof.wordpress.com
Wien, 31. Mai 2017