



STADT IM KLIMAWANDEL WIEN - BRIGITTENAU

Eine Publikation der Lehrveranstaltung
„Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung
Brigittenau - Stadt im Klimawandel“ W2022/2023
aus dem Bachelorstudium Raumplanung und
Raumordnung an der TU Wien

STADT IM KLIMAWANDEL WIEN - BRIGITTENAU

Eine Publikation der Lehrveranstaltung
„Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung
Brigittenau - Stadt im Klimawandel“ W2022/2023
aus dem Bachelorstudium Raumplanung und
Raumordnung an der TU Wien



Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Örtliche Raumplanung

raum ifoer









WIEN BRIGITTENAU - STADT IM KLIMAWANDEL

DIE BRIGITTENAU - DAS LAND ZWISCHEN DEN WÄSSERN

Die Brigittenua ist ein komplexer, heterogener Raum: Gelegen zwischen den Wassern, zwischen neuen Stadtteilentwicklungen ist der Bezirk dicht bebaut, verschiedene Perioden und Ideologien des Städtebaus haben ihren Abdruck hinterlassen. Der Bezirk hat eine Vielfalt an Funktionen, er ist Verkehrsverbindung, Wohn- und Produktionsraum. In naher Zukunft wird seine Bevölkerung durch die neuen Entwicklungen stark ansteigen. Besonders in Anbetracht der Klima-krise gilt es, neue Perspektiven auf den Stadtteil zu entwickeln. Diese außergewöhnliche Planungsaufgabe bedarf außergewöhnlicher Prozesse der Auseinandersetzung und Entwicklungskonzeption. Daher sollte dieser Raum möglichst umfassend in seinen siedlungsstrukturellen, funktionellen, historischen, wirtschaftlichen, ökologischen und identitätsstiftenden Aspekten begriffen werden. Forschend, fragend, neugierig und unvoreingenommen wurden in einem offenen Prozess Fragestellungen formuliert und Szenarien erstellt, um darauf aufbauend aussagekräftige Positionen und Konzepte zu entwickeln, die einen Umgang mit diesem komplexen Raum vor dem Hintergrund der Klimakrise vorschlagen.

Das Ziel der Lehrveranstaltung "Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung" war es, über eine gesamthafte und gesamträumliche Auseinandersetzung diesen Entwicklungsprozess aktiv zu gestalten und einen Mehrwert für alle Beteiligten herzustellen. Die Aufgabe war ein integriertes Stadtteilentwicklungskonzept mit klarem Fokus auf Aspekte des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung zu erstellen, aus dem sich auch Zielsetzungen zur Siedlungs- und Wirtschaftsstandortentwicklung, zu Fragen der Mobilität und des sozialen Zusammenhaltes ableiten lassen. Es sollten Bilder generiert werden, die es vermögen, diese Zusammenhänge neu zu verhandeln - letztlich braucht es ein Verständnis für das große Ganze. Das Wesentliche sollte in den Vordergrund gestellt werden, um zum Handeln zu motivieren!

DER WEG ZUM INTEGRIERTEN ENTWICKLUNGSKONZEPT

Die Arbeit an einer räumlichen Entwicklungsstrategie wurde als kreativer und iterativer Prozess gestaltet. Als Ergebnis des Projektes sind Strategien, Positionen und Qualitäten in der Entwicklung des Planungsraumes entstanden, die eine langfristige, verlässliche Perspektive für diesen Raum aufzeigen. Ein jeder Planungsprozess erfordert einen guten Überblick über die vorhandenen Ressourcen, eine Bilanzierung der vorhandenen Werte, Milieus, Talente, Initiativen, Aktivitäten und raumbildenden Kräfte. Die Auseinandersetzung mit den Lebensverhältnissen der Menschen vor Ort, die über eigene Erfahrungen, Ideen und Erwartungen berichten, war wesentlich, um den Raum neu zu lesen und zu verstehen. Prägende Strukturen und raumbildende Prinzipien galt es zu erforschen und analysieren. Darauf aufbauend sollten Vorschläge und Konzepte entwickelt werden, wie sich die Potentiale und Begabungen dieses Raumes fördern lassen.

Ein Repertoire an qualitativen und quantitativen Methoden, Techniken und Werkzeugen kam zum Einsatz, um intuitive und gefühlshafte mit rationalen Herangehensweisen und theoretischen Modellen in Beziehung zu bringen. Durch das Arbeiten mit Skizzen, Plänen, Modellen, Diagrammen, Texten, Fotos und Filmen wurde der Stadtraum erfasst und analysiert, sowie darauf aufbauend Entwicklungskonzepte erarbeitet. Eine Reihe von Expeditionen, Werkstätten und Gastvorträgen schuf eine laborartige Atmosphäre der Auseinandersetzung mit dem konkreten Raum sowie den Methoden und Instrumenten der Raumwahrnehmung und -entwicklung. Beiträge von lokalen und externen Expert*innen sowie offene Arbeitsformate unterstützten die Teams im Beziehen eigenständiger Positionen und im Erstellen aussagekräftiger Entwicklungskonzepte. Zwischenabgaben und -präsentationen gliederten den Arbeitsprozess in unterschiedliche Einheiten. Dazwischen boten regelmäßige Besprechungstermine mit dem Betreuungsteam die Möglichkeiten zur kritischen Reflexion der gewählten Arbeitsansätze und -ergebnisse.

Mara Haas

INHALT

09 VORWORT

12 AUSGEGRAUT VOM STÄDTISCHEN GRAU ZURÜCK IN DIE AU

Nicolás Gálvez Palavecino | Lukas Hauser |
Niklas Niederleitner | Gregor Sponar

16 BRIGENERGIENOW VOM VERBRENNUNGSMOTOR ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Tommy Frising | Richard Hohenbichler |
Moritz Knappinger | Milica Ugrinov

20 BRIGITTE BRINGT VIELFALT

Matthias Bloder | Hannah Mittermaier | Fiona Regner

24 BRIGITTENAU IM GLEICHGEWICHT DIE UNGLEICHVERTEILTE BRIGITTENAU

Lara Gros | Barbara Lenhart | Katharina Marek

28 EIN BRIGITTENAUF- GELADENER KLIMAAKKU FÜRS KLIMAGRÄTZL

Erik Allmer | Elias Benjamin Pfeiffer | Alexandra Weber

32 FITTE BRIGITTE ARTENVIELFALT AUF DER KIPPE - BRIGITTENAU KLIMAFIT MACHEN

Manuel Häusle | Sophia Meusburger |
Hannah Schellander

36 KLIMA:FEST[UNG] BRIGITTENAU

EINE FESTUNG IM 21. JAHRHUNDERT

Leah Anders | Jonas Madlung | Anna Oberkleiner

40 SHARE20 FÜR EINE GERECHTE BRIGITTENAU

Helin Kaya | Chiara Materazzi | Vanessa Raas

44 URBAN LIVING ROOM VON DER STRUKTURSCHWACHEN MITTE ZUM INNOVATIVEN QUARTIER

Nina Bernard | Marina Boechat | Veronika Sandner

AUSGEGRAUT

vom städtischen Grau ... zurück in die Au

NICOLÁS GÁLVEZ PALAVECINO | LUKAS HAUSER | NIKLAS NIEDERLEITNER | GREGOR SPONAR

Warum AUSgegraut?

Die vergangenen Jahrzehnte der Stadtplanung haben die urbane Überhitzung eher gefördert als dieser entgegengewirkt. Die Stadt wurde hauptsächlich für den MIV errichtet. Durch diese politische Entscheidung wurden enorme Mengen an Fläche dem Auto zugesprochen. Seien es die Fahrbahnen oder Stellplätze, welche dafür benötigt werden. Diese enormen Verkehrsflächen und der damit einhergehenden Versiegelungsgrad der Stadt, tragen zusätzlich zur Überhitzung bei. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Brigittenau mit ihren überdimensionierten Straßenzügen und Verkehrskreuzen wieder. Die Kombination aus dichter Blockrandbebauung des Gründerzeitviertels und dem hohem Versiegelungsgrad, begünstigen die Hitzeentwicklung an diesen Stellen enorm. Bisher gab es kein einheitliches Entwicklungskonzept für die Brigittenau. Doch gerade mit den kommenden Problemen des Klimawandels und dessen Folgen, ist es umso notwendiger den Bezirk wieder klimafit zu machen. Genau hier soll das Konzept AUSgegraut Abhilfe schaffen und aufzeigen welche Möglichkeiten es gibt, den Bezirk klimaresilient zu gestalten. Wirft man nun einen Blick in die Vergangenheit, zeigt sich welche Potentiale im Bezirk schlummern. Vor allem in Bezug auf das damals vorherrschende Wasser, gibt es interessante Aspekte die auch in die Planung des Projekts miteinbezogen wurden. Die Donau war ein unkontrollierter Fluss, dessen Aulandschaften sich über große Bereiche des Wiener Beckens erstreckten. 1970 begann die große Donauregulierung. Im Zuge des industriellen Aufschwungs und dem Einsatz fossiler Brennstoffe eröffneten sich neue Transportmittel wie Dampfschiffe, ebenso wurden Maschinen entwickelt, die Regulierungsarbeiten in größeren Dimensionen ermöglichten. Die Brigittenau war bis ins 19. Jahrhundert lediglich mit hölzernen Gebäuden bebaut, eine Ausnahme bildete die Brigittakapelle, welche eine Andachtsstelle

für Jäger bildete. Erst mit dem raschen Bevölkerungswachstum Mitte des 19. Jahrhunderts wurden auch die Auenlandschaften im Norden parzelliert und somit neue Flächen für Siedlungen, Gewerbe, Industrie und Handel geschaffen.



Abb. 1: Historischer Donauverlauf. (Datengrundlage: Zentrum für Umweltgeschichte, Hrsg. (2019): Wasser Stadt Wien)

HISTORISCHER DONAUVERLAUF

Die heutige Brigittenau befindet sich auf einem ehemaligen Auegebiet, welches durch die Donau mit Wasser gespeist wurde. Die Karte verschneidet den heutigen Grundriss der Brigittenau mit dem ehemaligen Donauverlauf und soll das mögliche Wasserpotential des Bezirks nochmals verdeutlichen. Das Konzept AUSgegraut soll dabei aufzeigen, wie dieses historische Potential genutzt werden kann, um den heutigen Herausforderungen der Stadtentwicklung gerecht zu werden.

» DIE BRIGITTENAU IST IN VIELERLEI HINSICHT EIN DIVERSER BEZIRK. UNTER BETRACHTUNG UNTERSCHIEDLICHER FAKTOREN HABEN SICH INSELN, ABGETRENNTE RÄUMLICHE BEREICHE ERGEBEN«



Abb. 2: Aufbruchsstimung. (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Open Street Map)

AUFBRUCH.

Unter diesem Motto wurde eine für das Projekt wichtige Karte kreiert. Sie zeigt in etwas überspitzter Form die Interpretation des Bezirks. Dabei entstanden sieben "Inseln", die zusammen den Bezirk Brigittenau bilden. Für jede der "Inseln" wurden gemeinsame räumliche Merkmale zusammengefasst und auf der jeweiligen "Insel" platziert. Kombiniert wurden diese mit dem historischen Auegebiet. Im Rahmen der Arbeit wurde die zunehmende Problematik des Klimawandels thematisiert. Dabei sollen die "Inseln" vernetzt werden und die Vorteile der Au reaktiviert werden, sodass aus trister Graulandschaft wieder eine zusammenhängende Aulandschaft werden kann. Dies soll zu einer klimagerechten Stadtentwicklung beitragen.

Die Flut, eine alte Gefahr nutzen!

ZUKUNFTSVISION

Mit der Zukunftsvision soll es gelingen, Elemente der ehemaligen Aulandschaft wieder in den Bezirk zu bringen. Wasser, welches früher im Gebiet vorherrschend war, soll wieder besser in den 20. Bezirk Brigittenau integriert werden. So sollen die positiven Aspekte der Au, wie zum Beispiel Biodiversität, vielfältige Begrünung, natürliche Wasserkreisläufe und Kühlung durch Wasser effektiv umgesetzt werden. Zeitgleich ist jedoch auch Ziel des Projekts, die Identitäten der einzelnen "Inseln" zu wahren und Disparitäten untereinander wie beispielsweise die Hitzebelastung zu reduzieren

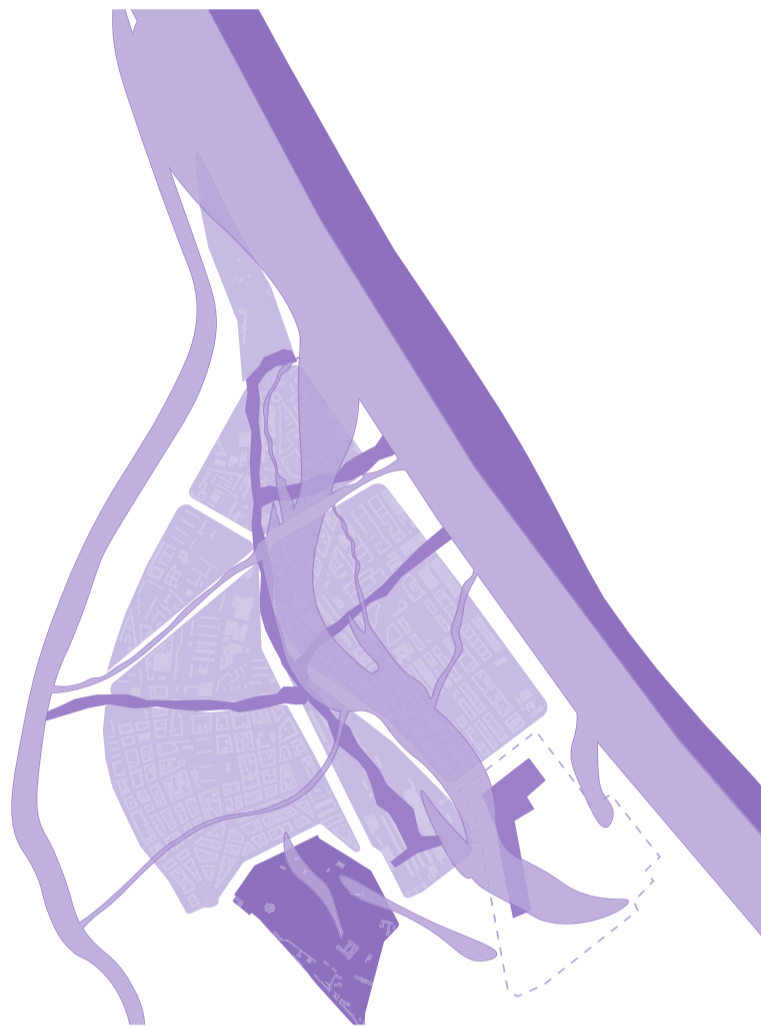


Abb. 3: Eine alte Gefahr nutzen - Das Zukunftsbild. (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Open Street Map)

Vom städtischen Grau...

Das derzeitige Fortschreiten der globalen Klimakrise und den teils irreversiblen Veränderungen, geschieht mit einer besorgniserregenden Geschwindigkeit. Immer häufiger kommt es zu extremen Wetterphänomenen. Diese extremen Veränderungen des Klimas stellen auf lange Sicht eine Gefährdung für den Menschen und seine Existenz dar. In Wien sind gerade die innen liegenden Bezirke stark der Hitze ausgesetzt. Durch dichte Blockrandbebauung in Kombination mit einem hohen Versiegelungsgrad und geringen Grün- und Freiräumen sind diese Bezirke besonders betroffen. Im Zuge der Begehungen hat sich ein erstes subjektives Bild des Raumes ergeben. Schon nach kurzer Zeit fällt die Heterogenität des Bezirks in Bezug auf verschiedene Faktoren auf. Der vorhandene Grünraum ist relativ ungleichmäßig im Bezirk verteilt, die Uferzonen entlang des Donaukanals und auch im Bereich der Donau sind begrünt, die Aufenthaltsqualität jedoch eher gering. Auch der Handelskai wirkt als Barriere zum Uferbereich der Donau, die Gestaltung der Uferzonen lädt ebenfalls nicht zum längeren Verweilen ein. Größere Grünräume in der Brigittenau bilden lediglich Parks. Große Einkaufstraßen, wie etwa die Wallensteinstraße, sind trotz ihrer Breite sehr spärlich bepflanzt. Neben den natürlichen Barrieren, dem Donaukanal und der Donau, wirken das Nordwestbahnhof Areal und dessen ehemalige Bahntrasse trennend. Bei Begehungen fällt die eher dichte Bebauung im Süden, im Bereich des Gründerzeitviertels auf. Im Norden findet man eher großzügige Hofbauten und sehr durchlässige Zeilenbauten mit viel Grün vor. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs fällt in der Brigittenau insgesamt auf, es besteht viel Raum für MIV Stellplätze.

EIN BLICK AUF DIE INSELN

Aus der ersten Erkundung und den ersten Recherchen ergab sich, dass die Brigittenau aus mehreren "Inseln" besteht. Was sich beim Erkunden des Bezirks schon andeutete, wurde durch die ersten Analysekarten (Bebauungsdichte, Hitzeinselkarte, Bevölkerungsdichte) bestätigt. Auch Recherchen über die Historie des Bezirks, verhalfen zur Bildung der Inseln. Außerdem spielen auch die durch Expeditionen wahrgenommenen Barrieren in die Festlegung mit hinein. Insgesamt trennt sich die Brigittenau demnach in 7 "Inseln". Die folgenden Grafiken zeigen die Boden-nutzungen und charakteristische Merkmale der Viertel.

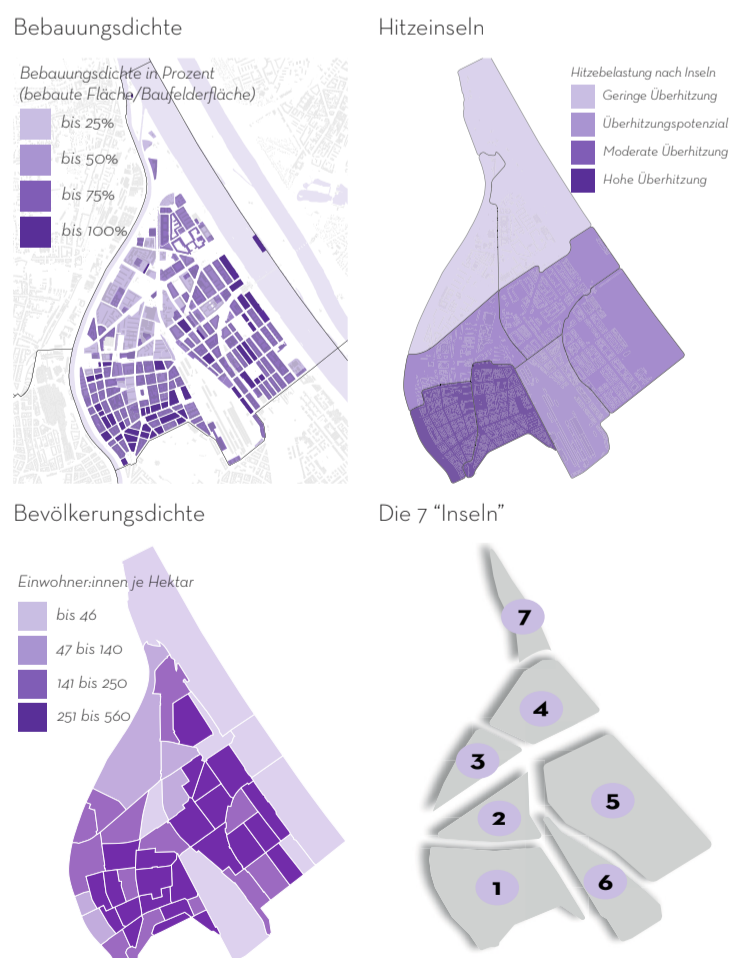


Abb. 4: Analysekarten. (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Open Street Map)

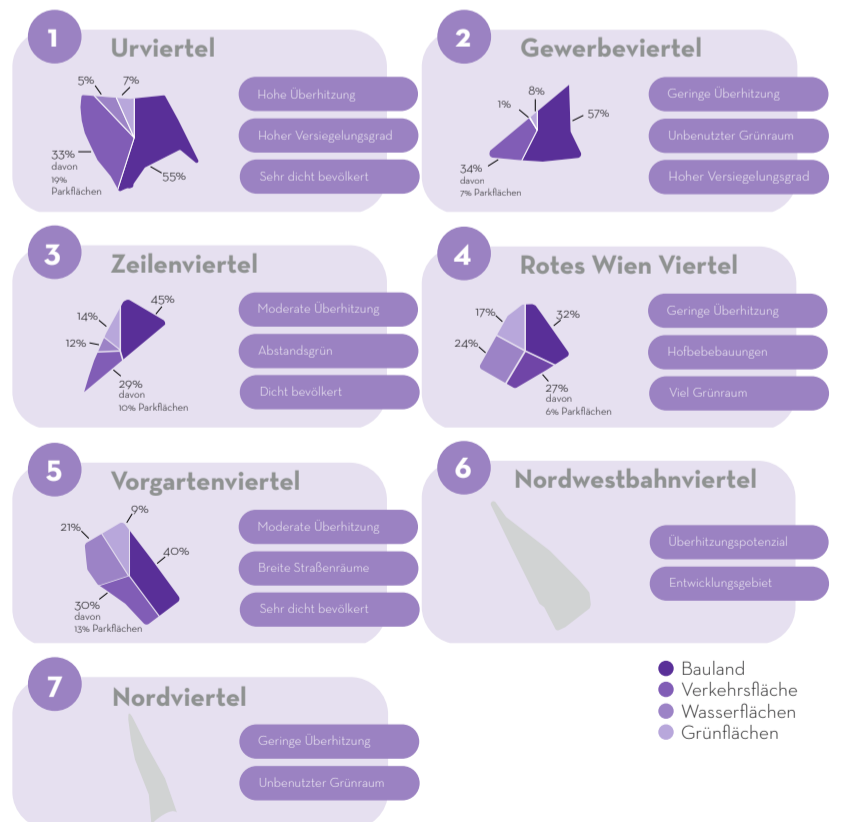


Abb. 5: Statistiken der 7 "Inseln". (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Mehrzweckkarte)

Eine neue Fließrichtung!

Das Leitbild umfasst für den Bezirk relevante Räume, so sind wichtige Verkehrswege und auch frequentierte Bereiche mit bereits bestehender Aufenthaltsqualität gekennzeichnet. Ebenso liegt ein Fokus auf bestehender grüner Infrastruktur in Straßenräumen aber auch auf bereits vorhandenen Grünräumen wie Parks oder begrünten Uferbereichen. Potenziale der Vernetzung und Erweiterung von Grünräumen sind ebenfalls verortet, ein besonderes Augenmerk liegt jedoch auf den Fokusgebieten für Leitprojekte. Von diesen Leitprojekten sollen Bewohner:innen im ganzen Bezirk profitieren. In besonders von Überhitzung betroffenen Bereichen, wie dem des Gründerzeitviertels, sorgt eine hohe Dichte an Maßnahmen für

zusätzliche Entlastung der Bewohner:innen. Die in den folgenden Kapiteln erläuterten Leitprojekte lassen sich jedoch auf andere, ähnlich betroffene Räume übertragen und erweitern. Das Leitprojekt „Brigittener Bach“ soll den Bewohner:innen des gesamten Bezirks zugutekommen, er durchläuft von Nord nach Süd die gesamte Brigittenua. Weiters soll die Entwicklung bestehender Zentren berücksichtigt werden. Die Attraktivierung dieser oft gewerblich geprägten Bereiche, auch durch Maßnahmen in Hinblick auf die Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels, wird die Zentrenstrukturen stärken. Das verdichtete Angebot an Car Sharing Standorten soll Anreize zur klimaschonenden Mobilität geben.



Abb. 6: Leitbild. (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Open Street Map)

... zurück in die Au

Der Brigittenauer Bach

Der Brigittenauer Bach bildet einen hochwertigen Aufenthaltsort im Grünen, der einen Ausgleich zum sehr dicht besiedelten Bezirk bringen soll. Die mit der Errichtung bezweckte Funktion der Kühlung, soll die Belastung durch die Hitzetage, verringern. Die Artenvielfalt in der Stadt wird durch den neuen Lebensraum vergrößert und der geschichtliche Aspekt der Au wieder im Bezirk etabliert. Damit der gesamte Bezirk von dem fließenden Gewässer „Brigittenauer Bach“ profitiert, wird der Bach im Herzen des Bezirks verlaufen. Das Areal des Nordwestbahnhofs, sowie die nördlich verlaufende ehemalige Bahntrasse bieten Platz für die Errichtung des fließenden Gewässers. Der mehr als 3,5 Kilometer lange Bach wird in drei Abschnitte unterteilt. Der 1. Abschnitt „Ausbruch aus dem Strom“ bildet den Start, von hier

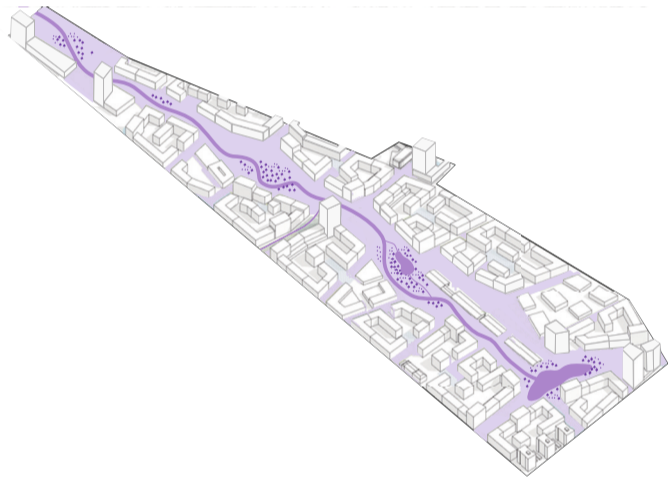


Abb. 7: Der Brigittenauer Bach im Nordwestbahnhof-Areal. (Datengrundlage: Superwien Leitbild Nordwestbahnhof)

aus wird das Donauwasser vorerst unterirdisch in den Bezirk geleitet. Mit dem 2. Abschnitt erreicht das Wasser erstmals die Oberfläche, hier soll der Bach neben der Bahntrasse geführt werden. Im Kreuzungsbereich mit der Adalbert-Stifter-Straße, wird hier Wasser für den ersten Wasserweg abgezweigt. Auf der Höhe des Gewerbeparks wird die Teichfläche des Leitprojekts „Gewerbe und Natur fließen zusammen“ mit Wasser versorgt. Platz für die „Volle Entfaltung“ findet der Brigittenauer Bach im 3. Abschnitt. Hier ermöglicht die „Grüne Mitte“ dem Bach autypischer Formen mit teilweise mäandrierenden Schleifen anzunehmen. Über den 2. Wasserweg im Bereich der Wallensteinstraße wird das Wasser zurück in den Donaukanal geleitet.



Abb. 8: Gewerbe und Natur. (Datengrundlage: Stadt Wien OGD, Stadtplan)

Neuer Wasserweg Wallensteinstraße

Die Wallensteinstraße bietet zukünftig 25% mehr Platz für neue grüne und blaue Infrastruktur. Beidseitige Baumreihen sollen von nun an Schatten spenden. Auf den Grünstreifen sollen, auch entlang des neuen Wasserarmes auf der nördlichen Seite, autypische Pflanzenarten gepflanzt werden. Durch die separaten Straßenbahngleise bietet sich des Weiteren die Möglichkeit Rasengleise zu installieren. Diese sollen genutzt werden um den Gesamtanteil an grüner Infrastruktur der Straße optimal auszunutzen. Des Weiteren ist auf der umgestalteten Wallensteinstraße ein beidseitig 1,5 m breiter Radfahrstreifen geplant.

Gewerbe und Natur fließen zusammen

Das Leitprojekt soll das Gebiet des Busbahnhofs umgestalten. Die Fläche beträgt ungefähr 7000 m². Aufgrund der Analyse kann festgestellt werden, dass die betreffende Fläche ein enormes Potenzial für die Entwicklung eines öffentlichen Parks hat. Es besteht eine direkte Anbindung zur alten Bahntrasse und dem neuen Stadtteil NWB. Die alte Bahntrasse wird eine neue grüne Verbindung und den Ausbau eines neuen Radweges ermöglichen. Die Verbindung mit dem Leitprojekt Brigittenauer Bach bietet eine weitere Möglichkeit, die grüne und blaue Infrastruktur im Stadtteil zu erweitern. Das Projekt beinhaltet die Schaffung eines Teiches, der durch den Brigittenauer Bach gespeist wird, neue Grünflächen mit autypischen Bepflanzungen, Pflanzen aus der Region und eine aktive Umsetzung des Schwammstadtprinzips durch ein intelligentes Regenwassermanagement. Das Dachbegrünungs-Potenzial in diesem Abschnitt soll ausgeschöpft werden. Auf den Dachflächen ist neben der extensiven auch eine intensive Dachbegrünung möglich.

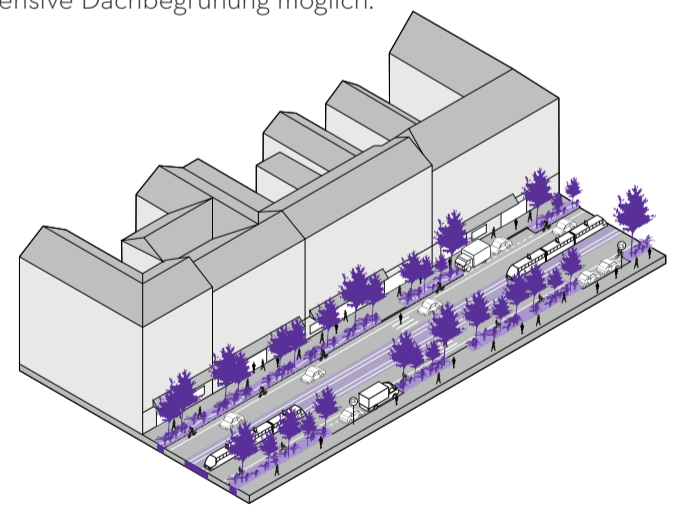


Abb. 9: Wallensteinstraße Schnitt und Schaubild.

BRIGENERGIENOW DER KLIMANEUTRALE ENERGIEBEZIRK

Vom Verbrennungsmotor zur Klimaneutralität

TOMMY FRISING | RICHARD HOHENBICHLER | MORITZ KNAPPINGER | MILICA UGRINOV

Einleitung und räumliche Thesen

Die **Brigittenau** - jahrhundertlang lag sie im Überschwemmungsgebiet der Donau. Sie war sowohl Insel als auch Auenlandschaft und wurde von immer wiederkehrenden Hochwässern geformt und geprägt. Als Wien **Mitte des 19. Jahrhunderts** über seine Grenzen wuchs, wurde die Au gerodet, die Donau in ein neues, menschengemachtes Bett gelegt und mit der Besiedlung begonnen. Mietskasernen wurden aus dem Boden gestampft, um den Wohnungsmarkt zu sättigen - die Brigittenau wurde zum **Arbeiterbezirk**. Um die Bevölkerung mit Energie zu versorgen, setzte man auf **Stadtgas**, ein durch Kohlevergasung hergestellter Brennstoff. Zuerst nur als Straßenbeleuchtung in Verwendung, fand es über Gasherde den Weg in die einzelnen Haushalte. Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurde das Stadtgas **durch Erdgas ersetzt**, welches kostengünstig importiert wurde. Gleichzeitig begann eine automobilgerechte Stadtplanung und der PKW wurde zum Statussymbol einer erstarkenden Arbeiterklasse. Mit dem wachsenden Wohlstand stieg der Energiebedarf und der Ausstoß an Emissionen exponentiell an. Im Jahr **2020** entfielen **70%** des Bruttoenergieverbrauchs der Brigittenau auf **fossile Brennstoffe** wie Erdöl und Erdgas. Das Ziel der Klimaneutralität bis 2040, welches sich die Bundesregierung gesetzt hat, klingt bei derzeitigem Kurs wie eine Farce.

Zuerst ist die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen in der Brigittenau nur zum Teil sichtbar. Doch wirft man einen Blick auf das Energieflussbild der Stadt Wien, verfestigt sich diese Annahme zur Tatsache. Den größten Teil des Energieverbrauchs, deckt die Stadt Wien mit Gas (48%), von dem rund 60% in Fernwärme und elektrische Energie umgewandelt werden. Der größte Energieverbraucher ist der Verkehr, dicht gefolgt von den Privaten Haushalten.

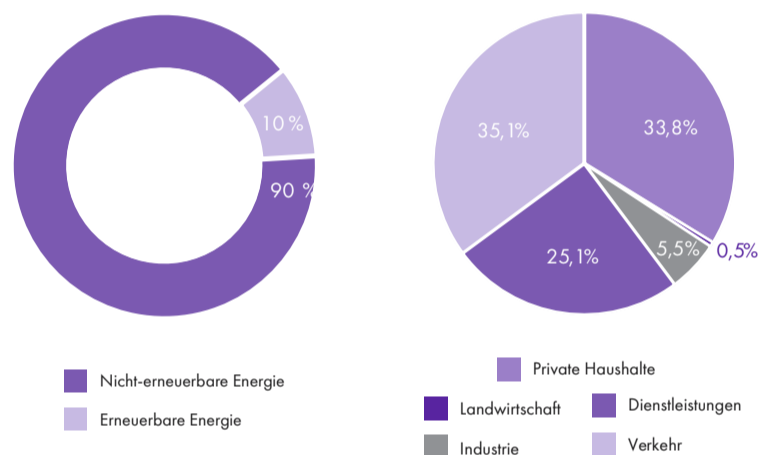


Abb. 1: Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtverbrauch in Wien. Wien Energie, 2020./ Abb. 2: Energieverbrauch nach Sektoren in Wien. wien.gv, 2020.

»ES RAUCHT UND STAUBT AN ALLEN ECKEN UND ENDEN. PROVISORISCHE NÄHTE HALTEN DEN VERBRENNUNGSMOTOR ZUSAMMEN, DOCH AUCH DIESE SIND VON ROST ZERFRESSEN: DER MOTOR IST NICHT MEHR ZU REPARIEREN. ES BRAUCHT ETWAS NEUES.«

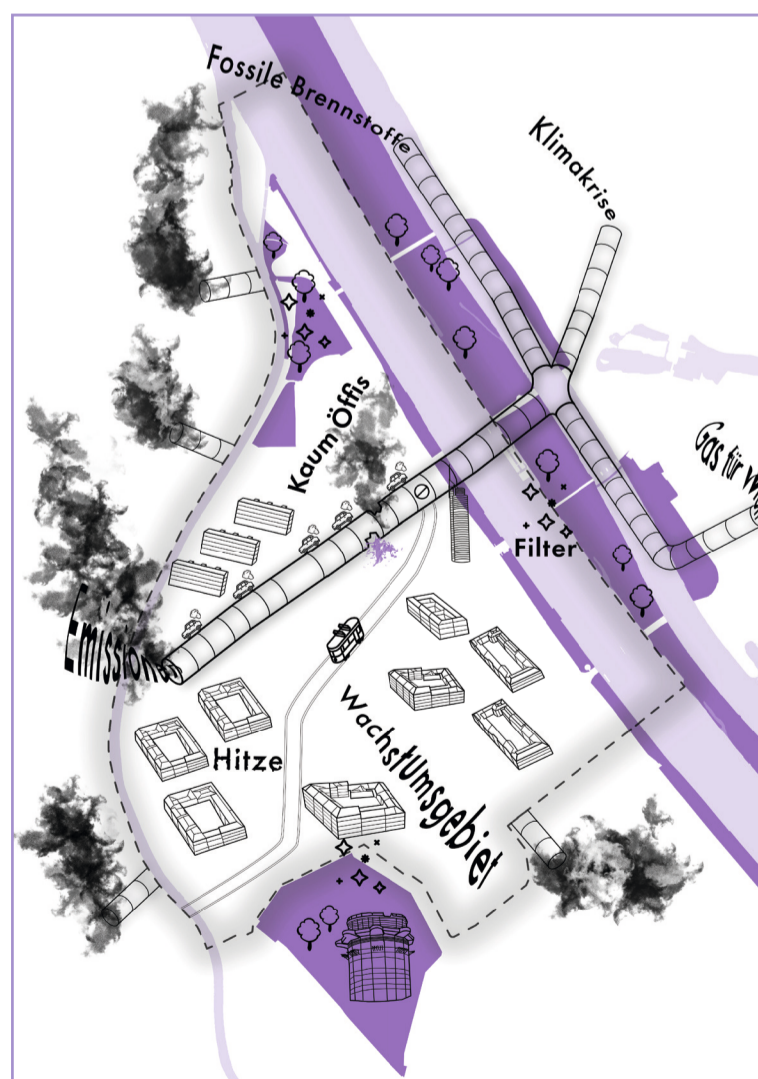


Abb. 3: Aufbruchskarte.

DER VERBRENNUNGSMOTOR

Die Brigittenau ist ein Verbrennungsmotor. Der Wirtschaftsaufschwung ab Mitte der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts wäre ohne die fossilen Energieträger Gas, Öl und Kohle nicht möglich gewesen. Ihnen verdanken wir zu einem großen Teil unseren heutigen Wohlstand. Dieser Wohlstand ist jedoch nicht mehr so sicher wie noch vor einigen Jahren. Die explodierenden Energiepreise 2022 verdeutlichen die Vulnerabilität und Abhängigkeit Österreichs von einem globalen Energiemarkt. Die zwei größten Energieverbraucher sind der Mobilitätssektor sowie Private Haushalte. Letztere gewinnen ihre Heizenergie zu einem Großteil aus Erdgas. Ein sanierungsbedürftiger Gebäudebestand lässt den Heizbedarf stark ansteigen. Steigende Energiekosten und Extremwetterereignisse (Hitze) spitzen die Situation im Bezirk zu.

Herleitung des Konzepts

Aus der Aufbruchskarte ergibt sich gleichzeitig auch die Vision für den Bezirk. Der Verbrennungsmotor soll einem Motor weichen, der seine Energie aus nachhaltigen Ressourcen gewinnt. Der Energieverbrauch wird insgesamt verringert und die Bevölkerung in den Prozess eingebunden. Bei der Analyse wurde daher auf folgende Punkte besonders viel Wert gelegt:

- Bebauung und Energieinfrastruktur
- Mobilität und Verkehr
- Demographie und Sozialer Kontext

Der Gebäudebestand im Bezirk ist zu Teilen in einem energetisch stark sanierungsbedürftigen Zustand (v.a. der Gemeindebau). Die Brigittenau besitzt zahlreiche Möglichkeiten, alternative Energieressourcen zu nutzen. Als Windpotential bietet sich die Donauinsel an, die Dachflächen eignen sich als Standorte für Solar- und Photovoltaikanlagen und im Untergrund schlummern große Geothermie- und Grundwasserwärmevorkommen. Die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich gut. Aufhol- bzw. Abbaubedarf gibt es jedoch bei den Verkehrs- und Stellplatzflächen des MIV.

Das Durchschnittseinkommen in der Brigittenau liegt weit unter dem Wiener Durchschnitt. Investitionen in den Ausbau nachhaltiger Energiegewinnung müssen also mit Bedacht gesetzt werden, um auch Gentrifizierungsprozesse abzuschwächen.

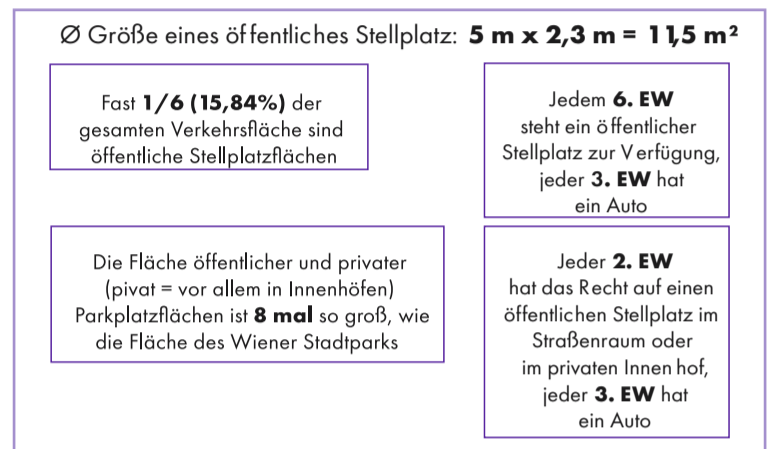


Abb. 4: Öffentlicher Raum der Stadt Wien = Stellplätze?. wien.gv, 2020.

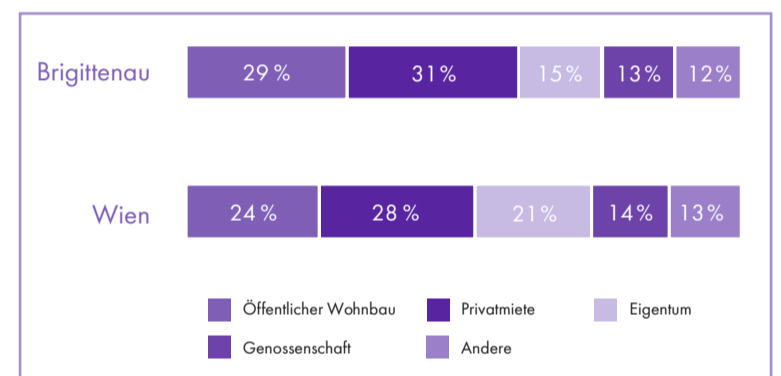


Abb. 5: Wohnungen nach rechtlicher Wohnform. wien.gv, 2011

DER KLIMANEUTRALE BEZIRK

Die Brigittenau wird ein Bezirk der die vorhandenen Strukturen und Ressourcen optimal nutzt. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf einer möglichst autonomen Energieversorgung sowie alternativen Mobilitätsformen. Elektrischer Strom wird im großen Maßstab über Windenergie auf der Donauinsel und auf Gebäudeebene über Photovoltaik Anlagen gewonnen. Die sich im Untergrund befindenden Geothermiepotentiale werden erschlossen und dienen dem Heizen und Kühlen von Wohnungen. Ein thermisch sanierter und von fossilen Brennstoffen unabhängiger Gebäudebestand bedarf nur minimaler laufender Betriebskosten für Energie - der Großteil wird dabei im Bezirk selbst gewonnen. Eine feinmaschige ÖV- und Radverkehrsinfrastruktur sowie kurze Wegeketten innerhalb des Bezirks, führen dazu, dass Bewohner*innen nur noch in Ausnahmefällen auf das Auto angewiesen sind.

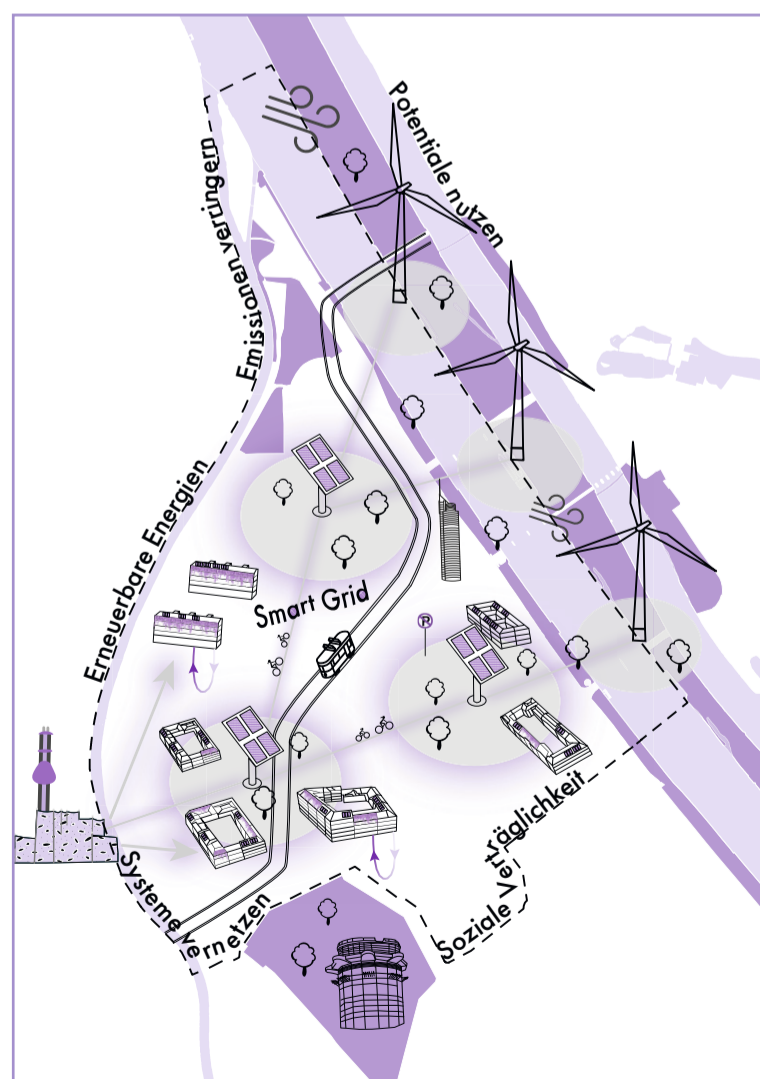


Abb. 6: Zukunftsbild.

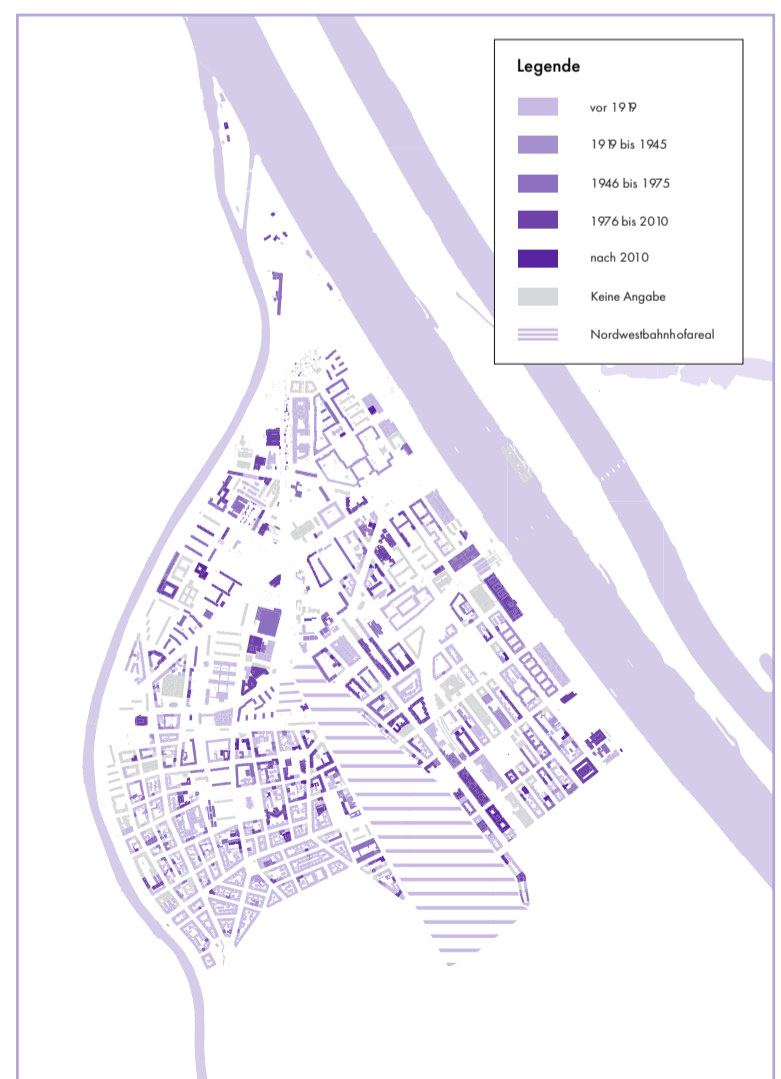


Abb. 7: Gebäudealter.

Leitbild

Auf dem Weg zum klimaneutralen Energiebezirk sollen nun drei zentrale Leitsätze als Entwicklungsanleitung dienen:

1. Eine Nachhaltige Energieversorgung!
2. Die Mobilität der Zukunft!
3. Eine klimaneutrale Brigittenuau für ALLE!

Beim ersten Leitsatz (**Eine nachhaltige Energieversorgung!**) soll es insbesondere darum gehen, die Nutzung von fossilen Brennstoffen weitestgehend zu reduzieren und stattdessen auf nachhaltige Energieträger zu setzen. Neben dem Verringern von Energieverlusten durch thermische Sanierung sollen dabei vor allem erneuerbare Energiepotentiale im Bezirk, wie etwa Wind, Sonne, Abwärme oder Geothermie möglichst effizient genutzt werden.

Der zweite Leitsatz (**Die Mobilität der Zukunft!**) fokussiert auf den Verkehr als zweiten großen CO₂ Emittenten. Die Dominanz des in hohem Maße klimawirksamen MIV soll wesentlich verringert

werden. Um dabei weiterhin die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen entsprechend zu befriedigen, sollen verstärkt nachhaltigere Mobilitätsangebote geschaffen werden. Bestehende Strukturen des Rad- und Fußverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sollen ausgebaut und aufgewertet werden. Zusätzlich soll in Form von multimodalen Mobility Hubs auch das „switchen“ zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen erleichtert und ein noch vielfältigeres Angebot geschaffen werden.

Der letzte Leitsatz (**Eine klimaneutrale Brigittenuau für ALLE!**) soll sich schließlich der sozialen Komponente dieser energietechnischen und verkehrlichen Umgestaltungen widmen. Durch ein neues Förderinstrument sollen die, zum Teil mit sehr hohen Kosten verbundenen Maßnahmen sozial verträglich gemacht und Gentrifizierungsprozesse abgeschwächt werden. In weiterer Folge sollen die Brigittenuauer*innen auch umfassend in die Umgestaltungsprozesse miteingebunden und dafür begeistert werden. Denn das Ziel des klimaneutralen Energiebezirks kann nur mit der Bevölkerung gemeinsam erreicht werden.



Die Mobilität der Zukunft!

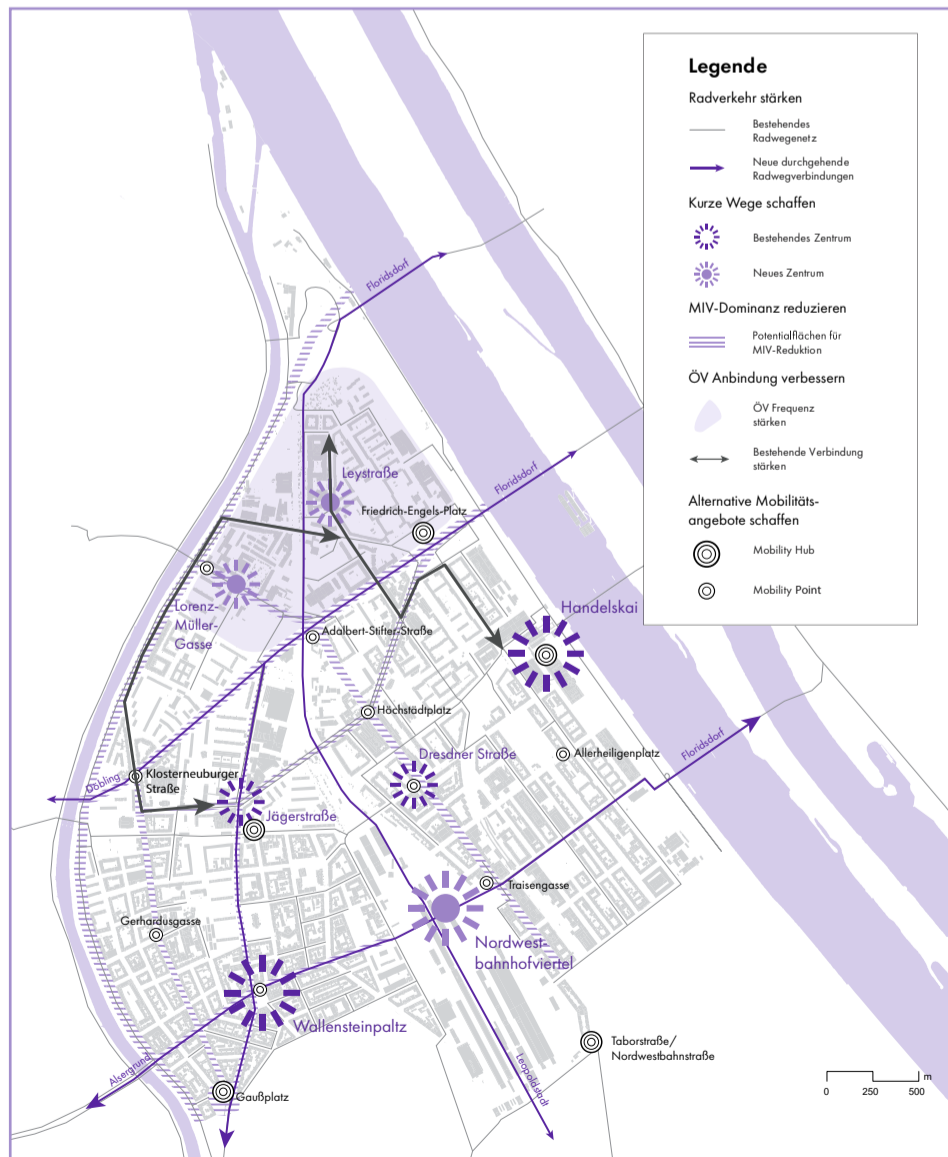
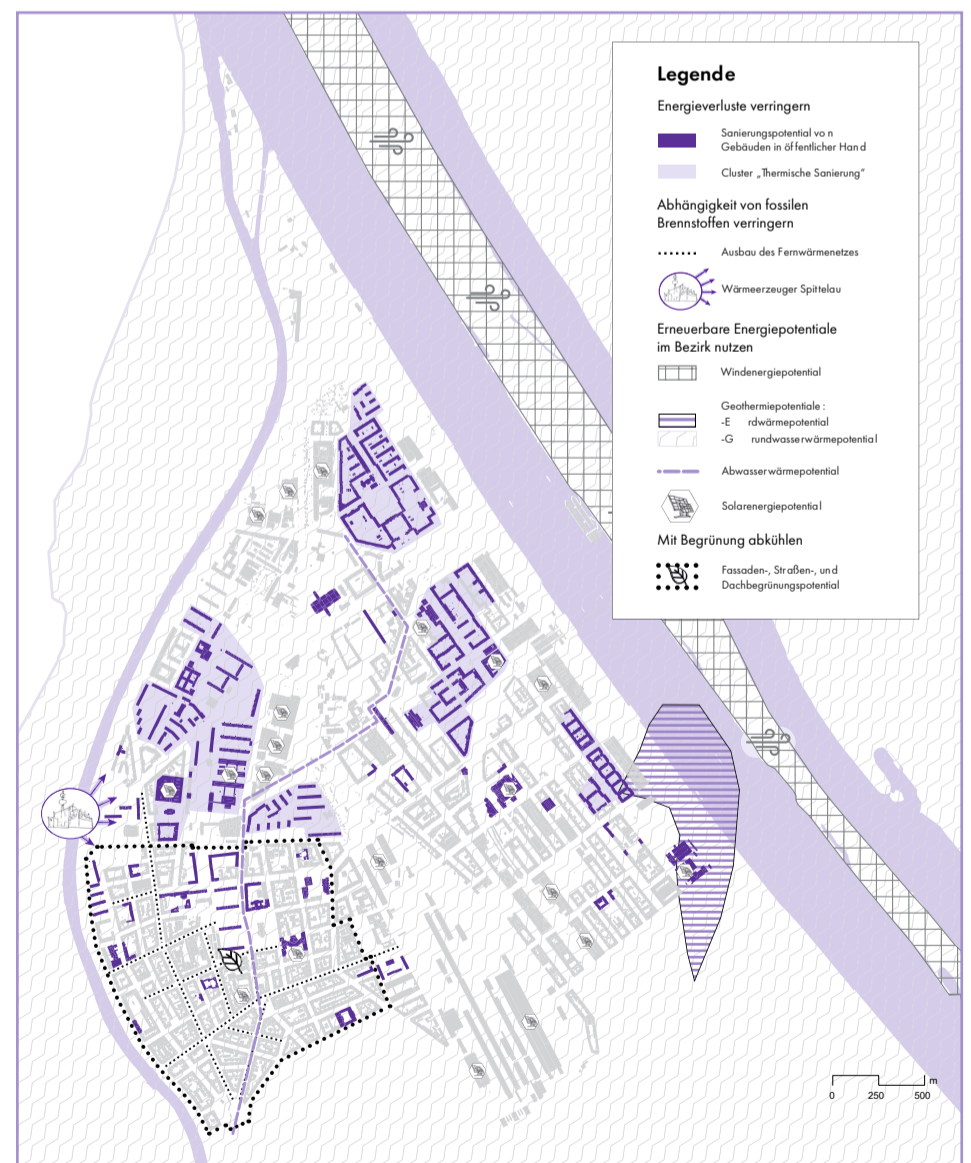


Abb. 8: Leitbild Verkehr.

Abb. 9: Leitbild Energie.



Eine nachhaltige Energieversorgung!

Impulsprojekte

Das Leitbild soll in Form von zwei Impulsprojekten greifbar gemacht und konkretisiert werden. Eines dieser Projekte wird im Folgenden erläutert.

Der klimaneutrale Musterblock

Er befindet sich im südwestlichen Teil der Brigittenau, einem stark von gründerzeitlichen Blockstrukturen geprägten Bereich, **der Wallensteinplatz**. Durch seine stark gasbezogene Energieversorgung, seinen energetisch ineffizienten Gebäudebestand, seine hohe MIV-Belastung sowie der Hitzestauung im Sommer, stellt er derzeit eines der Kernelemente des heißen Verbrennungsmotors Brigittenau dar.

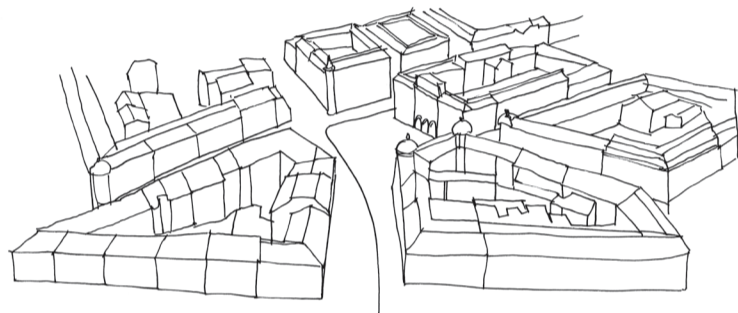
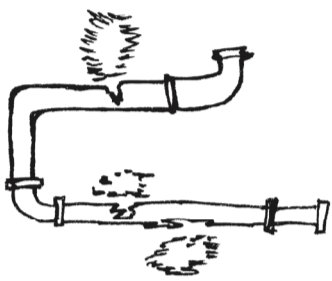


Abb. 10: Der Wallensteinplatz heute.

Um nun die energietechnische Abhängigkeit vom fossilen Brennstoff Erdgas und die damit verbundenen CO₂ Emissionen zu reduzieren, sollen am Wallensteinplatz vorhandene erneuerbare Energiepotentiale möglichst effizient genutzt werden. Das hohe Grundwasserwärmepotential, welches in der Brigittenau allgemein vorhanden ist, soll durch Geothermiesysteme in den Innenhöfen der Blöcke erschlossen und in Kombination mit Sonnenkollektoren auf den Dächern zur Gebäudeheizung und -Kühlung verwendet werden. Die südlich bzw. südwestlich orientierten Dachflächen eignen sich dabei aber auch sehr gut für die Stromproduktion mittels PV-Anlagen. In weiterer Folge verläuft auch ein großer Abwasserkanal direkt über den Wallensteinplatz, dessen Wärme ebenfalls ohne große Transportwege und damit verbundene Verluste an Ort und Stelle genutzt werden kann. Um dieses Angebot an erneuerbaren Energien zu ergänzen und um Versorgungssicherheit zu schaffen, soll darüber hinaus auch die Fernwärmenetzinfrastruktur, welche zurzeit in diesem Bereich nur unzureichend vorhanden ist, ausgebaut werden.

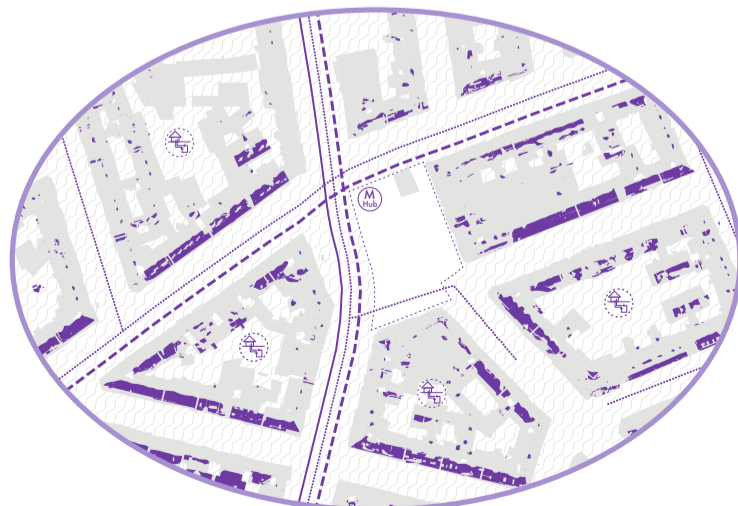
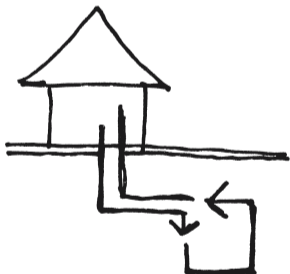


Abb. 11: Verortung der Maßnahmen am Wallensteinplatz.

Legende	
Erneuerbare Energien	
	Gute Solaranlagenstandorte
	Thermischer Grundwasserspeicher
	Geothermiesystem
	Abwasserwärmekanal
	Lückenschluss Fernwärmenetz
Nachhaltige Mobilität	
	Geschützter Radweg
	Mobility Hub
Der soziale Raum	
	Soziales Zentrum Wallensteinplatz

Fassaden- und Dachbegrünung soll zusätzlich den Energiebedarf für aktive Klimatisierung senken und natürlich auch für ein angenehmes Klima im öffentlichen Raum sorgen.

Um auch im Bereich Verkehr den CO₂ Ausstoß zu senken, soll die Dominanz des MIVs wesentlich reduziert und nachhaltigere Mobilitätsformen forciert werden. Die Errichtung eines multimodalen Mobility Hubs und zweier geschützter Radwege entlang der Wallensteinstraße und der Jägerstraße sollen mit einer Parkplatzreduktion im öffentlichen Raum einhergehen. So soll der Straßenraum gerechter auf die unterschiedlichen Verkehrsarten aufgeteilt und gleichzeitig CO₂ eingespart werden.



Abb. 12: Der Wallensteinplatz in Zukunft.

In weiterer Folge spielt natürlich auch der soziale Aspekt am Wallensteinplatz eine wichtige Rolle. Aufgrund bereits bestehender Gentrifizierungstendenzen gilt es hier besonders sensibel vorzugehen. Der durchwegs aus der Gründerzeit stammende und damit über 100 Jahre alte Gebäudebestand am Wallensteinplatz weist entsprechend schlechte Energiebilanzen auf. Durch, mit hohen Kosten verbundene thermische Sanierung soll die Effizienz der Gebäude verbessert werden. Um nun weitere soziale Verdrängungsprozesse infolge derartiger baulicher Aufwertungsmaßnahmen zu verhindern, soll neben bestehenden Förderungen ein neues bezirksspezifisches Förderinstrument, die BrigitteNeu+ Grätzförderung zum Einsatz kommen.



Abb. 13: Der klimaneutrale Musterblock.

Ein solch umfangreiches Projekt, wie dieses kann des Weiteren natürlich nur gemeinsam mit der Bevölkerung realisiert werden. Genau hier soll mit der GrätzBrigitte angesetzt werden, ein Bürger*innenbudget mit Hilfe dessen Aktivitäten, wie Bezirksfeste, Workshops oder Ähnliches organisiert werden können. Die Bewohner*innen sollen auf diese Weise für die energietechnischen und verkehrlichen Maßnahmen sensibilisiert und bestenfalls sogar begeistert werden.

BRIGITTE BRINGT VIELFALT

MATTHIAS BLODER | HANNAH MITTERMAIER | FIONA REGNER

Wie lesen wir die Brigittenua?

Die Brigittenua zeichnet sich durch ihre Insellage zwischen Donaukanal und Donau aus. Vor der ersten Donauregulierung war das Gebiet durch eine Auenlandschaft geprägt. Diese Auenstruktur spiegelt sich heute in anderer Form im Stadtbild wider. Die einstigen Flussläufe führten zur Verinselung des Gebietes - heute wird diese Verinselung nicht durch Wasser, sondern verkehrliche und bauliche Barrieren herbeigeführt. Die bestehenden Inseln innerhalb der Brigittenua haben alle ihren eigenen Charakter und zeichnen sich durch unterschiedliche Merkmale aus. Basierend auf diesen Merkmalen, haben wir uns entschlossen den Inseln Namen zu verleihen. Diese helfen, die Thematiken und Herausforderungen der jeweiligen Insel auf Anhieb zu verstehen. Das **„gründerzeitliche Hitzeviertel“** ist durch die, in gründerzeitlichen Gebieten übliche Blockrandbebauung geprägt. Diese Struktur verleiht dem Viertel Urbanität, gleichzeitig sorgen limitierte Frei- und Grünräume für eine vermehrte Hitzebelastung in diesem Bereich. Die Insel **„Leere im Grünen“** zeichnet sich durch ihre, von Zeilebauten sowie Hofstrukturen bestimmten Zwischengrün-Flächen aus. Das Vorkommen dieser Flächen sticht hier besonders heraus. Insbesondere der fehlende Nutzen in diesen Bereichen fällt auf, weshalb vor Ort von einer „gähnenden Leere“ zu sprechen ist. Die Insel **„Ab vom Schuss“** ist, im Vergleich zu den anderen Inseln durch ihre schlechtere ÖV-Erreichbarkeit

sowie der generellen Ruhe und Abgelegenheit vor Ort geprägt. Die Kombination dieser Komponenten verleihen der Insel eine besondere Atmosphäre. Die Insel **„Zwischen den Fronten“** wird insbesondere von ihrer Lage inmitten der beiden Fronten des Nordwestbahnhofs sowie der schwer zugänglichen Donau bestimmt. Aufgrund dieser beschränkten Ausdehnung des Gebiets wirkt der Druck auf den öffentlichen Raum hier besonders stark. Öffentliche Räume sind vorhanden, für die lokale Bevölkerung und deren Gewohnheiten bieten diese jedoch zu wenig Platz.

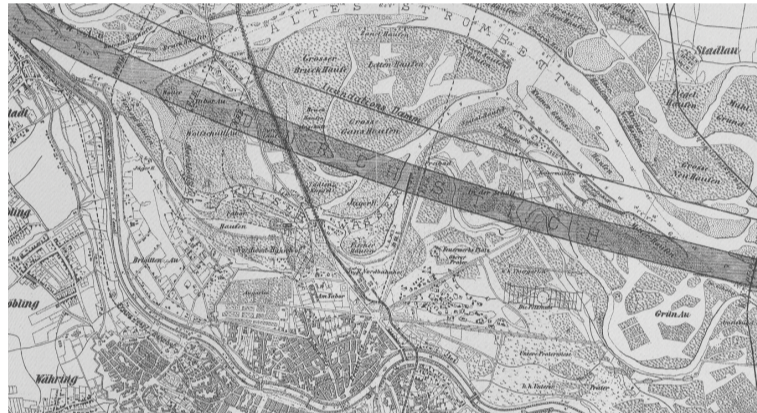
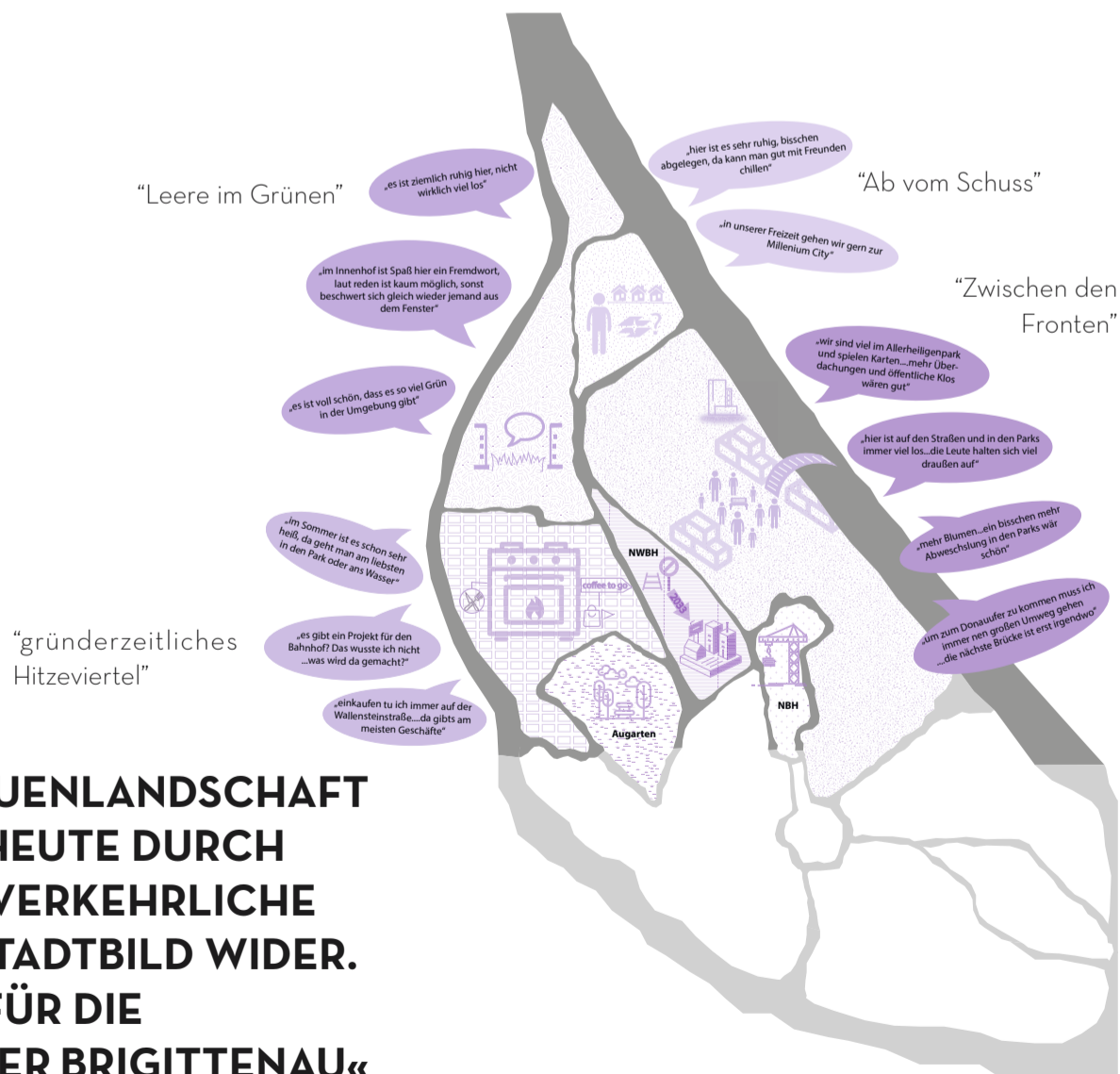


Abb. 1: historische Donauauen. Hinkel, Raimund/Wien XXI. Floridsdorf. Das Heimatbuch, 1994.



»DIE EINSTIGE AUENLANDSCHAFT SPIEGELT SICH HEUTE DURCH BAULICHE UND VERKEHRLICHE BARRIEREN IM STADTBILD WIDER. DIESE SORGEN FÜR DIE VERINSELUNG DER BRIGITTENAU«

Abb. 2: Aufbruchskarte.

Von der Aufbruchskarte zum Zukunftsbild

Unsere Aufbruchskarte hat den Startschuss für die zukünftige Brigittenau gegeben. Auf ihr aufbauend haben diverse Analyseschritte hin zu unserer Vision der Zukunft geführt: "Brigitte bringt Vielfalt". Das Wimmelbild (siehe unten) bietet die Möglichkeit, die Zukunft der Brigittenau bereits heute zu entdecken. Die Schwerpunkte des Zukunftsbildes bauen auf den Ergebnissen unserer Analysen auf. Durch diese konnten wir feststellen, wie vielfältig die Brigittenau tatsächlich ist. Aus diesem Grund mussten auch unterschiedliche Themenfelder betrachtet werden, wobei drei Analyseschwerpunkte eine zentrale Rolle für unsere Vision der Zukunft einnehmen:

- Lücken im Baumbestand
- Lücken im Radwegenetz
- Überschuss an Straßen mit Parkstreifen

Diese drei Thematiken unterstreichen die Imbalance in der Nutzungsaufteilung des Straßenraums und dadurch zugleich des öffentlichen Raums. Das Ausgleichen dieses Ungleichgewichts zieht sich durch unser gesamtes Projekt, wobei die vielfältige Struktur der Brigittenau auch vielfältige Lösungsansätze erfordert. Aus diesem Grund werden einige Handlungsfelder auf strategischer Ebene für den gesamten Bezirk umgesetzt, während andere Themenfelder durch ortsgebundene Pilotprojekte verwirklicht werden. In dem unten abgebildeten Wimmelbild der Zukunft werden all diese breits schematisch abgebildet bzw. als Elemente der zukünftigen Brigittenau skizziert.



Abb. 3: Lücken im Baumbestand.



Abb. 4: Überschuss an Straßen mit Parkstreifen.



Abb. 5: Lücken im Radwegenetz an hoch frequentierten Straßen.

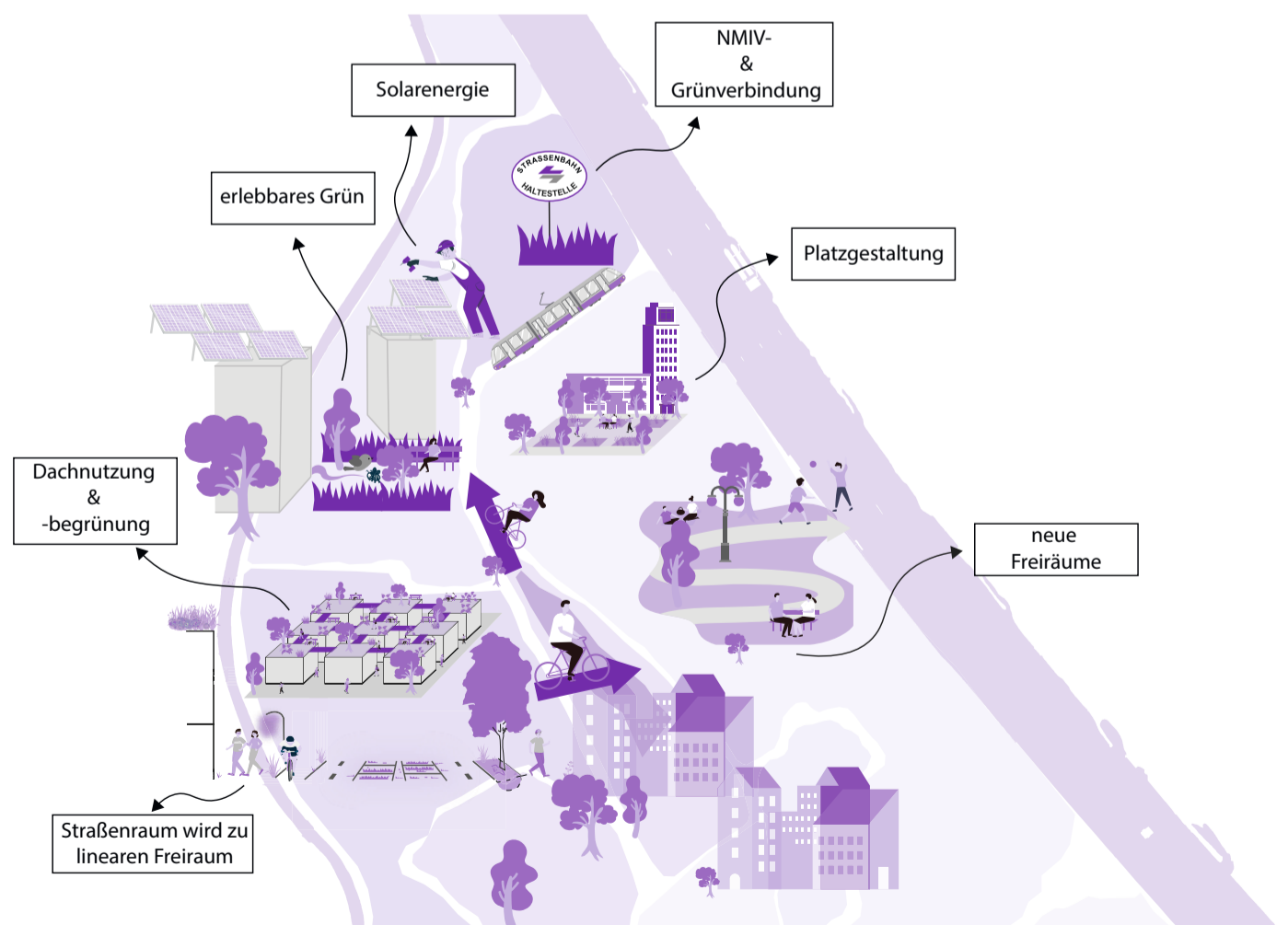


Abb. 6: Zukunftsbild.

Strategische Fachkonzepte

Bestimmte Themenbereiche anhand strategischer Fachkonzepte erarbeitet. Hierbei liegt der Fokus auf den folgenden Schwerpunkten:

Solarenergie: Der Klimawandel bedingt einen Umstieg auf erneuerbare Energien. Die Stadt bietet durch Dachflächen, Fassaden und andere freistehende Elemente vielfältige Möglichkeiten für Photovoltaik.

Dach- & Fassadenbegrünung: Die Überhitzung der Städte fordert abkühlende Maßnahmen. Da der Raum in der Stadt begrenzt ist und Freiräume nicht ohne weiteres erweitert werden können, rücken andere Ebenen in den Fokus. In der Stadt eignen sich hierfür besonders Dächer.

Dachnutzung: Ein hoher Grad an Bebauung und Versiegelung in Kombination mit einem stetigen Wachstum der Städte erhöht den Bedarf an öffentlichem Freiraum. Daher müssen zunehmend auch Flächen auf anderen Ebenen in Betracht gezogen und

aktiviert werden. Zahlreiche Flachdächer, insbesondere im Gewerbesektor, erfüllen derzeit ausschließlich die Funktion, das Gebäude von oben abzuschließen, würden sich jedoch besonders gut für Dachnutzungen eignen.

Platzgestaltung: Öffentliche Plätze besitzen großes Potenzial als Freiraum und erfüllen eine Vielzahl an Funktionen. Sie fördern sozialen Austausch und können für Aufenthalt, Erholung sowie Spiel und Sport genutzt werden. Derzeit werden sie diesen Anforderungen nicht gerecht. Oft sind große Teile vollständig versiegelt, unbeschattet und es fehlen Gestaltungs- und Aufenthaltselemente. Daraus resultiert eine verstärkte Hitzebelastung und geminderte Aufenthaltsqualität.

ÖV-Anbindung: Der Klimawandel fordert einen Umstieg zu nachhaltigen Mobilitätsformen. Um dies zu erreichen, braucht es ein gut ausgebautes Angebot an öffentlichem Nahverkehr. Im nördlichen Teil der Brigittenua ist dies aktuell nicht der Fall.

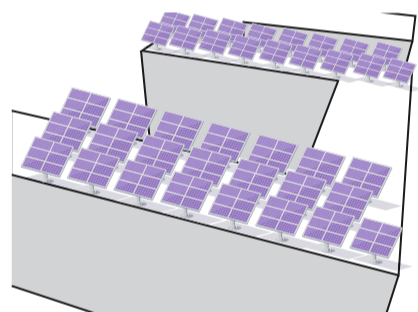


Abb. 7: Solarenergie am Dach.

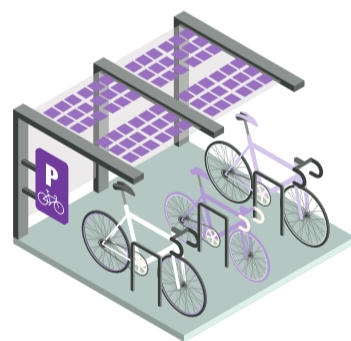


Abb. 8: Solarenergie am Fahrradständer.

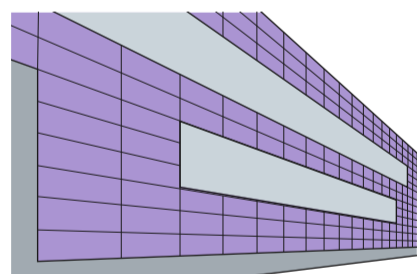


Abb. 9: gebäudeintegrierte Solarenergie.

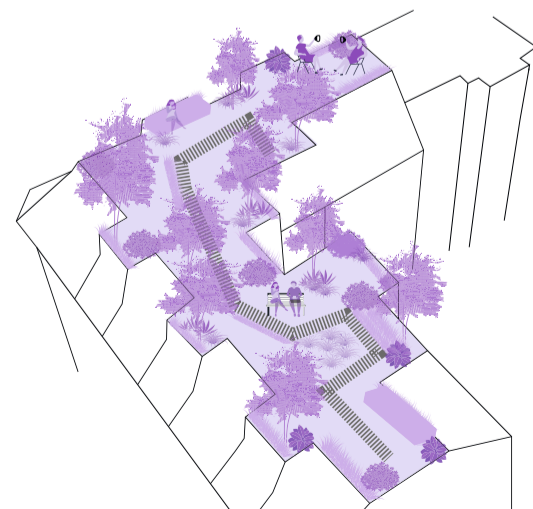


Abb. 10: Dachbegrünung.



Brigitte bringt...

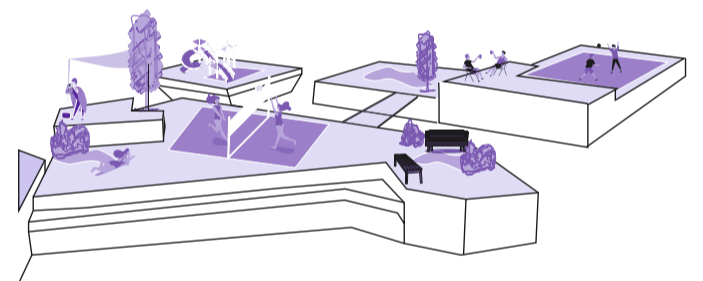


Abb. 11: Dachnutzungsvariationen-Gewerbepark an der Stromstraße.

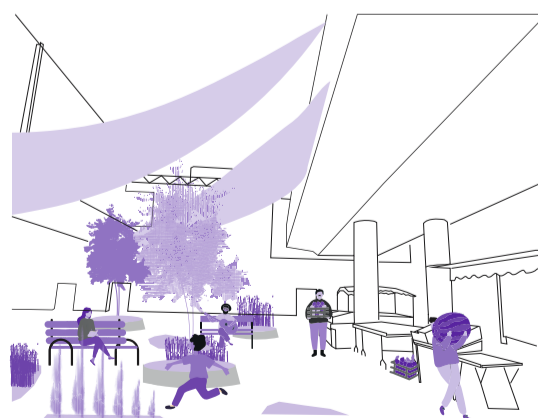


Abb. 12: Platzgestaltung-Beispiel Vorplatz Station Handelskai.



Abb. 13: Straßenbahnverlängerung Linie 2.

Impulsprojekte

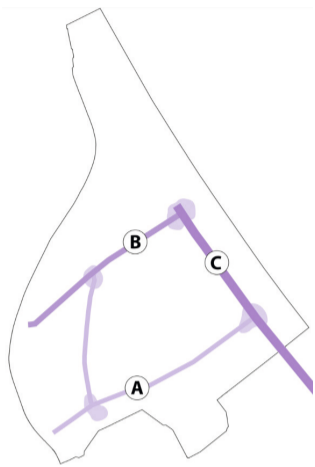


Abb. 14: Übersicht der Pilotprojekte.

1 Schwammstadt-Prinzip: nachhaltiges Regenwassermanagement durch unterirdischen Retentionsraum für Niederschlagswasser. Ein durchwurzelbares Porensystem, welches wie ein "Schwamm" funktioniert speichert Regenwasser und stellt es den Bäumen zur Verfügung. Somit wird deren Vitalität und damit auch die Funktion der Bäume als Ökosystemdienstleister gesichert.

A: Schwammstadt

Die Wallensteinstraße, welche sich derzeit durch hohe Frequentierung aber auch fehlende Begrünung & Aufenthaltsqualität auszeichnet soll umgestaltet werden. Durch eine neue Baumreihe mit integriertem Schwammstadtsystem⁽¹⁾, ein begrüntes Gleisbett, sowie ein Radweg werden die Straße klimafit gestaltet. Die Integration von Schanigärten & konsumfreien Erholungsecken in die Baumreihe verleiht der Straße weitere Aufenthaltsqualität und wandelt sie somit von einem reinen Verkehrsraum in einen linearen Freiraum um.

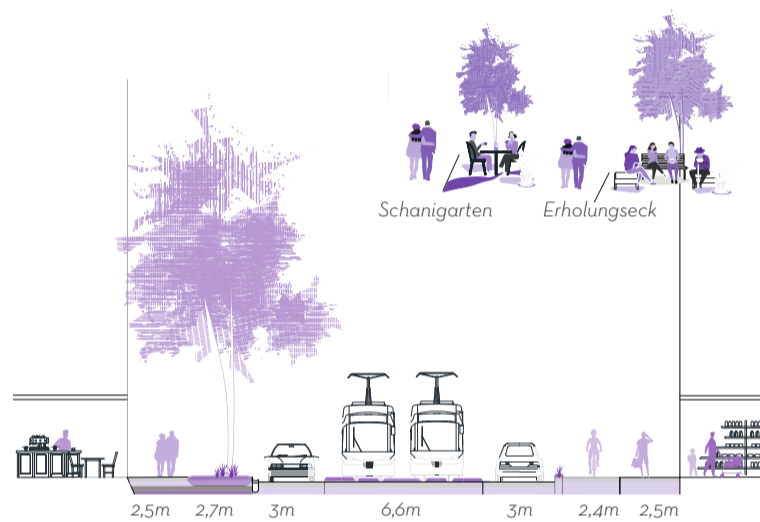


Abb. 15: Querschnitt der Wallensteinstraße.

B: Adalbert-Stifter-Straße

Die Adalbert-Stifter-Straße als 4-spurige Straße mit Autobahn ähnlichem Charakter soll durch die Reduzierung auf 2 Spuren einen bis zu 22 m breiten Grünkorridor ermöglichen. Funktionen des Grünkorridors sind: ein neuer erlebbarer Grün- und Freiraum, MIV Reduzierung und Beruhigung, Grünverbindung zwischen Donaukanal und Donauufer.



Abb. 15: Adalbert-Stifter-Straße.



Abb. 16: Grünkorridor.

C: Donauufer

Das Donauufer wird derzeit durch den Handelskai, als vierspurige Hochverbindungsstraße mit "törendem" Güterverkehr vom Bezirk abgetrennt. Die Nähe zum Naturjuwel Donau soll in Zukunft wieder spürbar werden. Dafür braucht es eine Verlagerung des Verkehrs in den Untergrund. Bei der Tieflegung des motorisierten Individualverkehrs soll eine Reduktion der Fahrspuren von vier auf zwei vorgenommen werden. Um motorisierten und schienengebundenen Verkehr parallel tiefzulegen wird der flacher ausfallende Neigungsgrad des schienengebundenen Verkehrs von 2 Grad gewählt. Um bei einer Tieferlegung des Verkehrs nicht in Konflikt mit dem Grundwasserspiegel zu geraten soll für den Tunnelbau das System der "weißen Wanne" angewandt werden - ein vielschichtiges, wasserabdichtendes Tunnelgehäuse. Auf der an der Oberfläche neu gewonnenen Fläche soll ein neuer Park entstehen - der Gittipark. Dieser ergänzt das bestehende Donauufer um zusätzliche 10,8 ha. Der Gittipark entspricht somit insgesamt einer Fläche von 30 Fußballfeldern. Durch den Gittipark wird die Donau wieder spürbar und das Ufer frei zugänglich, der Druck auf den öffentlichen Raum reduziert und eine neue Qualität für Aufenthalt & Erholung geschaffen.

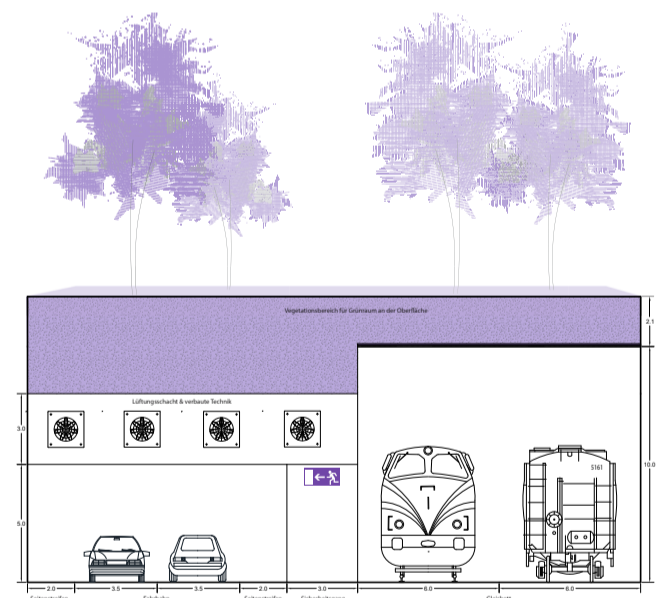


Abb. 17: Querschnitt Handelskai.

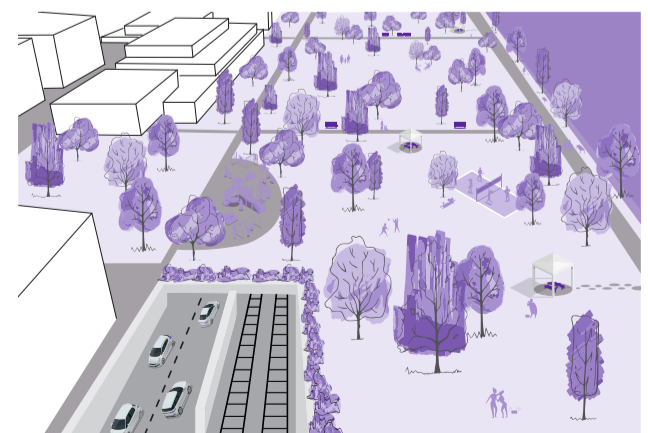


Abb. 18: Gittipark.

BRIGITTENAU IM GLEICHGEWICHT

Die ungleichverteilte Brigittenau.

LARA GROS | BARBARA LENHART | KATHARINA MAREK

Einleitung und räumliche Thesen

In der ungleichverteilten Brigittenau lassen sich die Problemstellungen des Bezirkes erkennen. Auf Grundlage der Analyse wurden die relevanten Kernthemen ausgearbeitet und im Raum verortet, um darauf basierend das Konzept erstellen zu können.

Ungleichverteilung: Im Bereich der Kistentypologie dominieren die einstöckigen Kistenbauten, die nicht nur eine flächenversiegelnde Wirkung haben, sondern auch einseitige Branchen beherbergen. Statt einem kleinteiligen Gewerbemix werden hier nur großflächige Einzelhandelsketten geboten, was zu einem Ungleichgewicht führt.

Hitze: Im Bereich der Blockrandbebauung ist die Hitzebelastung im Bezirk eine sehr hohe und wirkt sich negativ auf die Gesundheit der Bewohner:innen aus. Vor allem vulnerable Gruppen sind von gesundheitlichen Schäden durch die Hitze stark betroffen, was zu einem Ungleichgewicht im Bezirk führt.

Angstraum: In Teilen der Brigittenau gibt es Platzgefüge, die aufgrund ihrer Bauweise und Umgebung einen Angstraum für vulnerable Gruppen darstellen. Dies kann durch Verkehrssituationen, Wegführungen oder schlechte Sichtbeziehungen hervorgerufen werden. Auch in diesem Themenbereich kommt es zu einem Ungleichgewicht.

Verbotener Hof: Im Bereich der Zeilen und Hof Typologie werden die halb öffentliche Grünflächen durch Verbotsschilder geprägt. Dadurch sind diese Fläche in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt und können nicht zur Entlastung des öffentlichen Druckes beitragen. Das führt vor allem in der Aufenthaltsqualität zu einem Ungleichgewicht.

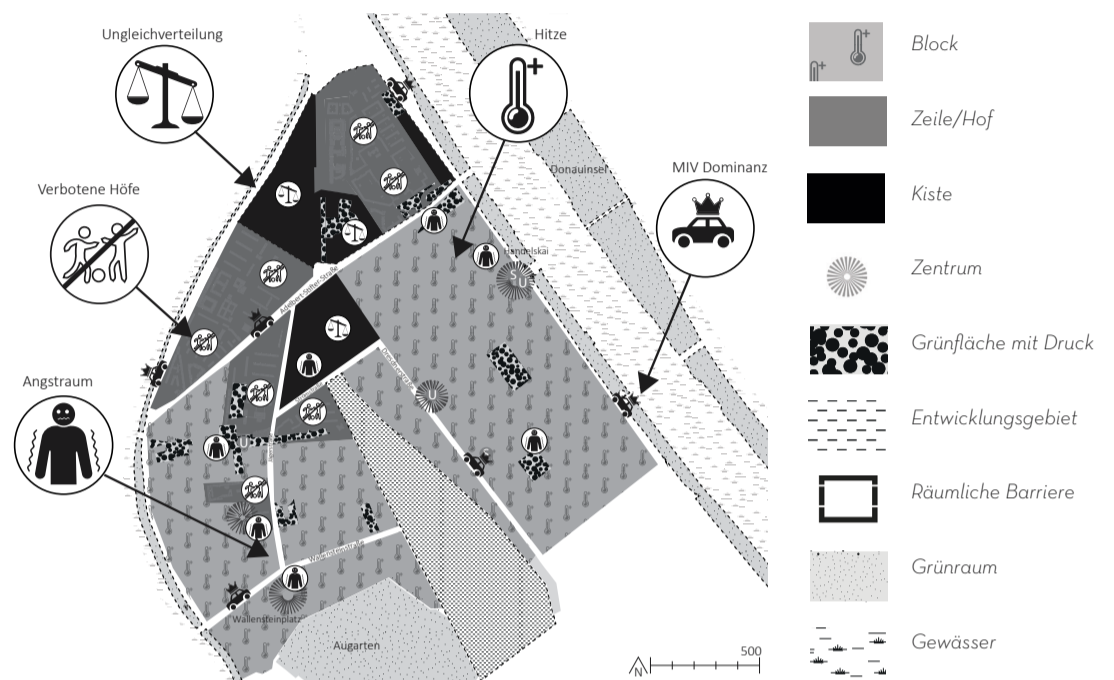


Abb. 1: Problemkarte. (Grundlagenkarte: Stadt Wien OGD, OSP)

MIV Dominanz : Der Straßenraum ist in der Brigittenau hauptsächlich durch den MIV dominiert. Die Fahrradverbindungen sind lückenhaft und die Querungsmöglichkeiten und verkehrsberuhigte Zonen sind Mangelware im Straßenraum der Brigittenau.

»INKLUSION HEISST WÖRTLICH ÜBERSETZT ZUGEHÖRIGKEIT, ALSO DAS GEGENTEIL VON AUSGRENZUNG. WENN JEDER MENSCH MIT - ODER OHNE BEHINDERUNG ÜBERALL DABEI SEIN KANN, IN DER SCHULE, AM ARBEITSPLATZ, IM WOHNVIERTEL, IN DER FREIZEIT, DANN IST DAS GELUNGENE INKLUSION.«

(AKTION MENSCH)



Abb. 2-5: Problemstellungen.

Schritte in Richtung Gleichgewicht

1. Dach der Kulturgarage
2. Generationen Wohnen
3. Geöffneter Hof
4. Straßenzug
5. Visionsbild
6. Handlungsfelder

In der Zukunft soll die gerechte Raumverteilung Platz für alle Bewohner:innen der Brigittenua bereitstellen. Durch Baumalleen und Stärkung des NMIV soll den vulnerablen Gruppen Platz im Bezirk angeboten werden. Die Flächenversiegelung wird durch eine punktuelle Nachverdichtung verstärkt genutzt. Zukünftige Baumaßnahmen müssen in einer flächensparenden Bauweise errichtet werden und dabei soll die Realisierung weiterer Grünflächen mitgedacht werden.

Im Handlungsfeld der geöffneten Räume werden die öffentlichen Räume durch Parkerweiterungen und Schaffung neuer öffentlicher Bereiche entlastet. Dadurch wird auch ein Leben außerhalb der eigenen vier Wände für die Bewohner:innen ermöglicht.

Auch hier gilt wieder, Raum für vulnerable Gruppen zu schaffen, damit auch diese Teil des öffentlichen Lebens sein können. Durch die klaren Wegführungen, der Beleuchtung und der gemeinsamen Projektgestaltung sollen Angsträume aufgelöst werden. Dies geschieht unter anderem auch durch die Gendersensible Parkgestaltung, die mithilfe von Beteiligungskonzepten geschaffen wird.

Der klimafitte Bestand widmet sich einer klimagerechten Brigittenua in der Zukunft. Hier soll vor allem die bestehende Blockrandbebauung saniert werden, um mit Elementen wie z.B. der Fassadenbegrünung klimafit zu werden. Durch den klimagerechten Ansatz schafft man es auch die Brigittenua zugänglicher für alle Bewohner:innen zu machen, was sich auf alle Handlungsfelder positiv auswirkt. Im Rahmen der nachhaltigen Energiegewinnung soll mithilfe von PV - Anlagen Strom für einkommensschwache Haushalte zur Verfügung gestellt werden, um so auch Betriebskosten einsparen zu können und gleichzeitig der Klimagerechtigkeit näher zu kommen.

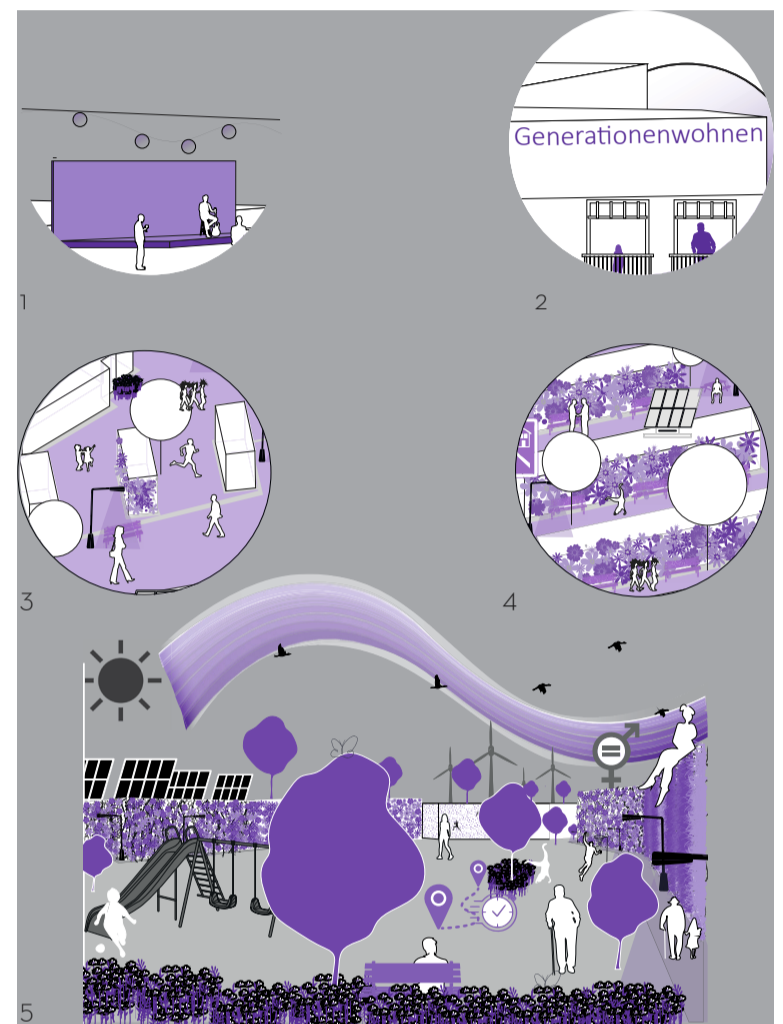


Abb. 6-9 : Schritte in Richtung Gleichgewicht.

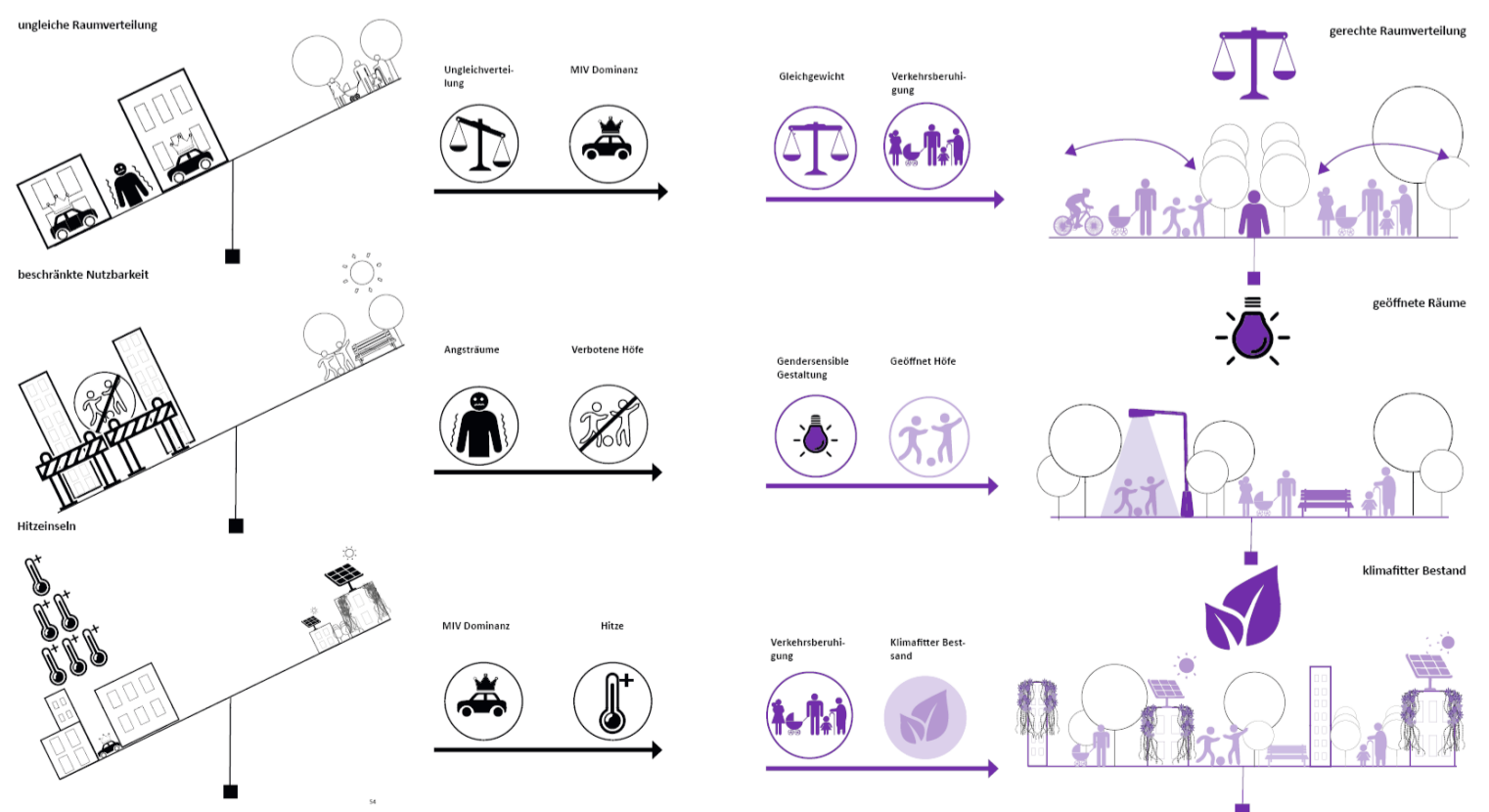


Abb. 10: Waagen.

Leitbild

In der Strukturkarte werden die Verbindungen, die auf Bezirksebene relevant sind, dargestellt. Des Weiteren lässt sich der Karte entnehmen, entlang welcher Verkehrsachsen eine Verkehrsberuhigung stattfinden soll. Die Grünraumverbindungen zwischen dem Donaukanal und der Donauinsel sollen durch den Bezirk gestärkt werden und in Form von Baumalleen im Raum ersichtlich werden. Dadurch sollen auch die Barrieren, die in der Analyse sichtbar geworden sind, aufgelöst werden. Für die Struktur maßgeblich ist auch die Anknüpfung an den Nordwestbahnhof, da im Konzept davon ausgegangen wird, dass dieser bereits mit seinen Grünräumen und verkehrlichen Neugestaltungen realisiert wurde.

Des Weiteren werden in der Karte alle Handlungsfelder verortet und in ihren Zielen auf den Raum heruntergebrochen. Durch die Umgestaltung der ausgewiesenen Straßenräume geschehen die ersten Schritte zu einem gerecht verteilten Raum. Mithilfe der Hoföffnungen und der Nachverdichtung kann der Raum geöffnet werden. Mithilfe des klimafitten Bestandes erreichen alle Handlungsfelder auch das Ziel eines klimafitten Bezirkes, dadurch

wird es in der Brigittenuau in Zukunft möglich, dass Personen aus vulnerablen Gruppen verstärkt gehört und gesehen werden und am öffentlichen Leben leichter teilnehmen können. Dadurch steigt die Lebensqualität der Bewohner:innen und ein Gleichgewicht wird hergestellt.

1. Das Gleichgewicht
2. Der klimafitte Bestand
3. Die gendersensible Gestaltung
4. Die geöffneten Höfe
5. Die Verkehrsberuhigung

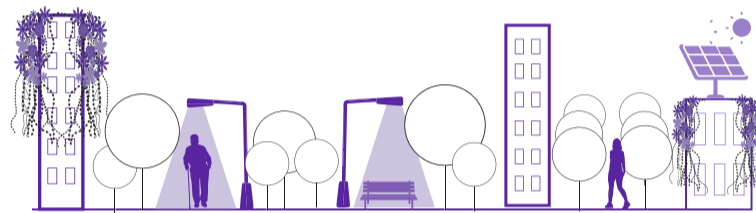


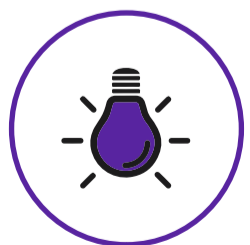
Abb. 11: Umverteilung des Straßenquerschnitts.



Das Gleichgewicht



Die geöffneten Höfe



Die gendersensible Gestaltung



Der klimafitte Bestand



Die Verkehrsberuhigung

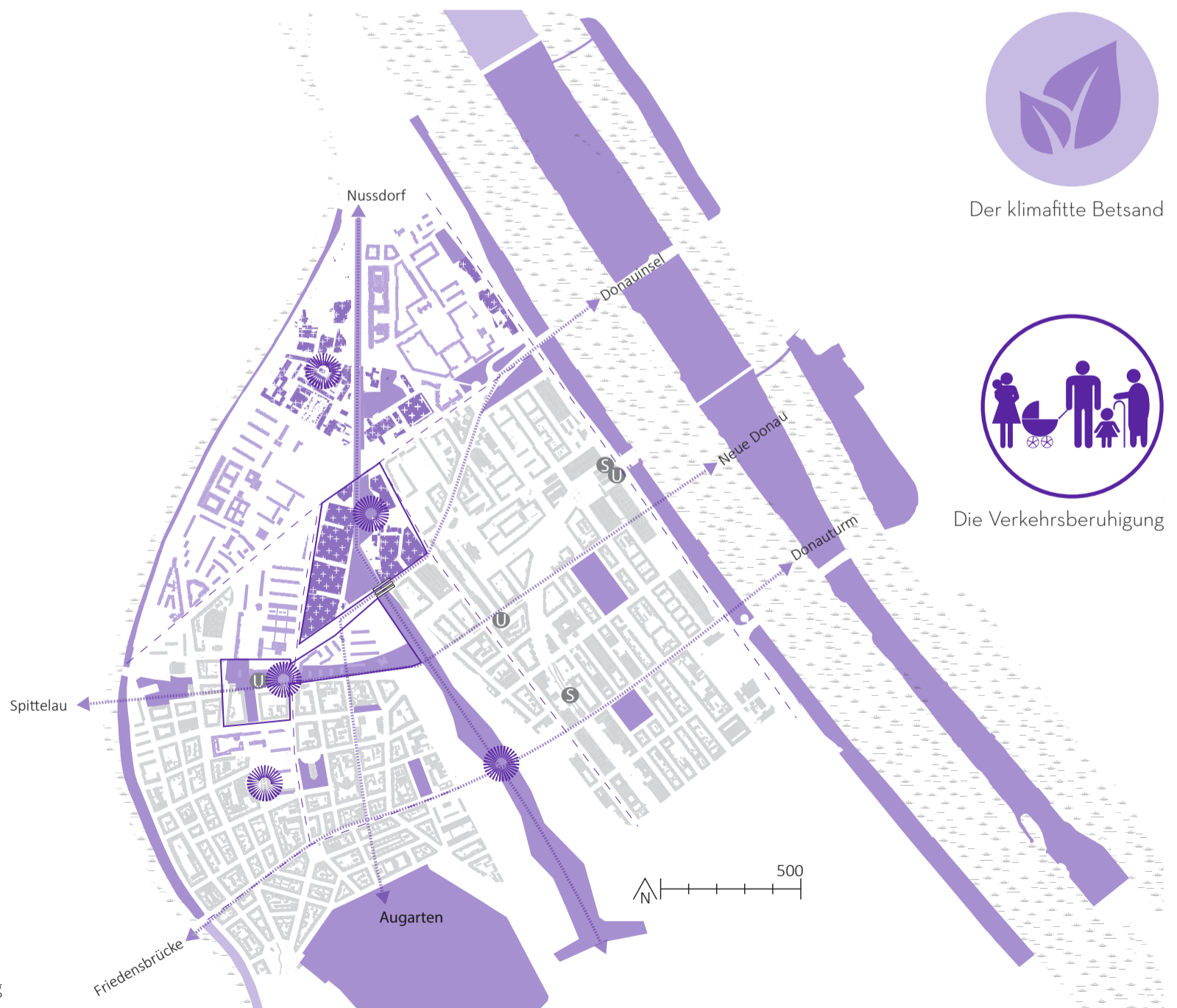
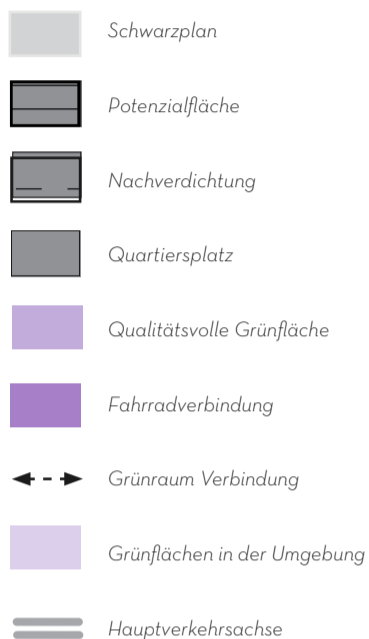


Abb. 11: Problemkarte. (Kartengrundlage: Stadt Wien OGD, OSP)

Vielfalt als Stärke



Ein Gewerbegebiet mal andersgedacht

Die Vielfalt als Stärke befindet sich oberhalb der Stromstraße. Diese wird im Rahmen des Projektes mit einem Tempolimit versehen und die Stichstraßen, die ins Gebiet führen, in eine Wohnstraße umgewidmet.

Durch die Bebauungsweise besteht ein hohes Potenzial an Nachverdichtung, um die einstöckigen Gebäude nachträglich aufzusocken.

Durch den gewonnenen Platz bieten sich auch Räumlichkeiten für kleinteilige Gewerbe, die wiederum eine positive Auswirkung auf die Polyzentralität haben, an. Dadurch können für die umliegenden Bewohner:innen kurze Wege ermöglicht werden und Barrieren und lange Wege zu den jetzigen Zentren in der Brigittenua aufgelöst werden.

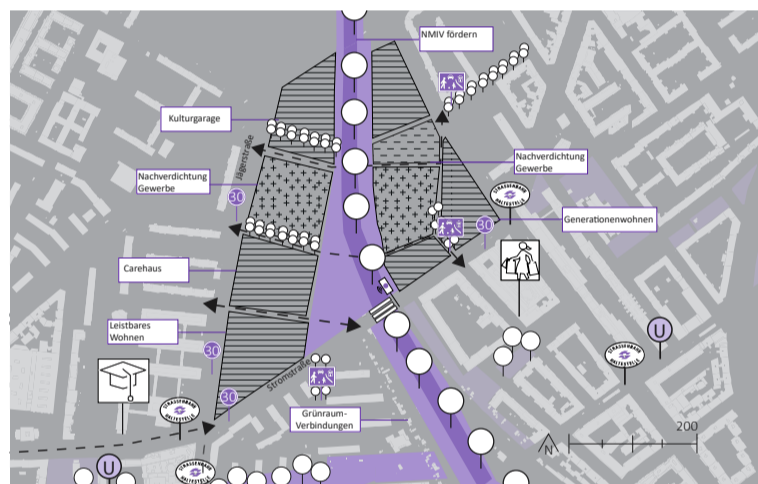


Abb. 12: Leitprojektkarte. (Kartengrundlage: Stadt Wien OGD, OSP).

Durch die Nachverdichtung entstehen neue Freiflächen, die im Rahmen des Konzeptes als Grünfläche umgenutzt werden sollen. Um einen großen Anteil im Gebiet mit Grünflächen versehen zu können, wurde im Konzept mit einer Sammelgarage gearbeitet, die die Stellplatzflächen bündeln soll und gleichzeitig einen Nutzen für die Bewohner:innen darstellen.

Die gewonnene Grünfläche wird im Anschluss so positioniert, dass sie wie ein Bindeglied in den Norden und als Anschluss des Nordwestbahnhofes fungieren kann. Gleichzeitig soll es über die Grünräume möglich werden, dem NMIV Platz zu geben und einen Radweg zu errichten, der bis in den Norden des Gebietes anschließt.

Visionsbild des Leitprojektes

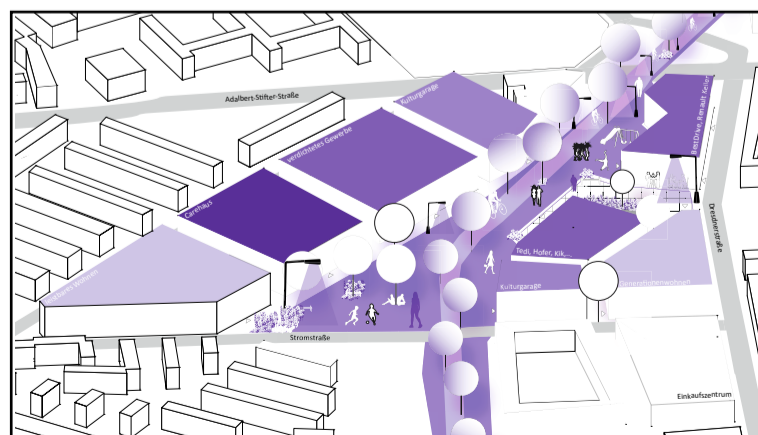


Abb. 14: Visionsbild.

Dieser Radweg soll ab Beginn der Adalbert-Stifter-Straße mittels einer Auffahrrampe als Highway genutzt werden können, um so die Barriere der Straße zu überwinden. Im Leitprojekt soll jedoch die alte Bahntrasse, auf der sich der Highway befinden wird, abgetragen werden, damit die Sichtbeziehungen erhalten bleiben und keine neuen Angsträume entstehen.

Ebenfalls würde ein Highway eine Barriere im Gebiet für vulnerable Personen darstellen.

Das Gleichgewicht

Durch Elemente wie dem Generationenwohnen soll eine neue Wohnform im Bezirk errichtet werden, in der sich alle Altersgruppen im täglichen Leben gegenseitig unterstützen zu können. Um auch einkommensschwachen Menschen einen Raum zu bieten, wird eine geförderte Wohnform errichtet, und Wohnraum ausgebaut.

Des Weiteren wird durch den gewonnenen Freiraum auch ein Platzgefüge möglich, das vor allem für die Schüler:innen der HTL ein attraktiver Aufenthaltsraum werden kann und zum Verweilen in der Mittagspause einlädt.

Insgesamt soll das Gebiet des Leitprojektes so transformiert werden, dass es von einem reinen Gewerbegebiet zu einem vielfältigen Ort wird.

Detailansicht Park

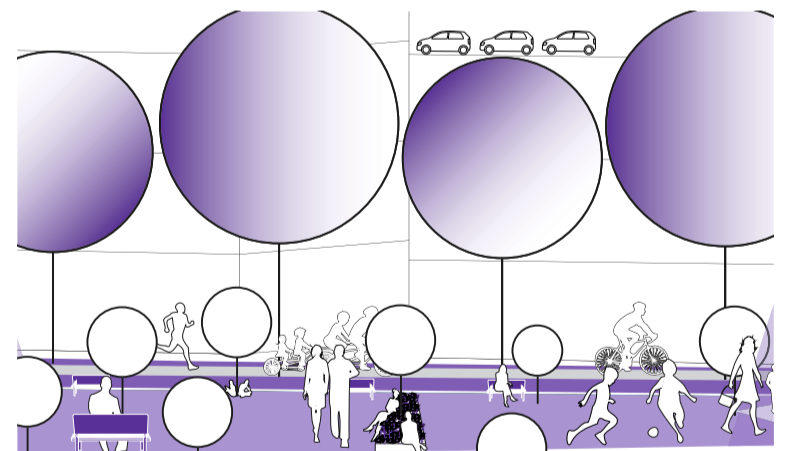


Abb. 13: Detailansicht Leitprojekt.

Detailansicht Carehaus



Abb. 15: Carehaus.

EIN BRIGITTENAUFGELADENER KLIMAAKKU FÜRS KLIMAGRÄTZL

ERIK ALLMER | ELIAS BENJAMIN PFEIFFER | ALEXANDRA WEBER

Einleitung und räumliche Thesen

Die Brigittenau, der 20. Wiener Gemeindebezirk, gehört zu den Innenbezirken Wiens und liegt räumlich zwischen Donaukanal und Donau. Mit seinen sechs Quadratkilometern, auf denen aktuell 84.371 Menschen (Stand: 2022) leben, zählt der 20. Bezirk zu den eher Kleineren in Wien. Schaut man sich die Flächenverteilung in der gesamten Brigittenau an, stellt man sich folgende Fragen: Ist die BrigittenAU? Viele breite Straßen, die hauptsächlich dem Motorisierten Individualverkehr dienen, und der Nordwestbahnhof, der sich in Mitten des Bezirks befindet und das Einfallstor zum 2. Wiener Bezirk darstellt, wirken wie Barrieren. Außerdem ist die Zugänglichkeit der Donau begrenzt. Wo befindet sich die BrigittenAU? Aus "der unteren Werd" und der Taborau hat sich ein "Flussinselbezirk" entwickelt, der mit etwa 25 Brücken an die umliegenden Stadtteilgebiete angeschlossen ist. Wie viel Fläche gibt es fürs BrigittenAUTO? Als Verkehrsfläche steht etwa ein Drittel des Bezirksgebiets zur Verfügung. Man könnte hier auch von einer Beton- und Blechinsel sprechen, da auf zusammengesetzten etwa 1.200 Fußballfeldern gefahren, gehupt sowie gewartet wird. Davon kann auf 240 Feldern dauerhaft im öffentlichen Raum geparkt werden. Wie steht es um einen BrigittenAUSFLUG? Durch Naherholungsgebiete in unmittelbarer Umgebung, wie dem Augarten und der Donauinsel, ist der 20. Bezirk vor allem bekannt für den Millenium Tower und die Uferseiten. Knapp fünf Prozent der Wiener Bevölkerung sucht im

alltäglichen Leben Erholung und Erlebnisgewinnungen (im Freien). In Betrachtung auf gesamt Wien bieten hier überdurchschnittlich viele Spielplätze Spaß für junge Bewohner*innen.

BRIGITTENAUFGEPASST

Wissenswertes:

1927 wurde im aufgelassenen Nordwestbahnhof der Schneepalast eröffnet. Die 3000 m² große Skihalle war die weltweit erste ihrer Art.

Die nebenstehende Grafik wurde mithilfe von Grundlagendaten aus der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien erstellt. Die Kategorien der Flächenaufteilung wurde hierfür selbst zusammengestellt.

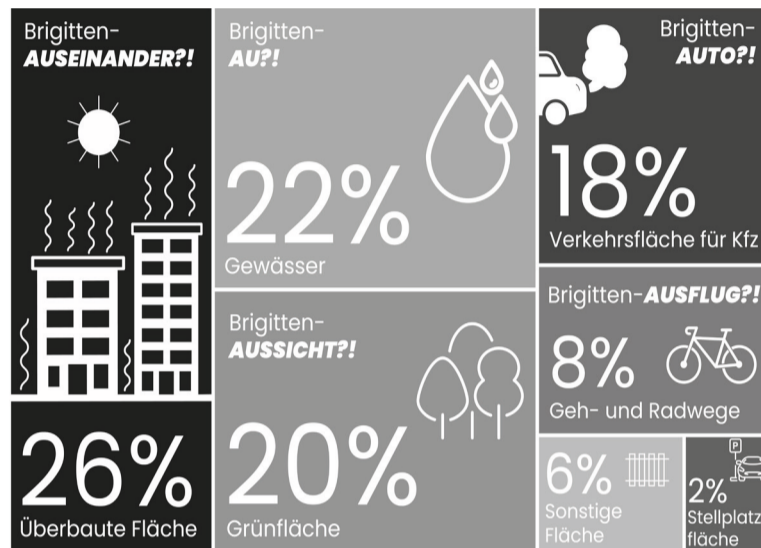


Abb. 1: Flächenaufteilung in der Brigittenau.

Die Brigittenau zeigt sich divers: Aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Strukturen lassen sich Raumbereiche aufgrund der Bestandsfaktoren eruieren. Dieser Zusammenschluss differenziert sich in sogenannten Fleckerln der Brigittenau.

»GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN, WIE DER KLIMAWANDEL, BRAUCHEN EINE LOKALE ANTWORT. DURCH EINE KONKRETE KLEINTEILIGE BETRACHTUNG DER EINZELNEN RAUMBEREICHE - AUF EINER FLECKERLEBENE - GELINGT DIE TRANSFORMATION«

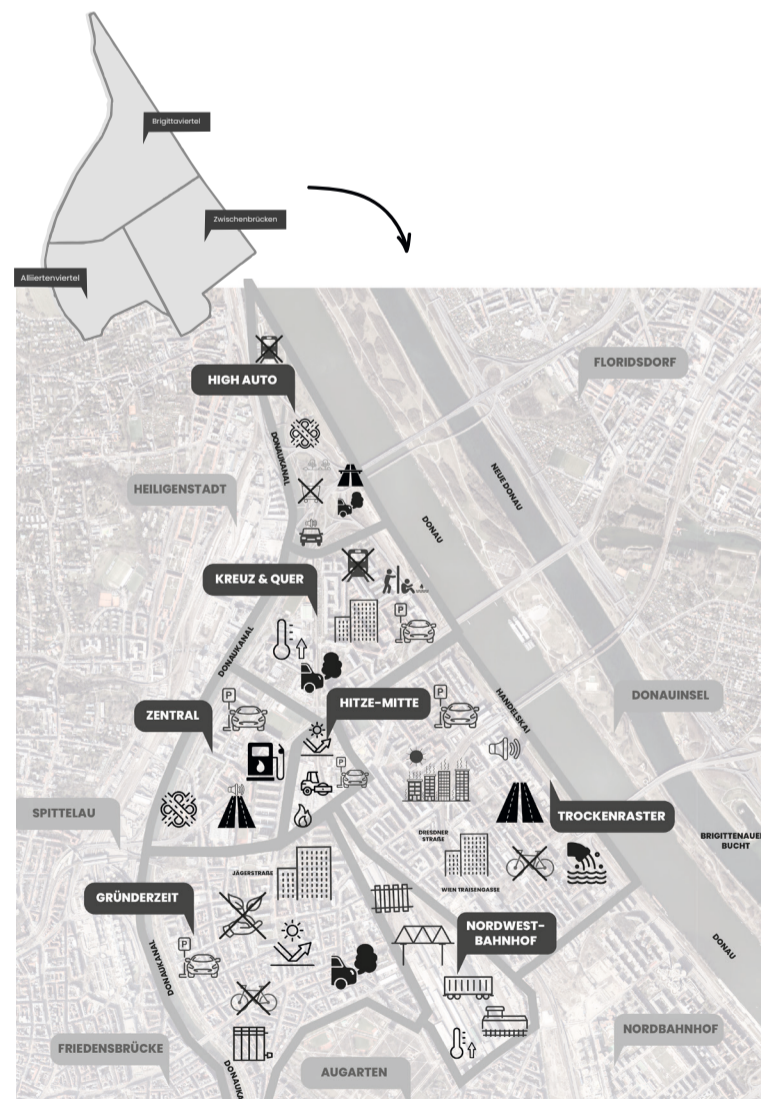


Abb. 2: Bestandsaufnahme und Potenziale/Risiken.

Herleitung des Konzepts

BRIGITTENAUFGEPASST

Der Füllstand des Klimaakkus gibt Auskunft über Stärken und Potenziale in jedem einzelnen Fleckerl:



Die Transformation der gesamten Brigittenau zum Klimamusterstadtteil wird über Maßnahmen organisiert, die individuell genau auf das jeweilige Fleckerl zugeschnitten sind. Im Ergebnis sollen sogenannte Klimagrätzl entstehen, die sich thematisch auf sechs Leitthemen beziehen:

1. Nachhaltige Mobilität
2. Grüne Infrastruktur & Erholung
3. Öffentlicher Freiraum & Gesundheit
4. Klimafitter Gebäudebestand
5. Nachhaltige (Energie-)Produktion & Kreislaufwirtschaft
6. Orientierungstiftende Zentren & sozialer Zusammenhalt

Als Indikator für den Stand der Transformation in jedem Fleckerl fungiert der Klimaakku. Er zeigt durch eine Bewertung des Bestands die Stärken sowie die Potenziale an. Das Ziel ist es, den Klimaakku in jedem Fleckerl durch konkrete Maßnahmen auf einen Wert von 100% zu bringen. Ab diesem Zeitpunkt ist die Transformation vom Fleckerl zum Klimagrätzl gelungen.

Zukünftig wird die Brigittenau somit zu einem vielfältig angepassten Bezirk, der die Stärken und Potenziale der Fleckerl nutzt. Somit entstehen auch thematische Schwerpunkte, die die neuen Klimagrätzl auszeichnen.

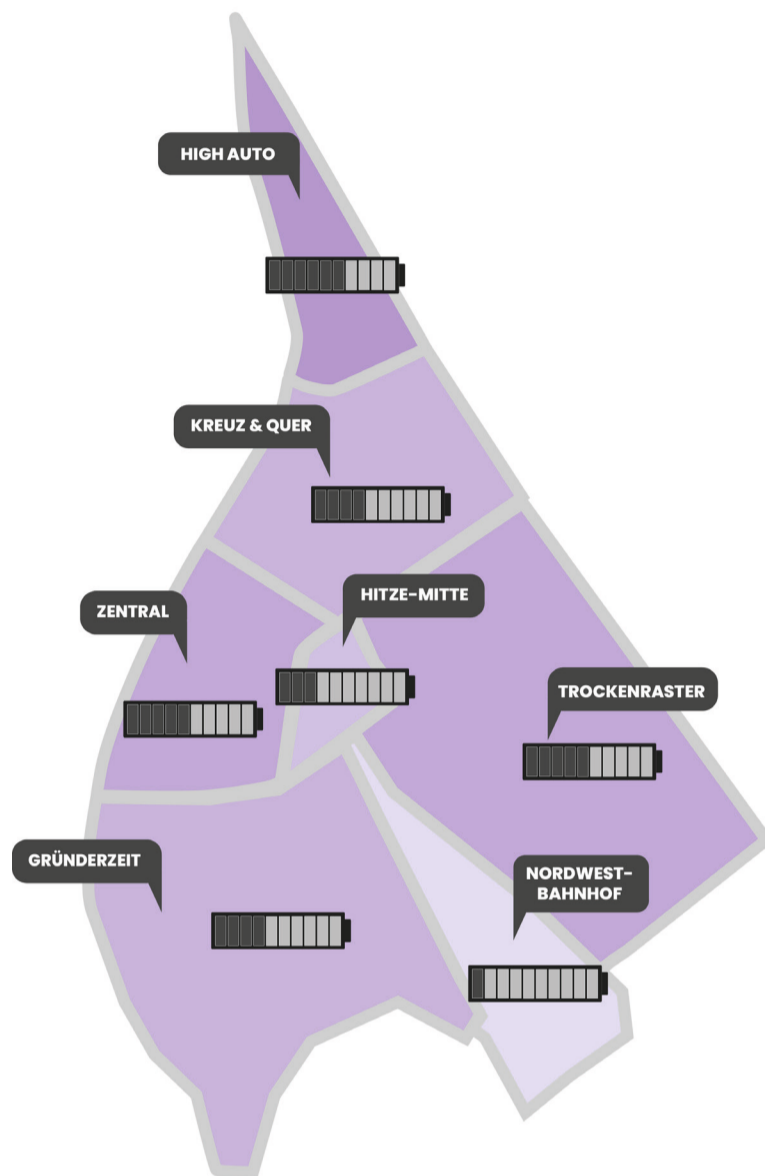


Abb. 3: Füllstand der Klimaakkus.

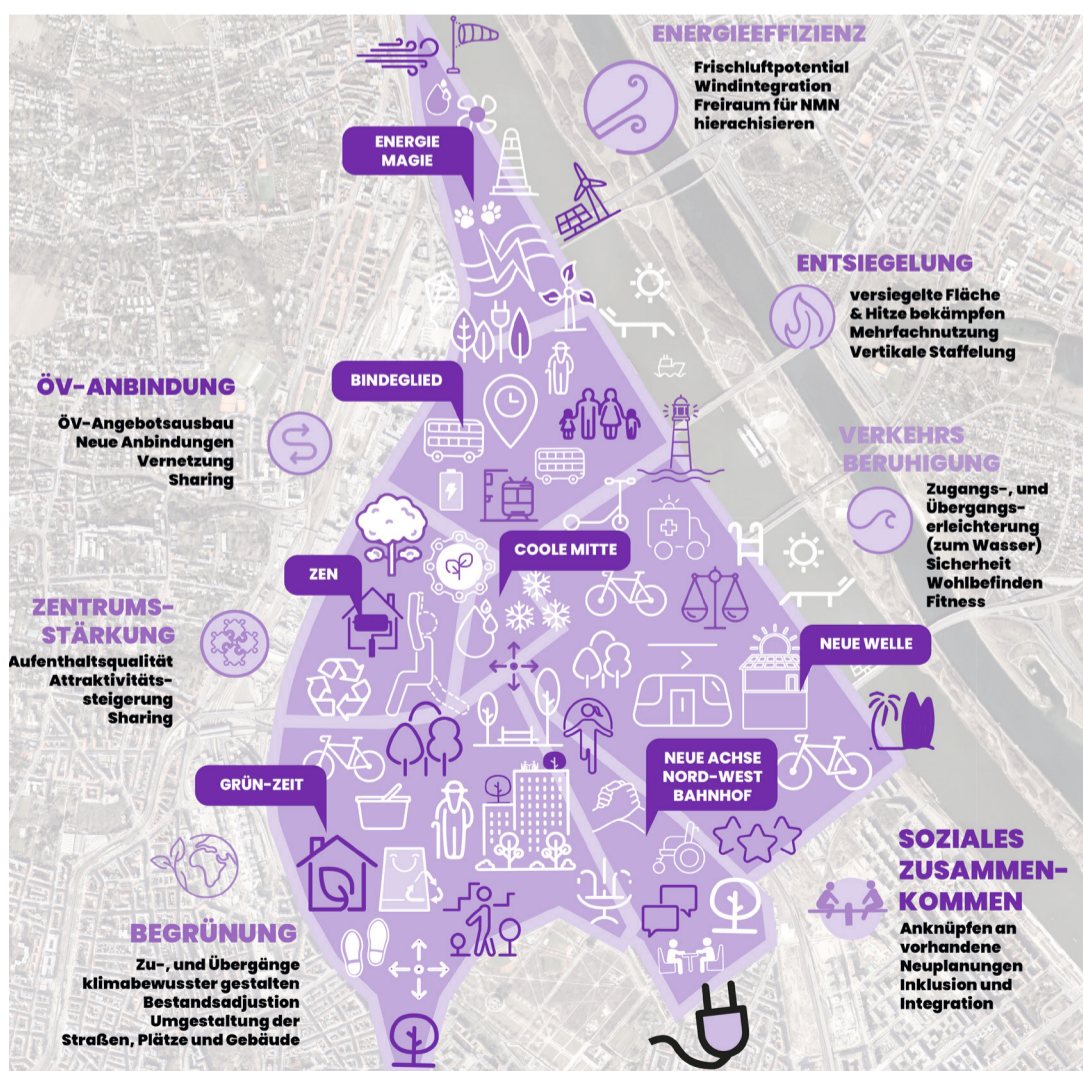


Abb. 4: Handlungsfelder und Ziele.

BrigittenAUS MIT HITZE-MITTE

Fleckerl Hitzemitte

Das räumliche Entwicklungskonzept sieht vor, dass durch zwei sehr bedeutende Impulsprojekte die Brigittenau neu geprägt werden soll. Auf dieser Seite wird eines der beiden Projekte vorgestellt. Die Planung sieht hierbei vor, dass die Hitze-Mitte in eine Coole Mitte umgewandelt wird, indem es zu fundamentalen Veränderungen in diesem Fleckerl kommt. Derzeit besteht noch rund dreiviertel der Hitze-Mitte aus versiegelter Fläche.

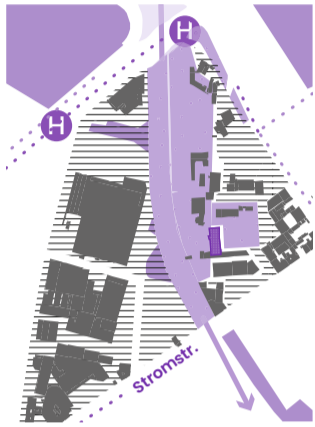


Abb. 7: Transformation "Hitzemitte zur coolen Mitte".

Maßnahmen

Dieses sehr stark versiegelte Fleckerl wird durch eine Bündelung an sehr tiefgreifenden Maßnahmen zu einem zeitgemäßen und klimafitten Klimagrätzl transformiert. Diese Veränderung wird erzielt durch Entsiegelung und Rückwidmung der Stellplatzfläche in Grün-/Blaue-Infrastruktur. Der Grünraum wird zunehmend in den Vordergrund gerückt und es herrscht ein größeres Gleichgewicht in der Flächenverteilung. Außerdem werden die bisher vorhandenen Verkehrsachsen (bspw. Bahntrasse zum Nordwestbahnviertel) umstrukturiert und für nachhaltige Mobilitätsformen attraktiv gestaltet. Diese sogenannte BrigittenAUBERGINE schlängelt sich quer durch das umgestaltete Quartier und lädt sowohl zum Aktivsein, Flanieren und dem gelegentlichen Aufenthalt ein. Weitergehend wird auch durch eine Mobilitätshaltestelle der nachhaltige und der öffentliche Verkehr in der neuen Coolen Mitte gestärkt.

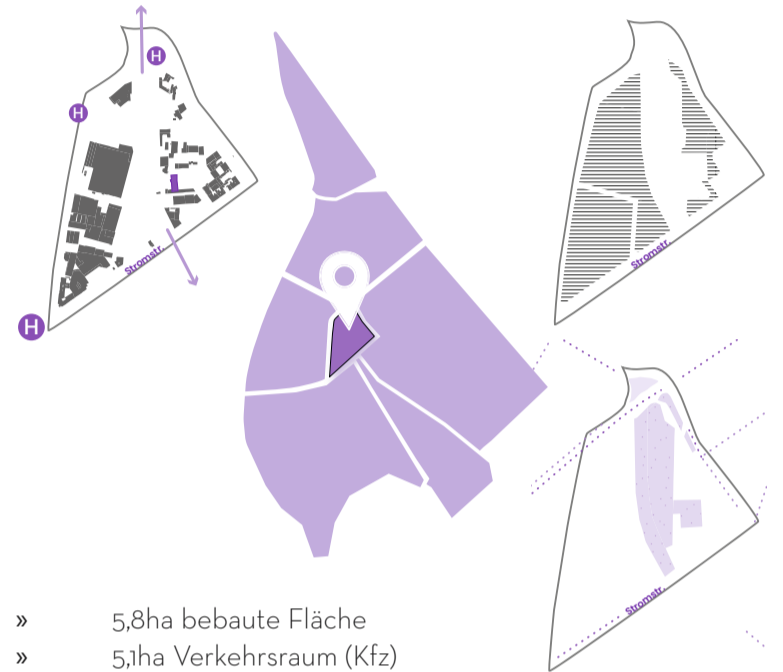


Abb. 10: Angedachte Flächenverteilung.

Zusätzlich werden bereits bestehende Gebäude klimafit gemacht und deren Potenziale bestmöglich ausgebaut, durch nachhaltige Sanierungs-/Energierenovierungen und durch Aufstockung. Eine dazugehörige Maßnahme ist auch der Anschluss der umliegenden Gebäude, die durch begrünte Dachparks funktionabel gemacht werden und durch Zugangsmöglichkeiten besser erreicht werden können.

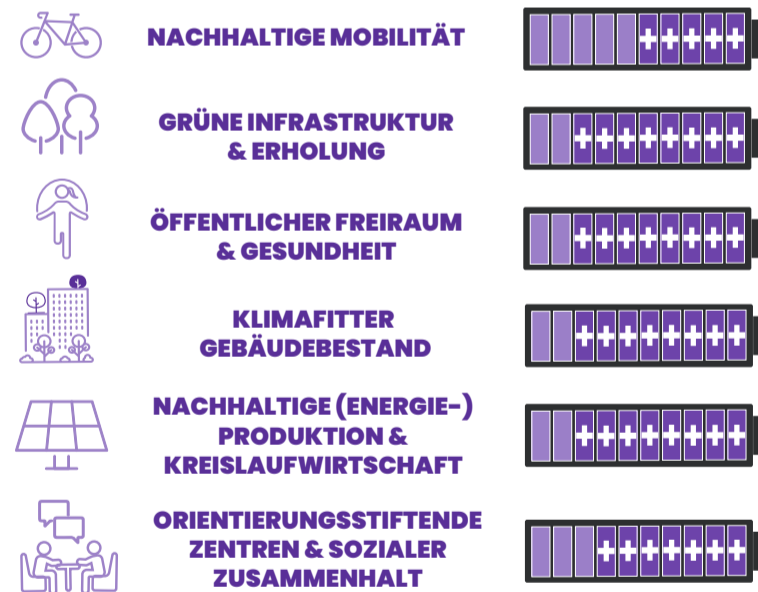


Abb. 8: Bewertung der Zielsetzungen und Maßnahmen.

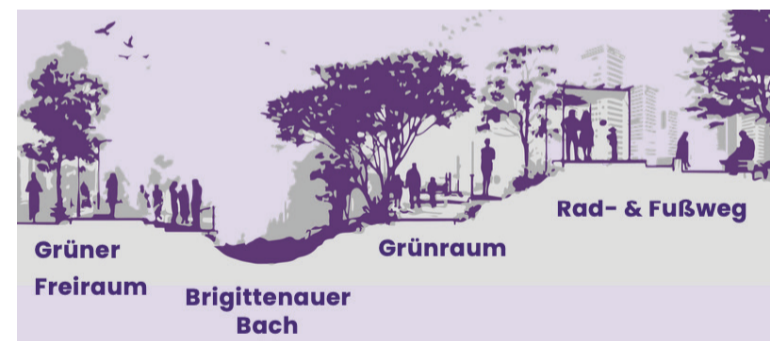


Abb. 11: Vision der Freiraumstruktur.

Ziele der Umstrukturierung

Bis zum Ende aller geplanten Maßnahmen bleibt von der Hitze-Mitte, so wie man sie heute kennt, nicht viel übrig. Das eindeutige Ziel dieser Transformation ist die Reduktion der Temperaturen im Sommer, indem weniger versiegelte Flächen weniger Hitze speichern und stattdessen Grünräume ihren Anteil zur Verbesserung des lokalen Mikroklimas leisten. Gleichzeitig ist es auch ein Ziel dieses Leitprojektes ein einzigartiges Wiedererkennungsmerkmal in der Brigittenau zu schaffen, das der lokalen Bevölkerung zur individuellen Freizeitgestaltung zugutekommt.

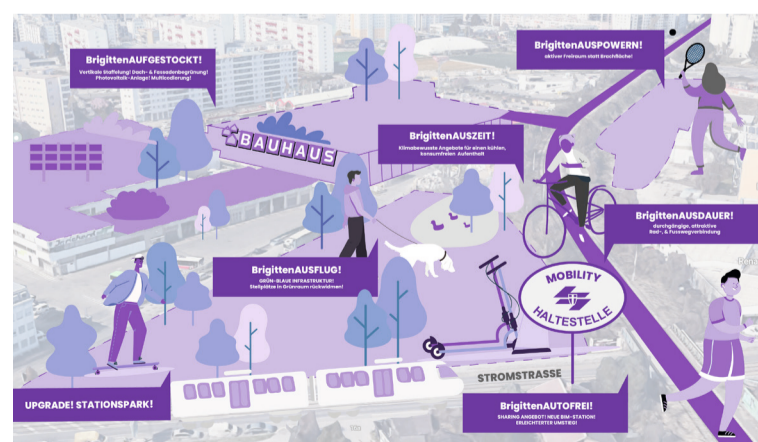


Abb. 9: Verortung der Zielsetzungen und Maßnahmen.

FITTE BRIGITTE

Artenvielfalt auf der Kippe - Die Brigittenau klimafit machen

MANUEL HÄUSLE | SOPHIA MEUSBURGER | HANNAH SCHELLANDER

Einleitung und räumliche Thesen

Durch die Lage zwischen Donau und Donaukanal sowie zwischen Augarten und Autobahnbrücken erstreckt sich der 20. Wiener Gemeindebezirk auf einer Insel. Die Brigittenau dient mit wichtigen Verkehrsverbindungen als Bindeglied zwischen den Innenbezirken und der gegenüberliegenden Seite der Donau.

Basierend auf dieser Grundlage haben die Züge des motorisierten Individualverkehrs wesentliche Einschnitte in das Gefüge des Bezirks genommen und tiefgreifende Frakturen hinterlassen.

Im gesamträumlichen Kontext ist es wichtig darauf hinzuweisen, dass große Flächen des Bezirks erst durch die Donauregulierung in den 1870er Jahren geschaffen wurden, wodurch die Brigittenau durch schnell voranschreitende Bautätigkeiten rasant gewachsen ist. In den nächsten Jahren wird der Bezirk im Zuge der Entwicklung des Nordwestbahnhofareals mit knapp 14.000 neuen Einwohner*innen und 4.700 Beschäftigten erneut ein starkes Wachstum verzeichnen.

Die Brigittenau weist mit 39% der Bewohner*innen, die keine österreichische Staatsbürgerschaft haben, eine hohe Diversität auf. Durch das Aufkommen von Menschen mit unterschiedlicher Herkunft und sozioökonomischen Hintergrund ist die Brigittenau einer der ethnisch diversesten Bezirke der Stadt und weist zudem ein sehr niedriges Durchschnittseinkommen im Vergleich zu anderen Wiener Gemeindebezirken auf.

Im Rahmen der Klimakrise und der zunehmenden Hitzebelastung im Sommer muss darauf hingewiesen werden, dass rund 34% des Bezirksgebiets von Verkehrsflächen eingenommen werden und somit mehr Verkehrsfläche als Grünfläche im Bezirk vorhanden ist.

Das Verschwinden von Grünflächen in Städten hat erhebliche negative Folgen für die Umwelt, die Gesundheit und das Wohlbefinden. Es ist wichtig, bestehende Flächen zu schützen, zu erhalten und neue zu errichten, da sie für die städtischen Gemeinschaften von großem Nutzen sind.

» MOTIVATION IST NICHT DIE LIEBE ZU TIEREN, SONDERN DIE NOTWENDIGE UNTERSTÜTZUNG UNSERER BIODIVERSITÄT IN ZEITEN DES KLIMAWANDELS! «

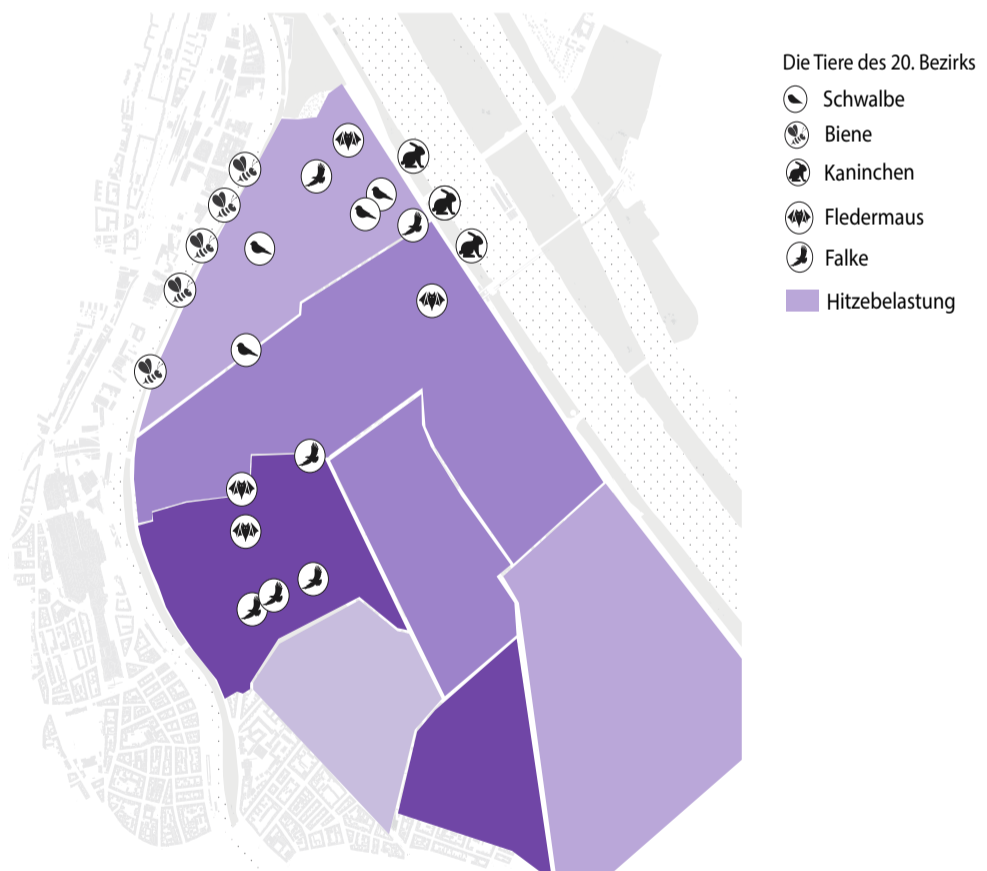


Abb. 1: Aufbruchskarte Hitze und Tierbestand.

Herleitung des Konzepts

Der globale Klimawandel und die damit verbundenen Auswirkungen werden auch die Stadt Wien und insbesondere der 20. Bezirk enorm zu spüren bekommen. Die sogenannten „urban heat islands“ bei der die Städte durchschnittlich um mehrere Grad wärmer sind als ihr Umland werden immer problematischer.

Das Ausmaß an urbanen Grünflächen und Straßenbegrünung, Wasserflächen, Frischluftschneisen, der Versiegelungsgrad des Bodens sowie Reflektionsflächen und Verschattung sind städtebaulich äußerst relevant im Zusammenhang mit dem Thema der sommerlichen Überhitzung.

In diesem Kontext weist die Brigittenau einen sehr hohen Verkehrsflächenanteil, welcher mit einer gebietsweisen hohen Bebauungsdichte, schlechter Eigenverschattung und großen Gebäudeabständen bei den Neubauten in Verbindung steht, auf.

Wichtig ist dabei, dass die Brigittenau die unmittelbare Nähe zur kühlenden Donau aufweist. Dieser Grünflächenanteil wird durch Versiegelung immer weniger und wird auch zukünftig die negativen Effekte nur eingeschränkt kompensieren können.

Der Bezirk Brigittenau kann stark davon profitieren grüner zu werden und die biologische Vielfalt stärker zu fördern. Diese Bemühungen können die Gesundheit und das Wohlbefinden verbessern, die Lebensqualität steigern, die biologische Vielfalt erhalten und eine nachhaltige Entwicklung unterstützen. Durch diese Investitionen in die Umwelt kann Brigittenau gesünder, lebenswerter und nachhaltiger in die Zukunft gehen.

Wie kann man Tier und Mensch vor der Hitze schützen?

Wie können bestehende Strukturen genutzt werden, um das Stadtklima von steigenden Temperaturen zu bewahren, die Artenvielfalt auszubauen und die Biodiversität zu schützen?

Schaffung von Lebensqualität im Zuge eines multifunktionalen Freiraums

Grün in städtischen Strukturen integrieren

Straßenraum umgestalten

Reduktion der Stellplätze und des MIV

Anreize für den NMIV setzen

Umnutzung der vom MIV dominierten Räume

Die Pflantiermeile übergreifend auf den gesamten Bezirk

Vernetzung mit den bestehenden Grünräumen

Vernetzung des Grünraumes mit Aufenthaltsqualität für Mensch und Tier

Grün in städtischen Strukturen integrieren

Bezirksübergreifendes Freiraumsystem

Vernetzung und Anknüpfung der bestehenden Grünräume

Futter- und Nistplätze für die Tierwelt

Lebensraum für Tiere schaffen

Einen Grünkorridor auf der Adalbert-Stifter-Straße

Schutzgebiete umsetzen

Sicherstellung der Ökosystemleistung und Biodiversität

Grün in städtischen Strukturen integrieren

Straßenbegrünung

Umgestaltung des Straßenraumes

Stadtgrün fürs Mikroklima

Grün in städtischen Strukturen integrieren

Identität von Grünräumen stärken

Pflantiermeile und Grünkorridor

Leitbild

So wird Brigittenau fit

Durch das Bekenntnis zur Sicherstellung der Biodiversität und zur Schaffung von Lebensqualität im Zuge eines multifunktionalen Freiraumes und der Vernetzung von Grünraum mit Aufenthaltsqualität für Mensch und Tier sollen die Ökosystemleistungen sowie die Biodiversität im Zuge des Klimawandels sichergestellt werden. Das Entwicklungskonzept FITTE BRIGITTE bietet dabei einen exemplarischen Ausblick für den Bezirk Brigittenau.

Im Zentrum des Leitbilds steht die Frage **„Wie können wir bestehende Strukturen nutzen, um das Stadtklima von steigenden Temperaturen zu bewahren bzw. zu schützen“?** Durch das Beleben und Nutzen bestehender Zentren und Strukturen sowie sozialer Maßnahmen wächst der Bezirk Brigittenau nicht nur räumlich, sondern auch sozial näher zusammen.

Die Strukturkarte soll unsere Thesen verdeutlichen und veräumlichen. Unser Hauptfokus liegt auf der Vernetzung der Grün- und Freiräume innerhalb des gesamten Bezirks, bis hin zur Verbindung zu den anliegenden Infrastrukturen außerhalb des Bezirks. Des Weiteren widmen wir uns dem gemeinschaftlichen Aspekt. Um die Biodiversität sicherzustellen ist es wichtig, sich der Flora, Fauna als auch dem Mensch zu widmen, sodass diese im Einklang miteinander stehen. Es bedarf dabei einem bewussten Umgang mit der Ressource Boden sowie den bestehenden Strukturen zu praktizieren.

Basierend auf der Bestandsanalyse und den daraus gewonnenen Erkenntnissen, wurden drei Impulsprojekte entworfen, wie sich der Bezirk in den kommenden Jahren entwickeln könnte. Diese behandeln Zukunftsvisionen mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Die Themen **Lebensqualität, Sicherstellung der Biodiversität und Vernetzung** stehen dabei im Fokus.

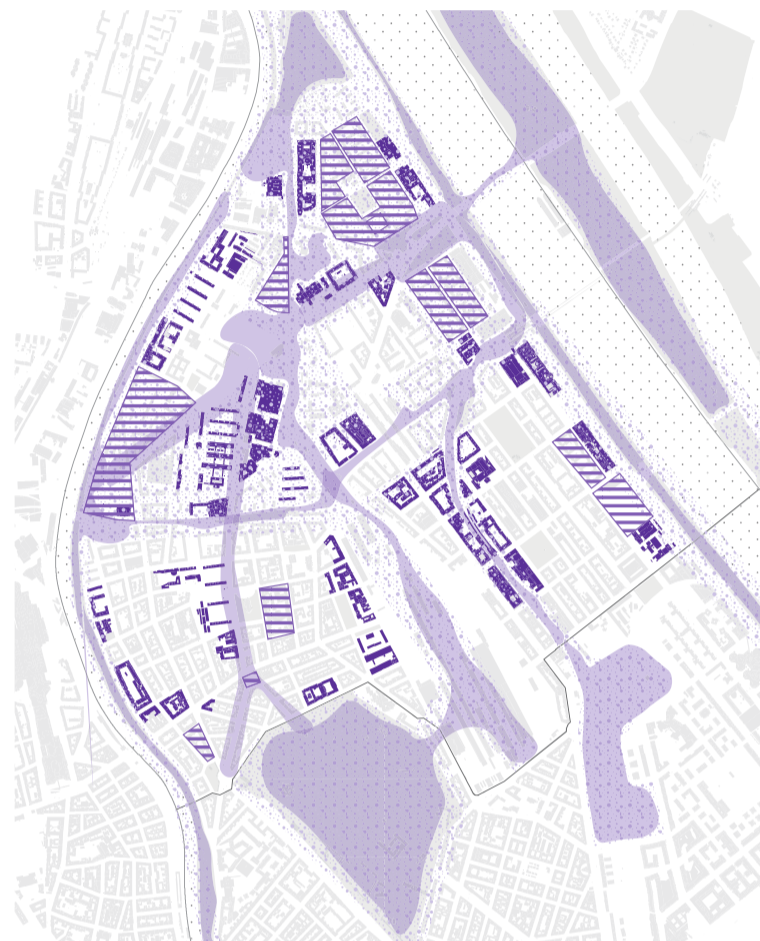


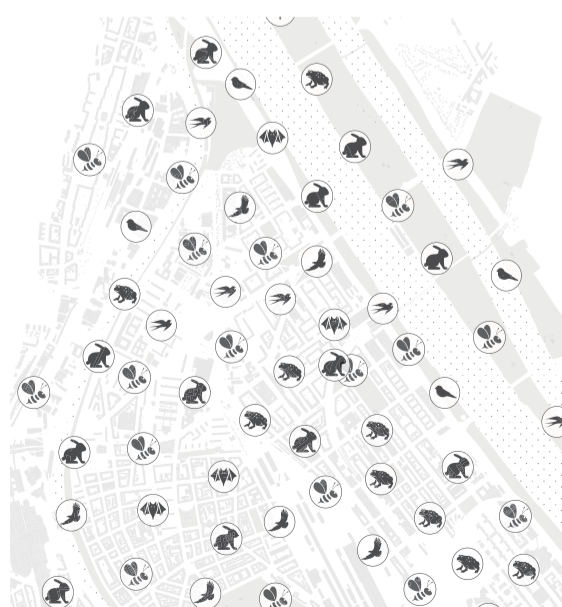
Abb. 3: Strukturkarte.

Legende

- Potenzialflächen Grün- und Freiraum
- Potenzialflächen Lebensraum Mensch und Tier
- Wasser
- Sportplatz mit Rasen
- Grünfläche
- Gemeindebauten mit Potenzial für Dachbegrünung
- Grünraumverbindung
- Fassadenbegrünung

Soll-Zustand Tierwelt

In der Brigittenau befinden sich die Tiere vorwiegend an den Rändern des Bezirks, vermehrt in der Nähe der Donau (Abb. 1 Aufbruchskarte). Durch die Errichtung der Pflanzmeile, Dach- und Fassadenbegrünungen, Grünraumvernetzungen und die Errichtung von Schutzzonen wird dafür gesorgt, dass sich die Tiere im gesamten Bezirk ausbreiten können. Durch mehr Fläche, Nahrungsmittel und Rückzugsorte kann die Tierpopulation gesteigert und die Biodiversität gestärkt werden.



Die Tiere des 20. Bezirks

- Schwalbe
- Biene
- Kaninchen
- Fledermaus
- Falke

Abb. 4: Soll-Zustand Verteilung Tiere im Bezirk.

Impulsprojekte



Abb. 5: Vernetzung des Bezirks.

Pflantiermeile

Die Pflantiermeile soll die Brigittenau mithilfe von Grün- und Freiräumen miteinander vernetzen. Sowohl Tiere als auch Menschen sollen so die Möglichkeit bekommen, in andere Teile des 20. Bezirks zu gelangen. Neben den Verbindungen im Bezirk, soll sie die Brigittenau auch mit der Umgebung verbinden, vor allem mit dem Donauufer und dem Donaukanal. Der Schwerpunkt der Pflantiermeile liegt auf der Adalbert-Stifter und der Jägerstraße. Beide sind derzeit von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt.



Abb. 6: Pflantiermeile:

Adalbert-Stifter Straße

Die Adalbert-Stifter-Straße stellt mit ihrer mehrspurigen Fahrbahn und einer Breite von 42m eine wichtige Verbindung zwischen den innerstädtischen Bezirken sowie den Bezirken über der Donau dar, wodurch dort hauptsächlich der MIV dominiert. Die Anzahl der Fahrstreifen soll auf zwei reduziert werden. Stattdessen wird ein großer Teil der Straße zu einem Grünkorridor umgestaltet. Dieser soll ein Aufenthaltsort für Tier und Mensch sein. Hasen und andere Lebewesen können so auch leichter in andere Bereiche des Bezirks gelangen. Des Weiteren wird es einen Fahrradstreifen geben, der in beide Richtungen befahrbar ist, sowie einen Gehsteig auf beiden Seiten. Der Fahrstreifen soll dazu beitragen, das Radverkehrsnetz zu stärken und den motorisierten Verkehr zu verringern. Als Übergang zwischen dem Gehweg soll es noch eine Allee geben, welche zur Begrünung und zur Gestaltung dienen soll.

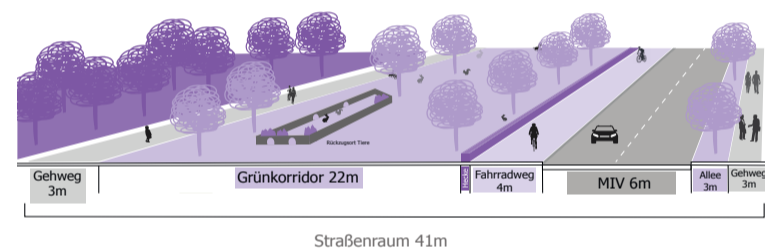


Abb. 7: Straßenraum Querschnitt und Vogelperspektive.

Dach- und Fassadenbegrünung

Dach- und Fassadenbegrünung sind sehr wertvoll für Tiere und das Klima. Begrünte Dächer und Fassaden bieten Lebensraum für Insekten, Vögel und andere Wildtiere, was zur Förderung der Artenvielfalt in städtischen Gebieten beiträgt. Außerdem tragen sie dazu bei, den städtischen Wärmeinseleffekt abzuschwächen, indem sie die Sonnenwärme absorbieren und reduzieren, was zur Abkühlung der Städte und zur Verringerung des Energieverbrauchs beitragen kann.

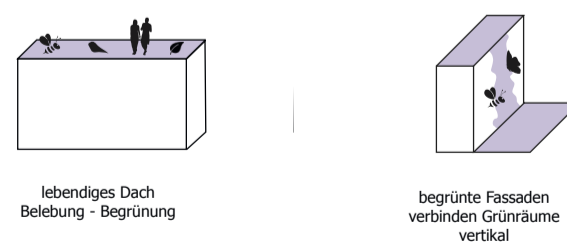


Abb. 8: Fassaden- und Dachbegrünung.

KLIMA:FEST[UNG] BRIGITTENAU

Eine Festung im 21. Jahrhundert

LEAH ANDERS | JONAS MADLUNG | ANNA OBERKLEINER

Die Brigittenau ist eine Festung

Zwischen Donau und Donaukanal, dort wo sich die Flüsse treffen, dort befindet sich die **Festung Brigittenau**. Umgeben von riesigen Mauern aus Eisenbahn und stark frequentierten Straßen leben die Bewohner:innen abgeschottet vom Rest der Stadt Wien. Doch die Festung leidet. Zu viel Verkehr, zu große Hitze und zu wenig Erholungsraum machen den Bewohner:innen zu schaffen.

Durch ihre abgeschottete Lage von den restlichen Wiener Gemeindebezirken ist sie nur schwer zugänglich. Die breite Donau, sowie der Donaukanal an den Grenzen des 20. Bezirks ermöglichen einen Zugang in den Bezirk nur über vereinzelte Brücken. Nicht nur die eingeschränkte Zugänglichkeit, sondern auch der große Anteil an versiegelter Fläche zeichnet die Brigittenau aus. Breite Straßen mit mehreren Spuren für den motorisierten Individualverkehr prägen den Bezirk. Diese breiten Straßenzüge sorgen dafür, dass sie für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen als große Barrieren wahrgenommen werden, da sie nur schwer zu überqueren sind.

Der 20. Bezirk fühlt sich daher **nicht mehr zeitgemäß** an. Die große versiegelte Fläche und die eingeschränkte Zugänglichkeit lassen den Bezirk für die Menschen der Brigittenau zum Aufenthalt nicht attraktiv wirken. Auch im Sinne des Klimawandels wirkt die Brigittenau altmodisch, als ob sie der großen Herausforderung des 21. Jahrhunderts nicht standhalten könnte.

Die Brigittenau als ein Bezirk, welcher durch große Stadtentwicklungsgebiete, wie etwa den Nordwestbahnhof, eine große Transformation durchlaufen wird, bietet die besten Voraussetzungen, um diese Potenziale aufzugreifen und zu nutzen. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels, müssen diese Veränderungen genutzt werden, um die gesamte Brigittenau zu einem klimafesten und zukunftsfähigen Bezirk zu entwickeln.



Abb. 1: Brache an der Adalbert-Stifter-Straße.

»DIE BRIGITTENAU IST EINE FESTUNG IM HERZEN WIENS UND KANN DEN HERAUSFORDERUNGEN DES 21. JAHRHUNDERTS NICHT MEHR STANDHALTEN.«

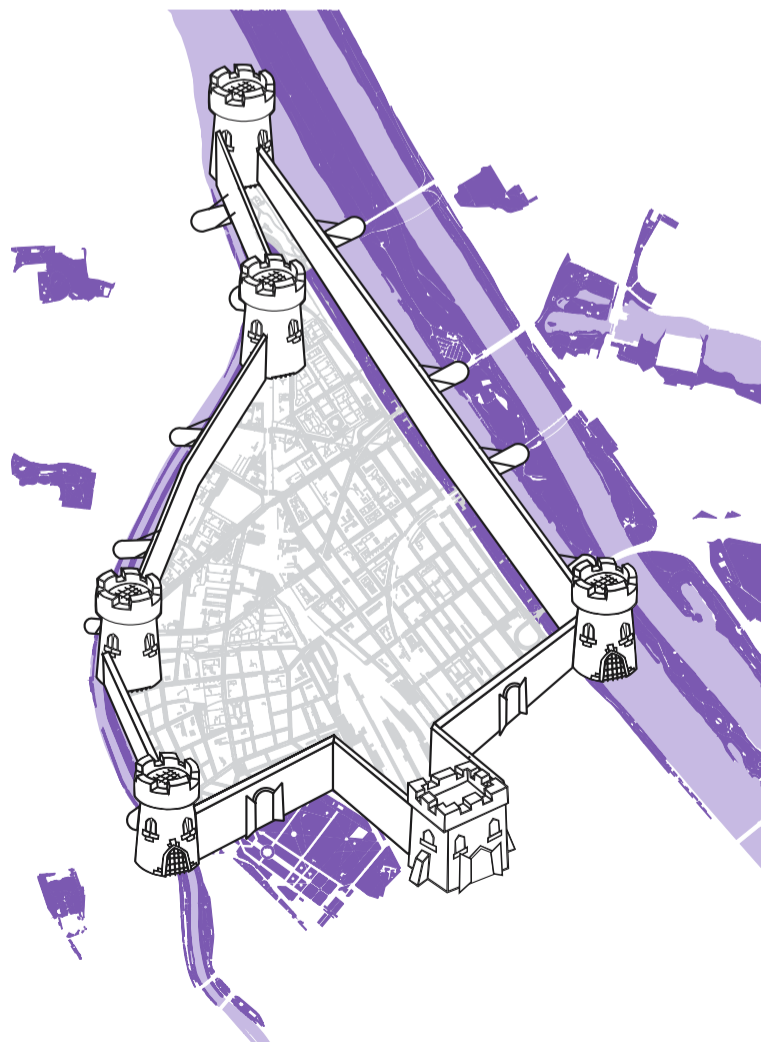


Abb. 2: Aufbruchskarte - Die Brigittenau als Festung. (Datengrundlage: Stadt Wien)

DIE BRIGITTENAU - EINE FESTUNG?

Die Mauern der Festung stellen eine abstrahierte Version der bestehen Barrieren am Rande des Bezirkes dar. Diese Barrieren bestehen vor allem aus breiten und vielbefahrenen Straßen und schwer überwindbaren Bahngleisen [die Mauern der Festung], sowie dem Donaukanal und der Donau [der Burggraben der Festung].

Was ist eine Klimafestung?

Der Bezirk bietet hauptsächlich Infrastruktur für den motorisierten Verkehr und ist daher nicht mehr zeitgemäß! Durch einen Flächenanteil von mehr als einem Drittel an Verkehrsfläche ist in der Brigittenau der Klimawandel auch deutlich spürbar, da sich die versiegelten Flächen stark aufheizen. Im Gegensatz dazu ist der Flächenanteil der Grünflächen mit 21,5% besonders gering, wobei insgesamt nur rund **4%** der Brigittenau **öffentlich nutzbarer Grünraum** sind.

Da der 20. Bezirk auch derjenige mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad in Österreich ist, sowie zudem die Kfz-Meldungen seit einigen Jahren zurückgehen, steht der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nichts mehr im Wege! „**Wien wird bis 2040 klimaneutral.**“, lautet das Ziel der Stadt Wien aus der Smart Klima City Strategie Wien. Daher heißt das für uns: Es darf nicht mehr gewartet werden! Es muss gehandelt werden, um die Brigittenau zur einer Klimafestung zu machen, welche die Menschen vor den neuen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts schützen kann!

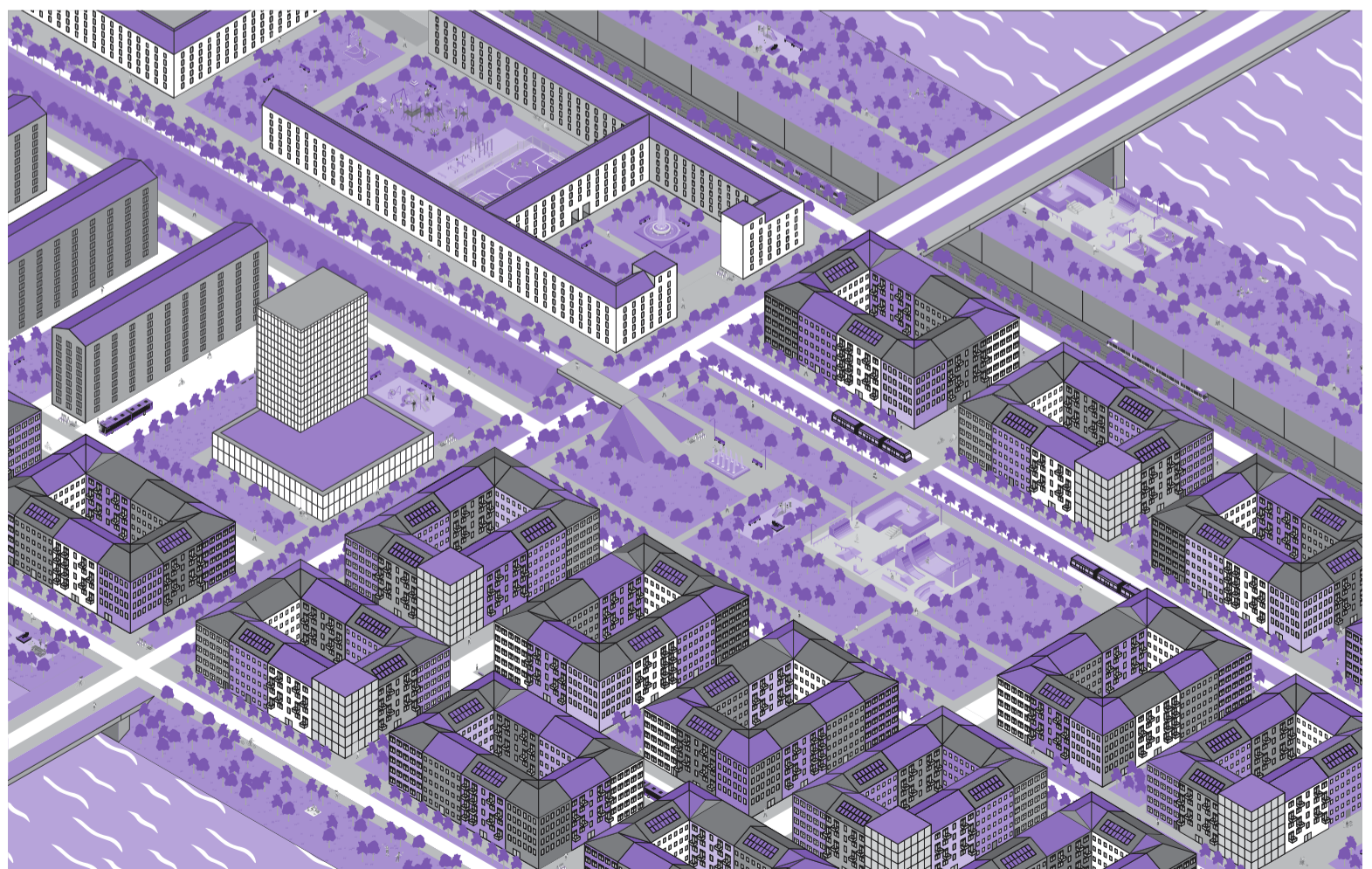
Für eine Klimafestung braucht es öffentlichen Grünraum für alle Bewohner:innen im unmittelbaren Umfeld der Wohnung, nachhaltige Mobilitätsformen, sowie schnelle Erreichbarkeiten von Grünräumen mit regionaler Bedeutung und der alltäglichen Infrastruktur. Hier bedarf es einer grundlegenden Umverteilung der öffentlichen Flächen innerhalb der Brigittenau, weg vom Auto, hin zu Grünraum und aktiver Mobilität.

31,4%
Verkehrsfläche



21,5%
Grünfläche

Abb. 3: Flächenverteilung der Brigittenau. (Datengrundlage: Stadt Wien).



DIE BRIGITTENAU 2040

Diese abstrahierte Darstellung zeigt eine Zukunftsvision der gesamten Brigittenau mit ihren prägenden Strukturen. Sie soll die notwendige Veränderung für einen klimafesten Bezirk veranschaulichen.

Abb. 4: Die Brigittenau 2040.

Der Weg zur Klimafestung

Um die Brigittenua in eine moderne Klimafestung umzuwandeln, bedarf es mehrerer aufeinander abgestimmter Schritte:

Schritt 1: Grundsteine legen

Der erste Schritt am Weg zur Klimafestung ist das Erkennen der Probleme und Herausforderungen der heutigen Brigittenua. Ein großer Anteil an Verkehrsflächen, fehlender öffentlicher Grünraum, sowie steigende Temperaturen und Emissionen, stellen sich als besonders starke Probleme des Bezirks heraus. Hier muss nun angesetzt werden.

Schritt 2: Land gewinnen

Als nächstes geht es darum, diese Herausforderungen anzugehen und Potenziale für eine Veränderung zu definieren. Hierfür wird im öffentlichen Raum angesetzt, um so möglichst vielen Menschen eine spürbare Besserung zu bieten. Durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs mittels Abreizen, wie etwa

Parkraumbewirtschaftung und Tempolimits und einer Stärkung der aktiven Mobilität, wird neue Fläche für weitere Transformationen gewonnen.

Schritt 3: Chancen nutzen

Durch Schaffung neuer Grünverbindungen und Verbesserung der Erreichbarkeit des öffentlichen Grüns können alle Bewohner:innen innerhalb von 200m einen Grünraum erreichen. Die wichtigen Verbindungen zu Grünraum, ÖV und Zentren sollen sicher und attraktiv für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sein. Die Nutzbarkeit halböffentlicher Grünräume wird durch Kommunikation unter den Bewohner:innen erhöht. Durch Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Schaffung eines durchgehenden Grünraumnetzes kann eine Klimafestung geschaffen werden, die die Bewohner:innen vor den neuen Herausforderungen schützt.



Abb. 5: Leitbildkarte - Klimafestung Brigittenua (Datengrundlage: Stadt Wien).

Impulsprojekte

Von Parkplatz zu Park

Die Parkstraßen entstehen in all jenen Straßen, die wichtige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr darstellen, gleichzeitig aber keine essentiellen MIV-Verbindungen sind.

Eine Parkstraße zeichnet sich durch eine intensive Begrünung und Nutzung des derzeitigen Straßenraumes als Park aus. Sie verfügt über Wege entlang der Gebäude, die einerseits dem NMIV dienen aber auch die Zu- und Abfahrt für Liefer-, Einsatz- und Rettungsfahrzeugen dienen. In ihnen kann sich jeder zur

Erholung, in der Freizeit oder nur zur Durchwegung aufhalten und von einem belebten Grünraum profitieren.

Sie ergänzen das bestehende Grünraumnetz, damit jede Person innerhalb von 200 Metern Zugang zu öffentlichem Grünraum hat. Gleichzeitig ergänzen sie das Radwegenetz und stellen sichere Verbindungen für den NMIV dar. Die kühlende Funktion der Begrünung trägt zudem positiv zum Mikroklima bei und gewährleistet einen sicheren Aufenthalt im öffentlichen Raum..



Abb. 6: Verortung Parkstraßen (Datenquelle: Stadt Wien).

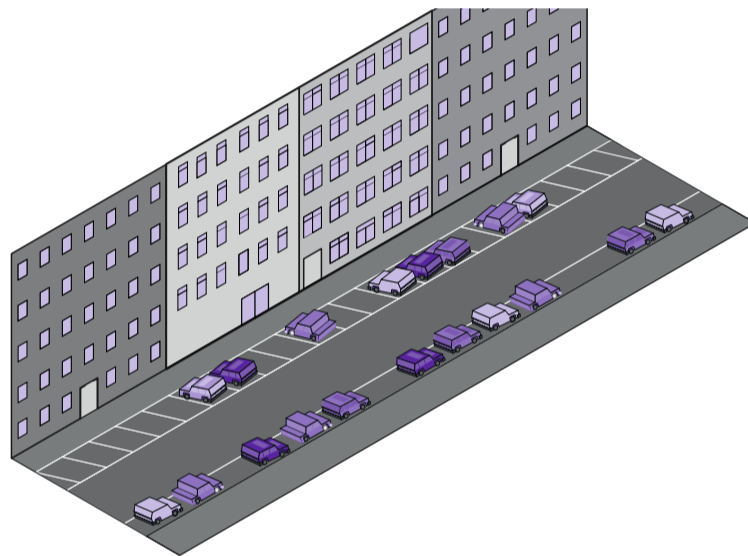


Abb. 7: Parkstraße heute (2023).

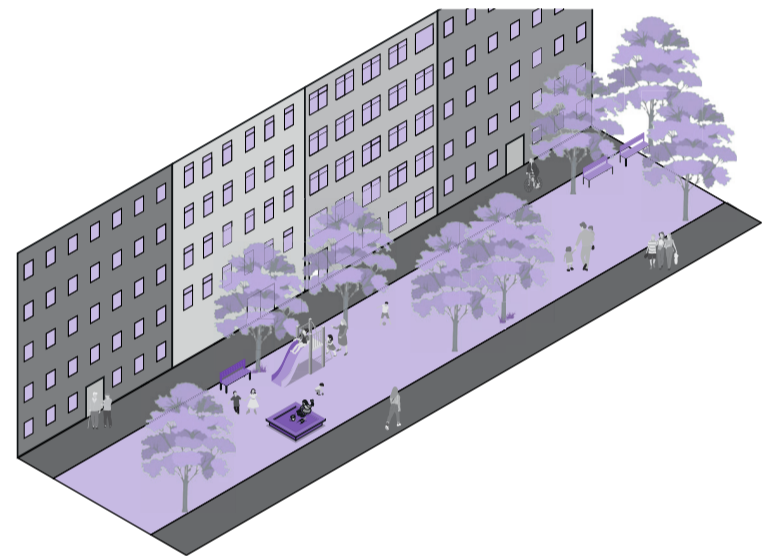


Abb. 8: Parkstraße 2040.

Grüne Lunge

Die Adalbert-Stifter-Straße mit ihren bis zu acht Spuren und 40 Metern Breite ist nicht nur extrem unattraktiv für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, sondern stellt auch eine große Barriere innerhalb des Bezirkes dar. Durch eine großräumige Umgestaltung der Straße soll der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gestärkt und neuer Grünraum für alle Bewohner:innen geschaffen werden.

Durch eine komplette Umgestaltung der Straße inklusive Temporeduzierung auf 30 km/h, eine Reduktion auf zwei Fahrspuren, jeweils eine pro Richtung, und den gleichzeitigen Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur entlang der Adalbert-

Stifter-Straße, in Kombination mit der parallel geführten U-Bahnlinie U6, soll der [Durchgangs-]verkehr aus der Straße verbannt werden.

Die dadurch gewonnenen Flächen sollen in einem Zusammenspiel mit dem neuen Radhighway zu einer nutzbaren überregionalen Grünraumverbindung werden. An der Kreuzung der Adalbert-Stifter-Straße mit der Dresdner Straße soll ein großes Augenmerk liegen, da hier besonders viel Fläche gewonnen werden kann. Dort liegen nicht nur die neuen Entwicklungsgebiete, sondern auch der neue Radhighway kreuzt an dieser Stelle. Diese Planungen sollen integriert und aufeinander abgestimmt werden, um so einen großzügigen Erholungsraum mit regionaler Bedeutung zu schaffen.

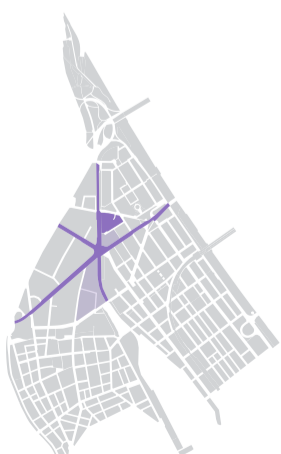


Abb. 9: Verortung Grüne Lunge. (Datenquelle: Stadt Wien).

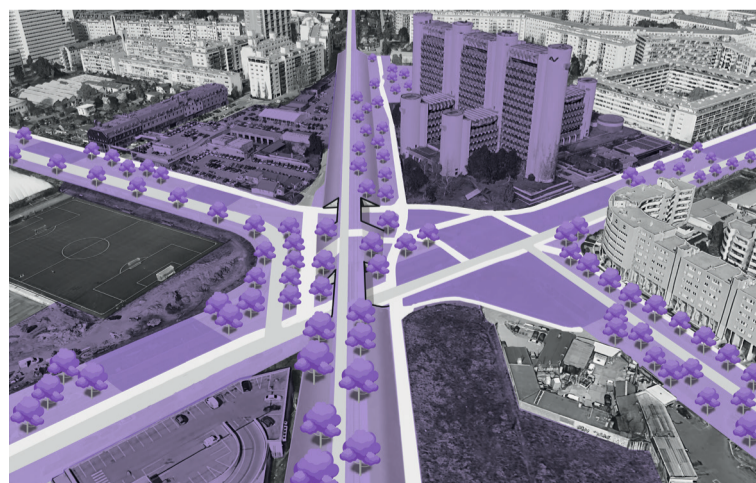


Abb. 10: Flächenpotentiale. (Datengrundlage: Google Earth).

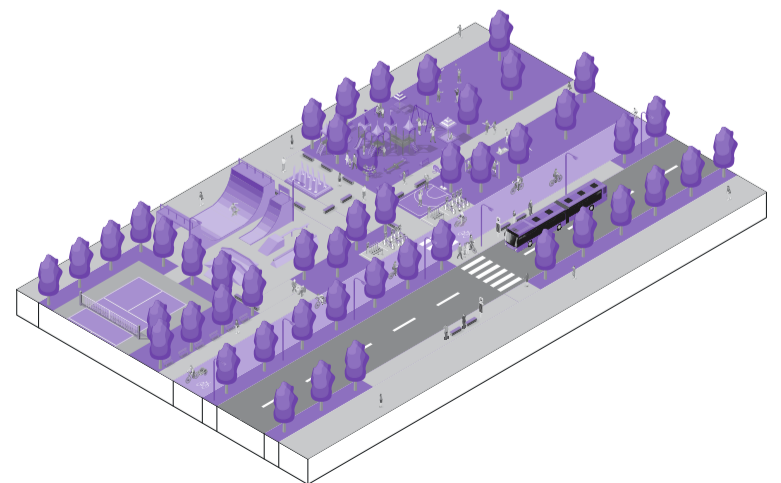


Abb. 11: Querschnitt Grüne Lunge.

SHARE20

Für eine gerechte Brigittenau

HELIN KAYA | CHIARA MATERAZZI | VANESSA RAAS

Einleitung und räumliche Thesen

Die Brigittenau ist ein Wiener Gemeindebezirk, welcher durch großzügige Straßenräume, versteckte Grünoasen und stark dominierenden motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Historisch bedingt ist die Brigittenau mit den unterschiedlichen Phasen der städtebaulichen Ideologien zu einem heterogenen Bezirk erwachsen. Von der gründerzeitlichen Blockrandbebauung über die großen Gemeindegärten und Zeilenbauten bis hin zu den Neubauten. Das Projekt SHARE20 soll im Rahmen der „Stadt im Klimawandel“ die Brigittenau zu einem zukunftsfähigen und klimaangepassten Bezirk verwandeln. Unsere Analyseergebnisse sagen aus, dass es in der Brigittenau Räume gibt, welche Potentiale aufweisen und dadurch wiederbelebt und -verwertet werden können. Der Sozioökonomische Status der Bevölkerung der Brigittenau ist, verglichen zu anderen Bezirken, niedrig. Im 20. Bezirk ist die allgemeine Wohnzufriedenheit niedriger als der Wiener Durchschnitt.

Der Bedarf an Raum in der Brigittenau, welcher von der Bevölkerung benötigt wird, sowie die daraus resultierenden Herausforderungen wurden bei der Sichtung von Bestandsaufnahmen bzw. Analysen bestärkt. Daher liegt der Fokus unserer räumlichen Entwicklungsplanung, insbesondere die räumliche These und das Leitbild, auf den Erkenntnissen der ungerecht verteilten Brigittenau.

„Der Raum in der Brigittenau ist ungerecht verteilt.“

Das Bild, welches der öffentliche Raum der Brigittenau vermittelt, ist die überwiegende Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr. Niederschwellige Mobilität wird hierdurch in ihrer Teilnahme und Entfaltung eingeschränkt; die Verkehrsbanderstrecker bilden einen optischen Abgrund zwischen den Gehsteigen, auf welchen sich die Fußgänger tummeln und drängen.

Die teilweise großzügigen Innenhöfe sind für deren Anrainerinnen und Anrainer als Erholungsfläche dienlich und bleiben den Augen der Passanten verborgen. Einzelne ungenutzte Potentialflächen könnten daher durch gezielte Initiativen zu erhofften Oasen avancieren. Es ist hier deutlich zu sehen, welche Wichtigkeit und große Fläche der motorisierte Individualverkehr einnimmt.

WUSSTEST DU...

... dass in vielen Fällen die Bezirke Brigittenau und Döbling miteinander verglichen werden? In der Sozioökonomie ist der Unterschied zwischen den beiden Bezirken sehr deutlich. So hat beispielsweise Döbling ein durchschnittliches Jahreseinkommen von 40.000 Euro, während die Brigittenau circa die Hälfte, also 20.000 Euro hat.



Abb. 1: Räumliche These.

„Wer teilt hat mehr.“ - Unsere Vision für eine gerechte Brigittenau

WUSSTEST DU...

„dass eine ungerechte Flächenverteilung in der Brigittenau herrscht? Circa 187 ha der Gesamtfläche werden für die Verkehrsflächen benutzt und im Vergleich sind nur 43 ha der Gesamtfläche Grüne Infrastruktur.“

Der Raum der Brigittenau ist ungerecht auf die Bewohner*innen verteilt. Dadurch kann jede*r einzelne nur in einem eingeschränkten Rahmen vom bestehenden Raum profitieren. Unsere Vision für eine gerechte Brigittenau ist, dass die Räume zukünftig für alle Bewohner*innen zugänglich sind. Durch das Prinzip **„Raum verbinden & teilen“** sollen somit die Bewohner*innen von den existierenden Flächen profitieren. Wenn jede*r nur eine kleine Fläche für sich hat, kann man diese nur bedingt nutzen. Flächen werden geöffnet, somit steigen die Möglichkeiten und es jede*r einzelne hat mehr Raum:

- Mehr Grün statt Grau
- Raum für alle
- gemeinsame Aktivitäten
- Grünraum erhalten und erweitern

»SHARING IST IN EINEM BEZIRK, IN DEM DIE BEVÖLKERUNG WÄCHST, ABER DIE RESSOURCEN GLEICH BLEIBEN, DIE ANTWORT AUF DIE SICHERUNG DER ZUKÜNFTIGEN LEBENSQUALITÄT.«



Abb. 2: Straßenraum vorher und nachher.



Abb. 3: Innenhof vorher und nachher.



Abb. 4: Zeilenbau Hof vorher und nachher.

Leitbild

In der Brigittenau befinden sich besonders viele Ungerechtigkeiten in der überhitzten **gründerzeitlichen Blockrandbebauung**.

Die Bausubstanz des Wiener Gründerzeitblocks ermöglicht großes Potential der baulichen **Vielfalt** und ein breites Spektrum an unterschiedlichen Nutzungen. Die Umwandlung der begrenzten Straßenzüge und der beengten Innenhöfe dienen als Grundlage für eine langfristige **Transformation** im Sinne einer reichen, urbanen und sozial nachhaltigen Stadtentwicklung. Durch die kleinteilige Parzellierung und die diversifizierte Eigentümer*innenstruktur der Gründzeit ist hier der Handlungsbedarf am nötigsten da, der Trend der Parzellierung Wiens und der Zunahme von Wohnungseigentümer*innen zunimmt.

Um den Raum der Brigittenau gerecht zu verteilen, werden Maßnahmen gegen die Privatisierung der Flächen gesetzt. So wird in Zukunft der Raum auf die Bewohner*innen verteilt, sodass mehr Brigittener*innen ihn nutzen können. Die Umsetzung des räumlichen Entwicklungskonzeptes wird in den drei

Handlungsfeldern konkretisiert. Für die Probleme wurden Lösungen geplant und diese teilen sich wie folgt auf:

1. **Common Public Space**
 - Nachhaltige Mobilität stärken
 - Begrünung und Attraktivierung der Straßenräume
 - Schaffen von qualitativen Aufenthaltsräumen
2. **Common Networking**
 - Wiederbelebung von nicht genutzten Räumen
 - Stärken von sozialen Interaktionen bzw. nachbarschaftlicher Beziehungen
 - Verbesserung mikroklimatischer Verhältnisse
3. **Common Operator Concept**
 - Organisation der Sharing-Möglichkeiten
 - Integration der Bewohner*innen in die Betreiberrolle
 - Stärken des subjektiven Sicherheitsempfinden

WUSSTEST DU...

das immer mehr Sharing Konzepte entstehen? Das sogenannte ‚Sharing-Economy‘ gewinnt mit der Zeit immer mehr an Bedeutung in der Stadtentwicklung!

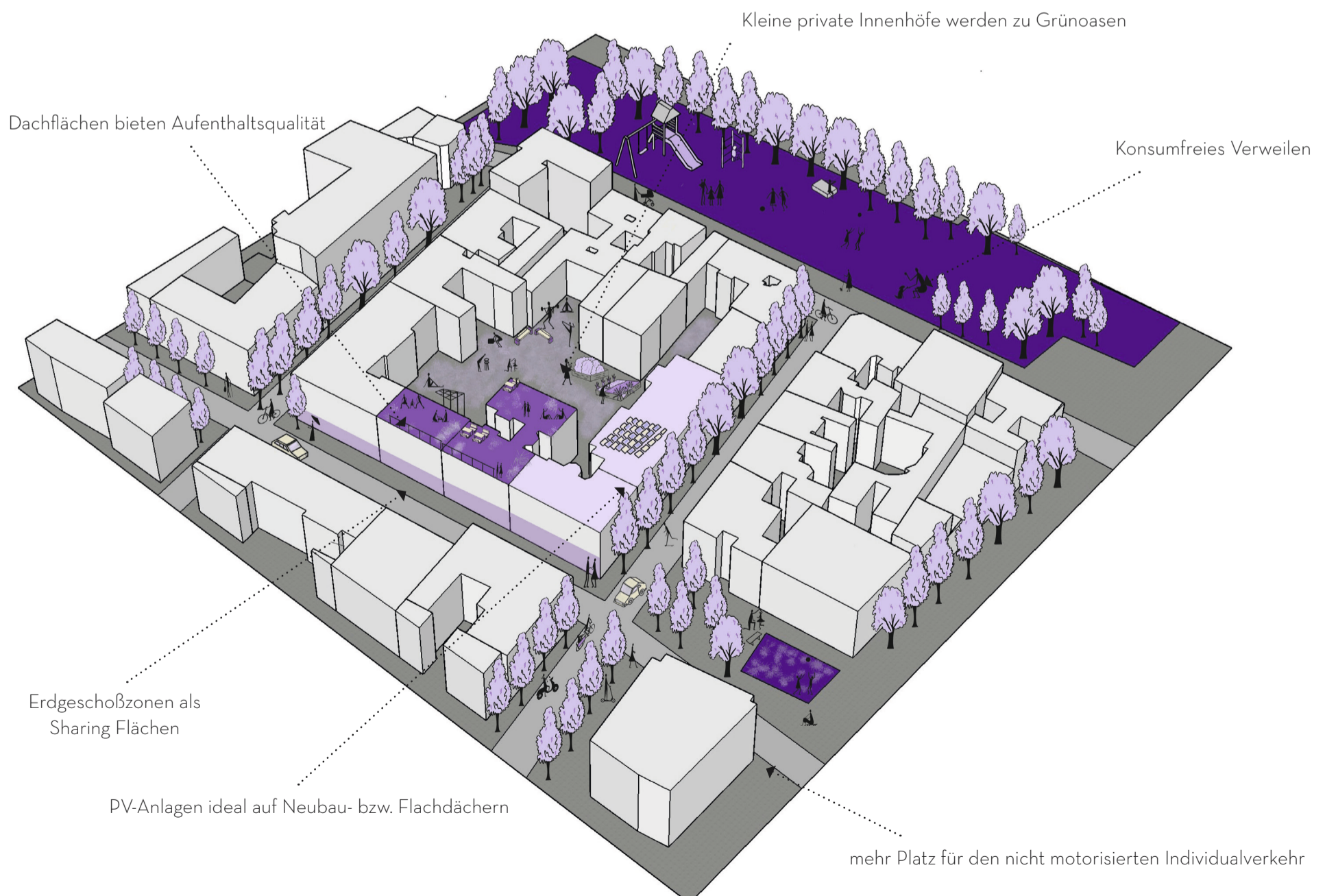


Abb. 5: Die Visualisierung zeigt das konkrete Beispiel "Block Brigittagasse/Hartlgasse".

Impulsprojekte

WUSSTEST DU...

dass es viele Vorteile von Sharing gibt? Einige davon wären der niedrige Ressourcenverbrauch (Car-Sharing), ein reduziertes Verkehrsaufkommen (überwiegende NMIV-Nutzung), nachhaltiges Prinzip für eine bessere Gemeinschaft und Entwicklung des Gebietes.

Ausarbeitung der Handlungsfelder

Anhand des Leitbilds und der erwähnten Handlungsfelder haben wir einen ausgewählten Gründerzeit Block genauer betrachtet und diesen mit den im Kriterienkatalog beschriebenen Sharing-Möglichkeiten belebt. Ebenfalls wurden eine breite und eine schmale Straße im Umfeld des Blockes ausgewählt und nach den neuen Vorstellungen der Raumumverteilung verändert.

Öffentlicher Raum als COMMON PUBLIC SPACE

Je nach Straßentyp (schmal oder breit) bietet der vorhandene Raum unterschiedliche Möglichkeiten diesen neu zu gestalten.

Der Straßenraum wird, wie in den beiden Beispielen zu sehen ist, an den Fassaden der Häuser und durch Wiesen, Pflanzen und Bäume begrünt, um einen nachhaltigen attraktiven Aufenthaltsraum bieten zu können. Zusätzlich werden Sitzmöglichkeiten, Tische, Trinkwasserspender, Schutz vor Hitze und Regen geboten um konsumfreies Verweilen zu gewährleisten. Im Bereich der Mobilität werden Sharing-Angebote, wie Bike-Sharing und Radstationen (mit Pumpen und Werkzeug), zur Verfügung gestellt um eine alternative und klimafreundliche Mobilität zu fördern.

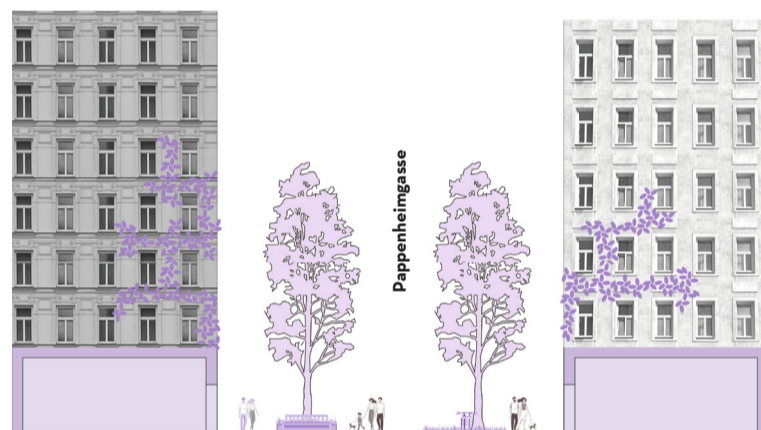


Abb. 6: Sharing in einer breiten Straße.



Abb. 7: Sharing in einer schmalen Straße.

COMMON NETWORKING im Gründerzeitblock

In diesem Handlungsfeld sollen inkonsistent genutzte Räume - in diesem Fall Innenhöfe, Dachflächen und Erdgeschoßzonen - für die Bewohner*innen wiederbelebt und -verwertet werden. Sharing bringt die Bevölkerung dazu wieder aufeinander zuzugehen und soziale Kontakte zu knüpfen. Interaktionen zwischen Menschen verhindern die Vereinsamung der Gesellschaft. Unabhängig von Alter, ethnischer Zugehörigkeit oder Bildungshintergrund trägt das Teilen dazu bei, dass sich die Bewohner*innen besser integrieren bzw. zugehörig fühlen.

COMMON OPERATOR CONCEPT im Gründerzeitblock

Die baulich hergestellten Rahmenbedingungen allein, sind keine Garantie für ein Zustandekommen einer Verflechtung unterschiedlicher Nutzungen. Daher wird ein Betreiberkonzept benötigt, um die neu zur Verfügung stehenden Räume nutzen zu können. In den Alltag werden die Bewohner*innen miteinbezogen, um die Organisation bzw. die Instandhaltung der Gemeinschaftsräume, sowie der gesamten Sharing-Angebote in der Brigittenau, in Zukunft verwalten zu können.



Abb. 8: Sharing in Innenhöfe.

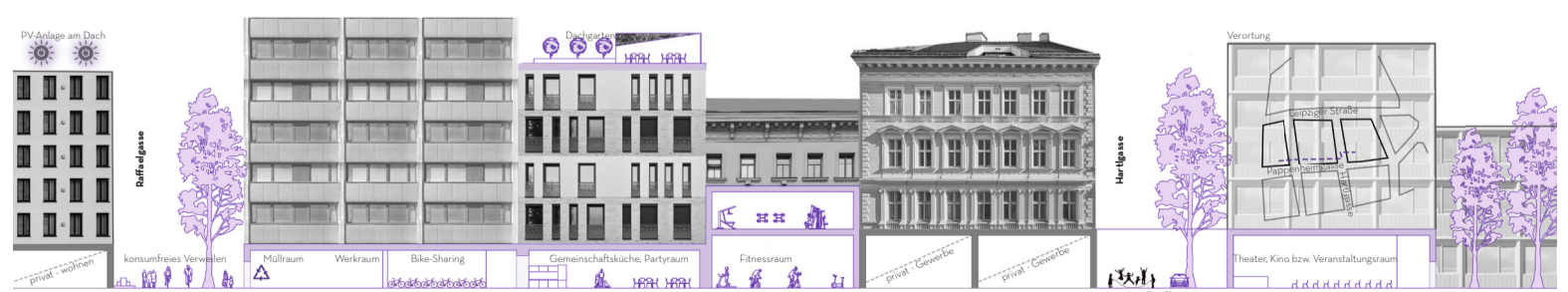


Abb. 9: Sharing in den Erdgeschoßzonen.

URBAN LIVING ROOM

Von der strukturschwachen Mitte zum innovativen Quartier!

NINA BERNARD | MARINA BOECHAT | VERONIKA SANDNER

Einleitung und räumliche Thesen

Die Brigittenau ist ein sehr diverser Bezirk. Er besteht aus Gebieten mit **unterschiedlichen Bebauungsstrukturen, Sozialräumen und Identitäten**. Als Zentrum der Brigittenau und damit auch als besonders identitätsstiftend, wird der Bereich im Südwesten, rund um den Wallenstein- und den Brigittaplatz, wahrgenommen. Das Gebiet im Südosten, Zwischenbrücken, ist derzeit von der Umgebung stark abgeschottet. Das Grätzel wird durch das Stadtentwicklungsprojekt Nordwestbahnhof in Zukunft jedoch starke Veränderungen erfahren. Der gesamte nördliche Teil wird von Außenstehenden fast ausschließlich als **Transitraum** wahrgenommen. Meist ist der Norden nur als Zufahrt zur Autobahn bekannt. Der nördliche Teil ist geprägt von Gemeindebauten, in der Mitte befindet sich ein Gewerbegebiet, welches stark versiegelt ist und sehr geringe Grundstücksausnutzungen aufweist. Zudem dominieren stark befahrene **Verkehrsachsen**. Generell werden die Freiräume in der Brigittenau durch den motorisierten Individualverkehr eingenommen. Dadurch ergibt sich ein hoher **Druck auf den öffentlichen Raum**. Dieser Druck führt oft zu **Konflikten**, da die BewohnerInnen wenig qualitativen Freiraum zur Verfügung haben. Dies ist im Norden der Brigittenau besonders der Fall, da die BewohnerInnen dort beengte Wohnverhältnisse haben und sich viel in der näheren Wohnumgebung aufhalten. Damit wird dort der öffentliche Raum besonders stark genützt. Somit ergibt sich die These, dass die BrigittenerInnen den **Bedarf nach einem Raum haben, der zusätzlich zum privaten Wohnzimmer fungiert**. Dabei muss der Freiraum in der Brigittenau so umverteilt werden, dass die BrigittenerInnen den öffentlichen Raum als Urban Living Room annehmen.

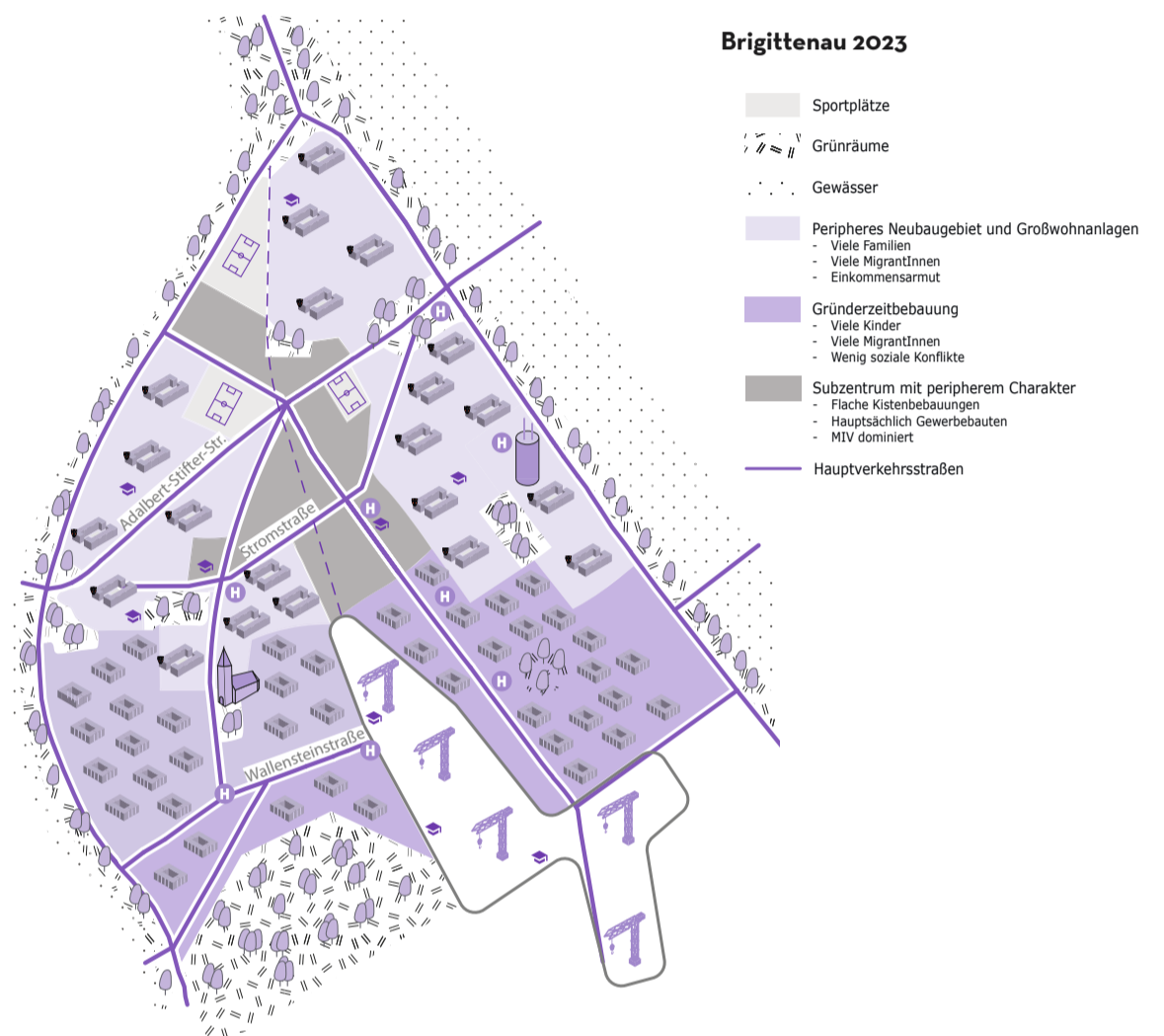


Abb. 2: Brigittenau 2023.

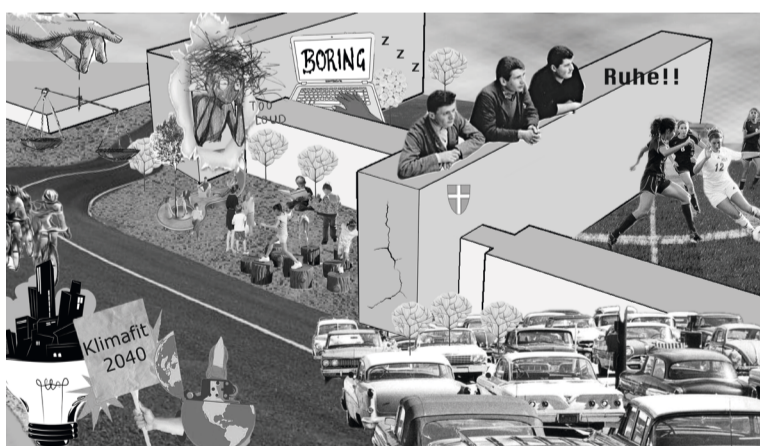


Abb. 1: Collage Konflikte.

Im Rahmen unseres Projektes haben wir uns vor allem mit sozialen Fragen und der **unausgewogenen Verteilung des öffentlichen Raumes** befasst. Die demografische Analyse des nördlichen Bezirksteiles der Brigittenau lässt den Schluss zu, dass die EinwohnerInnen im Norden der Brigittenau besonders stark auf Freiräume im öffentlichen Raum zur Naherholung angewiesen sind. Da dieser derzeit stark durch den motorisierten Individualverkehr beansprucht wird, herrscht hoher Druck auf den öffentlichen Raum. Aus diesem Grund liegt der Fokus des Projektes Urban Living Room auf einer Umverteilung von Freiräumen. Besonders viel Potenzial findet sich dafür in der Mitte der nördlichen Brigittenau (auf der Karte grau), einem Bereich, welchem in der Planung bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden ist. Diesen Bereich bezeichnen wir als **„peripheres Subzentrum“**.

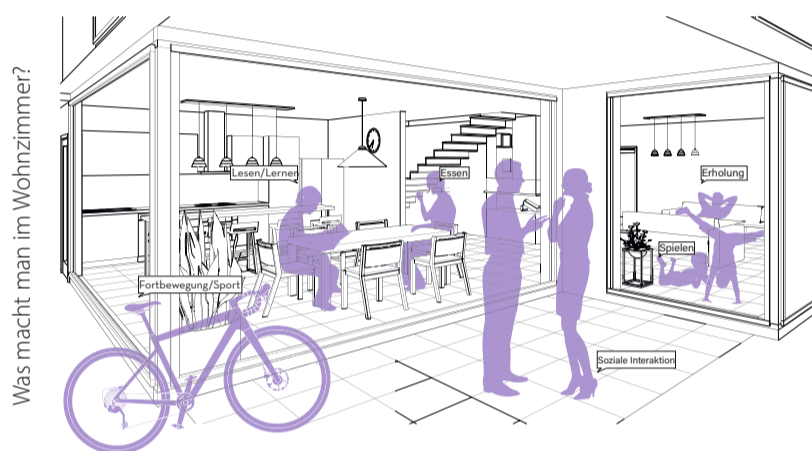
»DA DIE FREIRÄUME IN DER BRIGITTENAU STARK DURCH DEN MOTORISIERTEN INVIDIUALVERKEHR BEANSPRUCHT WERDEN, HERRSCHT HOHER DRUCK AUF DEN ÖFFENTLICHEN RAUM. DER FOKUS DES PROJEKTES URBAN LIVING ROOM LIEGT DAHER AUF EINER UMVERTEILUNG VON FREIRÄUMEN«

Herleitung des Konzepts

Wohnzimmerfunktionen des öffentlichen Raumes

Um die sozialen Aspekte des öffentlichen Raumes zu veranschaulichen, haben wir das Wohnzimmer und dessen Funktionen als Vergleich herangezogen und **wichtige Ansprüche** daran **hervorgehoben**.

Unsere Vision ist es, die von uns definierten Funktionen eines Wohnzimmers, anhand der Leitprojekte in den gesamten öffentlichen Freiraum zu integrieren, um den BrigittenerInnen hochqualitative öffentliche Freiräume zu bieten.



Was macht man im Wohnzimmer?

Abb. 3: Collage Wohnzimmer.

Das „periphere Subzentrum“ als Potenzialraum

Im nördlichen Zentrum der Brigittenua liegt zwischen der stark befahrenen Adalbert-Stifter-Straße und der Stromstraße ein Gebiet, welches den **Charakter eines „peripheren Subzentrums“** hat. In diesem befinden sich fast ausschließlich Gewerbebauten, die meist als **flache Kistenbebauungen** ausgeformt sind. Es scheint als wäre dieses Gebiet in der Vergangenheit von der Planung vernachlässigt worden. Durch die Analyse hat sich ergeben, dass dort besonders viel Potenzial für Verbesserungen und eine Umverteilung des öffentlichen Raumes herrscht.

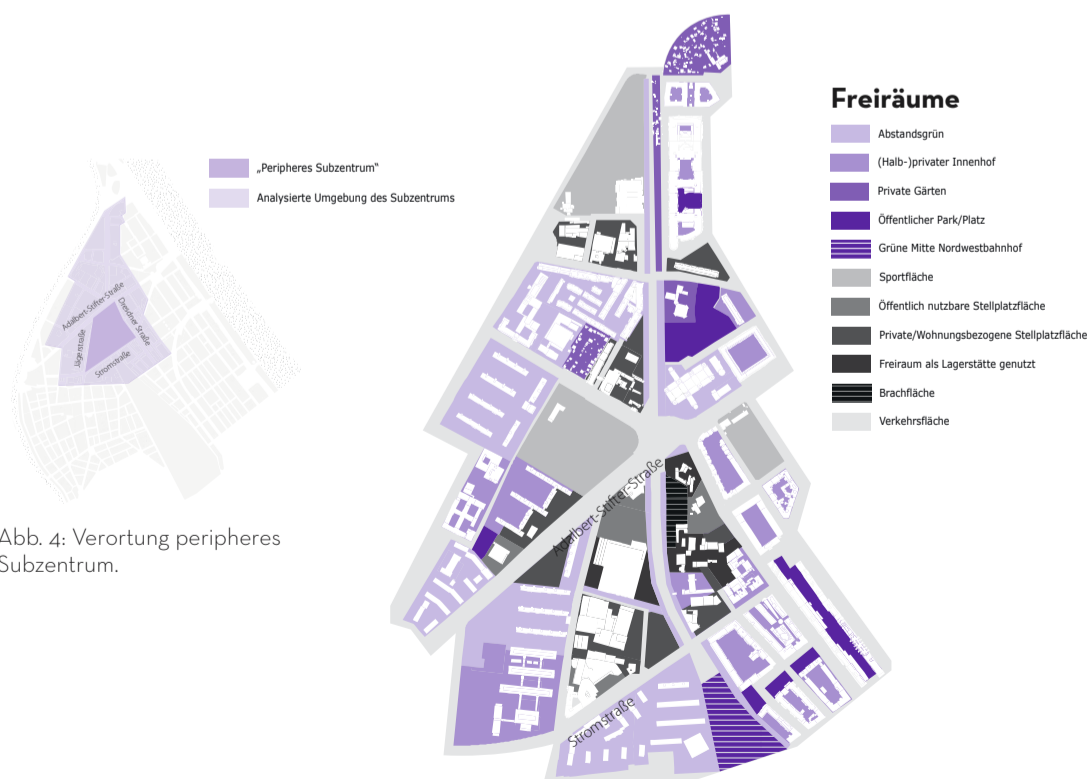


Abb. 4: Verortung peripheres Subzentrum.

- Freiräume**
- Abstandsgrün
 - (Halb-)privater Innenhof
 - Private Gärten
 - Öffentlicher Park/Platz
 - Grüne Mitte Nordwestbahnhof
 - Sportfläche
 - Öffentlich nutzbare Stellplatzfläche
 - Private/Wohnungsbezogene Stellplatzfläche
 - Freiraum als Lagerstätte genutzt
 - Brachfläche
 - Verkehrsfläche

Abb. 5: Freiräume peripheres Subzentrum.

Bedeutung des Wohnzimmers im Kontext des „Urban Living Room“

Wir sehen den gesamten öffentlichen Raum als Wohnzimmer. Es soll Funktionen des privaten Wohnzimmers teilweise übernehmen und ergänzen. **Die öffentlichen Freiräume haben das Potenzial ausgebaut und umverteilt** zu werden, um ihre Funktionen besser erfüllen zu können und den Bedürfnissen der EinwohnerInnen gerecht zu werden.

»UNSERE VISION IST ES, FUNKTIONEN EINES WOHNZIMMERS IN DEN ÖFFENTLICHEN RAUM ZU INTEGRIEREN, UM DEN BRIGITTENER:INNEN HOCHQUALITATIVE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME ZU BIETEN«

Charakterisierung des „peripheren Subzentrums“

Das „Subzentrum“ ist **stark versiegelt** und die Gebäude nutzen die Grundstücksfläche wenig aus, da vor allem in die Breite und kaum in die Höhe gebaut worden ist. In dem „peripheren Subzentrum“ finden sich auch einige Nahversorger mit großen Stellplatzflächen, die hauptsächlich für eine Erreichbarkeit im Sinne des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet sind. Wege, die in dieses „periphere Subzentrum“ führen, werden hauptsächlich zu Anlieferungszwecken oder als Zufahrt zu Stellplatzflächen genutzt. Die **Durchwegung ist sehr schlecht**, wodurch dieses Gebiet eine Barriere im Norden der Brigittenua darstellt. Durch die Mitte dieses „Subzentrums“ führt zudem die stillgelegte Zufahrtstrecke des Nordwestbahnhofes, welche die **Barrierewirkung** zusätzlich verstärkt.

Derzeitige Freiräume im „peripheren Subzentrum“

Die Freiräume im „peripheren Subzentrum“ sind derzeit fast ausschließlich versiegelte Räume, die entweder als Lagerstätten genutzt werden, oder **Stellplatzflächen für den motorisierten Individualverkehr** darstellen. Diese sind teilweise privat, für gewerbliche Nutzung, oder öffentlich, als Stellplätze für die Nahversorger gedacht. Eine besonders große versiegelte Stellplatzfläche ist dabei dem Bauhaus zugehörig. Zu erwähnen sind die beiden Nahversorger der Kette „Hofer“ deren Stellplatzflächen sich auf den Dächern der Gebäude, befinden wodurch das Grundstück besser ausgenutzt wird. Die größere versiegelte Stellplatzfläche im Süden ist eine Abstellfläche für Busse des Busunternehmens Dr. Richard und der Wiener Linien. Grüne Freiräume finden sich in dem Gebiet fast ausschließlich als **Abstandsgrün entlang der ehemaligen Zulaufstrecke des Nordwestbahnhofes**. Östlich der Bahnstrecke befindet sich zudem eine brachliegende Fläche die Potenzial zur Umgestaltung hat.

Leitbild Urban Living Room

Ziel des Leitbildes Urban Living Room ist es, den öffentlichen Raum so umzugestalten, dass die BewohnerInnen der Brigittenuau und deren BesucherInnen, diesen als **Erholungs-, Unterhaltungs-, Spiel-, Essensraum uvm. nutzen**. Um das zu bewerkstelligen, bedarf es einer nachhaltigen Umgestaltung und Umverteilung von Frei- und Verkehrsflächen. Die Verteilung von Grün- und Freiraum ist eine **soziale Frage**. Momentan wird dem motorisierten Individualverkehr viel Stellplatzfläche zugeschrieben, welche nicht nur als Aufenthaltsraum für Menschen genutzt werden könnte, sondern auch die Aufenthaltsqualität der umliegenden Flächen stark mindert. Ebenso hat das negative Auswirkungen auf das Klima im Bezirk zur Folge. Das Konzept Urban Living Room fokussiert sich auf eine nachhaltige Umgestaltung des öffentlichen Raumes.

Die Transformation basiert auf **drei umfassenden Handlungsfeldern**:

1. **Grünräume sichern und erweitern**
2. **Öffentliche Aufenthaltsräume schaffen**
3. **Nachhaltige Mobilität fördern**

Diese haben das gemeinsame Ziel, qualitätsvolle Aufenthaltsräume mit einer **Nutzungsvielfalt** für die BewohnerInnen und BesucherInnen der Brigittenuau zur Verfügung zu stellen. Eine Grünachse, die High Line, wird sich mittig von Norden nach Süden durch das Gebiet ziehen. Der Bezirk wird von mehreren **Grünachsen** durchzogen.

Allgemein wird der **motorisierte Individualverkehr beruhigt** und nachhaltige **alternative Mobilitätsformen** werden angeboten. Eine neue Quartiersmitte mit einem urbanen Charakter entsteht an einer bisher wenig beachteten Mitte und bringt **Impulse für den gesamten Bezirk**. Die neuen Umsetzungsprojekte gehen mit dem Puls der Zeit und dienen dem Allgemeinwohl. Außerdem passen sie den Bezirk an die Folgen des Klimawandels an.



Abb. 6: Leitbild. Bernard, Boechat, Sandner.

Impulsprojekt

InnovativQuartier - IQ

Das Leitprojekt InnovativQuartier (IQ) setzt an dem, in der Analyse als Potenzialraum herausgearbeiteten „peripheren Subzentrum“, an. Hierbei ist das Ziel die bestehenden Gewerbebauten nicht zu verdrängen, sondern noch stärker in den Bezirk zu integrieren und mit der Umgebung zu vernetzen. Bezug genommen wird dabei auf das **Fachkonzept Produktive Stadt**. Als zentrales Element zieht sich ein langgestreckter Park, die High Line, als **Verlängerung der grünen Mitte**, von Norden nach Süden durch das Gebiet. Zudem wird der Bezirk von mehreren Grünachsen durchzogen. Eine neue Quartiersmitte - das **InnovativQuartier** - entsteht an einer bisher wenig beachteten Stelle und bringt positive Impulse für den gesamten

Bezirk. Im Sinne des Fachkonzeptes Produktive Stadt werden Gewerbebestände erhalten und mit neuen Nutzungen kombiniert. Es entsteht ein identitätsschaffendes Gebiet, mit **Konzerthalle**, **Food Court** und **Dachkino**, welches auch am Wochenende oder Feiertagen belebt ist. Ein **Creative Hub** und aufgestockte Gewerbebauten gehen Synergien mit den umgebenden Bildungseinrichtungen ein. **Mobility Hubs** unterstützen die Nutzung des nicht motorisierten Individualverkehrs. Grüne Achsen erleichtern die Durchwegung. Die **Adalbert-Stifter-Straße wird umverteilt** und durch **neu geschaffene Raumkanten** und eine neue Straßenbahn zu einer urbanen und belebten Achse in der Brigittenau.

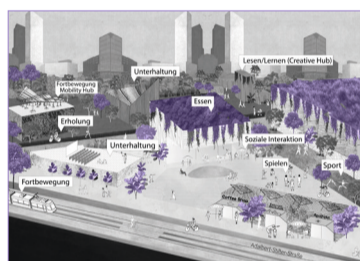


Abb. 7: Stifter Platz.



Abb. 8: Bildung von Raumkanten. Mayr.

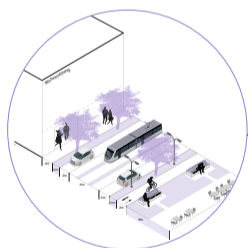


Abb. 9: Umverteilung des Straßenraumes.

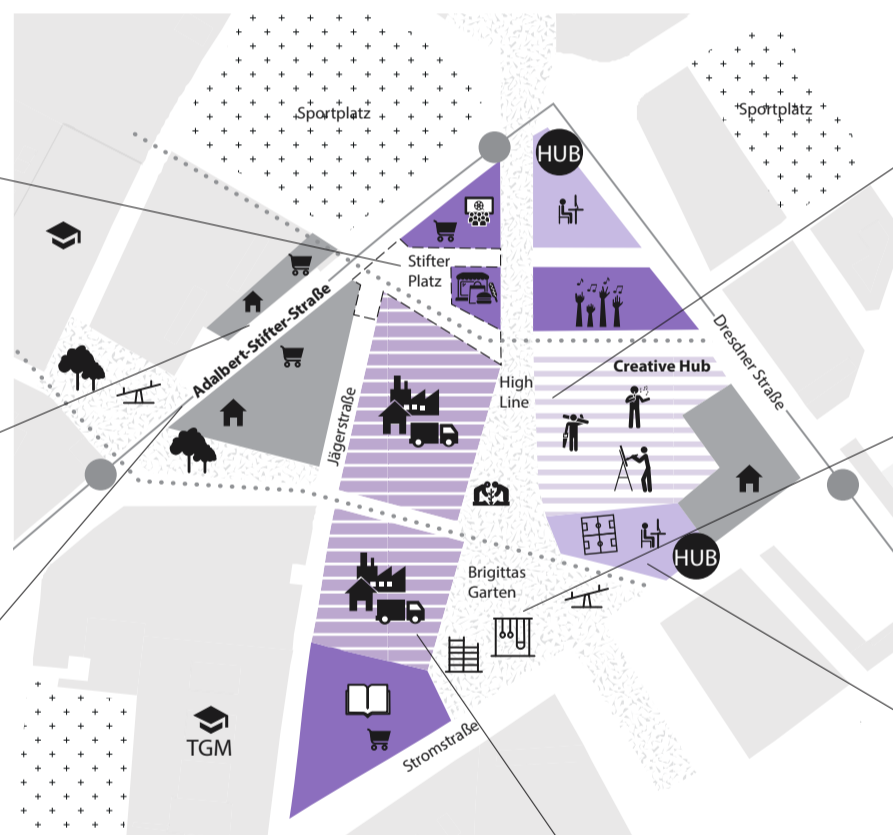


Abb. 14: Leitbild IQ.



Abb. 11: Creative Hub. ORF.



Abb. 12: Motorikpark. Hampel.

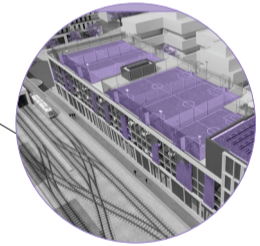


Abb. 13: Multifunktionale Mobility Hubs. Reiter.



Abb. 10: Nachverdichtung von Gewerbebauten. Fill Metallbau.

Creative Hub

Die bestehenden kleinteiligen gewerblichen Strukturen, beispielsweise Werkstätten, bleiben bestehen und bilden die Basis für ein Creative Hub. Durch Nachverdichtung und Förderungen werden mögliche Nachnutzungen und Coworking unterstützt. Dadurch werden Räume für die kreative Branche geschaffen.
(Referenz: WUK in Wien)

Multifunktionale Mobility Hubs

Die Mobility Hubs unterstützen nicht nur die Mobilitätswende, sondern haben auch unterschiedliche andere Nutzungen inne. Auf den Dächern befinden sich Sportflächen, die Erdgeschosszone ist belebt und es ist Platz für Büronutzungen.
(Referenz: Seehub in der Seestadt)

Bildung von Raumkanten entlang der Adalbert-Stifter-Straße

Um den Straßenraum beleben zu können, werden bestehende Gebäudestrukturen ergänzt. So entstehen Raumkanten, die Erdgeschossnutzungen ermöglichen.

Nachverdichtung von Gewerbebauten

Durch Aufstockungen und die Stapelung von Nutzung bausteinen der Betriebe, werden Gewerbebauten erhalten und neue Nutzungsmöglichkeiten geschaffen.
(Referenz: Aufstockung Auhof-Center)







Foto: © Stadt Wien/Christian Fürthner | Stand: 2019

IMPRESSUM

Das Magazin ist im Rahmen der Lehrveranstaltung
„Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung Brigittenau - Stadt im Klimawandel“
im Wintersemester 2022/23 entstanden.

HERAUSGEBERIN

Technische Universität Wien
Forschungsbereich Örtliche Raumplanung
Karlgasse 11, 1140 Wien

BETREUUNG

Mara Haas (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)
Kerstin Pluch (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)

Robert Luger (3:0 Landschaftsarchitektur)
Harald Frey (Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik)
Ulrich Leth (Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik)
Emilia Bruck (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)
Rudolf Scheuven (Forschungsbereich Örtliche Raumplanung)
Paul Klema (Tutor)

WEITERE EXPERTISE

Nina Chladek-Danklmaier (GB*Stadtteilmanagement Nordbahnhof/Nordwestbahnhof)
Ljuba Goger (MA 21B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost)
Magdalena Holzer (Weatherpark)
Erich Raith (Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, TU Wien)
Matthias Ratheiser (Weatherpark)
Andrea Überbacher (Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, TU Wien)

BEITRÄGE

Erik Allmer, Leah Anders, Nina Bernard, Matthias Bloder, Marina Boechat, Tommy Frising, Nicolás Gálvez Palavecino,
Lara Gros, Lukas Hauser, Manuel Häusle, Richard Hohenbichler, Helin Kaya, Moritz Knappinger, Barbara Lenhart,
Jonas Madlung, Katharina Marek, Chiara Materazzi, Sophia Meusburger, Hannah Mittermaier, Niklas Niederleitner,
Anna Oberkleiner, Elias Benjamin Pfeiffer, Vanessa Raas, Fiona Regner, Veronika Sandner, Hannah Schellander,
Gregor Sponar, Milica Ugrinov, Alexandra Weber

FOTOS UND TITELBILD

Mara Haas



Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
Örtliche Raumplanung

raum ifoer

In der Brigittenau treffen großflächige Brachen auf lebendige Gründerzeitviertel, Bahntrassen auf Autobahnknoten, Einkaufszentren auf Naherholungsgebiete. Verschiedene Perioden und Ideologien des Städtebaus – von dichten gründerzeitlichen Blockstrukturen, über Zeilenbauten der Nachkriegszeit, Bürotürme der 1990er Jahre bis hin zu Wohnhöfen der Zwischenkriegszeit – haben ihre Spuren hinterlassen.

Besonders in Anbetracht der Klimakrise und deren dramatischen Folgen gilt es, neue Perspektiven für den Stadtteil zu entwickeln. Die Stadt Wien hat die Vision bis 2040 klimaneutral zu sein. Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Stadtplanung? Was bedeutet dies für die Brigittenau? Diese Fragestellung war Ausgangspunkt der Lehrveranstaltung „Projekt 2 - Räumliche Entwicklungsplanung Brigittenau“. In Anbetracht der historischen Entwicklung, den lokalen Besonderheiten und bevorstehenden Herausforderungen wurden integrierte Entwicklungskonzepte für diesen Stadtteil erarbeitet, die neue Zukunftsbilder generieren und zum Handeln motivieren.