

3B

DARSTELLUNG NACHHALTIGKEIT | WIRTSCHAFTLICHKEIT | KOSTEN- & TERMINPLANUNG

# STÄDTEBAULICHES LEITBILD LEBEN AM „HELMUT-ZILK-PARK“

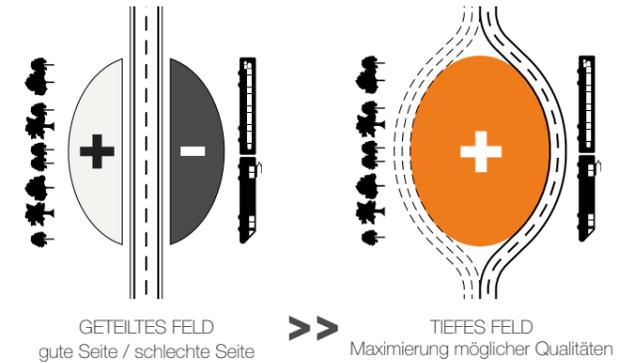
## Wie finden sechs Herangehensweisen kompromisslos zu einem gemeinsamen städtebaulichen Konzept?

Für den verbleibenden Teil des Stadtentwicklungsgebietes im Umfeld des Wiener Hauptbahnhofs soll der städtebauliche Masterplan überarbeitet werden. Auf der rund 12 Hektar großen Fläche westlich des Helmut-Zilk-Parks sollen etwa 250.000 m<sup>2</sup> BGF umgesetzt werden. Das Verfahren stellt gezielt die Frage nach dem Charakter des neuen Quartiers als eigenständige Einheit, sucht aber auch nach Ideen für eine bessere Einbettung ins Umfeld. Das neue Leitbild wurde in einem kooperativen Prozess entwickelt, unter Beteiligung mehrerer – in einem Bewerbungsverfahren ausgewählter – ArchitektInnen und unter Einbeziehung der verschiedenen Stakeholder.

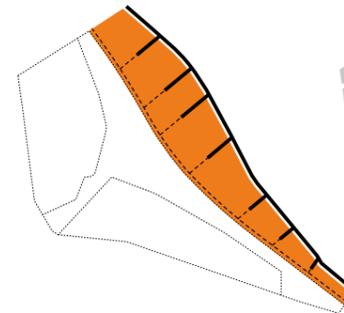
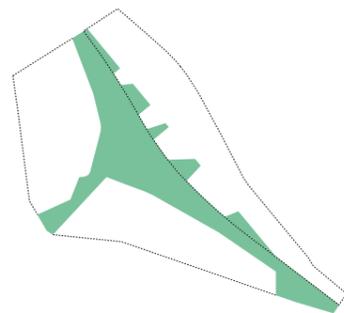
Kooperatives Expertenverfahren "Städtebauliche Entwicklung // Leben am Helmut-Zilk-Park (Baufelder C.09 – C.15)", Hauptbahnhof Wien

Lage: Wien 1100, Österreich  
Projektstatus: in Umsetzung  
Grösse: 122000 m<sup>2</sup>  
BGF: 210000 m<sup>2</sup>  
Auftraggeber: ÖBB, Magistrat der Stadt Wien, MA 21  
PartnerInnen: ARTEC Architekten, gasparin meier architekten, Rüdiger Lainer & Partner, maxRIEDER, STUDIOVLAY, FRANZ DENK, Roland Krebs (Verfahrensorganisation, ÖBB)

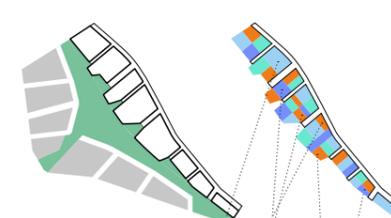
Ein Mobilitäts- und Freiraumgerüst eröffnet ein umfassendes Feld an Möglichkeiten für die zukünftige Entwicklung: Variabilität, Differenzierung, Skalierung, Programmierung!



DER PARK + DAS FELD = PARKFELD



PATCHWORK DER MÖGLICHKEITEN



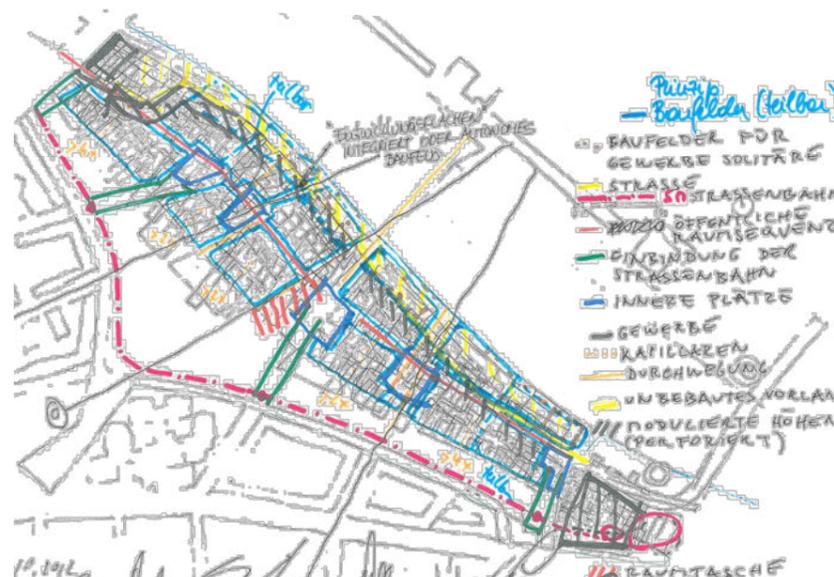
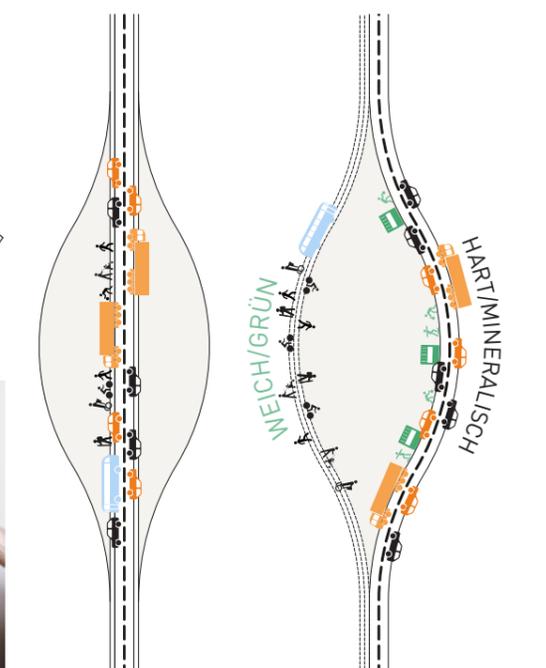
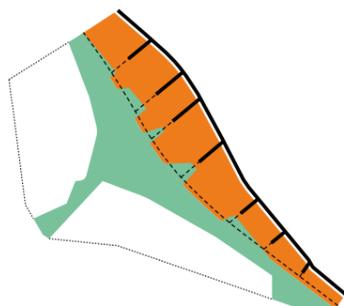
VARIABILITÄT, DIFFERENZIERUNG, SKALIERUNG, PROGRAMMIERUNG!



Das Zusammentreffen von Feld und Park bildet einen strukturellen Rahmen, der die ambivalente Lage zwischen Bahn und Park als programmatisches Potenzial interpretiert.

Die strategischen Ränder - mineralisches Band und weiche Promenade - spannen gemeinsam mit den zum Park führenden, transversalen Kapillaren ein „produktives „Umfeld“ für die bauliche Entwicklung auf:

Mobilität und öffentlicher Freiraum treten in ein synergetisches Verhältnis, das Urbanität auch bei einem erhöhten Anteil an Wohnen erzeugen kann.



**MIO QUARTIERSHAUS  
am Helmut Zilk Park, Wien**

**Wie kann das Haus – das  
„Quartiershaus“ – als einzelnes  
Objekt auf einer Parzelle zum  
langfristigen adaptiven Generator  
von Urbanität werden?**

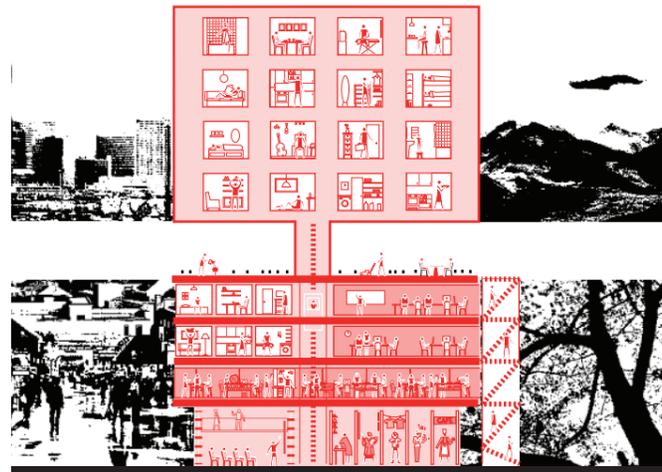
Für den letzten Teilbereich des Sonnwendviertels am neuen Wiener Hauptbahnhof, dem Quartier am Helmut-Zilk-Park, haben wir den Masterplan überarbeitet und im Rahmen des Leitbilds „Helmut-Zilk-Park“ eine kleinteiligere Struktur entwickelt (siehe Referenzblatt - städtebauliches Leitbild). Um das neue Quartier programmatisch aufzuladen, wurden an prägnanten Lagen sogenannte ‚Quartiershäuser‘ im Rahmen eines Bieterverfahrens ausgeschrieben, für das Bauträger und PlanerInnen zusammen ein Konzept vorstellen mussten. Für das aktive Erdgeschoß mit verpflichtend niedrigen Mieten wurden konkreten NutzerInnen abgefragt. Das Quartiershaus als solches soll eine nutzungs offene, robuste Struktur für ein vielfältiges und veränderbares Nutzungsspektrum bieten, das über das reine Wohnen hinausgeht.

Lage: Wien 1100, Österreich  
Projektstatus: Fertigstellung 2019  
BGF: 5500 m<sup>2</sup>

Auftraggeber: heimbau – Gemeinnützige Bau-, Wohnungs- u. Siedlungsgenossenschaft

FachplanerInnen: idealice Landschaftsarchitektur (Landschaftsplanung), wohnbund:consult (Soziale Programmierung, Prozessbegleitung), Dorr – Schober & Partner Ziviltechnikergesellschaft mbH (Tragwerksplanung, Bauphysik), Thermo Projekt Haustechnische Planungs-GesmbH (Haustechnik), DI Erich Röhner ZT (Brandschutzplanung), Werkraum Ingenieure ZT GmbH (Tragwerksplanung, Wettbewerb), Schraubenfabrik (Co-Working, Wettbewerb)

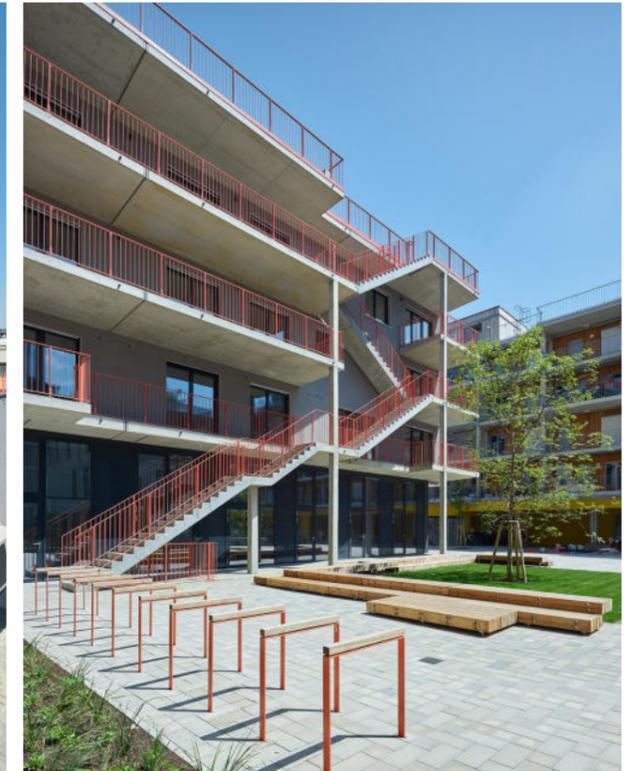
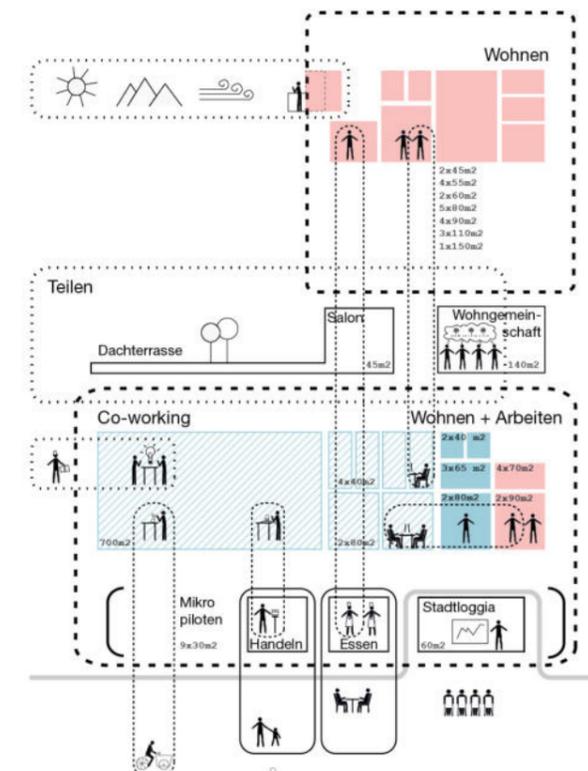
Es handelt sich um ein lässiges HAUS. Auf den ersten Blick ganz normal, jedoch vollkommen durchwachsen mit Außergewöhnlichem. Das Understatement seiner Erscheinung entwirft eine „Auf-den-ersten-Blick-Normalität“, die dann durch kleinere und größere Vorkommnisse wiederholt aufgehoben wird: die kleinen Fische, das doppelte Erdgeschoß (EG und OG4) mit seinen Arkadenschleifen, die ausgelassene Balkonpasserelle, und der adolescent-verpflanzte Quartiersbaum sind sichtbare Zeichen für eine tiefgehende Andersartigkeit der gesamten Struktur, noch bevor wir den Komplex der Nutzungen bemühen müssen.



PROGRAMMATISCHE SCHICHTEN / BEZUG STADTRAUM



FOTOS: BRUNO KLUMFAR



**FREIE MITTE - VIELSEITIGER RAND**  
**städtebauliches Leitbild Wien Nordbahnhof**

**Müssen Verdichtung und das Schaffen von Freiraum im Widerspruch stehen?**

Das Nordbahnhafareal, eines der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete Wiens, erneuert mit der Freien Mitte - einem 11ha großen, öffentlichen Landschaftsraum - das Verhältnis der Stadt zu ihren Freiräumen - kulturell, programmatisch und politisch.

1.Preis zweistufiger, offener, anonymer, EU-weiter städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Entwicklungsgebiet des ehem. Nordbahnhofs

Projektstatus: städtebauliches Leitbild + Leitfaden = umgesetzt, Architekturprojekte im Bau

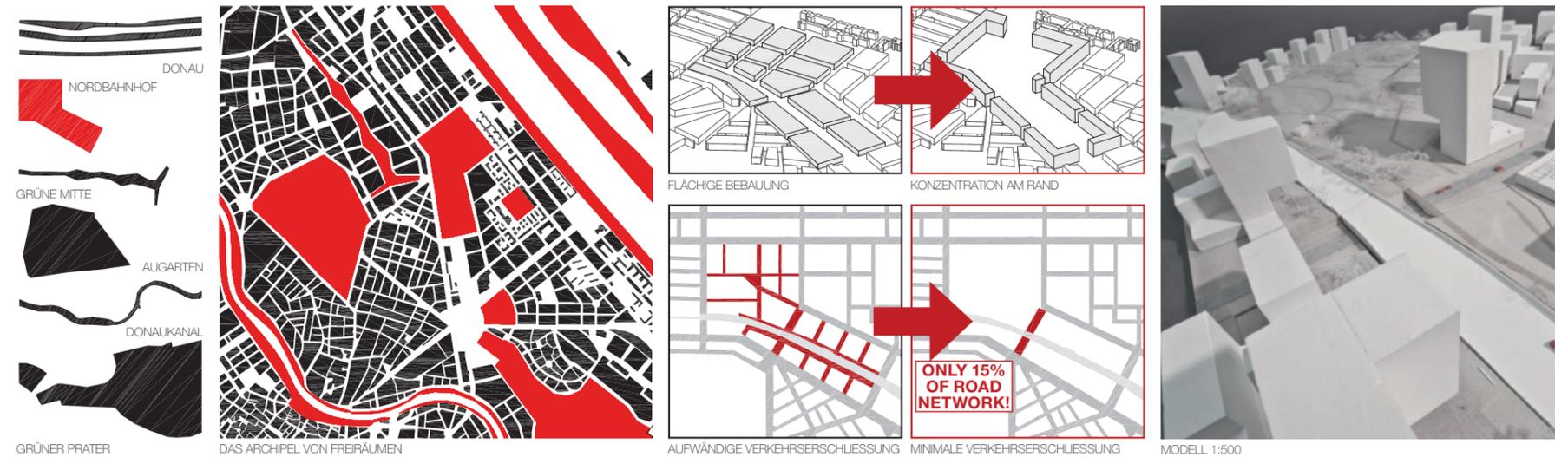
Qualitätsbeirat: begleitet Umsetzung der Architekturprojekte

Lage: ehemaliger Nordbahnhof, 1020 Wien, Österreich  
 Grösse: 30 Hektar Stadtentwicklung / 50.000 m2 Bruttowohnfläche, Büros, gewerbliche, kulturelle und soziale Infrastruktur  
 BGF: 550.000 m<sup>2</sup>  
 Wettbewerb: 2011  
 Fertigstellung des Masterplans mit Handbuch: 2014  
 Abschluss der Fortschreibungsphase: 2017  
 Bauliche Gesamtfertigstellung: 2025

Auftraggeber: Stadt Wien & ÖBB Infrastruktur AG  
 FachplanerInnen: Agence Ter (Landschaftsarchitektur), TRAFFIX (Verkehrsplanung)  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/grundlagen/leitbild-2014/>

**Inkubator Nordbahnhalle**

Die Nordbahnhalle - eine in der Freien Mitte gelegene, verlassene Lagerhalle - wurde im Rahmen des vom Klima- und Energiefonds Österreichs geförderten Forschungsprojektes "Mischung:Possible! Wege zur zukunftsfähigen Nutzungsmischung" aktiviert und hat sich als internationaler Zwischennutzungs-Hub der Kultur- und Makerszene etabliert.



**DER RESSOURCEN-COUP**

Freie Mitte / Vielseitiger Rand schlägt ein räumliches Konzept vor, das auf einer Querkoppelung von Ressourcen beruht. Damit wird es Stadt und Entwicklern ermöglicht, außergewöhnliche Standards und Qualitäten umzusetzen. Die infrastrukturelle Strategie maximiert die In-Wert-Setzung des Gebiets, indem der Freiraum buchstäblich ins Zentrum rückt: die beeindruckende Offenheit des Nordbahnhofareals wird als zukünftiger Mehrwert für die umliegenden Viertel gesehen: anstatt das Areal zuzubauen, wird es als unverwechselbarer Freiraum der Stadt zurückgegeben. Im Gegenzug reduzieren sich die notwendigen Investitionen in Straßen und technische Infrastruktur auf ein Minimum.

**VERDICHTUNG AM RAND-RÄUMEN DER MITTE**

Die Schaffung bzw. der Erhalt von Freiraum soll nicht im Widerspruch zur städtischen Verdichtung stehen. Die neuen Gebäudemassen verdrängen dem bestehenden Freiraum nicht, sondern konstituieren diese neu und verstärken seine räumliche Wirkung. Dies ist möglich, indem das erforderliche Bauvolumen nicht gleichmäßig verteilt, sondern an den Rand geschoben wird. Dadurch bildet sich ein dichter urbaner Rahmen rund um die Grünfläche, welche als unverwechselbarer innerstädtischer Landschaftsraum erhalten werden kann.

**WENIGER VERKEHR / SANFTE MOBILITÄT**

Aufgrund der kompakten Bebauung am Rand kann auf zusätzliche Straßen im Inneren des Gebiets weitgehend verzichtet werden. Die Baufelder werden alle direkt vom Rand erschlossen, wo die Straßen bereits bestehen und technische Infrastrukturen größtenteils vorhanden sind. So können bis zu 85% an Straßenbau eingespart werden. Der Entfall hoher Investitionen in kostenintensive Verkehrsinfrastruktur soll der Ausstattung des Freiraums und der sanften Mobilität in der Freien Mitte zugutekommen.

**KOMPAKTHEIT**

Die Konzentration der Bebauung entlang des Randes generiert eine städtische Dichte, die im bewussten Gegensatz zur Weite der Freien Mitte steht. Diese Dichte ist möglich, da die Bebauung immer am Freiraum liegt: jedes einzelne Baufeld hat einen direkten Bezug zum Freiraum. Die Dichte ist unterschiedlich verteilt und passt sich dem jeweiligen städtebaulichen Kontext und der Anbindung an den öffentlichen Verkehr an.

