Erläuterungsbericht zum

SEK Mitte 15

Stadtteilentwicklungskonzept
für Rudolfsheim-Fünfhaus



Stadt Wien
Stadtteilplanung und Flächenwidmung

Erläuterungsbericht zum

SEK Mitte 15

Stadtteilentwicklungskonzept
für Rudolfsheim-Fünfhaus

Das Stadtteilentwicklungskonzept „Mitte 15“ wurde am 13. Februar 2024 von der Wiener Stadtentwicklungskommission beschlossen.

Beschluss:

Das vorliegende Stadtteilentwicklungskonzept „Mitte 15“ sowie die dargestellten Entwicklungserfordernisse sollen als Grundlage für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte inkl. die Durchführung weiterer qualitätssichernder Verfahren herangezogen werden

www.wien.at/stadtplanung/mitte-15

Inhalt

Anlass und Aufgabe 6

Einleitung 8

A – Gebietsübersicht

A.1 Überblick 18

A.2 Gebietsdaten 20

A.3 Identität 28

A.4 Quartiere 38

B – Entwicklungen

Rahmenbedingungen der ÖBB 44

B.1 Entwicklungsschwerpunkte 46

B.2 Zentrale Planungsaspekte 48

B.3 Stadtstruktur und Raumqualität 50

B.4 Grün- und Freiraum, Natur, öffentlicher Raum 60

B.5 Verkehr und Mobilität 71

B.6 Klima und Wasserhaushalt 86

B.7 Technische Infrastruktur 96

B.8 Soziale Infrastruktur 102

B.9 Wirtschaft und Produktion 113

C – Umsetzung

C.1 Rahmenplan 122

C.2 Empfohlene Entwicklungsphasen 124

C.3 Vision 136

C.4 Klimasensible Planung 144

C.5 Umsetzung und Ausblick 146

D – Quellen und Anhang

D.1 Quellen 154

D.2 Anhang 158

Anlass und Aufgabe

Das Westbahnhofareal stellt aufgrund seiner Dimension eine wesentliche Barriere für das gesamte Stadtgefüge im Westen Wiens dar, die derzeit vor allem für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen schwer überwindbar ist. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist der 15. Bezirk durch die Westbahn in eine nördliche und eine südliche Hälfte geteilt. Im Laufe der Jahrzehnte wurden immer wieder Konzepte für eine Zusammenführung der beiden Bezirkshälften, z.B. durch Überplattungen, entwickelt, die jedoch vor allem aus Kostengründen Utopien blieben.

Der Masterplan Wien Westbahnhof aus dem Jahr 2005 – ein Produkt des Bahnumbaus im Raum Wien (Hauptbahnhofentwicklung) – definierte erstmals einen Entwicklungsstreifen nördlich der Gleisanlagen und sah mehrere Bauphasen/-etappen, zusätzliche Querungen sowie eine neue Spange für den übergeordneten Straßenverkehr (B 224) vor. Darauf aufbauend wurde die BahnhofCity Wien West (2011) mit neuen Büro- und Geschäftsflächen sowie einem Hotel realisiert. Die Errichtung von IKEA Wien Westbahnhof (2021) knüpft an diese Entwicklung an. Die entlang der Felberstraße angedachten Bauabschnitte/Bauetappen wurden nicht umgesetzt – für diese Bereiche wurden seinerzeit zwar Widmungen für Grünflächen, Bauland und Kopfbauten für Brückenhäuser, jedoch kein Bebauungsplan festgelegt, sodass die davor geltende Bausperre bestehen bleibt (eine Nachnutzung und bauliche Veränderung der gewidmeten Flächen würde die Festlegung von Bebauungsbestimmungen erfordern).

Die funktionale Erhaltung des Westbahnhofs als überregional bedeutsamer Verkehrsknotenpunkt bildet die Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Areals entlang der Felberstraße. Dabei ist Raum für Anpassungen an zukünftige Anforderungen an die Bahninfrastruktur zu gewährleisten, deren Bedeutung im Zuge einer nachhaltigen Mobilitätswende wieder zunehmen wird. Die Flächen entlang der Westbahntrasse sind integraler Bestandteil eines bestehenden Bahnsystems, das neben Ein- und Ausstiegsbereichen auch Flächen für Wartung, Reinigung, Rangieren und Abstellen von Zügen umfasst. Vor diesem Hintergrund planen die ÖBB bereits kurz- und mittelfristige Infrastrukturverbesserungen an der Westbahn (siehe Rahmenbedingungen der ÖBB; S. 44).

Unter der Voraussetzung, dass die Anforderungen an ein modernes Bahnsystem nicht in Frage gestellt werden, ergeben sich drei Bereiche, die auf den ersten Blick wesentliche Flächenpotenziale über ihre derzeitige Funktion hinaus aufweisen: der Frachtenbahnhof Penzing, der Bereich zwischen Bahntrasse und Avedikstraße sowie der Bereich zwischen Felberstraße und Bahntrasse. Der Frachtenbahnhof Penzing und das Areal an der Avedikstraße sind für den mittel- bis langfristigen Bedarf des Bahnbetriebes unverzichtbar. Aus heutiger Sicht kann daher vorrangig der Bereich entlang der Felberstraße zwischen Westbahnhof und Johnstraße städtebaulich umgestaltet werden. Der Teilbereich zwischen Felberstraße und Westbahn stellt somit eine der letzten großen innerstädtischen Entwicklungsflächen dar.

Eine Entwicklung in diesem Bereich muss sich in übergeordnete städtebauliche Zielsetzungen und eine bessere Vernetzung der bestehenden Stadtstrukturen einfügen. Weiters ist eine städtebauliche Strategie zu entwickeln, die mit dem Höhenunterschied zwischen Felberstraße und Bahnareal sowie mit den unterschiedlichen Nutzungen der bestehenden Stadt und des Bahnareals angemessen umgeht.

Aufgrund einer wienweiten Prioritätenreihung für die Nachnutzung nicht mehr benötigter Bahnhofs- bzw. Gleisflächen und der weiterhin bestehenden Erfordernisse für den Bahnbetrieb konnten bis vor kurzem keine weiteren Planungsschritte gesetzt werden. Seither haben sich die Ziele verschoben: Für den Entwicklungsstreifen entlang der Felberstraße besteht nun die Absicht, eine für die Aufgaben des Erholungsgebietes (Erholungswert, kleinklimatische Wirkung, Stadtbild, Freizeitnutzung etc.) attraktivere Ausgestaltung der Grünlandwidmung zu schaffen, als dies durch die derzeitige Flächenwidmung vorgegeben ist – eine großzügige zusammenhängende Grün- und Freifläche wird angestrebt. Weiters wird eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Erschließungsqualität für den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität angestrebt. Darüber hinaus soll die bestehende Stadtstruktur durch eine lebendige Nutzungsmischung und insbesondere durch geförderten Wohnbau ergänzt werden.

Im Herbst 2022 startete ein neuer Planungs- und Beteiligungsprozess für die zukünftige Entwicklung des Stadtteils „Mitte 15“ und damit auch für das Westbahnhofareal entlang der Felberstraße – ein Stadtteilentwicklungskonzept (SEK). Das SEK versteht sich als ganzheitliches Konzept, das auch die bestehenden städtebaulichen Strukturen im Umfeld in die Analyse und Planung einbezieht.

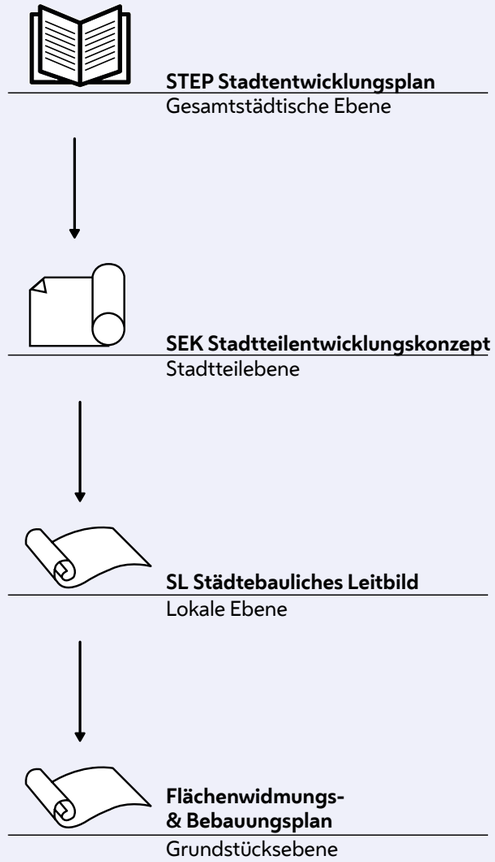
Einleitung

SEK-Einordnung

Das Stadtteilentwicklungskonzept (SEK) ist ein Instrument der Wiener Stadtplanung, das als „Zwischenebene" zwischen dem Stadtentwicklungsplan (STEP) auf gesamtstädtischer Ebene und den lokalen städtebaulichen Leitbildern (SL) bzw. dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan fungiert. Es unterstützt die Anwendung der gesamtstädtischen Konzepte in den lokalen Planungsgebieten und die Umsetzung übergeordneter Vorgaben auf Teilraumebene. Das Ziel der Zwischenebene ist es, eine abgestimmte Entwicklung verschiedener räumlich-funktional verbundener Teilräume zu gewährleisten und die Arbeit auf der lokalen Planungsebene zu erleichtern. Dadurch können Flächenwidmungs- und Bebauungspläne bereits auf die im SEK festgelegten Ziele zurückgreifen. Dies verbessert auch die Nachvollziehbarkeit von Widmungsentscheidungen im Zusammenhang mit gesamtstädtischen Vorgaben und Planungszielen.

Je nach Größe und Komplexität eines Projekts können städtebauliche Leitbilder für einzelne Teilräume des Stadtteils entwickelt werden oder die weitere Bearbeitung direkt auf der Widmungsebene erfolgen. Das SEK enthält die zentralen Ziele und Handlungsfelder für alle Teilräume des Stadtteils sowie spezifische Vorgaben für Teilräume, in denen städtebauliche Projekte geplant sind. Diese Vorgaben dienen als Grundlage für den weiteren Planungsprozess. Das SEK wird von der Stadtentwicklungskommission (STEK) beschlossen, um für nachfolgende Planungen eine bindende Wirkung zu erhalten.

Der vorliegende Bericht zum SEK „Mitte 15" gliedert sich in drei Teile. Teil A gibt einen ersten Überblick über das Projektgebiet und stellt die relevanten Vorgaben aus übergeordneten Strategien, Plänen und Fachkonzepten dar. Teil B beschreibt die Entwicklungsschwerpunkte und zentralen Planungsaspekte. Die umfassende Analyse der sieben Themenbausteine des SEK wird durch die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses ergänzt. Daraus leiten sich lösungsorientierte Handlungsfelder für alle Themengebiete ab. In Teil C des Berichts werden die Aussagen in einem Rahmenplan verortet, konkrete Maßnahmen dargestellt, erste Aussagen zu städtebaulichen Kennwerten getroffen sowie Hinweise zur Umsetzung gegeben.



- **Zwischenebene:** STEP und Bebauungsplan
- **Anlass**: absehbare Entwicklungen mit Auswirkungen auf den Stadtteil
- **Maßstab**: Betrachtungsebene etwa 1 : 10 000 bis 1 : 20 000
- **Planungshorizont**: bis 20 Jahre
- **Prozessbeteiligung**: Dienststellen, Bezirk, Bürger*innen …
- **Ziel**: Erstellen einer gemeinsamen Vision
- **SEK-Beschluss:** verbindliche Grundlage für weitere Entwicklungs- und Planungsprozesse

Arbeitsweise

METHODIK
Das SEK basiert auf einer fundierten inhaltlichen Analyse des Projektgebietes, aus der sich klare Handlungserfordernisse für die Zukunft ableiten lassen. Im Rahmen der qualitativen Analyse wurde das Gebiet im Zuge von Stadtspaziergängen erkundet und zahlreiche Interviews und Expert*innengespräche geführt. Zur Ergänzung dieser Eindrücke wurde eine umfassende quantitative Sekundärdatenanalyse durchgeführt. Dazu wurden demographische und (sozial-) räumliche Daten der Stadt Wien grafisch aufbereitet und interpretiert. Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die zentralen Analyseergebnisse.

Der Planungsprozess wurde von einem interdisziplinären Planungsteam gestaltet, das verschiedene Fachdisziplinen zusammenführte, um eine umfassende und ganzheitliche Planung zu gewährleisten. Das Planungsbüro Superwien Urbanism ZT GmbH übernahm die Projektleitung und koordinierte die verschiedenen Planungsaspekte mit Unterstützung der Subunternehmer DnD Landschaftsplanung ZT KG, con.sens verkehrsplanung zt gmbh, Greenpass GmbH und Antonia Dika (Bereich Kunst und Kultur). Das Büro art:phalanx Kommunikationsagentur GmbH war federführend für den Beteiligungsprozess.

Von Beginn an wurde großer Wert auf die verwaltungsinterne Beteiligung und Dialog gelegt, um sicherzustellen, dass alle wesentlichen Aspekte des Projekts abgedeckt und die unterschiedlichen Perspektiven der Stadtverwaltung berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck wurde ein Projektteam aus Vertreter*innen verschiedener Dienststellen der Stadt Wien sowie der ÖBB gebildet. Im Rahmen des Planungsprozesses fanden regelmäßige Projektteamsitzungen und Steuerungsgruppensitzungen statt, die der Abstimmung und dem Informationsaustausch zum Planungsprozess dienten und sicherstellten, dass die Planungen mit den städtischen Vorgaben und Zielen im Einklang standen. Zusätzlich wurden Verwaltungsworkshops durchgeführt, in denen spezifische Themen vertieft diskutiert und Lösungen erarbeitet wurden.

Darüber hinaus erfolgte die Ableitung zentraler Fragestellungen und Lösungsansätze in einem kooperativen Prozess mit weiteren wesentlichen Stakeholder*innen sowie der lokalen Bevölkerung und in enger Abstimmung innerhalb des interdisziplinären Planungsteams. Expert*innen aus den Bereichen Stadtentwicklung und Architektur, Landschaftsplanung, Stadtklima, Verkehr und Mobilität sowie Kultur und Soziales arbeiteten gemeinsam an der Entwicklung der urbanen Strategie und der zentralen Handlungsfelder für das Projektgebiet.

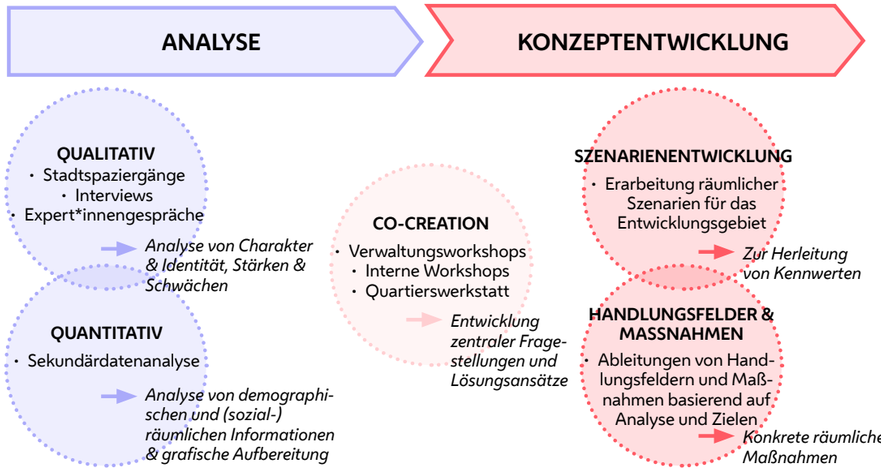
Um konkrete Grundlagen für die weiteren Planungsschritte zu schaffen, wurden verschiedene räumliche Szenarien für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße erstellt und daraus erste Kennwerte für die städtebauliche Entwicklung abgeleitet. Für die Weiterentwicklung der Bestandsstadt sowie für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße wurden zentrale Handlungsfelder und konkrete räumliche Maßnahmen formuliert.

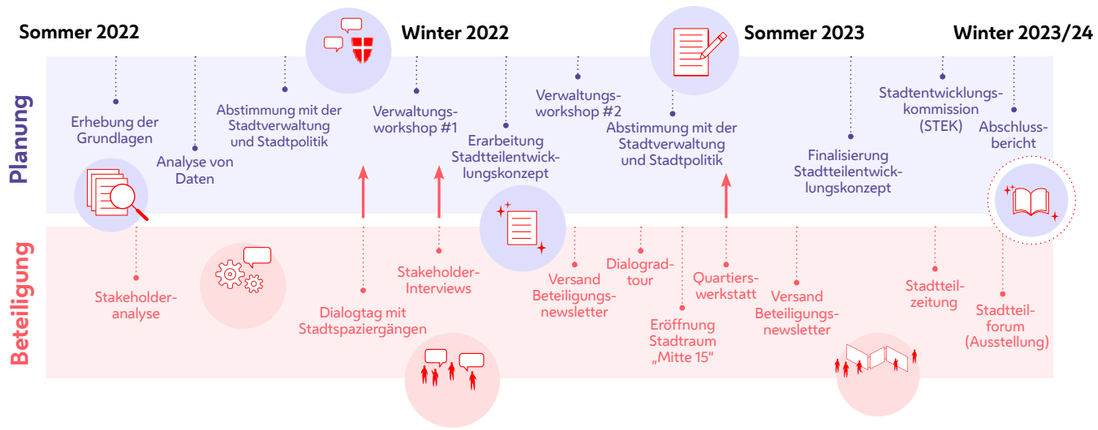
DER PROZESS
Die Erarbeitung des Stadtteilentwicklungskonzeptes begann im Sommer/Herbst 2022 und wurde im Frühjahr 2024 abgeschlossen. Die Planungs- und Beteiligungsprozesse liefen parallel und in enger Abstimmung. Die Ergebnisse aus der Kommunikation mit den lokalen Akteur*innen und der Bevölkerung flossen kontinuierlich in den Planungsprozess ein und wurden bei der Erarbeitung berücksichtigt.

Der Prozess lässt sich grob in drei Phasen gliedern. In der Grundlagenerstellung wurden relevante Aussagen aus übergeordneten Strategien herausgearbeitet und die stadträumliche Analyse durchgeführt. Für das Projektgebiet relevante Stakeholder*innen wurden identifiziert und interviewt und Entwicklungsschwerpunkte definiert.

Die Vertiefungsphase diente der weiteren Ausarbeitung und Konkretisierung der inhaltlichen Aussagen. In dieser Phase fanden diverse Formate der Bürger*innenbeteiligung und weitere Gespräche mit lokalen Stakeholder*innen statt. Die Ergebnisse flossen in die Formulierung von Handlungsfeldern und Maßnahmen ein, die einen zentralen Bestandteil des Stadtteilentwicklungskonzeptes darstellen.

In der Ausarbeitungsphase wurden die Handlungsfelder und Maßnahmen konkretisiert, mit diversen Dienststellen der Stadt Wien abgestimmt und der SEK-Bericht sowie die STEK-Präsentation erstellt.





Partizipation und Dialog

METHODIK & VORGANGSWEISE
Die Vorgangsweise in der Bürger*innenbeteiligung orientierte sich am von der Stadt Wien entwickelten „Masterplan Partizipation“ und den darin formulierten Zielen. Innerhalb der gewählten dialogorientierten Formate wurde eine Mischform der drei Beteiligungstiefen – informierende, konsultative und kooperative Partizipation – angestrebt, wobei die Vorgangsweise als überwiegend konsultativ einzustufen ist. Den Bürger*innen kam demnach eine beratende Rolle zu, sie konnten zu Themen und Fragen Stellung beziehen, Vorschläge einbringen und Anreize für die Entwicklung setzen. Die von den Beteiligten eingebrachten Anliegen und Haltungen wurden in ihrer ganzen Bandbreite ohne Wertung oder Gewichtung aufgenommen, dokumentiert und vom Planungsteam laufend ausgewertet sowie in die Entwicklung des Stadtteilentwicklungskonzeptes einbezogen. Um ein Zusammenwirken von Beteiligungsprozess und Planung zu ermöglichen, wurde das Verfahren als integrativer Gesamtprozess durchgeführt. Neben der Einbindung der planerischen Expertise in die Erarbeitung von Fragestellungen und Themenstellungen sowie der Teilnahme des Planungsteams an den Beteiligungsformaten umfasste dies auch den regelmäßigen Abgleich von Zwischenergebnissen innerhalb der Projektteams.

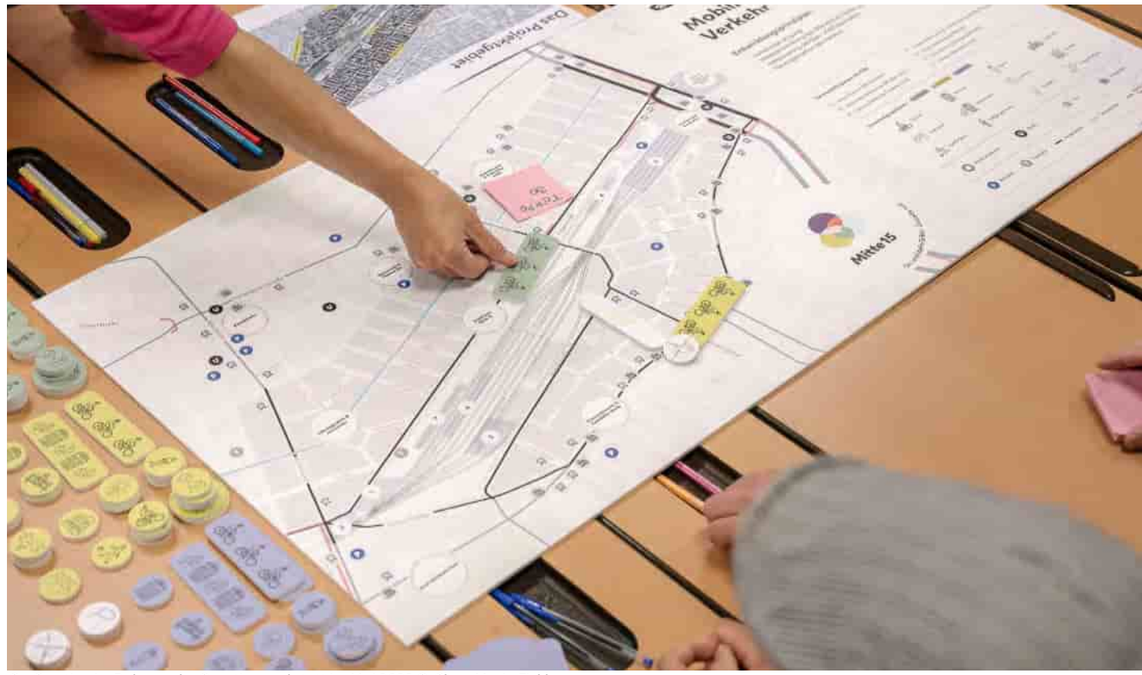
STAKEHOLDER*INNENGESPRÄCHE
Die Einbindung der lokalen Akteur*innen wurde zu Beginn des Beteiligungsprozesses als wesentliche Maßnahme für eine nachhaltige Entwicklung und das Weiterwirken der geschaffenen Dialogstrukturen über den SEK-Prozess hinaus gesehen. Auf Basis von Recherchen, Kontakten aus vorangegangenen Projekten und Abstimmungen mit dem Auftraggeber, der Bezirksvorstehung des 15. Wiener Gemeindebezirks sowie der Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB*) wurde ein umfassendes Stakeholder*innenmapping für das Projektgebiet erstellt. Dieses Mapping stellte die Grundlage für die Auswahl jener Akteur*innen dar, welche zu den Stakeholder*innengesprächen eingeladen wurden.

Insgesamt wurden 22 leitfadengestützte, qualitative Stakeholder*innengespräche u.a. mit Vertreter*innen von Bürger*inneninitiativen, Bildungs- und Sozialeinrichtungen, Gewerbebetrieben und Kulturinitiativen aus dem Projektgebiet geführt, wobei zum Teil in einem Gespräch mehrere Stakeholder*innen vertreten waren und vereinzelt Gespräche mehrmals durchgeführt worden sind. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die Analysen des Planungsteams und die inhaltliche Konzeption der weiteren Beteiligungsformate.

AUFTAKTVERANSTALTUNG DIALOGTAG
Als öffentlicher Auftakt der Beteiligungsphase wurde die Bevölkerung im Projektgebiet per Postwurfsendung zum Dialogtag am 19. November 2022 eingeladen. Im Rahmen der Veranstaltung wurden vier Dialogtouren zu Schwerpunktthemen durch den Stadtteil angeboten, die die Möglichkeit zum direkten Austausch und Raum für Fragen und Anregungen boten. Über 250 Menschen aus dem Stadtteil nahmen daran teil. Die Kernaussagen und diskutierten Themen wurden protokolliert und anschließend thematisch geclustert ausgewertet. In der Postwurfsendung wurde auch dazu eingeladen, Anregungen per E-Mail an die MA 21 A zu senden. Um eine breite Beteiligung zu gewährleisten, war auch eine Antwortkarte mit Fragen zum Projektgebiet enthalten, die per Post retourniert werden konnte. Auf diese Weise kamen 325 Rückmeldungen ein. Die Zusammenfassung aller Ergebnisse wurde in einem Dokumentationsbericht auf der Projektwebsite *mitte15.wienwirdwow.at* und via Newsletter veröffentlicht.



Der öffentliche Auftakt im November 2022 mit einleitenden Worten auf dem Rustensteg © Clara Maria Fickl



Co-Creation im Rahmen der Quartierswerkstatt im Mai 2023 © Clara Maria Fickl

DIALOGRADTOUR
Um eine weitere Beteiligungsmöglichkeit und ein aufsuchendes Format vor Ort im Stadtteil zu schaffen, war das Projektteam im Rahmen der Dialogradtour am 27. und 29. April 2023 an vier Standorten unterwegs. In persönlichen Gesprächen wurden Anregungen und Ideen für die zukünftige Entwicklung des Gebietes „Mitte 15" gesammelt und über die bevorstehende Quartierswerkstatt informiert. Um mit möglichst vielen Bewohner*innen ins Gespräch zu kommen, waren dabei auch mehrsprachige Vermittler*innen vor Ort. Die protokollierten Rückmeldungen wurden anschließend ausgewertet, auf der Website veröffentlicht und dem Planungsteam zur Verfügung gestellt.

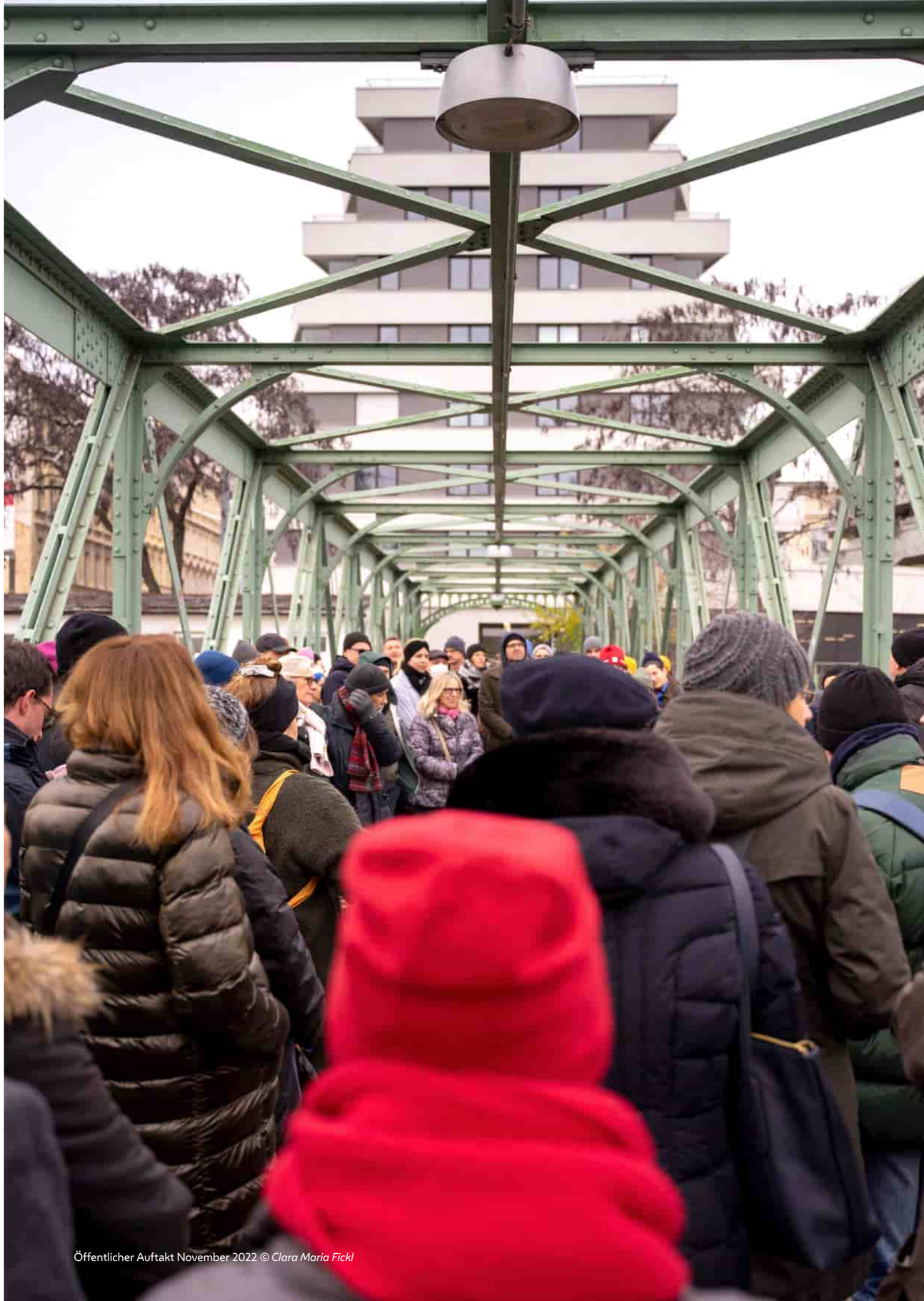
ERÖFFNUNG STADTRAUM „MITTE 15"
Mit dem am 11. Mai 2023 eröffneten Stadtraum „Mitte 15" wurde eine erste Zwischennutzung am Entwicklungsareal Westbahnhof realisiert, die als Initialzündung für die von vielen Akteur*innen geforderte zukünftige Belebung des Areals wirken soll. Lokalen Initiativen, Vereinen und Bürger*innen des 15. Bezirks steht damit ein barrierefreier, gut ausgestatteter Raum zur Verfügung, der sich für Workshops, Sitzungen, Diskussionen oder kleinere Ausstellungen eignet und grundsätzlich kostenfrei nutzbar ist. Darüber hinaus dient er als Infodrehscheibe für den Planungs- und Beteiligungsprozess rund um die Entwicklung des Stadtteils „Mitte 15". Das Projekt Stadtraum „Mitte 15" ist eine gemeinsame Initiative der MA 21 A der Stadt Wien, der Bezirksvorstehung des 15. Bezirks und der ÖBB in Kooperation mit der Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB*).

QUARTIERSWERKSTATT
Am 13. Mai 2023 wurde die Bevölkerung des Projektgebietes zu einer Quartierswerkstatt in die Sir-Karl-Popper-Schule eingeladen. Über 100 Bürger*innen brachten in sieben jeweils 2-stündigen Durchgängen ihre Ideen und Vorschläge konkret verortet auf Themenkarten zu den vier Schwerpunkten „Verbindungen und Querungen", „Mobilität und Verkehr", „Öffentlicher Raum und Grünraum" sowie „Wohnen und Zusammenleben" ein. Die diskutierten Themen und Fragestellungen ergaben sich aus den Rückmeldungen der bisherigen Beteiligungsschritte und den bis dahin durchgeführten Analysen des Planungsteams. Die Teilnehmer*innen der Quartierswerkstatt wurden zudem eingeladen, gemeinsam potenzielle Entwicklungsorte zu markieren. Ein ausführlicher Bericht über die gesammelten Aussagen und erarbeiteten Themenkarten wurde im Anschluss wieder auf der Projektwebsite und per Newsletter veröffentlicht.

GESPRÄCHE MIT INITIATIVEN AUS DEM STADTTEIL
Zur Vertiefung von Fragen und Anregungen wurden nach Abschluss der öffentlichen Beteiligungsformate weitere Gespräche mit lokalen Initiativen geführt.

PROJEKTWEBSITE UND NEWSLETTER
Die begleitende Projektwebsite *mitte15.wienwirdwow.at* sowie der Projektnewsletter dienten als zentrale Plattform für Informationen zum Stadtteilentwicklungskonzept, die Ankündigung der Beteiligungsveranstaltungen und die Dokumentation der abgeschlossenen Formate.

STADTTEILZEITUNG UND AUSSTELLUNG
Zum Projektabschluss erhielten alle Haushalte im Projektgebiet eine Stadtteilzeitung, die die Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung aufgriff und niedrigschwellig über die zentralen Ergebnisse des SEK sowie die weiteren Planungsschritte informierte. Außerdem wurden die Bewohner*innen des Projektgebietes zu einer Ausstellung eingeladen. Auch hier wurden die zentralen Ergebnisse des SEK und ein Ausblick auf die nächsten Schritte präsentiert.



Öffentlicher Auftakt November 2022 © *Clara Maria Fickl*

GEBIETSÜBERSICHT

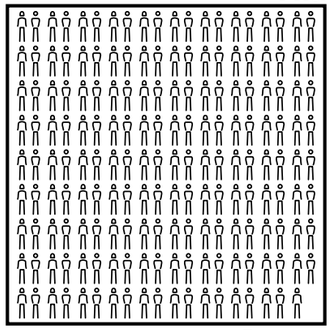
A.1 Überblick

Das Projektgebiet des Stadtteilentwicklungskonzepts „Mitte 15“ erstreckt sich von der Märzstraße im Norden bis zur Mariahilfer Straße bzw. Linzer Straße im Süden sowie vom Neubaugürtel im Osten bis zur Sturzgasse im Westen. Das Gebiet befindet sich hauptsächlich im 15. Wiener Gemeindebezirk, umfasst jedoch auch Teile des 6., 7. und 14. Bezirks. Rudolfsheim-Fünfhaus bildet somit den Schwerpunkt dieses SEKs, aber auch die angrenzenden Bezirke wurden in den Planungsprozess einbezogen.

rund 120 ha
Projektgebiet

rund 21.500
Einwohner*innen

1 ha



179 EW/ha

Im Vergleich dazu leben in ganz Rudolfsheim-Fünfhaus rund 75.000 Einwohner*innen auf rund 4 km² und in Wien rund 2 Millionen Einwohner*innen auf rund 415 km².

A.2 Gebietsdaten

(Sozio-)demographische Struktur

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Der 15. Wiener Gemeindebezirk zählt zu den am dichtesten besiedelten Gebieten Wiens. Die Bevölkerung des Bezirks ist in den letzten zehn Jahren deutlich gewachsen, was unter anderem auf eine positive Geburtenbilanz zurückzuführen ist. Von 2021 bis 2022 kam es jedoch zu einem leichten Bevölkerungsrückgang. Die hohe Bevölkerungsdichte kann unter anderem auf die dichte gründerzeitliche Bebauungsstruktur zurückgeführt werden, die für den Bezirk prägend ist.

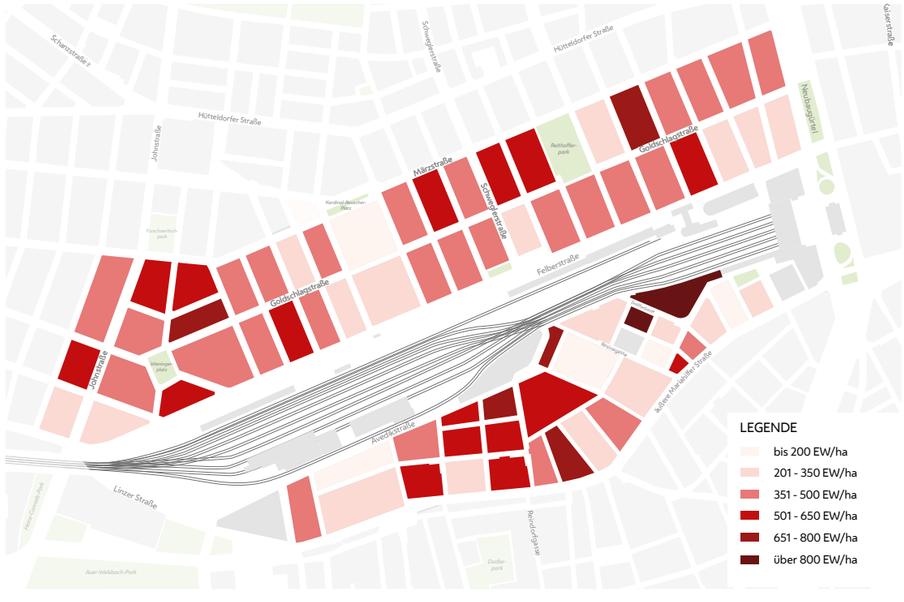
ALTERSSTRUKTUR

Die Altersverteilung im Projektgebiet ist grundsätzlich ähnlich wie im übrigen Stadtgebiet, mit vergleichsweise etwas weniger jungen Menschen und einer etwas größeren Gruppe der 20- bis 60-Jährigen (67 %). Rund 16 % der Bewohner*innen sind unter 20 Jahre alt, etwa 17 % sind über 60. Während sich die jungen Menschen relativ gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet verteilen, lässt sich eine klare Konzentration älterer Menschen im Pflegeheim Rudolfsheim-Fünfhaus am Kardinal-Rauscher-Platz erkennen.

ANTEIL AN EINWOHNER*INNEN MIT FREMDER STAATSANGEHÖRIGKEIT

Rudolfsheim-Fünfhaus ist der Wiener Gemeindebezirk mit dem höchsten Anteil an Einwohner*innen mit ausländischer Staatsangehörigkeit. Auch im Projektgebiet spiegelt sich dieser Anteil mit rund 53 % wider. Rund 47 % der Einwohner*innen besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft. Etwas mehr als 19 % der ausländischen Bewohner*innen kommen aus aus der EU, wie z.B. Deutschland (3,4%). Die größte Gruppe stammt aus den Balkanstaaten (17,4 %). Weitere nennenswerte Anteile stammen aus der Türkei (4,7 %) sowie dem Nahen und Mittleren Osten (4,1 %). Die große Nationalitätenvielfalt im Projektgebiet zeigt sich z.B. in einem hohen Angebot an internationalen Supermärkten und Restaurants. Kritisch zu sehen ist die eingeschränkte politische Teilhabe vieler Bewohner*innen. Während EU-Bürger*innen zumindest auf Bezirksebene wählen dürfen, haben Menschen aus Drittstaaten nur wenige Möglichkeiten zur Mitbestimmung.

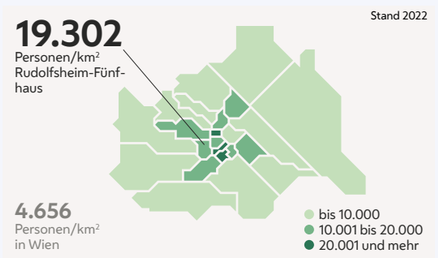
EINWOHNER*INNENDICHTE

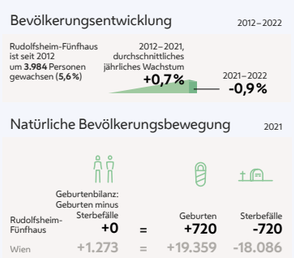


Rudolfsheim-Fünfhaus gehört mit 196 Einwohner*innen pro Hektar (EW/ha) und rund 75.000 Einwohner*innen zu den am dichtesten besiedelten Gebieten Wiens. Im Projektgebiet „Mitte 15" leben rund 21.500 Menschen. Die Einwohner*innendichte ist hier mit rund 179 EW/ha etwas niedriger als im Bezirksgebiet, was auf die großen unbewohnten Flächen entlang des Westbahnareals zurückzuführen ist. Auf Baublockebene liegen die Kennwerte deutlich höher, hier sind Bevölkerungsdichten von über 800 EW/ha zu beobachten, wie etwa im Bereich der Zwölfergasse. Besonders niedrige Dichten finden sich in einem Baublock im Bereich des Kardinal-Rauscher-Platzes (Pflegeheim bzw. Ingrid Leodolter Haus) oder in der westlichen Avedikstraße, wo gewerbliche Nutzungen überwiegen, aber auch im Bereich der Rosinagasse.

Wien

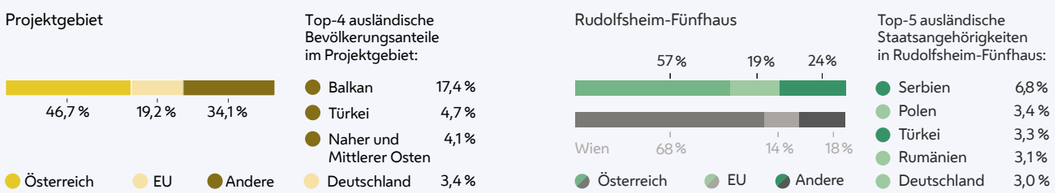






Quellen: Stadt Wien, Statistik Austria (2022): Rudolfsheim-Fünfhaus in Zahlen 2022

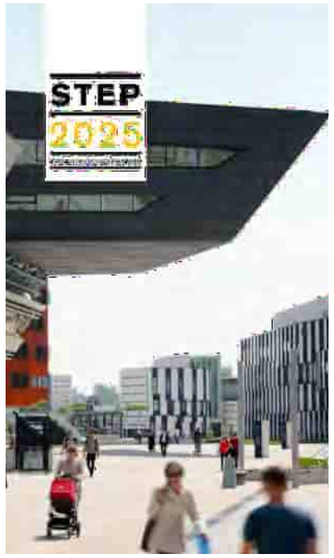
Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit



Quellen: MA 01, MA 18, MA 41, MA 61 (2021): Bevölkerungsevidenz Oktober 2021

Quellen: Stadt Wien, Statistik Austria (2022): Rudolfsheim-Fünfhaus in Zahlen 2022

Analyse übergeordneter Strategien



STADTENTWICKLUNGSPLAN 2025

Der Wiener STEP ist ein langfristiger strategischer Plan für die nachhaltige Entwicklung der Stadt. Laut dem STEP 2025 steht im Projektgebiet die Bestandsentwicklung der gründerzeitlichen Gebiete im Vordergrund. Das Westbahnareal ist als Gebiet mit hohem Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten ausgewiesen. Besonderes Augenmerk wird u.a. auch auf Geschäftsstraßen mit übergeordneter Bedeutung gelegt, im Projektgebiet ist dies die äußere Mariahilfer Straße. Der Westbahnhof als wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit den U-Bahnlinien U3 und U6 und überregionaler Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist strategisch ebenso zu berücksichtigen wie die gute Anbindung an das hochrangige Straßennetz über den Neubaugürtel.



SMART KLIMA CITY STRATEGIE WIEN

Die Smart Klima City Strategie Wien dient als verbindlicher Rahmen und Nachhaltigkeitsleitfaden für die Stadt Wien und damit auch für das Projektgebiet, der den Weg zu einer nachhaltigen Klimapolitik aufzeigt und gleichzeitig langfristige Ziele und Maßnahmen in den Bereichen Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Förderung der Kreislaufwirtschaft festlegt. Die drei wesentlichen Dimensionen der Strategie sind die Stärkung einer hohen Lebensqualität, die größtmögliche Ressourcenschonung sowie die Förderung sozialer und technischer Innovationen. Die Dimensionen erstrecken sich über elf Zielbereiche, die bei allen Planungsentscheidungen im Projektgebiet aufgegriffen und berücksichtigt werden sollen.



FACHKONZEPT & LEITBILD GRÜN- UND FREIRAUM

Das übergeordnete Fachkonzept definiert Standards für die Grün- und Freiraumversorgung, die derzeit in weiten Teilen des Projektgebietes nicht erfüllt sind. Dies zeigt insbesondere den Handlungsbedarf in diesem Bereich auf. Darüber hinaus sind die Handlungsfelder für die verschiedenen Freiraumtypologien gemäß Fachkonzept zu berücksichtigen. Das Leitbild Grünräume stellt einen wesentlichen Beitrag zu Erhalt, Weiterentwicklung und Schaffung von Grünräumen in Wien dar. Im Projektgebiet sieht es eine bis zu 30 Meter breite Grünachse auf dem Westbahnareal sowie ein städtisch geprägtes Grünraumnetz entlang zentraler Wegeverbindungen vor. Darüber hinaus sichert es die Parkanlagen im Gebiet („Wiener Immergrün“).



FACHKONZEPT ÖFFENTLICHER RAUM

Das Fachkonzept gibt Gestaltungsvorgaben für den öffentlichen Raum vor und definiert Handlungsfelder, die zu berücksichtigen sind, im Projektgebiet vor allem für die gründerzeitliche Blockrandbebauung. Der Fokus liegt dabei auf der Schaffung zusätzlicher Mikrofreiräume und der Umnutzung von Flächen, die derzeit dem Autoverkehr vorbehalten sind. Hier sind intelligente Nutzungskonzepte für das Projektgebiet gefragt, die insbesondere die Möglichkeiten der Mehrfachnutzung aufgreifen. Die öffentlichen Räume sollen im bewusstseinsbildenden Dialog mit den Bürger*innen entwickelt werden.



FACHKONZEPT POLYZENTRALES WIEN

Das Fachkonzept beschäftigt sich mit den heutigen und künftigen Funktionen von Zentren. Im Projektgebiet werden zwei zentrale Bereiche definiert: die äußere Mariahilfer Straße und die Meiselstraße/Märzstraße. Die äußere Mariahilfer Straße wird den Zentren der Kategorie A – „Entwicklungsprozess Stärkung und Erneuerung“ zugeordnet. Hier liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung des Angebotsmixes im Einzelhandel, der Reduktion von Leerständen in der Erdgeschoßzone, der qualitätsvollen Aufwertung des öffentlichen Raumes und ergänzender Mobilitätsangebote sowie der Verbesserung der ergänzenden Zentrumsfunktionen. Die Meiselstraße/Märzstraße wird den Zentren der Kategorie B zugeordnet. Hier sind bestandssichernde Maßnahmen zu setzen.



FACHKONZEPT MOBILITÄT

Die im übergeordneten Fachkonzept definierten Handlungsfelder für die Mobilität in Wien sind auch für das Projektgebiet relevant. Dazu zählen u.a. die Weiterentwicklung der Strukturen für den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität, die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split, die Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen und die Erhöhung der Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten. Als konkrete Maßnahme im Projektgebiet sieht das Konzept die Errichtung einer attraktiven Wegeverbindung entlang der äußeren Mariahilfer Straße vor. Außerdem wird die Errichtung einer neuen Spange für den übergeordneten bzw. hochrangigen Straßenverkehr (B 224) entlang der Felberstraße als Voraussetzung für eine städtebauliche Entwicklung postuliert.







FACHKONZEPT PRODUKTIVE STADT

Das Fachkonzept unterstreicht den Stellenwert produzierender Betriebe in der nachhaltigen Stadtentwicklung. Es sieht insbesondere die Sicherung bestehender Flächen und Betriebe vor, um deren Integration in das Stadtgefüge langfristig zu gewährleisten. Darüber hinaus soll der störungsfreie Betrieb im Stadtgefüge durch Maßnahmen wie die Schaffung verbesserter Zufahrtsbedingungen, Anpassungen der Widmungskategorien oder Bestandsgarantien unterstützt werden. Einzelne Standorte können aber auch unter Beibehaltung der betrieblichen Nutzung verdichtet werden, z.B. durch Aufstockung eingeschoßiger Betriebsgebäude. Im Projektgebiet befinden sich eine Reihe von integrierten Einzelstandorten, die für betriebliche Nutzungen ausgewiesen sind.

FACHKONZEPT ENERGIERAUMPLANUNG

Gemäß dem übergeordneten Fachkonzept steht bei der Bestandsentwicklung die nachhaltige Wärmeinfrastruktur im Vordergrund. Dabei sind bestehende leitungsgebundene Systeme wie Fernwärme ökonomisch und ökologisch am vorteilhaftesten. Auch die Nutzung von Abwärmequellen sollte geprüft werden. Bei Neubaugebieten sind nachhaltige Gebäudestandards einzuhalten. Bei Entwicklungen über 30.000 m² BGF ist im Rahmen der Planung ein Stadtteil-Energiekonzept zu erstellen. Insbesondere in gemischt genutzten Gebieten sollen auch lokale Wärmenetze in Betracht gezogen werden. Das Fachkonzept formuliert zudem Empfehlungen für die Festsetzung von Energieraumplänen.

FACHKONZEPT HOCHHÄUSER

Das Projektgebiet ist gemäß übergeordnetem Fachkonzept grundsätzlich kein Ausschlussgebiet für Hochhäuser. Es liegt jedoch im Bereich der „konsolidierten Stadt", in der Rücksichtnahme und Zurückhaltung gegenüber der vorhandenen Struktur als Grundsatz gilt. Hochhäuser sind daher denkbar, wenn sie sinnvoll platziert sind, strukturelle Defizite ausgleichen und die öffentliche Aneignung des Stadtraums unterstützen.

MASTERPLAN GRÜNDERZEIT

Der Masterplan Gründerzeit gibt Handlungsempfehlungen zur qualitätsorientierten Entwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt. Das Ziel ist die Bewahrung der städtebaulichen Qualität, des urbanen Charakters, der Nutzungsvielfalt und Flexibilität sowie einer sozialen Durchmischung. Gleichzeitig sollen mögliche Defizite reduziert werden.

Vorangegangene Planungen







MASTERPLAN WIEN WESTBAHNHOF 2005

Bereits 2005 wurde das Entwicklungsareal an der Felberstraße als städtebaulicher Entwicklungsschwerpunkt und hochrangiger Verkehrsknotenpunkt definiert. Die zukünftige Entwicklung sollte dem Gebiet positive Impulse geben und einen neuen Stadtteil mit hoher Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität schaffen. Dabei soll das Zusammenwachsen der beiden bisher getrennten Stadtteile gefördert und die gute Erschließung durch den Westbahnhof genutzt werden. Für das Areal an der Felberstraße sah der Masterplan einen Wechsel zwischen dichter Bebauung und kleinteiligen Grünflächen vor und definierte erstmals einen Entwicklungsstreifen nördlich der Gleisanlagen inklusive mehrerer Bauphasen/-etappen, zusätzliche Überquerungen sowie eine neue Spange für den übergeordneten Straßenverkehr (B 224).

RETHINKING FELBERSTRASSE

Durch die Eröffnung des Hauptbahnhofes 2014 wurde der Planungsprozess für das Areal an der Felberstraße wieder angestoßen. Der kooperative Planungsworkshop „Rethinking Felberstraße" wurde als Ideenfindung für die zukünftige Entwicklung an der Felberstraße mit fünf internationalen Architekturbüros durchgeführt. Es wurden Planungsvisionen für eine neue Identität, neue Mobilitätsformen, einen attraktiven öffentlichen Raum und vielfältiges Wohnen entwickelt. Der Workshop lieferte erste Impulse und eine Diskussionsgrundlage für die weitere Planung. Die Möglichkeiten und Herausforderungen des Geländesprungs an der Felberstraße spielten bei den erarbeiteten Konzepten eine zentrale Rolle.

MASTERPLAN GEHEN RUDOLFSHEIM-FÜNFHAUS

In Wien werden mehr als ein Drittel der Wege zu Fuß abgelegt und die Stadt weist grundsätzlich eine hohe Qualität an Fußwegen auf. Um darauf aufzubauen und das Zufußgehen weiter zu fördern, wurden für mehrere Bezirke Masterpläne erstellt. So auch für den 15. Bezirk. Sie bilden die Grundlage für nachfolgende Planungen und ermöglichen die Förderung von Realisierungsmaßnahmen. Wichtige Eckpunkte mit Relevanz für das Projektgebiet sind die Schaffung von zusätzlichen Querungen über die Westbahn, die Aufwertung der Geschäftsstraßen äußere Mariahilfer Straße und Märzstraße sowie die Schaffung von fußgänger*innenfreundlichen und sicheren Schulumfeldern.

„Vision Westbahnhof“ aus dem Masterplan Wien Westbahnhof 2005

Masterplan Wien Westbahnhof, 2005 © Neumann & Steiner

A.3 Identität

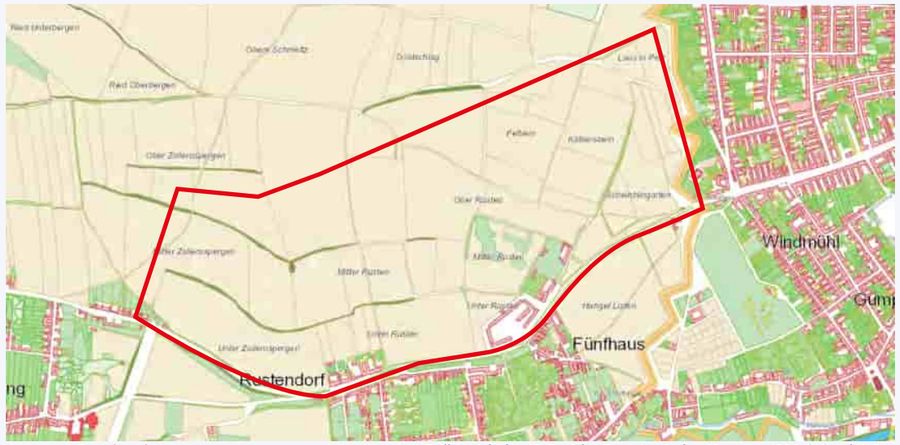
Historische Entwicklung

Große Teile des 15. Bezirks waren lange Zeit unbesiedelt und wurden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Zur Verteidigung der Stadt wurde 1704 der Linienwall errichtet. Das Mariahilfertor mit der späteren Mariahilfer Straße war die wichtigste Verbindung der Stadt nach Westen. In dieser Zeit entstanden im südlichen Teil des Bezirks mehrere Siedlungen: Rustendorf, Braunhirschen, Reindorf, Sechshaus und Fünfhaus. Im heutigen Fünfhaus wurden beispielsweise zwischen 1701 und 1711 fünf Winzerhäuser errichtet, die dem Ort den Namen Fünfhaus gaben. In Sechshaus waren es ursprünglich einige Häuser entlang der Gumpendorfer Straße, die durch den Bau des Linienwalls von der Stadt abgetrennt wurden und die Ortschaft Sechshaus begründeten. Im Laufe des 18. Jahrhunderts gewann das Gebiet um Fünfhaus und Sechshaus an Bedeutung, vor allem durch den Ausbau von Schloss Schönbrunn zur Sommerresidenz von Kaiserin Maria Theresia. Dadurch wurde die Mariahilfer Straße zur direkten Verbindung zwischen Schönbrunn und der Hofburg. Adelige siedelten sich in der Gegend an und auch Handwerker*innen ließen sich in den Ortschaften nieder. Das Gebiet nördlich der äußeren Mariahilfer Straße blieb bis in die 1770er Jahre unbebaut und wurde landwirtschaftlich genutzt.

Mit Beginn der Industrialisierung verlor das Gebiet seinen überwiegend landwirtschaftlichen Charakter. Zwischen 1771 und 1819 erlebte das Gebiet einen großen Wachstumsschub. Erste Manufakturen entstanden, darunter 1783 die Gewehrfabrik von Nikolaus Oesterlein (heute Oesterleingasse 3). Um 1810 gab es in Fünfhaus, Sechshaus und Braunhirschen bereits 18 Fabriken, vor allem in der Textilindustrie. Die Bevölkerungsstruktur wandelte sich, da immer mehr Arbeiter*innen in den Fabriken beschäftigt wurden. Neben den Fabriken gab es auch eine große Anzahl von Heimarbeiter*innen und Weber*innen. Die Industrialisierung führte zu einem starken Bevölkerungswachstum in den Städten. Um diesen Zuwachs besser bewältigen zu können, schlossen sich 1863 die Gemeinden Braunhirschen, Reindorf und Rustendorf zu einer neuen Großgemeinde zusammen, die den Namen Rudolfsheim erhielt. Die 1858 eröffnete Kaiserin-Elisabeth-Bahn (heutige Westbahnstrecke) verband den Bezirk noch stärker mit dem Stadtzentrum und förderte die Industrialisierung. Die Bevölkerung wuchs rasch, neue Bezirksteile wie Neu-Fünfhaus und Neu-Rudolfsheim entstanden nördlich der Bahn bis zur Hütteldorfer Straße. Im Zuge der Stadterweiterung 1890 wurden 33 Vororte nach Wien eingemeindet. Die Vorstadtgemeinden Rudolfsheim und Sechshaus bildeten zunächst den 14. Bezirk Rudolfsheim, Fünfhaus blieb der 15. Bezirk. 1938 wurden die Bezirke Rudolfsheim und Fünfhaus zum 15. Bezirk zusammengelegt und die Bezirksgrenzen neu gezogen.

Mit dem Zusammenbruch der Monarchie wurde die Westbahnstrecke zur wichtigsten Eisenbahnverbindung, gleichzeitig setzte die Motorisierung ein, die das Verkehrsaufkommen drastisch erhöhte. 1938 wurde die Straßenverkehrsordnung eingeführt, die das allgemeine Parken im öffentlichen Raum ermöglichte und bis heute das Erscheinungsbild der meisten öffentlichen Räume in Wien prägt.

Ab Ende des 19. Jahrhunderts wurden große Teile des Bezirks von der Gemeinde Wien für den kommunalen Wohnbau aufgekauft. In den 1920er Jahren wurde unter sozialdemokratischer Führung ein umfangreiches Wohnbauprogramm umgesetzt, das auch im 15. Bezirk zahlreiche



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Franziszeischer Kataster 1829 © Stadt Wien



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Generalplan 1892 © Stadt Wien



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Generalstadtplan 1912 © Stadt Wien

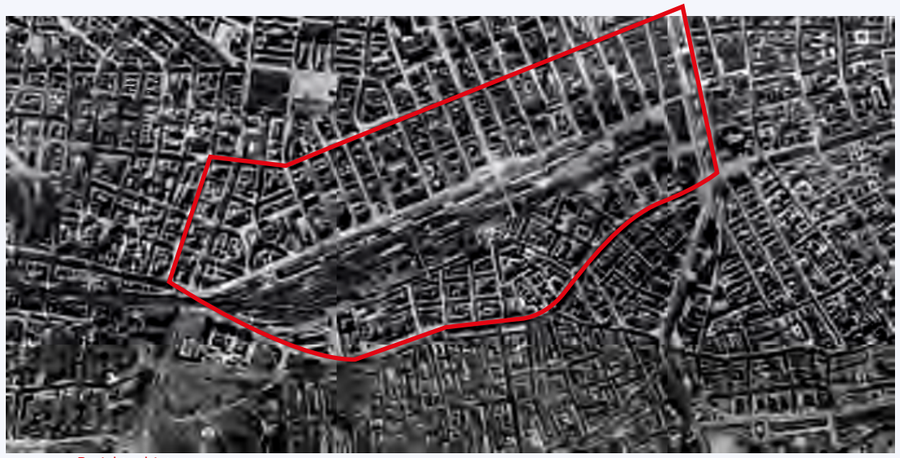
Gemeindebauten und soziale Einrichtungen entstehen ließ, wie z.B. den Eberthof nördlich des Projektgebietes. Diese Wohnbauten sollten die prekären Wohnverhältnisse verbessern und Wohnraum für die wachsende Bevölkerung schaffen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte der Wiederaufbau des Bezirks, der durch zwei Großprojekte geprägt war: zum einen durch den Neubau des Westbahnhofs zwischen 1949 und 1954 nach Plänen der Architekten Robert Hartinger, Sepp Wöhnhart und Franz Xaver Schlarbaum, zum anderen durch den Bau der Wiener Stadthalle zwischen 1954 und 1957 nach Plänen des Architekten Roland Rainer. In den 1960er Jahren kam es zu großen kommunalen Wohnbauprojekten in den Außenbezirken, die zur Vernachlässigung einiger innerstädtischer Gebiete führten. Die Ansprüche der Wiener Bevölkerung an Wohnqualität und Wohnfläche stiegen weiter. Der hohe Anteil an Altbauten mit vielen kleinen und schlecht ausgestatteten Wohnungen, aber vergleichsweise günstigen Mieten, führte dazu, dass sich viele Menschen mit geringen finanziellen Mitteln, insbesondere viele Migrant*innen, in den Bezirken ansiedelten. Verstärkt wurde dies durch den eingeschränkten Zugang zu Gemeindebau- und Genossenschaftswohnungen für ausländische Staatsbürger*innen. Aufgrund der Einschränkungen auf dem Arbeitsmarkt für diese Gruppen siedelten sich in den Erdgeschoßzonen viele „ethnische Ökonomien" an.

Seit den 1990er Jahren machte der Bezirk einige prägende Transformationsprozesse durch. Von 1982 bis 2000 wurden in der zweiten Ausbaustufe der U-Bahn die Linie U3 mit 13,5 km und die Linie U6 mit 17,5 km Länge realisiert. Damit wurde die öffentliche Erschließung des 15. Bezirks wesentlich verbessert. Der Ausbau der U-Bahnlinie U3 brachte insbesondere dem Teil nördlich der Westbahntrasse neue Urbanität. Die Auflösung der Straßenprostitution, die vor allem entlang der Felberstraße im nördlichen Teil und der Mariahilfer Straße im südlichen Teil des Bezirks stark ausgeprägt war, wirkte sich ebenfalls auf die Beliebtheit des Bezirks als Wohngegend aus. Dachgeschoße wurden vermehrt ausgebaut und einige Neubauten und Altbausanierungen veränderten das Wohnungsangebot der Gegend. Nach und nach zogen Bewohner*innen hin, die seinen Charakter als reines Arbeiter*innenviertel veränderten. Mittlerweile muss nach Mitteln gesucht werden, um den durch die steigende Attraktivität ausgelösten Verdrängungsprozessen entgegenzuwirken.

Ein 2002 abgehaltener städtebaulicher Wettbewerb zur Neugestaltung des Areals rund um das Bahnhofsgebäude sowie des Entwicklungsareals entlang der Felberstraße bildete die Grundlage für den einige Jahre später erstellten Masterplan Wien Westbahnhof 2005, der neben der Neugestaltung der BahnhofCity auch mehrere Bauphasen für das Areal entlang der Felberstraße sowie zusätzliche Querungen und eine neue Spange für den übergeordneten Straßenverkehr (B 224) vorsah. Auf Basis des Masterplans wurde zwischen 2008 und 2011 die BahnhofCity Wien West mit Gebäudeteilen nördlich und südlich des Westbahnhofs („Wolkenspange", Einkaufszentrum, Büros etc.) realisiert und der Bahnhof zu einem Wirtschaftsstandort mit Einkaufszentrum und Büroflächen weiterentwickelt. Ab 2019 wurde das „Blaue Haus", ein ehemaliges Bürogebäude der ÖBB aus der Gründerzeit, abgerissen und an seiner Stelle das Einrichtungshaus IKEA Wien Westbahnhof errichtet. Die 2021 eröffnete Filiale stärkt die Zentrumsfunktion der BahnhofCity Wien West. Etwa zeitgleich wurden auf dem Areal des ehemaligen Kaiserin-Elisabeth-Spitals ein Pflegeheim und ein Wohnhaus errichtet.

Der 15. Bezirk ist heute ein vielfältiger und lebendiger Stadtteil Wiens. Neben Wohngebieten gibt es eine Vielzahl von Geschäften, Lokalen und kulturellen Einrichtungen.



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Luftbild 1938 © Stadt Wien



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Luftbild 1956 © Stadt Wien



Projektgebiet

Teilbereich des 15. Bezirks, Luftbild 2021 © Stadt Wien

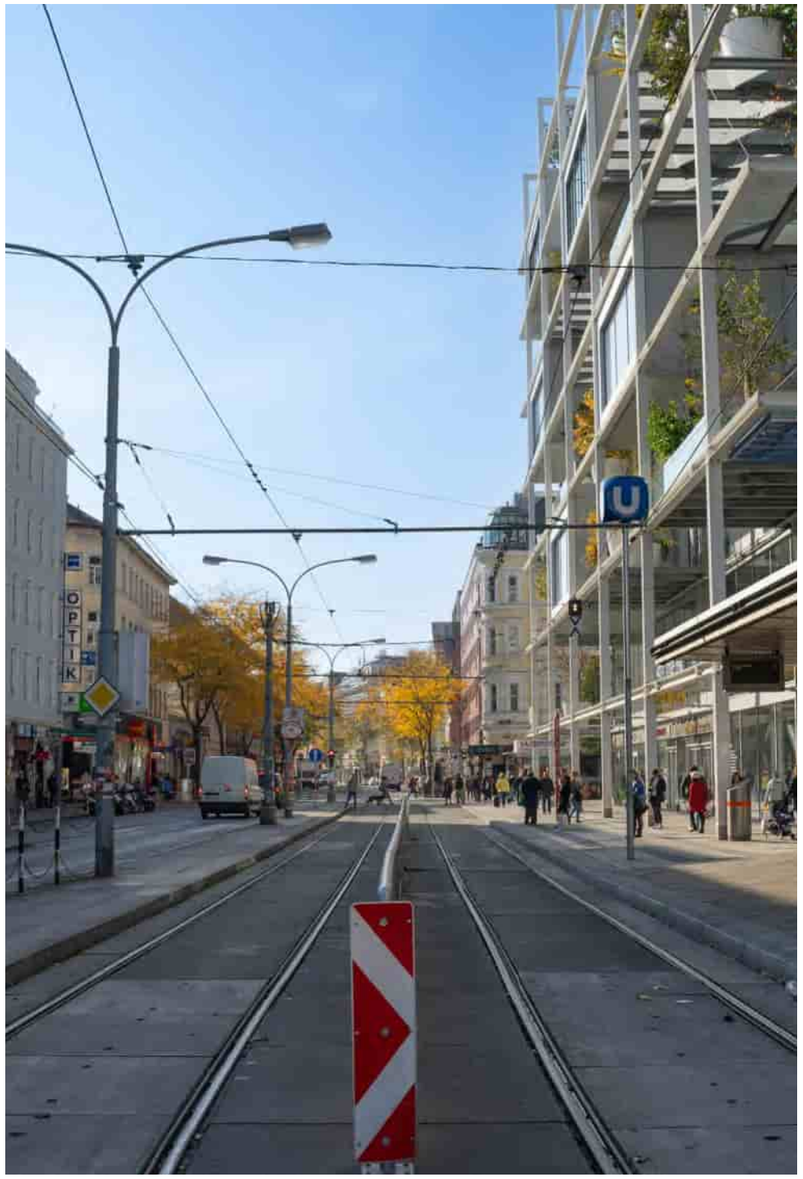
Der 15. Bezirk heute

Die neu zugezogene Bevölkerung ist in der Regel jung, meist gut ausgebildet und kaufkräftiger. Sie ist in erster Linie wegen der vergleichsweise günstigen Mieten in den Stadtteil gezogen, wählt den Wohnstandort aber auch bewusst wegen seiner Qualitäten. Die Multikulturalität des Stadtteils wird als großes Potenzial gesehen. Die Identifikation mit dem Wohngebiet ist hoch, in bestimmten Milieus gilt es als hip, im 15. Bezirk zu wohnen.

Vielfach sind die neuen Bewohner*innen ihrer Rolle bewusst und bereit, sich in ihrem Grätzl zu engagieren, um die Vielfalt zu stärken und laufenden Verdrängungsprozessen möglichst entgegenzuwirken. Der Wunsch nach Vernetzung mit unterschiedlichen Gruppen ist groß und wird durch die vielen Bottom-up-Initiativen im Bezirk sichtbar. Dies ist hier stärker als in anderen Stadtteilen zu beobachten und hat sich auch im Laufe des Beteiligungsprozesses gezeigt.

Die meisten Menschen, die hier leben, sind stolz auf ihren Bezirk, auch wenn sie manche Aspekte kritisch sehen. Eine 2010 von der MA 18 in Auftrag gegebene Studie zu sozialen Veränderungsprozessen im Stadtraum unterstreicht den durchwegs positiven Leitdiskurs im Bezirk. Demnach wird in Rudolfsheim-Fünfhaus, anders als etwa in Favoriten, die multikulturelle Prägung des Bezirks als positive Ressource gesehen.

Die Westbahntrasse stellt nach wie vor eine starke räumliche Barriere dar. Nahezu alle Bewohner*innen beschreiben ihren Bezirk als Nord-Süd geteilt. Dennoch ist eine starke Makroidentifikation mit dem 15. Bezirk bemerkbar. Auf der anderen Seite lassen sich viele sehr starke grätzlbezogene Mikroidentitäten identifizieren. Sie sind meist an bestimmte „starke" Orte im Bezirk gebunden, wie die Lugner City, den Meiselmarkt, den Schwendermarkt, die Reindorfgasse, die Pelzgasse, die Märzstraße oder das Nibelungenviertel. Einige davon liegen im Projektgebiet.



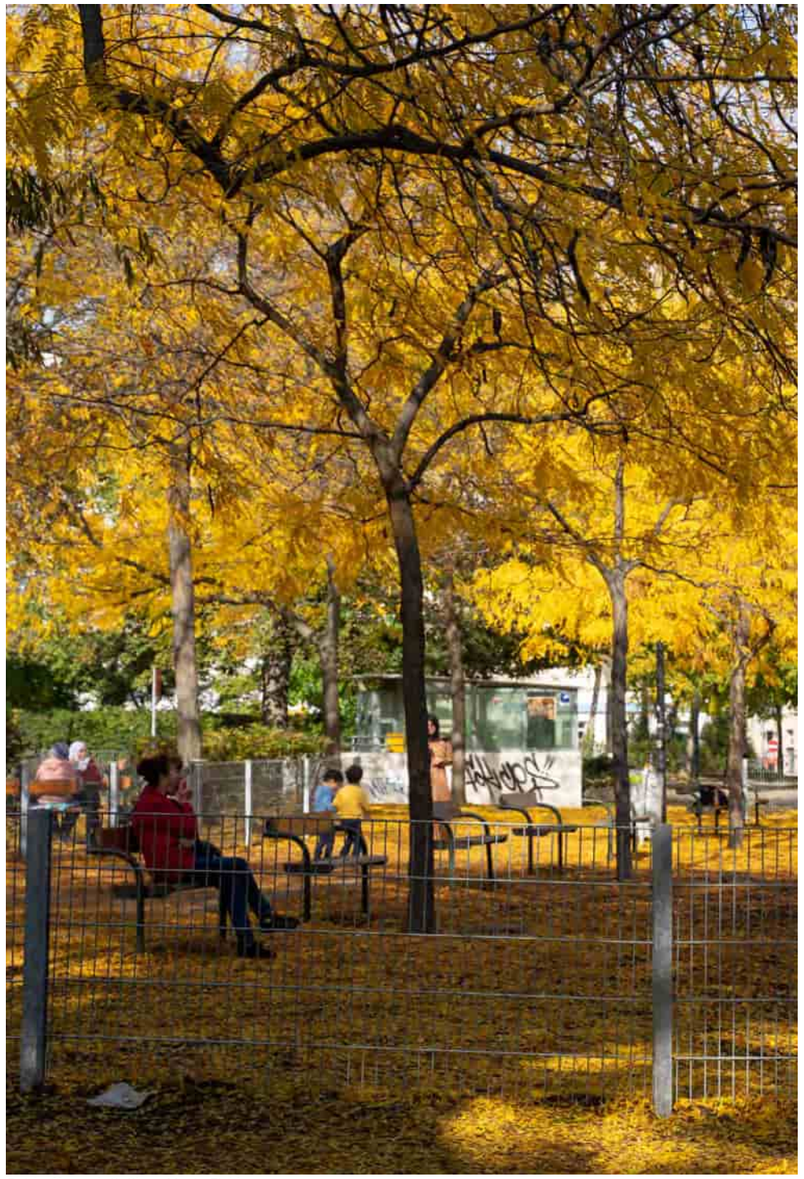
Äußere Mariahilfer Straße © Clara Maria Fickl



Schwendermarkt © Clara Maria Fickl



Wasserwelt © Clara Maria Fickl



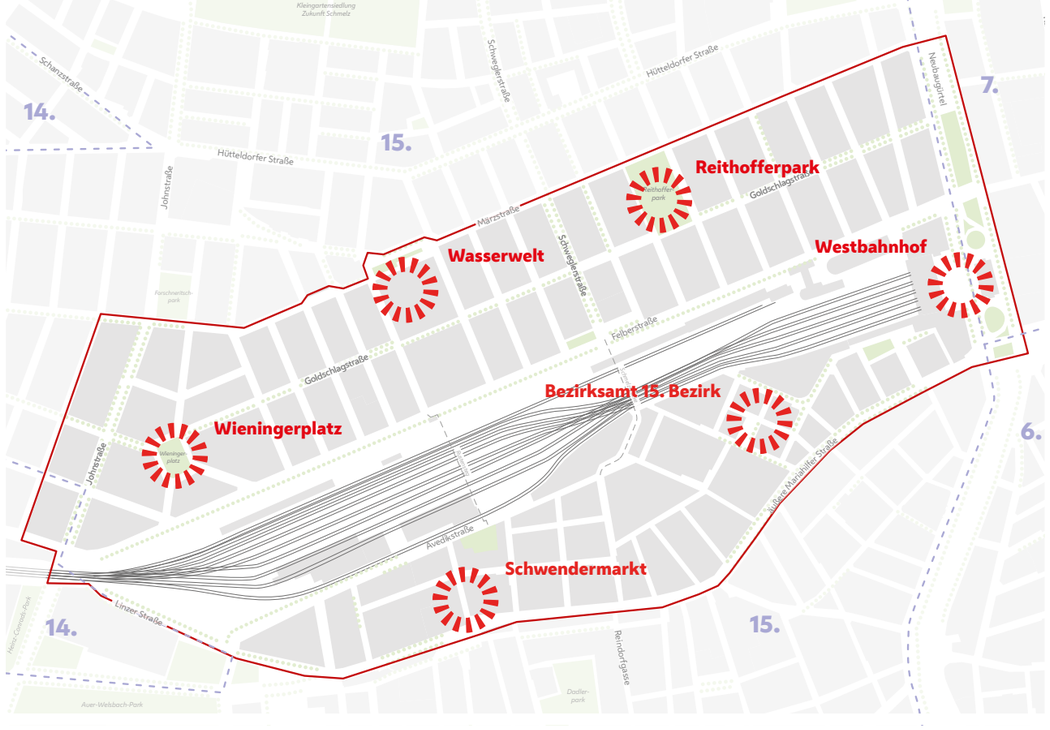
Reithofferpark © Clara Maria Fickl



Westbahnareal © Clara Maria Fickl

A.4 Quartiere

Das Projektgebiet lässt sich in sechs Quartiere mit zum Teil sehr unterschiedlichen Qualitäten unterteilen. Die Quartiere werden jeweils durch stark frequentierte Straßen und Nahversorgungsstandorte, relevante Verkehrsknotenpunkte oder wichtige öffentliche Freiräume geprägt. Nördlich und südlich an das Projektgebiet angrenzend befinden sich die belebten Geschäftsstraßen Märzstraße und äußere Mariahilfer Straße, im Osten der Westbahnhof als wichtiger lokaler und überregionaler Verkehrsknotenpunkt. Darüber hinaus gibt es weitere kleinere öffentliche Freiräume im Gebiet. Die Bahntrasse stellt eine Barriere dar, die das gesamte Gebiet bis heute stark zerschneidet.



Wasserwelt & Märzstraße

Die Märzstraße ist eine belebte Geschäftsstraße im Norden des Projektgebietes. Sie verfügt über aktive Erdgeschoßzonen mit einem vielfältigen Angebot an Geschäften und Lokalen. Am Kardinal-Rauscher-Platz trifft die Märzstraße auf die Wasserwelt. Diese erstreckt sich bis zum Meiselmarkt und stellt einen wichtigen Erholungs- und Aufenthaltsort dar, der im Zuge der Neugestaltung 2017 durch erlebbare Wasserflächen und Begrünungsmaßnahmen qualitativ aufgewertet wurde.



Märzstraße © Clara Maria Fickl



Blick auf die Katholische Kirche Rudolfsheim © Clara Maria Fickl



Wasserwelt am Kardinal-Rauscher-Platz © Clara Maria Fickl

Mariahilfer Straße & Schwendermarkt

Die äußere Mariahilfer Straße ist die zentrale Einkaufsstraße im Projektgebiet und eine wichtige Verkehrsachse zwischen Gürtel, Westbahnhof und Schloss Schönbrunn. Der Schwendermarkt ist als kleiner Marktplatz ein wichtiger Nahversorgungsbereich und beliebter Treffpunkt im Bezirk. Beide Orte sind auch wichtige öffentliche Freiräume im Süden des Projektgebietes.



Mariahilfer Straße © Clara Maria Fickl



Mariahilfer Straße © Clara Maria Fickl



Schwendermarkt © Clara Maria Fickl

Wieningerplatz & Johnstraße

Im Nordwesten des Projektgebiets befindet sich das Quartier um den Wieningerplatz und die Johnstraße. Der Platz wurde 2023 neu gestaltet und stellt einen wichtigen Freiraum im Quartier dar. Die Johnstraße ist eine stark frequentierte Verkehrsachse zwischen der Schmelz und dem Schloss Schönbrunn. Ihr besonderer Charakter ergibt sich aus den kleinen privaten Vorgärten, die eine durchgehende Begrünung des Straßenraums ermöglichen.



Wieningerplatz © Clara Maria Fickl



Blick auf die Schloßallee © Clara Maria Fickl



Eduard-Sueß-Gasse © Clara Maria Fickl



Reithofferpark © Clara Maria Fickl

Reithofferpark & Goldschlagstraße

Mit dem Reithofferpark und der Goldschlagstraße befinden sich zwei wichtige öffentliche Freiräume im Norden des Projektgebiets. Die Goldschlagstraße wurde im Herbst 2020 als „Coole Straße Plus" an den Klimawandel angepasst und umgestaltet. Sie ist zudem als Fahrradstraße ausgewiesen und stellt damit eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen für den Radverkehr im Bezirk dar. Der Reithofferpark ist die größte öffentliche Grünfläche im Gebiet und ein wichtiger lokaler Treffpunkt für Kinder, Jugendliche und Erwachsene aus der Nachbarschaft.



Boutiquehotel Stadthalle in der Hackengasse © Clara Maria Fickl



Goldschlagstraße © Clara Maria Fickl



Bezirksamt 15. Bezirk © Clara Maria Fickl

Bezirksamt 15. Bezirk

Das Quartier im Umfeld des Bezirksamts von Rudolfsheim-Fünfhaus hat in den letzten Jahren Schritt für Schritt ein neues Gesicht bekommen. Vom Langauerplatz über die Gasgasse und die Staglgasse bis hin zum Friedrichsplatz wurden Straßenzüge verkehrsberuhigt, entsiegelt und begrünt. Dabei spielte auch das Engagement der lokalen Bevölkerung eine große Rolle. Das Gebiet kann daher als Vorzeigequartier innerhalb des Projektgebietes angesehen werden.



Friedrichsplatz © Clara Maria Fickl



Blick in Richtung Gerstnerstraße © Clara Maria Fickl

Westbahnhof

Der Westbahnhof kann u.a. aufgrund der angrenzenden Mariahilfer Straße sowie der Felberstraße als großes Eingangstor zum Projektgebiet angesehen werden. Durch seine Rolle als wichtiger Verkehrsknotenpunkt sowohl innerhalb als auch außerhalb Wiens ist er der Ort mit der höchsten Zentralität. Gleichzeitig stellt die Gleisanlage des Kopfbahnhofs eine Barriere mit starker Trennwirkung dar, die den Bezirk und damit auch das Projektgebiet in einen nördlichen und einen südlichen Teil trennt.



Westbahnhof © Clara Maria Fickl

ENTWICKLUNGEN

Rahmenbedingungen der ÖBB

Die funktionale Erhaltung des Westbahnhofes als wichtiger Verkehrsknotenpunkt und der Westbahn als überregional bedeutsame Verkehrsachse sind wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebietes entlang der Felberstraße. Für zukünftige Anpassungen der Bahninfrastruktur, deren Bedeutung im Zuge einer nachhaltigen Mobilitätswende voraussichtlich wieder zunehmen wird, ist ausreichend Raum vorzusehen. Die Flächen entlang der Westbahntrasse sind ein wesentlicher Bestandteil des bestehenden Bahnsystems, das neben den Ein- und Ausstiegsbereichen auch Flächen für Wartung, Reinigung, Rangieren und Abstellen von Zügen umfasst.

Vor diesem Hintergrund planen die ÖBB in den nächsten Jahren die Realisierung einer Reihe von wichtigen Infrastrukturverbesserungen in der Ostregion und damit auch im Westen Wiens. Voraussetzung für eine Nutzungsänderung der Bahnflächen und die Entwicklung des Areals an der Felberstraße ist die Berücksichtigung dieser Planungen.

Diese Projekte – allen voran die Modernisierung der Schnellbahn Meidling-Floridsdorf sowie die Attraktivierung der Verbindungsbahn Meidling-Hütteldorf zur Ermöglichung eines 15-Minuten-Taktes – sind für die Erhaltung und Verbesserung der Qualität des Bahnverkehrs überregional von Bedeutung. Für die erfolgreiche Umsetzung all dieser Vorhaben werden im Bereich Hütteldorf-Westbahnhof Flächen und Gleise als Abstell- und Baustellenlogistikflächen benötigt. Anschließend ist eine städtebauliche Entwicklung zur Schaffung neuer, qualitätsvoller Lebens- und Grünräume möglich, für die das SEK die Grundlage schafft.

Folgende relevante Infrastrukturprojekte der ÖBB sind in den nächsten Jahren im Westen Wiens geplant:

1. Attraktivierung Bahnhof Hütteldorf & Aufrüstung der S45
Um auf der S45 künftig einen 7,5-Minuten-Takt zu ermöglichen, muss der Bahnhof Hütteldorf umgebaut werden. Zudem braucht es ein zweites Gleis bis Penzing und dessen Aufrüstung mit einem modernen, digitalen Zugsicherungssystem (ETCS Level 2).

2. Neue Haltestelle Baumgarten
Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der S45 (Vorortelinie) zwischen Hütteldorf und Penzing wird auch eine zusätzliche, neue S-Bahnhaltestelle mit hohem Potenzial zwischen Hütteldorf und Penzing errichtet.

3. Attraktivierung der Verbindungsbahn
Im Zuge der Modernisierung der Verbindungsbahn wird auch der Betriebsbahnhof Maxing umgebaut. Die dadurch entfallenden Abstellkapazitäten für die Stammstrecke müssen zwischenzeitlich am Westbahnhof zur Verfügung gestellt werden. Auch die Bahnanlieferung von Baumaterial wird über den Westbahnhof abgewickelt.

4. Errichtung neuer Brückentragwerke Schloßallee & Linzer Straße
Die beiden Brücken Schloßallee und Linzer Straße befinden sich am Ende ihrer technischen Lebensdauer. Für die Arbeiten werden am Westbahnhof insbesondere (Vor-)Montageplätze für die Brückentragwerke benötigt.

5. Modernisierung der Bahnsteige am Westbahnhof
Um den Fern-, Regional- und Nahverkehr vom und zum Westbahnhof zu stärken, werden in den nächsten Jahren die bisher weniger genutzten Bahnsteige 8/9 und 10/11 auf 55 cm Kantenhöhe angehoben, barrierefrei ausgestattet und überdacht.

6. Erneuerung von Stellwerken
Um die Betriebsqualität langfristig zu gewährleisten, müssen Stellwerke in Penzing und beim Westbahnhof modernisiert und in die ÖBB-Betriebsführungszentrale eingebunden werden. Die dafür entfallenden Gleise müssen durch andere Gleise kompensiert werden.

7. Errichtung einer neuen Zugwaschanlage und eines Technikgebäudes
Um alle Zugtypen schneller, wirtschaftlicher sowie wetter- und temperaturunabhängig reinigen zu können, muss die derzeitige Waschanlage am Westbahnhof durch eine vollautomatische Waschhalle und ein neues Technikgebäude ersetzt werden.



Verortung der geplanten Infrastrukturprojekte
© ÖBB, eigene Darstellung



Goldschlagstraße/Wieningerplatz © Clara Maria Fickl

B.1 Entwicklungs-schwerpunkte

Für das Projektgebiet wurden zwei wesentliche Entwicklungsschwerpunkte definiert. Zum einen beschäftigt sich das Stadtteilentwicklungskonzept mit der konsequenten und qualitätsvollen Weiterentwicklung der bestehenden gründerzeitlichen Stadt, zum anderen wird ein zukunftsfähiges Programm für die Entwicklungsflächen am Westbahnareal erarbeitet. Das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße umfasst inklusive aller Potenzialflächen insgesamt ca. 6 ha und soll in den nächsten Jahren sukzessive von den ÖBB freigegeben werden. Derzeit sind in den Lagerhallen teilweise noch andere Unternehmen eingemietet. Dennoch sollen bereits erste Rahmenbedingungen für die Entwicklung festgelegt werden, um einen Mehrwert für das gesamte Projektgebiet zu gewährleisten. Bestandsstadt und Entwicklungsgebiet werden daher bewusst integriert betrachtet. Defizite im bestehenden Stadtgebiet können durch die Entwicklung auf dem Westbahnareal ausgeglichen werden. In diesem Sinne wurden zwölf zentrale Planungsaspekte für das Projektgebiet formuliert.



B.2 Zentrale Planungsaspekte

1. Erhalt der Funktion des Westbahnhofs als multimodaler Verkehrs-Hub sowie qualitative Weiterentwicklung



2. Verbindungen über die Westbahn stärken



3. Aktive Mobilität durch verbesserte Durchwegung fördern



4. Öffentlichen und multimodalen Verkehr stärken



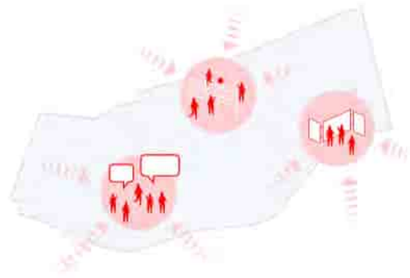
5. Grün- und Freiraum qualitativ und quantitativ erweitern



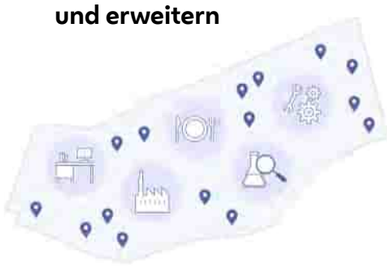
6. Treffpunkte im öffentlichen Raum gestalten



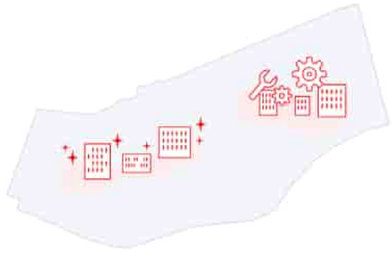
7. Kulturelle Potenziale in den öffentlichen Raum übersetzen



8. Arbeitsplätze und produktive Standorte im Gebiet sichern und erweitern



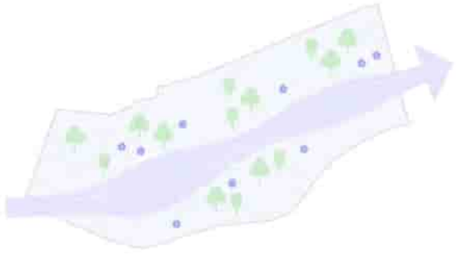
9. Qualitätsvolles und leistbares Wohnen in Neubau und Bestand



10. Nutzung erneuerbarer Energien oder Fernwärme in Neubau und Bestand

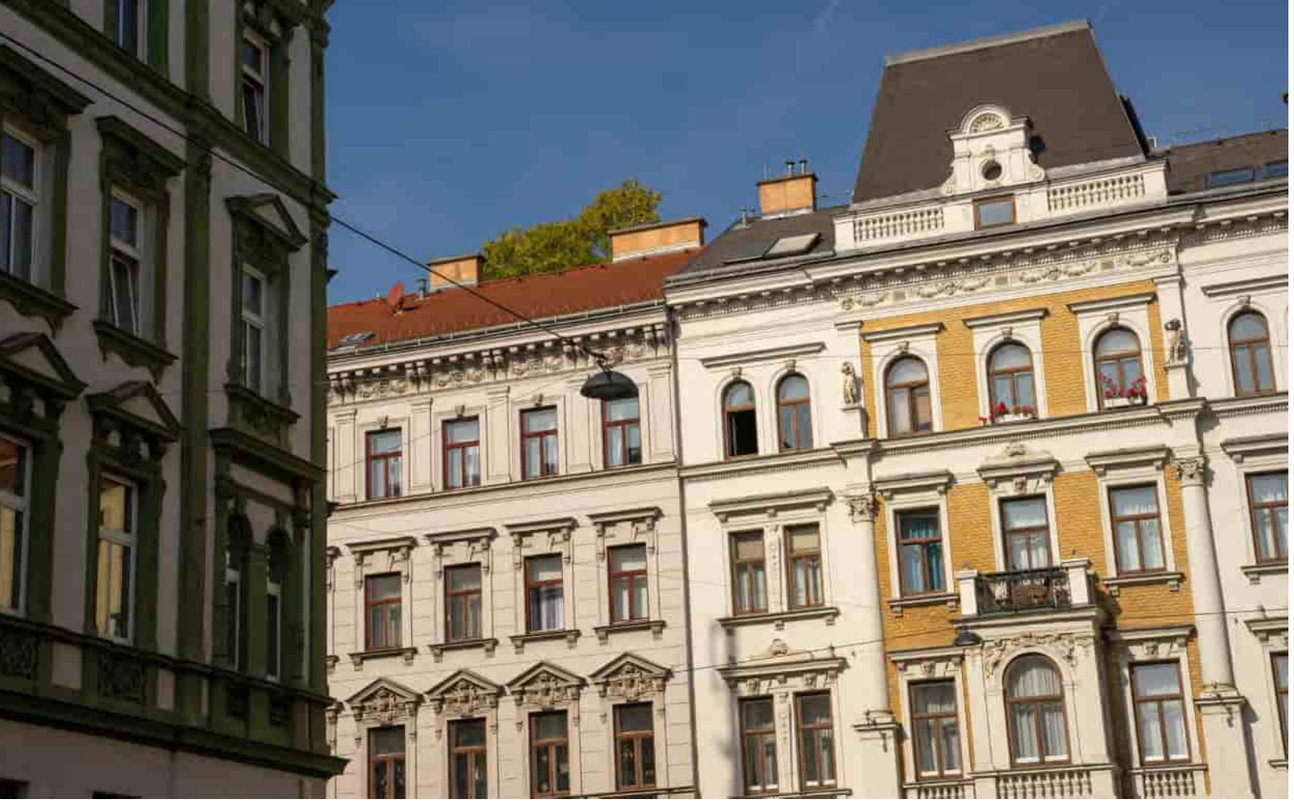


11. Klimasensible Stadtentwicklung in Neubau und Bestand



12. Diverser und flexibler Stadtraum für alle



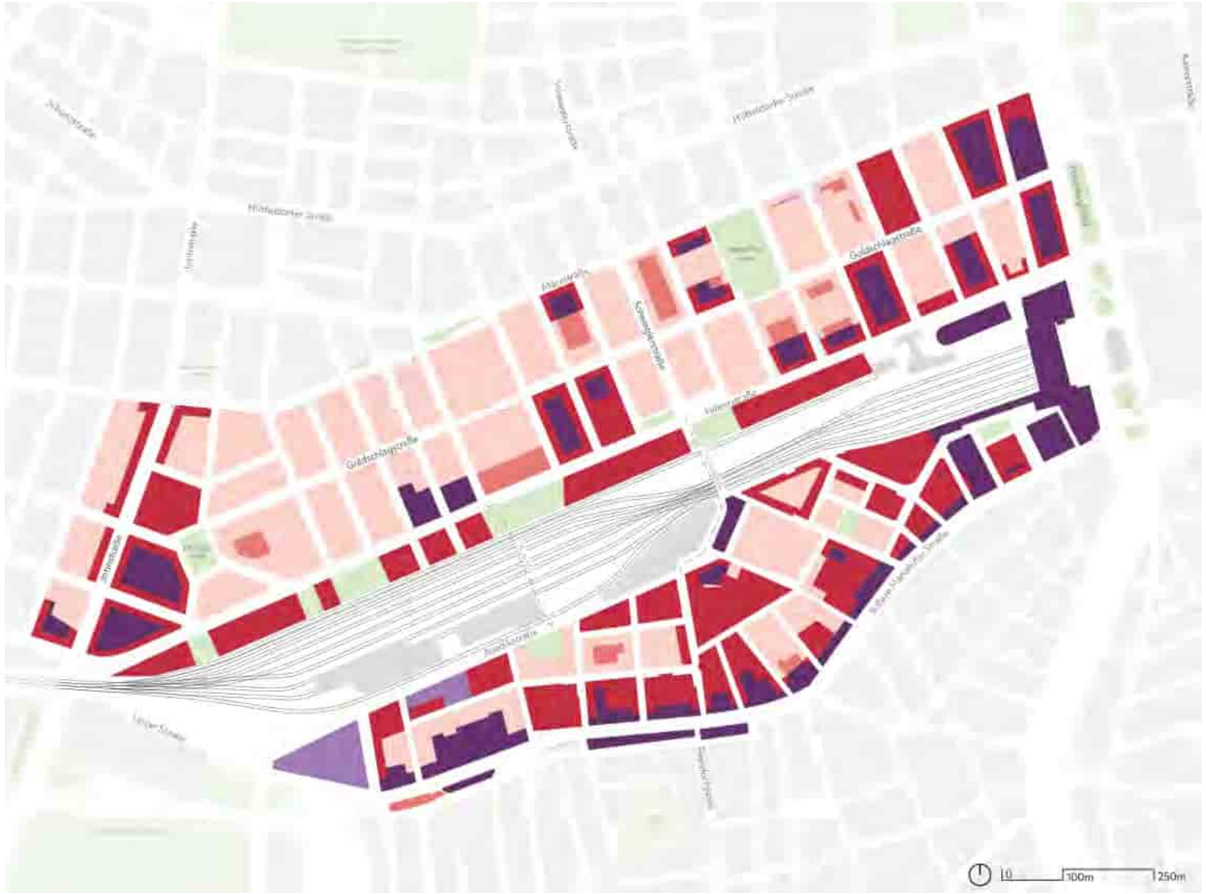


Illekgasse/Märzstraße © Clara Maria Fickl

B.3 Stadtstruktur und Raumqualität

Analyse: Stadtstruktur und Raumqualität

Das Projektgebiet wird räumlich-strukturell vor allem durch die gründerzeitliche Blockrandbebauung und die markante Teilung durch das Westbahnareal definiert. Die rückwärtigen Innenhöfe sind vereinzelt bebaut und teilweise als Grün- und Freiflächen mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualität gestaltet. Die ursprüngliche Dachlandschaft ist im Projektgebiet weitgehend erhalten geblieben, wobei einige Dachgeschoße bereits ausgebaut wurden. Während mit Märzstraße, Goldschlagstraße, Felberstraße und äußerer Mariahilfer Straße mehrere starke Ost-West-Achsen vorhanden sind, gibt es nur zwei Nord-Süd-Verbindungen über die Westbahn. Die Schmelzbrücke verbindet die Schweglerstraße mit der Grenzgasse, der Rustensteg ist eine Fußgänger*innenbrücke, die allerdings auf der Südseite nicht barrierefrei ist. Von beiden Brücken bietet sich aufgrund der weitgehend bebauungsfreien Gleisanlagen ein weiter Blick in Richtung Wienerwald, der den Rustensteg zu einem beliebten Aufenthaltsort macht.
Auch der Westbahnhof spielt in seiner verkehrlichen und betrieblichen Funktion eine wichtige Rolle im Projektgebiet, in Ostösterreich und darüber hinaus. Als wichtiger Verkehrsknotenpunkt, Einkaufszentrum und Betriebsareal der ÖBB ist der Westbahnhof bereits heute ein vielseitig genutztes Zentrum im Westen Wiens. Aufgrund der hohen Auslastung des Hauptbahnhofs und der zunehmenden Bedeutung des Schienenverkehrs für eine nachhaltige Mobilität in Europa könnte der Westbahnhof in Zukunft auch wieder überregionale Bedeutung erlangen. Während die Flächen entlang der Avedikstraße weiterhin für den Bahnverkehr und dessen infrastrukturelle Erfordernisse benötigt werden, wird das Areal entlang der Felberstraße in absehbarer Zeit für eine städtebauliche Entwicklung frei. Darüber hinaus befindet sich im Projektgebiet auch eine Liegenschaft am Reithofferplatz, die in naher Zukunft entwickelt werden soll.



LEGENDE

- Wohngebiet
- Wohngebiet - Geschäftsviertel
- Gemischtes Baugebiet
- GB Betriebsbaugebiet
- GB Geschäftsviertel
- Erholungsgebiet - Parkanlage (Epk)

GENERALISIERTER FLÄCHENWIDMUNGSPLAN

Die Gebiete nördlich der Felberstraße sowie südlich der Avedikstraße weisen weitgehend eine gründerzeitliche Blockrandbebauung mit einer hohen Dichte an Hofbebauungen und überwiegend Wohn- bzw. betriebliche Nutzung auf. Als Bauklassen (BK) dominieren die BK III und IV mit einer maximalen Gebäudehöhe von 16 m bzw. 21 m. Das Blockraster ist im Norden streng orthogonal, im Süden etwas organischer. Im nördlichen Bereich dominiert die Widmung Wohngebiet, während im Süden vermehrt gemischte Bauflächen anzutreffen sind. Besonders im nördlichen Bereich wird die Wohnnutzung zunehmend durch private Kurzzeitvermietungen an Tourist*innen verdrängt. Entlang der äußeren Mariahilfer Straße dominiert die Widmungskategorie Geschäftsviertel. Auch das Einkaufszentrum der BahnhofCity Wien West ist als Geschäftsviertel gewidmet. Die einzigen Betriebsbaugebiete im Projektgebiet sind der Betriebsbahnhof der Wiener Linien im Bereich der Linzer Straße sowie ein Autohaus im Bereich der Avedikstraße. Für das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße besteht zwar ein rechtswirksamer Flächenwidmungsplan, jedoch kein Bebauungsplan, sodass die davor geltende Bausperre bestehen bleibt. Die Widmung sieht eine abschnittsweise Ausweisung von Bauland und Grünland (Epk) vor und geht auf den Wettbewerb 2002 bzw. den Masterplan Wien Westbahnhof 2005 zurück.





LEGENDE

- vor 1848 (0,15 ha)
- 1849 - 1918 (26,29 ha)
- 1919 - 1945 (1,79 ha)
- 1946 - 1976 (7,57 ha)
- 1977 - 1996 (5,29 ha)
- nach 1996 (3,33 ha)

BAUALTER

Der Großteil der Gebäude im Projektgebiet stammt aus der Zeit zwischen 1849 und 1918, sprich der Gründerzeit bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. In dieser Zeit wurde die Blockrandbebauung in Wien zu einer weit verbreiteten Bauweise und prägte die Stadtstruktur maßgeblich. Aufgrund geringer Kriegsschäden, insbesondere im nördlichen Teil des Projektgebietes, ist dieses historische Stadtbild bis heute erhalten geblieben. Ein bedeutendes Projekt der Nachkriegszeit war der Neubau des Westbahnhofs zwischen 1949 und 1954, der in den Jahren 2008 bis 2011 umgebaut und zu einem Wirtschaftsstandort mit Einkaufszentrum und Büroflächen weiterentwickelt wurde. Die Errichtung des neuen IKEA-Einrichtungshauses am Westbahnhof in den Jahren 2019 bis 2021 knüpft an diese Entwicklung an. Weitere nennenswerte Projektrealisierungen in jüngerer Zeit sind das Wohnbauprojekt Postareal am Westbahnhof (Zwölfergasse 8–10/Gasgasse 4–6) (2011) sowie das Pflegewohnhaus Rudolfsheim (Kardinal-Rauscher-Platz 2) (2015) und das Wohnbauprojekt Felberstraße 66–76 (2019) auf dem Areal des ehemaligen Kaiserin-Elisabeth-Spitals.



LEGENDE

- Denkmalschutz
- Schutzzone
- Weltkulturerbe Kernzone
- Weltkulturerbe Pufferzone

SCHUTZZONEN UND DENKMALSCHUTZ

In den letzten Jahren wurden bereits einige Bereiche des 15. Bezirkes als Schutzzonen ausgewiesen bzw. bestehende Schutzzonen erweitert, wie z.B. im Bereich Rustendorf im Südwesten des Projektgebietes. Aufgrund der großteils gründerzeitlichen Bausubstanz besteht im Projektgebiet noch Potenzial für weitere Schutzzonen.

Unter Denkmalschutz stehen hier die Ankunftshalle des Westbahnhofs, die noch bestehenden Gebäude des ehemaligen Kaiserin-Elisabeth-Spitals, das Bezirksamt und eine ehemalige Gaszählerfabrik im Eckbereich Felberstraße/Selzergasse, die heute als Bürogebäude genutzt wird.

Von besonderer Bedeutung ist auch das nahe gelegene Weltkulturerbe Schloss Schönbrunn, dessen Kern- wie auch Pufferzone unmittelbar an das Projektgebiet angrenzt. Die Pufferzone soll negative Auswirkungen auf die Kernzone verhindern, ist aber auch Teil des Schutzgutes Welterbezone. Dementsprechend wurde im Zuge der Erstellung des SEK „Mitte 15“ u.a. auch auf die Erhaltung bzw. Einhaltung von Sichtbeziehungen und die Vermeidung negativer Auswirkungen auf das Stadtbild Wert gelegt.

Ergebnisse Partizipation: Stadtstruktur und Raumqualität

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum Handlungsfeld **„Stadtstruktur und Raumqualität“** erfasst werden. Die Nennungen beziehen sich auf die baulich-strukturelle Weiterentwicklung der Bestandsstadt, Perspektiven für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße und das Stärken der Verbindungen über die Gleisanlagen der Westbahn. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen genannten Themen umfassten Anregungen für eine verbesserte Durchwegung im Stadtteil durch die Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten über die Gleisanlagen der Westbahn. Weiters wurden Bedingungen für die Schaffung von Wohnraum geäußert und konkrete Vorschläge für die Aufwertung der Bestandsstadt angeführt. In Bezug auf die Entwicklung des Areals am Westbahnhof wurden Argumente gegen eine mögliche Bebauung geäußert und Vorschläge wie eine teilweise Überplattung oder die Schaffung einer großen, zusammenhängenden Grünfläche eingebracht.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Baulich-strukturelle Weiterentwicklung der Bestandsstadt

- Verbesserung der bestehenden Verbindungen für Rad- und Fußverkehr zwischen 6., 7., und 15. Bezirk, über den Europaplatz und am Westbahnhof
- Forderung nach klaren Bedingungen für die Schaffung von Wohnraum in Bezug auf Leistbarkeit, Qualität, soziale Verträglichkeit und Grünraumzugänglichkeit
- Förderung von inklusiven, generationsübergreifenden Wohnformen
- Bestandserhaltung bzw. -sanierung einem Abbruch oder Neubau vorziehen (sinnvoll und nachhaltig nachverdichten)
- Maßnahmen zur Aufwertung der Bestandstadt (z.B. Verbesserung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Raum, Lärmschutz in Gleisnähe)

Perspektiven für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße

- Entsiegelung des Areals und Schaffung einer großen, zusammenhängenden Grünfläche
- Kritik an möglicher Bebauung
- Gemischte Nutzung des Areals für Wohnen, Gewerbe und Grünraum
- Vorschlag einer teilweisen Überplattung der Gleisanlagen zum Abbau der Barrierewirkung durch die Westbahn mit multifunktionaler Nutzung als Grünraum, Aufenthaltsbereich, sowie Spiel- und Sportstätte
- Kritik an einer derartigen Überplattung

Stärken der Verbindungen über die Gleisanlagen der Westbahn

- Verbesserung der Querungsmöglichkeit am Rustensteg durch barrierefreie Gestaltung und Umgestaltung der Unterführung
- Verbesserung der Querung über die Schmelzbrücke für Rad- und Fußverkehr durch die Errichtung eines ausreichend breiten Radweges
- Schaffung einer zusätzlichen Nord-Süd-Querung über das Westbahnareal für ÖV, Rad- und Fußverkehr
- Schaffung einer zusätzlichen Verbindung vom nördlichen Bereich des Projektgebiets zum Auer-Welsbach-Park



Quartierswerkstatt im Mai 2023 © Clara Maria Fickl

Handlungsfelder: Stadtstruktur und Raumqualität

1. ERHALT UND BAULICH-STRUKTURELLE WEITERENTWICKLUNG DER BESTANDSSTADT

Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Bestandsstadt haben in Wien in Form der „sanften Stadterneuerung“ lange Tradition und werden laufend an die aktuellen Herausforderungen der Zeit angepasst (siehe auch Masterplan Gründerzeit). Neben klassischen Sanierungs- und Nachverdichtungsprojekten stehen die Wiener Gründerzeitviertel heute vor besonderen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel.
Auch im Projektgebiet soll der gründerzeitliche Gebäudebestand im Sinne der Ressourcenschonung und der Bewahrung des Stadtbilds erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Grundsätzlich gilt daher Bestandserhalt vor Abbruch und Neubau, wobei durchaus Entwicklungspotenziale bestehen, z. B. bei Nachverdichtung durch Dachgeschoßausbauten oder Entwicklung vorhandener Baulücken. Bei Sanierung und Ausbau durch Liegenschaftseigentümer*innen ist dabei besonders auf eine ressourcenschonende, energieeffiziente und nachhaltige Bauweise zu achten. Gleichzeitig sollte der Ausstieg der Gasversorgung durch den Anschluss an Fernwärme oder Umstellung auf erneuerbare Energien vor Ort erfolgen. Auch die Innenhöfe der Gründerzeitblöcke sollen zeitgemäß weiterentwickelt werden. Im Projektgebiet, in dem die Innenhöfe an vielen Stellen dicht bebaut sind, könnten sich vor allem Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen lohnen. Auch die Fassaden der Gebäude bieten ein großes Begrünungspotenzial zur Kühlung und Verschattung der Baukörper und Straßenräume.
Diese Umgestaltungen im Bestand sollten durch entsprechende Fördermaßnahmen und -richtlinien abgesichert werden. Im Rahmen von Stadterneuerungsinitiativen sollen zusätzliche Beratungsleistungen und Förderungen für Eigentümer*innen, Bewohner*innen und Unternehmer*innen angeboten werden. Gleichzeitig sollen in einem integrierten Stadterneuerungsprogramm (z.B. WieNeu+) auch der öffentliche Raum, nachhaltige Mobilität und die Beteiligung der Bevölkerung berücksichtigt werden.

---

2. SCHRITTWEISE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG AM WESTBAHNAREAL

Das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße bietet die seltene Chance, im dicht bebauten Rudolfsheim-Fünfhaus neue Angebote und Funktionen zu schaffen. Durch die ausgezeichnete Lage im Stadtgefüge und die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr bietet das Areal beste Voraussetzungen für die Entwicklung neuer Nutzungen. Gleichzeitig gilt es, die Fläche bestmöglich zu nutzen, um bestehende Defizite in der bestehenden Stadt auszugleichen. Bereits die Ausgangssituation weist daher eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen auf, die miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Oberste Priorität ist die Schaffung einer großen zusammenhängenden Grünfläche, die allen Bewohner*innen des 15. Bezirks als attraktiver Naherholungsort dient. Durch eine punktuelle Verdichtung der Bebauung soll Raum für großzügige Grünflächen geschaffen werden. Die Höhenentwicklung soll sich am Bestand orientieren und gleichzeitig konzentrierte städtebauliche Akzente setzen. Auf dem Westbahnareal können neben qualitätsvollem und leistbarem Wohnraum auch Arbeitsplätze entstehen, die von der hervorragenden Infrastruktur am Westbahnhof profitieren. In Anlehnung an das Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens soll eine Nutzungsmischung entwickelt werden. Aktive Erdgeschoßzonen sollen Läden, Dienstleistungen und soziale Einrichtungen beherbergen, die einen Mehrwert für die bestehende Nachbarschaft bieten.

Die städtebauliche Entwicklung entlang der Felberstraße soll folgende Maßnahmen umfassen:

- **Zwischennutzung am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße**

Teile des Entwicklungsareals entlang der Felberstraße sollen kurz- und mittelfristig für öffentliche Nutzungen freigegeben werden. Unter Berücksichtigung der Interessen des Bahnbetriebs, der Verkehrssicherheit sowie der Wirtschaftlichkeit sollen Gebäude und Freiflächen temporär z.B. für Sport, kulturelle Veranstaltungen oder Naherholung nutzbar gemacht werden. Am Rustensteg ist bereits ein neuer, offener Treffpunkt im Grätzl entstanden: Ein bestehendes Gebäude wird als „Stadtraum Mitte 15“ zwischengenutzt.

- **Aufwertung des Bereichs Parkhaus Westbahnhof**

Der Bereich um das Parkhaus am Westbahnhof soll durch eine attraktivere Wegeführung, Entsiegelung und Begrünung aufgewertet und zu einem attraktiven Ort des Ankommens gestaltet werden. Das Parkhaus kann insbesondere durch die Begrünung der Dachfläche zugunsten des Mikroklimas gestaltet werden.

- **Errichtung Parkabschnitt Ost und West**

Entlang der Felberstraße soll ein großzügiger Grün- und Freiraum entstehen. Ziel ist die Schaffung eines durchgehenden, zusammenhängenden Parks auf mehreren Ebenen, der barrierefrei zugänglich ist und vielfältige Angebote für Erholung, Kultur, Sport und Spiel bietet. Der Park soll stellenweise auf die Ebene der Felberstraße angehoben werden. Dadurch kann einerseits eine klare Trennung von Bahnverkehr und Park sichergestellt werden, andererseits sind darunter gewerbliche Nutzungen möglich. Durch Geländemodellierung entstehen Freiräume mit unterschiedlichen Qualitäten; z.B. könnte die bestehende Böschung teilweise in die neue Parklandschaft integriert werden. Dabei sollen auch Teile der artenreichen Böschung erhalten bleiben. Im Bereich der Schmelzbrücke kann der Park stellenweise über die Gleistrasse ragen und so Platz für eine bauliche Entwicklung an der Felberstraße bieten – ohne Unterbrechung des Parks.

- **Städtebauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke**

Die städtebauliche Entwicklung soll sich auf den besonders gut erschlossenen Bereich um die Schmelzbrücke konzentrieren. Die zentrale Lage bietet beste Voraussetzungen für die Schaffung von z.B. leistbarem Wohnraum, attraktiven Arbeitsplätzen und sozialen Einrichtungen. Gleichzeitig soll der Geländesprung genutzt werden, um Flächen für z.B. Gewerbe, Logistik und Tiefgaragen zu schaffen, dies ist auch abschnittsweise unter dem Park vorgesehen. Darüber hinaus soll eine bauliche Entwicklung im Bereich des Parkhauses Westbahnhof sowie im Bereich der Schmelzbrückenrampe geprüft werden.

---

3. LIEGENSCHAFTSENTWICKLUNG AM REITHOFFERPLATZ

Im Sinne einer sozialverträglichen Nachverdichtung soll auch das unbebaute Grundstück Reithofferplatz 4 entwickelt werden. Dabei soll leistbarer Wohnraum, aber auch ein Mehrwert für die bereits ansässige Bevölkerung geschaffen werden. Eine aktive Erdgeschoßzone soll neue Funktionen in den Stadtraum integrieren. Im Zuge des Projektes soll auch der öffentliche Raum aufgewertet und enger mit dem angrenzenden Reithofferpark verknüpft werden.

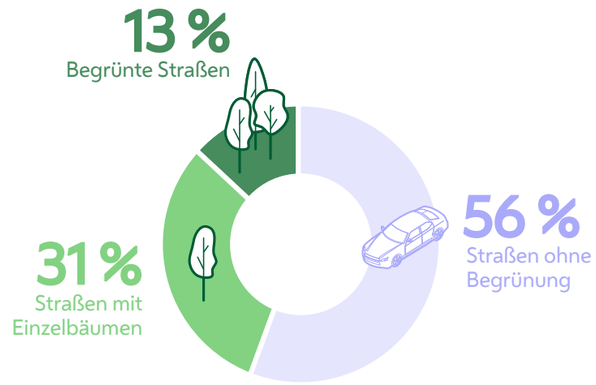


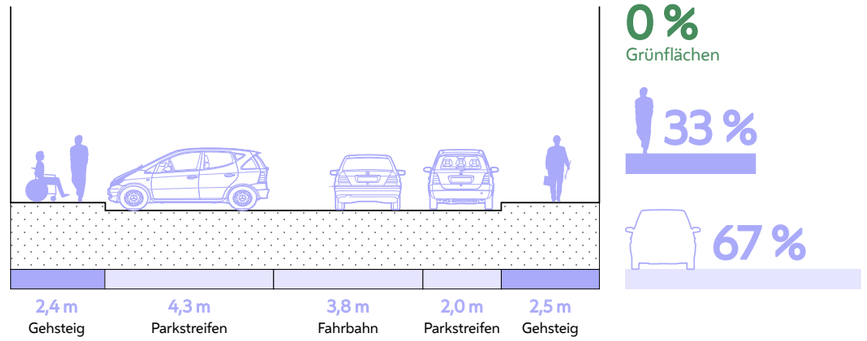
Reithofferpark © Clara Maria Fickl

B.4 Grün- und Freiraum, Natur, öffentlicher Raum

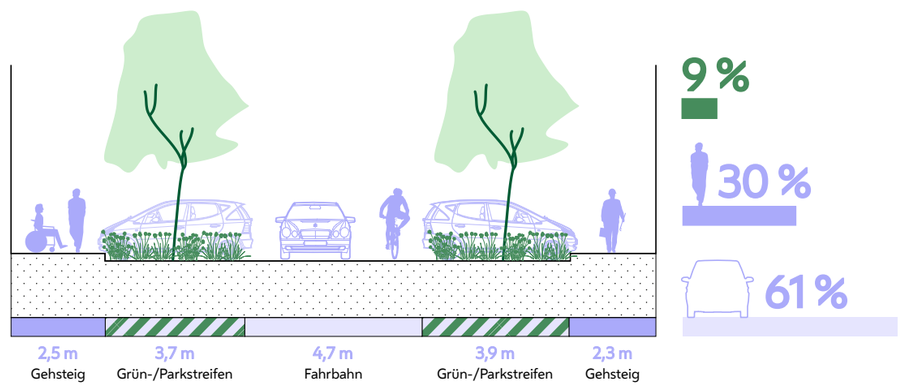
Analyse: Grün- und Freiraum, Natur, öffentlicher Raum

Das Projektgebiet liegt in der dicht bebauten gründerzeitlichen Bestandsstadt. Die großteils vorhandene Blockrandbebauung bildet an ihren Rückseiten unterschiedlich tiefe Innenhöfe aus, die vereinzelt als grüne Rückzugsorte zur Verfügung stehen. Die wenigen öffentlichen Grünflächen ergeben sich durch die Aussparung von Baublöcken (Reithofferpark, Wieningerplatz, Kardinal-Rauscher-Platz) bzw. einzelnen Grundstücken (Beserlpark in der Avedikstraße und Rosinagasse) oder entlang der Straßenräume (Emil-Maurer-Platz, Langauergasse). Die Parkanlagen werden intensiv genutzt und haben zum Teil in jüngster Zeit eine deutliche Aufwertung erfahren, etwa durch die Ansiedlung von IKEA am Westbahnhof (Langauergasse) oder durch die Umgestaltung und Erweiterung des Wieningerplatzes und des Reithofferparks.
Der Straßenraum ist durch die Planungen für eine autogerechte Stadt und im europäischen Vergleich schmale Straßenquerschnitte geprägt. Nur ca. 13 % der Straßenzüge weisen in der Analyse eine dichte Begrünung auf, Aufenthaltsmöglichkeiten finden sich fast ausschließlich in den Park- und Platzbereichen. Die typischen Straßenquerschnitte zeigen, dass ein Großteil der Fläche für den Kfz-Verkehr reserviert ist, für Begrünung oder Aufenthalt ist im Straßenraum derzeit kaum Platz.
Eine ökologisch besonders wertvolle Fläche ist die sonnenexponierte Böschung mit einer zweireihigen Allee zwischen Felberstraße und Bahntrasse, auf der u.a. eine Vielzahl von Wildbienenarten und über 100 verschiedene Pflanzenarten vorkommen (Etl et. al. 2022).





Straßenquerschnitt Illekgasse



Straßenquerschnitt Zwölfergasse



LEGENDE

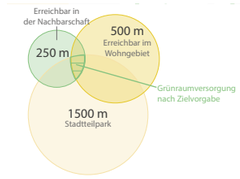
- öffentliche Grünfläche
- Bäume im öffentlichen Raum
- halböffentliche Fläche
- öffentlicher Raum (MIV-frei)
- 1,2 m² Grünfläche pro EW im Untersuchungsgebiet
  95,4 m²/EW in Wien gesamt

GRÜN- UND FREIRAUMANGEBOT

Rudolfsheim-Fünfhaus liegt mit einem Grünflächenanteil von rund 10 % im unteren Drittel der Wiener Bezirke (Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022). Nur die dicht bebauten inneren Bezirke 1 und 5 bis 9 weisen einen geringeren Grünflächenanteil auf. Im Vergleich dazu weist das gesamte Wiener Stadtgebiet einen Grünflächenanteil von rund 50 % auf (Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022).
Im Projektgebiet konzentrieren sich mit dem Reithofferpark, der Wasserwelt und dem Wieningerplatz die flächenmäßig größten Grün- und Freiflächen nördlich des Westbahnareals. Darüber hinaus grenzt der vor wenigen Jahren neu gestaltete Forschneritschpark direkt an das Projektgebiet. Weiter nördlich bietet die Kleingartensiedlung auf der Schmelz einen ausgedehnten Naherholungsraum. Im Süden besteht ein grobmaschiges Netz aus kleineren Beserlparks und verkehrsberuhigten Platzbereichen. Der Auer-Welsbach-Park südwestlich des Projektgebietes ist der größte Park im Bezirk und stellt ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Bewohner*innen dar. Direkt angrenzend setzen sich die Grünflächen entlang des Wienflusses und im Schlosspark Schönbrunn fort. Die östlichen Grünflächen entlang des Neubaugürtels weisen aufgrund der Verkehrsimmissionen nur einen eingeschränkten Erholungswert auf bzw. sind aufgrund der Straßenbahnwendeschleifen nur eingeschränkt nutzbar.



LEGENDE



Wiener Richtwert
11,5 m²
Grünfläche
pro Einwohner*in im Stadtteil



1,54 m²
Grünfläche
pro Einwohner*in im Projektgebiet

GRÜNRAUMERREICHBARKEITEN

Das Fachkonzept Grün- und Freiraum der Stadt Wien definiert einheitliche Mindeststandards der Grün- und Freiflächenversorgung, die dem Bevölkerungswachstum und den gestiegenen Ansprüchen an Grün- und Freiflächen gerecht werden sollen. Demnach ist auf Wohngebietsebene (Einzugsbereich 500 m) und auf Stadtteilebene (Einzugsbereich 1.000 bzw. 1.500 m) jeweils eine Freiflächenversorgung von 4 m² pro Einwohner*in anzustreben. Auf Nachbarschaftsebene (Einzugsbereich 250 m) ist eine Freiflächenversorgung von 3,5 m² pro Einwohner*in herzustellen. Dies kann entfallen, wenn ein höherwertiger Park in max. 250 m erreicht werden kann.

Die obige Karte zeigt die kleinteilige Freiflächenversorgung, die aus wenigen grünen Parks und Plätzen im gründerzeitlichen Straßenraster besteht. Hinsichtlich der Entfernungen zu den nächstgelegenen Grün- und Freiflächen ist grundsätzlich eine gute Versorgung gegeben. Die flächenmäßige Größe der Grün- und Freiflächen im Bestand ist jedoch unterdurchschnittlich: Einem Zielwert von 11,5 m² pro Einwohner*in in Neubaugebieten (im Stadtteil) steht ein Wert von 1,54 m² Grünfläche pro Einwohner*in im Projektgebiet gegenüber. Auf bestehende Gebiete können diese Werte nicht 1:1 umgelegt werden, da sie kaum bzw. nicht zu erreichen sind. Aus diesem Grund sind ergänzende Kompensationsmaßnahmen (z.B. Fassaden-, Innenhof- und Dachbegrünungen) erforderlich.

Ergebnisse Partizipation: Grün- und Freiraum, Natur, öffentlicher Raum

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Anregungen und Verbesserungsvorschläge zum Handlungsfeld **„Grün- und Freiraum, Natur und öffentlicher Raum“** erfasst werden. Die Nennungen beziehen sich auf die Aufwertung bestehender Grün- und Freiräume, die Aufwertung der Straßenräume und Vernetzung bestehender Grünräume, die Initiative für Bauwerks- und Innenhofbegrünung, Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie die Schaffung neuer Grün- und Freiräume auf dem Westbahnareal. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen genannten Themen umfassten die Steigerung der Aufenthaltsqualität an bestehenden Treffpunkten, die Weiterentwicklung und Instandhaltung bestehender Grün- und Freiräume sowie konkrete Maßnahmen gegen den hohen Nutzungsdruck in den Bestandsparks. Neben Strategien für die Vernetzung von Grünräumen wurden auch viele Vorschläge für die Ausgestaltung eines großen, zusammenhängenden Grün- und Freiraumes am Westbahnareal eingebracht.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Aufwertung bestehender Grün- und Freiräume

- Maßnahmen gegen hohen Nutzungsdruck in Bestandsparks
- Mehr hitzebeständiges Grün und keine Versiegelung in Parks
- Erhöhung der Biodiversität in Parks und Freiräumen
- Mehr separierte Hundezonen in Bestandsparks
- Europaplatz- und Westbahnhofbegrünung
- Aufwertung und Pflege Reithofferpark
- Aufwertung Wasserwelt und Umgebung (Entsiegelung, Beschattung, Renaturierung Bäche, Regenwassernutzung, Pflege und Begrünung, Urban Gardening)

Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum

- Steigerung der Aufenthaltsqualität an hoch frequentierten Treffpunkten
- Aufwertung & Instandhaltung bestehender Grün- und Freiräume (z.B. Sauberkeit, Infrastruktur, Entsiegelung, Beschattung, Baumscheiben, Trinkbrunnen, Lärmreduktion ...)
- Vergrößerung bestehender Grün- und Freiräume
- Grätzloasen in regelmäßigen Abständen ansiedeln
- Sicherung genderneutraler Spiel- und Sportflächen
- Mehr Beschattungsmöglichkeiten
- Revitalisierung von Bächen im Gebiet

Initiative für Bauwerks- und Innenhofbegrünung

- Schulhöfe und Schulumfelder als Potenzialflächen für Grünräume
- Innenhöfe verbinden und öffentlich zugänglich machen
- Grüngirlanden und Fassadenbegrünung fördern
- Bushaltestellen und Wartehäuschen begrünen
- Mehr Dachbegrünung und öffentliche Grünzonen
- Mobile Begrünung fördern



Quartierswerkstatt im Mai 2023 © Clara Maria Fickl

Aufwertung der Straßenräume und Vernetzung bestehender Grünräume

- Mehr dezentrale Grünflächen und Begrünung im gesamten Gebiet schaffen (Baumpflanzungen, größere Baumscheiben, Entsiegelung, Straßengitter ...)
- Mehr Baumpflege im gesamten Gebiet
- Allgemeine Förderung Biodiversität und Artenvielfalt
- Sicherung konsumfreier Räume im Gebiet (insb. äußere Mariahilfer Straße, Wasserwelt, Schwendermarkt und Westbahnareal)
- Verstärkte Begrünung (äußere Mariahilfer Straße, Europaplatz, Märzstraße, Sturzgasse, Urban-Loritz-Platz, Goldschlagstraße, Felberstraße)
- Aufwertung der Felberstraße
- Allgemein Sauberkeit verbessern sowie mehr Park- und Straßenreinigung
- Aufwertung der Straßenräume und Vernetzung bestehender Grünräume

Schaffung neuer Grünräume auf dem Westbahnareal

- Gemüse- und Obstbaumflächen („Edible Cities“, Urban Gardening)
- Grünflächen beim Wohnungsbau mitdenken (verpflichtend bei Bauvorhaben)
- Erhaltung bzw. Aufwertung der Grünräume am Westbahnareal (z.B. Böschung)
- Erhalt der Frisch- und Kaltluftschneise
- Grüne Gleise erhalten und ausbauen
- Großflächige Parkanlage statt kleinteiliger Flächen
- Bebauungsfreier Westbahnpark auf dem gesamten Gelände
- Keine Wohnbauten am Areal der ÖBB
- Durchgängige Epk-Widmung

Handlungsfelder: Grün- und Freiraum, Natur, öffentlicher Raum

1. AUFWERTUNG BESTEHENDER GRÜN- UND FREIRÄUME

Die dichte gründerzeitliche Bebauung im Projektgebiet lässt wenig Raum für die Entwicklung neuer (flächenhafter) Grün- und Freiräume. Umso bedeutender ist die Aufwertung der bestehenden Parkanlagen zur qualitativen Verbesserung des Freiraumangebotes. Ein besonderer Bedarf besteht im Bereich südlich des Westbahnareals. Aufwertung bedeutet zum einen eine zeitgemäße Erneuerung der Parkinfrastruktur mit Spielgeräten, versickerungsoffenen Flächen und vielfältig nutzbaren Aufenthaltsbereichen. Zum anderen sollen Verbesserungen wie klimaresiliente Baumpflanzungen, ein hoher Durchgrünungsgrad und Wasserelemente zur sommerlichen Abkühlung beitragen. Wo möglich, sollen bestehende Parkanlagen auch räumlich erweitert werden, z.B. durch Einbeziehung des angrenzenden Straßenraums. Auch die beiden Marktplätze im Umfeld des Projektgebietes (Schwendermarkt und Meiselmarkt) sollen als wichtige Freiräume begriffen und entsprechend attraktiviert werden. Begleitende Beteiligungsprozesse sollen die Teilhabe der Nutzer*innen an der Planung ermöglichen und eine nachhaltige Identifikation mit dem öffentlichen Raum in der Nachbarschaft fördern.

Die Aufwertung bestehender Grün- und Freiräume soll folgende Maßnahmen umfassen:

- **Umgestaltung Europaplatz**

Der Vorplatz des Westbahnhofs soll klimagerecht und zukunftsfähig gestaltet werden. Um ein einladendes Entree für ankommende Reisende zu schaffen, soll der Platz beschattet, entsiegelt, begrünt und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Über den Europaplatz hinaus sollen auch die Querungsmöglichkeiten über den Gürtel und die räumlich-strukturelle Anbindung an den 7. Bezirk verbessert werden. Die wesentlichen Verkehrsfunktionen sollen in die Neugestaltung integriert werden.

- **Erweiterung des Reithofferparks**

Im Zuge der Liegenschaftsentwicklung am Reithofferplatz soll auch der öffentliche Raum aufgewertet und enger mit dem Park verknüpft werden. Ziel ist es, den Park in den Straßenraum zu erweitern und mit den Grünflächen im Blockinnenbereich zu verknüpfen. Auch die Pflege und Reinigung der Parkfläche soll zukünftig intensiviert werden.

- **Aufwertung der Beserlparks**

Die Beserlparks in der Avedikstraße und Rosinagasse sollen erneuert und attraktiviert werden. Besonderes Augenmerk soll dabei auf eine gendergerechte Gestaltung der Spielbereiche gelegt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels soll die Umgestaltung auf eine größtmögliche Begrünung, Entsiegelung und Beschattung abzielen. Der bestehende Baumbestand soll erhalten bleiben bzw. eine Erweiterung in den Straßenraum geprüft werden. Da die Beserlparks auf zwei (Rosinagasse) bzw. drei (Avedikstraße) Seiten von Häuserfassaden umgeben sind, würden sie besonders von einer ansprechenden Fassadengestaltung durch Begrünung oder Bemalung profitieren.

2. AUFWERTUNG DER STRASSENRÄUME UND VERNETZUNG BESTEHENDER GRÜNRÄUME

Straßenräume gehören in der dicht bebauten Stadt zu den wichtigsten Zukunftsressourcen für Aufenthalts- und Erholungsräume. Als lineare Strukturen verbinden sie die übergeordneten Grün- und Freiräume und bilden ein grünes Wegenetz für Bewohner*innen, Tiere und Pflanzen aus. Im Projektgebiet wird der Großteil der Straßen bislang vom motorisierten Verkehr und Parkplätzen dominiert. Im Einklang mit den strategischen Konzepten der Stadt Wien (Smart Klima City Rahmenstrategie, Fachkonzepte Mobilität und Öffentlicher Raum) soll der Anteil des motorisierten Verkehrs und der Flächen für den motorisierten Verkehr schrittweise reduziert werden, um Qualitätsverbesserungen im Straßenraum umzusetzen. Die bessere Vernetzung bestehender Grünräume gemäß dem Leitbild Grünräume geht einher mit dem Ausbau von Verbindungen für die aktive Mobilität und der Schaffung von Mikrofreiräumen im Straßenraum. Mikrofreiräume sind kleine Verweilorte im öffentlichen Raum: Orte zum Ausruhen und Innehalten, mit Sitzgelegenheit, Trinkbrunnen oder Schattenspender, auf dem Weg von A nach B. Die Versorgung mit solchen wohnungsnahen Aufenthaltsflächen im Projektgebiet soll in Zukunft deutlich verbessert werden, wovon besonders vulnerable Gruppen wie Kleinkinder, Senior*innen oder Menschen mit Beeinträchtigungen profitieren. Damit wird die Lebensqualität in den gründerzeitlichen Wohnquartieren gezielt verbessert.

Die Aufwertung der Straßenräume und Vernetzung bestehender Grünräume soll folgende Maßnahmen umfassen:

- **Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße**

Die äußere Mariahilfer Straße soll als Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität und als Hauptradroute mit entsprechender Radinfrastruktur gestaltet werden. Dazu sollen breite Gehsteige mit Beschattung und regelmäßigen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Querungen des Kfz-Verkehrs sollen reduziert und fußgänger*innenfreundlich gestaltet werden. Für den Radverkehr ist ein baulich getrennter Radweg in beiden Richtungen vorgesehen. Die Querung des Gürtels soll verbessert werden, um eine sichere und attraktive Verbindung zur inneren Mariahilfer Straße zu schaffen. Dies soll an die bereits bestehenden Planungen anknüpfen, die äußere Mariahilfer Straße künftig als Einbahn stadtauswärts zu führen, einen neuen Radweg im Zweirichtungsverkehr anzulegen und breitere Gehsteige sowie viel Grün zu schaffen.

- **Fußgängerfreundliche Geschäftsstraße Märzstraße**

Entlang der gesamten Märzstraße sollen Maßnahmen zur Begrünung, Beschattung und Entsiegelung umgesetzt werden, um die Einkaufsstraße zukunfts- und klimafit zu machen. Zusätzlich sollen die Gehsteige verbreitert und das Queren für Fußgänger*innen erleichtert werden. Für den Abschnitt zwischen Reithofferpark und Wasserwelt soll die Möglichkeit einer Verkehrsberuhigung geprüft werden. Die Straßenbahn soll auf jeden Fall erhalten bleiben.

- **Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume**

In der dicht bebauten Bestandsstadt sollen neue Mikrofreiräume als grüne Oasen entstehen, um flächendeckend Erholungsräume in fußläufiger Entfernung zu schaffen. Dazu sollen ausgewählte Straßen abschnittsweise verkehrsberuhigt werden (z.B. Fußgänger*innenzone, Wohnstraße), um Platz für Bäume, Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen. Auch neuartige Interventionen im öffentlichen Raum, wie z.B. Parklets, können zur Schaffung von Mikrofreiräumen dienen. Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume sollen insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Schulstandorten und hochrangigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden.

- **Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken**

Die Goldschlagstraße bietet bereits heute durch die starke Begrünung und die verkehrsberuhigten Abschnitte einige qualitätsvolle Aufenthalts- und Begegnungsräume für die Nachbarschaft. Nach diesem Vorbild sollen in regelmäßigen Abständen weitere Mikrofreiräume entlang der Goldschlagstraße geschaffen werden. Dies kann durch abschnittsweise Straßensperren oder auch durch den Entfall von Parkplätzen (z.B. Parklets) erreicht werden. An der Kreuzung zum Gürtel soll die Querungsbeziehung für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden.

- **Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken**

Analog zur Goldschlagstraße soll auch im Süden des Projektgebietes eine nachbarschaftliche Achse mit hoher Qualität für die aktive Mobilität entwickelt werden. Die Viktoriagasse wurde bereits vor kurzem für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet. Viktoriagasse und Jurekgasse dienen somit der kleinräumigen und engmaschigen Erschließung des Stadtteils mit dem Fahrrad. Gleichzeitig sollen in beiden Gassen der Gehkomfort erhöht (z.B. breite Gehsteige, Beschattung, Entsiegelung) und Mikrofreiräume als Grätzl-Treffpunkte geschaffen werden (z.B. Sitzgelegenheiten, Begrünung).

- **Aufwertung Avedikstraße**

Im Zusammenhang mit den verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf der äußeren Mariahilfer Straße wird die Bedeutung der Avedikstraße für den motorisierten Individualverkehr auf absehbare Zeit hoch bleiben. Dennoch soll die Straße für Anrainer*innen und Fußgänger*innen attraktiver werden. Die schmalen Gehsteige sollen verbreitert werden. Außerdem soll der Straßenraum durch Baumpflanzungen und Begrünung (z.B. der Stützmauer der ÖBB) klimafreundlich gestaltet werden.

Weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Straßenräume und Vernetzung bestehender Grünräume:
- Barrierefreier Rustensteg und aktive Mobilitätsachse
- Radinfrastruktur Schmelzbrücke und aktive Mobilitätsachse
- Zusätzliche Querungsmöglichkeiten über die Westbahn als aktive Mobilitätsachsen

3. SCHAFFUNG NEUER GRÜN- UND FREIRÄUME AUF DEM WESTBAHNAREAL

Das Westbahnareal ist eine der wenigen verbliebenen innenstadtnahen Flächenreserven. Vor dem Hintergrund des Fachkonzeptes Grün- und Freiraum und der unzureichenden Freiflächenversorgung im Projektgebiet kommt der Schaffung neuer Erholungsflächen hier eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus liegt das Entwicklungsgebiet an der Felberstraße im Randbereich einer Kaltluftabflussbahn, die aus stadtklimatischer Sicht eine wichtige Rolle für die nächtliche Abkühlung spielt. Ein großer, zusammenhängender Grün- und Freiraum, ein linearer Park nördlich der Gleisanlagen, soll daher das Freiraumangebot in der Umgebung deutlich verbessern und die stadtklimatischen Funktionen sichern. Das grüne Band nutzt die Höhenunterschiede entlang der Böschung und bildet eine durchgehende dreidimensionale Parklandschaft.

Die Schaffung neuer Grünräume auf dem Westbahnareal soll folgende Maßnahmen umfassen:

- **Zwischennutzung am Entwicklungsareal**

Ausgehend von der bestehenden Zwischennutzung am Rustensteg (Stadtraum) sollen kurz- bis mittelfristig weitere Teilbereiche des Entwicklungsgebietes entlang der Felberstraße durch Zwischennutzungen, beispielsweise für Sport, Kultur und Naherholung, aktiviert werden. Um die zukünftige Nutzung als grüner Naherholungsraum vorzubereiten und verschiedene Funktionen zu testen, sollen bereits während der Zwischennutzung Grünoasen entlang der Felberstraße entstehen. Hier könnte mit mobiler Bepflanzung, Hochbeeten für Urban Gardening und vertikaler Begrünung gearbeitet werden. Dabei gilt es, die Interessen des Bahnbetriebs, der Verkehrssicherheit sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechend zu berücksichtigen. Auch die Begrünung und öffentliche Nutzung der Dachfläche des Parkhauses Westbahnhof soll näher untersucht werden.

- **Errichtung Parkabschnitt Ost und West**

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung entlang der Felberstraße soll schrittweise ein linearer, zusammenhängender Park entstehen. Die großzügige Grünfläche soll vielfältige Funktionen erfüllen. Für Kinder und aktive Bewohner*innen sollen Spiel- und Sportflächen entstehen, für Erholungssuchende soll es naturbelassene Rückzugsorte geben und es soll Platz für Kulturveranstaltungen im öffentlichen Raum geschaffen werden. Die artenreiche Böschung soll abschnittsweise erhalten bleiben bzw. neue südexponierte Böschungen entstehen. Üppige Begrünung, Beschattung und Wasserelemente sollen an heißen Sommertagen für größtmögliche Abkühlung sorgen. Im Bereich der Schmelzbrücke wird der Park durch „Westbahnterrassen" ergänzt, die über die Gleisanlagen auskragen und so noch mehr Freiraum schaffen.

Mariahilfer Straße © Clara Maria Fickl

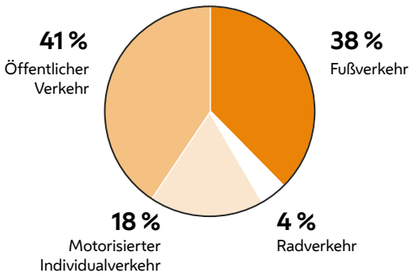
B.5 Verkehr und Mobilität

Analyse: Verkehr und Mobilität

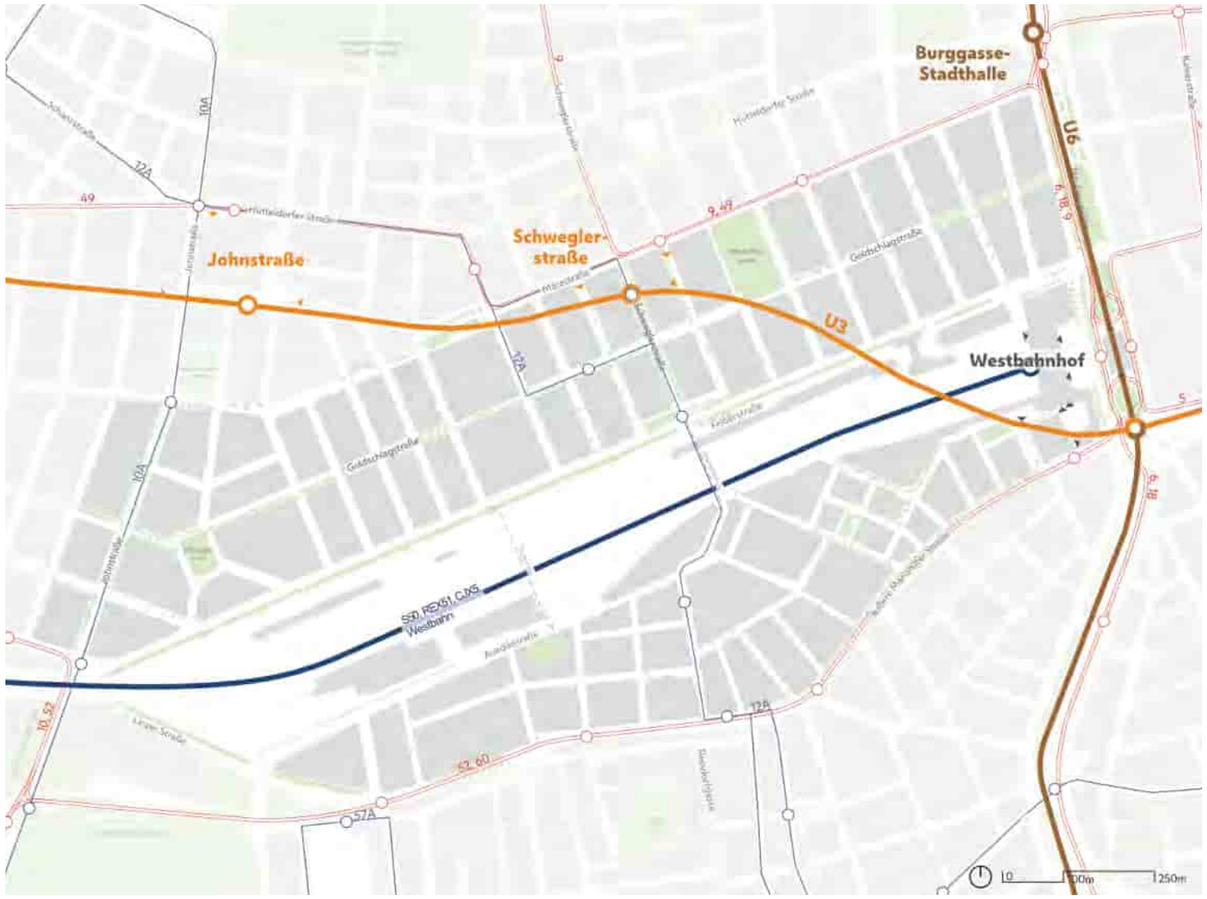
Das Projektgebiet ist durch eine dichte gründerzeitliche Struktur mit einem hohen Anteil an Wohnnutzung geprägt. Geschäfte des täglichen Bedarfs sowie soziale, kulturelle und Freizeiteinrichtungen sind fußläufig erreichbar. Die Bezirksteile des 15. Bezirks und somit auch des Projektgebietes sind großteils verkehrsberuhigt als Tempo-30-Zonen gestaltet. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind von fast überall in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar. Durch die Verlängerung der U3 im Jahr 1998 erfuhr der öffentliche Verkehr einen Qualitätssprung. Dies erklärt, warum der Anteil des Kfz-Verkehrs am Modal Split mit 18 % deutlich unter dem Wiener Durchschnitt (26 %) liegt und die meisten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurückgelegt werden.

Handlungsbedarf besteht vor allem in der Gestaltung vieler Straßenräume, deren Aufteilung dem Fuß- und Radverkehr nach wie vor wenig Raum lässt. Grundlegende Qualitäten für den Fußverkehr – wie ausreichend breite Gehsteige – sind noch nicht flächendeckend umgesetzt. Der Radverkehr verfügt über eine in den letzten Jahren gestiegene Anzahl an hochwertig ausgebauten Verbindungen, dennoch gibt es Lücken im Netz. Die Westbahn bildet eine Barriere zwischen den nördlichen und südlichen Bezirksteilen, die wenigen vorhandenen Querungen weisen Defizite in ihrer Qualität für den Fuß- und Radverkehr auf.

Modal Split 15. Bezirk



Quelle: MA 18, Aktive Mobilität in Wien, 2021



LEGENDE

- U-Bahnlinie
- Straßenbahnlinie
- Buslinie
- Regionalverbindung
- Haltestellen
- Stationseingänge

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Im Osten des Projektgebietes bietet der Westbahnhof eine außergewöhnlich gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr: Die U-Bahnlinien U3 und U6, mehrere Straßenbahnlinien sowie der Regional- und Fernverkehr bedienen von hier aus verschiedenste Ziele in und um Wien.

Die U3 durchquert das Gebiet von Südosten nach Nordwesten mit den Stationen Westbahnhof, Schweglerstraße und Johnstraße. Zwischen dem Südwesten und dem Nordosten des Gebietes gibt es hingegen keine umsteigefreie ÖV-Verbindung.

Innerhalb des Projektgebietes stellen die Straßenbahnlinien 9, 49, 52 und 60 die Ost-West-Verbindungen entlang der Hauptachsen Märzstraße und Mariahilfer Straße her. Die Buslinien 10A und 12A stellen Nord-Süd-Verbindungen entlang der Johnstraße und Schweglerstraße her.



LEGENDE

- Güteklasse A
  höchstrangige städtische ÖV-Erschließung
- Güteklasse B
  hochrangige städtische ÖV-Erschließung
- Güteklasse C
  sehr gute ÖV-Erschließung

GÜTEKLASSEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Die ÖV-Güteklassen sind ein Modell zur räumlichen Darstellung der Erschließungsqualität von Gebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (austriatech; 2022). Nahezu das gesamte Projektgebiet ist mit der höchsten ÖV-Erschließungsqualität (Güteklasse A) erschlossen. Eine Ausnahme bildet im besiedelten Gebiet insbesondere das Quartier entlang der westlichen Felberstraße. Auch Teilbereiche entlang der Avedikstraße, der Grenzgasse und der Sperrgasse weisen nur die ÖV-Güteklasse B auf.



LEGENDE

- Einbahn
- Radfahrstreifen
- baul. getrennte Anlage
- Fahrradstraße
- fahrradfreundliche Straße
- Hauptradverkehrsnetz Bestand
- Hauptradverkehrsnetz Planung
- Gleise
- WienMobil Fahrradstationen

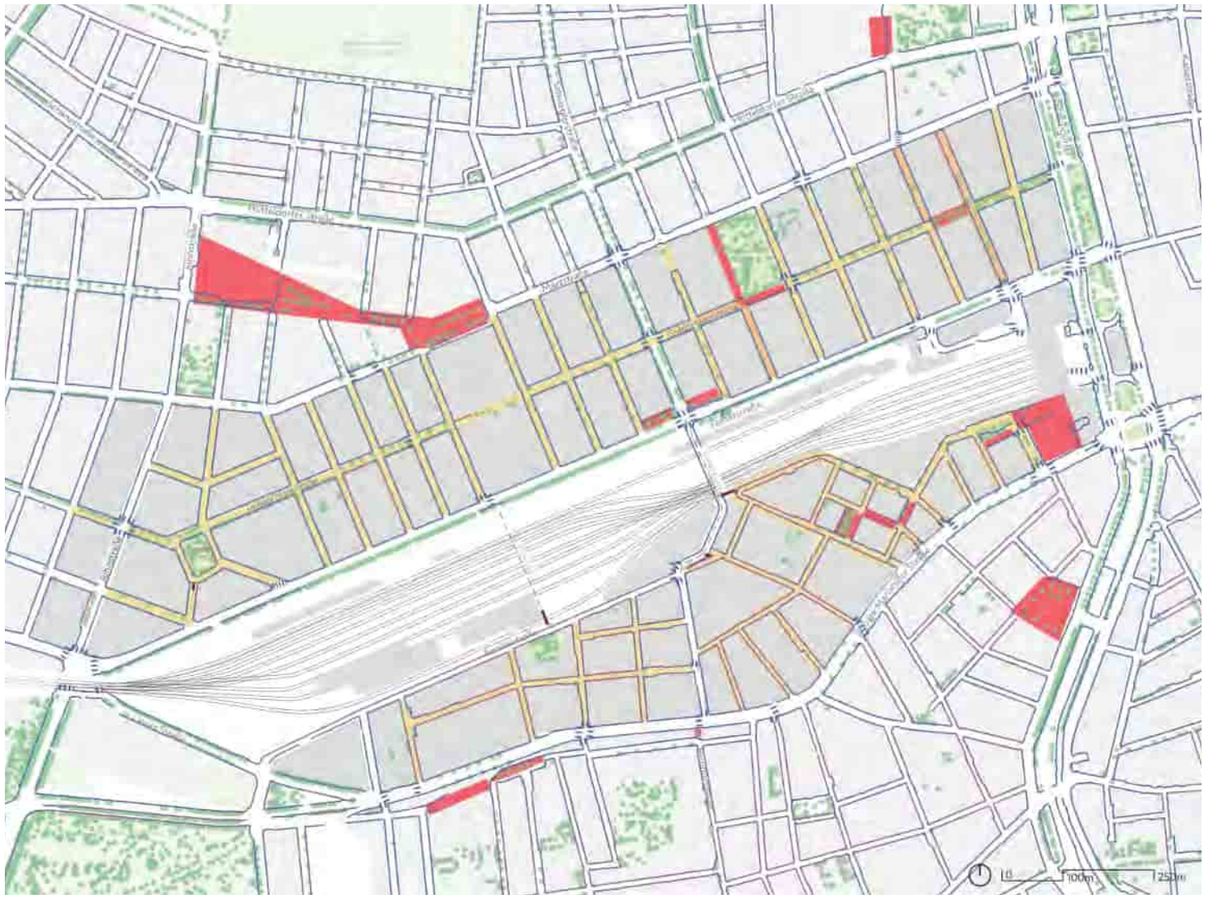
RADVERKEHR

Die wichtigste Ost-West-Verbindung im Hauptradverkehrsnetz nördlich der Westbahn ist die Goldschlagstraße, die als Fahrradstraße hochwertig gestaltet ist. Südlich der Westbahn ist die wichtigste Route die Mariahilfer Straße, wo der Radverkehr überwiegend auf Mehrzweckstreifen geführt wird.

In Nord-Süd-Richtung ist der gut ausgebaute Gürtel-Radweg von Bedeutung. Im Bereich Westbahnhof ist allerdings ein zweimaliger Seitenwechsel mit Wartezeiten an den Kreuzungen Mariahilfer Straße und Felberstraße erforderlich. Die einzige weitere Nord-Süd-Querung zwischen Gürtel und Johnstraße führt über die Schmelzbrücke, wo es trotz intensiven Kfz-Verkehrs bisher keine baulich getrennte Radverkehrsanlage gibt.

Nördlich der Westbahn sind die meisten Einbahnen für den Radverkehr freigegeben. In den überwiegend schmaleren Straßen südlich der Westbahn ist das Radfahren gegen die Einbahn großteils nicht erlaubt.

Laut Hauptradverkehrsnetz Wien (Stand Juli 2023) sind Lückenschlüsse entlang der Schmelzbrücke – Grenzgasse sowie in der Linzer Straße zwischen Mariahilfer Straße und Schloßallee geplant.



LEGENDE

- Baumpflanzung
- Schutzweg / Zebrastreifen
- Gehsteig > 2m Breite
- Gehsteig unter 2m Breite
- nicht barrierefreier Abgang
- Tempo 30
- Wohnstraße
- Fußgänger*innenzone / autofreier Straßenabschnitt

FUSSVERKEHR

Die Gehsteige weisen im Bereich nördlich der Westbahn überwiegend eine ausreichende Breite von mindestens zwei Metern auf. Im Bereich südlich der Westbahn hingegen gibt es noch zahlreiche Straßenzüge, die diese Mindestbreite gemäß Fachkonzept Mobilität nicht erfüllen. Die wichtigsten Ost-West-Verbindungen für den Fußverkehr sind die Mariahilfer Straße und die Märzstraße, wo es viele aktive Erdgeschoßzonen gibt und Wege von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln führen. Die Gehsteige in diesen beiden Straßenzügen sind im Verhältnis zum hohen Fußverkehrsaufkommen gering dimensioniert. Die Ausstattung mit Verweilmöglichkeiten und Beschattungselementen wie Bäumen ist teilweise mangelhaft. Barrieren für den Fußverkehr stellen vor allem das Westbahnareal und die Felberstraße dar. Die Westbahn kann zwischen Gürtel und Johnstraße nur an zwei Stellen und auch dort nur mäßig attraktiv gequert werden. Die Schmelzbrücke ist stark vom MIV dominiert, der Rustensteg, der ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist, ist nicht barrierefrei.

Straßen und Plätze mit besonders hoher Qualität für den Fußverkehr befinden sich vor allem im östlichen Teil des Projektgebietes. Hier wurden in den letzten Jahren mehrere Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raums umgesetzt, wie z.B. die Wohnstraße Pelzgasse, die Fußgänger*innenzone Friedrichsplatz – Staglgasse – Gasgasse und die neu gestaltete Langauergasse mit der erweiterten Grünfläche.



LEGENDE

- Hauptstraße B
- Hauptstraße A
- sonstige Straße
- Wohnstraße
- Einbahnführung
- B224 geplant
- öffentliches Parken
- Anrainerparken
- Parkgarage
- Ampelanlage
- WienMobil Auto Station

KFZ-VERKEHR

Mit dem Gürtel tangiert eine Hauptverkehrsstraße B das Projektgebiet. Mehrere Straßenverbindungen haben eine höhere Verkehrsbedeutung für den innerstädtischen Kfz-Verkehr. Die wichtigsten Ost-West-Verbindungen sind die Felberstraße und die Mariahilfer Straße. In Nord-Süd-Richtung sind Johnstraße und Schweglerstraße – Avedikstraße/Grenzgasse die wichtigsten Verbindungen.

Die Quartiere zwischen den genannten Hauptverkehrsachsen sind überwiegend verkehrsberuhigt mit Tempo 30-Zonen und Einbahnregelungen, die den Durchzugsverkehr unterbinden.
In der gründerzeitlichen Bebauungsstruktur verfügen die meisten Gebäude über keine Tiefgarage auf dem Grundstück. Das Parken findet daher überwiegend im öffentlichen Straßenraum des Projektgebietes statt. Die meisten Straßen sind beidseitig mit Parkplätzen in Längsaufstellung, im Bereich nördlich der Westbahn oft auch in Schrägaufstellung, ausgestattet. Zusätzlich befinden sich mit der CONTIPARK Reithofferplatz, WIPARK Westbahnhof und WIPARK Viktoriagasse größere Parkgaragen im Projektgebiet.

Ergänzend zum bestehenden Straßennetz ist derzeit im aktuellen Fachkonzept Mobilität vorgesehen, für die Erschließung der neuen Nutzungen entlang der Felberstraße die Bundesstraße B 224 vom Wiental kommend über die Winckelmannstraße bis hin zum Gürtel zu



Preysinggasse © Clara Maria Fickl

verlängern, inkl. Unter- bzw. Überfahrung des Westbahnhofgeländes. Diese Planung geht auf den Masterplan Wien Westbahnhof aus dem Jahr 2005 zurück und ist auch noch in der Verordnung des Gemeinderates betreffend Feststellung der Hauptstraßen und Nebenstraßen aus dem Jahr 2021 angeführt.

Die Zahl der Pkw im Verhältnis zur Einwohner*innenzahl ist in den vergangenen Jahren rückläufig und liegt mit Stand 2022 bei 272 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen. Das ist der zweitniedrigste Wert aller Wiener Bezirke. Der Wiener Durchschnitt liegt bei 366 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen.

Motorisierungsgrad 15. Bezirk

270 Pkw je 1000 Einwohner*innen I Ø Wien: 370 Pkw



Quelle: Stadt Wien, Statistik Austria (2022): Rudolfsheim-Fünfhaus in Zahlen 2022

Ergebnisse Partizipation: Verkehr und Mobilität

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum Handlungsfeld **„Verkehr und Mobilität im Quartier“** gesammelt werden. Die Nennungen beziehen sich auf Verkehrsberuhigung, stadtverträgliche Organisation des Kfz-Verkehrs, Verbesserungen für den Fußverkehr, Verbesserungen für den Radverkehr, Netzverdichtung und Qualitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs sowie Mobilitätsmanagement und multimodale Mobilität im Neubau und Bestand. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen eingebrachten Anregungen umfassten Vorschläge zur Verkehrsberuhigung im gesamten Projektgebiet, wie etwa die Einführung von Einbahnsystemen und Tempolimits oder die Schaffung von Wohnstraßen und autofreien Zonen. Darüber hinaus wurden Strategien zur Reduzierung von Parkplätzen und zur Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung eingebracht. Handlungsbedarf wird auch beim Rad- und Fußverkehr gesehen. Neben dem Wunsch nach einer generellen Priorisierung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wurden dazu zahlreiche ortsspezifische Vorschläge erfasst. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wurde in weiten Teilen des Gebietes als gut und ausreichend bewertet. Vereinzelt wurden zusätzliche Verbindungen, Haltestellen oder Taktverdichtungen vorgeschlagen. Auch die Schaffung und der Ausbau von Mobilitätspunkten sowie innovative Konzepte für den Logistik- und Lieferverkehr wurden gefordert.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Verkehrsberuhigung

- Generelle, gebietsweite Verkehrsberuhigung durch Temporeduktion auf 30 km/h
- Schaffung von Wohnstraßen und Ausweitung von Straßengestaltungen nach Vorbild der Goldschlagstraße oder Pelzgasse
- Generelle Verkehrsberuhigung in allen Schulumfeldern
- Umgestaltung der äußeren Mariahilfer Straße durch Verkehrsberuhigung, Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr sowie Begrünungsmaßnahmen
- Verkehrsberuhigung der Avedikstraße durch Temporeduktion und Reduktion des Autoverkehrs
- Verkehrsberuhigung der Felberstraße durch Temporeduktion, Einbahnführung und Rückbau von Parkplätzen
- Verkehrsberuhigung der Schmelzbrücke zugunsten des Rad- und Fußverkehrs
- Verkehrsberuhigung der Märzstraße vom Gürtel bis zum Kardinal-Rauscher-Platz
- Reduktion des Durchzugsverkehrs in der Johnstraße (insb. Lkw-Verkehr)

Stadtverträglich organisierter Kfz-Verkehr

- Generelle Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Begrünung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Reduktion von Parkplätzen besonders in der Felberstraße, äußeren Mariahilfer Straße und in Anrainer*innenstraßen im gesamten Gebiet
- Schrägparkplätze in Parallelparkplätze mit Bauminseln umwandeln
- Verbesserte Parkraumbewirtschaftung durch Attraktivierung von Garagennutzung, den Ausbau von Park & Ride für Anrainer*innen und eine kleinräumigere, zonenorientierte Nutzung des Parkpickerls

Verbesserungen für den Fußverkehr

- Genereller Wunsch nach Trennung von Rad- und Fußwegen
- Priorisierung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen
- Verbreiterung von Gehsteigen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- Umgestaltung des Rustenstegs (Barrierefreiheit und Verbesserung der Unterführung)
- Querung von innerer zu äußerer Mariahilfer Straße für Fußverkehr verbessern
- Verbreiterung von Gehsteigen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit in der äußeren Mariahilfer Straße
- Attraktivierung der Felberstraße für Fußgänger*innen durch eine Verbesserung der Gehsteige und der Querungen sowie optimierte Ampelschaltungen
- Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über die Gleise der Westbahn
- Bessere Erreichbarkeit von Avedikstraße und Schmelzbrücke für Rad- und Fußverkehr
- Reduktion des Autoverkehrs auf der Schmelzbrücke und bauliche Trennung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

Verbesserungen für den Radverkehr

- Schaffung von verbesserten und mehr durchgängigen Radwegen sowie optimierte Ampelschaltungen (z.B. breiterer und durchgängiger Radweg an und zur äußeren Mariahilfer Straße sowie Verbreiterung des Radwegs in der Johnstraße, Verbreiterung des Radwegs auf der Schmelzbrücke)
- Wunsch nach Trennung von Rad- und Fußwegen sowie Priorisierung des aktiven Verkehrs
- Insgesamt mehr Sicherheit für Radfahrer*innen (z.B. auf der Schmelzbrücke oder auf der Radroute vom Westbahnhof zum Auer-Welsbach-Park und weiter nach Schönbrunn/ Wiental)
- Barrierefreie Gestaltung des Rustenstegs (z.B. Errichtung eines Lifts)
- Verbesserte Querungsmöglichkeiten zur inneren Mariahilfer Straße
- Radwegführung auf der inneren Gürtelseite ermöglichen
- Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über die Gleise der Westbahn
- Bessere Erreichbarkeit von Avedikstraße und Schmelzbrücke für Rad- und Fußverkehr

Netzverdichtung und Qualitätsverbesserung des öffentlichen Verkehrs

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs entlang der Felberstraße
- Mehr Nord-Süd-Verbindungen erwünscht
- Straßenbahnhaltestelle Schweglerstraße besser organisieren
- (Fahrbahn wird als gefährlich empfunden)
- Wunsch nach Schnellbahnverbindung am Westbahnhof sowie im Bereich der Johnstraße
- Wunsch nach mehr Mobility Hubs bei U-Bahnstationen

Mobilitätsmanagement und multimodale Mobilität in Neubau und Bestand

- Schaffung und Ausbau von Mobility Points
- Ausbau von E-Ladestationen
- Logistik und Zulieferverkehr bei der Entwicklung mitbedenken
- Innovative Konzepte für Logistik und Zulieferverkehr



Avedikstraße, Aufgang zum Rustensteg © Clara Maria Fickl

Handlungsfelder: Verkehr und Mobilität

1. BETRIEBLICHE UND VERKEHRLICHE QUALITÄT DES WESTBAHNHOFS STÄRKEN

Mit der Mobilitätswende ist in Zukunft von einer höheren Bedeutung des Schienenverkehrs auszugehen. In diesem Sinne ist die Funktion des Westbahnhofs als multimodaler Verkehrs-Hub zu erhalten und in ihrer Qualität weiter zu verbessern. Der Westbahnhof erfüllt vielfältige Funktionen im Projektgebiet und nimmt eine zentrale Rolle ein, auch für die angrenzenden Quartiere/Bezirke. Er ist der Verkehrsknotenpunkt mit der höchsten verkehrlichen Priorität und Dreh- und Angelpunkt für viele Wege. Darüber hinaus stellt er einen hochwertigen öffentlichen Raum dar, der insbesondere in den Wintermonaten, als einer der wenigen beheizten und öffentlich zugänglichen Innenräume, Platz für sozialen Austausch bietet. Die BahnhofCity West spiegelt die wirtschaftliche Dimension des Westbahnhofareals wider und ist damit einer der größten Arbeitsstandorte im Bezirk. Diese Qualitäten gilt es zu sichern und auch in Zukunft anzubieten.

2. VERBINDUNGEN ÜBER DIE WESTBAHN AUSBAUEN

Die Gleisanlage der Westbahn trennt den 15. Bezirk in einen nördlichen und südlichen Teil und wird als massive Barriere wahrgenommen. Um dieser Barrierewirkung entgegenzuwirken, sollen die Nord-Süd-Verbindungen gestärkt und ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für die aktive Mobilität. Entsprechend den Zielen des Fachkonzeptes Mobilität sollen bestehende Infrastrukturen für aktive Mobilitätsformen attraktiviert, aber auch neue Wegeverbindungen über die Westbahn geschaffen werden. Die nördliche und die südliche Hälfte des Bezirkes sollen dadurch in Zukunft stärker zusammenwachsen und zunehmend als Ganzes wahrgenommen werden. Auch die bauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke soll die räumliche und funktionale Verflechtung der beiden Teile weiter stärken.

Die Verbindungen über die Westbahn sollen durch folgende Maßnahmen gestärkt werden:

- **Barrierefreier Rustensteg und aktive Mobilitätsachse**

Der Rustensteg ist eine wichtige Fußgänger*innenquerung über die Gleisanlagen der Westbahn. Der südliche Bereich soll daher in absehbarer Zeit barrierefrei gestaltet werden. Zu diesem Zweck soll eine Aufzugsanlage errichtet werden, die auch den Transport von Fahrrädern ermöglicht. Die neue Erschließung des Rustenstegs soll ohne Unterführung auskommen und einen direkten Zugang von der Avedikstraße zur Brücke ermöglichen.

- **Radinfrastruktur Schmelzbrücke und aktive Mobilitätsachse**

Geplante Sanierungsmaßnahmen der Schmelzbrücke sollen dazu genutzt werden, die Bedingungen für den Radverkehr durch die Errichtung einer baulich getrennten Radverkehrsanlage zu verbessern. Anschließend soll durch die Errichtung einer baulich getrennten Radinfrastruktur auch in der Grenzgasse die Lücke im Hauptradverkehrsnetz geschlossen werden. Die Buslinie 12A und alle Relationen des fließenden Kfz-Verkehrs sollen auch in Zukunft erhalten bleiben.

- **Zusätzliche Querungsmöglichkeiten über die Westbahn als aktive Mobilitätsachsen**

Im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung östlich der Schmelzbrücke wird zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Nord-Süd-Verbindung eine neue Querungsmöglichkeit z.B. auf Höhe Pouthongasse/Zwölfergasse vorgeschlagen. Zudem soll eine neue Querungsmöglichkeit westlich des Rustenstegs z.B. auf Höhe Wurmsergasse/Zollernsperggasse geprüft werden. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten sollen im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten bleiben.

3. AKTIVE MOBILITÄT STÄRKEN

Für den Fuß- und Radverkehr soll flächendeckend ein hochwertig gestaltetes, dichtes Wegenetz mit sicheren und komfortablen Verbindungen hergestellt werden. Besonders wichtige Fußverkehrsbeziehungen sollen hochwertig gestaltet, das Wegenetz verdichtet und Basisqualitäten im gesamten Fußwegenetz geschaffen werden. Dazu gehören insbesondere ausreichende Gehsteigbreiten (mindestens zwei Meter), sichere Querungen sowie regelmäßige Begrünung, Beschattung und Sitzgelegenheiten.

Zur Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung sollen der Rustensteg und die Schmelzbrücke attraktiviert bzw. barrierefrei umgestaltet werden. Zusätzliche Fuß- und Radwegbrücken in Kombination mit der Aufwertung und starken Verkehrsberuhigung der nördlich und südlich angrenzenden Straßen sollen zukünftig die Quartiere verbinden.

Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende sollen fahrradfreundliche Quartiere entstehen und Projekte folgen, die flächendeckend sicheres Radfahren ermöglichen. Wichtige Ost-West-Verbindungen sollen mit zeitgemäßer Radinfrastruktur ausgestattet werden. Mariahilfer Straße und Felberstraße sollen baulich getrennte Radverkehrsanlagen erhalten und durch komfortable Gehsteigbreiten, Begrünung und Beschattung sowie regelmäßige Aufenthaltsmöglichkeiten aufgewertet werden. Die Achse Viktoriagasse – Jurekgasse soll nach dem Vorbild der Goldschlagstraße zu einer fahrradfreundlichen nachbarschaftlichen Achse werden. Die Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellplätze soll weiter erhöht werden. Da viele Gründerzeithäuser im Projektgebiet keine adäquaten Möglichkeiten zum sicheren und barrierefreien Abstellen von Fahrrädern bieten, sollen in einem Pilotprojekt zusätzlich Fahrradboxen mit mietbaren Fahrradstellplätzen für Bewohner*innen im öffentlichen Straßenraum errichtet werden.

In der dicht bebauten Bestandsstadt sollen neue Mikrofreiräume als grüne Oasen entstehen, um flächendeckend Erholungsräume in fußläufiger Entfernung zu schaffen. Dazu werden ausgewählte Straßen abschnittsweise stark verkehrsberuhigt, um Platz für Bäume, Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen. Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume sollen vorrangig im unmittelbaren Umfeld von Schulstandorten und wichtigen Verkehrsknotenpunkten geschaffen werden.

Die aktive Mobilität soll unter anderem durch folgende Maßnahmen gestärkt werden:

- **Attraktivierung und Entflechtung der Kreuzung Schloßallee**
- **Attraktivierung der Felberstraße**
- **Aktive Mobilität am Gürtel stärken**
- **Radnetz-Lückenschluss Linzer Straße**
- **Durchlässigkeit für den Radverkehr**

Verbesserungen für die aktive Mobilität sollen auch durch diese bereits genannten Maßnahmen erreicht werden: **Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße, Fußgängerfreundliche Geschäftsstraße Märzstraße** (S. 67), **verkehrsberuhigte Mikrofreiräume**, **Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken**, **Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken** und **Aufwertung Avedikstraße** (S. 68).

4. MULTIMODALEN VERKEHR STÄRKEN

Das Projektgebiet ist bereits sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Ergänzungen des ÖV-Netzes sowie Car-Sharing-Angebote sollen diese Standortqualität in Zukunft weiter ausbauen und stärken. Lediglich im Wohngebiet entlang der westlichen Felberstraße sind die Wege zum nächsten öffentlichen Verkehrsmittel etwas weiter. Hier soll die Ergänzung der öffentlichen Erschließung durch eine neue Buslinie geprüft werden. Bei der Aufwertung des öffentlichen Raums soll ein Schwerpunkt auf das Umfeld wichtiger ÖV-Stationen gelegt werden, um die fußläufige Erreichbarkeit des ÖV angenehm zu gestalten.

Car-Sharing-Angebote sollen als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr ausgebaut werden, um in Zukunft flächendeckend ergänzende Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen zu können. Das Netz der WienMobil-Radstationen soll weiter verdichtet und einzelne WienMobil-Radstandorte zu vollwertigen WienMobil-Stationen mit Leihautos und -scootern aufgewertet werden.

Der multimodale Verkehr soll durch folgende Maßnahmen gestärkt werden:

- **Flächendeckende ÖV-Anbindung gewährleisten (Prüfung Buslinie entlang der Felberstraße)**
- **Ausbau von Sharing-Angeboten (u. a. im Zuge der Entwicklung am Westbahnareal)**

5. STADTVERTRÄGLICH ORGANISIERTER KFZ-VERKEHR

Entsprechend den Zielen des Klimaplans und der relevanten Fachkonzepte der Stadt Wien sollen verkehrsberuhigte Stadtteile entstehen, in denen Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zugunsten von Flächen für Fuß- und Radverkehr bzw. Begrünungsmaßnahmen sukzessive reduziert werden (z.B. durch Verlagerung der Stellplätze in „produktive Sockel bzw. Zonen", welche abschnittsweise unterhalb des Niveaus der Felberstraße – unterhalb des geplanten Grün- und Freiraums – angedacht sind; siehe S. 118).

Die Vermeidung von Durchzugsverkehr durch verkehrsberuhigte Quartiere mittels Einbahnstraßenregelungen und Tempo-30-Zonen zwischen den Kfz-Hauptrouten soll fortgesetzt werden, wobei darauf zu achten ist, dass kein Durchzugsverkehr in bereits verkehrsberuhigte Quartiere geleitet wird.

Der Kfz-Durchzugsverkehr soll auf verkehrsberuhigten Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden, innerhalb des Projektgebietes soll die Felberstraße in Zukunft die wichtigste Ost-West-Relation darstellen. Die Kfz-Hauptverbindungen sollen aber auch für den Fuß- und Radverkehr in kürzeren Abständen als bisher sicher zu queren sein.

Die Verlängerung der Bundesstraße B 224 (inkl. Unter- bzw. Überfahrung des Westbahnhofgeländes; vorgesehen lt. Verordnung des Gemeinderates betreffend Feststellung der Hauptstraßen und Nebenstraßen aus dem Jahr 2021) steht im Widerspruch zu einer städtebaulichen Gesamtentwicklung entlang der Felberstraße und soll nicht weiterverfolgt werden. Notwendige Erschließungen sollen im bestehenden Verkehrssystem (bahnbegleitende Straße auf Gleisniveau) abgewickelt werden. Die gravierenden Nachteile des Vorhabens, wie eine erhöhte Lärm- und Emissionsbelastung und eine neue Straßenverbindung in oberirdischen Abschnitten, die zu Zielkonflikten mit den im SEK formulierten Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes führen könnten, überwiegen. Hinzu kommen eine lange Bauzeit und erhebliche Kosten für eine Unter- bzw. Überführung des Westbahnareals, die in keinem vertretbaren Verhältnis zu den Vor- und Nachteilen des Projektes stehen. Das bestehende Straßennetz im 15. Bezirk bietet auch bei einer Entwicklung des Westbahnareals im geplanten Umfang eine ausreichende Leistungsfähigkeit gemäß den Zielen des Klimafahrplans, zudem sieht der Klimafahrplan der Stadt Wien eine Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split auf 15 % bis 2030 vor.

Für stadtverträglichen Kfz-Verkehr sollen unter anderem folgende Maßnahmen gesetzt werden:

- **Adaptierung der Verordnung; Streichung der Verlängerung der B 224**
- **Verkehrsberuhigte Quartiere**
- **Umgestaltung Europaplatz** (S. 66)

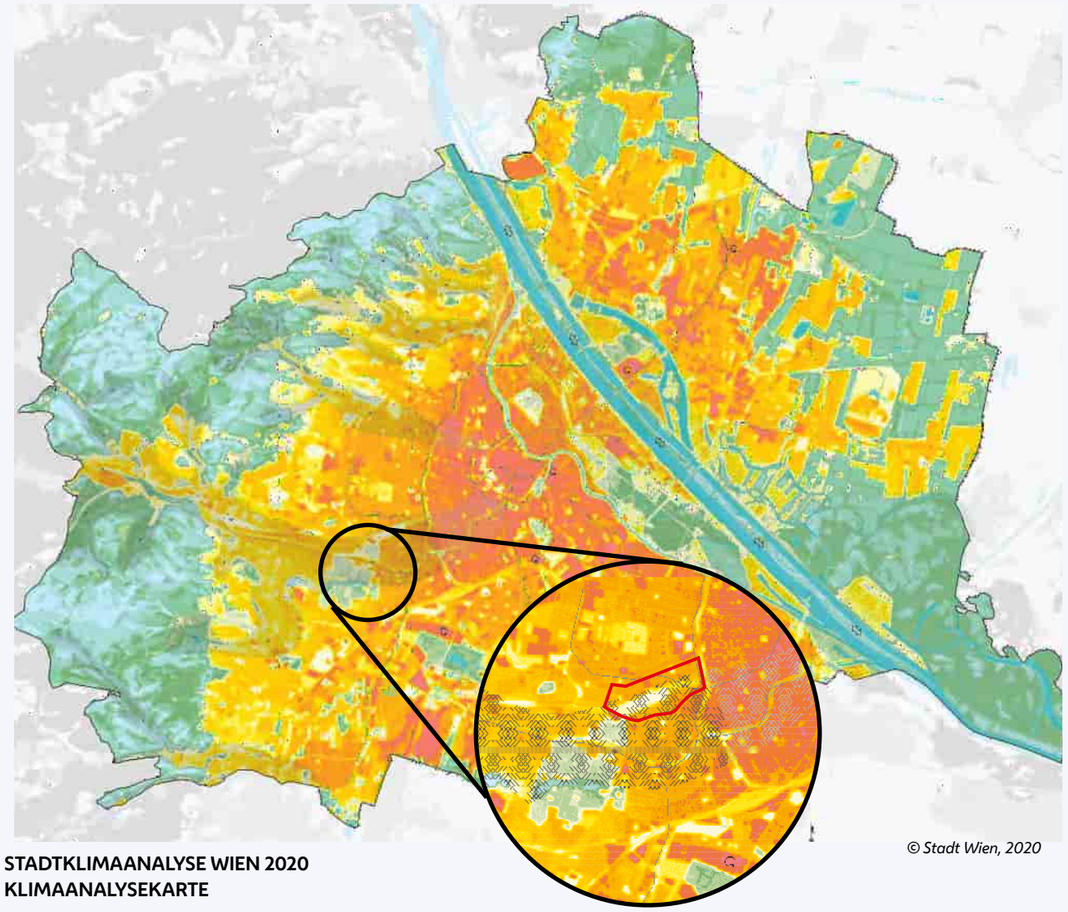
Der Kfz-Verkehr wird außerdem durch diese bereits genannten Maßnahmen stadtverträglicher gestaltet: **Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße** und **Fußgängerfreundliche Geschäftsstraße Märzstraße** (S. 67), **verkehrsberuhigte Mikrofreiräume**, **Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken** und **Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken** (S. 68).

B.6 Klima und Wasserhaushalt

Analyse: Klima und Wasserhaushalt

Mit dem globalen Klima verändert sich auch das Stadt- und Mikroklima. Kurz gesagt: Es wird wärmer und Starkregenereignisse nehmen zu. Eine verantwortungsvolle und zukunftsorientierte Stadtentwicklung muss daher den Aspekt der Klimaresilienz, also der Widerstandsfähigkeit gegenüber extremen Wetterereignissen, berücksichtigen.

Laut Klimaanalysekarte der Stadtklimaanalyse Wien (2020) liegt das Projektgebiet am Rande einer mehreren hundert Meter breiten Kaltluftabflussbahn mit hoher Wirksamkeit (relevant an heißen Sommertagen mit Windstille) und weist einen hohen Versiegelungsgrad mit moderater bis starker Überwärmung auf.



© Stadt Wien, 2020

STADTKLIMAANALYSE WIEN 2020
KLIMAANALYSEKARTE

Thermische Komponente:

Kategorie	Name	Beschreibung
	Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Freilandklima. Hochaktives, vor allem kaltluftproduzierende Flächen im Außenbereich; Gebiet eben bis mit geringer Rauhigkeit und oder mit entsprechender Hangneigung und Kaltluftabfluss...
	Frischluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Waldklima. Flächen ohne Emissionsquellen; Hauptsächlich mit dichtem Baumbestand und hoher Filterwirkung. Potenzielle Kaltluftbildung ebenso des Grünraums.
	Misch- und Übergangsklimate	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Klima innerstädtischer Grünflächen. Flächen weit sehr hohem Vegetationsanteil, geringe und differenzierte Emissionen; Puffer zwischen unterschiedlichen Klimatypen.
	Überwärmungspotential	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Vorstadtklima. Enthält gering bebaute Bereiche mit wenige Flächen, aber mit viel Vegetation in den Freiräumen; Gebäude stark durchgrünt. Geringe Belastung.
	Mäßige Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Stadtklima. Dichte Bebauung, hoher Versiegelungsgrad und wenig Vegetation in den Freiräumen; Belastungsgebiete.
	Starke Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimaeignungskarte: Innenstadtklima. Stark verdichtete Innenstadtbereiche City, Industrie- und Gewerbeflächen mit wenig Vegetationsanteil und fehlender Belüftung.

Klimaökologische Wertigkeit: + / -

© Stadt Wien, 2020

Dynamische Komponente:

Kategorie	Name	Beschreibung
	Luftleitbahn Donau	Durch Ausdehnung, Oberflächenbeschaffenheit und Breite besonders Fläche für den bodennahen Luftmassentransport. Luftleitbahnen sind durch geringe Rauigkeit (keine hohen Gebäude, an einzelne stehende Bäume) gekennzeichnet.
	Windrichtung Luftleitbahn	Sie ermöglichen einen Luftmassenaustausch zwischen Umland und Stadt. Die Windgeschwindigkeit innerhalb der Windverteilung ab. Verstärkt bei Sickereinwirkungen können Luftleitbahnen eine große Bedeutung für die thermische Entlastung sein.
	Kaltluftentstehungsgebiet mit hoher Wirksamkeit	Abkühlung in der Nacht, während der Nacht Industrielle Windsysteme (Hangabwind). Bei ganz Schwäche gemäßigte Bereiche mit Abkühlung (hohe Wirksamkeit).
	Kaltluftentstehungsgebiet mit geringer Wirksamkeit	Abkühlung in der Nacht, während der Nacht Industrielle Windsysteme (Hangabwind). Bei geringer Schwäche durch dessen Verbindung gemäßigte Bereiche (geringe Wirksamkeit).
	Kaltluftentstehungsgebiet	Die Ausdehnung des Gebiets (Flächenpotential) entspricht der Abkühlung in einer Höhe von ca. 2m über Grund.
	Windrichtungsänderung	Durch hohe Bebauung hervorgerufene Störung des Windfeldes. Hinweis auf erhöhte turbulente Windgeschwindigkeitsänderungen (Böigkeit) und deutliche Windrichtungsänderungen (Verwirbelung, Umlenkung).

Klimaökologische Wertigkeit: + / -

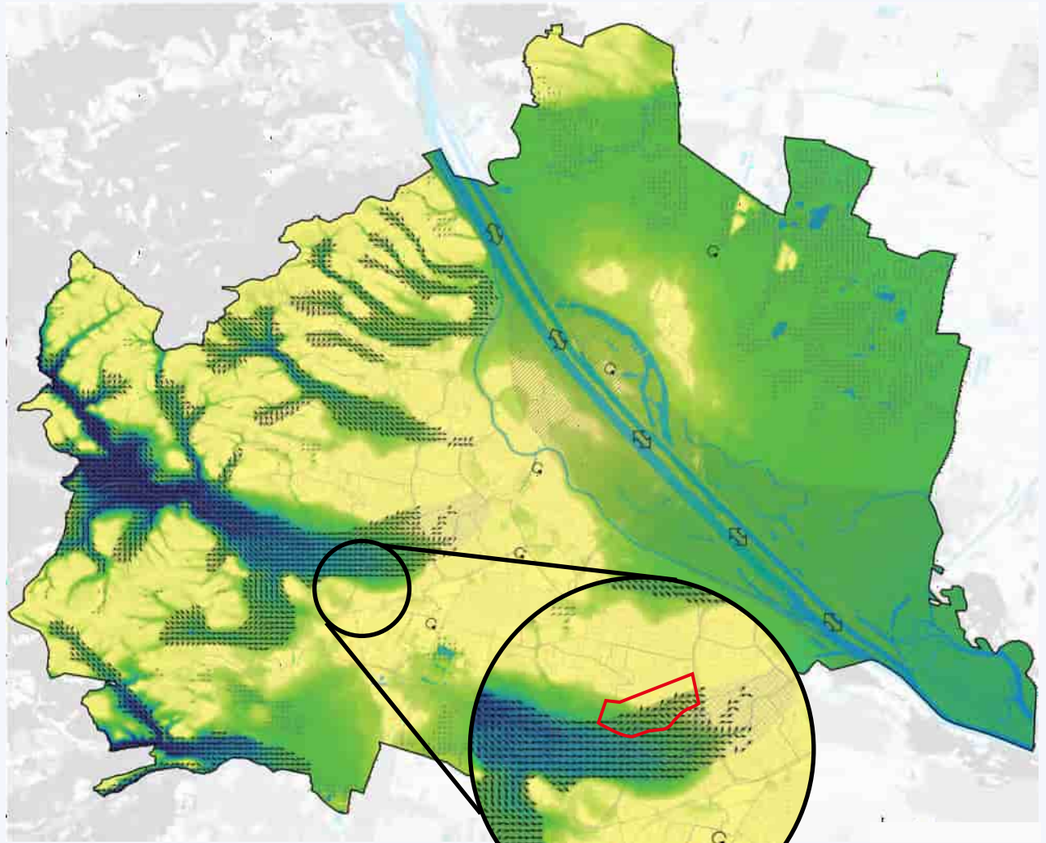
© Stadt Wien, 2020

In der Themenkarte „Nächtliche Kaltluft“ (Stadt Wien 2020) ist ersichtlich, dass die schwere Kaltluft über weite Teile des 15. Bezirks zieht, entsprechend der Geländeverhältnisse vor allem über die Bereiche südlich der Westbahn und zwar schräg zur Bahnachse ins tiefer liegende Wiental. Diese Bereiche zählen bekanntlich zu den dichtest bebauten Gebieten Wiens. Dennoch wird die Kaltluftabflussbahn laut Analysekarte nicht durch die bestehende Bebauung beeinträchtigt. Der nächtliche Kaltluftstrom hat hier eine Höhe von rund 40 m.

Kaltluft bildet sich vor allem vor Sonnenuntergang über Wiesen oder Wäldern. Die kalte und damit auch schwerere Luft fließt von Westen kommend hangabwärts, sammelt sich zum Teil entlang von Bahntrassen und bringt in der Nacht kühle Luft aus dem grünen Umland in die Stadt.
An einem sommerlichen Hitzetag (über 30°C Höchsttemperatur) dominiert dagegen die Sonneneinstrahlung das Mikroklima. Diese heizt das Gebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der fehlenden natürlichen Beschattung stark auf. Es bildet sich eine lokale Wärmeinsel aus.

Hinsichtlich Bodenschutz und Wasserhaushalt ist festzustellen, dass das Projektgebiet einen sehr hohen Versiegelungsgrad aufweist. Lediglich die privaten und öffentlichen Grünflächen (z.B. begrünte Innenhöfe, Reithofferpark, Wieningerplatz, Parkanlagen in der Avedikstraße und Langauergasse), einzelne Baumscheiben und Pflanzbeete sowie die Böschung entlang der Westbahn sind unversiegelt. Dementsprechend ist auch der Wasserhaushalt weitgehend durch direkten Abfluss in die Kanalisation bestimmt. Hier besteht ein erhebliches Verbesserungspotenzial im Rahmen der Stadtteilentwicklung.

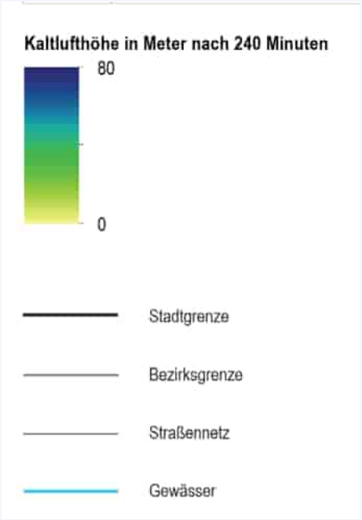
Die Qualitäten des SEK-Projektgebietes sollen trotz städtebaulicher Nachverdichtung erhalten bzw. verbessert werden. Neben höchster Planungskompetenz sollen daher modernste Softwarelösungen eingesetzt werden, um durch effektive Begrünung, Entsiegelung und Regenwassermanagement sowie geschickte Positionierung und Gestaltung der Baukörper ein bestmögliches Klima für die zukünftigen Bewohner*innen und die angrenzenden Teile Wiens zu erzielen.



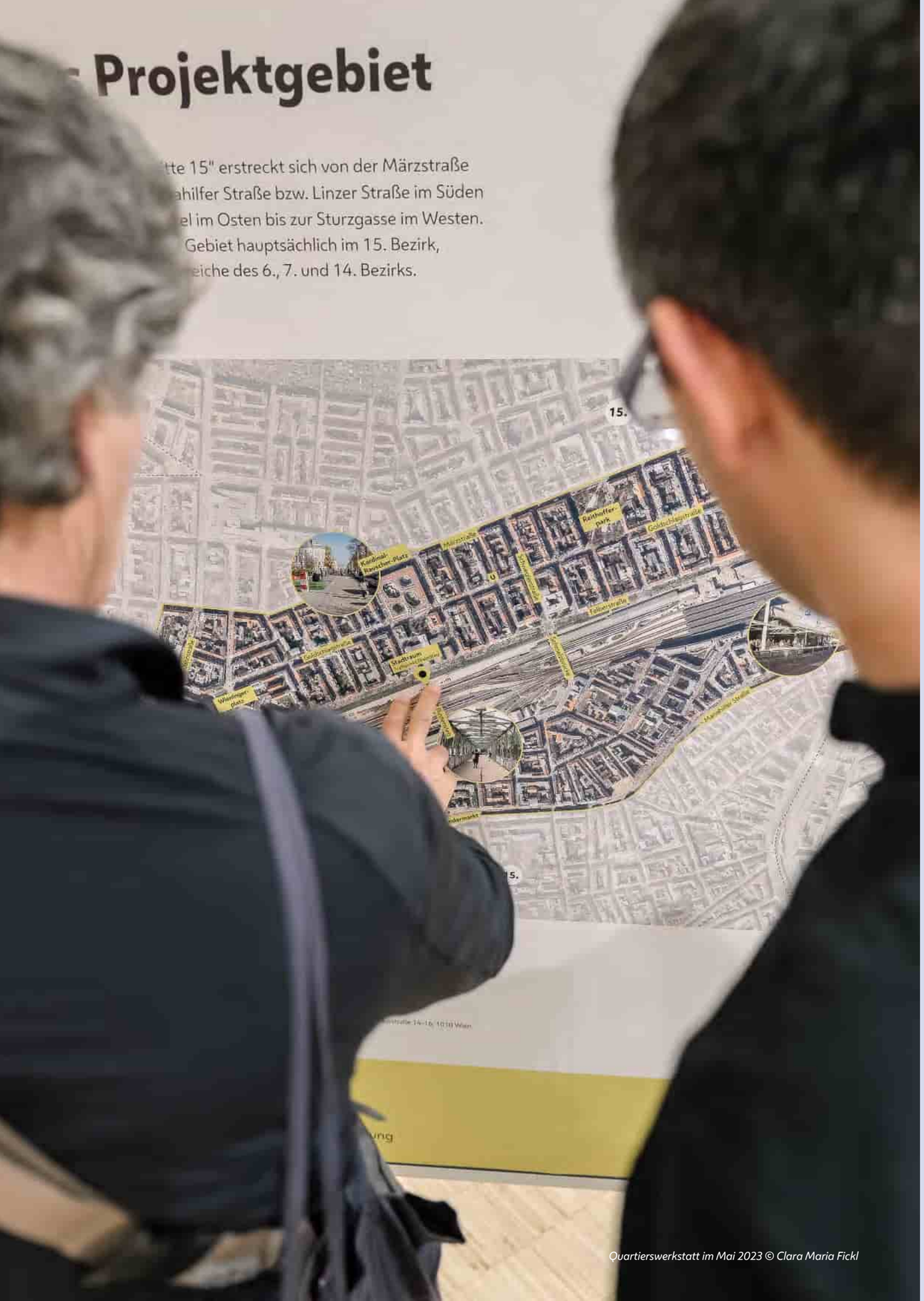
© Stadt Wien, 2020

STADTKLIMAANALYSE WIEN 2020
THEMENKARTE NÄCHTLICHE KALTLUFT

Kategorie	Name
	Luftleitbahn Donau (Wirksamkeit auch während austauschreichen Wetterlagen)
	Wirkrichtung Luftleitbahn (Wirksamkeit auch während austauschreichen Wetterlagen)
	Kaltluftabflussbahn mit hoher Wirksamkeit
	Kaltluftabflussbahn mit geringer Wirksamkeit
	Kaltluftabflussrichtung mit hoher Wirksamkeit
	Kaltluftabflussrichtung mit geringer Wirksamkeit
	Windfeldveränderung



© Stadt Wien, 2020



Quartierswerkstatt im Mai 2023 © Clara Maria Fickl

Ergebnisse Partizipation: Klima und Wasserhaushalt

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Verbesserungsvorschläge zum Handlungsfeld **„Klima und Wasserhaushalt"** erfasst werden. Die Nennungen beziehen sich auf die Entsiegelung im öffentlichen Raum, die Sicherstellung der klimatischen Eignung von Entwicklungsprojekten und auf ein modernes Regenwassermanagement in Neubau und Bestand. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen eingebrachten Vorschläge umfassen ortsbezogene Maßnahmen, um Hitzeinseln entgegenzuwirken sowie die Forderung nach flächendeckenden Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen. Darüber hinaus wurden ein klimasensibles Vorgehen und flächendeckende Regenwasserbewirtschaftungskonzepte gefordert.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Entsiegelung im öffentlichen Raum

- Flächendeckende Entsiegelung und Begrünung (v.a. IKEA-Vorplatz, Reithofferpark, Europaplatz, Entwicklungsareal am Westbahnhof, Kardinal-Rauscher-Platz)
- Hitzeinseln in besonders dicht verbauten Gebieten entgegenwirken (z.B. Felberstraße, Kardinal-Rauscher-Platz, äußere Mariahilfer Straße, Grenzgasse)
- Schaffung beschatteter Aufenthaltsorte und Grünräume
- Maßnahmen zur Begrünung (z.B. Fassadenbegrünung, Begrünung Bushaltestellen, Erweiterung des Baumbestandes)

Sicherstellung der klimatischen Eignung von Entwicklungsprojekten

- Erhalt der Kaltluftschneise am Westbahnareal
- Forderung nach klimasensibler Vorgehensweise (klare Ziele in Bezug auf Klimafragen formulieren und Einbindung von Expert*innen)

Modernes Regenwassermanagement in Neubau und Bestand

- Konzept für Regenwasserbewirtschaftung im Gebiet erstellen

Handlungsfelder: Klima und Wasserhaushalt

1. ENTSIEGELUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Die Folgen der Klimakrise sind im innerstädtischen Raum besonders spürbar. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades durch Straßen und Gebäude sowie der vergleichsweise geringen Vegetationsdichte im Projektgebiet ist die Tendenz zur sommerlichen Überwärmung stark ausgeprägt. Maßnahmen zur Begrünung und Entsiegelung spielen daher eine wichtige Rolle bei der Klimaanpassung. Bei Leitungserneuerungen und Umgestaltungen für die aktive Mobilität ergeben sich Synergien für Entsiegelungsmaßnahmen im öffentlichen Raum, die in jedem Fall genutzt werden sollten. Die Bandbreite möglicher Entsiegelungsmaßnahmen ist groß und reicht von offenen Gebäudevorbereichen zur Fassadenbegrünung über traditionelles Straßenbegleitgrün in Form von Rasen, biodiversen Wiesen und Pflanzbeeten bis hin zu wasserdurchlässigen Oberflächen und Straßenbäumen als natürliche Klimaanlagen.

Im Rahmen der Umsetzung folgender Maßnahmen soll es u.a. zur Entsiegelung im öffentlichen Raum kommen:

- Aufwertung des Bereichs Parkhaus Westbahnhof (S. 59)
- Errichtung Parkabschnitt Ost und West (S. 59)
- Erweiterung des Reithofferparks (S. 66)
- Umgestaltung Europaplatz (S. 66)
- Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße (S. 67)
- Fußgängerfreundliche Geschäftsstraße Märzstraße (S. 67)
- Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume (S. 68)
- Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken (S. 68)
- Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken (S. 68)
- Aufwertung Avedikstraße (S. 68)
- Attraktivierung und Entflechtung der Kreuzung Schloßallee (S. 83)
- Attraktivierung der Felberstraße (S. 83)
- Aktive Mobilität am Gürtel stärken (S. 83)
- Erhalt und baulich-strukturelle Weiterentwicklung der Bestandsstadt (S. 58)
- sowie bei allen anfallenden baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum (z.B. Erneuerung von Wasserleitungen u.ä.).

2. MODERNES REGENWASSERMANAGEMENT IN NEUBAU UND BESTAND

Die Klimakrise äußert sich nicht nur in steigenden Temperaturen, sondern hat auch Auswirkungen auf die Niederschlagshäufigkeit. Es ist davon auszugehen, dass es in Zukunft seltener regnen wird, dafür aber in größeren Mengen und als Starkregen. Die trockenen Böden und versiegelten Flächen in der dicht bebauten Stadt können diese Regenmengen nicht mehr aufnehmen. Deshalb ist auch im Projektgebiet ein modernes Regenwassermanagement im öffentlichen Raum und im Gebäudebereich notwendig. Im Straßenraum soll das Prinzip der Schwammstadt für einen erhöhten Regenwasserrückhalt sorgen, begrünte Versickerungsflächen sollen das Regenwasser von den angrenzenden Dächern und Straßen aufnehmen. Bei Neubauten soll das Regenwasser über Gründächer und ebenerdige Retentionsflächen auf dem eigenen Grundstück versickert werden.

Modernes Regenwassermanagement soll u.a. bei der Umsetzung folgender Maßnahmen integriert werden:

- Aufwertung des Bereichs Parkhaus Westbahnhof (S. 59)
- Errichtung Parkabschnitt Ost und West (S. 59)
- Städtebauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke (S. 59)
- Erhalt und baulich-strukturelle Weiterentwicklung der Bestandsstadt (S. 58)
- Erweiterung des Reithofferparks (S. 66)
- Umgestaltung Europaplatz (S. 66)
- Aufwertung der Beserlparks (S. 66)
- Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße (S. 67)
- Fußgängerfreundliche Geschäftsstraße Märzstraße (S. 67)
- Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume (S. 68)
- Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken (S. 68)
- Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken (S. 68)
- Aufwertung Avedikstraße (S. 68)
- Attraktivierung und Entflechtung der Kreuzung Schloßallee (S. 83)
- Attraktivierung der Felberstraße (S. 83)
- Aktive Mobilität am Gürtel stärken (S. 83)
- sowie bei allen größeren baulichen Maßnahmen im öffentlichen Raum (z.B. Erneuerung von Wasserleitungen u.ä.).

3. MIKROKLIMAANALYSE IM ZUSAMMENHANG MIT QUARTIERSENTWICKLUNG

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Überhitzung der Stadt und der klimasensiblen Lage des Entwicklungsgebietes entlang der Felberstraße sind die mikroklimatischen Auswirkungen einer Bebauung des Areals besonders zu berücksichtigen. Im Zuge der Planung sollen daher hochwertige Analysen und Simulationen durchgeführt werden, die iterativ in den Planungsprozess einfließen und so zu einer optimalen Lösung führen. Im Rahmen der Quartiersentwicklung sollen die vorhandenen Qualitäten des Gebietes erhalten bzw. verbessert werden. Durch wirkungsvolle Begrünung, Entsiegelung und Regenwassermanagement sowie kluge Positionierung und Gestaltung der Baukörper sollen bestmögliche klimatische Bedingungen für die zukünftigen Bewohner*innen und die angrenzenden Teile Wiens erzielt werden.

Im Rahmen der Erstellung eines städtebaulichen Leitbildes für das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße soll eine umfassende mikroklimatische Analyse durchgeführt werden. Dabei soll insbesondere die Funktion der Kaltluftabflussbahn simuliert und berücksichtigt werden. Daraus ergeben sich Empfehlungen zur Verbesserung, wie z.B. die Positionierung oder Höhe der Baukörper, die Dichte der Baumpflanzungen, die Entsiegelung von Flächen etc. Der städtebauliche Entwurf kann so frühzeitig mit den mikroklimatischen Anforderungen abgestimmt und weitergehende Anforderungen für die einzelnen Baufelder formuliert werden. Im weiteren Verlauf sind auch für die Entwicklungsvorhaben auf den einzelnen Baufeldern mikroklimatische Analysen durchzuführen und in die Planung zu integrieren. Dies gilt sowohl für die bauliche Entwicklung an der Felberstraße als auch für eine mögliche Bebauung an der Schmelzbrückenrampe.

Pelzgasse © Clara Maria Fickl

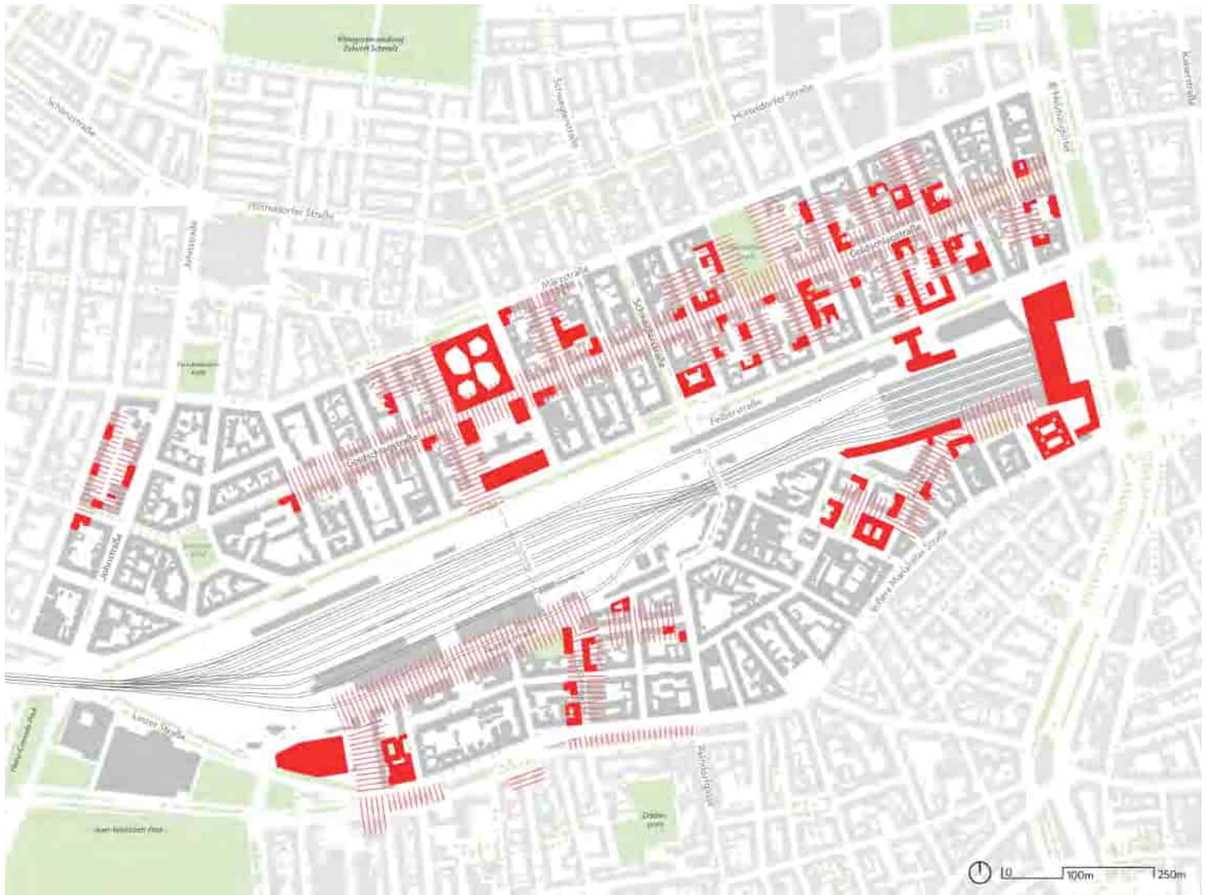


Bauarbeiten am Wieningerplatz © Clara Maria Fickl

B.7 Technische Infrastruktur

Analyse: Technische Infrastruktur

Das Projektgebiet ist vollständig mit der technischen Basisinfrastruktur (Wasser, Kanal, Gas, Strom) erschlossen. Im Sinne einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung steht heute auf Quartiersebene insbesondere die Frage der nachhaltigen Energieversorgung im Mittelpunkt. Technische Infrastrukturen wie das Fernwärmenetz oder energetische Leuchtturmprojekte spielen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Alternativen zur Nutzung von Gas und Strom aus externer Erzeugung. Fernwärme liefert Energie für Heizung und Warmwasser und ist eine der saubersten und umweltfreundlichsten Formen der Wärmeenergieversorgung. Dabei wird Abwärme z.B. aus Müllverbrennungsanlagen oder Kläranlagen ausgekoppelt und in die Wiener Haushalte geleitet. Die Stadt Wien hat in den letzten Jahrzehnten massiv in den Ausbau der Fernwärme investiert und strebt bis 2040 eine klimaneutrale Fernwärmeversorgung an. Neben der Wärmeversorgung ist eine nachhaltige Stromversorgung ein weiterer Baustein der Energiewende. In diesem Zusammenhang fördert die Stadt Wien energetische Vorzeigeprojekte, die mit innovativen Energiesystemen, oft in Kombination von Strom- und Wärmeerzeugung, umgesetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass laut Energieraumplan für den 15. Bezirk (Stadt Wien 2023) bei Neubauten nur die in § 118 Abs. 3 BO genannten hocheffizienten alternativen Systeme zulässig sind. Dies betrifft nur die vom Energieraumplan erfassten Gebiete. Auch im Projektgebiet wurden bereits mehrere nachhaltige Energieprojekte an Einzelobjekten umgesetzt.



LEGENDE

- Fernwärmeanschluss gegeben
- Anschlusspotential

FERNWÄRME

Im Projektgebiet ist der Ausbau des Fernwärmenetzes bereits weit fortgeschritten. Insbesondere nördlich der Westbahn sind viele Straßen und Gassen mit einer Fernwärmeleitung ausgestattet. Hinsichtlich der Nutzung zeigt sich, dass vor allem öffentliche Gebäude, größere Gewerbestandorte (BahnhofCity, IKEA) und neuere Wohnbauprojekte (z.B. Felberstraße 66–76) an die Fernwärme angeschlossen sind.

Auch entlang der Goldschlagstraße gibt es bereits einige Cluster, die mit Fernwärme versorgt werden. Weitere Schwerpunkte liegen im Bereich der Gasgasse und der Rustengasse. Der Großteil der gründerzeitlichen Bestandsgebäude ist jedoch derzeit nicht an die Fernwärme angeschlossen, in vielen Fällen besteht auch noch keine Anschlussmöglichkeit. Für einen wirtschaftlichen Anschluss müssen sich derzeit meist mehrere Liegenschaftseigentümer*innen in räumlicher Nähe zueinander für die Fernwärme entscheiden, so dass sich auch in Zukunft ähnliche Fernwärmecluster bilden werden.



LEGENDE

- Energetische Vorzeigeprojekte
- geförderte Photovoltaikanlagen
- geförderte Solarthermieanlagen

ENERGETISCHE VORZEIGEPROJEKTE

Für eine erfolgreiche Dekarbonisierung der Energieversorgung in Wien braucht es auch Pionierprojekte, die sichtbar machen, was in der Praxis möglich ist und die zukünftige Projekte in ihrem Umfeld inspirieren, den nächsten Schritt zu gehen.

Die neue IKEA-Filiale am Westbahnhof ist ein Pilotprojekt für die klimasensible Planung und Gestaltung einer großen Handelsimmobilie. Unter anderem wurde komplett auf Parkplätze verzichtet, eine grüne Fassade sowie eine begrünte Dachterrasse errichtet. Ein weiteres Vorzeigeprojekt entstand im Zuge des Wiederaufbaus des teilweise zerstörten Gründerzeitgebäudes in der Mariahilfer Straße 182. Im Zuge der Sanierung wurde die Energieeffizienz des Gebäudes massiv verbessert und Passivhaus-Niveau erreicht. Pionierarbeit wurde auch in der Zwölfergasse 21 geleistet. Hier wurde ein Gründerzeitgebäude mit Erdwärmesonden im Innenhof und im vorgelagerten Gehsteig ausgestattet. Die Bohrungen im öffentlichen Raum zur kompletten Wärmeversorgung des Hauses waren ein Novum in Wien. Neben den genannten Pionierprojekten gibt es im Projektgebiet einige geförderte Photovoltaik- und Solarthermieanlagen. Der Solarpotenzialkataster (Stadt Wien 2024) weist einige durchaus großflächige Potenzialflächen aus, punktuell sind auch kleinere Flächen in der gründerzeitlichen Bebauung sehr gut geeignet. Laut Erdwärmepotenzialkataster (Stadt Wien 2024) sind vor allem im Osten und Süden des Projektgebietes die Nutzung von Erdwärmesonden und die thermische Grundwassernutzung generell möglich.

Ergebnisse Partizipation: Technische Infrastruktur

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten für das Handlungsfeld **„Technische Infrastruktur“** unterschiedliche Maßnahmen bzw. Verbesserungsvorschläge aufgenommen werden, welche sich in erster Linie auf die thermische Sanierung und erneuerbare Energie im Bestand, den Ausbau des Fernwärmenetzes in der Bestandsstadt und die Erzeugung erneuerbarer Energie am Westbahnareal beziehen. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen genannten Themen umfassten unter anderem die Potenziale einer nachhaltigen Energieversorgung sowie die Möglichkeiten der erneuerbaren Energiegewinnung. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur Nutzung erneuerbarer Energien im Bestand gemacht.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Thermische Sanierung und erneuerbare Energie im Bestand

- Förderung und Ausbau von Photovoltaikanlagen
- Optimierung des Bestands
- Förderung Energiegemeinschaften

Ausbau des Fernwärmenetzes im Bestand

- Nachhaltige Energiegewinnungspotenziale mitdenken
- Nachhaltige Energieversorgung stärker miteinbeziehen

Erzeugung erneuerbarer Energie am Westbahnareal

- Geothermiebohrung unterhalb der Felberstraße

Handlungsfelder: Technische Infrastruktur

1. KLIMANEUTRALES BAUEN (NET ZERO BUILDING) IM NEUBAU

Bei zukünftigen Bautätigkeiten im Projektgebiet sollen die neuesten technologischen Standards für klimaneutrales Bauen zur Anwendung kommen. Das Recycling von Baustoffen soll gefördert und bei der Materialauswahl auf nachhaltige Rohstoffe geachtet werden. Bei der Entwicklung der Gebäude soll auch auf eine möglichst effiziente Energiebilanz im Betrieb geachtet werden. Standards für Niedrigenergie- und Plusenergiehäuser sollen hier verstärkt zur Anwendung kommen. Darüber hinaus sind die Möglichkeiten der Energieerzeugung vor Ort voll auszuschöpfen. Im Gegensatz zum Gebäudebestand bieten sich im Neubau zahlreiche Möglichkeiten, Geothermie, Solarthermie und Photovoltaik kostengünstig in die Planung und Ausführung des Gebäudes zu integrieren. Für die städtebauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke, der Schmelzbrückenrampe sowie des Parkhauses Westbahnhof, aber auch der Liegenschaftsentwicklung am Reithofferplatz sollten klare Standards und Zielwerte in den Bereichen nachhaltiges Bauen, effizienter Energiehaushalt und autarke Energieversorgung definiert werden.

Stadtteil-Energiekonzept für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße

Laut Fachkonzept Energieraumplanung ist bei der Entwicklung größerer zusammenhängender Neubaugebiete mit mehr als 30.000 m² Bruttogeschoßfläche die Erstellung eines energetischen Quartierskonzeptes zu prüfen. Für das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße sollen demnach frühzeitig nachhaltige Versorgungsoptionen (z.B. Geothermie) untersucht und dem zu erwartenden Energiebedarf gegenübergestellt werden, um eine möglichst autarke Energieversorgung im Entwicklungsgebiet sicherzustellen. Insbesondere soll der Wärme- und Kältebedarf vor Ort gedeckt werden.

2. KLIMA- UND ZUKUNFTSFITTE BESTANDSSTADT

Der Ausbau des Fernwärmenetzes ist einer der Eckpfeiler für das Gelingen der Energiewende in Wien. Obwohl der Fokus des Fernwärmeausbaus klar auf der bestehenden Stadt liegt, kann aus heutiger Sicht keine verlässliche Aussage darüber getroffen werden, welche Stadtgebiete in nächster Zeit von Wien Energie priorisiert werden. Das Projektgebiet bietet jedoch mit dem bestehenden Fernwärmenetz bereits gute Voraussetzungen für den Anschluss zahlreicher Bestandsgebäude. Nun gilt es, Liegenschaftseigentümer*innen für die Fernwärme zu gewinnen, Interessierte zusammenzubringen und gebündelte Anschlussprojekte umzusetzen.

Die thermische Sanierung im Bestand und der Ausbau erneuerbarer Energieträger sind ein weiterer Baustein der Energiewende. Mit den energetischen Vorzeigeprojekten im Projektgebiet gibt es bereits einige Vorbilder zur Orientierung. Durch eine gezielte Informationskampagne und gebündelte Beratungsangebote sowie Vernetzungsarbeit zwischen den Liegenschaftseigentümer*innen kann die Implementierung nachhaltiger Sanierungs- und Energiemaßnahmen im Bestand vorangetrieben werden. Besonders effizient und auch besonders förderungswürdig sind dabei liegenschaftsübergreifende Projekte, die die unterschiedlichen energetischen Potenziale der Gebäude durch einen gemeinsamen Energieverbund miteinander verknüpfen. Hier gibt es erst wenige Pilotprojekte und es braucht weitere Impulse für die Gesamtstadt.

Zum Erreichen der Ziele werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Beratung von privaten Eigentümer*innen**

Im Rahmen einer Stadterneuerungsinitiative (z.B. WieNeu+) im Projektgebiet sollen Liegenschaftseigentümer*innen gezielt über die Möglichkeiten und Kosten der Fernwärme informiert werden. Interessierte Eigentümer*innen sollen so zusammengebracht und bei der Umsetzung von gebündelten Anschlussprojekten begleitet werden. Weiters sollen eine intensive Beratung und Vernetzung zur Forcierung von thermischen Sanierungen und erneuerbaren Energien im Bestand angeboten werden. Gleichzeitig sollen bestehende Förderungen und Unterstützungsangebote ausgebaut werden.

- **Anreize für thermische Sanierung**

- **Ausbau von Fernwärmenetz und -anschlüssen**

- **Integration erneuerbarer Energieträger in den Bestand**

- **Schaffung von Anergienetzen**

- **Berücksichtigung von Fernwärme bei Bauprojekten im Straßenraum**

Bei Umbaumaßnahmen im Straßenraum, wie z.B. im Zuge der Umgestaltung äußere Mariahilfer Straße (S. 67) oder der fußgängerfreundlichen Geschäftsstraße Märzstraße (S. 67), soll der Ausbau des Fernwärmenetzes frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden. Soweit Kapazitäten vorhanden sind, soll die Fernwärmeleitung integriert werden, andernfalls ist eine einfache Nachrüstung anzudenken.



Schweglerstraße © Clara Maria Fickl

B.8 Soziale Infrastruktur

Analyse: Soziale Infrastruktur

Soziale Infrastrukturen bilden wichtige Grundlagen für die Daseinsvorsorge der lokalen Bevölkerung und tragen wesentlich zur Lebensqualität bei. Die Analyse hat gezeigt, dass die Verteilung und Ausprägung der sozialen Infrastruktur im Projektgebiet sehr vielfältig, aber auch ungleichmäßig ist. Bildungseinrichtungen sind im nördlichen Stadtteil besser erreichbar bzw. verteilt als im südlichen. Kunst- und Kulturräume sind rar und werden vor allem durch das Bezirksmuseum repräsentiert, während selbstorganisierte Initiativen und Vereine das kulturelle Leben im Stadtteil prägen. Migrantische Kultur manifestiert sich in gastronomischen Einrichtungen, ist aber im Verhältnis zur Bevölkerungszusammensetzung unterrepräsentiert. Die ärztliche Versorgung ist flächendeckend gewährleistet, wobei im Jahr 2023 ein neues Primärversorgungszentrum (PVZ Fünfhaus, Goldschlagstraße) und eine neue Primärversorgungseinheit (PVE Wien West, Langaugergasse) im 15. Bezirk hinzugekommen sind. Sport- und Spielplätze fungieren als wichtige soziale Treffpunkte für unterschiedliche Gruppen und sind derzeit stark ausgelastet. Viele Vereine und Institutionen suchen nach Möglichkeiten für Bewegung und Sport. In den letzten Jahren wurden einige öffentliche Räume im Stadtteil aufgewertet, Parks und Spielplätze erneuert und Mikrofreiräume geschaffen, zum Teil auf Initiative lokaler Akteur*innen.

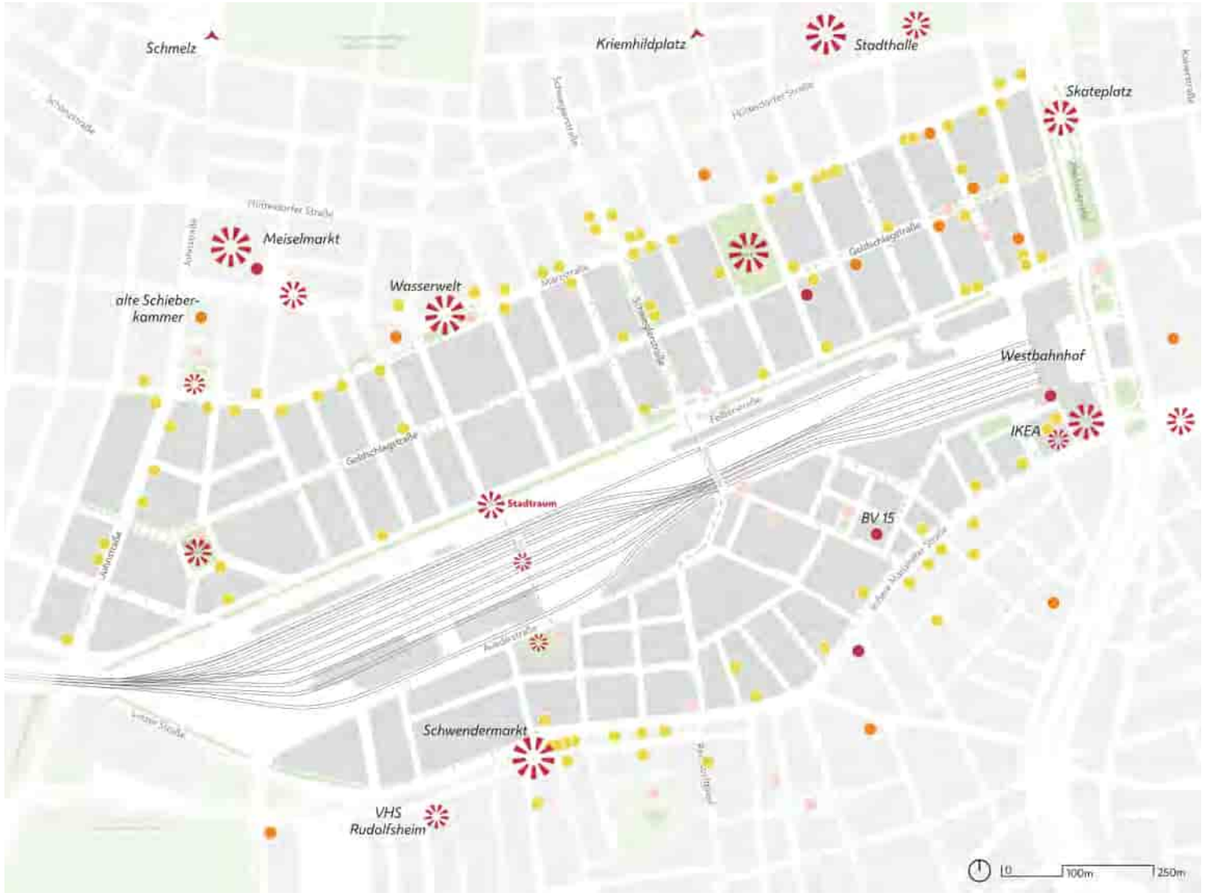


LEGENDE

- Volksschule
- Mittelschule/höhere Schule
- Gesamtschule
- Inklusiv- & Sonderpädagogik
- Berufsschule
- VHS
- priv. Kindergarten
- öff. Kindergarten
- Grünfläche
- Grünraumverbindung
- öffentlicher Raum

BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Das Projektgebiet ist grundsätzlich gut mit Bildungseinrichtungen ausgestattet. Sowohl im Primar- als auch im Sekundarbereich sind mehrere Einrichtungen vorhanden. Bildungseinrichtungen wie Grundschulen und Kindergärten sind gleichmäßig und ausreichend auf die nördlichen und südlichen Stadtteile verteilt. Drei Gymnasien bzw. Mittelschulen befinden sich in der Nähe des übergeordneten Straßennetzes und sind somit gut erreichbar. Zwei Gesamtschulen ergänzen das Angebot. Die vorhandenen Kindergärten und Grundschulen im Projektgebiet sind derzeit stark ausgelastet, so dass bei einer Zunahme der Bevölkerung das Angebot erweitert und demzufolge bei einer städtebaulichen Entwicklung im Projektgebiet u.a. ein Schwerpunkt auf der Schaffung neuer Bildungseinrichtungen, insbesondere im primären Bereich, gelegt werden muss.



LEGENDE

- sozialer Treffpunkt
- Gastronomie
- Kulturverein
- öff. Einrichtung
- Spiel & Sport

SOZIALE TREFFPUNKTE

Als wesentliche Treffpunkte im Projektgebiet werden häufig Parks, Spielplätze und öffentliche Plätze genannt. Diese sind stark frequentiert und stellen für nahezu alle Bewohner*innen des Viertels beliebte Aufenthaltsorte dar. Sie ermöglichen einen informellen Austausch zwischen den unterschiedlichsten sozialen Milieus, was für das urbane Zusammenleben im vielfältigen Quartier eine wichtige Rolle spielt. Weitere wichtige Orte des sozialen Austauschs sind die beiden Märkte Meiselmarkt und Schwendermarkt, die jeweils am Rande des Projektgebietes liegen. Das neue IKEA-Haus am Westbahnhof ist mit seinem Restaurant und der Dachterrasse zu einem beliebten Treffpunkt für Menschen aus dem Stadtteil und darüber hinaus geworden. Jugendliche nutzen auch die Bereiche um die U-Bahnhöfe (Johnstraße, Schweglerstraße, Westbahnhof) als Aufenthaltsorte. Soziale Einrichtungen wie das Nachbarschaftszentrum und das Juvivo im nördlichen Teil oder der Zeit!Raum und die Wörkerei im südlichen Teil des Projektgebiets sind wertvolle Treffpunkte und Bezugsorte für bestimmte Gruppen. Der Pfarrsaal der Kirche am Kardinal-Rauscher-Platz wird in den Wintermonaten einmal wöchentlich als Wärmestube geöffnet. Auch Cafés, Imbisse und Restaurants sind wichtige Bezugsorte für unterschiedliche Gruppen und Milieus. Seit Mai 2023 bietet der Stadtraum am Rustensteg, der im Rahmen des SEK als Zwischennutzung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde, einen neuen Raum für Veranstaltungen in der Nachbarschaft.

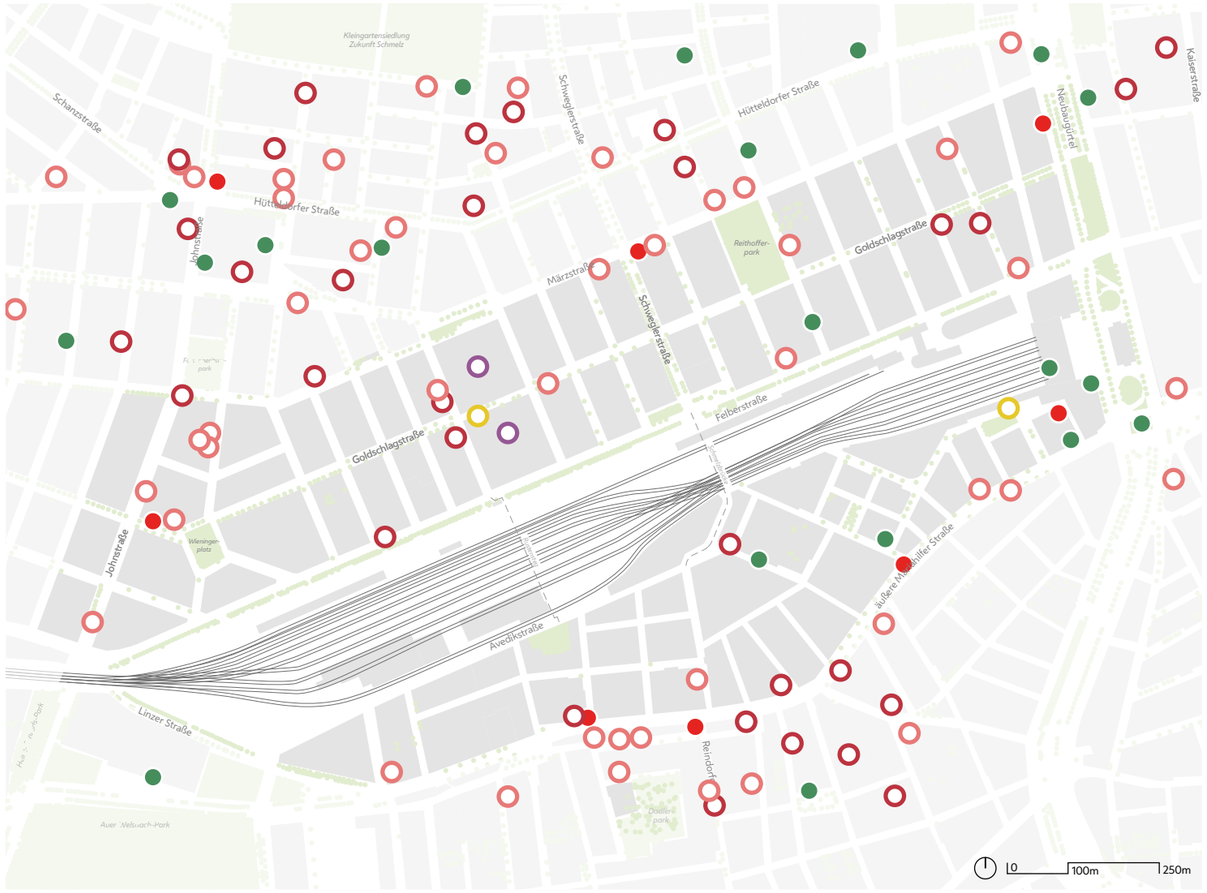


LEGENDE

- Kulturinstitution
- Grätzllokal
- Kultur- & Glaubensverein
- Kunst- & Kulturraum
- Young & Creative

KUNST UND KULTUR

Das Bezirksmuseum ist die einzige institutionelle Kunst- und Kultureinrichtung im Projektgebiet. Am Rande des Gebietes befinden sich zwei Stadtbibliotheken sowie eine Volkshochschule mit Veranstaltungssaal und eine Musikschule. Diese Einrichtungen sind im Stadtteil gut vernetzt und werden von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Überregionale Bedeutung haben das Technische Museum und die Stadthalle. Im und um das Projektgebiet gibt es zahlreiche selbstorganisierte Kulturinitiativen. Bewohner*innen und Gewerbetreibende der Grätzl finden sich hier aus unterschiedlichen Motiven zusammen und sind meist als Vereine organisiert. Sie organisieren häufig vernetzende Aktivitäten im öffentlichen Raum, vor allem in Form von Straßenfesten. Die Kulturabteilung des Bezirks unterstützt diese Initiativen und organisiert auch selbst Musikveranstaltungen auf öffentlichen Plätzen oder in Gastronomiebetrieben. Der Festsaal des Bezirksamtes wurde kürzlich renoviert und steht für verschiedene Kulturveranstaltungen zur Verfügung.
Migrant*innenkultur ist im Verhältnis zur Bevölkerungszusammensetzung unterrepräsentiert. Sie zeigt sich jedoch in der Vielzahl gastronomischer Einrichtungen, die als wichtige Treffpunkte für bestimmte ethnische Gruppen dienen. Im Projektgebiet befinden sich auch ethnische Kulturvereine und Räumlichkeiten von Religionsgemeinschaften, die jedoch meist überregional wirken und wenig mit dem Grätzl interagieren.



LEGENDE

- Primärversorgungszentrum
- Praktische Ärzt*in
- Fachärzt*in
- Wohn- Pflegehaus
- Apotheke
- Defibrillator

GESUNDHEIT

Bei der Betrachtung der räumlichen Verteilung von Allgemeinmediziner*innen und Fachärzt*innen lässt sich eine Konzentration an der äußeren Mariahilfer Straße sowie südlich der Schmelz rund um den Meiselmarkt erkennen. Das Gebiet ist größtenteils gut versorgt, wobei eine Abnahme der Versorgungseinrichtungen in Richtung Westbahnareal zu beobachten ist. Mit einem Alten- und Pflegeheim im Bereich des Kardinal-Rauscher-Platzes (ehemaliges Kaiserin-Elisabeth-Spital) ist auch eine größere Pflegeinfrastruktur im Gebiet vorhanden. Defibrillatoren sind gleichmäßig verteilt und vor allem an stärker frequentierten Orten wie dem Westbahnhof oder dem Meiselmarkt vorzufinden, wobei entlang der Goldschlagstraße im Bereich des Wieningerplatzes eine Lücke zu erkennen ist.

Für die Gesundheitsversorgung in Wien ist bis 2025 die Schaffung weiterer Primärversorgungseinrichtungen geplant. In diesen Einrichtungen werden Patient*innen von einem multiprofessionellen Team erstversorgt, um die allgemeinmedizinischen Praxen zu entlasten. Im regionalen Strukturplan Gesundheit Wien 2025/2030 wird die Errichtung von zwei Primärversorgungseinheiten im 15. Bezirk empfohlen, eine nördlich und eine südlich der Westbahn. Im Jahr 2023 konnte dieser Empfehlung mit der Implementierung von zwei Primärversorgungseinrichtungen bereits nachgekommen werden.

Ergebnisse Partizipation: Soziale Infrastruktur

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Aussagen zum Handlungsfeld **„Soziale Infrastruktur“** aufgenommen werden. Dabei wurden Wünsche zu folgenden Themen geäußert: Schaffung von multifunktionalen und inklusiven Räumen für Kultur und soziale Interaktion, Sicherung und Schaffung von öffentlich zugänglichen Spiel- und Sportflächen, Erhalt sowie Schaffung von Bildungseinrichtungen und Stärkung der lokalen Gesundheitseinrichtungen. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen eingebrachten Anregungen umfassten unter anderem die Themen Kunst und Kultur, die Schaffung von Begegnungsorten, Infrastruktur für Veranstaltungen und die Förderung von Zwischennutzungen. Außerdem äußerten die Teilnehmer*innen den Wunsch nach zusätzlichen Spiel- und Sportflächen, die Schaffung zusätzlicher Freiflächen für Bildungseinrichtungen, den Ausbau von Gesundheitseinrichtungen sowie die Verbesserung bestehender Spielplätze.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Schaffung multifunktionaler und inklusiver Räume für Kultur und soziale Interaktion

- Räume für Kunst & Kultur schaffen
- Schaffung nutzungsoffener und konsumfreier Orte
- Zwischennutzungen fördern
- Kulturförderung ausbauen
- Stadtraum „Mitte 15“ für Kulturveranstaltungen nutzen und langfristig erhalten
- Direkter Zugang vom Stadtraum „Mitte 15“ zu potenziellem Park
- Bessere Kommunikation und Werbung für (bestehende) Kulturangebote

Sicherung und Schaffung von öffentlich zugänglichen Spiel- und Sportflächen

- Mehr Sport- und Spielplatzangebote schaffen und bestehende Spielplätze verbessern (z.B. Reithofferplatz, Kardinal-Rauscher-Platz, Wasserwelt)
- Freiräume und Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche schaffen
- Soziale Durchmischung fördern
- Generationenübergreifende Kultur- und Freizeitangebote schaffen
- Genderdiverse Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten berücksichtigen
- Errichtung von Gemeinschafts- und Nachbarschaftsgärten
- Hallen am Westbahnareal umnutzen und öffentlich zugänglich machen
- Nutzung der Gleise am Westbahnareal
- Nutzungsmischung anstreben

Schaffung von Bildungseinrichtungen und Stärkung der lokalen Gesundheitseinrichtungen

- Mehr Freiräume für Bildungseinrichtungen schaffen
- Freiräume von Bildungseinrichtungen öffentlich zugänglich machen
- Bestehende Gebäude für neue Bildungseinrichtungen nutzen
- Gesundheitseinrichtungen ausbauen
- Schaffung von Primärversorgungszentren

Handlungsfelder: Soziale Infrastruktur

1. SICHERUNG UND SCHAFFUNG MULTIFUNKTIONALER UND INKLUSIVER RÄUME FÜR KULTUR, SOZIALE INTERAKTION, SPIEL UND SPORT

Die Vielzahl der bestehenden Nachbarschafts- und Kulturinitiativen im Gebiet stellt ein Potenzial dar, das durch eine stärkere Sichtbarmachung der Angebote der öffentlichen Einrichtungen genutzt werden kann. Es ist wichtig, Räume und Flächen für Kunst und Kultur mit unterschiedlichen Angeboten im Gebiet zu schaffen und dauerhaft zu sichern, sowohl temporär als auch vor allem langfristig. Diese sollten in jedem Fall niederschwellig zugänglich sein und als Orte des sozialen und kulturellen Austauschs dienen. Die Förderung der Inklusion im Stadtteil erfordert eine mehrsprachige Kommunikation der Angebote. Trotz guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sollten für weniger mobile Gruppen wie Kinder und ältere Menschen spezifische Angebote in unmittelbarer Nähe vorgehalten werden.

Die vorhandenen Spiel- und Sportflächen im Untersuchungsgebiet werden stark frequentiert. Der Ausbau dieser Infrastruktur im Innen- und Außenbereich wird angestrebt. Kurzfristige Zwischennutzungen auf der Entwicklungsfläche entlang der Felberstraße sollen temporär als Spiel- und Sportflächen dienen, bevor sie im neuen Stadtteil dauerhaft etabliert werden. Darüber hinaus sollen neue Spiel- und Sportmöglichkeiten auch in der bestehenden Stadt durch kleinere Spielelemente und die Mehrfachnutzung von Schulsportflächen integriert werden.

Folgende Maßnahmen sollen die Sicherung und Schaffung multifunktionaler und inklusiver Räume für Kultur, soziale Interaktion, Spiel und Sport unterstützen:

- **Zwischennutzung am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße**

Der bereits aktive und von der Gebietsbetreuung betreute Stadtraum „Mitte 15" bietet sich als Experimentierfeld für die Erprobung von Modellen und Kooperationsformen an, um mittelfristig weitere ähnliche konsumfreie Zwischennutzungen (indoor und outdoor) zu schaffen. Im Idealfall docken diese Räume an bestehende Initiativen und institutionelle Einrichtungen an und tragen zu deren Stärkung bei. Das genaue Nutzungskonzept sollte je nach Standort und Partner*in im Detail ausgearbeitet werden – sei es themenspezifisch in Form von Musikproberäumen, Räumen für Sportaktivitäten, Räumen für Geburtstagsfeiern, offenen Werkstätten oder einfach als offene multifunktionale Räume (siehe auch S. 59, 69).

Darüber hinaus bietet das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße ein großes Potenzial für Spiel- und Sportflächen. Durch die Zwischennutzung der Freiflächen und der bestehenden Hallen im Osten des Gebietes kann das bestehende Spiel- und Sportangebot im Projektgebiet kurz- bis mittelfristig ergänzt werden.

- **Raum für Kultur, Soziales, Spiel und Sport entlang der Felberstraße**

Aus den temporären Nutzungen sollen sich langfristige Partnerschaften entwickeln und Funktionen etablieren, die auch im neu entwickelten Stadtquartier entlang der Felberstraße ihren Platz finden. Die Schaffung von dauerhaften Räumen für Kunst und Kultur auf dem Entwicklungsareal entlang der Felberstraße, die niederschwellig von Akteur*innen aus beiden Stadtteilen nördlich und südlich der Bahn genutzt werden können, birgt ein großes Potenzial für das Zusammenleben im Stadtteil sowie für die räumliche und funktionale Verbindung der beiden derzeit stark getrennten Stadtbereiche.

Längerfristig soll sich auch ein vielfältiges Spiel- und Sportangebot im Entwicklungsareal etablieren. Im Park entlang der Felberstraße sollen großzügige Spiel- und Sportflächen für Kinder, Jugendliche und Erwachsene entstehen. Bei Bedarf sollen aber auch Indoor-Sportmöglichkeiten geschaffen werden. Hierfür bieten sich die unterbauten Bereiche unter dem Niveau der Felberstraße an.

- **Mehrfachnutzung von schulischen Spiel- und Sportflächen**

In der bestehenden Stadt soll die Mehrfachnutzung vorhandener Spiel- und Sportflächen weiter ausgebaut werden. Durch Schaffung entsprechender räumlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen können Schulsportflächen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

- **Spielen im öffentlichen Raum**

Auch durch kleinteilige Spielelemente kann im öffentlichen Raum ein zusätzliches Angebot für Kinder geschaffen werden. Das Spielen im öffentlichen Raum soll z.B. bei folgenden Maßnahmen integriert werden: verkehrsberuhigte Mikrofreiräume, Goldschlagstraße in ihrer Funktion stärken, Achse Jurekgasse – Viktoriagasse in ihrer Funktion stärken (siehe S. 68).

- **Maßnahmen zur Leerstandsaktivierung**

Leerstände in den Erdgeschoßzonen der bestehenden Stadt sollen für die Nutzung durch Kulturschaffende und soziale Einrichtungen geöffnet werden. Erfahrene Akteur*innen wie „Kreative Räume Wien – Service für Leerstandsaktivierung und Zwischennutzung", die Wirtschaftsagentur Wien und die Gebietsbetreuung sollen in die Entwicklung von Zwischennutzungskonzepten einbezogen werden.

2. SCHAFFUNG OPTIMALER VORAUSSETZUNGEN FÜR BILDUNGSEINRICHTUNGEN BEI STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNG

Die Bildungseinrichtungen im Projektgebiet sind derzeit stark ausgelastet, so dass bei einer Zunahme der Bevölkerung voraussichtlich zusätzliche Einrichtungen geschaffen werden müssen. Im Rahmen der Erstellung eines städtebaulichen Leitbildes für das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße ist der Bedarf an zusätzlichen Bildungseinrichtungen im Gebiet zu prüfen bzw. entsprechend zu berücksichtigen. Die bauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke, der Schmelzbrückenrampe sowie des Parkhauses Westbahnhof bietet die einmalige Chance, neue und großzügige Bildungsstandorte in die Stadtstruktur des 15. Bezirks zu integrieren. Den entsprechenden Bedürfnissen ist daher höchste Aufmerksamkeit zu schenken. Im Zusammenhang mit den bestehenden Bildungseinrichtungen sind der Erhalt und die qualitative Weiterentwicklung wesentliche Ziele. Es werden insbesondere Verbesserungen im Schulumfeld angeregt.

Dahingehend sollen u.a. folgende Maßnahmen gesetzt werden:

- **Schaffung neuer Bildungseinrichtungen bei Bedarf**

Entsprechend dem zusätzlichen Bedarf, der sich aus der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke, der Schmelzbrückenrampe sowie des Parkhauses Westbahnhof ergibt, sind neue Bildungseinrichtungen in die Bebauung zu integrieren. Besonderes Augenmerk ist dabei auf einen angemessenen Zugang zu Grün- und Freiflächen für Kinder und Jugendliche zu legen.

- **Aufwertung im Umfeld bestehender Bildungseinrichtungen**

Bei der Schaffung von verkehrsberuhigten Mikrofreiräumen (siehe S. 68) geht es insbesondere um die Umgestaltung von Straßenräumen im Umfeld von Schulen und Kindergärten. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg zu erhöhen und neue Freiräume für Kinder und Jugendliche zu schaffen.

3. SCHAFFUNG OPTIMALER VORAUSSETZUNGEN FÜR PRIMÄRVERSORGUNGSEINRICHTUNGEN BEI STÄDTEBAULICHER ENTWICKLUNG

Städtische Gesundheitsinfrastrukturen unterliegen einem ständigen Wandel, daher ist die Einbeziehung von Expert*innen aus dem Gesundheitsbereich besonders wichtig. Der regionale Strukturplan Gesundheit Wien 2025/2030 des Wiener Gesundheitsfonds empfiehlt die Errichtung von Primärversorgungszentren im gesamten Stadtgebiet und sieht auch zwei Standorte im 15. Bezirk dafür vor. Im Jahr 2023 konnte dieser Empfehlung bereits nachgekommen werden (siehe S. 106). Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke, der Schmelzbrückenrampe sowie des Parkhauses Westbahnhof sollte außerdem mit Vertreter*innen der Gesundheitsplanung Kontakt aufgenommen werden, um allfällige Bedarfe abzuklären und frühzeitig in die Planung und Entwicklung einzubeziehen. Die Schaffung einer leistungsfähigen Gesundheitsinfrastruktur in der Stadt hat hohe Priorität und sollte daher besonders berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollte der öffentliche Raum um bestehende Gesundheitseinrichtungen entsprechend gestaltet werden. Dies betrifft insbesondere die barrierefreie Erreichbarkeit sowie die Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche, um Wartezeiten ggf. auch im Freien zu überbrücken. Gerade die COVID-19-Pandemie hat die Bedeutung solcher Orte dramatisch unterstrichen.

- **Errichtung einer Primärversorgungseinrichtung bei Bedarf**

Im Rahmen der Erstellung eines städtebaulichen Leitbilds für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße gilt es, den Bedarf an zusätzlichen Primärversorgungseinrichtungen im Gebiet zu prüfen bzw. entsprechend zu berücksichtigen, in Abstimmung mit der strategischen Gesundheitsversorgung (MA 24) bzw. dem Wiener Gesundheitsfonds.

- **Aufwertung im Umfeld bestehender Gesundheitseinrichtungen**

Bei der Schaffung von verkehrsberuhigten Mikrofreiräumen (siehe S. 68) sollten auch die Straßenräume um bestehende Gesundheitseinrichtungen berücksichtigt werden. Hier können durch kleinere Interventionen Verbesserungen für wartende Patient*innen erreicht werden.



Märzstraße © Clara Maria Fickl

B.9 Wirtschaft und Produktion

Analyse: Wirtschaft und Produktion

Wichtige Merkmale des Projektgebiets als Wirtschaftsstandort sind die räumliche Nähe zur Mariahilfer Straße, die Prägung durch das Westbahnareal und die BahnhofCity Wien West. Als Arbeitsstandort weist der 15. Bezirk einen leicht negativen Pendlersaldo auf. Das bedeutet, dass mehr Menschen aus dem Bezirk auspendeln, sprich im Bezirk wohnen und woanders arbeiten, als insgesamt im 15. Bezirk arbeiten. Über 85 % der Auspendler*innen zieht es in andere Wiener Bezirke und über 75 % der Einpendler*innen pendeln aus anderen Wiener Bezirken ein. Nur ein relativ kleiner Teil der Bevölkerung wohnt und arbeitet im Bezirk. Angesichts der innerstädtischen Lage etwas außerhalb des Gürtels sind diese Zahlen eine gute Basis für weitere wirtschaftliche Entwicklungen. Knapp über 30.000 Beschäftigte gibt es im Bezirk, 80 % davon allein im Dienstleistungssektor. Dabei sind die meisten Beschäftigten im Bereich Finanzen und Beratung tätig, gefolgt vom Handel und dem Gesundheitswesen. Rund 11 % der Beschäftigten können dem industriellen Sektor zugeordnet werden, wobei die Mehrheit im Baugewerbe und eine Minderheit in der Industrie tätig ist. Letzteres ist auch auf die industrielle Nutzung des Westbahnareals zurückzuführen (Rudolfsheim-Fünfhaus in Zahlen, 2022).

Gemäß dem Fachkonzept Produktive Stadt kommt den integrierten Einzelstandorten im Projektgebiet eine besondere Bedeutung zu. Als dritte Säule neben den industriell-gewerblichen Gebieten und den gewerblichen Mischgebieten tragen sie wesentlich zur Stärkung der städtischen Wirtschaft bei. Bestehende Betriebe und Flächen sollen in ihrer Funktion erhalten und ihre Integration in der Stadt gesichert werden.

Das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße bietet sich für eine gemeinsame Entwicklung von Wohn- und Betriebsstandorten im Sinne des Fachkonzeptes Produktive Stadt an. Die günstige Lage entlang der Bahntrasse sowie der Höhenunterschied zwischen Bahntrasse und Felberstraße ermöglichen die Integration neuer Betriebe sowie die Weiterführung bestehender Betriebsstandorte in Kombination mit einer städtebaulichen Entwicklung.



LEGENDE

- Handel
- Büro & Dienstleistung
- Gewerbe
- Bildung
- Kultur/Sport/Freizeit
- Gesundheit
- Verwaltung/Sicherheit
- Leerstand
- öffentliche Grünfläche

ERDGESCHOSSNUTZUNG

Aktive Erdgeschoßzonen sind eine der wichtigen Grundvoraussetzungen für ein lebendiges Stadtquartier und stehen in enger Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität kann sich positiv auf die Attraktivität der Erdgeschoßzonen auswirken, eine belebte Erdgeschoßzone wiederum macht den öffentlichen Raum attraktiver.

Im Projektgebiet lassen sich klassisch innerstädtische Nutzungsmuster identifizieren. Entlang der beiden Geschäftsstraßen, Märzstraße und Mariahilfer Straße, zeichnet sich eine besonders dichte Erdgeschoßnutzung ab. Ansonsten ist das Gebiet stark durchmischt mit einem nutzungsspezifischen Schwerpunkt auf Handel, Büro und Dienstleistungen. Der nördliche Bereich weist eine höhere Dichte an aktiven Erdgeschoßflächen auf als der südliche. Die Baublöcke in der Nähe des Gürtels und der U-Bahnstation Schwegerstraße weisen eine besonders hohe Erdgeschoßnutzung auf. Das Senior*innenheim auf dem Gelände des ehemaligen Kaiserin-Elisabeth-Spitals ist die größte Gesundheitseinrichtung im Projektgebiet. Der größte Gewerbestandort ist das Westbahnareal. Weiters ist das Autohaus in der Avedikstraße ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Weitere kleinere Wirtschaftsstandorte sind über das Gebiet verteilt.

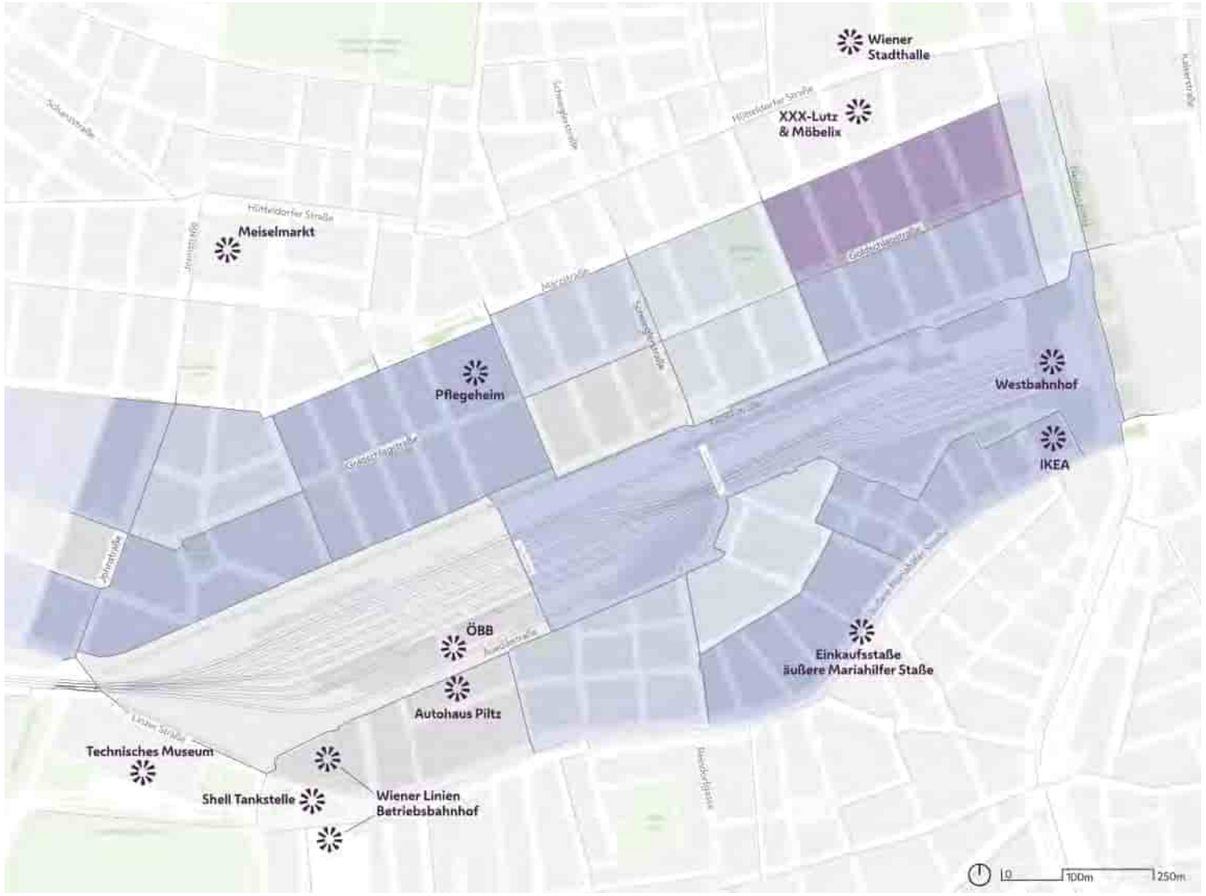


LEGENDE

- Leerstand
- öffentliche Grünfläche

LEERSTAND

Leerstand kann häufig ein Indiz für strukturelle Schwächen oder spezifische Herausforderungen in einem Quartier sein. Daraus lässt sich zwar nicht direkt ein spezifisches Problem ableiten, es ist jedoch hilfreich für eine erste Einschätzung von Gebieten mit Entwicklungspotenzial. Konkrete Bereiche mit einem besonders hohen Anteil leerstehender Erdgeschoßnutzungen lassen sich im Projektgebiet kaum identifizieren. Auffällig ist jedoch, dass vor allem Gebäudeecken häufig von Leerstand betroffen sind. Insgesamt ist im Gebiet kein übermäßiger Leerstand festzustellen. Dennoch besteht ein gewisses Potenzial in der kurzfristigen Aktivierung durch Zwischennutzungen oder der langfristigen Nachnutzung von Leerständen, um neue Räume und Flächen z.B. für soziale und kulturelle Nutzungen zu schaffen.



LEGENDE

- 9 - 70 Arbeitsstätten
- 71 - 85 Arbeitsstätten
- 86 - 100 Arbeitsstätten
- 101 - 150 Arbeitsstätten
- 151 - 201 Arbeitsstätten
- große Betriebe im Gebiet

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR

Wirtschaftliche Betriebe unterschiedlicher Größe im Projektgebiet werden als Arbeitsstätten bezeichnet. Die Arbeitsstättendichte beschreibt die Anzahl der Arbeitsstätten in Relation zur Fläche des jeweiligen Zählgebietes. Das Teilgebiet mit der höchsten Arbeitsstättendichte befindet sich im Nordosten zwischen Goldschlagstraße, Märzstraße und Neubaugürtel (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2021). Aufgrund von Betriebsagglomerationen in der BahnhofCity Wien West und entlang der äußeren Mariahilfer Straße ist im Osten generell eine höhere Konzentration an Arbeitsstätten erkennbar. Ab der Reindorfgasse in Richtung Technisches Museum nimmt die Dichte kontinuierlich ab, obwohl auch hier größere Betriebe angesiedelt sind. Generell sind Gebiete mit höherer Arbeitsstättendichte vor allem in zentraleren Lagen zu finden, wobei die Zählgebiete um die Schweglerstraße eine Ausnahme bilden und die Mariahilfer Straße weiter stadtauswärts an wirtschaftlicher Bedeutung verliert (Bevölkerungsevidenz MA 01 und MA 18 2021, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2021).

Eine besondere Bedeutung kommt den Großbetrieben im Projektgebiet zu, die viele Arbeitsplätze im innerstädtischen Bereich sichern. Dazu zählen z.B. das neue IKEA-Haus, das Pflegeheim, die BahnhofCity oder die ÖBB.

Ergebnisse Partizipation: Wirtschaft und Produktion

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses konnten zahlreiche Aussagen zum Handlungsfeld **„Wirtschaft und Produktion“** aufgenommen werden. Diese beziehen sich vor allem auf die Neuentwicklung im Sinne der „Produktiven Stadt“, die Schaffung von aktiven Erdgeschoßzonen in Neubau und Bestand, die Nutzung von Leerstand sowie die Verbesserung des Marktangebotes. Eine detaillierte Übersicht der Ergebnisse finden Sie auf www.wien.gv.at/stadtplanung/mitte-15.

VON DEN BÜRGER*INNEN EINGEBRACHTE THEMEN

Die von den Bürger*innen genannten Themen umfassten Potenziale für die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Ansiedlung von Handwerks- oder Gewerbebetrieben. Darüber hinaus wurden Vorschläge zur Nutzung von Leerständen, zur Reaktivierung von Erdgeschoßzonen und zur Verbesserung des Marktangebotes gemacht.

ANREGUNGEN DER BÜRGER*INNEN IM DETAIL (AUSZUG)

Neuentwicklung im Sinne der „Produktiven Stadt“

- Schaffung von Arbeitsplätzen am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße
- Zentrumsnahe Arbeitsstätten halten oder neu schaffen
- Logistik und Zulieferverkehr bei der Entwicklung mitbedenken
- Innovative Konzepte für Logistik und Zulieferverkehr
- Freiwerdende Hallen oder Flächen am Westbahnareal Gewerbetreibenden zur Verfügung stellen (z.B. kleiner, innerstädtischer Gewerbepark für Handwerksbetriebe)
- Forderung nach mehr Handwerk, Gewerbe und Einzelhandel im Gebiet
- Reaktivierung der Märzstraße als Einkaufsstraße

Schaffung aktiver Erdgeschoßzonen in Neubau und Bestand

- Sicherung von aktiven und flexiblen Erdgeschoßzonen
- Belebung der Erdgeschoßzone in der Felberstraße
- Bei gemischter Nutzung in Neubauprojekten nicht nur große Handelsketten, sondern auch kleinstrukturierte Betriebe berücksichtigen (z.B. Ordinationen und Dienstleistungsunternehmen)
- Förderung von Klein- und Jungunternehmen
- Wunsch nach mehr Gastronomieangeboten
- Ausbau von kleineren Versorgungseinheiten (z.B. Kioske)

Nutzung von Leerstand

- Schaffung von Kulturangeboten
- Etablierung von Nachbarschaftscafés in leerstehenden Lokalen
- Leerstand entgegenwirken (z.B. äußere Mariahilfer Straße und Rosinagasse)

Verbesserung des Marktangebots

- Verbesserung und Umgestaltung des Schwendermarkts (Ausweitung und Sichtbarkeit verbessern) in Richtung eines Bauernmarkts und erweiterte Nutzung des Standorts für Kulturangebote
- Schaffung eines Markts, der auch unter der Woche geöffnet ist
- Wochen- und Weihnachtsmärkte schaffen

Handlungsfelder: Wirtschaft und Produktion

1. NEUENTWICKLUNG IM SINNE DER PRODUKTIVEN STADT

Am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße sollen entsprechend dem Fachkonzept Produktive Stadt unter anderem Wohnraum und Betriebsstandorte im Einklang entwickelt werden. Dabei soll der Fortbestand bestehender Betriebe gesichert und die Integration neuer, verträglicher Betriebe ermöglicht werden. Hierbei soll der Geländesprung genutzt werden, um abschnittsweise Flächen für z.B. Gewerbe, Logistik und Tiefgaragen unterhalb des Niveaus der Felberstraße zu schaffen (unterhalb des geplanten Grün- und Freiraums). Durch die Nähe zu den Gleisanlagen erscheint z.B. die Ansiedlung eines Logistikzentrums sinnvoll und könnte einen Beitrag zu nachhaltigen urbanen Logistikketten leisten. Das Entwicklungsareal wird als einer der letzten innerstädtisch gelegenen Standorte für einen Logistik-Hub gesehen. Auch produzierendes Gewerbe könnte sich in den zum Teil mehrgeschoßigen Gebäuden ansiedeln. Im urbanen Kontext gewinnen vertikale Produktionsgebäude an Bedeutung, wie die Wiederentdeckung des Gewerbehofs als urbaner Produktionsstandort zeigt (z.B. Seestadt Aspern, München). Auch Forschungseinrichtungen, Labore, Lagerflächen für ortsansässige Dienstleistungsunternehmen oder Betriebe aus dem Dienstleistungssektor können sich hier ansiedeln. Die zentrale Lage und die gute Erreichbarkeit sind beste Voraussetzungen für die Integration des Standortes in das urbane Innovationssystem Wiens.

Die Neuentwicklung im Sinne der produktiven Stadt soll durch folgende Maßnahmen angestoßen werden:

- **Integration von Betriebsstandorten am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße**

Im Rahmen der Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für das Areal entlang der Felberstraße soll der vorgeschlagene Nutzungsmix konkretisiert werden. In Kooperation mit erfahrenen Partner*innen wie der Wirtschaftsagentur Wien soll das Anforderungsprofil an die Gewerbeflächen geschärft, und mögliche Nutzer*innen und Kooperationspartner*innen gefunden werden.

- **Innovative Lösungen zur Stadtlogistik am Entwicklungsareal**

Die Stadtlogistik ist eine seit Jahren wachsende Branche und ein Diskussionsfeld innerhalb der Stadtplanung. Mit der Zunahme des E-Commerce in den letzten Jahren steigt der Druck auf die städtischen Verkehrsbänder stetig und innovative Lösungen sind gefragt. Die angesprochene Nähe zu den Gleisanlagen erweist sich im Zuge einer städtebaulichen Entwicklung des Areals als günstige Rahmenbedingung für die Integration eines Logistik-Hubs. Die Anlieferung von Gütern über den Schienenverkehr könnte die Radialverbindungen des motorisierten Individualverkehrs in die Stadt entlasten und eine Verlagerung auf kleinere, stadtverträgliche Verkehrsmittel ermöglichen. Im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Leitbildes soll die Option eines Logistik-Hubs geprüft werden.

2. SCHAFFUNG AKTIVER ERDGESCHOSSZONEN IN NEUBAU UND BESTAND

Eine aktive Erdgeschoßnutzung ist die Grundlage für eine gute Nahversorgung und ein lebendiges Quartier. Ein zentrales Ziel ist es daher, vielfältige Erdgeschoßnutzungen zu fördern und Leerstände zu reduzieren. Leerstehende Erdgeschoßflächen im Projektgebiet sind als Potenzialflächen für die Erweiterung bestehender Betriebe oder für die Ansiedlung sozialer und kultureller Einrichtungen zu sehen. Letztere können im Rahmen von Zwischennutzungen von günstigen Mietkonditionen profitieren. Eine dauerhafte Ansiedlung dieser Funktionen sollte jedoch angestrebt werden. Durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes vor den Geschäftslokalen, z.B. durch die Errichtung einer Grätzloase, sollen diese Nutzungen noch stärker nach außen wirken. Die Schaffung belebter Straßenräume durch aktive Erdgeschoßzonen trägt wesentlich zur Vitalität und Attraktivität eines Stadtteils bei und soll Räume für Begegnung, Handel und soziale Interaktion schaffen. Dabei ist die Öffnung der Räume nach außen und die Wechselwirkung mit dem öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Aktive Erdgeschoßzonen sollen auch bei der städtebaulichen Entwicklung entlang der Felberstraße entstehen.

Die Schaffung aktiver Erdgeschoßzonen in Neubau und Bestand soll durch folgende Maßnahmen unterstützt werden:

- **Maßnahmen zur Leerstandsaktivierung**

Erfahrene Akteur*innen wie „Kreative Räume Wien – Service für Leerstandsaktivierung und Zwischennutzung", die Wirtschaftsagentur Wien und die Gebietsbetreuung sollen Aktivierungsmaßnahmen und Zwischennutzungskonzepte für leerstehende Erdgeschoßzonen entwickeln. Dabei sollen kulturelle und soziale Funktionen im Vordergrund stehen, aber auch der zusätzliche Raumbedarf umliegender Betriebe berücksichtigt werden. Zusätzlich soll auch die aktivierende Wirkung des öffentlichen Raums gefördert werden (siehe auch S. 109).

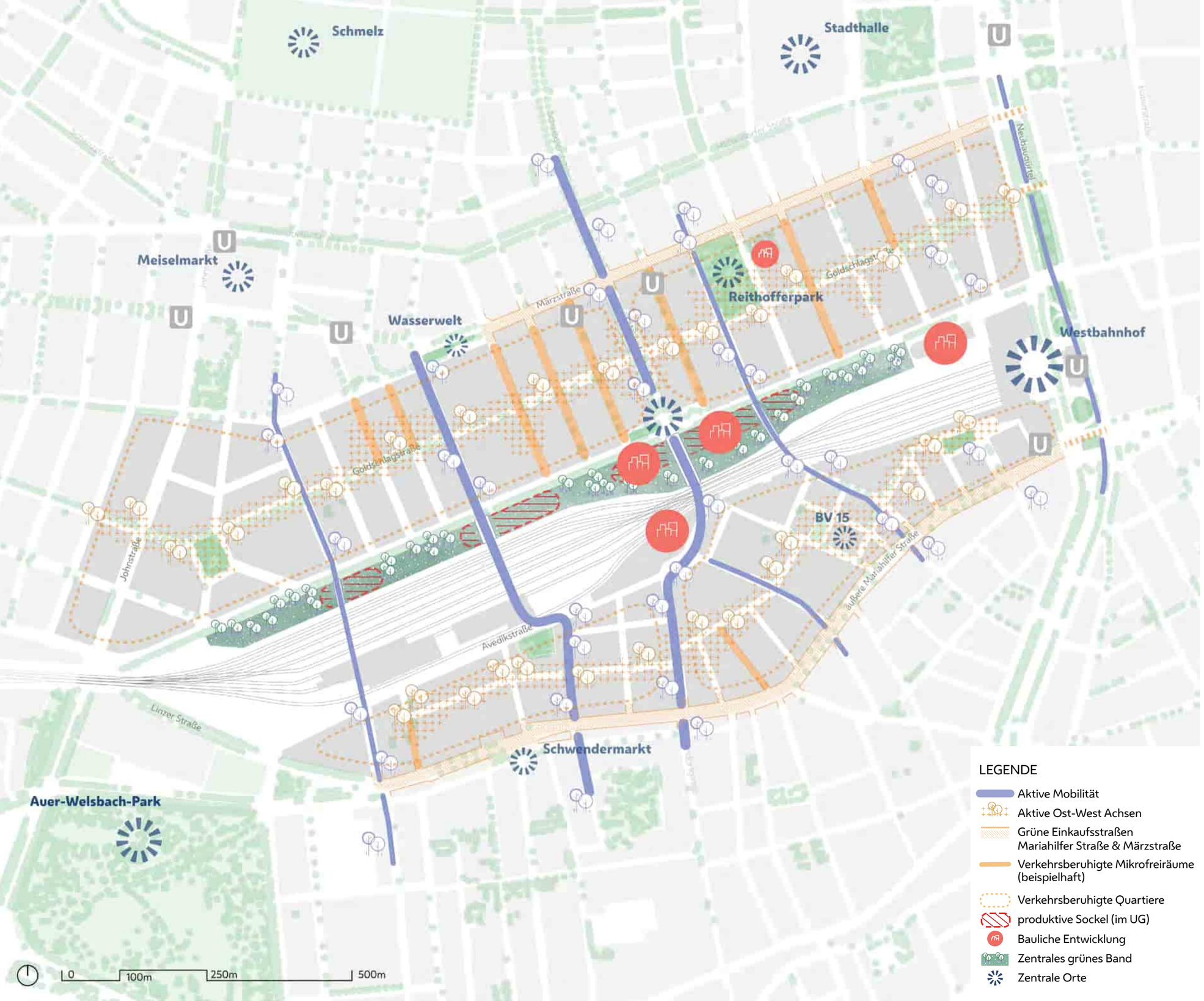
- **Aktive Erdgeschoßzonen am Entwicklungsareal entlang der Felberstraße**

Im Rahmen der Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für das Areal entlang der Felberstraße sollen die aktiven Erdgeschoßzonen klar definiert und verortet werden. Dabei sind auch konkrete Anforderungen an diese Zonen zu definieren (z.B. Raum- bzw. Geschoßhöhen, Durchlässigkeit, urbane Vorzone, Nutzungsmischung etc.)

- **Weiterentwicklung der Geschäftsstraßen**

Geschäftsstraßen wie die äußere Mariahilfer Straße oder die Märzstraße sind wichtige Wirtschaftsstandorte, aber auch stark frequentierte öffentliche Räume, die zum Flanieren einladen. Derzeit werden die Straßenräume noch stark vom motorisierten Individualverkehr dominiert, was die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Um dies zu verbessern, sollen aktive Mobilitätsformen stärker gefördert und eine Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen umgesetzt werden. Bei der Planung und Umsetzung von Veränderungen im öffentlichen Raum entlang der Geschäftsstraßen im Projektgebiet sollen die lokalen Wirtschaftstreibenden frühzeitig in den Prozess eingebunden werden. Dabei ist es wichtig, die möglichen positiven Effekte einer Umgestaltung klar zu kommunizieren, Unklarheiten zu beseitigen und Anregungen der Geschäftsleute in die Planung einfließen zu lassen. Die Maßnahmen in der äußeren Mariahilfer Straße und in der Märzstraße sollen die gewerblichen Nutzungen fördern und den 15. Bezirk als attraktiven Wirtschaftsstandort weiterentwickeln.

UMSETZUNG



C.1 Rahmenplan

Zentrale Entwicklungsschwerpunkte für das Projektgebiet sind die qualitätsvolle Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt sowie ein zukunftsfähiges Programm für das Entwicklungsgebiet an der Felberstraße.

Mit dem Ziel, den nördlichen und südlichen Teil des Gebietes in Zukunft stärker zu vernetzen, ist der Ausbau von barrierefreien und attraktiven Nord-Süd-Verbindungen über die Westbahn von zentraler Bedeutung, die den Fokus auf aktive Mobilitätsformen legen und gleichzeitig wichtige Wegeverbindungen über das Entwicklungsgebiet hinaus ermöglichen. Durch die Schaffung von Ost-West-Achsen mit Fokus auf aktive Mobilität soll der traditionell autozentrierte Verkehrsraum in einen Straßenraum umgewandelt werden, der eine nachhaltige, menschengerechte Mobilität fördert und neue Aufenthaltsorte für die umliegenden Grätzl ermöglicht. Die äußere Mariahilfer Straße und die Märzstraße bieten künftig als grüne Einkaufsstraßen viel Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Durch verkehrsberuhigte Quartiere und dezentrale Mikrofreiräume mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht ein engmaschiges Freiraumnetz. Entsiegelung, Begrünung, Beschattung und Gestaltungsmaßnahmen in weiten Teilen des Entwicklungsgebietes verbessern das Mikroklima und schaffen attraktive öffentliche Räume.

Auf der Entwicklungsfläche entlang der Felberstraße soll in mehreren Phasen ein großzügiger, zusammenhängender, öffentlicher Grün- und Freiraum entstehen. Stellenweise sind unter dem Park produktive Sockel bzw. Zonen als hochwertige Gewerbestandorte angedacht. Darüber hinaus könnten Stellplätze vom Straßenraum dorthin verlagert werden, wodurch neuer Platz im öffentlichen Raum für die Bewohner*innen entsteht bzw. verkehrsberuhigte Quartiere ermöglicht werden.

Eine städtebauliche Entwicklung mit hoher Nutzungsvielfalt wird im Bereich der Schmelzbrücke und des Parkhauses Westbahnhof gesehen.

Diese Entwicklung kann selbstverständlich nur schrittweise erfolgen; dementsprechend werden Maßnahmen in mehreren Phasen vorgeschlagen.



C.2 Empfohlene Entwicklungsphasen

PHASE 1

I
II

MASSNAHMEN DER ÖBB
Die ÖBB planen in den nächsten Jahren eine Reihe von Infrastrukturverbesserungen in der Ostregion und damit auch im Westen Wiens. Die geplanten Bahninfrastrukturprojekte lassen eine städtebauliche Entwicklung im Rahmen des SEK erst danach zu (siehe auch Rahmenbedingungen der ÖBB; S. 44–45).

Am Westbahnhofareal soll in einer ersten Phase ein modernes Stellwerk bzw. ein Technikgebäude errichtet und in die ÖBB-Betriebsführungszentrale eingebunden werden (I). Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Modernisierung der Bahnsteige am Westbahnhof vorgesehen (II). Um den Fern-, Regional- und Nahverkehr vom und zum Westbahnhof zu stärken, sollen in den nächsten Jahren die bisher weniger genutzten Bahnsteige 8/9 und 10/11 auf 55 cm Kantenhöhe angehoben, barrierefrei ausgestattet und überdacht werden.

1

BARRIEREFREIER RUSTENSTEG UND AKTIVE MOBILITÄTSACHSE
Der Rustensteg ist eine wichtige Querungsmöglichkeit über die Gleisanlagen der ÖBB. Der südliche Bereich soll daher barrierefrei gestaltet werden. Zu diesem Zweck soll eine Aufzugsanlage errichtet werden, die auch den Transport von Fahrrädern ermöglicht. Die neue Erschließung des Rustenstegs soll ohne Unterführung auskommen und einen direkten Zugang vom Straßenraum auf die Brücke ermöglichen. Generell sollen baulich-strukturelle Maßnahmen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs sowohl für den Rustensteg selbst als auch für die nördlich und südlich angrenzenden Straßenzüge (Holochergasse und Rustengasse) geschaffen werden. Damit wird eine zentrale Nord-Süd-Achse für aktive Mobilität und eine attraktive Verbindung zwischen Wasserwelt und Schwendermarkt mit mehr Sicherheit und Komfort geschaffen.

2

AKTIVE MOBILITÄT SCHMELZBRÜCKE
Auch im Bereich der Schmelzbrücke soll die aktive Mobilität gestärkt werden. Zunächst ist die Prüfung erster, kurzfristiger Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr geplant.

3

LIEGENSCHAFTSENTWICKLUNG AM REITHOFFERPLATZ
Auf der Liegenschaft Reithofferplatz 4 soll zukünftig leistbarer Wohnraum geschaffen werden. Dabei soll eine aktive Erdgeschoßzone entstehen, die neue Funktionen in den Stadtraum integriert und einen Mehrwert für alle Bewohner*innen schafft. Gleichzeitig soll durch die Schaffung einer verkehrsberuhigten Vorzone die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden.

4

KOORDINIERTE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS
Im Zuge der Liegenschaftsentwicklung am Reithofferplatz soll der angrenzende Reithofferpark in den Straßenraum erweitert und mit den Grünflächen im Blockinnenbereich vernetzt werden. Darüber hinaus soll die Attraktivität der intensiv genutzten Freiflächen durch eine verbesserte Pflege gesteigert werden.

5

UMGESTALTUNG ÄUSSERE MARIAHILFER STRASSE
Die äußere Mariahilfer Straße soll als Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität und als Hauptradroute mit entsprechender Radinfrastruktur gestaltet werden. Dazu sollen breite Gehsteige mit Beschattung und regelmäßigen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Querungen des Kfz-Verkehrs sollen reduziert und fußgänger*innenfreundlich gestaltet werden. Für den Radverkehr ist
ein baulich getrennter Radweg in beiden Richtungen vorgesehen. Die Querung des Gürtels soll verbessert werden, um eine sichere und attraktive Verbindung zur inneren Mariahilfer Straße zu schaffen.

6

UMGESTALTUNG DES EUROPAPLATZES
Um den Vorplatz des Westbahnhofs klimafreundlich und attraktiv zu gestalten, sind Maßnahmen zur allgemeinen Aufwertung des Platzes sowie zur Begrünung, Entsiegelung und Beschattung vorgesehen. Der Europaplatz soll zum einladenden Entree und attraktiven Aufenthaltsort für Reisende und Bewohner*innen werden. Dies kann z.B. auch mit einer Neuordnung der Verkehrsführung einhergehen, wobei bestehende Verkehrsfunktionen in die Neugestaltung integriert werden sollen.

7

AKTIVE MOBILITÄT AM GÜRTEL STÄRKEN
Der Gürtel ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen Wiens, wobei der Schwerpunkt derzeit auf dem motorisierten Individualverkehr liegt. Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr am

Gürtel sollen daher deutlich verbessert werden. Dazu erscheinen Maßnahmen zur Verbesserung der Gehsteige, insbesondere im grünen Mittelstreifen, sowie eine fußläufige Verbindung entlang des gesamten Gürtels sinnvoll. Generell sollen auch die Querungsmöglichkeiten des Gürtels für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Kreuzung Felberstraße/Stollgasse und Mariahilfer Straße/äußere Mariahilfer Straße. Im Zusammenhang mit der Baustelle Sophienspital auf der stadteinwärtigen Seite erscheint eine durchgehende Radwegverbindung sinnvoll (Lückenschluss zwischen Mariahilfer Straße und Stollgasse). Eine Umsetzung unmittelbar nach Abschluss der Baustelle wäre anzustreben. Die Verbindung zum Westbahnhof soll erhalten bleiben.

8 **VERKEHRSBERUHIGTE MIKROFREIRÄUME I (BEISPIELHAFT)**
In der dicht bebauten Bestandsstadt sollen neue Mikrofreiräume als grüne Oasen entstehen, um flächendeckend Erholungsräume in fußläufiger Entfernung zu schaffen. Dazu sollen ausgewählte Straßen abschnittsweise verkehrsberuhigt werden (z.B. Fußgänger*innenzone, Wohnstraße), um Platz für Bäume, Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen. Auch neuartige Interventionen im öffentlichen Raum, wie z.B. Parklets, können zur Schaffung von Mikrofreiräumen dienen. Verkehrsberuhigte Mikrofreiräume sollen insbesondere im unmittelbaren Umfeld von Schulstandorten und hochrangigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden.

9 **ACHSE JUREKGASSE – VIKTORIAGASSE IN IHRER FUNKTION STÄRKEN**
Die Achse Jurekgasse – Viktoriagasse soll im Hinblick auf die Verbesserung der aktiven Mobilität und die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes weiterentwickelt werden. Unter anderem soll hier die kleinräumige und engmaschige Erschließung des Stadtteils mit dem Fahrrad sowie das Fußwegenetz gestärkt werden. Entsiegelung, Begrünung und Beschattung sowie die Schaffung von Sitzmöglichkeiten erhöhen die Aufenthaltsqualität.

10 **ZWISCHENNUTZUNG AM ENTWICKLUNGSAREAL (WEST)**
Teile des Entwicklungsareals entlang der Felberstraße sollen kurz- und mittelfristig für öffentliche Nutzungen freigegeben werden. Unter Berücksichtigung der Interessen des Bahnbetriebs, der Verkehrssicherheit sowie der Wirtschaftlichkeit sollen Gebäude und Freiflächen temporär z.B. für Sport, kulturelle Veranstaltungen oder Naherholung nutzbar gemacht werden. Am Rustensteg ist bereits ein neuer, offener Treffpunkt im Grätzl entstanden: Ein bestehendes Gebäude wird als „Stadtraum Mitte 15“ zwischengenutzt. Die Zwischennutzungen sollen durch die Einbindung und Kooperation lokaler Akteur*innen realisiert werden. Es ist besonders wichtig, Nutzungskonzepte zu erarbeiten, die zu den aktuellen Nutzungen passen. Dabei ist es sinnvoll, längerfristige Zwischennutzungen über mehrere Jahre zu planen. Sie setzen den Transformationsprozess in Gang, schaffen identitätsstiftende Orte und verweisen auf die zukünftigen Nutzungen des Areals. Unterschiedliche stadträumliche Funktionen können hier mit Blick auf die Zukunft erprobt und gegebenenfalls in die Planung integriert werden.

11 **AUFWERTUNG DES BEREICHS PARKHAUS WESTBAHNHOF**
Der Bereich um das Parkhaus am Westbahnhof soll durch eine attraktivere Wegeführung, Entsiegelung und Begrünung aufgewertet und zu einem attraktiven Ort des Ankommens gestaltet werden. Das Parkhaus kann insbesondere durch die Begrünung der Dachfläche zugunsten des Mikroklimas gestaltet werden.



Gleisanlagen und Rustensteg © Clara Maria Fickl



PHASE 2

III
IV
V

MASSNAHMEN DER ÖBB
Die ÖBB planen in den nächsten Jahren eine Reihe von Infrastrukturverbesserungen in der Ostregion und damit auch im Westen Wiens (siehe auch Rahmenbedingungen der ÖBB; S. 44-45).

Eine wichtige Rolle spielt dabei die Errichtung neuer Brückentragwerke im Kreuzungsbereich Schloßallee/Linzer Straße (III). Beide Brücken befinden sich am Ende ihrer technischen Lebensdauer. Für die Arbeiten werden am Westbahnhof insb. (Vor-) Montageplätze für die Brückentragwerke benötigt. Gleichzeitig sollen neue Zugwaschanlagen und ein Technikgebäude errichtet werden (IV). Um alle Zugtypen schneller, wirtschaftlicher sowie wetter- und temperaturunabhängig reinigen zu können, muss die derzeitige Waschanlage am Westbahnhof durch eine vollautomatische Waschhalle und ein neues Technikgebäude ersetzt werden. Des Weiteren sollen die westlichen Lagerhallen entlang der Felberstraße rückgebaut werden (V).

12

AUFWERTUNG DER BESERLPARKS
Die Beserlparks in der Avedikstraße und Rosinagasse sollen erneuert und attraktiviert werden. Besonderes Augenmerk soll dabei auf eine gendergerechte Gestaltung der Spielbereiche gelegt werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels soll die Umgestaltung auf eine größtmögliche Begrünung, Entsiegelung und Beschattung abzielen. Der bestehende Baumbestand soll erhalten bleiben bzw. eine Erweiterung in den Straßenraum geprüft werden. Da die Beserlparks auf zwei (Rosinagasse) bzw. drei (Avedikstraße) Seiten von Häuserfassaden umgeben sind, würden sie besonders von einer ansprechenden Fassadengestaltung durch Begrünung oder Bemalung profitieren.

13

AUFWERTUNG AVEDIKSTRASSE
Die Avedikstraße stellt für den Verkehr aus südwestlicher Richtung eine wichtige Zufahrt zur Schmelzbrücke dar. Insbesondere im Zusammenhang mit der in der ersten Phase geplanten Umgestaltung der äußeren Mariahilfer Straße wird die Bedeutung der Avedikstraße für den motorisierten Individualverkehr auf absehbare Zeit hoch bleiben. Dennoch soll die Straße für Anrainer*innen und Fußgänger*innen attraktiver werden. Die schmalen Gehwege sollen verbreitert werden. Außerdem soll der Straßenraum durch Baumpflanzungen und Begrünung (z.B. der Stützmauer der ÖBB) klimafreundlich gestaltet werden.

14

VERKEHRSBERUHIGTE MIKROFREIRÄUME II (BEISPIELHAFT)
In der dicht bebauten Bestandsstadt sollen neue Mikrofreiräume als grüne Oasen entstehen, um flächendeckend Erholungsräume in fußläufiger Entfernung zu schaffen. Dazu sollen ausgewählte Straßen abschnittsweise verkehrsberuhigt werden (z.B. Fußgänger*innenzone, Wohnstraße), um Platz für Bäume, Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen (siehe dazu auch Punkt 8; S. 126).

15

ATTRAKTIVIERUNG UND ENTFLECHTUNG DER KREUZUNG SCHLOSSALLEE
Die Eisenbahnbrücke der ÖBB im Kreuzungsbereich Schloßalle/Linzer Straße soll in absehbarer Zeit erneuert werden (III). Hierbei gilt es insbesondere auf den Schutz des Weltkulturerbes Schönbrunn bzw. das örtliche Stadtbild zu achten. Darüber hinaus soll im Zuge dessen auch der Kreuzungsbereich unterhalb der Brücke besser organisiert und attraktiver gestaltet werden. Insbesondere sollen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden, z.B. anhand sicherer Querungen. Durch einen baulich getrennten Radweg soll die Kreuzung über die Felberstraße sicher an die Fahrradstraße Goldschlagstraße angebunden werden.

16

RADNETZ-LÜCKENSCHLUSS LINZER STRASSE
Die Radverkehrsverbindung des Hauptradverkehrsnetzes zwischen Zollernsperggasse und Johnstraße soll verbessert werden. Dazu gehört ein baulich getrennter Radweg zwischen Zollernsperggasse und Schloßallee.

17

ATTRAKTIVIERUNG DER FELBERSTRASSE
Die Felberstraße wird aufgrund der bevorstehenden Entwicklungen in der Mariahilfer Straße mittelfristig eine zunehmende Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr haben. Im Zuge der geplanten Entwicklungen am Westbahnareal soll jedoch auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorangetrieben und die Bedingungen für den Fußgänger*innenverkehr verbessert werden. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten sowie ein südseitiger Gehsteig entlang der Felberstraße sollen geschaffen werden. Der Baumbestand soll in jedem Fall erhalten bleiben. Um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu verbessern, könnte eine Buslinie entlang der Felberstraße geführt werden. Die konkreten Möglichkeiten und Routenoptionen sind in enger Abstimmung mit den Wiener Linien zu prüfen.

18 **ZWISCHENNUTZUNG AM ENTWICKLUNGSAREAL (OST)**
Laut aktuellem Planungsstand stehen die Flächen westlich der Schmelzbrücke früher für eine Entwicklung zur Verfügung als die östlichen. Zu diesem Zeitpunkt sollen die etablierten Zwischennutzungen vom westlichen in den östlichen Teil des Areals übersiedeln. Danach kann mit der Errichtung des Parkabschnitts West sowie der städtebaulichen Entwicklung im westlichen Bereich der Schmelzbrücke begonnen werden. Auch im östlichen Bereich sollen Gebäude und Freiflächen temporär z.B. für Sport, kulturelle Veranstaltungen oder Naherholung nutzbar gemacht werden – auch hier unter Berücksichtigung der Interessen des Bahnbetriebs, der Verkehrssicherheit sowie der Wirtschaftlichkeit.

19 **TERRASSENUNTERBAUUNG UNTER FELBERSTRASSENNIVEAU**
Als eines der letzten innerstädtischen Areale bietet das Entwicklungsgebiet entlang der Felberstraße ein großes Potenzial für die Schaffung von Betriebs- und Arbeitsstätten sowie innovativer Logistikinfrastruktur zur Versorgung der Stadt. Eine abschnittsweise Terrassenunterbauung, die unter dem Niveau der Felberstraße liegt, soll Flächen z.B. für Gewerbe, Logistik, Sport und Parken beinhalten. Die intensiv begrünten Dächer sollen Teil der zusammenhängenden Grün- und Freifläche werden. Die Erdschicht soll so dick sein, dass auch Bäume darin wurzeln und wachsen können. Durch die Aufstockung wird der Park von der Felberstraße aus barrierefrei zugänglich und weniger durch die Bahn (Lärm, Begleitstraße) beeinträchtigt. Die Erschließung soll über einen Bahnbegleitweg erfolgen. Für die Umsetzung dieser Planung ist eine Widmung auf zwei Ebenen erforderlich. Weiters sollen in diesem Zusammenhang Vorkehrungen für eine weitere Querung der Bahntrasse im westlichen Bereich des Areals getroffen werden.

20 **ERRICHTUNG PARKABSCHNITT WEST**
Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung entlang der Felberstraße soll schrittweise ein linearer, zusammenhängender Park entstehen. Die großzügige Grün- und Freifläche soll vielfältige Funktionen erfüllen. In einem ersten Schritt soll der westliche Teil des Entwicklungsareals zu einem Park mit Grün-, Schatten- und Wasserelementen für die Erholung umgestaltet werden. Neue Spiel- und Sportflächen sollen geschaffen werden. Teile der artenreichen Böschung sollen naturbelassen bleiben und neue Südhänge als Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten angelegt werden. Durch Geländemodellierungen sollen Freiräume unterschiedlicher Qualität auf und unterhalb des Straßenniveaus entstehen. Dadurch soll auch eine barrierefreie Erschließung der Grün- und Freifläche ermöglicht werden. Der Parkabschnitt soll darüber hinaus Infrastruktur für unterschiedliche Veranstaltungsformate im Freien bieten. Er soll durch ein attraktives Fußwegenetz durchgängig erschlossen werden und den Fuß- und Radverkehr aus den angrenzenden Quartieren anbinden. Darüber hinaus soll die Möglichkeit geschaffen werden, etablierte Zwischennutzungen, die bisher auf dem Gelände ihren Platz gefunden haben, langfristig zu integrieren.

21 **AKTIVE MOBILITÄTSACHSE SCHMELZBRÜCKE**
Im Bereich der Schmelzbrücke soll es mittel- bis langfristig zu deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr kommen, der hier im Rahmen einer Hauptradroute des Wiener Radwegenetzes verläuft. Die Möglichkeiten sind insbesondere durch die Breite der beidseitig bebauten Schmelzbrückenrampe eingeschränkt, wo zahlreiche Verkehrsarten aufeinandertreffen: Neben Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und dem motorisierten Individualverkehr stellt die Buslinie 12A eine wichtige Verbindung über die Gleisanlagen der ÖBB dar. Der Nutzungskonflikt soll durch einen baulich getrennten Geh- und Radweg auf der Schmelzbrücke und der Schmelzbrückenrampe gelöst werden. Dies gilt es im Zuge von Sanierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen allenfalls mitzudenken. Die aktive Mobilität soll auch über die Schmelzbrücke hinaus entlang der angrenzenden Straßen verbessert werden. In der nördlichen und südlichen Verlängerung entlang der Schweglerstraße, Sperrgasse und Grenzgasse sind Verbesserungsmaßnahmen für die aktive Mobilität wie verbreiterte Geh- und Radwege sowie Maßnahmen zur Beschattung, Begrünung und Schaffung von Sitzmöglichkeiten vorzusehen. In der Grenzgasse wird ein baulich getrennter Radweg vorgeschlagen, wobei die Funktionen für den fließenden Verkehr und die Buslinie 12A in jedem Fall erhalten bleiben sollen.

22 **STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG IM BEREICH DER SCHMELZBRÜCKE**
Für die städtebauliche Entwicklung des Westbahnareals ist grundsätzlich eine Realisierung in mehreren Phasen vorgesehen. Die erste Etappe konzentriert sich auf den westlichen Teil der Schmelzbrücke, die zweite Etappe auf den östlichen Teil. Durch die fußläufige Nähe zur U3-Station Schweglerstraße und die geringe Entfernung zum Westbahnhof ist dieser Bereich des Westbahnareals öffentlich besonders gut erschlossen. Die zentrale Lage bietet beste Voraussetzungen für eine lebendige Mischung aus z.B. Wohnen und Arbeiten. Um gleichzeitig die Entwicklung einer großzügigen Grün- und Freifläche zu ermöglichen, wird eine konzentrierte bauliche Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke angestrebt. Eine punktuelle, aber dichte Bebauung erscheint sinnvoll. Hierbei gilt es auch die Sichtachse von der Gloriette auf das Stadtgefüge zu beachten. Im Bereich der Schmelzbrücke kann so ein kompaktes, gemischt genutztes Quartier mit bezahlbarem Wohnraum und aktiven Erdgeschoßzonen mit Flächen für Kultur und soziale Einrichtungen entstehen. Dabei sollen nach Möglichkeit auch etablierte Zwischennutzungen aus der vorherigen Phase integriert werden. Darüber hinaus soll auch hier der Geländesprung sinnvoll genutzt werden, um im Untergeschoß Flächen für z.B. Gewerbe, Logistik und Parken zu schaffen. Bei Bedarf können auch neue Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie eine Grundversorgungseinrichtung geschaffen werden. Ebenso soll ein nachhaltiges energetisches Quartierskonzept umgesetzt werden.

23 **VERBREITERUNG DER GRÜNFLÄCHE IM BEREICH DER SCHMELZBRÜCKE DURCH „WESTBAHNTERRASSEN“**
Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke sollen die Grün- und Freiflächen durch „Westbahnterrassen“ erweitert werden. Damit kann trotz der Bebauung ein zusammenhängender Gesamtpark entlang der Felberstraße realisiert werden. Die „Westbahnterrassen“ sollen über die Bahntrasse auskragen und einen intensiv begrünten Freiraumteil mit Aufenthalts- und Aussichtsplattformen ausbilden. Ein attraktives Fußwegenetz soll die beiden Parkteile östlich und westlich der Schmelzbrücke über die „Westbahnterrassen“ verbinden.



PHASE 3

24 **TERRASSENUNTERBAUUNG UNTER FELBERSTRASSENNIVEAU**
Auch östlich der Schmelzbrücke ist stellenweise eine Terrassenunterbauung, die unter dem Niveau der Felberstraße liegt, vorgesehen, welche Flächen z.B. für Gewerbe, Logistik, Sport und Parken beinhalten soll. Die intensiv begrünten Dächer sollen auch hier Teil der zusammenhängenden Grün- und Freifläche werden (siehe dazu auch Punkt 19; S. 130).

25 **STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG IM BEREICH DER SCHMELZBRÜCKE**
Für die städtebauliche Entwicklung des Westbahnareals ist grundsätzlich eine Realisierung in mehreren Phasen vorgesehen. Die erste Etappe konzentriert sich auf den westlichen Teil der Schmelzbrücke, die zweite Etappe auf den östlichen Teil (siehe dazu auch Punkt 22; S. 131).

26 **QUERUNG OST UND AKTIVE MOBILITÄTSACHSE**
Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung östlich der Schmelzbrücke wird zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Nord-Süd-Verbindung in diesem Bereich eine neue Querungsmöglichkeit z.B. auf Höhe Pouthongasse/Zwölfergasse vorgeschlagen. Diese soll im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten sein. Nördlich und südlich der Bahntrasse soll die Querung entlang der angrenzenden Straßen als Verkehrsachse für die aktive Mobilität fortgesetzt werden. Dabei sind auch Qualitätsverbesserungen für den Fuß- und Radverkehr wie Gehsteigverbreiterungen und Radfahrstreifen vorzusehen.

27 **ERRICHTUNG PARKABSCHNITT OST**
Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung entlang der Felberstraße soll schrittweise ein linearer, zusammenhängender Park entstehen. Die großzügige Grün- und Freifläche soll vielfältige Funktionen erfüllen. Nach der Realisierung des ersten Abschnittes im westlichen Bereich soll der Park östlich der Schmelzbrücke fortgesetzt werden, z.B. im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung (siehe dazu auch Punkt 20; S. 130).

28 **VERBREITERUNG DER GRÜNFLÄCHE IM BEREICH DER SCHMELZBRÜCKE DURCH „WESTBAHNTERRASSEN“**
Im Anschluss an die „Westbahnterrassen“ im westlichen Bereich des Entwicklungsgebietes sollen im Zuge der städtebaulichen Entwicklung östlich der Schmelzbrücke auch die Grün- und Freiflächen in diesem Bereich durch die Schaffung neuer „Westbahnterrassen“ erweitert werden. Dadurch kann trotz der Bebauung ein zusammenhängender Gesamtpark entlang der Felberstraße realisiert werden. Die „Westbahnterrassen“ sollen über die Bahntrasse auskragen und einen intensiv begrünten Freiraumteil mit Aufenthalts- und Aussichtsplattformen bilden. Ein attraktives Fußwegenetz soll die beiden Parkteile östlich und westlich der Schmelzbrücke über die „Westbahnterrassen“ verbinden.

29 **PRÜFUNG QUERUNG WEST UND AKTIVE MOBILITÄTSACHSE**
Um die Querung der Bahntrasse auch im westlichen Bereich des Areals zu erleichtern und eine neue aktive Nord-Süd-Mobilitätsachse in diesem Bereich zu schaffen, soll eine neue Querungsmöglichkeit westlich des Rustenstegs, z.B. auf Höhe Wurmsergasse/Zollernsperggasse, geprüft werden. Diese soll dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten sein, um die aktive Mobilität zu stärken und ein engmaschigeres Wegenetz zu schaffen. Nördlich und südlich der Bahntrasse soll die Querung in den angrenzenden Straßen als Verkehrsachse für die aktive Mobilität fortgesetzt werden. Auch hier sind Qualitätsverbesserungen für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen.

30 **VERKEHRSBERUHIGTE MIKROFREIRÄUME III (BEISPIELHAFT)**
In der dicht bebauten Bestandsstadt sollen neue Mikrofreiräume als grüne Oasen entstehen, um flächendeckend Erholungsräume in fußläufiger Entfernung zu schaffen. Dazu sollen ausgewählte Straßen abschnittsweise verkehrsberuhigt werden (z.B. Fußgänger*innenzone, Wohnstraße), um Platz für Bäume, Sitzgelegenheiten und Spielelemente zu schaffen (siehe dazu auch Punkt 8; S. 126 bzw. Punkt 14; S. 129).

31 **FUSSGÄNGERFREUNDLICHE GESCHÄFTSSTRASSE MÄRZSTRASSE**
Die Märzstraße verbindet den Gürtel über die Wasserwelt mit dem Meiselmarkt und ist im gesamten Verlauf durch intensive Erdgeschoßnutzungen belebt. Die Einkaufsstraße bildet einen zentralen Ort im 15. Bezirk und ist im Bereich der Wasserwelt bereits als

attraktive Fußgänger*innenzone gestaltet. Insbesondere zwischen Wasserwelt und Reithofferplatz soll langfristig eine attraktive Verkehrsberuhigung geschaffen werden. Dabei soll die aktive Mobilität gestärkt werden und eine angenehme Flanieratmosphäre für Fußgänger*innen entstehen. Die Gehsteige sollen verbreitert und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Gleichzeitig soll die Straßenbahn als wichtige Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz erhalten bleiben. Maßnahmen zur Entsiegelung, Begrünung und Beschattung sowie die Schaffung von Sitzelementen sollen die Einkaufsstraße zukunfts- und klimafit machen und ihre Attraktivität steigern.

32 **BAULICHE ENTWICKLUNG IM BEREICH SCHMELZBRÜCKENRAMPE**
Analog zur städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke wird auch im Bereich der Schmelzbrückenrampe eine bauliche Entwicklung vorgeschlagen. Hier befindet sich eine Potenzialfläche, für die langfristig eine Bebauung mit unterschiedlichen Nutzungen denkbar ist. Derzeit stehen dort kleinteilige Betriebsgebäude der ÖBB, deren Funktionen bei Bedarf in einen neuen Gebäudekomplex integriert werden könnten. Mit der Neuentwicklung sollen eine attraktive Erdgeschoßzone sowie Raum für z.B. gewerbliche Nutzungen und Wohnen geschaffen werden. Eine bauliche Entwicklung in diesem Bereich würde eine Neuorganisation bzw. eine Verbreiterung der Schmelzbrückenrampe ermöglichen.

33 **BAULICHE ENTWICKLUNG IM BEREICH PARKHAUS WESTBAHNHOF**
Analog zur städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Schmelzbrücke wird auch im Bereich des Parkhauses Westbahnhof eine bauliche Entwicklung vorgeschlagen. Hierbei handelt es sich um eine langfristig zu entwickelnde Potenzialfläche, für die unterschiedliche Nutzungen denkbar sind, wobei der Schwerpunkt auf einer aktiven Erdgeschoßzone und einer hohen Nutzungsmischung liegen soll. Als wesentliche Rahmenbedingungen sind bei der Planung der Stellplatzbedarf und die Anlieferlogistik der BahnhofCity Wien West zu berücksichtigen. Die neue Bebauung soll den Eingangsbereich westlich des Bahnhofs attraktivieren und den öffentlichen Raum durch eine aktive Erdgeschoßzone beleben. Der Standort mit hervorragender Anbindung an das städtische und regionale Verkehrsnetz eignet sich insbesondere für Handelsnutzungen sowie Büro- und Dienstleistungsnutzungen, wobei in den Obergeschoßen auch Wohnnutzungen möglich sind.

Verkehrsberuhigter Mikrofreiraum in der Pelzgasse © Clara Maria Fickl

C.3 Vision

Die sozialräumliche Analyse, zahlreiche Stakeholder*innengespräche und der Beteiligungsprozess mit der Bevölkerung haben unterschiedliche Ansprüche und Anforderungen an das Gebiet entlang der Felberstraße aufgezeigt. Das daraus entwickelte Stadtteilentwicklungskonzept spiegelt die Vision für die zukünftige Entwicklung des Areals wider.

An erster Stelle steht der dringende Bedarf an Grün- und Freiflächen im 15. Bezirk. Die Schaffung eines großzügigen grünen Erholungsraumes ist daher zentraler Bestandteil der Entwicklungsvision für das Areal entlang der Felberstraße. Ein weiteres wichtiges Erfordernis ist die bessere Verbindung der nördlichen und südlichen Bezirksteile über die Westbahn.

Für den Fuß- und Radverkehr sollen daher bestehende Querungen qualitativ verbessert und zusätzliche barrierefreie Wegeverbindungen über die Bahntrasse geschaffen werden. Im Sinne der Mobilitätswende sollen umfangreiche Maßnahmen zur Stärkung der aktiven Mobilität und des Fuß- und Radverkehrs gesetzt werden.

Gleichzeitig sollen lebenswerte Nachbarschaften entstehen und verkehrsberuhigte Quartiere mit qualitätsvollen Mikrofreiräumen geschaffen werden, die als neue Treffpunkte für alle dienen. In einer wachsenden Großstadt wie Wien ist aber auch der Bedarf an zeitgemäßem und leistbarem Wohnraum, an Arbeits- und Produktionsstätten sowie an öffentlichen Einrichtungen zu berücksichtigen. Im Sinne einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Stadtentwicklung sind dafür innerstädtische Lagen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr besonders geeignet. Hier sind viele wichtige Infrastruktureinrichtungen bereits vorhanden. Gleichzeitig kann die bauliche Entwicklung genutzt werden, um Defizite in der bestehenden Stadt auszugleichen. Für eine



„Stadt der kurzen Wege" müssen auch Arbeitsplätze wohnungsnah und an zentralen Verkehrsknotenpunkten geschaffen werden. Der Westbahnhof und die gute Verkehrsanbindung entlang der U3 bieten daher beste Voraussetzungen für einen Standort, der auch wirtschaftliche Aktivitäten zulässt. Es soll ein ausgewogener Mix aus Handel, Logistik und Büroflächen entstehen. Als Mehrwert für die Nachbarschaft sollen Nahversorger und soziale Einrichtungen die aktive Erdgeschoßzone beleben.

All diese Funktionen sollen am Areal entlang der Felberstraße unter der Prämisse einer nachhaltigen und ressourcenschonenden Entwicklung zusammengeführt werden. Die Bebauung soll in Bezug auf den Energieverbrauch bei Errichtung und Betrieb hohen Qualitätsstandards entsprechen. Die Energieversorgung soll weitgehend durch erneuerbare Energieträger sichergestellt werden. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel sollen großflächige Entsiegelungen und Begrünungen die mikroklimatischen Bedingungen verbessern und Überhitzungen vorbeugen.

Konzeptschnitt des Parks
mit Terrassenunterbauung
(Schnitt S1)



Felberstraße

Landschaftspark

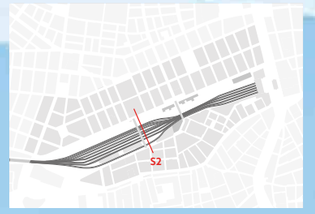
Schmelzbrücke

Gewerbe, Sport,
Logistik, Parken...

Bahnbegleitweg

Westbahnhof

Konzeptschnitt des Parks
(Schnitt S2)



Erlebnispfad

Felberstraße

Ursprüngliche Böschung

Neue Böschung

Park

Bahnbegleitweg

Westbahnhof

C.4 Klimasensible Planung

Gemäß Stadtklimaanalyse (2020) (siehe S. 86) liegt das Projektgebiet im Randbereich einer mehrere hundert Meter breiten Kaltluftabflussbahn mit hoher Wirksamkeit (relevant an heißen Sommertagen mit Windstille). Tagsüber heizt sich das Projektgebiet aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der fehlenden natürlichen Beschattung stark auf. Es entsteht eine lokale Wärmeinsel. Lediglich die Baumallee entlang der Felberstraße mit ihren mächtigen Kronen erzeugt Schatten und Verdunstungskälte und sorgt so für thermische Behaglichkeit. Wie zuvor erläutert, fließt die schwere Kaltluft über weite Teile des 15. Bezirkes ab, entsprechend den Geländeverhältnissen vor allem über die Bereiche südlich der Westbahn, und zwar schräg zur Bahnachse in das tiefer gelegene Wiental. Diese Bereiche zählen bekanntlich zu den dichtest bebauten Gebieten Wiens. Dennoch wird die Kaltluftabflussbahn laut Analysekarte durch die bestehende Bebauung nicht beeinträchtigt. Der nächtliche Kaltluftstrom hat hier eine Höhe von rund 40 m (siehe S. 86–89).

Die Qualitäten des Stadtteils gilt es nun in der weiteren Entwicklung zu erhalten bzw. zu verbessern. Neben höchster Planungskompetenz sollen daher modernste Softwarelösungen eingesetzt werden, um durch effektive Begrünung, Entsiegelung und Regenwassermanagement sowie geschickte Positionierung und Gestaltung der Baukörper ein bestmögliches Klima für die zukünftigen Bewohner*innen und die angrenzenden Teile Wiens zu erzielen.

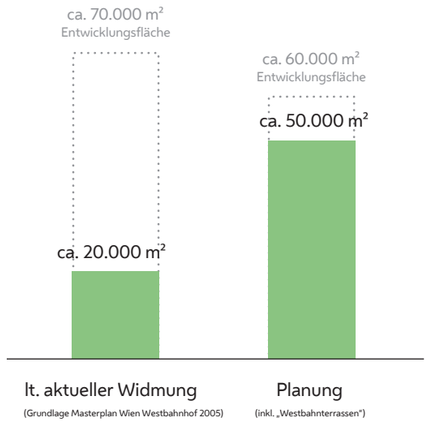
Die Planungen des SEK, insbesondere die Schaffung eines rund fünf Hektar großen Landschaftsparks mit Begrünung aktuell großteils versiegelter und betrieblich genutzter Flächen, lassen gegenüber der derzeit rechtsgültigen Widmung mit rund fünf Hektar Bauland und rund zwei Hektar Grünland für die wichtigsten Klimaindikatoren, wie dem thermischen Komfort oder der Wärmeemission, eine massive Verbesserung erwarten. Die Auswirkungen auf die Luftströmungsverhältnisse werden im Rahmen der Qualitätssicherung konkreter Projektentwicklungen zu prüfen sein (u.a. Kaltluftabfluss).

Vergleicht man die Planungen des SEK mit der aktuellen Widmung – welche auf den Masterplan Wien Westbahnhof 2005 zurückgeht – sieht man, dass sich einerseits die bebaubare Fläche stark verringert, andererseits der Grün- und Freiraum mehr als verdoppelt. Legt man diese Werte nun auf das Projektgebiet um, kommt es auch hier zu einer Verdoppelung der Grünfläche pro Einwohner*in (siehe Grafik S. 145).

Städtebauliche Kennwerte

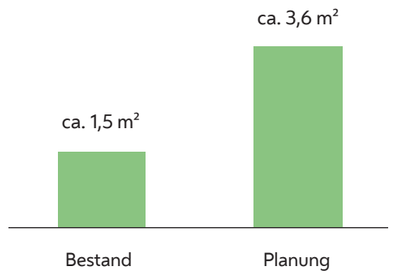
Entwicklungsfläche Westbahnareal

Grün-und Freiraum
Annahme zukünftiges Epk



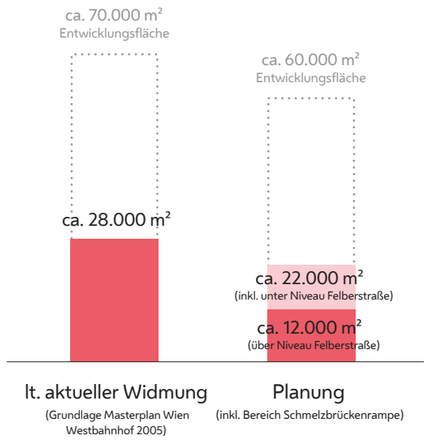
Projektgebiet Mitte 15

Grünfläche/EW



Entwicklungsfläche Westbahnareal

Bebaubare Fläche
Annahme Bebauungsgrad 60%



Die Annahmen (Zielwerte) basieren auf den im Rahmenplan definierten Grün- und Freiflächen bzw. bebaubaren Bereichen.

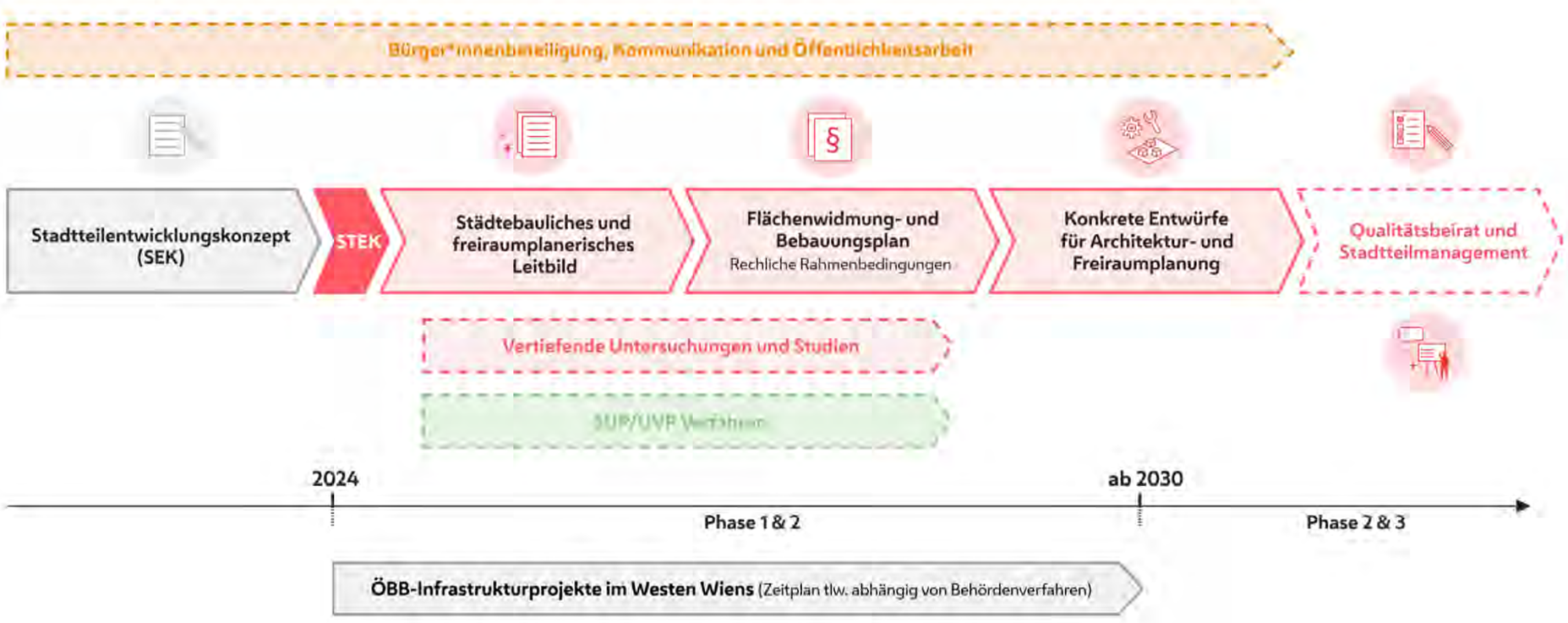
C.5 Umsetzung und Ausblick

Umsetzung

Die Handlungsfelder und Maßnahmen in der Bestandsstadt, insbesondere jene im öffentlichen Raum, sollen schrittweise umgesetzt werden. Für die Entwicklungsfläche am Westbahnareal soll anschließend an das SEK ein konkretes Leitbild entwickelt werden sowie vertiefende Untersuchungen und die Flächenwidmung in Angriff genommen werden. Die erwähnten Bahninfrastrukturprojekte erlauben eine Umsetzung jedoch erst nach 2030.

Ausblick

Die ganzheitliche Planung zur Sicherung der Qualitäten für das Entwicklungsareal entlang der Felberstraße beginnt mit dem vorliegenden Stadtteilentwicklungskonzept, endet damit aber noch lange nicht. Für eine qualitätsvolle Umsetzung der Planung ist eine entsprechende Prozessbegleitung zur Qualitätssicherung unerlässlich. Die folgende Prozessgrafik beschreibt die weiteren Schritte in diesem Prozess. Das SEK wird der **Stadtentwicklungskommission (STEK)** vorgelegt und von dieser beschlossen. Die Beschlüsse der STEK dienen als wesentliche Grundlage und Orientierung für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte. Aufbauend auf den Vorgaben des SEK sollen im Rahmen eines **städtebaulichen Leitbildes (SL)** Aussagen zur zukünftigen Dichte, Höhe und Nutzungsart der baulichen Entwicklung getroffen werden. Darüber hinaus sollen Vorgaben zur verkehrlichen Erschließung, zur quantitativen und qualitativen Grünraumversorgung sowie zu den Themen Klima, Energie und soziale Infrastruktur gemacht werden. Im Rahmen des städtebaulichen Leitbildes ist ebenfalls zu prüfen, ob für die Umsetzung des Vorhabens eine **strategische Umweltprüfung (SUP)** bzw. eine **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)** durchzuführen ist. Auf der Grundlage des SEK und des städtebaulichen Leitbildes wird ein **Flächenwidmungs- und Bebauungsplan** erarbeitet und beschlossen, der die rechtlichen Vorgaben für die Nutzung und Bebauungsmöglichkeiten der Grundstücke bzw. Grundstücksteile festlegt. Aufbauend auf dem **Flächenwidmungs- und Bebauungsplan** werden konkrete architektonische und freiraumplanerische Entwürfe erarbeitet.



Im Rahmen der Umsetzung der Entwürfe sind ein **Qualitätsbeirat** und ein **Stadtteilmanagement** wichtige Instrumente der Qualitätssicherung. Der Qualitätsbeirat sollte sich aus Vertreter*innen der relevanten Dienststellen der Stadt Wien, der ÖBB und des Bezirks sowie unabhängigen Planer*innen und Architekt*innen zusammensetzen. Zusätzlich sollten die Fachplaner*innen des Leitbilds vertreten sein. Im Qualitätsbeirat sollten alle Projekte im Zusammenhang mit dem Umfeld präsentiert und diskutiert werden. Es erfolgt eine Überprüfung der Qualitätskriterien und eine Abstimmung der Projekte hinsichtlich der wesentlichen Anforderungen an Mobilität und öffentlichen Raum. Die Arbeit des Qualitätsbeirates wird durch ein Koordinationsbüro vorbereitet und begleitet. Während der Planungs-, Umsetzungs- und Besiedlungsphase des Projektes wird ein Quartiersmanagement eingerichtet. Wesentliche Aufgaben liegen in der Kommunikation mit bestehenden und zukünftigen Bewohner*innen sowie der Begleitung sozialer Prozesse (Nachbarschaftsbildung).

Während des gesamten Projektablaufs sind eine kontinuierliche Bürger*innenbeteiligung, eine umfassende Kommunikation mit den verschiedenen Stakeholder*innen sowie eine breite Öffentlichkeitsarbeit von besonderer Bedeutung für die erfolgreiche Umsetzung und die Akzeptanz in der Bevölkerung und der Fachwelt.

WEITERE INSTRUMENTE DER QUALITÄTSSICHERUNG: GANZHEITLICHE PLANUNG UND PROZESSBEGLEITUNG

Darüber hinaus werden weitere Planungs- und Qualitätssicherungsinstrumente für den weiteren Entwicklungsprozess empfohlen.

Energetisches Quartierskonzept: Aufbauend auf den Ergebnissen einer zu erarbeitenden Energiepotenzialanalyse sollen Vorschläge für eine möglichst nachhaltige Energieversorgung des Entwicklungsgebietes erarbeitet werden. Insbesondere soll der Wärme- und Kältebedarf vor Ort gedeckt werden.

Mikroklimasimulation: Das städtebauliche Leitbild soll durch eine Mikroklimasimulation überprüft werden. Eine Kaltluftströmungsanalyse soll durchgeführt werden. Die Entwicklung darf keine Verschlechterung des Status quo darstellen. Darüber hinaus sollen alle Projektentwickler*innen verpflichtet werden, eine individuelle und detaillierte Mikroklimasimulation auf Baufeldebene durchzuführen, um die Planung hinsichtlich der mikroklimatischen Auswirkungen zu optimieren (Dach- und Fassadenbegrünungen etc.).

Kriterienkatalog: Im Rahmen des städtebaulichen Leitbildes soll ein Kriterienkatalog erarbeitet werden. Er soll wesentliche Qualitätsziele der Planung zusammenfassen und als Checkliste für die Beurteilung und Abstimmung durch den Qualitätsbeirat bzw. das Preisgericht bei Bauträgerwettbewerben dienen. Ziele können u.a. in Bezug auf Städtebau, Stadtraum, Mobilität, Grün- und Freiflächen sowie Gebäudeeigenschaften formuliert werden.

Architektur- und Freiraumwettbewerbe: Für alle Hochbauprojekte ist ein Architekturwettbewerb inklusive Landschaftsplanung obligatorisch. Die Auslobungsunterlagen werden mit dem Qualitätsbeirat abgestimmt. Der Kriterienkatalog ist Bestandteil der Auslobungsunterlagen.



Blick auf das Westbahnareal © Clara Maria Fickl

Blick auf den Westbahnhof © Clara Maria Fickl

QUELLEN UND ANHANG

D.1 Quellen

Im Folgenden werden relevante Datengrundlagen, Literatur und Dokumente angeführt, die als Basis für die Erarbeitung des SEK „Mitte 15“ dienten. Die relevanten Strategien, Konzepte und Leitbilder sind auf der Folgeseite (S. 156) aufgelistet.

Verwendete Grundlagen

Datengrundlagen

austriatech (2022) ÖV-Güteklassen. Online: https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen

BMI, MA 01, MA 18 und MA 41 (2020): KFZ-Statistik 2020

Bevölkerungsevidenz MA 14 und MA 18 (Stichtag: 1.1.2021)

Eigene Erhebungen im Planungsgebiet, Jahre 2022, 2023

Etl, F., Stern, R., Brejcha, J., Sonnleitner, D., Buchner, J. & Kogler, M. (2022) Diversität von Wildbienen und Blütenpflanzen auf einer der „längsten sonnenexponierten Böschungen Wiens“ am Gelände des Wiener Westbahnhofs. Department für Botanik und Biodiversitätsforschung, Universität Wien.

MA 18 (2020): Screening Soziale Infrastruktur: Screening wohnortnahe Versorgung mit elementaren Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für 0- bis 2-Jährige & 3- bis 5-Jährige 2020/2021, Screening Wohnortnahe Versorgung mit Volksschulen 2019/2020

MA 01, MA 18, MA 41, MA 61 (2021): Bevölkerungsevidenz Oktober 2021

MA 18 (2022): Gebietsdaten (Bevölkerungsdaten, Statistiken)

MA 18 (2019): Flächen der Grün- und Freiraumversorgung gem. RABE 2019

MA 20 (2022): Wärmebedarfkarte, Photovoltaikkarte

MA 23 (2022): Wohnungsausstattung

MA 41 (2022): Gebäudehöhenplan

MA 41 - Stadtvermessung: Geodatenviewer, Orthofotos

Radkarte der Radlobby Wien, Aufgerufen am: 4. Oktober 2021

Stadt Wien (2023): Energieraumplan des 15. Wiener Gemeindebezirks

Stadt Wien (2020): Stadtklimaanalyse Wien

Stadt Wien (2022): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022

Stadt Wien (2024): Solarpotenzialkataster der Stadt Wien, Erdwärmepotenzialkataster

Stadt Wien (2023): Vienna GIS

Statistik Austria (2022): Rudolfsheim-Fünfhaus in Zahlen 2022

Statistik Austria (2019): Abgestimmte Erwerbsstatistik (2019), Arbeitsstätten und Beschäftigte

Statistik Austria (2021): Abgestimmte Erwerbsstatistik (2021), Bevölkerungsevidenz MA 01 und MA 18 2021

Wiener Gesundheitsfonds (2019): Regionaler Strukturplan Gesundheit Wien 2025/2030 – ambulante Versorgung, wissenschaftliche Grundlage

Gespräche

Gespräche mit Dienststellen: MA 10, MA 18, MA 19, MA 20, MA 21 A, MA 22, MA 25, MA 28, MA 29, MA 42, MA 46, MA 56, MA 59, MA 64, BV 15, MD-BD KTI, MD-BD KPP, MD-BD KGU, MD-BD KBI, MD-BD BII, MD-BD PSA, Wiener Linien, Wiener Umweltanwaltschaft, Wirtschaftsagentur Wien, Wohnfonds Wien

Gespräche mit Steuerungsgruppe: GGI, BV 15, MD-BD KPP, MA 18, MA 19, MA 21 A, ÖBB

Stakeholder*innengespräche mit ÖBB, Verein „JUVIVO – Es lebe die Jugend!“, Hilfswerk Nachbarschaftszentrum 15 – Rudolfsheim-Fünfhaus, Sophie Beratungszentrum für Sexarbeiterinnen, Mobilitätsagentur Wien, Radlobby, diverse Bildungseinrichtungen, M 15 – Verein der Unternehmer der Mariahilfer Straße im 15. Bezirk, BahnhofCity Wien West, WKO im 15. Bezirk, Initiative Westbahnpark, Boutiquehotel Stadthalle, Glasfabrik, Agenda Rudolfsheim-Fünfhaus, Agenda-Gruppe GRAU WIRD GRÜN, Initiative Goldschlag 33, Wörkerei Caritas, Projektraum Viktoria, Katholische Kirche Rudolfsheim, Pflegewohnhaus Rudolfsheim-Fünfhaus, GB* Gebietsbetreuung Stadterneuerung.

Weitere Gespräche wurden geführt mit Dietmar Baurecht (Bezirksvorsteher Rudolfsheim-Fünfhaus), Ava Bienert (Schülerin), Florian Brand (HuB Architekten), Daniel Dutkowski (Gebietsbetreuung Stadterneuerung), Safije Eder-Jenuzi (Wörkerei), Matthias Frager (Initiative Goldschlag 33), Hannes Gröblacher (Initiative Westbahnpark), Edin Islamović (Bosnisch-herzegowinische Kulturplattform), Elisabeth Kausek (Hilfswerk Nachbarschaftszentrum 15), Margit Lausecker (Fairplay Team 15), Moni Libisch (Juvivo 15), Stefanie Lichtwitz (Verein Viktoria), Lilli Licka (Initiative Westbahnpark), Alfred Mansfeld (Vorsitzender der Bezirks-Kulturkommission), Lilith Matthews (Initiative Goldschlag 33), Georgij Melnikov (Künstler, aa collections), Reindorfgasse Mirjana Mustra (Künstlerin), Thomas Reithmayer (Bezirksmuseum), Sonia Sawoff (Agendagruppe Grau wird Grün), Philipp Schneider (VHS Rudolfsheim-Fünfhaus), Markus Steinbichler (Gebietsbetreuung Stadterneuerung), Tanja Todorović-Kuzmanović (VHS Rudolfsheim-Fünfhaus), Maja Iskra Vilotijević (Lokale Agenda 21) sowie mit Vertreter*innen von Zeit!Raum – Verein für soziokulturelle Arbeit, Verein Gemeinsam Leben – Gemeinsam Lernen – Integration Wien, Initiative einfach15, space and place und diversen Bewohner*innen des Gebiets.

Berücksichtigte übergeordnete Planungen

Liste aller Dokumente bzw. Grundlagen, die gesichtet wurden:

- Baumstandorte 1150
- Bezirksentwicklungsplan (1997)
- Elektromobilitäts-Strategie (2016)
- Entwerfen zum Westbahnareal die Angewandte (2022)
- Entwerfen zum Westbahnareal University of Virginia (2022)
- Erhebungen der Universität Wien zur Artenvielfalt
- Fachkonzept Energieraumplanung (2019)
- Fachkonzept Grün- und Freiraum (2015)
- Fachkonzept Hochhäuser (2014)
- Fachkonzept Mobilität (2015)
- Fachkonzept Öffentlicher Raum (2018)
- Fachkonzept Polyzentrales Wien (2020)
- Fachkonzept Produktive Stadt (2017)
- Integratives Entwerfen „Produktive Stadt_Bausteine: Westbahnhof“ (2022)
- Klima-Checkliste (2020)
- Klimaschutzprogramm der Stadt Wien 2010–2020
- Leitbild Grünräume (2020)
- Leitlinien für die Bezirksentwicklung (2001)
- Masterplan Gehen Rudolfsheim-Fünfhaus (2022)
- Masterplan Gründerzeit (2018)
- Masterplan Wien Westbahnhof (2005)
- Neuinterpretation öffentlicher Raum Rudolfsheim-Fünfhaus (2014)
- Positions- und Diskussionspapier der BEK bzgl. Westbahnhofgelände
- Smart Klima City Strategie Wien (2022)
- Städtebauliche Sondierungsstudie Avedikstraße (2010)
- Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) (2014)
- Strategie Fernwärme
- Strategiekonzept für den öffentlichen Raum in Rudolfsheim-Fünfhaus (2014)
- Studie zur äußeren Mariahilfer Straße (2022)
- Urban Heat Islands Strategieplan Wien (2015)
- VCÖ Analyse Autobesitz (2021)
- Wiener Klimafahrplan (2022)
- Wiener Lebensqualitätsstudie (2018)
- Workshop „Rethinking Felberstraße“ (2013)
- Zielgebiet Westgürtel

Reithofferpark im Herbst © Clara Maria Eckl

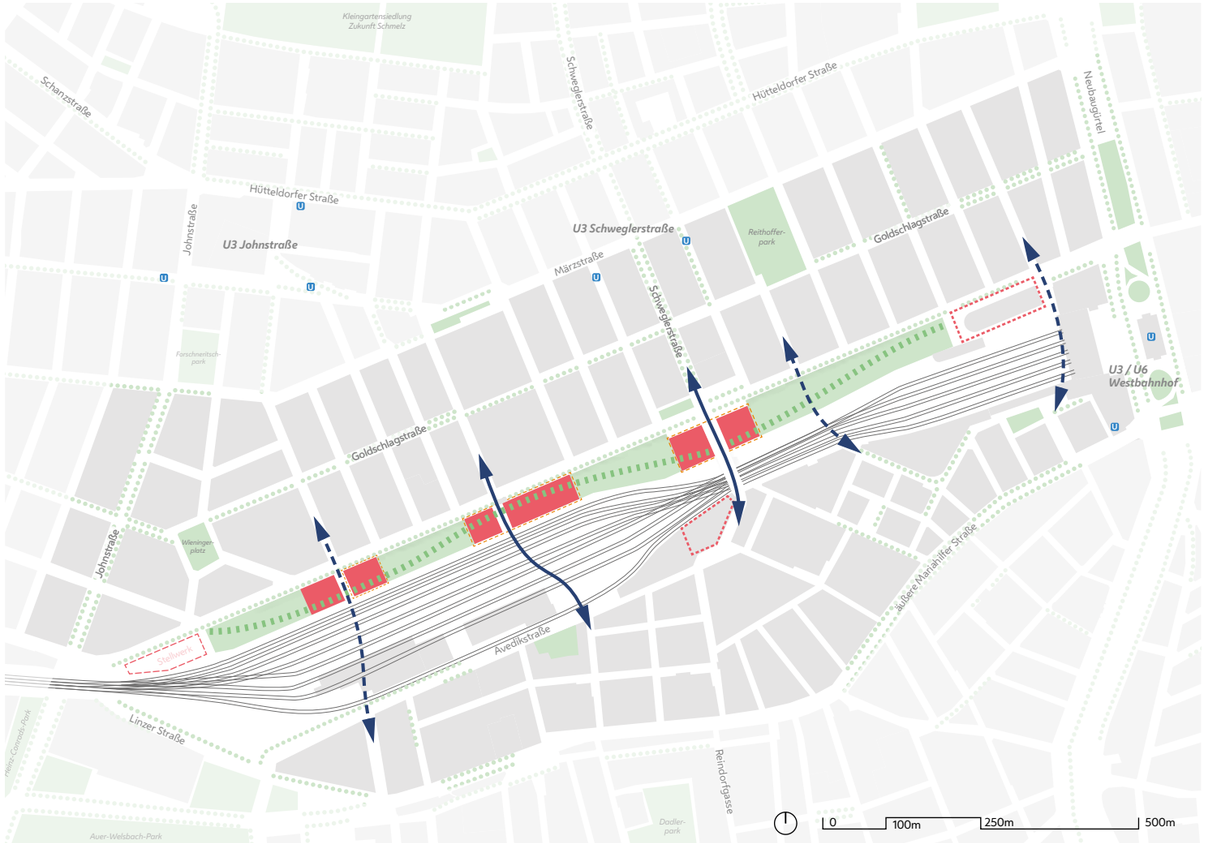
D.2 Anhang

Entwicklungsszenarien

Auf Basis der vorangegangenen sozialräumlichen Analyse, zahlreicher Akteur*innengespräche und des Beteiligungsprozesses mit der Bevölkerung wurden fünf verschiedene Szenarien für die Entwicklung des Westbahnareals erarbeitet. Diese stellen unterschiedliche Optionen für die Verteilung von „bebaubaren Bereichen“ und „Grün- und Freiflächen“ auf dem Westbahnareal dar.

In enger Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen der Stadt Wien und Fachplaner*innen wurde jedes Szenario auf seine Vor- und Nachteile hin untersucht, um in weiterer Folge einen geeigneten finalen Rahmenplan zu entwickeln, der den unterschiedlichen sozialräumlichen Anforderungen bestmöglich gerecht wird. Im Folgenden werden die verschiedenen Szenarien mit einem Auszug der jeweiligen Überlegungen zu positiven und negativen Aspekten dargestellt, um eine Nachvollziehbarkeit des Entwicklungsprozesses zu gewährleisten.

Das Bedürfnis nach einer großen zusammenhängenden Grünfläche steht klar im Vordergrund. Weiters wurden Varianten positiver bewertet, die zusätzliche Querungen bzw. die Sanierung der Schmelzbrücke und des Rustenstegs eher bzw. leichter ermöglichen. Darüber hinaus wurden Varianten einer kompakten Bebauung bevorzugt.

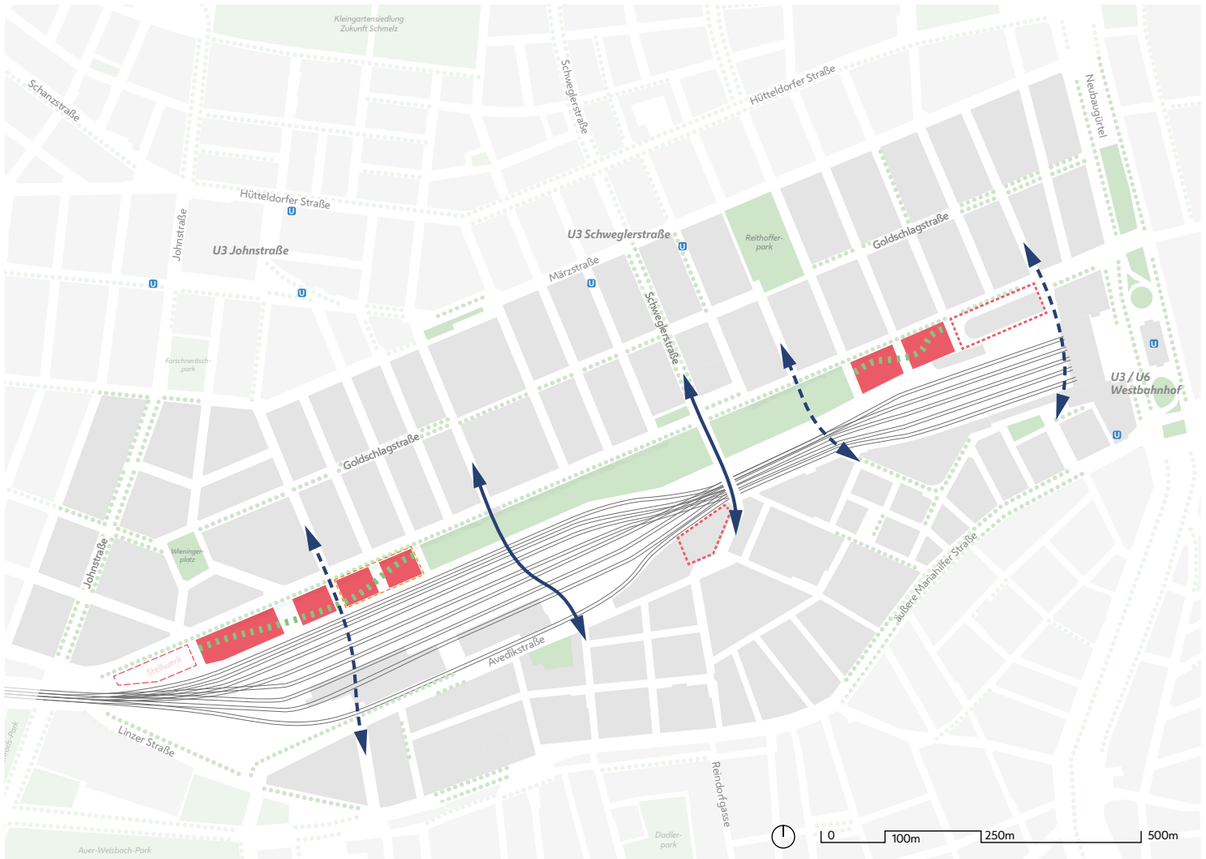


LEGENDE

- neue Querung
- bestehende Querung
- grüne Durchwegung
- Logistik im UG
- optionale Bebauung
- Bebauung
- Park

SZENARIO 1 „BEBAUUNG AN KNOTENPUNKTEN“

Dieses Szenario sieht eine Bebauung an den Knotenpunkten vor, was im Sinne der Dezentralisierung soziale und stadtstrukturelle Vorteile mit sich bringt. Die Grünflächen dazwischen könnten unterschiedliche Qualitäten und damit eine größere Vielfalt aufweisen. Allerdings stellt der Geländesprung eine Herausforderung dar. Auch die logistische Erschließung könnte sich als schwierig erweisen, da sie die Qualität der angrenzenden Grünflächen beeinträchtigen könnte. Ein weiterer Nachteil ist die Fragmentierung der Grünfläche, die der Idee einer zusammenhängenden Grünfläche entgegensteht. Die Bebauung an verschiedenen Knotenpunkten, vor allem aber im westlichen Teil, droht je nach Bebauungsstruktur zudem die Sichtachse der Gloriette zu beeinträchtigen bzw. einzuschränken.

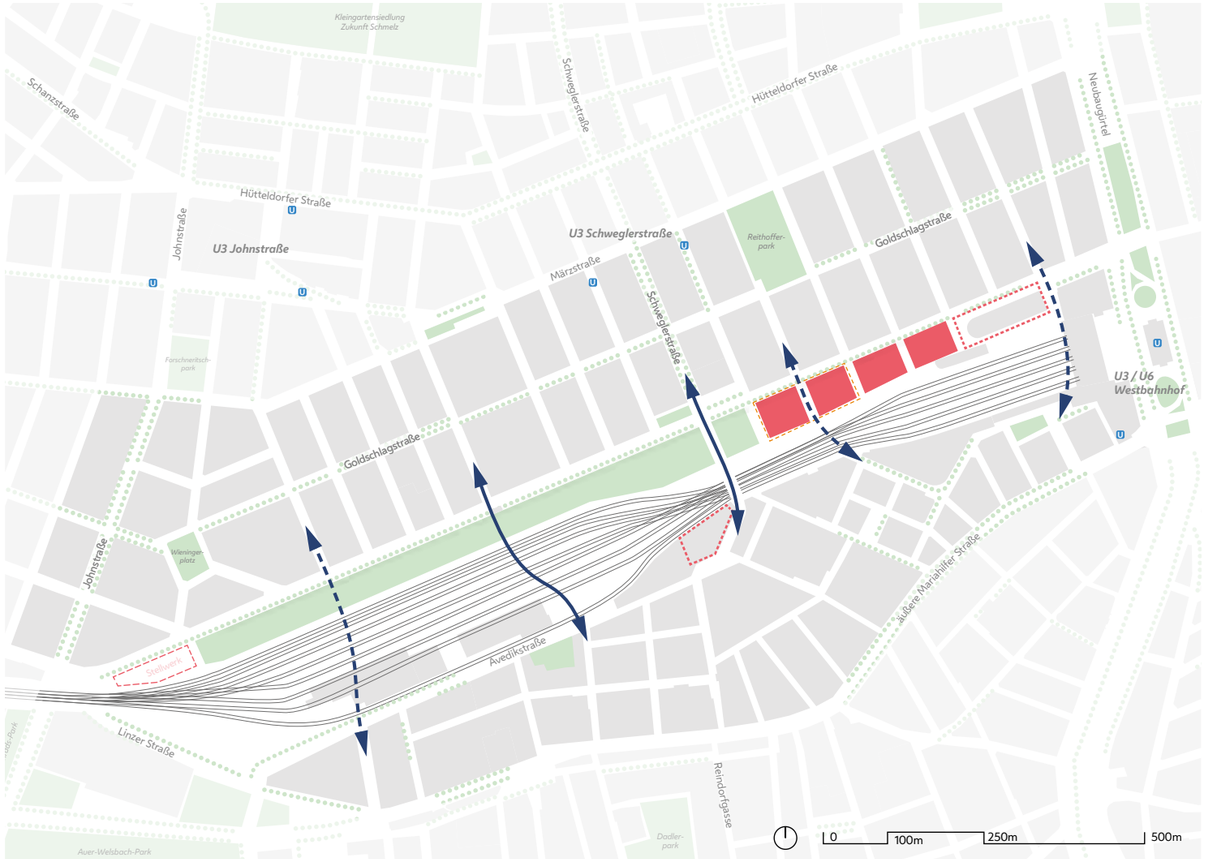


LEGENDE

- neue Querung
- bestehende Querung
- grüne Durchwegung
- Logistik im UG
- optionale Bebauung
- Bebauung
- Park

SZENARIO 2 „BEBAUUNG IM WESTEN UND OSTEN“

Dieses Szenario sieht eine Bebauung im Westen und Osten vor. Der Vorteil liegt in der Schaffung einer großen zusammenhängenden Grünfläche. Außerdem könnten die Logistikströme das Gebiet von Westen und Osten erschließen. Nachteilig ist hier die unzureichende ÖPNV-Anbindung der westlichen Bebauung. Zudem besteht wenig Potenzial für Logistik in den unteren Geschoßen, da hier nur ein geringer Höhensprung gegeben ist. Des Weiteren droht eine Bebauung im westlichen Teil, abhängig von der Bebauungsstruktur, die Sichtachse zur Gloriette zu beinträchtigen.

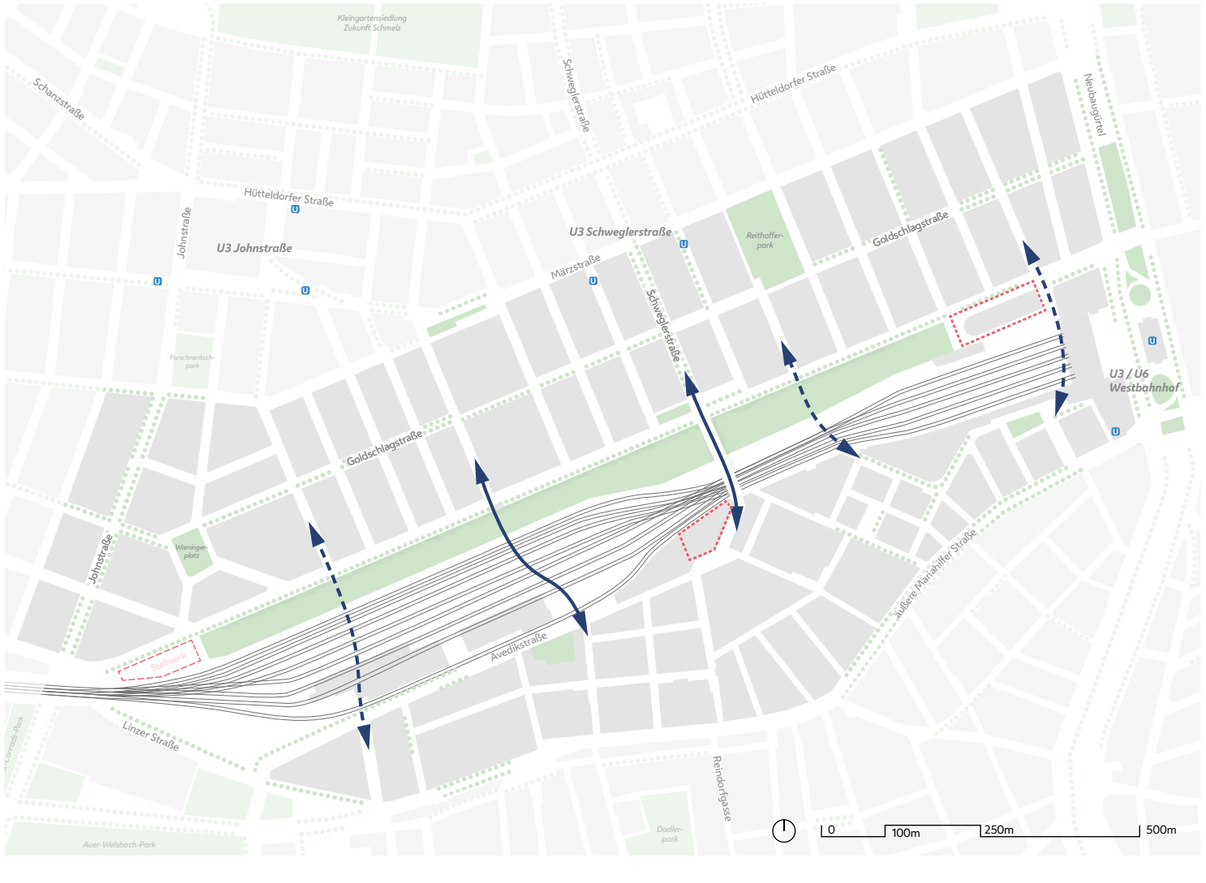


LEGENDE

- neue Querung
- bestehende Querung
- grüne Durchwegung
- Logistik im UG
- optionale Bebauung
- Bebauung
- Park

SZENARIO 3 „BEBAUUNG IM OSTEN“

Diese Variante entspricht einer Verdichtung im bereits „verdichteten“ Bereich mit sehr guter Infrastruktur neben dem Westbahnhof. Dabei besteht wenig Potenzial für Logistik in den unteren Geschoßen, da nur ein geringer Höhensprung gegeben ist. Gleichzeitig wird in dieser Variante eine große zusammenhängende Grünfläche westlich der Bebauung ermöglicht. Die Finanzierung der neu geplanten Querungen wurde hier (stärker) in Frage gestellt.

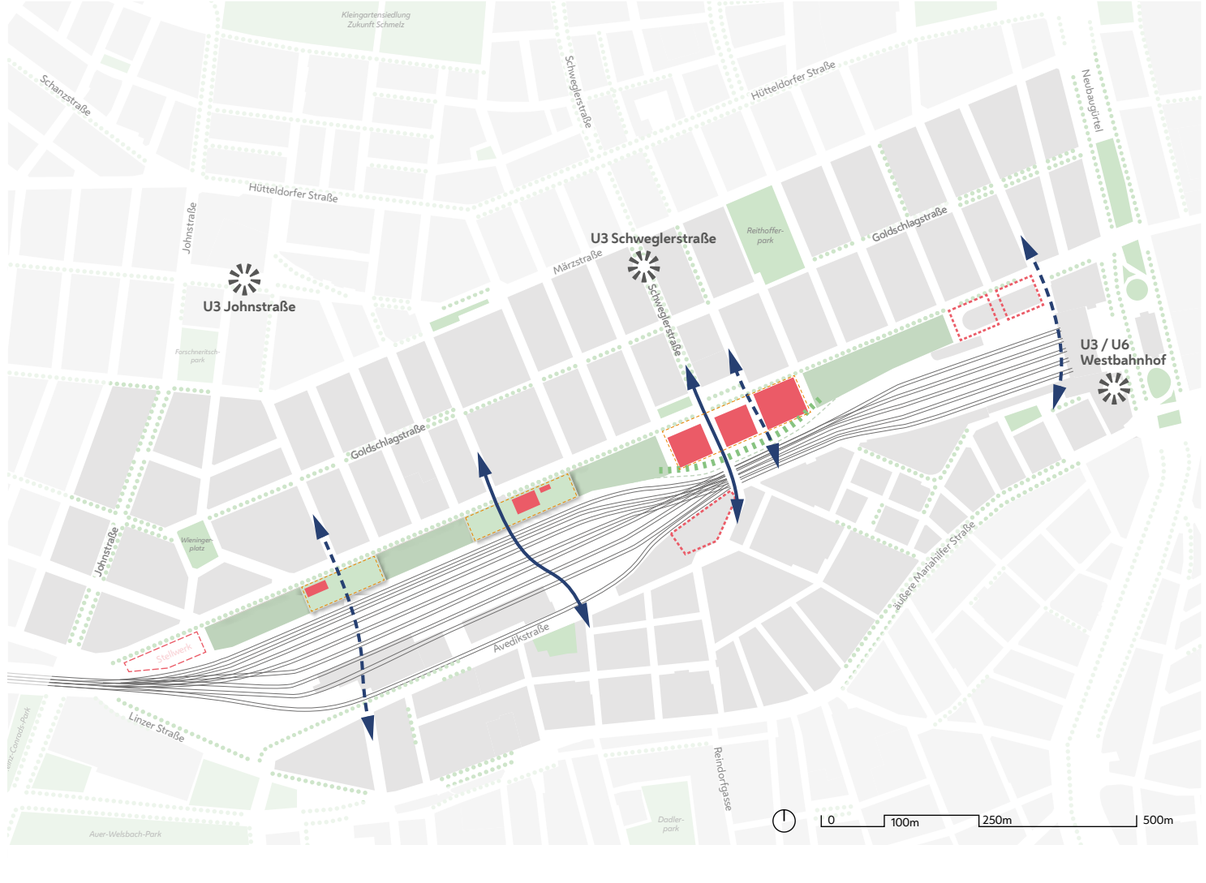


LEGENDE

- neue Querung
- bestehende Querung
- optionale Bebauung
- Park

SZENARIO 4 „GROSSER PARK“

Dieses Szenario sieht einen Park ohne Bebauung im Entwicklungsgebiet vor. Positiv wird hier die Bereitstellung von Grünflächen im Gebiet gesehen. Zudem würde dieses Szenario auf eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen. Allerdings wurde diese Variante als Wunschvariante ohne realistische Lösung bewertet. Zum einen steht die Fläche nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung, da auch andere Nutzungen unterzubringen sind. Zum anderen wurde auch hier die Finanzierung in Frage gestellt.



LEGENDE

- neue Querung
- bestehende Querung
- grüne Durchwegung
- optionale Bebauung
- Bebauung
- Logistik im UG
- Terrasse
- Park
- potenzielle Parkerweiterung

SZENARIO 5 „TERRASSEN“

Das Szenario sieht eine kompakte Bebauung östlich und westlich der Schmelzbrücke in Verbindung mit der Schaffung von Aussichtsterrassen vor. Die Vorteile liegen in einer kompakten und flächensparenden Bebauung sowie der Schaffung eines zusammenhängenden Grünraumes, der sich über die Terrassen entlang der zukünftigen Bebauung fortsetzt und neue Blickbeziehungen schafft. Gleichzeitig können im Untergeschoß der Terrassen auf Höhe der Bahngleise logistische Einrichtungen untergebracht werden. Durch die Terrassen wäre außerdem ein barrierefreier, ebenerdiger Zugang zu den Grünflächen von der Felberstraße aus für die Anrainer*innen in diesem Bereich gewährleistet. Diese Variante ist auch die einzige, die konkrete planerische Lösungsansätze für die Unterbringung verschiedener Nutzungen (Terrassen mit Logistiknutzungen und Tiefgarage) beinhaltet. Der Bahnbegleitweg könnte für den Anlieferverkehr mitgenutzt werden.

Dieses Szenario wurde von den Fachplaner*innen sowie den zuständigen Dienststellen der Stadt Wien am positivsten bewertet, da es die am besten geeignete Mischung aus zusammenhängender Grünfläche, kompakter Bebauung, Vereinbarung unterschiedlicher Nutzungen und Nutzung des Höhenunterschiedes aufweist. Dieses Szenario bildete die Grundlage für die Entwicklung des Rahmenplans und der Maßnahmen auf dem Westbahnareal.

IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeber
Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 21 A – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest

Inhalt und Redaktion
superwien urbanism ZT GmbH
Roland Krebs, Stefan Mayr,
Katharina Höftberger, Lena Diete,
Vanessa Giolai, Daniel Wally

Unter Mitwirkung von
DnD Landschaftsplanung ZT KG
con.sens verkehrsplanung zt gmbh
Greenpass GmbH
Antonia Dika

Erarbeitet unter Einbeziehung der umfangreichen Expertise
von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Wien
sowie externen Fachleuten

Beteiligung und Kommunikation
art:phalanx Kommunikationsagentur GmbH
Clemens Kopetzky, Marlene Maier,
Carolin Meyer

Magistratsabteilung 21 A – Stabsstelle BürgerInnenbeteiligung und Kommunikation

Grafik und Layout
superwien urbanism ZT GmbH

Druck
Magistratsabteilung 21 B – Druckerei der Stadt Wien

Copyright
Magistratsabteilung 21 A – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
Wien, 2024


PARK CAFE