

Stadtplanung: "Bericht aus der Planungswerkstatt"

Wien, (OTS) Aktuelle Themen aus der Stadtplanung werden in einer Ausstellung der Wiener Planungswerkstatt behandelt: "Masterplan Verkehr Wien 2003", "Hochhäuser in Wien", "Neue Projekte für den Donaukanal" und Informationen über den "Airport Express Vienna" sind zu sehen.

Die Ausstellung in der Wiener Planungswerkstatt (1., Friedrich-Schmidt-Platz 9) ist von 8.4. bis 8.5.2002 (Mo-Fr 9-16, Do 9-19 Uhr) zu sehen. Sa, So, Feiertag ist die Planungswerkstatt geschlossen.****

Zwtl.: Masterplan Verkehr Wien 2003 - Positionspapier

Das bisher letzte gesamtstädtische Verkehrskonzept wurde im Jahr 1994 von der Stadt Wien erstellt. Viele der damals festgelegten Grundsätze gelten heute immer noch - und ein Großteil der Maßnahmen wurde bereits erfolgreich umgesetzt oder in Angriff genommen. Gleichzeitig hat sich aber seit 1994 das Umfeld für die Wiener Verkehrspolitik dynamisch verändert. Auf europäischer und nationaler Ebene werden Entscheidungen vorbereitet, die nachhaltige Weichenstellungen für die Bundeshauptstadt zur Folge haben.

Für diese Herausforderungen müssen in der Verkehrspolitik neue Strategien und Schwerpunkte entwickelt werden: Der Standort Wien muss besser erreicht werden können, es gilt, das überregionale und regionale Verkehrswachstum in den Griff zu bekommen, die klimawirksamen Emissionen müssen reduziert werden. Wird nicht in die strategisch wichtige Verkehrsinfrastruktur investiert, sind der Standort Wien - und damit auch der Standort Österreich - aber auch die ambitionierten umweltpolitischen Ziele der Stadt Wien langfristig gefährdet.

Dargestellt werden auch die Positionen Wiens zur europäischen und zur nationalen Verkehrspolitik.

Zwtl.: Hochhäuser in Wien

Die Geschichte hat Wien einen besonderen Charakter verliehen. Zu den wichtigsten historischen Baukonzepten gehören die Anlage der

Ringstraße ab 1856, die Donauregulierung (1869-1875), der Beschluss des Wiener Bauzonenplans 1893, der die für Wien typische Gebäudehöhenstaffelung veranlasst hat und der Gemeinderatsbeschluss zur Schaffung des Wald- und Wiesengürtels 1905.

Diese historische Ausgangssituation determinierte die Entwicklung von Hochhäusern in Wien. Bis in die Fünfzigerjahre waren sie kein Thema. Das Hochhaus in der Herrengasse oder höhere Bauteile etwa beim Engels-Hof sind eher als Experimente einzustufen. Auch später wurden Hochhäuser wie der Ringturm als Sonderbauvorhaben nach eigenen rechtlichen Regeln behandelt. In den Sechziger- und Siebzigerjahren wurden die Gebäudehöhen in den peripheren Stadterweiterungsgebieten bewusst, aber ohne großräumigere Konzepte überschritten (z. B. in Alt Erlaa). Bis heute vermitteln solche Bauten den Eindruck einer regellosen Stadtlandschaft. Die Altstadterhaltungsnovelle der Wiener Bauordnung 1972 schuf die gesetzliche Grundlage zur Festlegung von Schutzzonen für historische Ensembles. Große Teile des Stadtkerns und alter Ortskerne sind seither geschützt.

Im Stadtentwicklungsplan 1984 wurde eine Stadtidee für Wien formuliert und 1994 weiterentwickelt. Die wesentlichen Punkte: Bekenntnis zu einem relativ kompakten Stadtaufbau mit urbaner Bebauungsdichte in Abhängigkeit von der Erschließung mit öffentlichem Verkehr; Vorrang für die innere vor der äußeren Stadtentwicklung; polyzentrische Stadtstruktur; Bekenntnis zur Stadt der kurzen Wege mit hoher fußläufiger Erreichbarkeit; Orientierung der Stadterweiterung auf Siedlungsachsen mit hochrangigen Linien des öffentlichen Verkehrs; Ausweisung von axialen Siedlungszonen und zwischengelagerten Grünbereichen.

Für den Stadtentwicklungsplan 1994 erstellten COOP Himmelb(l)au/Synthesis 1991 ein Hochhauskonzept. Es nahm auf die städtischen Entwicklungsgrundsätze Bedacht und brachte Verbesserungen der rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen für Hochhausprojekte.

In Wien gibt es nur etwa hundert Gebäude mit über 40 Meter Gesimshöhe. Die Stadt ist weit davon entfernt, eine "Hochhausstadt" zu sein. Trotzdem sind für die Zukunft neue Rahmenbedingungen auch im Hochhausbau nötig. Wien entwickelt sich derzeit sehr dynamisch und die Fortschritte in der Bautechnologie, die Globalisierung der Wirtschaft und die Veränderungen in Arbeits-, Freizeit- und

Konsumgewohnheiten erfordern einen großen Entwicklungsspielraum auch bei Hochhäusern.

Internationalen Beispielen folgend sollen die Bürgerinnen und Bürger bei Großprojekten (ab 25.000 m² Bruttogeschossfläche oder Gebäudehöhen über 35 Meter) schon vor Einleitung des Widmungsverfahrens in den Planungsprozess eingebunden werden. Außerdem sollen Beschlüsse über Bebauungspläne für Hochhausprojekte zeitlich befristet werden. Nach Auslaufen der Gültigkeit von Flächenwidmungs- und Bebauungsplan müssen Raum-, Umwelt- und soziale Verträglichkeit der Bebauung eines Areals erneut nachgewiesen werden.

Die Wiener Stadtplanung prüfte mögliche Vorgangsweisen anhand internationaler Beispiele und fand einzelne Aspekte, die übernommen werden können. Auch das Hochhauskonzept von COOP Himmelb(l)au/Synthesis ist nach wie vor aktuell, muss jedoch in seiner rechtsverbindlichen Umsetzung präzisiert werden.

Zum Schutz des Stadtbildes und wertvoller Landschaft gibt es gemäß § 1 der Bauordnung für Wien Ausschlusszonen für Hochhäuser. Dazu gehören verordnete Schutzzonen gemäß § 7 der Bauordnung für Wien und verordnete und beabsichtigte Landschaftsschutzgebiete gemäß dem Wiener Naturschutzgesetz. Außerdem wesentliche Sichtachsen und Blickbeziehungen, die für die Wahrnehmung charakteristischer Stadtansichten Wiens von Bedeutung sind. Also Aussichtspunkte mit Rundblick (Kahlenberg), historische Aussichtspunkte (Belvedere), Aussichtspunkte von öffentlich zugänglichen Bauten (Donauturm) sowie wesentliche denkmalpflegerische Zonen (Schloss Schönbrunn mit Umfeld, Neubäude oder Augarten)

Zu Ausschlusszonen werden auch jene Bereiche, die sich laut Stadtentwicklungsplan nicht für Bebauungen höherer Dichte eignen, etwa großräumige Grüngebiete, peripher gelegene, locker bebaute Baulandgebiete und Gebiete anderer Widmungskategorien (Sondergebiete, Kleingartenanlagen, u.ä.) ohne ausreichende Erschließung durch öffentlichen Verkehr.

Zwtl.: Neue Projekte für den Donaukanal

Mit ihrem Regierungsprogramm "100 Projekte für Wien" hat sich die Wiener Stadtregierung auch die Attraktivierung und Aufwertung des öffentlichen Raumes zum Ziel gesetzt. Einer der großen Bereiche, die in Angriff genommen wurden, betrifft das Gebiet des Donaukanals. Der

Donaukanal ist - neben dem Wiental, dem Gürtel und der Ringstraße - eines der wichtigsten städtebaulichen Elemente im dichtbebauten Gebiet von Wien. Ziel war die Erstellung eines neuen Nutzungskonzeptes, um dadurch den Donaukanal, der bisher eher ein trennendes, denn ein verbindendes Element im Stadtgefüge darstellt, zu einem attraktiven Freizeit- und Erholungsgebiet zu machen. Planungsstadtrat Schicker dazu: "Der Bereich des Donaukanals muss hinsichtlich stadträumlicher und ökologischer Bedeutung entsprechend hervorgehoben werden. Wir wollen mit dem Projekt das in manchen Bereichen nicht sehr attraktive Gebiet zu dem machen, was ein Fluss in einer Stadt sein soll: Ein Ort der Erholung mitten im dichtbebauten Gebiet mit unterschiedlichsten Nutzungskonzepten für die unterschiedlichsten Interessen. Die Stadt muss - genau wie im Bereich der Donau - auch hier wieder "näher ans Wasser" gerückt werden."

Generell für den ganzen Donaukanal gilt, dass die Zugänglichkeit weiter verbessert und ökologische sowie Sicherheits-Aspekte verstärkt beachtet werden sollen. Mehr Stiegen, mehr Rampen, mehr Spielplätze, mehr Sanitäreinrichtungen sowie Notrufsäulen sollen den Komfort und die Attraktivität des Gebietes erhöhen.

Zwtl.: Airport Express Vienna

Die Flughafen Wien AG und die Österreichischen Bundesbahnen nützen die Schienenliberalisierung und gründen ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen, die City Air Terminal GmbH (CAT). Dieses Unternehmen wird ohne Subventionen außerhalb der öffentlichen Tarifstruktur nach privatwirtschaftlichen Regeln den neuen Airport Express und damit die Express-Schienenverbindung zwischen der Innenstadt und dem Flughafen Wien betreiben.

Die wesentlichsten Neuerungen werden ein Punkt-zu-Punkt Verkehr (im Halbstundentakt) ohne Zwischenhalt sowie eine Fahrzeitverkürzung von derzeit etwa 30 Minuten auf etwas mehr als eine Viertelstunde sein. In beiden Bahnhöfen sind speziell adaptierte Bahnsteige für den Airport Express reserviert, in Wien-Mitte ist dies der gerade in Bau befindliche Bahnsteig 23. In der ersten Ausbaustufe wird es am Bahnhof Wien-Mitte mehr als zehn Check-in Schalter mit der Funktionalität eines Flughafens geben. Passagiere können ihr Gepäck aufgeben und erhalten die Bordkarte für den Flug. Den strengen Sicherheitsaspekten der Luftfahrt Rechnung tragend, wird das aufgegebene Gepäck in eigens dafür vorgesehenen Containern in einem

nicht zugänglichen Zugabteil transportiert und bei der Ankunft in das Gepäckfördersystem des Flughafens eingespeist.

Der Airport Express ist nach Heathrow- und Gatwick-Express in London sowie der Airport Express Linie Hongkong weltweit der vierte Airrail-Link, der diesen exklusiven Service den Fluggästen bereits in der Innenstadt anbietet.

Airport Express wird täglich zwischen ca. 5.30 und 24.00 Uhr verkehren. Die derzeit bestehende Linien-Busverbindung zwischen dem Flughafen und dem Hotel Hilton steht noch außerhalb der Betriebszeiten des Airport Express zur Verfügung. Die Busverbindung zwischen Flughafen und dem Süd- bzw. Westbahnhof bleibt weiterhin aufrecht.

Allgemeine Informationen:

- o Willkommen in der Wiener Stadtplanung:

www.stadtentwicklung.wien.at/

info@ml8.magwien.gv.at

(Schluss) lf

Rückfragehinweis: PID-Rathauskorrespondenz:

www.wien.at/vtx/vtx-rk-xlink/

Lothar Fischmann

Tel.: 4000/ 81 418

e-mail: fis@gsv.magwien.gv.at

*** OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS ***

OTS0047 2002-04-12/09:49

120949 Apr 02

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20020412_OTS0047