

## I - „Park-Ufer-Viertel“ oder „Park-Bahn-Viertel“

Das Leitbild stellt ein weitgehend IV-durchfahrtsfreies Viertel mit unterschiedlichen Randzonenmilieus („weich-frisch und hart-dynamisch“) und mittig-mäandrierender Slowmotion& Smallspace-Promenade in anregendem Maßstab dar.

Es bildet mit dem Sonnwendviertel/Bahnhofsareal/ErsteBank-Campus ein kompakt-baulich zusammenhängendes „Park-Ufer-Viertel“ oder „Park-Bahn-Viertel“ aus.

## II - Leitbildgrundsätze

### - Straßenbahnführung

Entlang der westlichen Helmut-Zilk-Parkgrenze, drei Stationen mit querend-verbindenden Leitstrukturen (Pavillon-Galerieartig, jedenfalls öffentliche Nutzungen) zum Park. Wesentlich ist hier, dass die Führung der Geleise in den teilweise auch vom IV-befahrenen Straßenraum integriert wird. Damit sollte eine Abschränkung der Straßenbahn vermieden werden. Die Straßenbahn soll verbindendes Element und nicht als Trennung vom Sonnwendviertel zum Park sein.

- Entlastungsstraßenführung „C“ = „**Bahnuferstraße**“ entlang des Gleisbaukörper mit Lagemodulationen Nord und Süd zur An-/Einbindung und ausgeprägter Breitenwirkung (Ost-West) sowie zusätzlicher Verortung spezieller Entwicklungsareale. Der eigentliche Straßenquerschnitt wird mit 7,5m und beidseitig nutzbarem Vorland/Entwicklungszonevorgeschlagen.

### - Innere Promenade als urbane Raumsequenz/Längsdurchwegung

In etwa mittig verkittet eine öffentliche Slowmotion&Smallspace-Promenade als Raumfolge mit mehreren platzartigen Aufweitungen das Viertel. Slow&Small bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Fußgänger, Biker dgl. die Bewegungsgeschwindigkeit dieses Milieus prägen.

Wesentlich für diesen öffentlichen Raum ist die Attraktivierung der Erdgeschoßzone. Hier ist die Umsetzung von Entwicklungs- und Freihaltezonen notwendig, die neben kommerziellen Flächen auch Bereiche für soziale, kulturelle, quartiersaktivierende, wie auch für ökonomisch geringer belastbare „gewerbliche“ Flächen sichert. Hier können als Motivation zur Realisierung z.B. Bonusfestlegungen angedacht werden. Die Innere Promenade dient der Anlieferung und weist keine Durchfahrtsmöglichkeit auf.

### - Sichtkeile

Einige ausgeprägte visuelle Sichtkeile queren und vernetzen West (Sonnwendviertel) und Ost (Arsenalzone) mit dem „Park-Ufer-Viertel/Park-Bahn-Viertel“, Sichtkeile als öffentlich-städtischer Raum (keine Grünparktaschen).

### - Kapillare Querungen/Querdurchwegung

vernetzen den unmittelbaren Parkrand mit der mittigen Slow& Small-Promenade bis hin zur Entwicklungszone des „Bahnufers“ als öffentliche Räume /Wohnstrassen/koexistentielle Bewegungsräume dgl. .

### -Baufelder

17 unterschiedliche, großkonfigurierte Baufelder (Körnungen) mit Regelwerk (BGF oder Nutzflächen, Mindest-Maximalhöhen, punktuelle Höhenentwicklungen, Begrenzungen mit Festlegung von Baukanten- und Perforationen, Durchlässigkeitsprinzipien, Nutzungsprinzipien, Stadtsockel, Attraktivierung der EG-Zonen durch Entwicklungs- und Freihalteflächen)

- 5 der Baufelder bilden gegen Osten/bahnuferstraßenseits modulierte Höhen aus. Entlang der Bahnuferstraße ist eine Entwicklungszone ausgewiesen, die eine urbane Bespielung der EG-Zone/Stadttterrain durch günstig angebotene Mietflächen fördert und der guten Erreichbarkeit dieser Zone Rechnung trägt.

- 5 der Baufelder prägen gegen Westen/Helmut-Zilk-Park eine modulierte Bebauungskante aus, ohne sich prominent dem Park als Parkbebauung zuzuordnen und definieren einen (durchlässigen!) Raumfilter. Jedes der Baufelder weist eine Mindestanzahl von sog. Kapillaren /Querdurchlässigkeiten auf.

- Größere Ausprägungen (Volumen/Fläche) an den Nord- und Südrändern für Entwicklungszonen/Gewerbepark (Baufelder 2, 17) .

Die Baufeldergrößen ermöglichen und sichern unterschiedliche Bauträgerdimensionen (großer und kleiner Bauherr). Es wird angeregt, Baufelder auch auf mehrere Bauträger aufzuteilen, sodass mannigfaltigere Baustrukturen innerhalb der Baufelder („simulierte gewachsene Struktur“) entstehen können.

## III -Schallauswirkungen

Aus der UVP, im Speziellen den Fassadenlärmkarten und den Aussagen des Lärmexperten von IC-Konsulenten, ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Grundsätzlich ist der Verkehrslärm an den Straßenzügen Sonnwendgasse, Gudrunstraße, Alfred-Adler-Straße höher als die Immissionen von der Bahntrasse.

Sogar die Lärmbelastung der parkzugewandten Seite des Sonnwendviertels im Bereich der Erschließungsstraßen ist etwas niedriger als die Belastung in den Bereichen an der Bahn. Die Lärmemission bei Führung der Erschließungsstraße C mitten durch das Gebiet ergibt Schallbelastungen Tag/Nacht von 69/64 dB. Zwar ist der mittlere Lärmpegel an der „Entwicklungszone an der „Bahnuferstraße“ bzw. gleisbaukörperseits hoch (tags 68/64 bzw. nachts 63/67 dB), aber die umlaufenden Straßen, wie die nördlich gelegene Alfred-Adler-Straße, weisen jedoch höhere Lärmemissionen in das Quartier (75/78 dB) auf.

Daraus ergeben sich zwei Schlussfolgerungen:

- Eine Verlegung der Erschließungsstraße C zur Bahn erhöht die Schallbelastung aus diesem Bereich nur geringfügig. Gegenüber der Führung dieser Straße durch den Binnenbereich, stellt dies eine wesentliche Verbesserung für die Nutzungsintensität und Attraktivität der inneren Raumfolge „Promenade“ dar.

- Eine radikale bauliche Abschottung zur Bahn würde die Schallproblematik für das Binnenfeld nicht grundsätzlich verändern, da die Belastung durch den Binnen- und Randstraßenverkehr nicht verringert würde.

## IV - Sonstige Themen/Nutzungen

- Nutzungsoffene Strukturen wird der Vorzug gegeben. Die Sockelzone (EG/Stadttterrain) ist unbedingt überhoch - etwa 4m - auszubilden, sodass gewünschte Mischnutzungen sich einstellen.

- Keine unmittelbar zugeordneten privaten Wohngrünräume im öffentlichen Raum/Stadttterrain

- Keine Bauwerks-/Objektausweisung sondern Baufeldausweisung mit Regeln zur weiteren (offenen) Entwicklung (Siehe Testbebauungen in Baufeldern 11/12)

- Entwicklung des Regelwerks über Testprojekte an den Baufeldern 11/12 bzw. Gewerbehof Süd (17)

- Schwerpunktsetzungen im Bereich Gewerbe

- nachhaltig nutzbare Sammelgaragen in Beziehung zu den Baufeldern 10-17 (Hoch- und Tiefgaragen)