

# QUARTIER X

erLEBEN im ZEHNTEN

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Katharina Penzinger

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuer:

Ao. Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov  
Institut für Städtebau

Oktober 2010







# SÜDTIROLOSER PLATZ

*„Man weiß nie, was daraus wird, wenn die Dinge plötzlich verändert werden.  
Aber weiß man denn, was daraus wird, wenn sie nicht verändert werden?“*

*Elas Canetti*

...ar mit.

P.S.K. Weltspawoch  
22.-29. Oktober

und für

inden da

CAFE RESTAURANT

Ritter von Ghega

# QUARTIER X

## VORWORT

*„Die Zukunft ist als Raum der Möglichkeiten der Raum unserer Freiheit.“*

*Karl Jaspers*

Die Wahl des Themas fiel leicht. Von jeher bestand bei mir ein gewisses Interesse am Städtebau. Während des gesamten Studiums faszinierte mich das Zusammenspiel von bebaut und unbebaut, die mögliche Konkurrenz oder Symbiose zwischen Gebäude und Freifläche. Städtebau experimentiert mit Prestige und Wirkung aber auch mit Aufenthaltsqualitäten und dem damit einhergehenden Wohlfühlfaktor.

Der Standort begünstigte die Entscheidung für das Thema. Wien mit seiner Mischung aus österreichischen Traditionen, ehemals Hauptstadt eines Vielvölkerstaates und auch heute noch Schmelztiegel verschiedenster Kulturen und seinem Streben nach neuem, der Dynamik einer jungen kreativen Szene, die die Stadt aus ihrer angestaubten Lethargie zu holen versucht.

Wien selbst und sein unverkennbarer Charakter, geprägt durch seine Bezirke und deren Bewohner, die alle Teil des großen ganzen Wiens sind, aber dennoch jeder für sich verschiedener nicht sein könnte. Bereits zu Zeiten der österreichisch-ungarischen Monarchie beherbergte Wien die unterschiedlichsten Ethnien und auch die heute vorliegenden Bevölkerungsprognosen sagen für Wien ein Bevölkerungswachstum vor allem durch den Zuzug von Ausländern hervor. Gerade diese Unterschiede, das Zusammenleben verschiedenster Kulturen und Ethnien, die Wien als ihre Heimat ansehen, verleiht der Stadt schon seit vielen Jahrhunderten eine gewissen multikulturellen Charme.

Einer dieser kulturellen Schmelztiegel ist Favoriten. Der bevölkerungsreichste Bezirk Wiens, südlich der Bahngleise gelegen und damit vom Zentrum abgegrenzt, gilt seit seiner Entstehung als Arbeiterbezirk und weißt einen hohen Ausländeranteil auf.

Der zu entwerfende Stadtteil ist Teil des multikulturellen Favoritens, liegt an dessen nördlicher Grenze, direkt an den Gleisen der Südbahn und in unmittelbarer Nähe zum Gürtel und den Inneren Bezirken.

Wien, von jeher durch seine Kopfbahnhöfe in jeder Himmelsrichtung definiert, galt dadurch als Stolperstein für Durchreisende. Mit der Entstehung des neuen Hauptbahnhofes wird dieses Negativum entschärft, die Stadt erfährt eine Aufwertung und Stärkung ihrer Position als Mitte Europas.

Die Nähe und die Bindung an den neu entstehenden Hauptbahnhof trug weiter zur Faszination an diesem Areal bei.

Das Zusammentreffen der Gegensätze des alten Arbeiterbezirkes Favoriten und der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof „Europa Mitte“ birgt Kontraste die unterschiedlicher nicht sein könnten. Im Zuge des Planung des neu entstehenden Stadtteils zeigt sich eine interessante Mischung aus alt und neu, traditionell und modern, österreichisch und fremdländisch die es zu vereinen galt.



# WIEN

## GESCHICHTE & STADTEBAULICHE ENTWICKLUNG

Der Stadtkern Wiens geht auf das, vom römischen Kaiser Trajan gegründete, Legionslager Vindobona zurück. Es wurde von 80 bis 100 n. Chr. als Außenposten der römischen Stadt Carnuntum am Donau-Limes, zum Schutz der Nordgrenze des römischen Reiches, errichtet und diente den Römern bis ins 5. Jahrhundert als Lager. In seiner Blütezeit als römische Stadt hatte Vindobona circa 35.000 Einwohner.

Die Mauern des Lagers dienten auch noch lange Zeit nach dem Abzug der Römer noch weiter zum Schutz des Gemeinwesens.

Während der Herrschaft der Babenberger Mitte des 11. Jahrhunderts gelang Wien der Aufstieg vom unbedeutenden Burgplatz im Grenzland zur Residenzstadt. Auch die Habsburger sahen Wien als ihr Machtzentrum an.

Im 12. Jahrhundert wuchs die Siedlung dann bis über die Grenzen des ehemaligen Militärlagers hinaus. Dies bewog Herzog Leopold V. zur Errichtung einer 4,5km langen, ringförmigen Stadtmauer, welche für die kommenden 700 Jahre den Umfang der Innenstadt definieren sollte.

Bereits im Mittelalter entstanden außerhalb der Stadtmauer zahlreiche Orte und Ansiedlungen, die an den radial vom Stadtzentrum wegführenden Strassen lagen. Sie bildeten den Ursprung der Wiener Vorstädte und Vororte.

Diese Gemeinden wurden im Zuge der beiden Wiener Türkenbelagerungen 1529 und 1683 abgebrannt, jedoch nach Abwehr der Türken wieder aufgebaut. Die damit einsetzende starke Verbauung dieser Vorstadtbereiche hatte bald auch die gesamten, bis dahin agrarisch genutzten Flächen, eingenommen und so eine beinahe flächendeckende, neben Wohnbereichen auch zahlreiche Kleinbetriebe umfassende, Bebauung entstehen lassen.

Nach der ersten Türkenbelagerung wies die Ringmauer deutliche Schäden auf und wurde so durch eine mit Bastionen zusätzlich verstärkte Zitadelle ersetzt, welche von einem etwa 500 Meter breiten unbebauten Landstreifen eingefasst wurde. Sie sollte noch bis ins 19. Jahrhundert erhalten bleiben und auch noch danach das Wiener Stadtbild prägen. Um diesen Streifen herum bildete sich die neue Stadt mit ihren Vorstädten und den Residenzen der hochgestellten Persönlichkeiten (Schloss Belvedere, Palais Lichtenstein, Palais Schwarzenberg).

Wien hatte Ende des 18. Jahrhunderts eine Gesamtfläche von etwa 1800 Hektar und etwa 200.000 Einwohner.

Nach der gescheiterten März-Revolution 1848 wurde eine neue Gemeindeordnung gültig, nach der 34 Vorstädte eingemeindet wurden, die heute die Bezirke 2. bis 9. bilden. In weiterer Folge gab im Jahre 1857 Kaiser Franz Joseph I. den Auftrag, die alten Befestigungsanlagen, die nun keinen Verteidigungswert mehr besaßen, zu schleifen. An ihrer Stelle errichtet man die Wiener Ringstrasse, welche, mit ihren Prachtbauten, die Innere Stadt umschließt. Dieser Erweiterung führte zu einer Verdoppelung der Einwohnerzahl auf 430.000.

Ein weiterer Bau, der der Stadterweiterung zum Opfer fiel, war der 1704 zum Schutz der Vorstädte errichtete Linienwall mit seinem 200 Meter breiten Landstreifen. Dieser hatte zudem die Funktion einer Zoll- und Mautgrenze. Der Linienwall wurde, zeitgleich mit der Eingemeindung der Vororte, die heutigen Bezirke 11. bis 19., Ende des 19. Jahrhunderts abgerissen und auf der dadurch freigewordenen Fläche die heutige Gürtelstrasse errichtet.

Innerhalb des Linienwalls gelegen liegen die heutigen, an die Innere Stadt grenzenden, Bezirke Leopoldstadt, Landstrasse, Wieden, Margarethen, Mariahilf, Neubau, Josefstadt und Alsergrund.

Außerhalb des Linienwalls lagen bis zu ihrer Eingemeindung 1890 die, landwirtschaftlich geprägten, sogenannten Vororte mit dörflichem Charakter.



Abb.1  
Grundrissplan von Wien mit Vorstädten und Linienwall, 1704

Im Norden waren dies die Weinhauergemeinden an den Hängen des Wienerwaldes, die sich teilweise bis heute erhalten haben.

Im Westen und Süden sowie im Wiental ließ sich, aufgrund des hier vorhandenen Platzangebotes und der Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, die Industrie nieder. Die Einhebung einer Verzehrungssteuer innerhalb des Linienwalls ab 1829, die Konsumgüter, vor allem Lebensmittel und Getränke betraf, machte die Lebenshaltung in den Vororten außerhalb des Linienwalls wesentlich billiger als in den Vorstädten innerhalb des Linienwalls. Durch die Nähe zu den Arbeitsstätten und den viel günstigeren Lebenshaltungskosten wurden hier zahllose Arbeiterwohnungen errichtet.

Angesichts der ungebrochenen Zuwanderung, dem Ausbau des gründerzeitlichen Wiens und der weiteren Eingemeindungen 1890, beherrschte die Metropole des Habsburgerreiches 1900 rund 1,6 Mio. Menschen.

Nach dem Zerfall der Monarchie 1918 hatte Wien rund 2,2 Mio. Einwohner. Neben diversen anderen Problemen herrschte infolge der Expansion akute Wohnungsnot. Im „Roten Wien“ wurden in elf Jahren 64.000 Wohnungen für 220.000 Menschen errichtet. Viele dieser Gemeindebauten prägen noch heute das Wiener Stadtbild.

1922 wurde Wien, bis dahin Teil Niederösterreichs, ein eigenes Bundesland.

1938 erfolgte unter der NS-Herrschaft die Neugliederung Österreichs, nun als „Ostmark“ bezeichnet. Wien wurde durch die Eingemeindung von niederösterreichischen Gemeinden zu „Groß Wien“, einer Verwaltungseinheit mit rund 2,2 Mio. Menschen. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs, dem Abschluss des Staatsvertrages und der damit einhergehenden Unabhängigkeit Österreichs wurden die ursprünglichen Grenzen wiederhergestellt.

Weiter bauliche Verdichtungen in der Zwischen- und Nachkriegszeit formten letztendlich das heutige Stadtbild.<sup>1</sup>

# STADT UND REGION WIEN



Abb.2  
Metropolregion Wien - Bratislava

Abb.3  
Kooperationsräume für Wien

- CENTROPE Region
- Jordes+ Region
- Vienna Region
- Stadtnaher Raum



Durch die Öffnung des Eisernen Vorhangs 1989 und die damit verbundenen politischen und wirtschaftlichen Transformationen in den Nachbarstaaten Österreichs, den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union 1995 sowie die Osterweiterung der Europäischen Union 2004 rückten **Wien** vom Rande Europas in eine neue Wachstumsregion im **Zentrum Europas**.

Für Wien eröffnet diese Integration der neuen Mitgliedsländer nicht nur Chancen sondern auch eine Neupositionierung der Stadt im Bezug auf seine geopolitische Lage. Wien tritt in Konkurrenz zu den benachbarten Hauptstädte **Prag** und **Budapest**, die ebenfalls als **Metropolregionen** auftreten.

Als unmittelbar benachbarte Hauptstadt hat Bratislava in diesem Zusammenhang eine Sonderstellung. Durch die Nähe besteht für die beiden Städte die Chance einer Partnerschaft als gemeinsame **Stadtregion Wien-Bratislava**.

Wien hat als Hauptstadt Österreich die Funktion des administrativen, kulturellen, politischen und ökonomischen Zentrums inne. Weiters beherbergt es für das Land wesentliche Verwaltungs- und Kultureinrichtungen aber auch Einrichtungen deren Wirkungsfeld weit über die Staatsgrenzen hinausreichen, wie z.B. Firmenheadquarter, die von Wien aus Märkte in Ost- und Mitteleuropa steuern.

Wien ist aber nicht nur die größte Stadt Österreichs (1,7 Mio. Einwohner<sup>2</sup>), es bildet auch das Zentrum der größten und gleichzeitig grenzüberschreitenden städtischen Agglomeration Mitteleuropas - **CENTROPE**.<sup>3</sup>

## CENTROPE Region

Die **multilaterale Europaregion** Centrope erstreckt sich über die vier Länder Tschechien, Slowakei, Ungarn und Österreich.

*„Das Ziel dieser Initiative ist die Stärkung des Wirtschaftsraumes zwischen den Städten Wien, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Eisenstadt und StPölten sowie der ihnen zugeordneten Teilräume.*

*Dies soll durch Kooperation in den Bereichen Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung und -realisierung, Bildungs- und Forschungspolitik sowie durch den Aufbau von Netzwerken in Kultur, Tourismus und Freizeitwirtschaft ermöglicht werden.“<sup>4</sup>*

# STADT UND REGION WIEN

## VIENNA REGION

Die Bezeichnung „Vienna Region“ dient den drei Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland als gemeinsamer Name zur besseren Vermarktung des Standortraumes. Hier lebten im Jahr 2001 lt. Volkszählung 42% der gesamten österreichischen Bevölkerung.

Um in der Wirtschaftsregion Centrope eine Schlüsselrolle zu spielen ist für Wien eine gut funktionierende Abstimmung vor allem zwischen den innerösterreichischen Akteuren notwendig. Dazu zählen eine enge, sowohl nachhaltige als auch ökonomische, Koordination der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung sowie der Standort- und Siedlungsentwicklung.

Um an dem, sie umgebenden, Wachstumsmarkt teilzunehmen ist es erforderlich, sowohl die hochrangigen Verkehrsverbindungen als auch jene in die anderen Zentren der Region zu verbessern.

Eine starke Wirtschaftsdynamik und das damit verbundene Wachstum kann eine Zersiedelung und verstreute Betriebsansiedlungen zu Folge haben und ein damit einhergehendes extrem gesteigertes Verkehrsaufkommen durch eine verstärkte Zunahme des Individualverkehrs hervorrufen. Dies wäre sowohl für Bewohner als auch für eine zukünftige Wettbewerbsfähigkeit problematisch.

## STADTNAHER RAUM

Die Bezeichnung „Stadtnaher Raum“ verweist auf den unmittelbaren Nahbereich der Stadt.

Eine Konkurrenzsituation zwischen Wien und seinen Umlandgemeinden kann für beide Parteien zu schlimmen Konsequenzen führen. Hier besteht die Notwendigkeit einer Kooperation vor allem in Bereichen wie der Ausgestaltung der Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, der Ansiedelung von Einkaufs- und Unterhaltungszentren sowie der Freihaltung von wertvollen Naturräumen.

Die Schaffung einer Informations- und Vertrauensbasis und das Management dieser Stadt-Umland-Beziehung spielen eine Schlüsselrolle in der künftigen Stadtentwicklung.<sup>5</sup>

Abb.4  
Verkehrsmittelwahl der Wiener

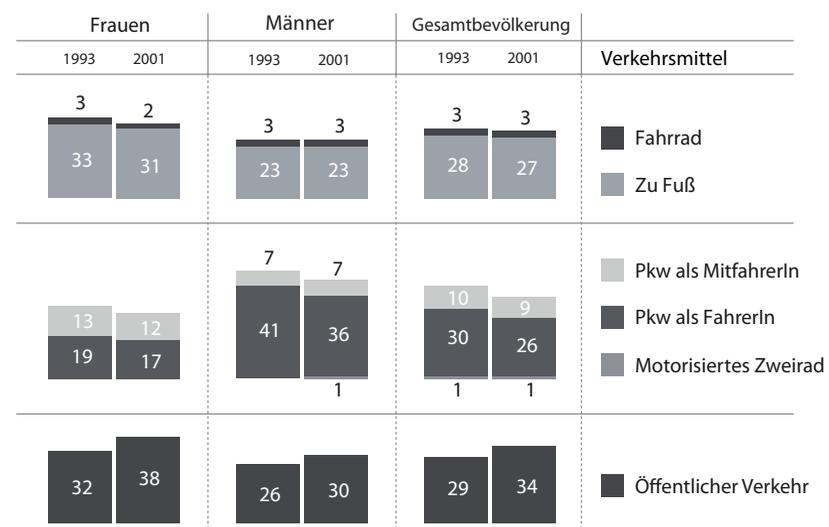


Abb.5  
Blick über Wien

## MOBILITÄT

Durch die sich verstärkende Suburbanisierung und den damit verbundenen Pendlerverkehr kommt es zu neuen verkehrstechnischen Herausforderungen die es zu bewältigen gilt. Im Rahmen dessen entstand der Masterplan Verkehr 2003 für die Stadt Wien. Seine Hauptziele sind die Vermeidung von Verkehr durch eine mobilitätssparende Stadt- und Raumentwicklung sowie eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu einer vermehrten Nutzung des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖV).

Bis 2020 gibt es für Wien eine KFZ-Zuwachssprognose um bis zu 20%, wobei nur etwa 5% davon auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen sind. Das Ziel des Masterplanes Verkehr ist es, bis 2020 den Anteil des MIV auf 25% aller Wege zu senken, den Anteil des Radverkehrs von den momentanen 3- 4,5% auf 8% anzuheben und den ÖV-Anteil von 34% auf 40% zu steigern. Das vermehrte Pendleraufkommen trägt stark zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen bei. So legen zum Beispiel 65% aller Wiener ihre Wege

mit Hilfe des Umweltverbundes zurück. Dem gegenüber stehen Einpendler, 65% von ihnen fahren täglich mit dem PKW zu ihrer Arbeit in die Stadt und die Auspendler von denen gar nur 1,9% den Verkehrsverbund nutzen.<sup>6</sup>

„Eine Chance zur Bewältigung dieser Verkehrsströme besteht in der Schaffung eines darauf ausgerichteten Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr.“<sup>7</sup>

# STADT WIEN BEVÖLKERUNG

## BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG - WIEN WÄCHST WIEDER

Die Bevölkerungsentwicklung Wiens lässt sich seit 1991 in zwei Phasen unterteilen:

Einem starken Bevölkerungsanstieg zu Beginn der 90er Jahre, hervorgerufen vor allem durch den Krieg in Exjugoslawien, dem wiederum ab der zweiten Hälfte der 1990er eine leichte Abnahme der Bevölkerungszahl folgte. Diese wurde vor allem durch eine Reglementierung des Ausländerzuzuges hervorgerufen.

Für die nächsten Jahrzehnte wird für Wien nun, abweichend zu den Prognosen anderer europäischer Städte, wieder eine Bevölkerungszunahme prognostiziert. Bis 2031 soll es zu einem, vor allem durch Zuwanderung aus dem Ausland bedingten, Bevölkerungsanstieg von bis zu 7% kommen.

Hierzu liegen mehrerer Varianten der Bevölkerungsentwicklung vor, aber in Summe wird im Zeitraum 2000 bis 2020 mit einem Bevölkerungszuwachs von etwa 5-9% gerechnet. Damit würde der höchste Einwohnerstand Wiens seit 1939 (1.7 Mio. Einwohner) erreicht.

In erster Linie führt das wohl zu einer Bevölkerungszunahme der nordöstlichen und südlichen Teile der Stadt. Am stärksten werden die Zuwächse in der Donaustadt spürbar, sowie in den Bezirken 2, 10, 11, 12. und 23.



Abb.6  
Basisszenario der Bevölkerungsentwicklung  
Wiens 2000-2020  
Veränderung insgesamt  
räumliche Verteilung der Zunahme der  
Gesamtbevölkerung

Zusätzlich kommt es wohl vor allem zu Zuwächsen in den Teilen der Stadt mit guter Verkehrsanbindung und Nähe zu den Verkehrsachsen, die die Stadt mit den Umlandregionen verbinden. Mit einer Zunahme der Suburbanisierung der Vienna Region entsteht ein vermehrtes Pendleraufkommen.

So pendelten 2001 208.000 Menschen nach Wien, dies bedeutet einen Anstieg um 28% seit 1981. Zusätzlich zu den Pendlern nach Wien gibt es nun auch eine immer größer werdende Gruppe an Personen, die aus der Stadt in die Umlandregionen auspendeln. Durch die Zunahme der Arbeitsplätze in den Dienstleistungsbranchen kam es zu einem Anstieg von 28.2% 1981 auf 33.5% 2001, was einer Zahl von rund 82.000 Pendlern gleichkommt.<sup>8</sup>

## BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

„Die städtischen Gesellschaften unterliegen einem fortschreitenden demografischen Wandel, der sich im Bevölkerungswachstum durch Internationalisierung/Zuwanderung, im fortschreitenden Alterungsprozess und Aufbrechen traditioneller Lebensformen niederschlägt.“<sup>9</sup>

Durch dieses Bevölkerungswachstum und die dadurch entstehende neue Bevölkerungsstruktur ergeben sich neue Anforderungen an das Wohnen und das Wohnumfeld. So kommt es zum Beispiel zu einer Zunahme der Singlehaushalte, des betreuten Wohnens oder einem Wunsch nach einer durchgrüntem, lärmfreien Wohnumgebung.

Im Moment sind rund 22% der Einwohner Wiens über 60. Durch die erhöhte Lebenserwartung wird diese Zahl in den nächsten Jahren wohl noch erheblich ansteigen. Dadurch rücken neue Themen wie Mobilität, Betreuungsinfrastruktur, barrierefreie Erschließungen und altersadäquates Wohnen in den Vordergrund.

Wien weist weiters eine österreichtypischen Anstieg an Kindern und Jugendlichen auf. So gab es hier, entgegen des gesamtösterreichischen Trends (-0.2%), zwischen 1991 und 2001 einen Anstieg bei der Zahl der jungen Menschen unter 15 um 6.3%. Dies mag primär dem hohen Anteil an ausländischer Bevölkerung zugrunde liegen.

Wien verdankt seine positive Bevölkerungsentwicklung maßgeblich dem Zuzug von ausländischer Bevölkerung.

„Im Jahr 2004 lebten in Wien 287.000 Personen (rd.47% Frauen) mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Der Anteil jener Personen, die nicht in Österreich geboren wurden, beträgt rund 24%.“<sup>10</sup>

Je nach Herkunftsland gibt es räumliche Schwerpunkte innerhalb der Stadt: Die Zuwanderer aus den „traditionellen Herkunftsländern“ wie Serbien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien und der Türkei finden sich meist in den Bezirken 20, 2, 15, 16. bzw. 10. ein. Zuwanderer aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten leben vermehrt in den Bezirken 2, 21, 22. und 10.

Bei der Wahl der Wohngegend spielen für Zuwanderer bereits bestehende Sozial- und Kommunikationsstrukturen eine wesentliche Rolle. So sind zumeist persönliche Kontakte und Netzwerke für diese räumliche Konzentration der einzelnen Zuwanderergruppen verantwortlich.

Das Bildungsniveau der Wiener Bevölkerung ist in den 1990er-Jahren weiter angestiegen. Der Anteil der Gesamtwiener Bevölkerung mit Hochschulabschluss stieg in den 10 Jahren von 1991 bis 2001 von 8% auf fast 13% an. Dabei hat sich das Bildungsniveau der Frauen überdurchschnittlich erhöht.



Abb.7  
Basisszenario der Bevölkerungsentwicklung  
Wiens 2000-2020  
Veränderung Ausländer  
räumliche Verteilung der Zunahme der  
Gesamtbevölkerung

In allen Bezirken gibt es einen Anstieg an hoch qualifizierten Personen. In manchen Bezirken gibt es sogar Zuwachsraten von bis zu 60% (darunter auch im 10. Bezirk). Hier ist allerdings auch das Ausgangsniveau sehr niedrig. Fast 40% der Wiener Bevölkerung haben Fachschul- und Lehrabschluss. Besonders häufig ist dies in den Bezirken 10, 11, 12, 21, 22. und 23. Im Durchschnitt etwa 33% aller Wiener haben ein geringes Ausbildungsniveau. Die Bezirke die über dem Durchschnitt liegen sind vielfach ident mit jenen mit hohem Anteil an ausländischer Wohnbevölkerung bzw. älteren Menschen mit niedrigem Einkommen.<sup>11</sup>

Abb.8  
Einkommensniveau  
Durchschnittlicher Jahresbezug je  
Arbeitnehmerin in Euro (brutto), 2001



Index: Wien = 100 %  
Wien = 26.025 Euro

# FAVORITEN

## 10. WIENER GEMEINDEBEZIRK



Lage FAVORITENS im Wiener Kontext

Favoriten ist der 10. von 23 Wiener Gemeindebezirken. Er liegt südlich der inneren Bezirke, reicht vom Gürtel bis an die südliche Stadtgrenze und ist mit rund 170.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste der Stadt. Hier wohnen etwa 10 % aller Einwohner Wiens.

### Lage

Der Bezirk Favoriten erstreckt sich von den Anlagen der Südbahn im Norden über den Wienerberg und den Laaer Berg bis zum Liesingtal im Süden.

### Kastalgemeinden

Favoriten, Inzersdorf-Stadt, Rothneusiedel, Oberlaa, Unterlaa

### Struktur

Im nördlichsten Teil, direkt angrenzend an die Gleise der Südbahn und die Gürtelstrasse befindet sich das historische Favoriten, ein Arbeiterbezirk bestehend aus zumeist gerasterter gründerzeitlicher Wohnbebauung und dazwischenliegenden Industriebetrieben.

Im westlichen Teil finden sich zahlreiche Gemeindebauten des „Roten Wiens“, wie zum Beispiel der in der Zwischenkriegszeit erbaute George-Washington-Hof nebst neueren Bauten wie der 1990- 2000 errichtete Business Park Vienna mit seine Hochhäusern, den Vienna Twin Towers. Weiter südlich wird der Bezirk von einem, teils unterbrochen, Grüngürtel, bestehen aus den Naherholungsgebiet Wienerberg, Laaer Berg sowie dem Volkspark, durchzogen. Südlich

davon liegen zahlreiche große kommunale Wohnbauten wie die in der Nachkriegszeit errichtete Per-Albin-Hansson-Siedlung und die Siedlungen Wienerberg und Wienerfeld. Im Osten liegt der Kurpark Oberlaa mit seinem Kurzentrum, Felder, Weingärten sowie der, bereits an das niederösterreichische Schwechat angrenzende, Zentralverschiebebahnhof Wien-Kledering.<sup>12</sup>

### DATEN & FAKTEN (Stand 2008)<sup>13</sup>

Bezirksfläche insgesamt in ha	3.180,4
Wohnbevölkerung Jahresende	173.623
Frauen	89.694
Männer	83.929

### Alter in Jahren

0-2	5.669
3-5	5.427
6-9	6.756
10-14	8.683
15-29	34.582
30-59	73.532
60-74	25.843
75 und älter	13.131

Durchschnittsalter der Bevölkerung in Jahren **40,6**

AusländerInnen Anteil an der Wohnbevölkerung in % **22,4**

### Bevölkerungsbewegung lt. POPREG

Bevölkerungsentwicklung 2004-2008 (inkl. statistischer Korrektur) in % **+9,1**

Bevölkerungsdichte 2008 (EinwohnerInnen pro ha) **55**

### Privathaushalte 2001

Einpersonenhaushalte bis 74 Jahre	28.233
75 Jahre und älter	5.889
Paare ohne Kinder	20.741
Paare mit Kindern (unter 18 Jahren)	11.405
AlleinerzieherInnen mit Kindern (unter 18 Jahren)	4.762

Durchschnittliche Nutzfläche pro BewohnerIn in m<sup>2</sup> **34**

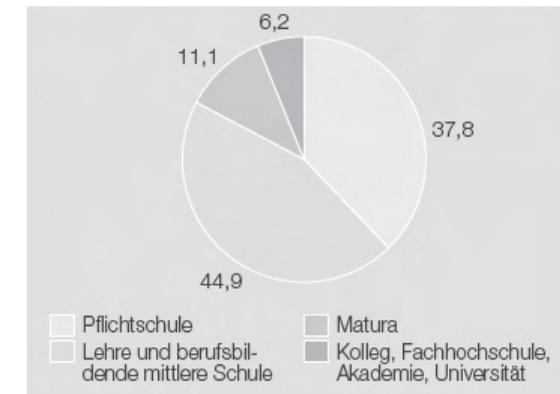


Abb.9 Wohnbevölkerung nach Bildungsstand 2001 in %

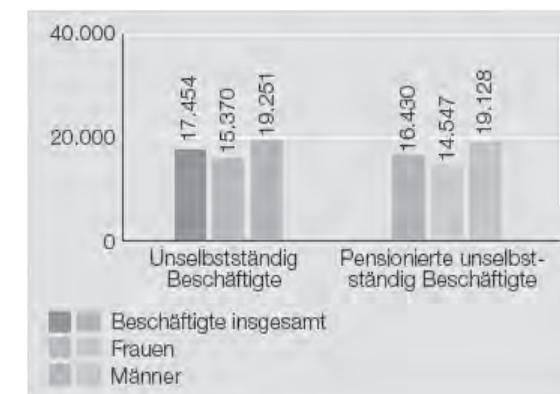


Abb.10 Durchschnittliches Jahreseinkommen der im Bezirk wohnenden Personen 2007 in EUR

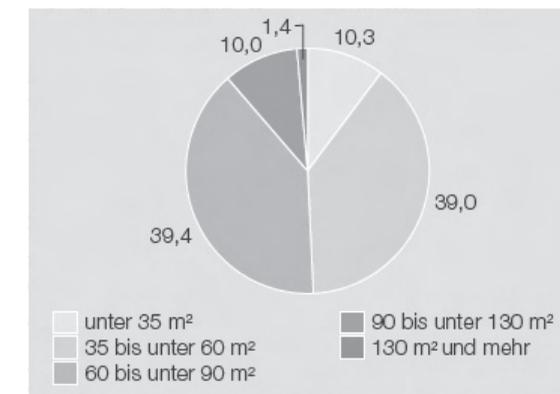


Abb.11 Wohnungen nach Wohnungsgröße 2001 in %

# FAVORITEN

## HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Benannt wurde Favoriten nach dem einstigen Jagdschloss Favorita. Dieser, im 4. Bezirk gelegene Gebäudekomplex ist auch heute noch zum Teil erhalten und beherbergt das Theresianum, eine Privatschule mit Öffentlichkeitsrecht. Von dort führte die heutige Favoritenstrasse zum „Favoriithen-Thor“ des Linienwalls.

Die außerhalb des 1704 errichteten Walls – vor allem im Zuge des Baues der Süd- und der Ostbahn und der Errichtung der Wienerberger Ziegelfabrik – entstandene Arbeitersiedlung nannte man „Siedlung vor der Favoriten-Linie“.

Der Ausgangspunkt für die Siedlungsentwicklung war der ehemalige Marktplatz in der Strassengabelung zwischen Favoritenstrasse und Laxenburger Strasse. Erste Häuserblocks entstanden im Bereich des Columbusplatzes.

Hier befindet sich heute noch der sogenannte Columbusplatz aus dem Jahr 1892, der nach den Plänen von Josef und Anton Drechsler errichtet wurde.

Nach 1867 erlebte der noch nicht selbständige Bezirk durch die einsetzende Wirtschaftskonjunktur einen regelrechten Industrieansiedlungsboom. Es entstanden zahlreiche Ziegelöfen, sowie Teer- und Chemiefabriken.

Bald folgten weitere Betriebe, besonders der Metallverarbeitung und des Maschinenbaus. Baugrund war ausreichend vorhanden und billig, und auch die Mieten und Lebenshaltungskosten für die Arbeiter waren außerhalb des Linienwalls beträchtlich niedriger.

Zur Unterbringung der Arbeiter entstanden billige Zinskasernen mit kleinsten Wohnungen zu minimalen Standards. Favoriten lag zur Jahrhundertwende, was die Lebensqualität der Bevölkerung betraf, an letzter Stelle.

Im Jahr 1874 wurden diese, außerhalb des Linienwalls gelegenen, Teile des Bezirks Wieden (4.) und Margareten (5.) abgetrennt und zu einem eigenen Bezirk erhoben.

Mit der Bildung des Bezirkes Favoriten erfolgte der erste Schritt des Stadt über den Linienwall hinaus. Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Wall abgetragen und die Trassenführung der ersten großen Wiener Bahnanlage wurde entlang dieser markanten städtebaulichen Schneise errichtet.

Mit fortschreitendem Entwicklung der Wohn- und Industriegebiete wuchs der Bezirk in mehreren Besiedlungsschüben über die ehemaligen Grenzen des Linienwalls hinaus bis zum Wienerwald und reichte im Jahre 1890 / 1892 bis zur Donauländebahn.

Der große Bedarf an Arbeitern und die dadurch bedingten Zuwanderer, vorwiegend aus Böhmen, machten Favoriten bereits 1919 zum bevölkerungsreichsten Bezirk Wiens.

Während der NS-Zeit wurde Favoriten am 15. Oktober 1938 nach Groß-Wien eingemeindet. Mit demselben Datum wurden das Arsenal mit seiner Umgebung aus dem 10. Bezirk ausgeschieden und dem 3. Bezirk zugeordnet.

In der Zeit der österreichischen Besatzung von 1945 bis 1955 war Favoriten Teil der sowjetischen Sektors.

Am 23. August 1947 wurde auf dem Wienerfeld der Grundstein für die erste größere Wohnanlage der Zweiten Republik gelegt. Bis 1951 entstanden hier mehr als 1.000 Kleinwohnung ebenso wie Gemeinschaftseinrichtungen (Schule, Kindergarten, Geschäfte und Volksheim). Die Anlage wurde nach dem schwedischen Ministerpräsidenten Per-Albin-Hansson benannt, der die Schwedenhilfe für Österreich geleitet hatte.

Die letzte große Erweiterung erlebte Favoriten 1954, als bereits 1946 gefasste Beschlüsse über die Rückgliederung der meisten 1938 an Wien angeschlossenen Gebiete in Kraft treten konnten, die ehemaligen Dörfer Rotheusiedel, Oberlaa und Unterlaa aber, wie 1946 mit Niederösterreich vereinbart, bei Wien verblieben und Teile des 10. Bezirkes wurden.

Nach 1954 kam es nur noch zu einzelnen kleineren Grenzverschiebungen und das damalige Favoriten deckt sich so fast zu Gänze mit dem heute bekannten.

In Favoriten entstanden im letzten Jahrhundert zahlreiche wichtige öffentliche Gebäude (Süd- und Ostbahnhof, Kaiser-Joseph-Spital), bedeutende Freizeit- und Sporteinrichtungen (Amalienbad, Sommerbad Laaer Berg, Kurzentrum Oberlaa) sowie einige der größten und bedeutendsten Siedlungen und Wohnhausanlagen der Gemeinde Wien (Victor-Adler-Hof, George-Washington-Hof, Per-Albin-Hansson-Siedlung).<sup>14</sup>



Abb. 12  
Schlessingerkataster von Wien, 1885

### HISTORISCHES UMFELD DES PLANUNGSGEBIETES

Im Zuge der Abtragung des Linienwalls und der darauf errichteten Bahnanlage der Ost- und Südbahn, bildet sich in diesem Areal bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts ausgedehnte Industrie- und Logistikzonen, welche das Gebiet bis in die Gegenwart prägen.

Die Bahnanlage der Süd- und Ostbahn bildeten in der Stadtentwicklung immer massive Barrieren und zerschnitten den Stadtkörper in die Bereiche Kern- und Vorstadt. Das trennende Element Bahn bildete im Stadtgefüge stets ein wesentliches Charakteristikum.

Auf einem Teil des heutigen Planungsgebiet befand sich im 18. und 19. Jahrhundert der katholische Friedhof Matzleinsdorf. Aufgrund der von Kaiser Joseph II. verfügten „Josephinischen Reformen“ wurden aus hygienischen Gründen alle Friedhöfe innerhalb des Linienwalls geschlossen. Als Ersatz wurden die so genannten „communalen Friedhöfe“ ausserhalb des Linienwalls errichtet. So wurde im Jahre 1784 auf einer Fläche von rund 40.000m<sup>2</sup> der katholische Friedhof Matzleinsdorf gegründet. Im Jahr 1879 wurde er für Begräbnisse gesperrt und ab 1922 in den Waldmüller Park umgewandelt.<sup>15</sup>

# STEP 05

## ZIELGEBIETE DER WIENER STADTENTWICKLUNG



Jede Stadt besitzt gewisse Stadträume und Fläche welche die größten Herausforderungen und Chancen für die Stadtplanung darstellen und wichtige, zu lösende Punkte für eine weitere qualitätsvolle Stadtentwicklung sind.

Eines dieser Zielgebiete ist das Gebiet Bahnhof Wien- Europa Mitte- Erdberger Mais. Es gilt als das größte und wichtigste Entwicklungsgebiet im dicht bebauten Wiener Stadtgebiet. „Die Neunutzung des Bahnhofsareals sowie die großen Flächenreserven bieten große stadtentwicklungsstrategische Entwicklungspotenziale.“<sup>16</sup>

Das Gebiet besteht aus unterschiedlichen Entwicklungszonen, dem Bahnhof Wien- Europa Mitte und das angrenzende Südbahnhofviertel, das Planungsgebiet Arsenal, die Aspanggründe, Neu Erdberg und Simmering (Erdberger Mais).

Das im Weiteren behandelte Planungsgebiet ist Teil der Entwicklungszone Bahnhof Wien- Europa Mitte und somit ein unmittelbares Zielgebiet der Stadtentwicklung.

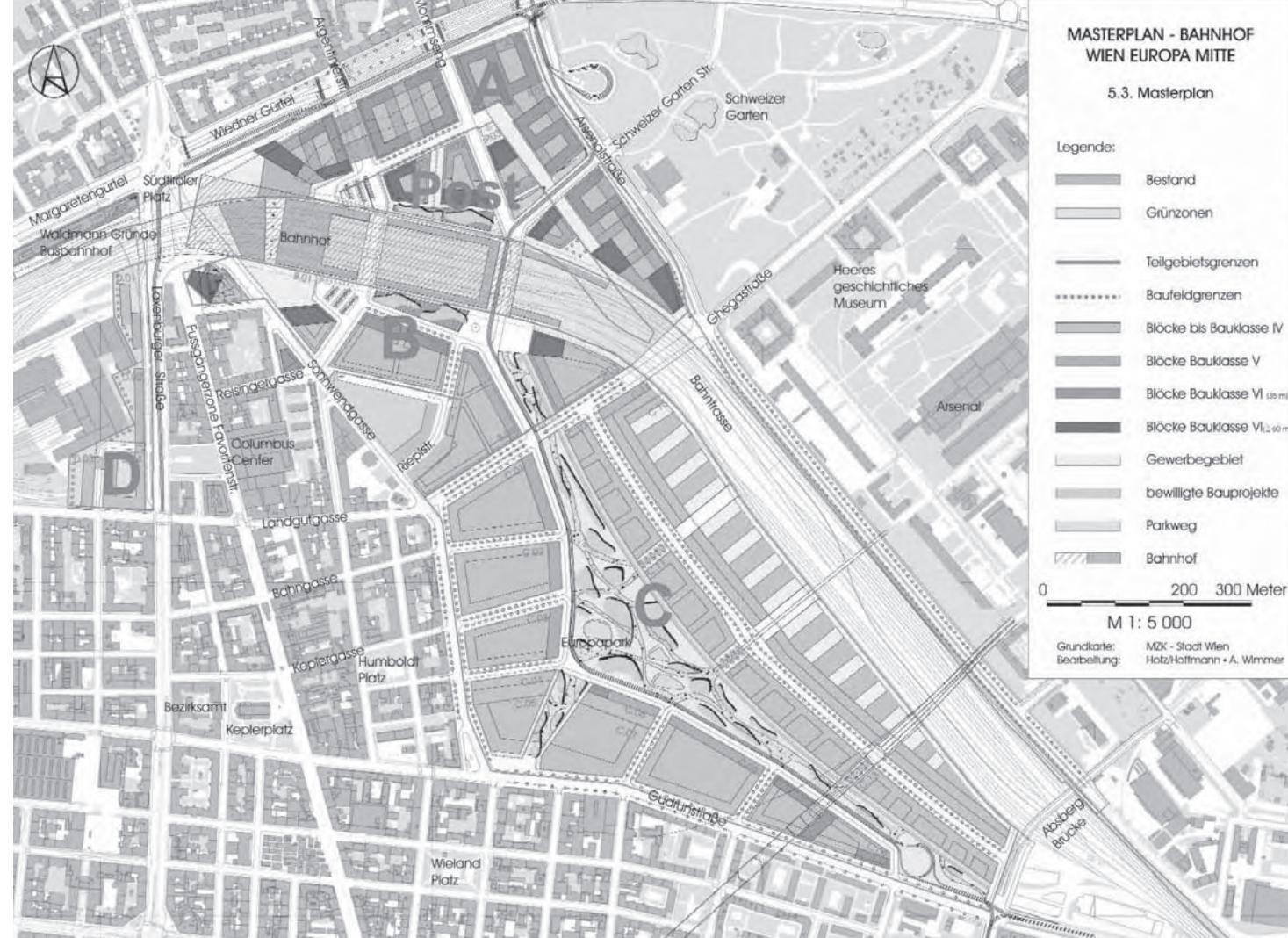
Das Hauptaugenmerk in dieser Entwicklungszone liegt auf dem neuen Hauptbahnhof. Dieser, auf dem Areal des heutigen Süd-/Ostbahnhofs errichtete, Durchgangsbahnhof dient als künftige Visitenkarte der Stadt Wien.

Primäre Zielsetzung ist eine bessere Einbindung Wiens in das transeuropäische Verkehrsnetz und der Ausbau des intermodalen Verkehrsknotens Wien.

Schon seit der Entwicklung Wiens zu einer Großstadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es den Traum eines Wiener Zentralbahnhofs. Seit den 1850er Jahren war es ein immerwiederkehrender Diskussionspunkt, ob und wie man die Bahnlinien direkt in das Stadtzentrum führen sollte. Es gab zahlreiche Überlegungen und Ideen, zumeist handelte es sich aber um Idealprojekte, die niemals in die engere Wahl kamen. Es sollte bis zur heutige Zeit dauern bis das Projekt „Hauptbahnhof Wien“ verwirklicht wird.

Entsprechend seiner Bedeutung wird ein „freigestellter Bahnhof, der visuell in den Südtiroler Platz hineinragt und je einen attraktiven Vorplatz im Norden und Süden hat“<sup>17</sup> errichtet.

Auf dem dabei frei werdenden 55ha großen Gelände des Frachtenbahnhofs soll ein, den Bahnhof umgebender, attraktiver neuer Stadtteil, mit Einkaufszentrum, Büros, Wohnungen, und Hotels errichtet werden. Dieser dient auch zur Aufhebung der Barriere, die der derzeitige Frachtenbahnhof mit seinen Gleiskörpern darstellt.



### VERKEHRSPOLITISCHE BEDEUTUNG

Das Areal nördlich des Bahnhofs, in unmittelbarer Nähe zu Gürtel und Südtiroler Platz ist als urbanes und dicht, teilweise auch mit Hochhäusern, bebautes Stadtviertel geplant.

Im Gebiet südlich des neuen Hauptbahnhofs soll ein Viertel mit ausgewogener Nutzungsmischung und einer zentralen Grünfläche entstehen, das auch an die bestehenden Strukturen der Umgebung angebunden wird.

Entlang der noch existierenden Ostbahn ist ein Bebauungstreifen mit vornehmlich gewerblicher Nutzung geplant, der als Abschirmung des Wohngebietes von der Bahntrasse dient.<sup>18</sup>

„Mit dem Fall des Eisernen Vorhanges und der Ostöffnung 1989, dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union 1995 und der Erweiterung der EU im Jahr 2004 hat sich die geopolitische Situation von Wien und seiner Umgebung grundlegend geändert. Es galt daher, Wien im Rahmen der Gründung der Europaregion CENTROPE auch als Verkehrsknoten im Eisenbahnverkehr neu zu positionieren.“

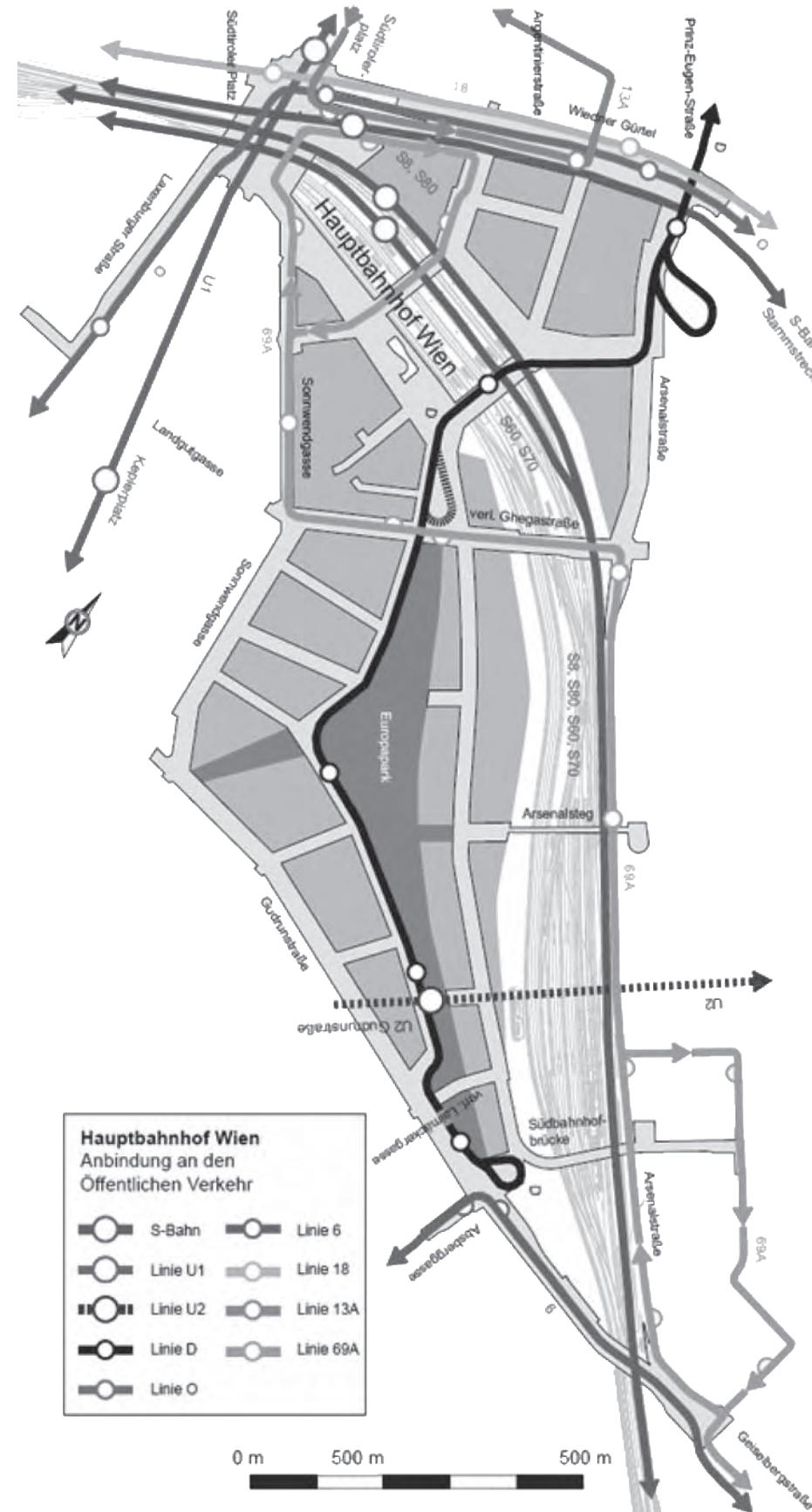
Die Anbindung Wiens an die Transeuropäischen Netze (TEN) durch den Hauptbahnhof bedeutet für Wien einen wesentlichen wirtschaftlichen Impuls und die weitere Verbesserung der Standortqualität.

Abb.13 Entwurf zum Masterplan Hauptbahnhof Wien

Der auf den frei werdenden Bahnarealen entstehende Stadtteil bietet sowohl nationalen und internationalen Unternehmen als auch der künftigen Wohnbevölkerung ein attraktives Umfeld mit bester Verkehrsanbindung. Der Hauptbahnhof wird neben dem Flughafen Wien zur wichtigsten Drehscheibe für den internationalen und nationalen Personenreiseverkehr.<sup>19</sup>



- Standortaufwertung ab 2011 durch
- Straßenausbau oder -neubau
  - Neubau U-Bahn
  - Neubau U-Bahn optional
  - Neubau Straßenbahn
- Maßnahmen ab 2011
- == Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
  - ⌋ Tunnelein-/ausfahrt
  - Neubau U-Bahn
  - Neubau Straßenbahn
  - ⋯ Realisierung abhängig von Gebietsentwicklung
  - Bahnhof Wien – Europa Mitte
- Maßnahmen bis 2010
- == Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
  - Neubau U-Bahn
  - Neubau Straßenbahn



### EINBINDUNG IN DAS ÖFFENTLICHE VERKEHRSNETZ

Die Einbindung des neuen Hauptbahnhofes in das bereits bestehende öffentliche Nahverkehrsnetz erfolgt durch die S-Bahnstammstrecke (West-Ost-Achse) und die U-Bahn-Linie U1 (Nord-Süd-Achse). Eine unterirdische Passage unter dem Südtiroler Platz soll zukünftig den Bahnhof direkt mit der S-Bahn, der U1 Haltestelle und der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle der Linie 18 verbinden.

Weiters kommt es zu einer Anpassung der Linienführung der Buslinien 13, 69A sowie der Straßenbahnlinie O. Diese sollen zukünftig direkt vor dem Hauptbahnhof eine neue Haltestelle bekommen.

Im Zuge des Neubaus und der besser Einbindung in das öffentliche Verkehrsnetz ist eine Verlängerung der U2 Richtung Süden geplant, welche für das künftig hier entstehende Stadtviertel eine attraktive Neuerschließung bedeuten würde. Zudem kommt es zu einer Verlängerung der Straßenbahnlinie D durch den neuen Stadtentwicklungsgebiet, welches dieses direkt an das Stadtzentrum anbinden wird.<sup>20</sup>

Abb.16 Verkehrskonzept Hauptbahnhof Wien

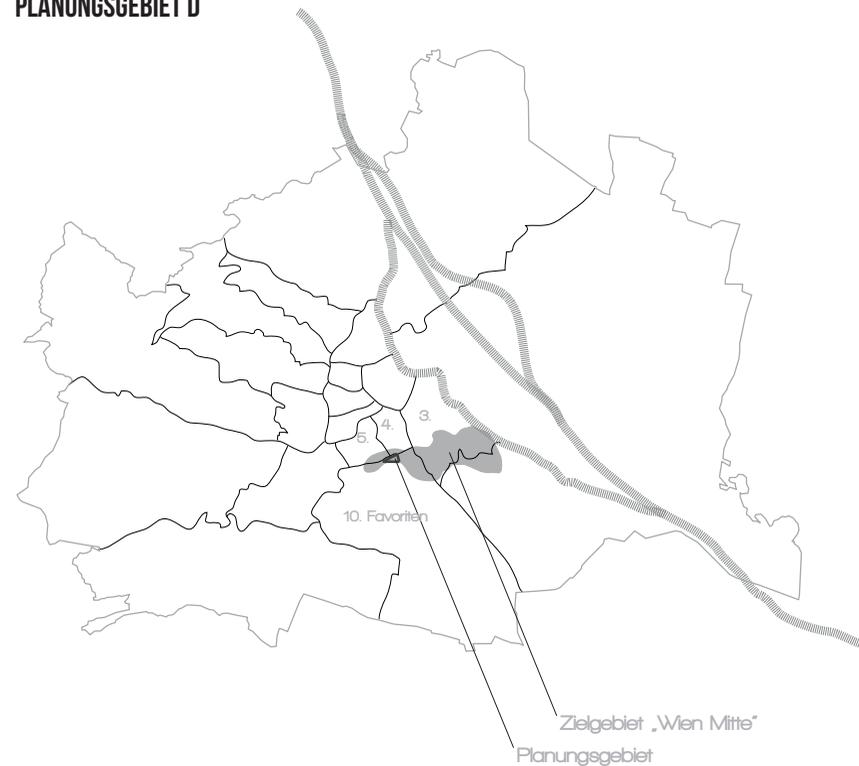


Abb.15 Geplante Verlängerung der U2 Richtung Süden

Abb.14 Standortaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur

# QUARTIER X WIEN

## PLANUNGSGEBIET D



Bei dem **Planungsgebiet** handelt es sich um eine circa **9 ha** große Fläche an der **nördlichen Grenze von Favoriten**, dem zehnten Wiener Gemeindebezirk.

Diese Fläche, das sogenannte **Entwicklungsgebiet D**, ist ein, im Zuge des Neubaus des Wiener Hauptbahnhofs, **nicht mehr benötigtes Betriebsgelände der Österreichischen Bundesbahnen**.

Das Projektgebiet liegt südlich des Gürtels und des unmittelbar angrenzenden Gleiskörpers. Es wird im Norden durch den Margareten- und Wiedner Gürtel, den Gleiskörper und den Südtiroler Platz, im Osten durch die Laxenburger Strasse mit Columbusplatz und im Süden durch die Landgutgasse und den Waldmüller Park begrenzt.

Das Entwicklungsgebiet liegt circa **2.5 km** vom Wiener **Stadtzentrum** um den Stephansplatz entfernt.

„Das sogenannte Entwicklungsgebiet D war bereits im Rahmen von Wettbewerbsverfahren seit dem Jahr 1995 immer wieder Gegenstand städtebaulicher Überlegungen. Jedoch wurden dabei nur die Ränder, vor allem jene entlang der Laxenburger Strasse und des Wiedner Gürtels, berücksichtigt. Der Kern des Entwicklungsgebietes D war zu diesem Zeitpunkt noch als betriebsnotwendige Fläche der ÖBB ausgewiesen.“

Nunmehr stehen in hohem Ausmaß Flächen des Rangierareals für den aktuellen Wettbewerb zur Verfügung. Diese Flächen werden unter anderem durch Umschichtungen der Bahnanlage vom Wettbewerbsareal weiter nach Westen in den Betriebsanlagenbereich Wien Matzleinsdorf geschaffen.<sup>21</sup>



Abb.17 Satellitenaufnahme von Wien

**QUARTIER X**  
erLEBEN im ZEHNTE



Das PROJEKTGEBIET liegt im nördlichsten Teil des zehnten Wiener Gemeindebezirkes Favoriten. Die nördlich an den Bahnkörper anschließende Gürtelstrasse bildet die Grenze zu den dahinterliegenden vierten und fünften Bezirken.

# QUARTIER X

## AUSGANGSBASIS

### AUFGABENSTELLUNG

Auszug aus den Auslobungsunterlagen:

#### Wettbewerbsgebiet:

„Das Wettbewerbsgebiet ist eines der letzten großen Filetstücke in den Zonen der inneren Wiener Stadtentwicklung. Als **innerstädtisches und zentrumsnahes Entwicklungsgebiet** zeichnet sich das Wettbewerbsareal durch eine **besonders hochwertige öffentliche Verkehrs-anbindung** aus.

Darüber hinaus besteht durch die **unmittelbare Nähe zum künftigen Wiener Hauptbahnhof** eine Anbindung zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr.

Das aufgelassene und zur städtischen Entwicklung freigegebene Bahnareal der ÖBB bietet nun die Gelegenheit für eine **komplette Neubebauung und Aufwertung**.

Das Wettbewerbsareal wird östlich von der Laxenburger Strasse, einer für die Wiener Stadtentwicklung typischen Ein- und Ausfallstrasse, begleitet. Neben der Favoritenstrasse und der Triester Strasse ist die Laxenburger Strasse eine der wichtigsten südlichen Stadtausfahrten mit starken Transitcharakter. Im Bereich der Bahngleise mündet die Laxenburger Strasse in den Südtiroler Platz und die Landgutgasse in den Margaretengürtel. Beide Stellen bilden mit ihren Bahnunterführungen den Flaschenhals zwischen dem 10. Bezirk und der Kernstadt Wiens.“<sup>22</sup>

#### Aufgabenstellung:

„Durch die beabsichtigten städtebaulichen Aktivitäten im Wettbewerbsareal bietet sich die Chance für eine Weiterentwicklung der Stadt, unter besonderer Einbeziehung der spezifischen historischen und kontextuellen Rahmenbedingungen, von den derzeit bestehenden Rändern des 10. Bezirks bis zum Gleiskörper der Bahnanlagen.

Das **städteplanerische Ziel für das neue Stadtquartier** besteht einerseits aus einer möglichst **vielfältigen Durchmischung der Nutzungen** (vertikale Funktionsmischung; Nahversorgung) und andererseits einer **attraktiven sozialen Infrastruktur** (geplanter Schulstandort, Freizeit -, Erholungs -, Aufenthalts - und Kommunikationsräume, Grünflächen etc.).

**Hohe Durchlässigkeit und funktionale Vielfalt**, mit einem sinnvollen Verhältnis von **Wohnen** (zirka 50%) und **Arbeiten** (zirka 50%) sowie **kleineren Einheiten für Geschäfts- und Gewerbenutzungen** als belebendes Moment der Erdgeschosszonen, soll entstehen.“<sup>23</sup>

#### Fußgängerorientiertes Stadtmodell:

„Es wird die **Schaffung einer urbanen Struktur mit Kfz-verkehrsmindernder Lebensweise** angestrebt. Im Fokus der Überlegungen stehen **fußläufige Distanzen, kurze Wege** sowie die Idee der **primären Nutzung der Strasse als öffentlichen Aufenthaltsraum**.

Die **öffentlichen Räume** wären **zugunsten des Fußgängers, der Radfahrer und der quartiersinternen Nutzung** vorbehalten. Es erfolgt damit **keine übergeordnete Verkehrserschließung durch das Quartier**. Die **interne Erschließung** sollte in einem **dichten und barrierefreien Fuß- und Radwegennetz** erfolgen.

Auch auf das eingeschränkte Mobilitätsverhalten bestimmter Personengruppen (älterer Personen, Behinderte, Familien mit Kleinkindern etc.) ist besonders zu achten.

Die öffentlichen Räume werden primär zugunsten des Fußgängers, der Radfahrer und als **quartiersinterner Lebensraum** (Hausgärten, Spiel- und Aufenthaltsflächen, entsiegelte Oberflächen, Begrünung, etc.) genützt. (...)

Die Erschließung des Areal mit dem Auto (...) sowie deren Garagierungsfrage soll weitgehend über **Sammelgaragen** gelöst werden. Es ist darauf zu achten, dass **die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel durch kurze Wegstecken und in guter Vernetzung mit dem umgebenden Stadtgebiet** erfolgt.

An diesen Rändern sollen die Bebauungen und Nutzungen derart angelegt werden, dass der **Kern des Gebietes von Immisionen** so weit wie möglich **geschützt** wird.

Der quartiersinterne „erlaubte“ Verkehr (z.B. Lieferverkehr, Gelegenheitstransporte, Behinderten- und Einsatzfahrzeuge, Müllabfuhr etc.) ist (...) zu berücksichtigen.“<sup>24</sup>

#### Bauplatz Waldmanngründe:

„Der Bauplatz im Bereich der so genannten **Waldmanngründe** wird derzeit als Busbahnhof der ÖBB genützt. Da dieser Bereich bereits Gegenstand des Wettbewerbes Wiener Hauptbahnhof war (Gebiet D.05), liegt dafür eine Masterplanung für eine **Bauklasse V** max. 26 m Höhe vor.“<sup>25</sup>

#### Technikgebäude:

„Östlich des derzeit errichteten **Technikgebäudes** soll eine **weiter Baustufe** entstehen.“<sup>26</sup>

#### Sondernutzung Schule:

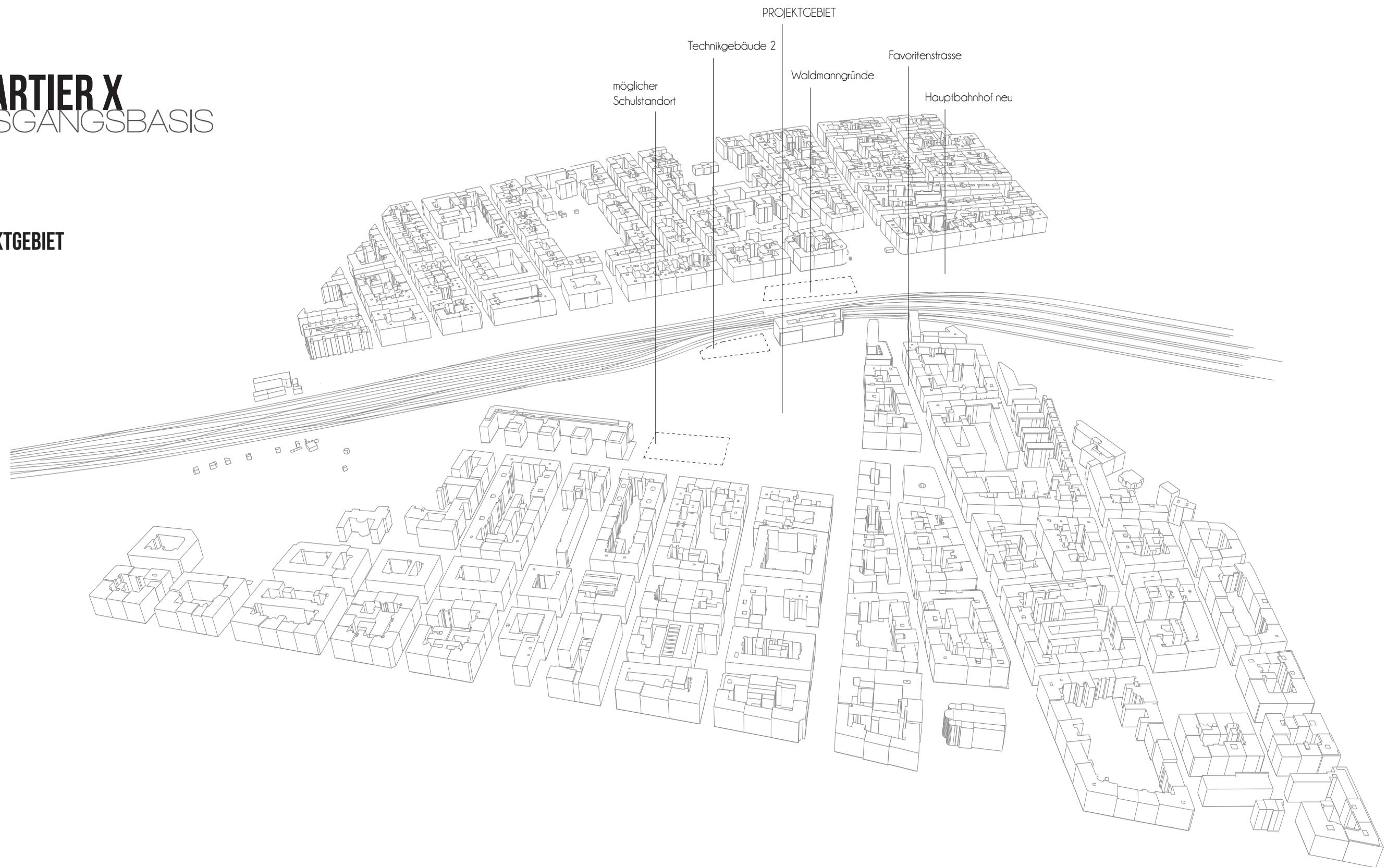
„**Innerhalb des Wettbewerbsperimeters** ist im aktuellen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ein **Schulbauplatz** (ÖZ- Grundfläche für öffentliche Zwecke) vorgesehen. Dieser Bauplatz soll im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs nochmals hinsichtlich seiner Lageeignung überprüft werden.“<sup>27</sup>

Die von den Österreichischen Bundesbahnen verfassten Wettbewerbsperimeter dienen als Grundlage und zum Teil als Rahmenbedingungen für den Entwurf.

# QUARTIER X

AUSGANGSBASIS

## PROJEKTGEBIET



### VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Im Zuge der Wettbewerbsauslobung wurde für das Wettbewerbsareal eine vorbereitende Verkehrsuntersuchung durch das Büro Rosinak & Partner durchgeführt.

Die daraus entstandenen Ergebnisse werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

#### Öffentliche Verkehrsanlagen:

„Das Entwicklungsgebiet ist von **drei ÖV-Haltestellen** mit S-Bahn, U-Bahn, Strassenbahn und Bus erschlossen (Haltestellen Kliebergasse, Südtiroler Platz, Columbusplatz), wobei der östliche Teil des Gebietes durch die fußläufige Erreichbarkeit des hochrangigen öffentlichen Verkehrs (S-, U-Bahn) innerhalb von 500 m **sehr gut erschlossen** ist.“<sup>28</sup>

#### Motorisierter Individualverkehr

##### Bestand:

„Durch die teilweise vier- bis sechsspurig ausgebaute Gürtelstrasse ist für den motorisierten Individual- und Zulieferverkehr eine Strasse mit sehr hoher Verkehrsfrequenz vorhanden. Mit der östlich liegenden **Laxenburger Strasse** besteht eine **direkte** und ebenso **hochfrequente Verbindung des Wettbewerbsareals mit dem südlichen Stadtrand und mit dem Stadtzentrum Wiens**.

Das **umliegende Hauptstrassennetz**, bestehend aus Laxenburger Strasse und dem Südtiroler Platz, kann kaum mehr den motorisierten Individualverkehr in den Spitzenzeiten abwickeln. Hier **erreichen die aktuellen Verkehrsbelastungen schon die Knoten- und Streckenkapazitäten** des umliegenden Hauptstrassennetzes.“<sup>29</sup>

#### Analyse:

„Das Entwicklungsgebiet soll über **mehrere neu zu errichtende Verknüpfungspunkte mit dem angrenzenden Strassennetz** erschlossen werden.

Zur Erschließung über die Laxenburger Strasse wird zwischen Sonnwendgasse und Columbusplatz eine **Nebenfahrbahn mit Längsparkstreifen und Radfahren gegen die Einbahn** errichtet. (...)

Die **Nebenfahrbahn ist als Einbahn** Richtung Columbusplatz befahrbar. (...)

Der **Strassenquerschnitt der Landgutgasse** bleibt im Wesentlichen wie im Bestand erhalten. Lediglich im Kreuzungsbereich mit der Laxenburger Strasse wird ein **zusätzlicher Linksabbiegestreifen** errichtet und der Querschnitt auf 24m ausgeweitet.“<sup>30</sup>

#### Nichtmotorisierter Verkehr

##### Bestand:

Das Entwicklungsgebiet ist im Bezug auf den **Radverkehr** noch **nicht sehr gut erschlossen**. Es wird im Moment vom bestehenden Radnetz nur tangiert. Hier liegen bereits Projektierungen der Magistratsabteilung MA 46 vor, die einen **Lückenschluss im Bereich Margaretengürtel - Landgutgasse** vorsehen (siehe Grafik S.160).<sup>31</sup>

#### Analyse:

„Die **geplante Nebenfahrbahn** in der Laxenburger Strasse kann von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden. Richtung Südtiroler Platz und Sonnwendgasse erfolgt somit die **Anbindung an das bestehende bzw. geplante Radverkehrsnetz**.

Die **neue Erschließungsstrasse** durch das Entwicklungsgebiet wird **beidseitig mit Mehrweckstreifen ausgestattet**.“<sup>32</sup>

#### Verbindung zum Wiedner Gürtel:

Eine zusätzliche **Anbindung des Areals** an den nördlich der Gleise liegenden **Wiedner Gürtel** und der dort befindlichen Haltestelle Blechturm-gasse der Strassenbahnlinie 18 wurde im Zuge der Verkehrsanalyse in **Erwägung gezogen**.

Da die direkte Erreichbarkeit der Haltestelle jedoch durch die Gleise der Bahn unterbrochen ist und es sich bei der Haltestelle um eine unterirdisch gelegene handelt, würde einzig und allein eine **Unterführung als Querungsmöglichkeit** in Frage kommen. Das **Ergebnis** der Untersuchung fiel jedoch **aufgrund des langen unterirdischen Weges** von zirka 130m als **negativ** aus.“<sup>33</sup>

#### Verkehrserzeugung

„Das Projekt erzeugt an einem Werktag insgesamt **ca. 3.700 Fahrten im motorisierten Individualverkehr, 5.440 Wege im öffentlichen Verkehr** und **1.560 Wege im nichtmotorisierten Verkehr**.“<sup>34</sup>

#### Fahrrad- Stellplatzbedarf:

Für das Areal sind ungefähr **2.530 Fahrradabstellplätze** zu errichten.“<sup>35</sup>

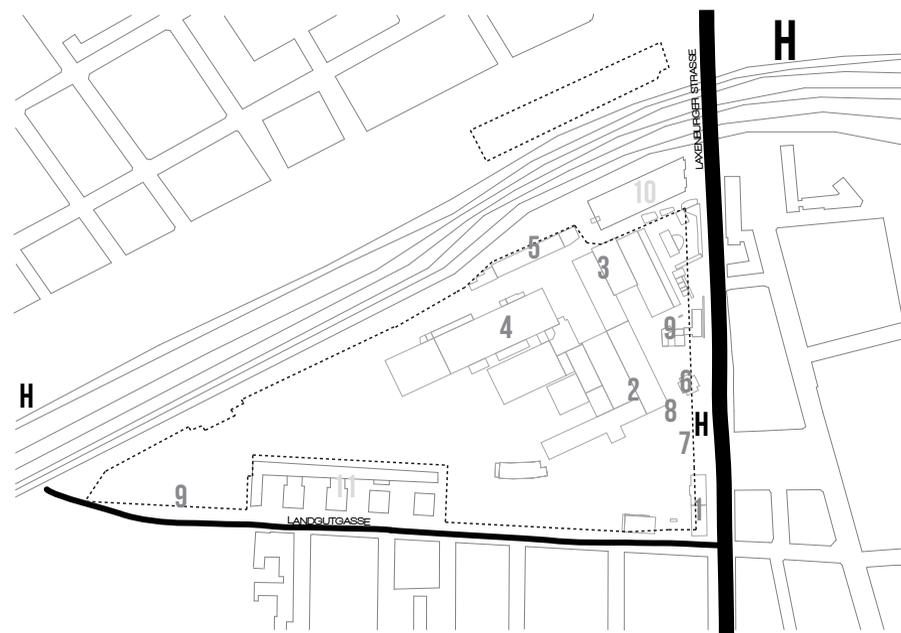
#### PKW- Stellplatzbedarf:

Für das Projekt sind etwa **1.670 PKW-Pflichtabstellplätze** zu errichten.“<sup>36</sup>

# QUARTIER X

## AUSGANGSBASIS

### BESTANDSAUFNAHME AREAL



ÜBERSICHT BESTANDSGEBÄUDE



TOPOGRAPHIE

Mehr als die Hälfte des Planungsgebiet befindet sich auf einem weitgehend ebenen Plateau das somit keine großen baulichen Schwierigkeiten aufweist.

Im Süden an der Grenze zur Landgutgasse besteht ein Geländesprung von einem halben bis einem Meter nach oben auf das Strassen-niveau.

Etwa ab der Mitte fällt das Areal Richtung Westen bis hin zum Waldmüller Park leicht ab. Das Gebiet endet im östlichsten Punkt des Bau-platzes mit einem Geländesprung nach unten zur Strasse und zur Unterführung Landgutgasse-Margaretengürtel hin.

Der Bauplatz fügt sich mit seinem leichten Gefälle von Norden nach Süden harmonisch in sein Umfeld ein.

Nördlich, als Trennung zum Gleiskörper der ÖBB, besteht ein weiterer Geländesprung. Die Gleiskörper befinden sich dadurch etwa vier Meter über dem Planungsgebiet.



1 MATERIALPRÜFANSTALT WIEN SÜD

*Für die auf dem Areal befindlichen historischen Gebäude (u.a. Materialprüfanstalt, „Gösser Bierlager“, „Doktorhaus“) besteht keine Erhaltungswürdigkeit aufgrund des Denkmalschutzes. Dies wurde seitens des Bundesdenkmalamtes in einer schriftlichen Stellungnahme vom 02.03.2009 nochmals bestätigt. Außerdem befinden sich die Gebäude zum Teil in einem technisch kritischen Zustand. Sie können allesamt einem Neubau weichen.<sup>57</sup> Weiters besteht der Bedarf des Ausbaus der Laxenburger Strasse in diesem Bereich um eine Nebenfahrbahn mit Parkstreifen zur Erschließung des Gebietes. Ein Teil der Gebäude wie die Materialprüfanstalt oder das Doktorhaus können zusätzlich auch wegen dieses notwendigen Strassenausbaus nicht länger erhalten werden.<sup>58</sup>*



2 „GÖSSER BIERLAGER“



3 LOKHALLE  
IA SVS WIEN SÜD

4 DIESELLOK HALLE &  
TRIEBWAGEN HALLE SVS WIEN SÜD

5 VERWALTUNGSGEBÄUDE  
ZGF WIEN SÜD

*Das Areal wird zur Zeit noch als Betriebsgelände der Österreichischen Bundesbahnen genutzt. Durch die Errichtung des Hauptbahnhofes erfolgt eine Reorganisation des Bahnbetriebes und damit einhergehend eine deutliche Reduktion der Gleisanlagen. Die ÖBB siedelt ihre eisenbahntechnischen Anlagen im Bereich Landgutgasse/Laxenburger Strasse ab und konzentriert diese weiter westlich am künftigen Technikbahnhof Matzleinsdorf. Die alten Betriebsgebäude werden nicht mehr benötigt und können vollständig abgerissen werden. Nachdem das Gebiet aufgelassen und für eine städtebauliche Entwicklung durch ein Wettbewerbsverfahren freigegeben wurde bietet sich die Möglichkeit für eine komplette Neubebauung.<sup>39</sup>*



6 „DOKTOR HAUS“  
 FM Sittig WIEN SÜD  
 an der Laxenburger Strasse

*Das so genannte „Doktorhaus“ wäre aufgrund seines Aussehens erhaltungswürdig, liegt aber zu nahe an der Laxenburger Strasse und muss daher im Rahmen der dringend notwendigen Verbreiterung dieser abgerissen werden.*



7 „SCHALLPLATTEN BRIGITTE“  
 an der Laxenburger Strasse

*Das Gebäude beherbergt einen Plattenladen, muss aber in Folge der Verbreiterung der Laxenburger Strasse in diesem Bereich abgerissen werden.*



8 TEMPORÄRES GEBÄUDE

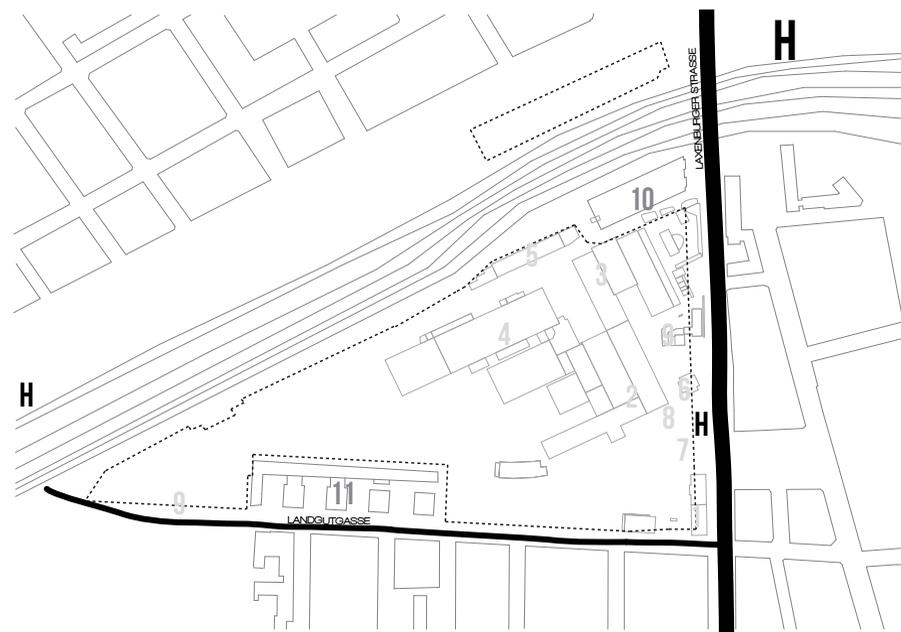


9 TANKSTELLE AVANTI

*Am Areal befinden sich zur Zeit zwei Tankstellen, eine AVANTI Tankstelle an der Landgutgasse, sowie eine BP Tankstelle an der Laxenburger Strasse. Beide bleiben nach dem Bau des Wohngebietes nicht erhalten.*

# QUARTIER X AUSGANGSBASIS

## BESTANDSAUFNAHME AREAL NEUBAUTEN



ÜBERSICHT BESTANDSGEBÄUDE

### 10 TECHNIKGEBÄUDE I

Das künftige Technikgebäude I der ÖBB am Beginn der Laxenburger Strasse wird auch als Bürogebäude LX2 bezeichnet. Das vom Büro des Architekten Heinz Neumann entworfene Gebäude besitzt eine Bruttogeschossfläche von 17.000 m<sup>2</sup>, 9.500 m<sup>2</sup> davon werden von der ÖBB genutzt, die restliche Fläche wird für Büronutzung vermietet. Das gesamte Bauwerk in Nähe des künftigen Hauptbahnhofes soll im Oktober 2010 fertiggestellt werden.<sup>40</sup>

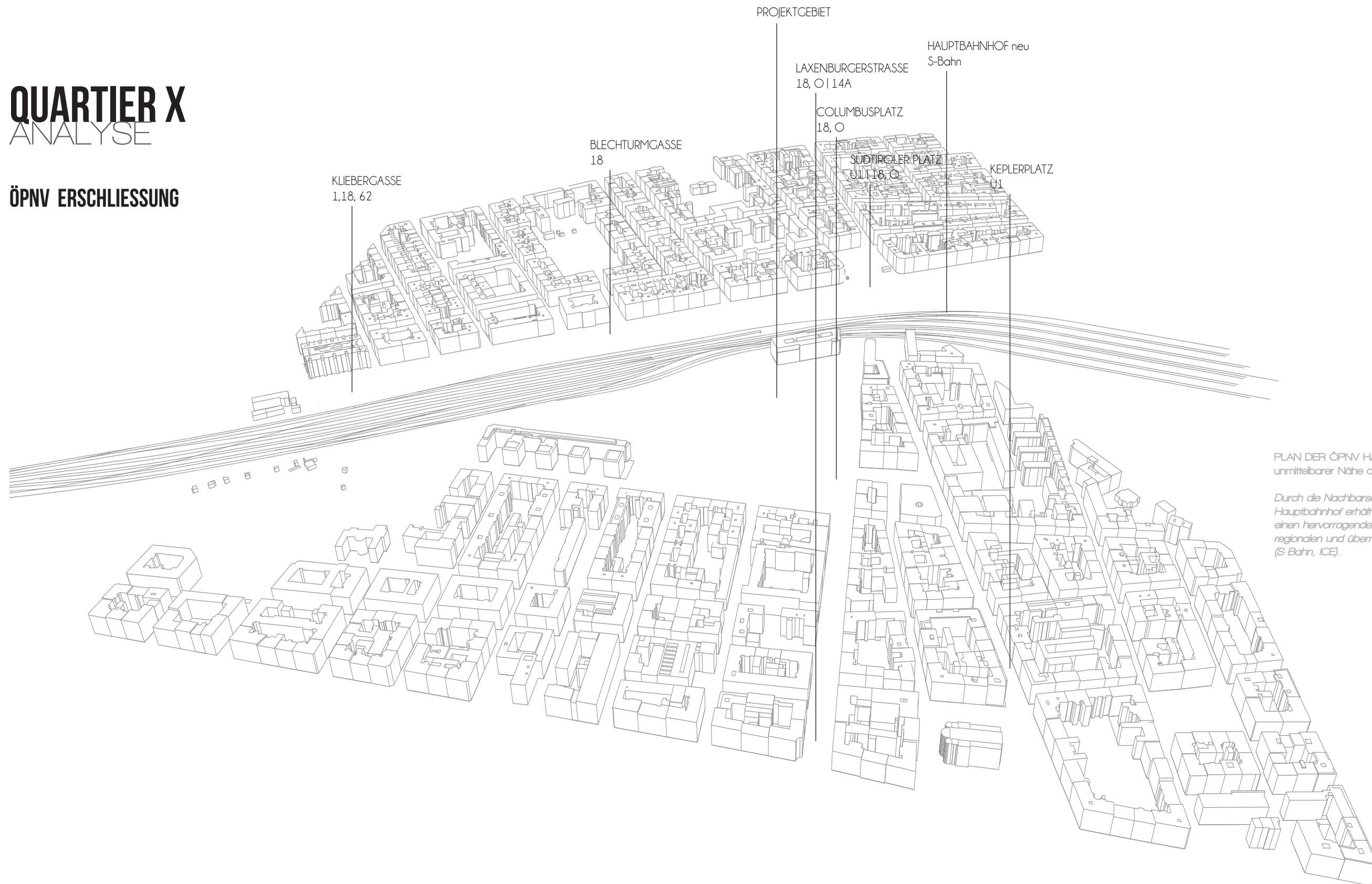


11 WOHNBAU „Landgutgasse“

*Diese 2008 fertiggestellte Wohnhausanlage der BWS in der Landgutgasse 32-36 befindet sich direkt angrenzend an das Planungsgebiet. Das von Architekt Hans Huber entworfene Gebäude bietet Platz für 240 Wohnungen von 59-111m<sup>2</sup>, allesamt mit einem individuellen Grundriss. Die einzelnen Trakte werden durch 4 Innenhöfe unterteilt, welche autofrei gehalten wurden. Sie bieten Platz für Spielplätze und Grünflächen. Weiters gibt es Dachgärten, Gemeinschaftsflächen und Spielräume für die Bewohner.<sup>41</sup>*

# QUARTIER X ANALYSE

## ÖPNV ERSCHLIESSUNG



PLAN DER ÖPNV HALTESTELLEN in unmittelbarer Nähe des Planungsgebietes

*Durch die Nachbarschaft zum neuen Wiener Hauptbahnhof erhält das Gebiet außerdem einen hervorragenden Anschluss an den regionalen und überregionalen Bahnverkehr (S-Bahn, ICE).*

# QUARTIER X ANALYSE

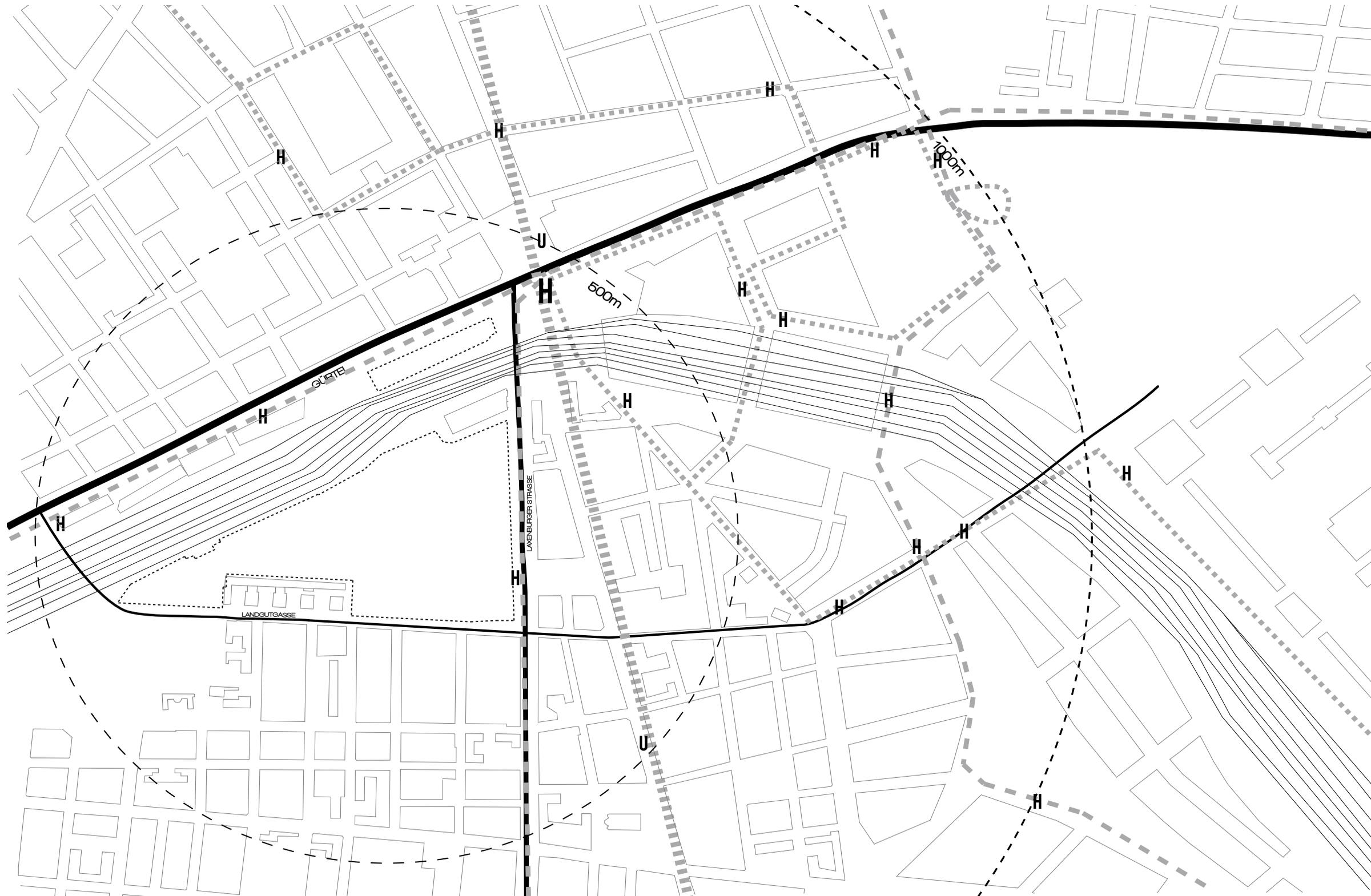
## ÖPNV ERSCHLIESSUNG

Die Erschließung der Quartiers durch das Öffentliche Personennahverkehrsnetz der Wiener Linien erweist sich als günstig.

*„Der östliche Teil des Entwicklungsgebietes ist durch die fußläufige Erreichbarkeit des hochrangigen öffentlichen Verkehrs (S-, U-Bahn) innerhalb von 500 m sehr gut erschlossen. Der westliche Teil ist mit der Erreichbarkeit der nächsten Straßenbahnhaltestelle in einer fußläufigen Entfernung von 300 m gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.“<sup>42</sup>*

ÖPNV RADIIEN





Der öffentliche Personennahverkehr ist das Angebot von Personenbeförderungsleistungen zur Absicherung der Mobilitätsnachfrage innerhalb der Stadt. Realisiert wird er durch städtische Verkehrsbetriebe und private Unternehmen.

In Wien sind dies die Wiener Linien. Der neue Hauptbahnhof wird derzeit in unmittelbarer Nähe des Planungsgebietes errichtet und soll bis 2015 fertiggestellt werden. Dieser Verkehrsknotenpunkt bietet eine besonders hochwertige öffentliche Anbindung an den Regional- sowie Fernverkehr und die S-Bahn. Weiters befinden sich am Südtiroler Platz (ca. 200m) Haltestellen der U-Bahn U1, der Straßenbahnlinien 18 und O, sowie der Nachtbuslinien N66 und N67. Etwas weiter nördlich befindet sich eine weitere Haltestelle Südtiroler Platz der Buslinien 13A und 69A. Nördlich, entlang des Wiedner und Margareten Gürtels, vom Gebiet durch eine Bahntrasse abgetrennt (jedoch mit Unterführung im Bereich Kliebergasse) verlaufen mehrere Straßenbahnlinien mit den Haltestellen Blechurmungasse Strassenbahnlinie 18 und Kliebergasse, Haltestelle der Linien 1, 18 und 62. Östlich, entlang der das Gebiet abschließenden Laxenburger Strasse fahren die Straßenbahnlinien 18 und O mit einer Haltestelle am Columbusplatz. Etwas weiter südlich befindet sich eine weitere U1 Station Keplerplatz. Im Zuge des Baues des neuen Hauptbahnhofes und des dabei entstehenden Wohngebietes kommt es zum Ausbau des Straßenbahn- und U-Bahn- Netzes (Verlängerung der Linie D entlang des neu entstehenden Wohngebietes sowie ein möglicher Ausbau der U2 mit der Station Cudrunstrasse).<sup>43</sup>

ÖPNV

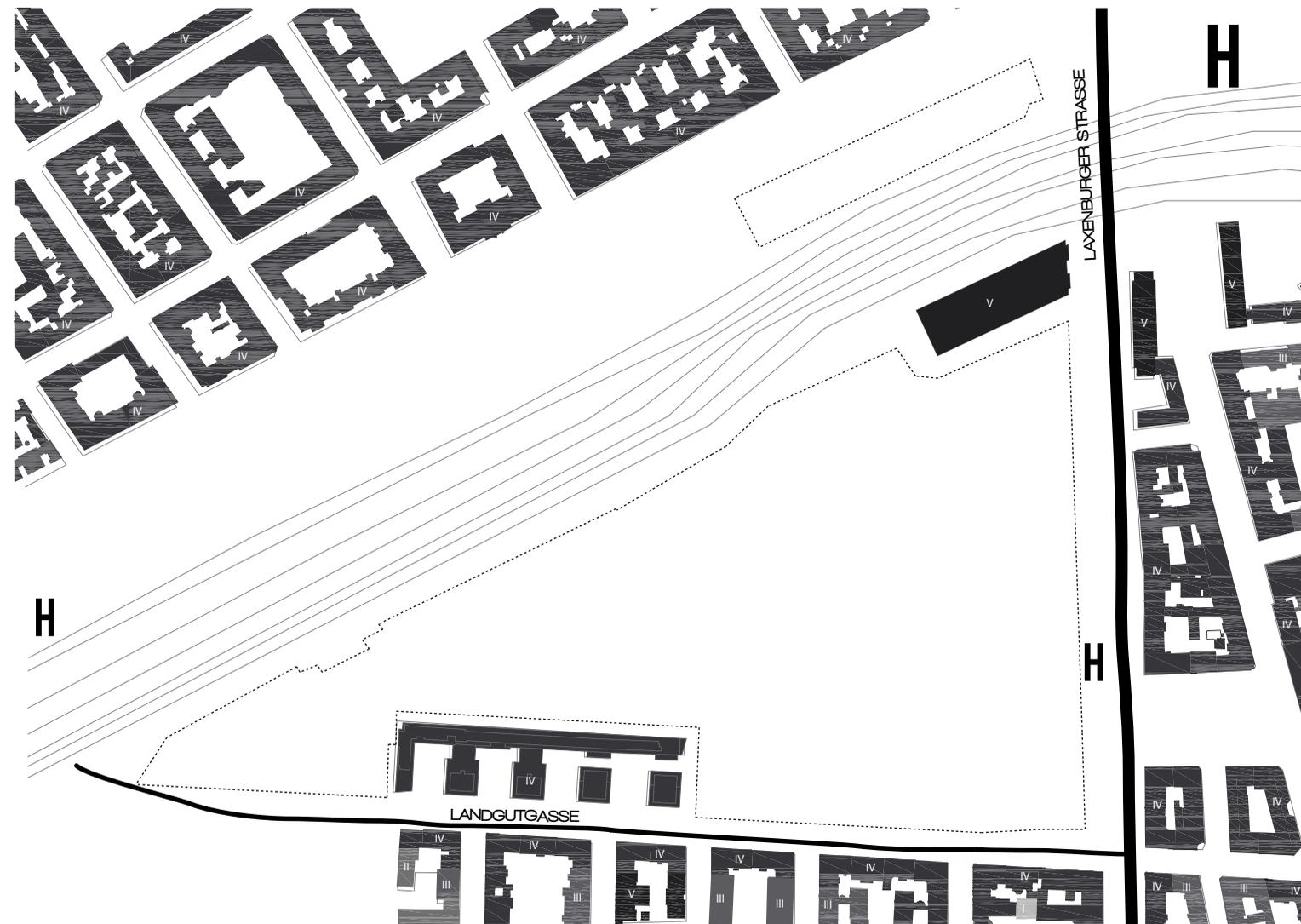
- ▬▬▬ U-BAHN
- ▬▬▬ STRASSENBAHN
- ▬▬▬ BUS

## BAULICHER KONTEXT

Die Bebauung in diesem, das Planungsgebiet umgebenden, Teil des 10. Wiener Gemeindebezirkes Favoriten besteht zumeist aus einer vier- bis sechsgeschossigen gründerzeitlich geprägten Blockrandbebauung sowohl entlang der Laxenburger Strassen als auch der Landgutgasse.

Diese Art der Bebauung erweist sich als typisch für die gesamten Wiener Gürtelbezirke und setzt sich im Norden in den Inneren Gürtelbezirken Wieden (4.) und Margareten (5.) in einer fünf- bis siebengeschossigen Blockrandbebauung fort.

Die sich im Süden, direkt angrenzend an das Planungsgebiet, befindliche Wohnhausanlage Landgutgasse ist als sieben- bis achtgeschossiges Gebäude ausgeführt.



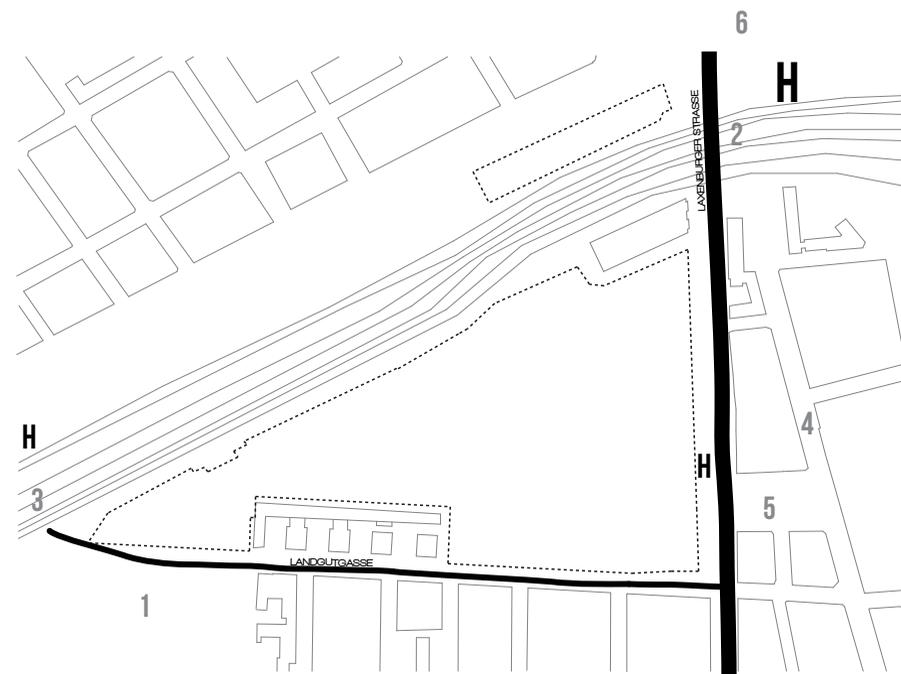
GEBÄUDEHÖHEN nach BAUKLASSEN

- BAUKLASSE 5 {max 28m}
- BAUKLASSE 4 {max 21m}
- BAUKLASSE 3 {max 18m}
- BAUKLASSE 2 {max 12m}
- BAUKLASSE 1 {max 9m}

# QUARTIER X ANALYSE

## UMGEBUNG

*Der Waldmüller Park besitzt eine Fläche von rund 4 Hektar und liegt südlich der Landgutgasse unmittelbar an das Quartier angrenzend. Er wurde anstelle des katholischen Friedhofs Matzleinsdorf angelegt und beherbergt auch heute noch einen aus 100 sehenswerten Grabmälern von historisch-künstlerischem Wert bestehenden Gräberhain zum Gedenken an den alten Friedhof. Dieser wurde 1784 als zweitkleinster Friedhof Wiens angelegt und 1879, als im Zuge der „Josephinischen Reform“ aus hygienischen Gründen alle Friedhöfe innerhalb des Linienwalls geschlossen wurden, für Begräbnisse gesperrt. 1922 wurde er von Bürgermeister Jakob Reumann in einen Park umgewandelt.<sup>44</sup>*



ÜBERSICHT UMGEBUNG



1 WALDMÜLLER PARK  
Eingang Landgutgasse



1 WALDMÜLLER PARK



1 WALDMÜLLER PARK  
aus Richtung Landgutgasse



Für die Erholung stehen im näheren Umfeld zahlreiche Grünflächen zur Verfügung. Die am nächsten liegende ist wohl der sich südlich befindende, vom Quartier nur durch die Landgutgasse getrennte, circa 4 Hektar große Waldmüller Park der 1922 anstelle des katholischen Friedhofs Matzleinsdorf angelegt wurde. Nördlich, auf der anderen Gürtelseite im angrenzenden 4. Wiener Gemeindebezirk Wieden befindet sich, inmitten einer ruhigen Wohngegend, der 1.6 Hektar umfassende Alois-Drasche-Park mit Kinderspielplatz und einem eindrucksvollen Baumbestand. Etwas weiter nordöstlich befinden sich der Belvedere Garten und der Schweizergarten. Der Belvedere Garten gehört zum Schloss Belvedere im 3. Wiener Gemeindebezirk Landstrasse. Um 1700 von Dominique Girard angelegt, bildet der knapp 17 Hektar große Park gemeinsam mit den Gebäuden des „Obere“ und „Unteren Belvederes“ ein barockes Ensemble. Weiters beherbergt der Belvedere Garten einen der ältesten Alpengärten Europas. Die gesamte Anlage ist Teil des UNESCO Weltkulturerbes. Der 16.5 Hektar große Schweizer Garten, ursprünglich Maria-Josefa-Park, entstand 1904, nach Abtragung des Wiener Linienwalls auf ehemaligen Lagerflächen. Große Teiche mit Felspartien und Fontänen, ein Alpenpflanzen-garten, ein Rosarium mit Wasserspielen sowie zahlreiche exotische Bäume zeichnen den Garten aus. Nach der Weltausstellung in Brüssel 1958 wurde der österreichische Pavillon hierher übersiedelt. Er dient heute als Museum des 20. Jahrhunderts („Zwanzgerhaus“). In naher Zukunft soll eine weitere Parkfläche östlich des Quartiers entstehen. Im Zuge des Baues des neuen Wiener Hauptbahnhofes entsteht ein Wohnareal dessen zentrale Achse eine runde 7.5 Hektar große Grünfläche bilden soll.<sup>45</sup>

GRÜNFLÄCHEN



2 UNTERFÜHRUNG  
LAXENBURGER STRASSE

Um die Laxenburger Strasse, eine wichtige Ausfallstrasse Richtung Süden, mit den inneren Bezirken zu verbinden gibt es eine Unterführung der ÖBB Gleise im Bereich Südtiroler Platz. Diese Unterführung stellt eine wichtige Verbindung zur Stadt und zum zukünftig in unmittelbarer Nähe zum Südtiroler Platz entstehenden neuen Wiener Hauptbahnhof dar. Am Südtiroler Platz befinden sich Haltestellen der Strassenbahnlinien 18 und O, sowie der U1 und zahlreichen Nachtbussen. Der neue Hauptbahnhof bietet Anschluss an das regionale und überregionale Verkehrsnetz (S-Bahn, Züge der ÖBB). Die Unterführung ist in beiden Richtungen zweispurig ausgebaut und enthält weiters Gehsteige zu beiden Strassenseiten ebenso wie zwei Radstreifen.



3 UNTERFÜHRUNG LANDGUTASSE

Die Unterführung ermöglicht eine Anbindung der Landgutgasse an den Gürtel und die Klebergasse und ermöglicht so eine Verbindung des 5. mit dem 10. Wiener Gemeindebezirk. Sie bietet Platz für eine Fahrbahn mit Gegenverkehr, sowie Gehsteige auf beiden Strassenseiten. Auf der Gürtelseite befindet sich die Strassenbahnhaltestelle „Klebergasse“ der Linien 1, 18 und 62.



4 FUSSGÄNGERZONE  
FAVORITENSTRASSE

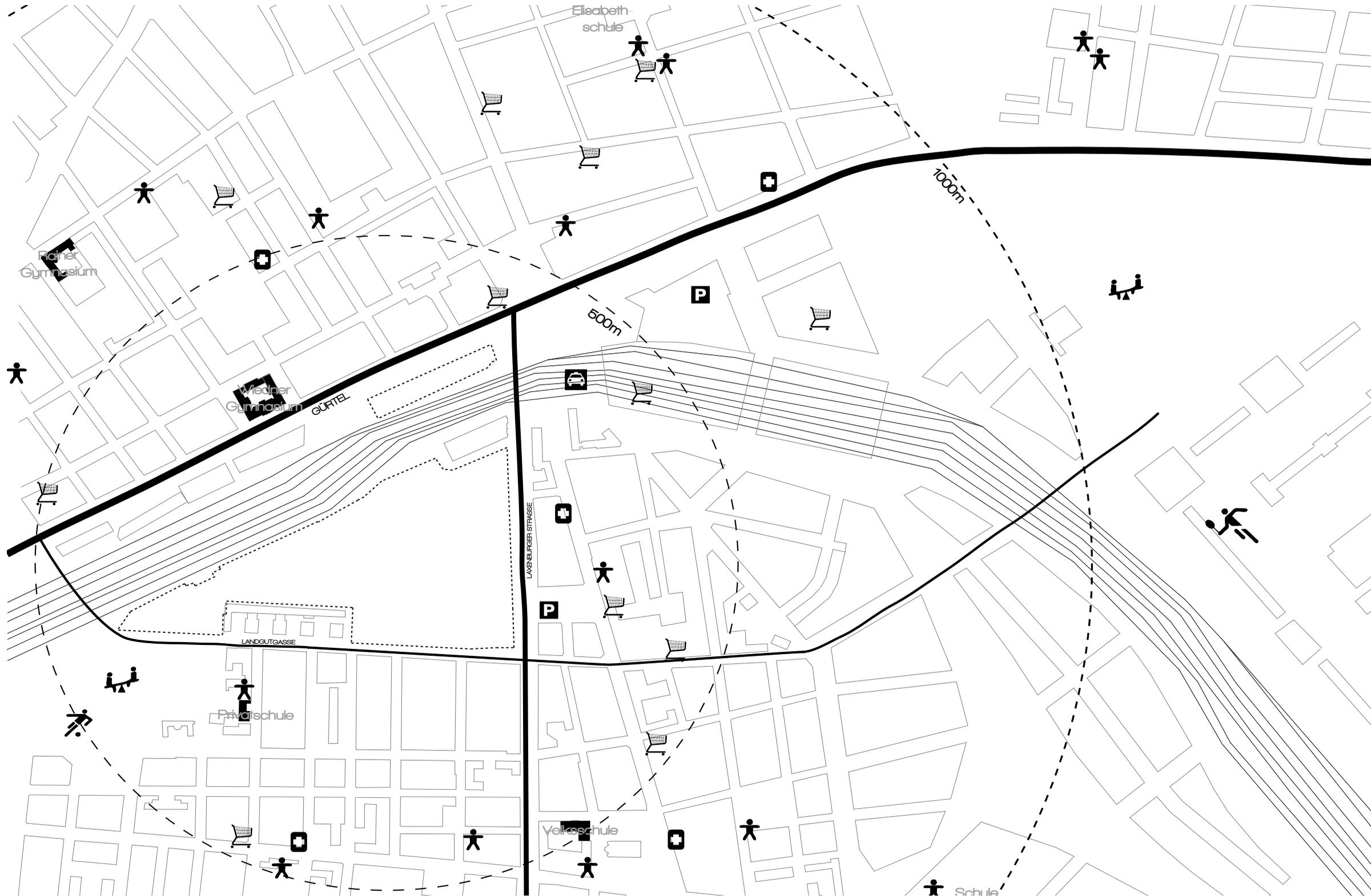


5 COLUMBUSPLATZ  
mit COLUMBUSCENTER

6 SÜDTIROLER PLATZ  
HAUPTBAHNHOF WIEN

*Südtiroler Platz, Favoritenstrasse und Columbusplatz tragen stark zur Infrastruktur dieses Gebietes bei. Der Südtiroler Platz ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und zusammen mit dem hier neu entstehenden Wiener Hauptbahnhof dient er als Verkehrsdrehscheibe und trägt maßgeblich zu einer optimalen Anbindung an Nah- und Fernverkehr bei.*

*Die Fußgängerzone Favoritenstrasse mit ihren zahlreichen Geschäften und Gastronomiebetrieben und der Columbusplatz, bilden zusammen eines der städtischen Zentren von Favoriten und gewährleisten eine optimale Nahversorgung für ihre Umgebung.*



Das Quartier umgibt eine innerstädtische Zone mit sehr guter Infrastruktur. In unmittelbarer Umgebung befindet sich die Fußgängerzone Favoritenstrasse mit ihren Einkaufsmöglichkeiten und der Columbusplatz mit dem Einkaufszentrum Columbuscenter. Weiters gibt es zahlreiche Supermärkte für die Nahversorgung.

Die Schulversorgung ist ebenfalls ausreichend abgedeckt. Im Umkreis von einem Kilometer befinden sich sechs öffentliche und eine private Volksschule, eine Hauptschule, drei Gymnasien, eine Handelsschule, eine Polytechnische Schule sowie eine Musikschule. Eine weitere Schule entsteht auf dem, im Zuge des neuen Hauptbahnhofes entstehenden, Wohnareal „Bahnhofscity“. Zudem soll eine neue Schule auf dem Planungsgebiet errichtet werden.

Weiters befinden sich in diesem Radius von einem Kilometer elf teils private, teils öffentliche Kindergärten.

Auch die medizinische Nahversorgung ist mit zwei Apotheken und unzähligen praktischen und Fachärzten gewährleistet.

Die Nähe und gute öffentliche Erreichbarkeit der Technischen Universität und der Akademie der bildenden Künste am nur zwei Kilometer entfernten Karlsplatz würden überdies einen möglichen Standort für eine Studentenheim im neu entstehenden Quartier begünstigen.

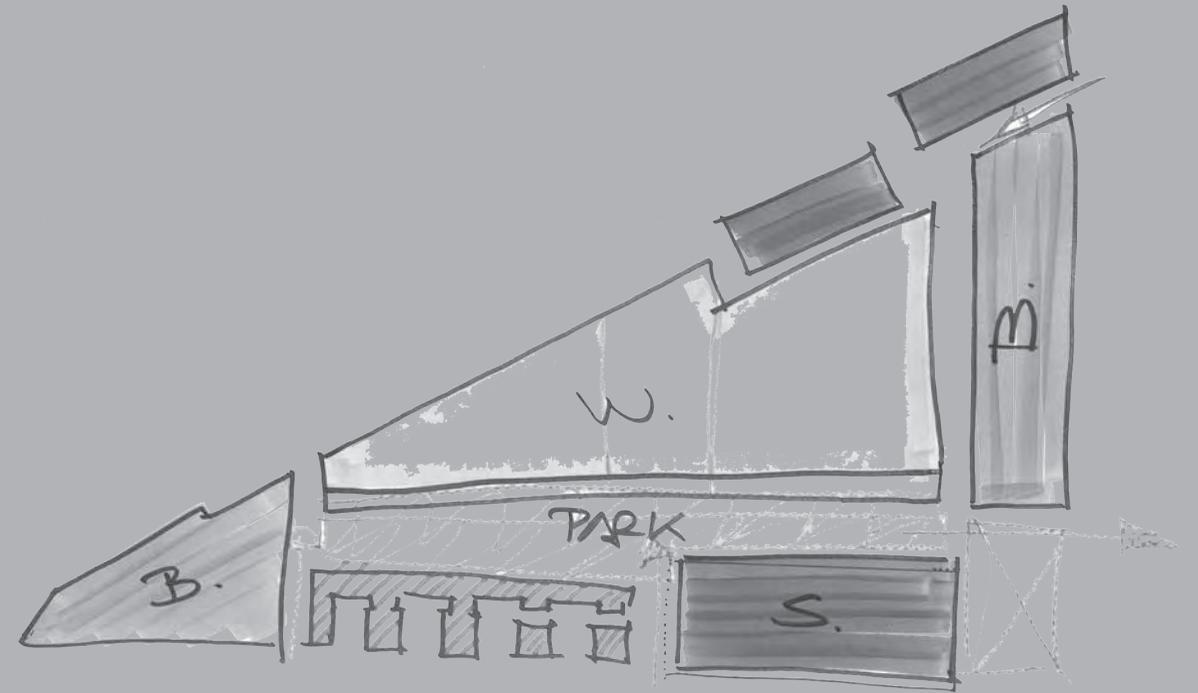
Ein Taxistand befindet sich am neuen Bahnhofsvorplatz in der Nähe des Südtiroler Platzes, nur knapp 400m vom Zentrum des Quartiers entfernt.

INFRASTRUKTUR

-  NAHVERSORGUNG
-  APOTHEKE
-  PARKPLATZ
-  KINDERGARTEN
-  SPIELPLATZ
-  SPORT

# QUARTIER X

ENTWURFS PHASE 1



# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### ÜBERSICHT

Als Einstieg in die Entwicklungsphase galt es zuerst die **Anforderungen an den Entwurf** klar zu definieren.

Um den Umgang mit der Bebauung zu erleichtern entstand eine **grobe Einteilung in Funktionsbereiche** wie Büro, Wohnen, Schule, Park, öffentlicher Platzraum, die es daraufhin auf dem Areal zu arrangieren galt.

Eine Vorgabe des Wettbewerbes, welche als grobe Vorlage für den Entwurf diente, war eine Einteilung der Bebauung in **50 % Wohnen und 50 % Arbeiten**.

Durch das Arbeiten mit diesen Bereichen als Blöcke entstanden zahlreiche verschiedene Varianten welche alle auf den nachfolgenden Seiten dokumentiert wurden.

Als weiterer Schritt wurden die **Qualitäten** den einzelnen Varianten auf verschiedene, städtebaulich maßgebende, Punkte hin **untersucht**.

Mit Hilfe diese **Variantenstudie** und in Folge der Abwägung ihrer jeweiligen **Vor- und Nachteile** war es möglich eine speziell auf das Gebiet und die Umgebung abgestimmte **mögliche Bebauung** für das künftige Quartier 10 zu entwickeln.

Von vornherein war ersichtlich das sich der Bereich Waldmanngründe aufgrund seiner vom restlichen Gebiet exponierten Lage, der Nähe und des Bezuges zum Südtiroler Platz und der Deklaration als Bauklasse V hervorragend als Bürogebäude eignen würde. Dieser Bereich wird somit während der gesamten Variantenstudien gleichbleibend als Bürogebäude gehandelt.

Nach **Analyse** aller zwölf Varianten wurden die daraus entstandenen **zwei Favoriten** ausgewählt und diese weiter ins Detail, in Bezug auf eine mögliche Bebauung, untersucht.

Die daraus entstandenen **zwei Bebauungsvarianten** wurden wiederum mittels der bereits bekannten Kriterien analysiert und dadurch eine **finale Variante** favorisiert welche im Weiteren **als Entwurfsgrundlage** fungierte.

### PIKTOGRAMME DER VARIANTEN

Als Analyse Kriterien wurden folgende festgesetzt:

#### Grenzen:

Einbindung oder Abgrenzung des Gebiet von der Nachbarschaft durch Aufteilung und Situierung der Gebäude

#### Schule:

möglicher Standort und dessen Auswirkungen auf das Quartier und die Umgebung, Erreichbarkeit durch ÖPNV

#### Büros:

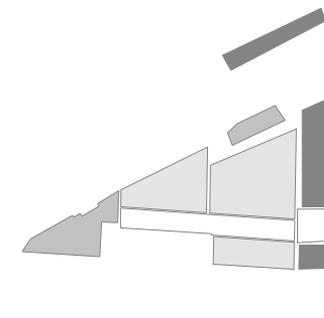
Standortwahl und dessen Erreichbarkeit durch ÖPNV

#### Wege:

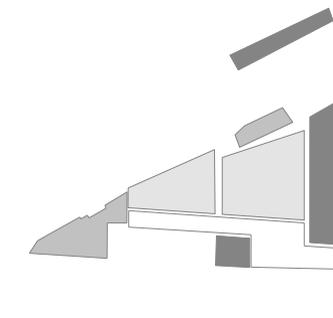
ein Oberbegriff für eine mögliche Durchwegung des Gebietes und die dadurch entstehenden oder nicht entstehenden Verbindungen, Eingliederung in die Umgebung, Verbesserung der Verkehrssituation (vor allem des Rad- und Fußgängerverkehrs)

#### Park:

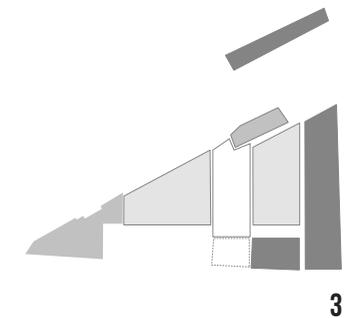
Situierung des Parks, Vor- oder Nachteile für die angrenzende Bebauung, je nach Lage entweder quartiersbezogener oder öffentlich zugänglicher Park für die gesamte Umgebung,



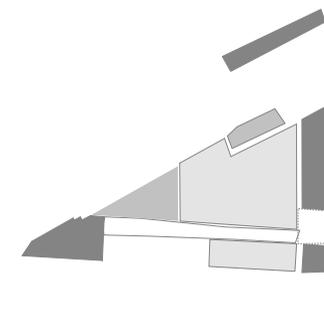
1



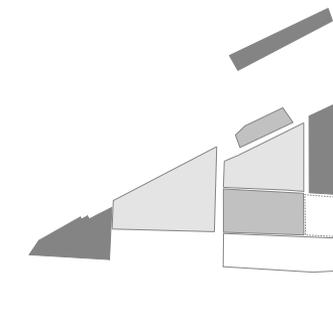
2



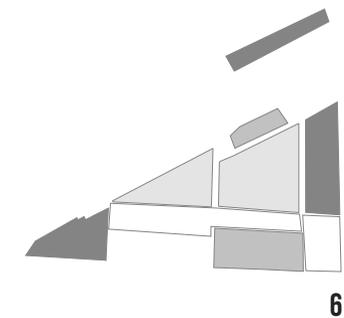
3



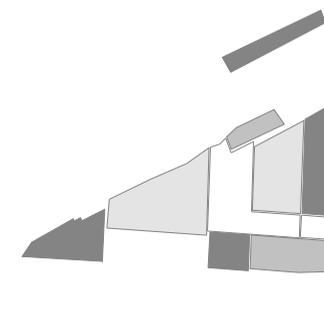
4



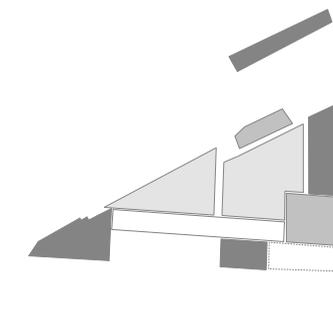
5



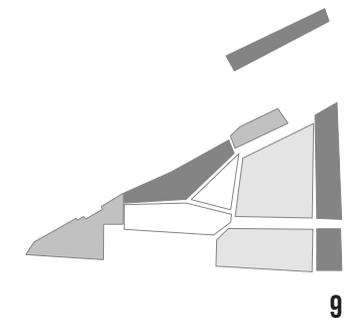
6



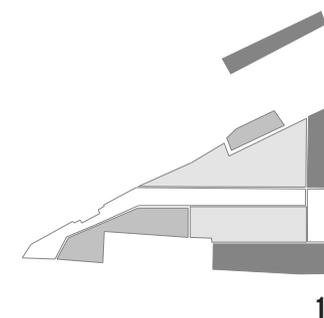
7



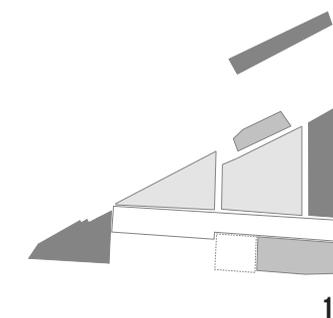
8



9



10



11



12

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 1

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



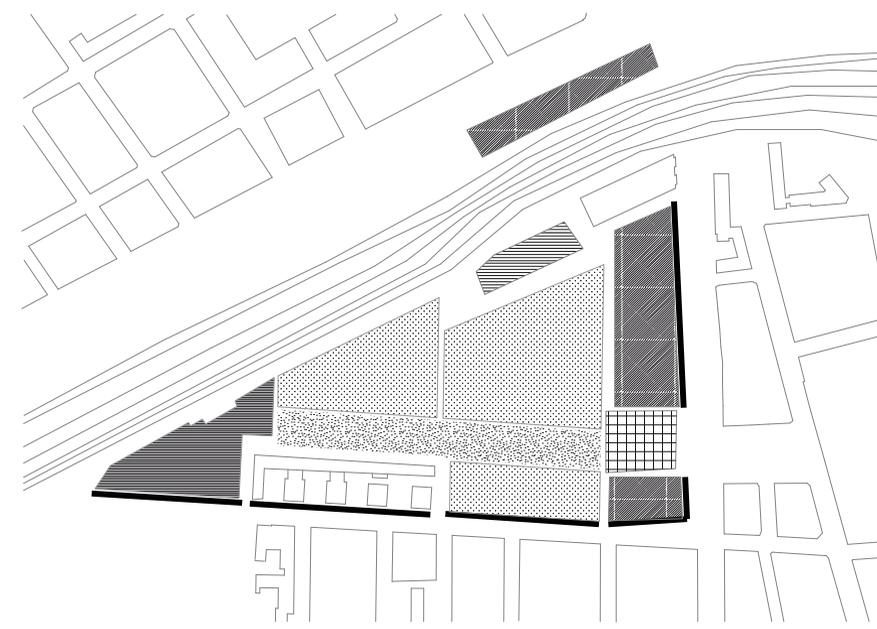
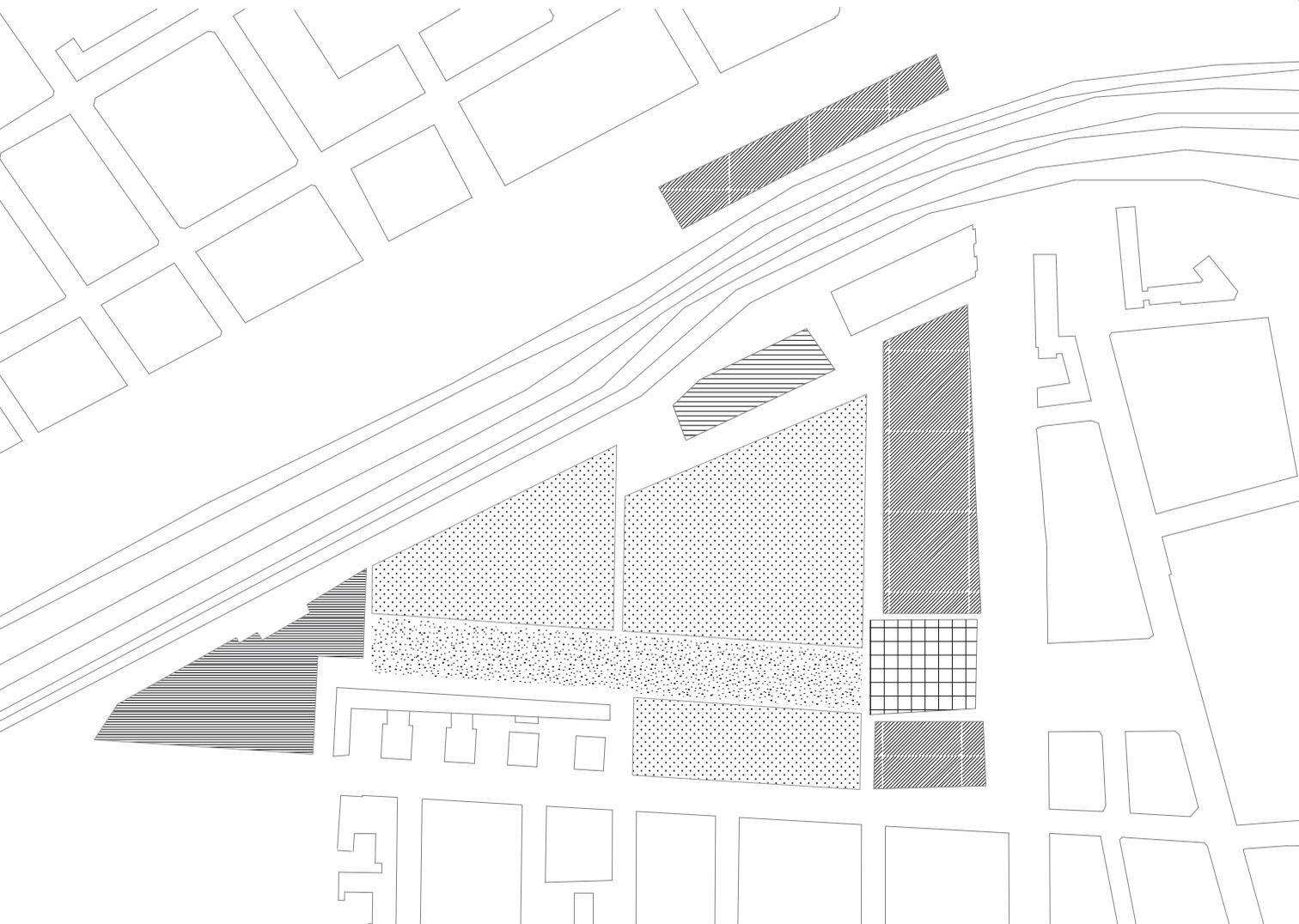
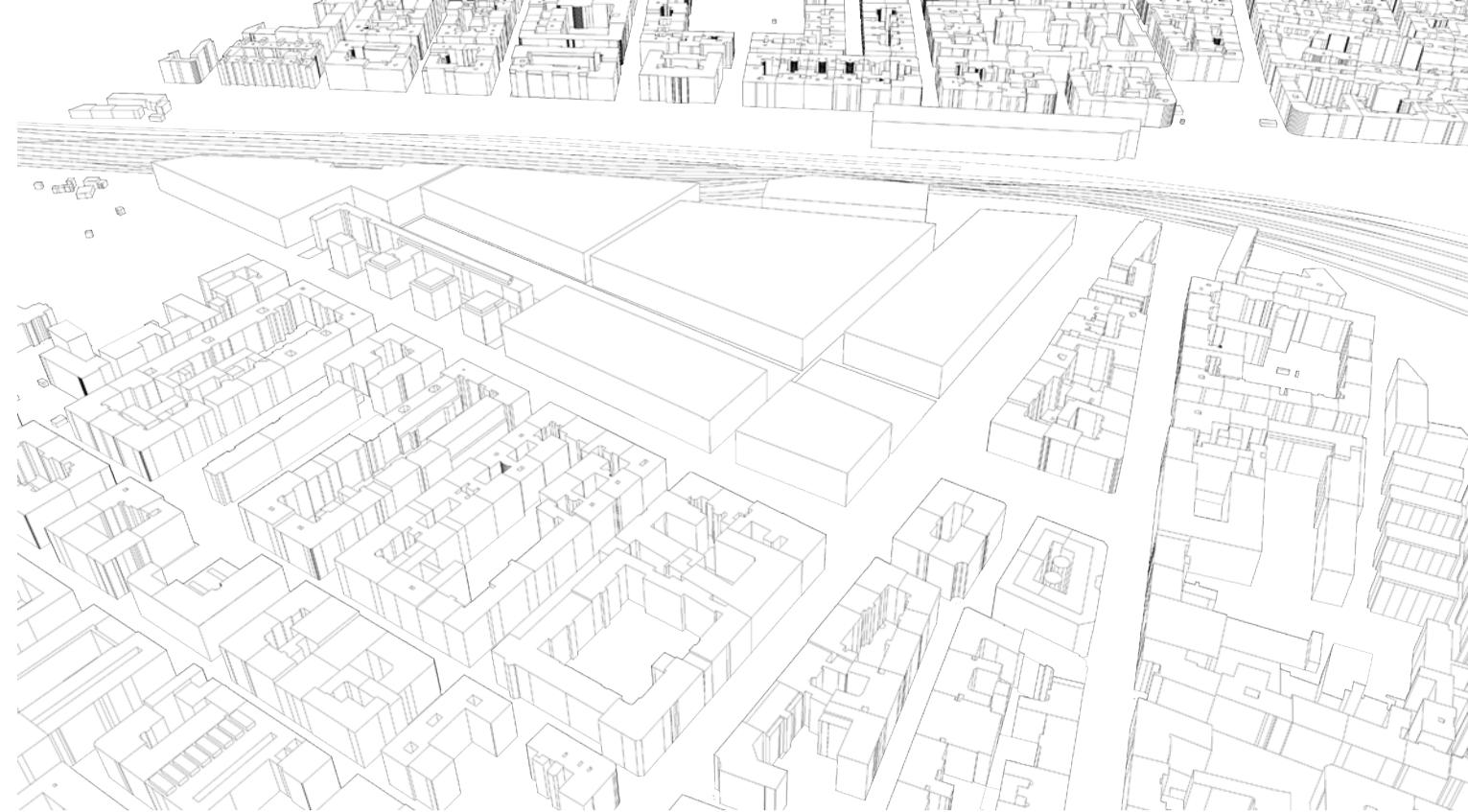
TECHNIKGEBÄUDE I



ÖFFENTLICHER PLATZ

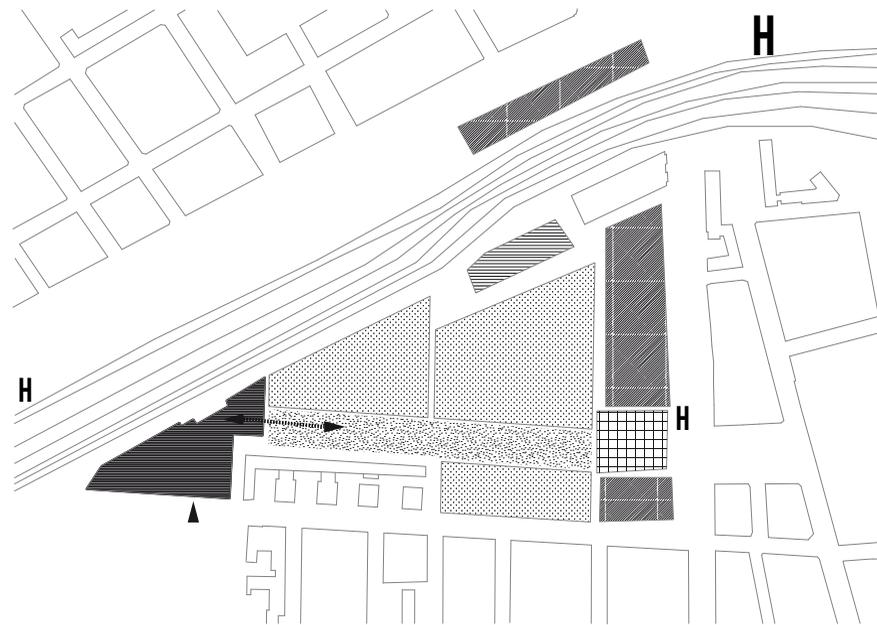


PARK



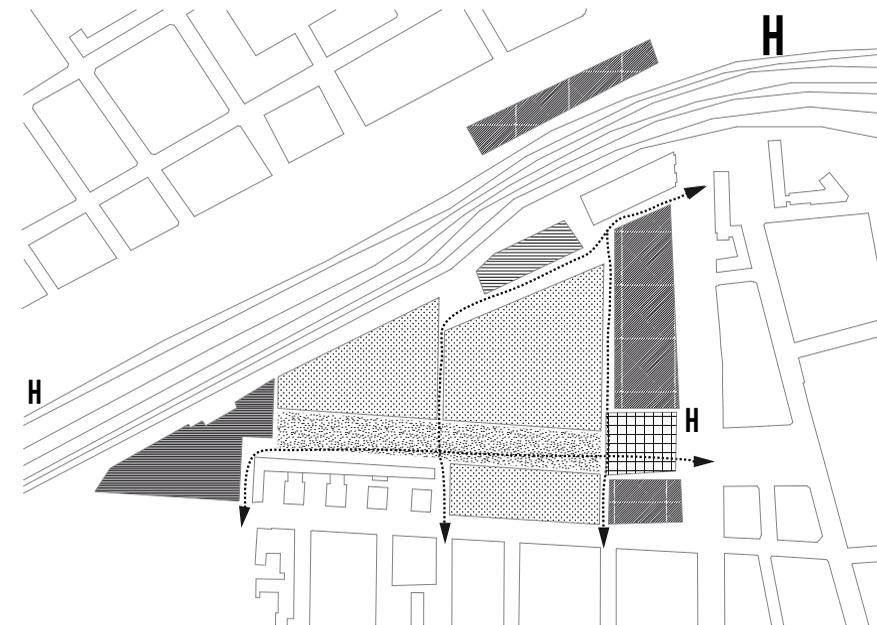
### GRENZEN

- + Park und Platz ermöglichen Verbindung des Quartiers mit Columbusplatz und Fußgängerzone Favoritenstrasse
- + Park hat dadurch Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Betonung der Ecke
- Bebauung schafft Abgrenzung des Quartiers vom restlichen Bezirk
- Platz ist einzige Öffnung nach außen hin



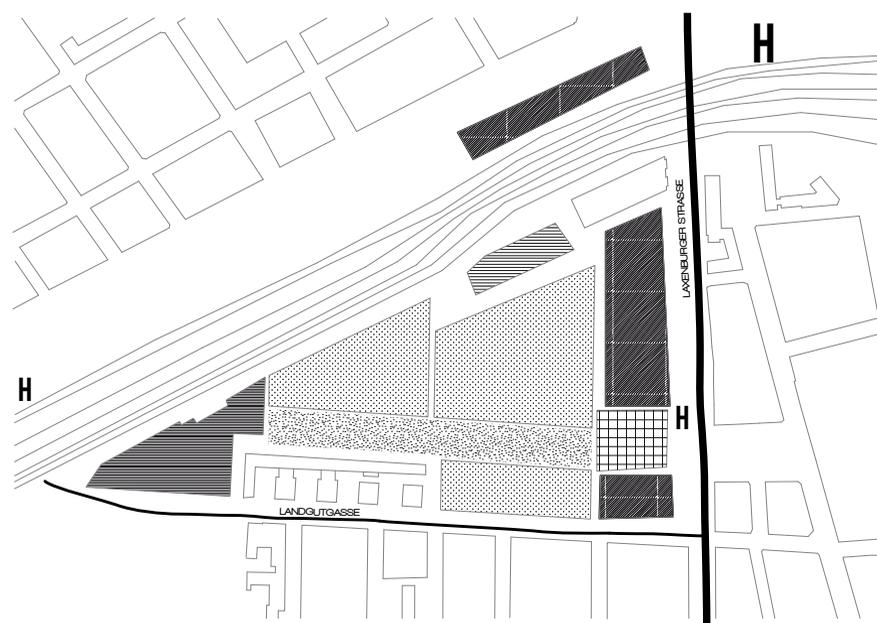
### SCHULE

- + Schule liegt nicht direkt im Wohngebiet
- + Schule grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + nahe der Haltestelle Kliebergasse
- + repräsentative Eckposition
- große Entfernung zu Haltestelle Columbusplatz, Südtirolerplatz und Hauptbahnhof
- keine optimale Eingangssituation durch Fehlen eines Vorplatzes
- Schule kein optischer Hochpunkt an Eckstandort



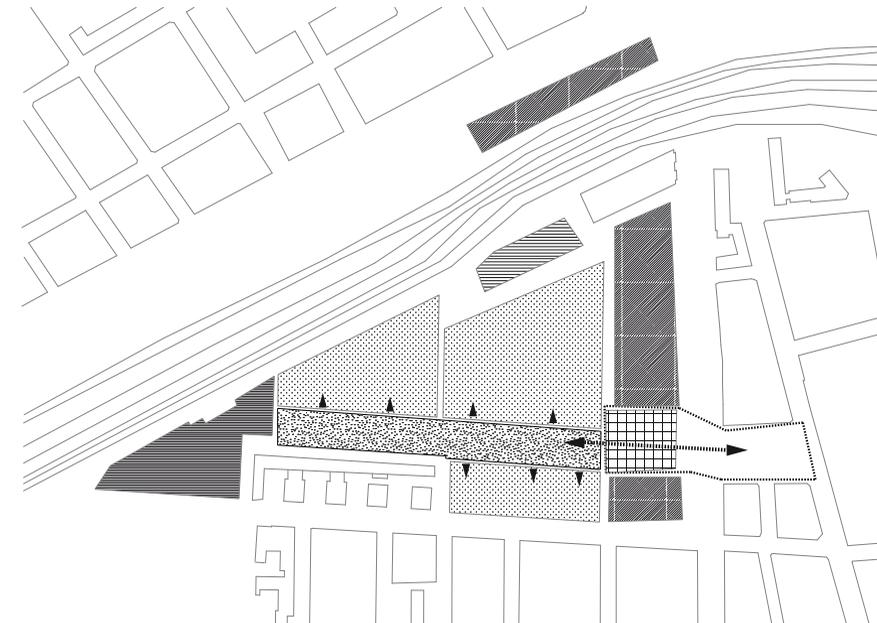
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich
- + attraktive Wegführung entlang Grünachse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen möglich
- + direkte Verbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof (ÖPNV-Haltestellen)
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + dient als Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Betonung der Ecke, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + geht als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + durch Platz direkte Verbindung zu Umgebung
- + Platz ermöglicht einen leichten Zugang für Öffentlichkeit
- + schafft eine optische Erweiterung der Achse Columbusplatz
- + Bezug zur Schule
- Unterbrechung der Grünen Achse mit Waldmüller Park durch Schule

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 2

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



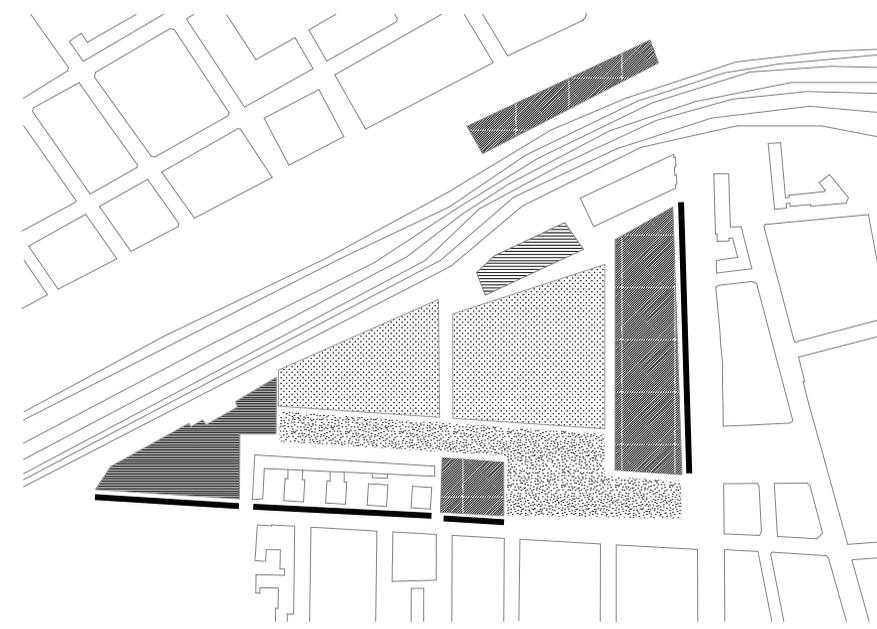
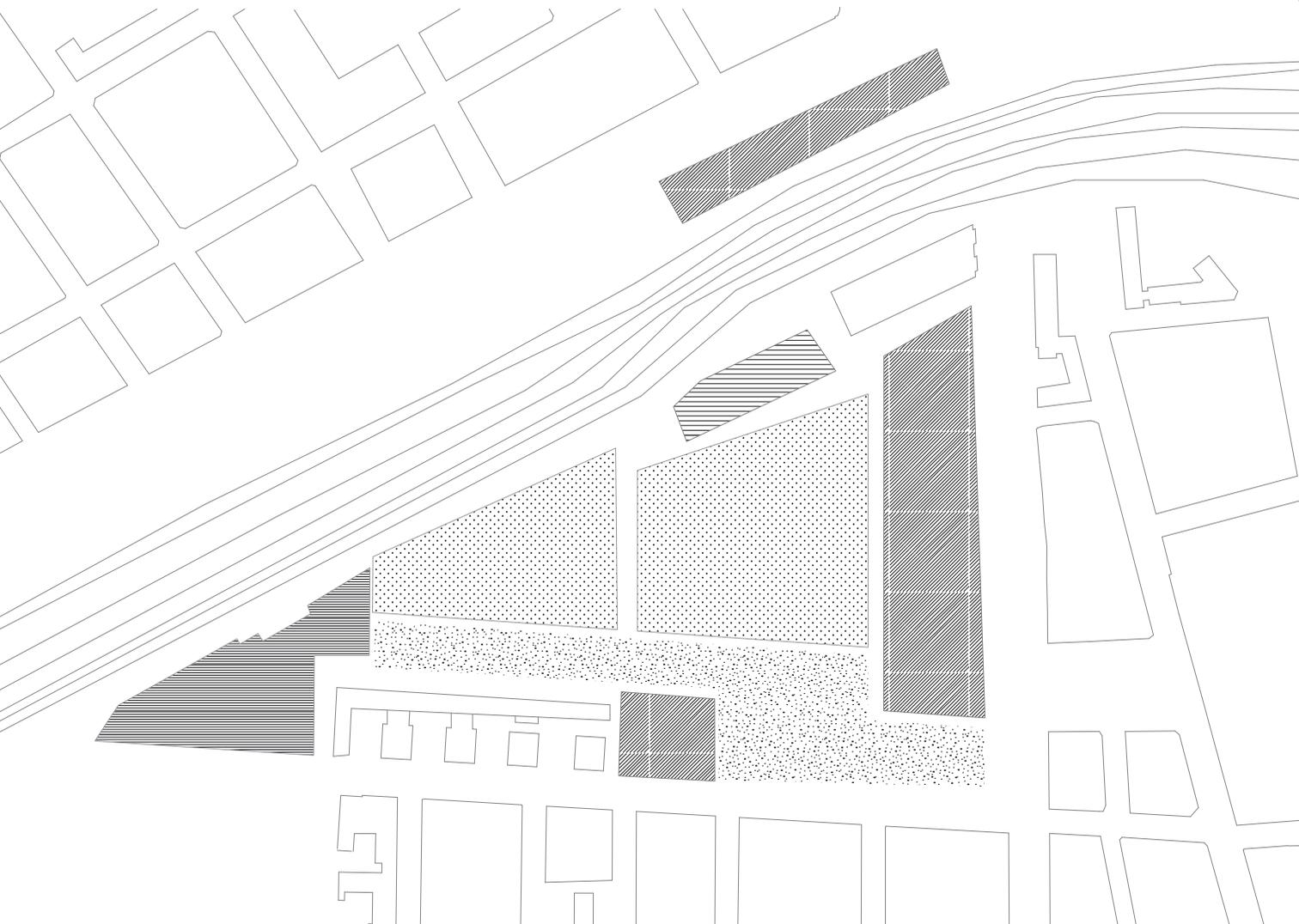
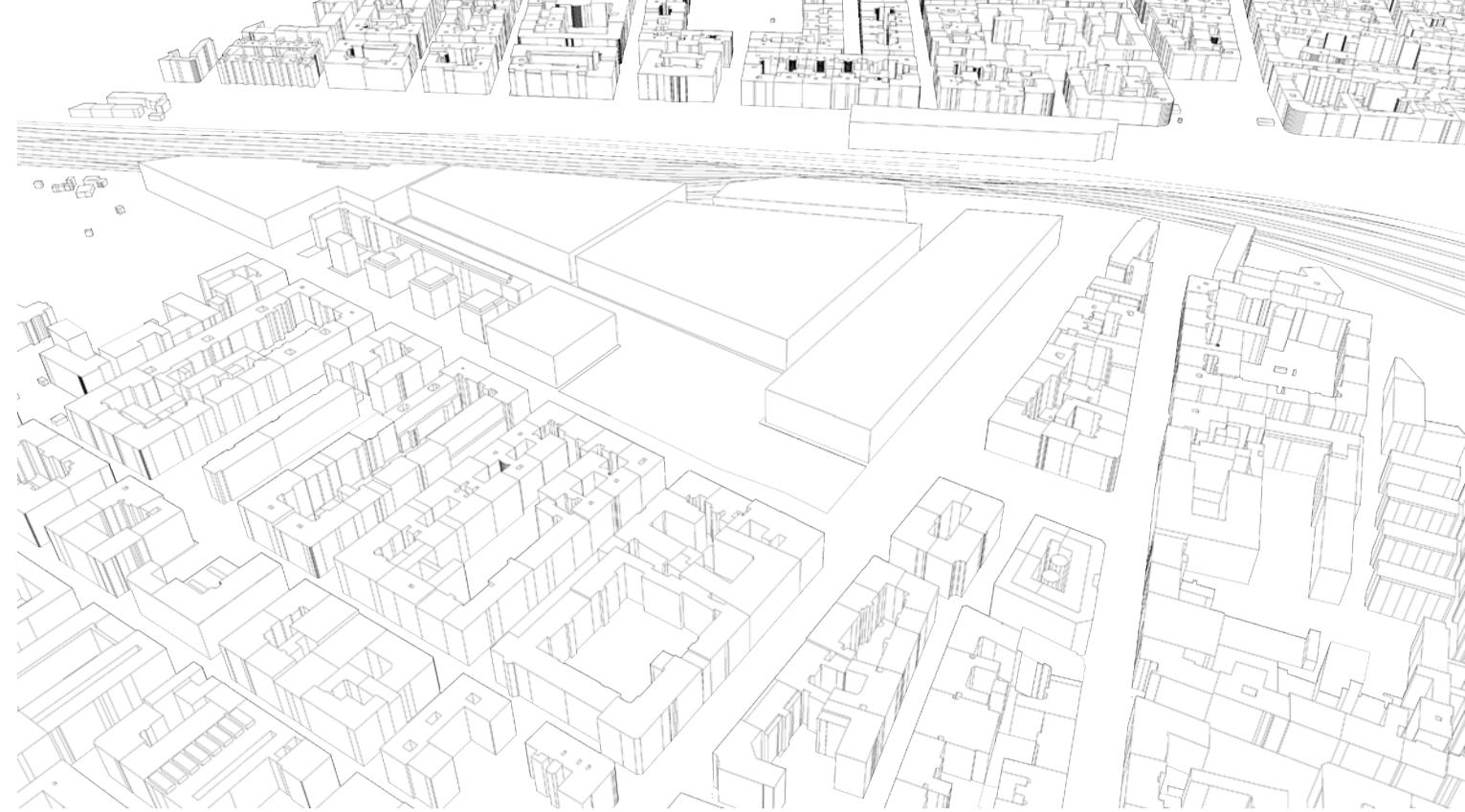
TECHNIKGEBÄUDE I



ÖFFENTLICHER PLATZ

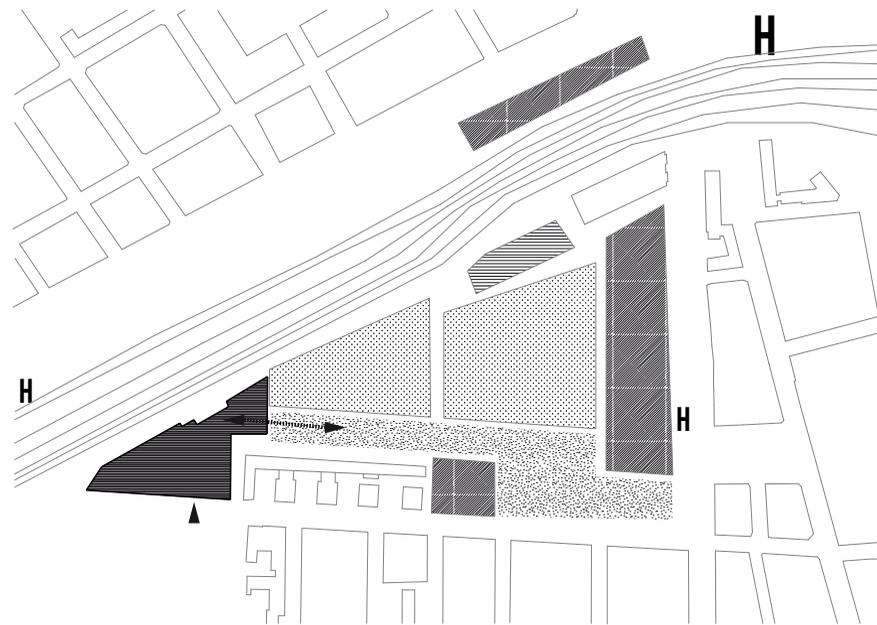


PARK



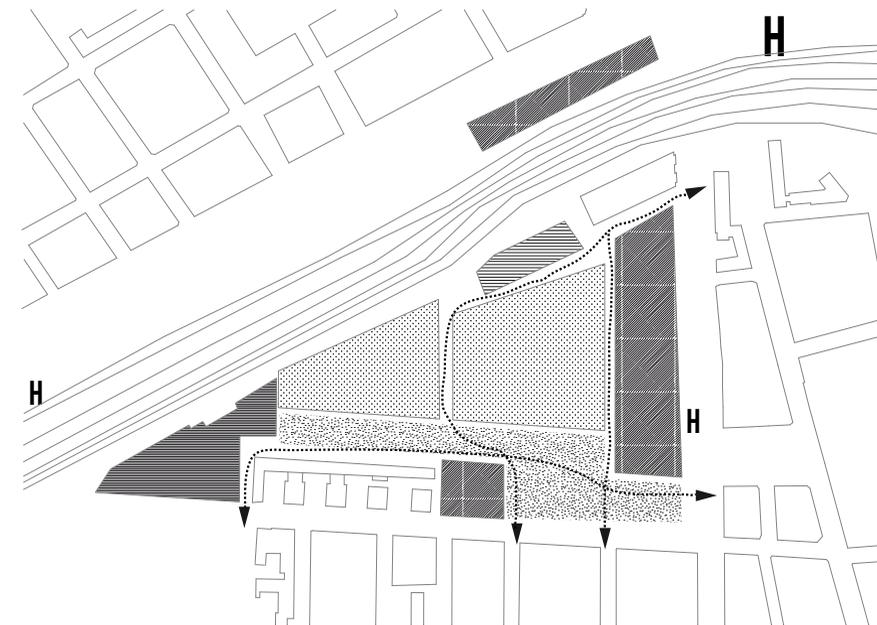
### GRENZEN

- + Quartier öffnet sich zur Kreuzung Landgutgasse
- + Park erhält dadurch Bezug zu Umfeld
- + liberal durch Einbeziehung der Umgebung in Quartier
- Grenzen zwischen Quartier und Umgebung verschwimmen



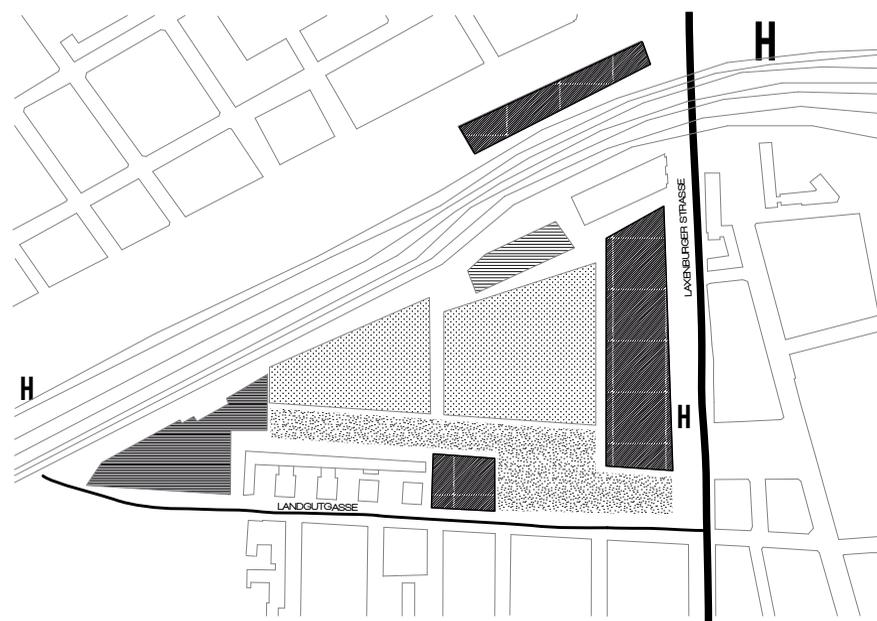
### SCHULE

- + Schule liegt nicht direkt im Wohngebiet
- + Schule grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + nahe Haltestelle Kliebergasse
- + repräsentative Eckposition
- relativ große Entfernung zu Haltestelle Columbusplatz, Südtirolerplatz und Hauptbahnhof
- keine optimale Eingangssituation durch Fehlen eines Vorplatzes
- Schule kein optischer Hochpunkt an Eckstandort



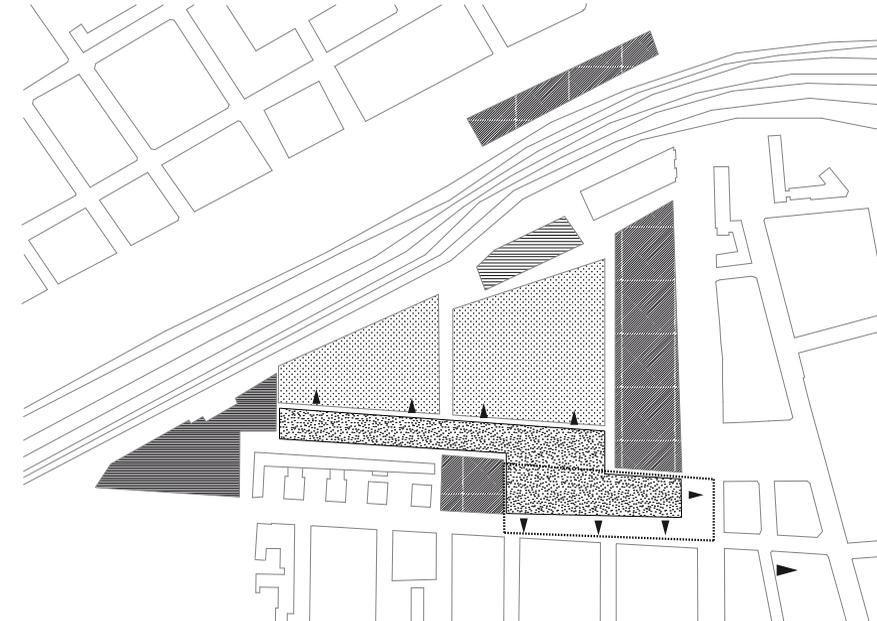
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht
- + Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park
- Unterbrechung der direkten Verbindung Park - Columbusplatz durch Bürogebäude



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof, ÖPNV-Punkte
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- Aufteilung auf verschiedene Standorte
- durch Park getrennt
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + Öffnung nach Süden zur Umgebung hin
- + leichte öffentliche Zugänglichkeit dadurch ermöglicht
- Bezug zur Schule durch direktes Angrenzen
- Unterbrechung der Grünen Achse mit Waldmüller Park durch Schule
- Park verliert durch Öffnung an quartiersinternem Charakter

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 3

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



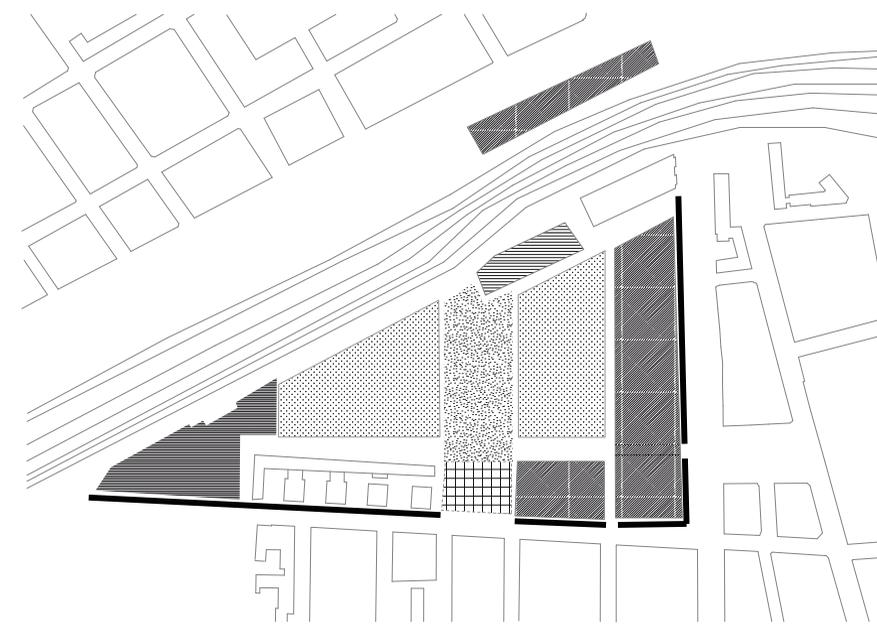
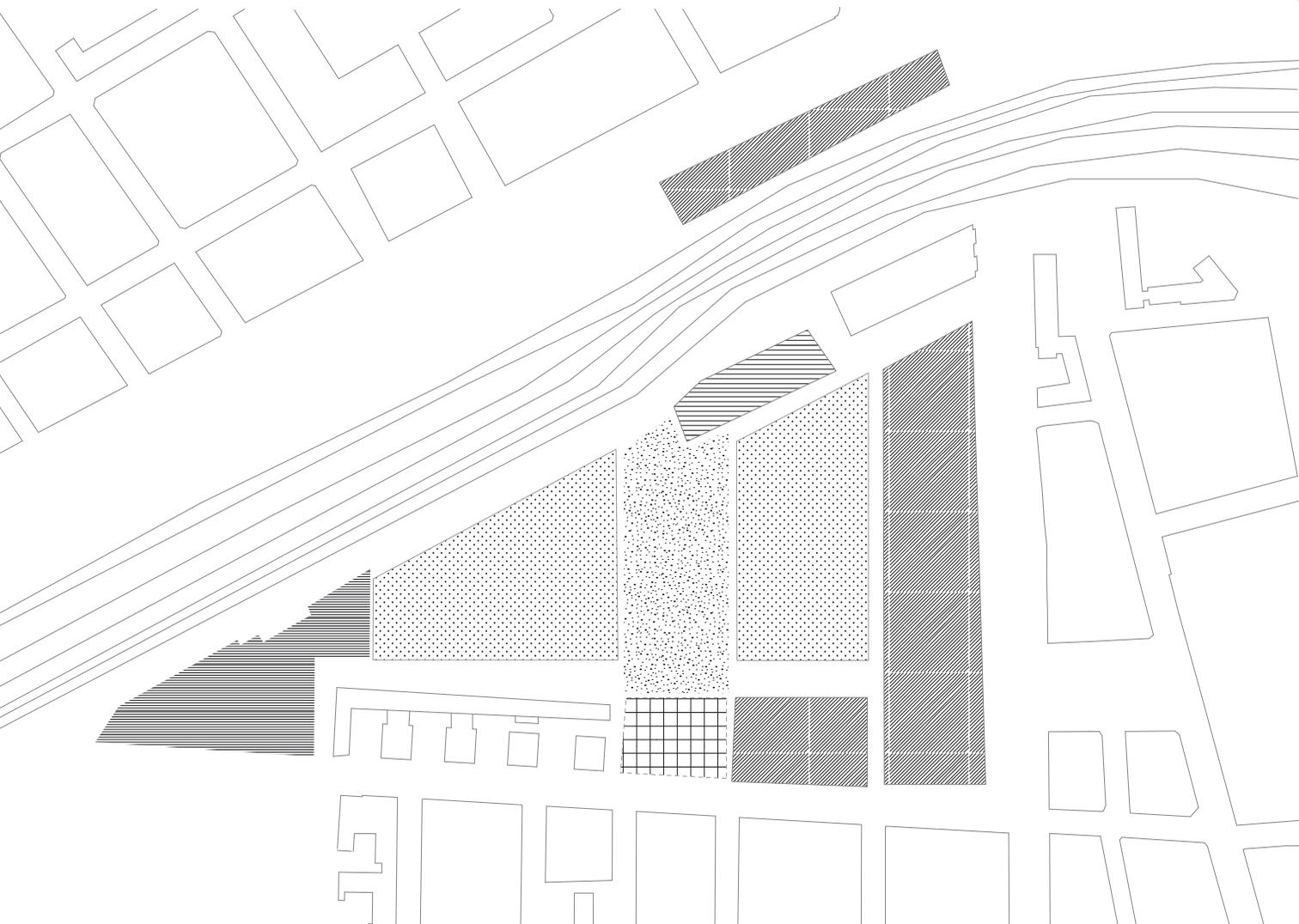
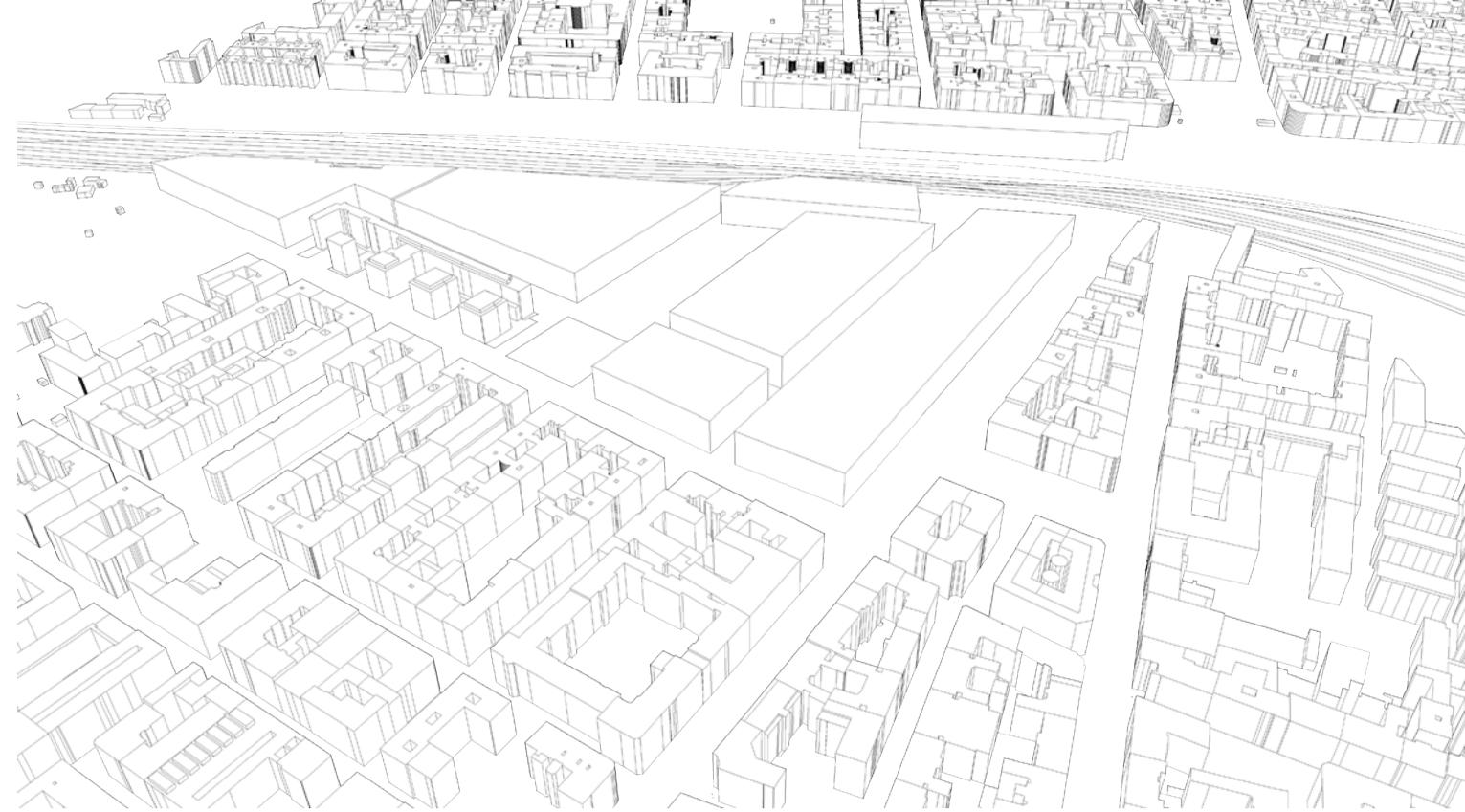
TECHNIKGEBÄUDE I



ÖFFENTLICHER PLATZ

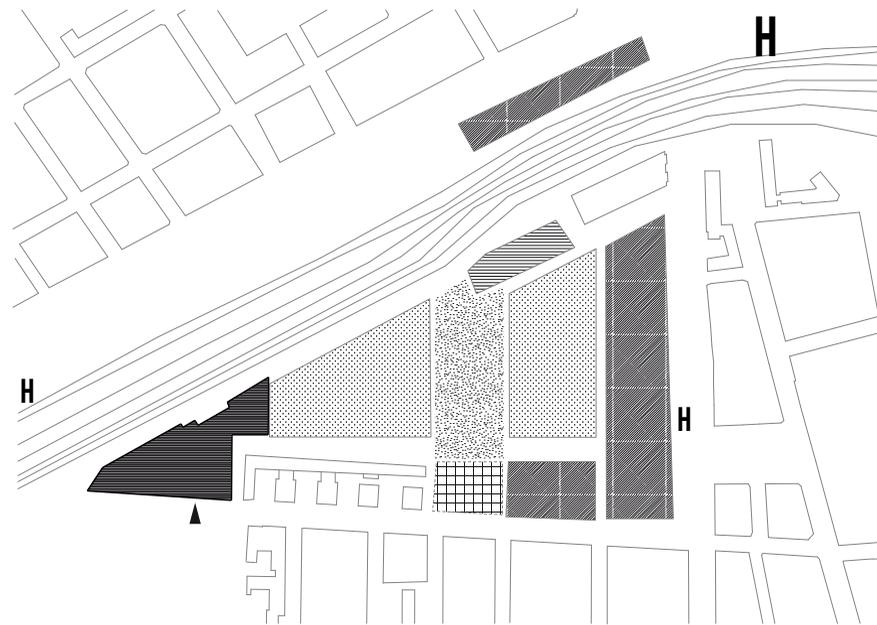


PARK



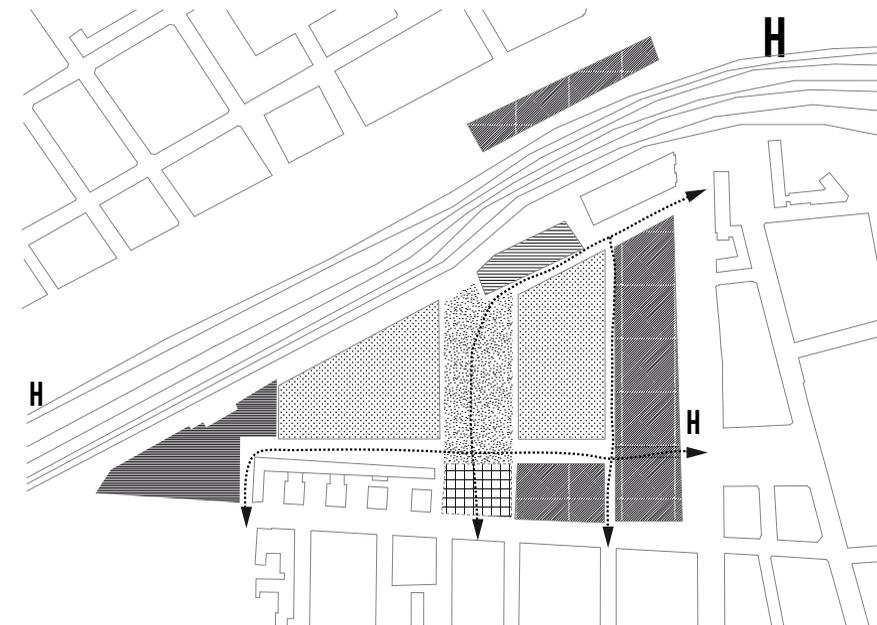
### GRENZEN

- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Betonung der Ecke durch optische Hochpunkte
- + Bebauung grenzt Quartier vom restlichen Bezirk ab
- Platz ist einzige Öffnung zum Umfeld
- Quartier ist sehr introvertiert
- Abgrenzung von Fußgängerzone Favoritenstrasse



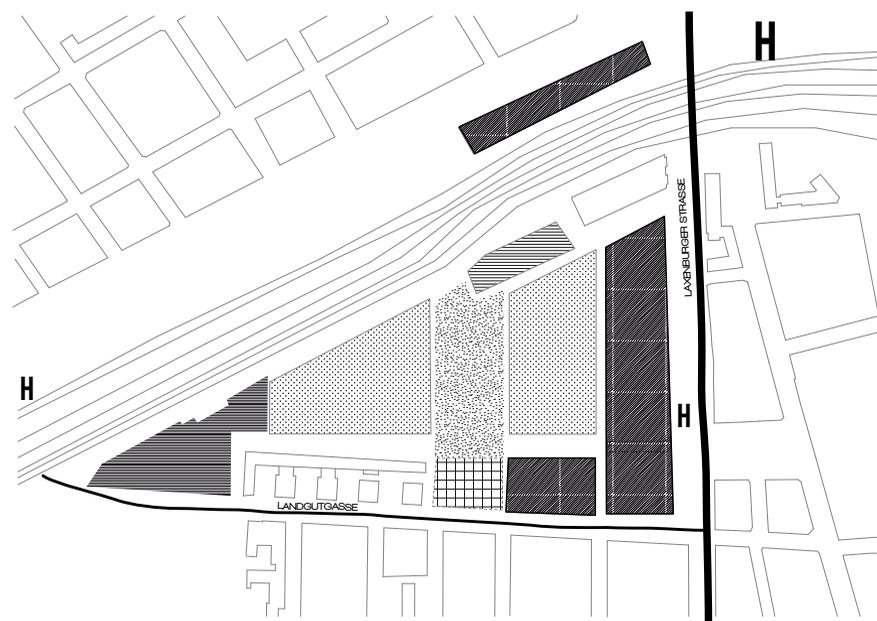
### SCHULE

- + Schule liegt nicht direkt im Wohngebiet
- + nahe Haltestelle Kliebergasse
- + repräsentative Eckposition
- + keine optimale Eingangssituation durch Fehlen eines Vorplatzes
- Schule getrennt von Park, keine gemeinsame Flächennutzung möglich
- große Entfernung zu Haltestelle Columbusplatz, Südtirolerplatz und Hauptbahnhof
- Schule kein optischer Hochpunkt an Eckstandort



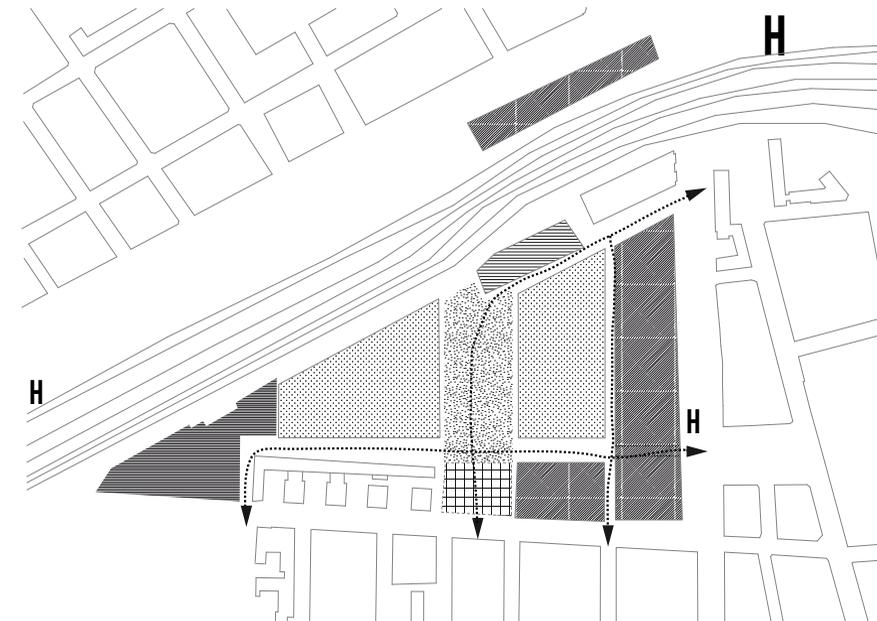
### WEGE

- + Querdurchweg entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang + grüner Achse
- + Querdurchweg an mehreren Stellen ermöglicht
- + Verbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park möglich
- Längsdurchweg führt durch Bürogebäude, optische Barriere
- Unterbrechung der direkten Verbindung Park- Columbusplatz durch Bürogebäude



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- Betonung der Ecken, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + öffentliche Zugänglichkeit durch Öffnung nach Süden über Platz möglich
- Platz an keiner städtebaulich idealen Position
- kein Bezug zur Schule, keine gemeinsame Nutzung von Fläche möglich
- keine Verbindung zu Waldmüller Park
- Park sehr quartiersbezogen- introvertiert

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 4

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN

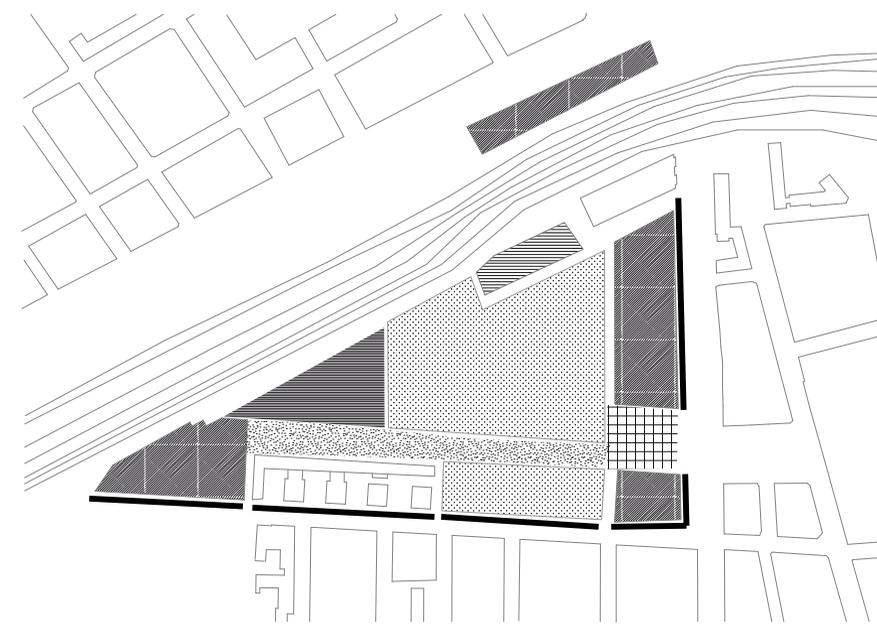
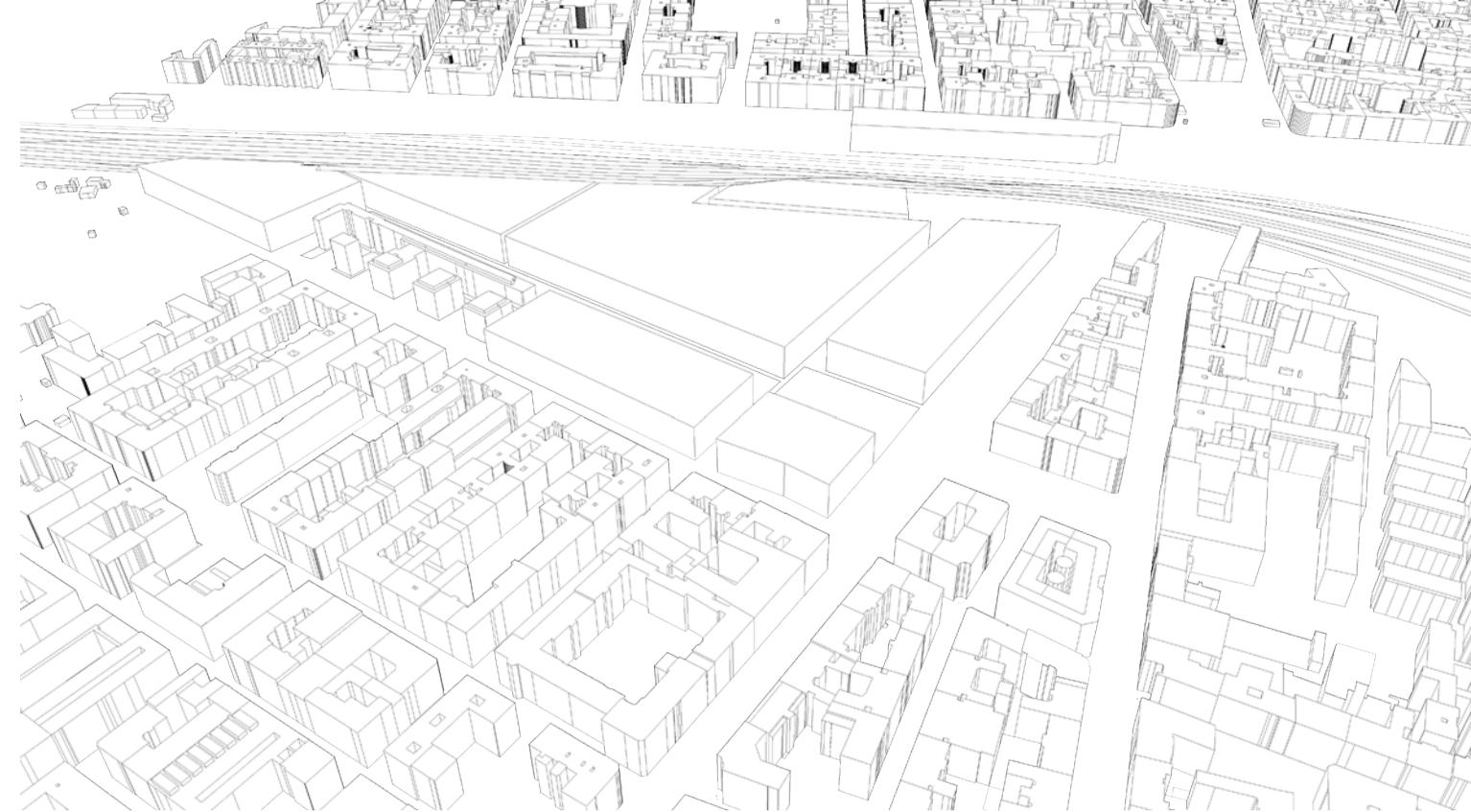
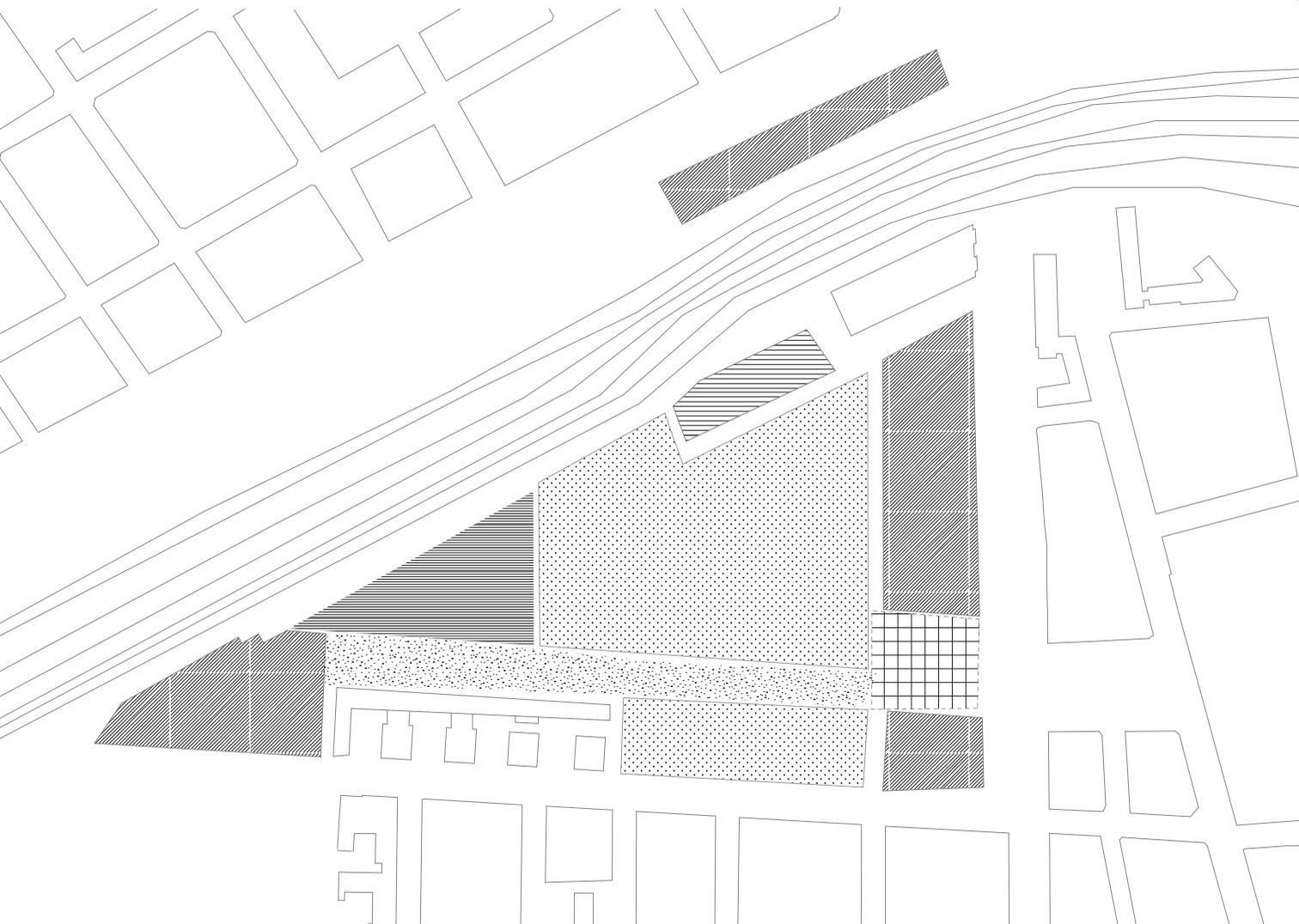
WOHNEN

SCHULE

TECHNIKGEBÄUDE I

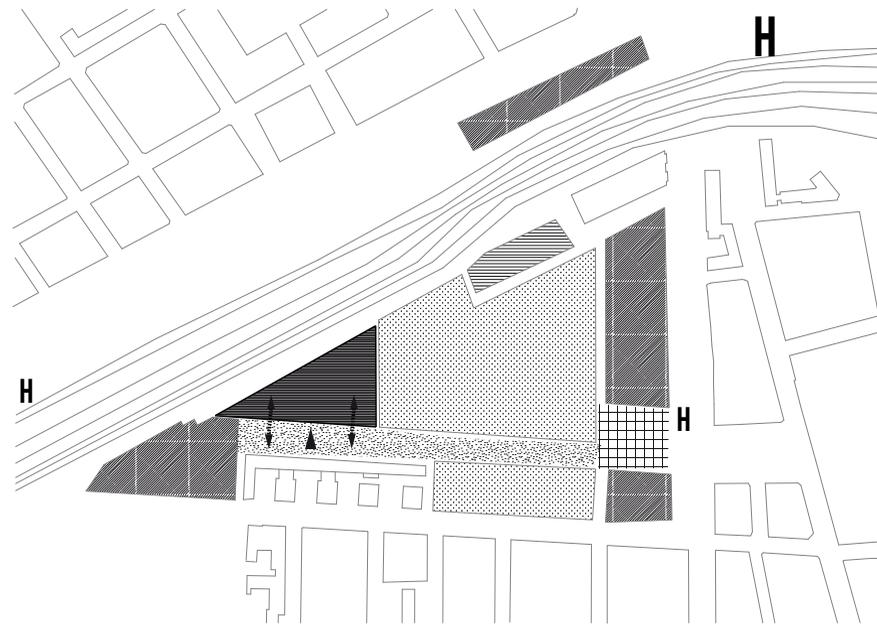
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



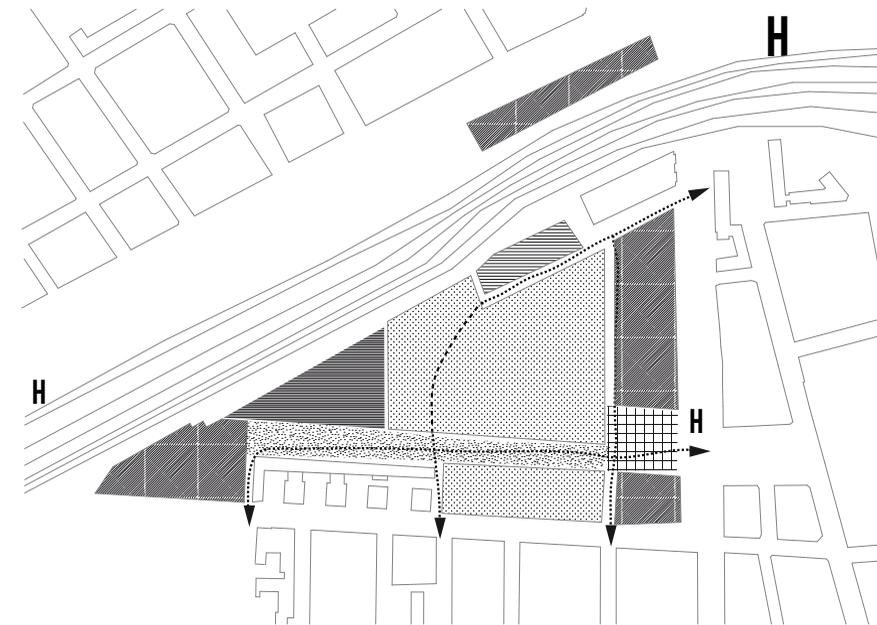
### GRENZEN

- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Betonung der Ecken, optische Hochpunkte
- + Bebauung grenzt Quartier vom restlichen Bezirk ab
- Vorplatz ist einzige Öffnung des Quartiers nach außen
- Quartier dadurch sehr introvertiert



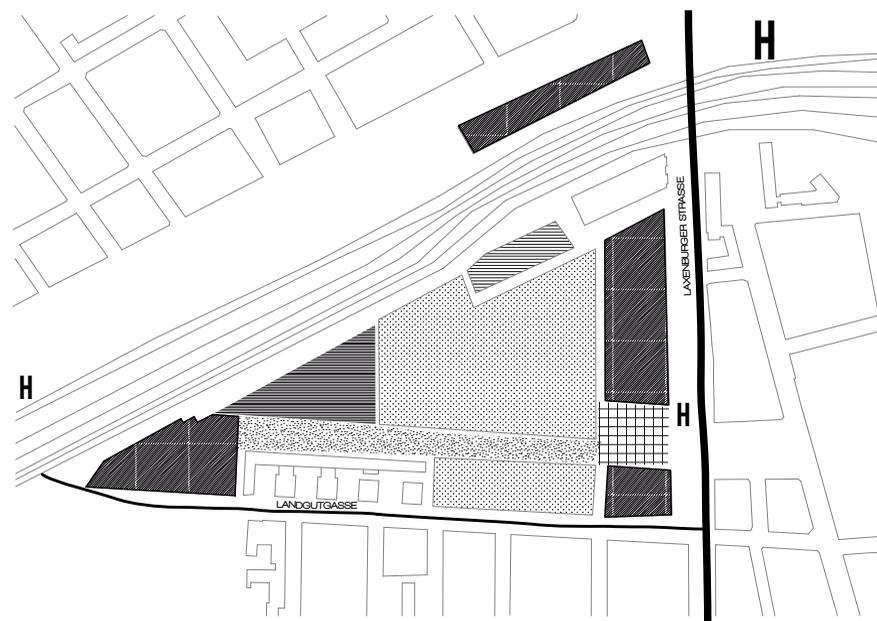
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Flächennutzung dadurch möglich
- grenzt mit großer Fläche an Wohngebiet
- keinen Bezug zu Strasse, introvertierter Standort
- keine repräsentative Eingangssituation, fehlen eines Vorplatz
- große Entfernung zu allen Haltestellen der Umgebung



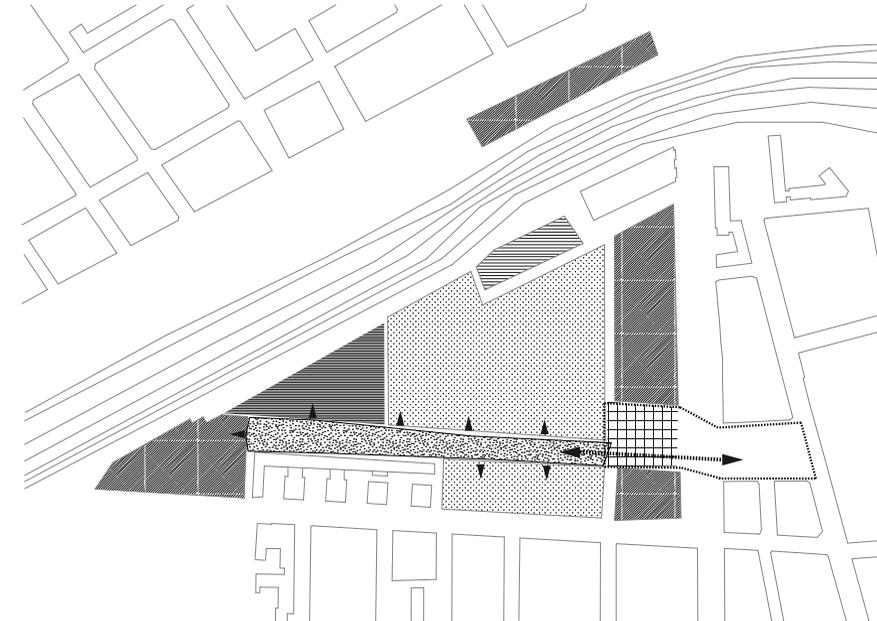
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht
- + direkte Wegverbindung von Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park
- Querdurchwegung durch Wohngebiet, keine Achsenausbildung



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- Betonung der Ecken, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr
- durch Platz voneinander getrennt



### PARK

- + fungiert als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + Platz schafft direkten Bezug zwischen Park und Umgebung, ermöglicht öffentliche Zugänglichkeit
- + Fortführung der Achse Columbusplatz
- + Bezug zur Schule durch direktes Angrenzen
- Unterbrechung der grünen Achse zu Waldmüller Park durch Bürogebäude

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 5

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



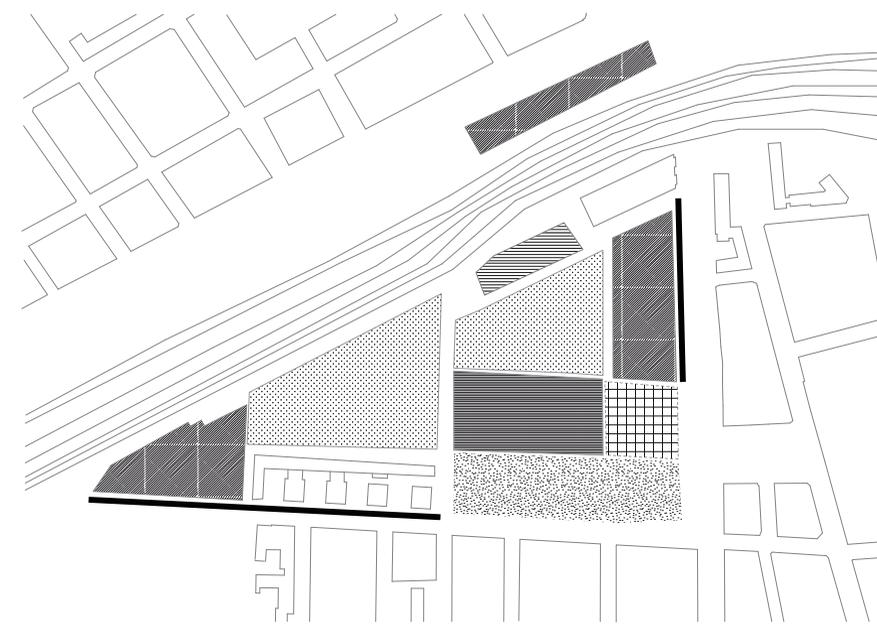
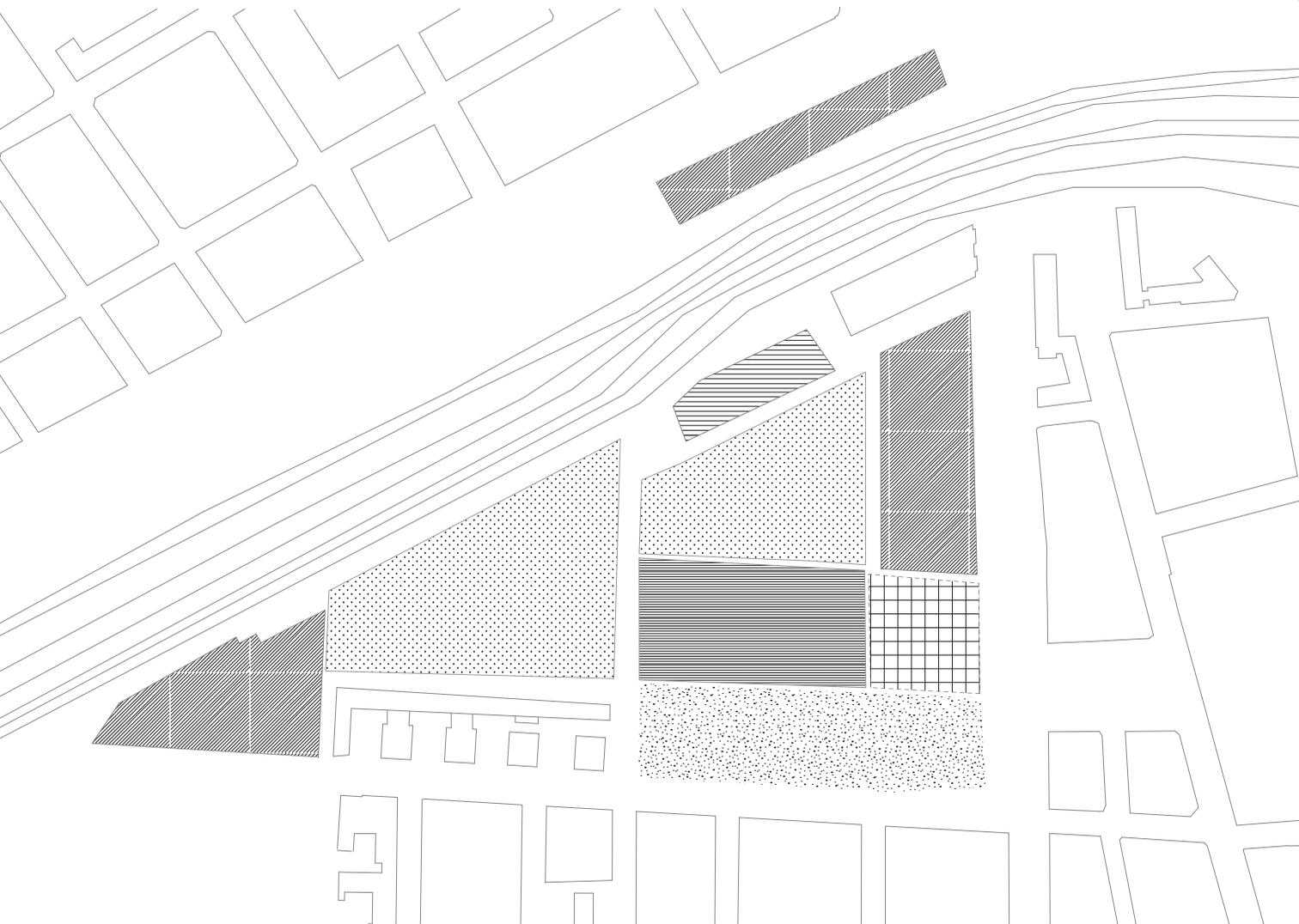
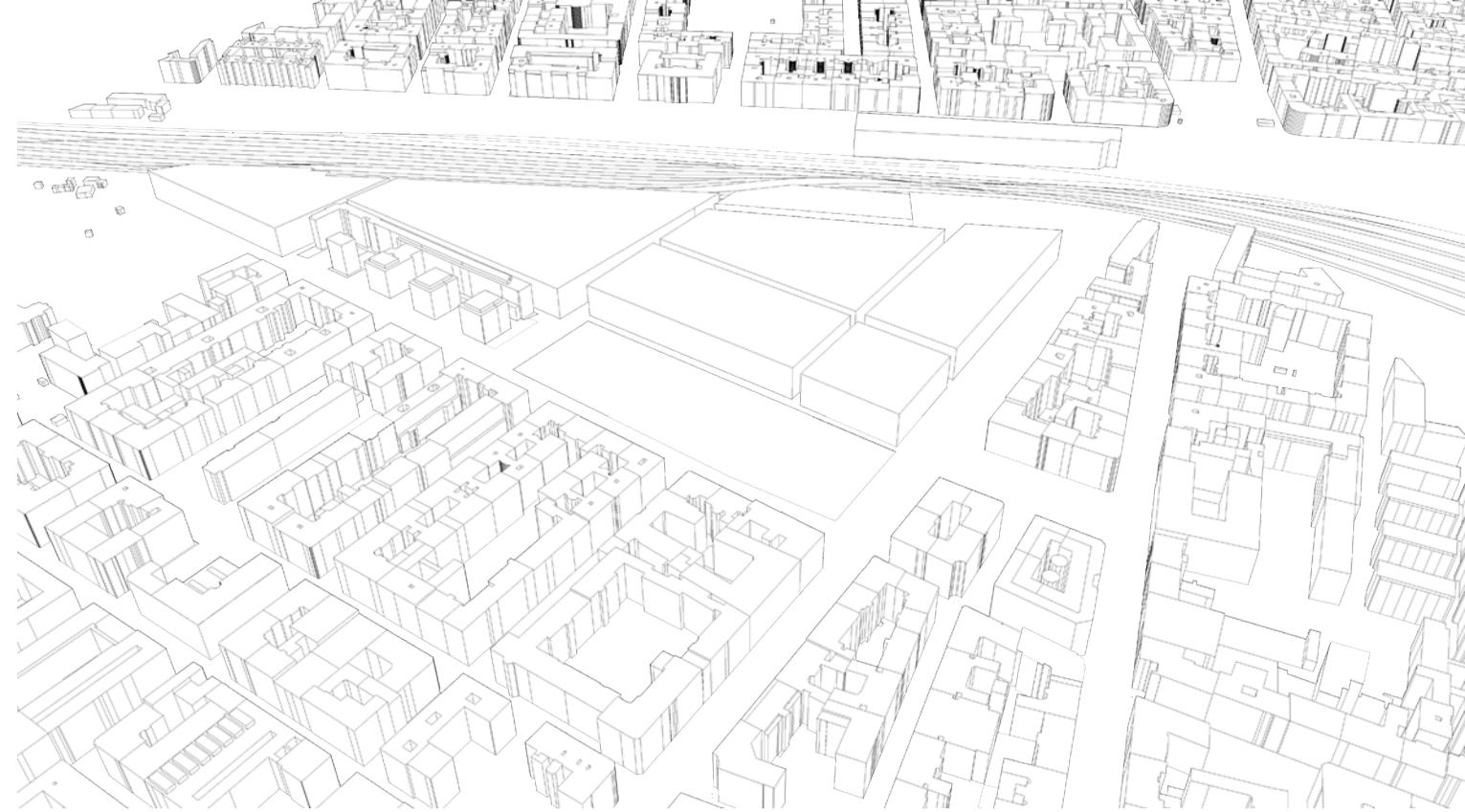
TECHNIKGEBÄUDE I



ÖFFENTLICHER PLATZ

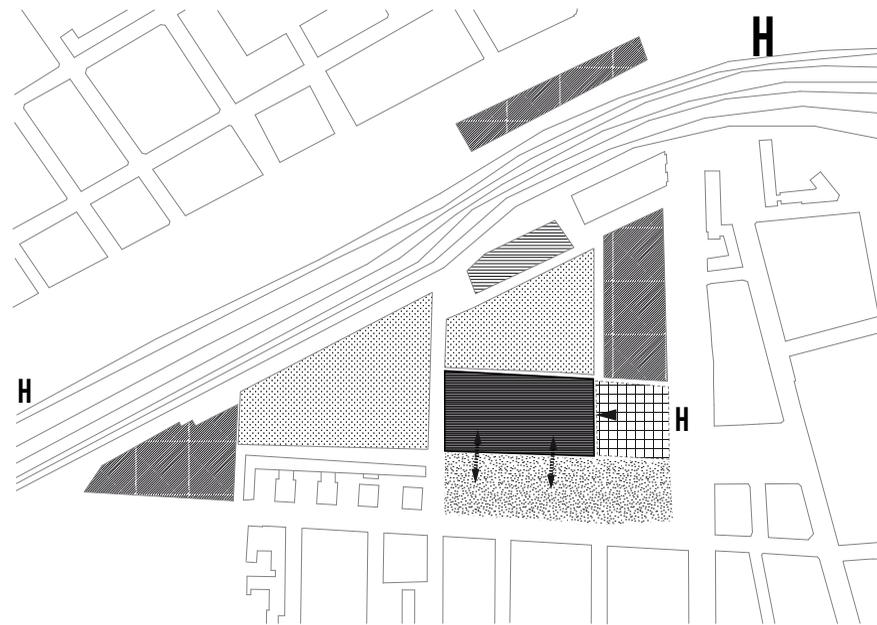


PARK



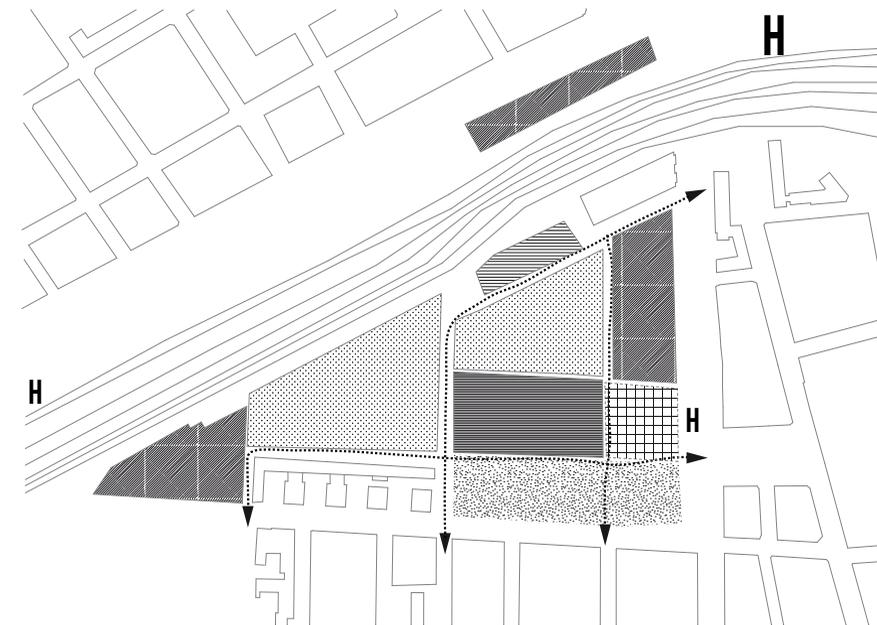
### GRENZEN

- + Quartier öffnet sich zur Kreuzung Landgutgasse
- + Park erhält Stadtbezug
- + durch extrovertierten Park verschwimmen die Grenzen zwischen Quartier und Umfeld
- durch extrovertierten Park verschwimmen die Grenzen zwischen Quartier und Umfeld



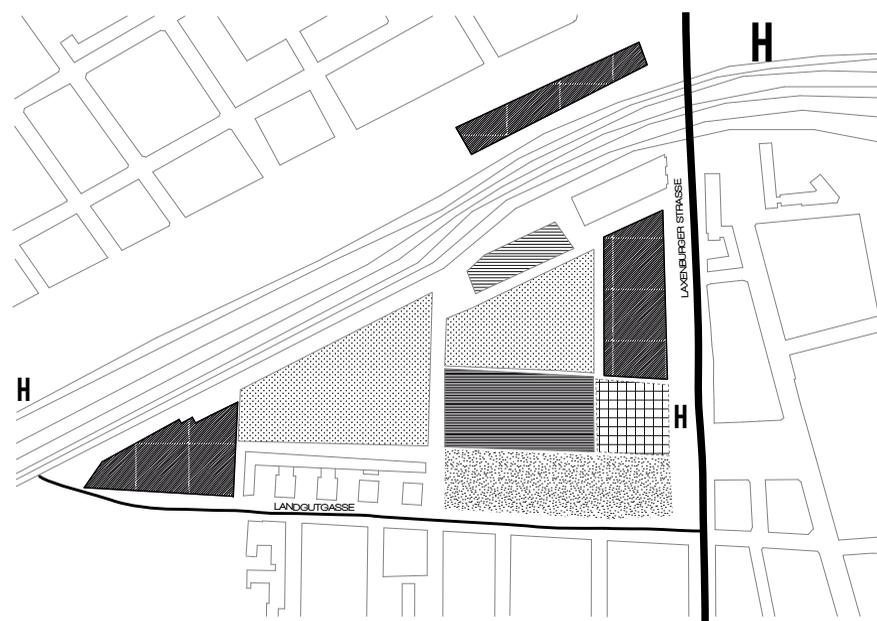
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + repräsentative Eingangssituation durch zu Zentrum gewandtem Vorplatz
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- liegt direkt im Wohngebiet
- grenzt mit großer Fläche an Wohngebiet
- keinen Bezug zu Strasse



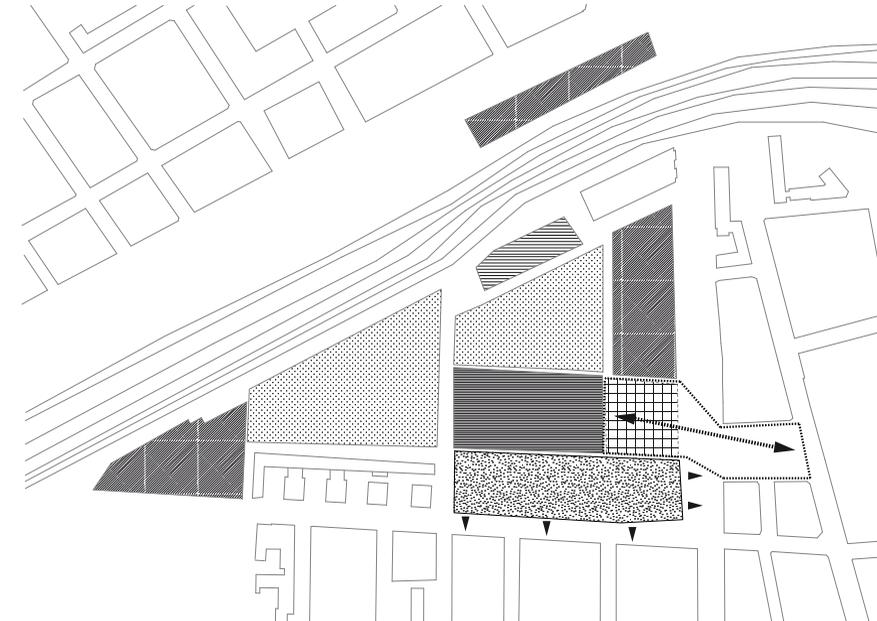
### WEGE

- + Querdurchwegung an mehreren Stellen möglich
- + Längsdurchwegung vorhanden
- + Wegverbindung von Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park möglich
- keine attraktive Wegführung entlang einer Grünfläche



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + extrovertierte der Umgebung zugewandte Lage
- + klar definiert durch umgebende Bebauung und Strasse
- + Vorplatz ist Verlängerung der Achse Columbusplatz ins Quartier
- + Bezug zur Schule
- Wohnbereich hat keinen direkten Parkbezug, abgeschirmt durch Schule
- Park wird öffentlich, nicht mehr quartiersbezogen

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 6

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN

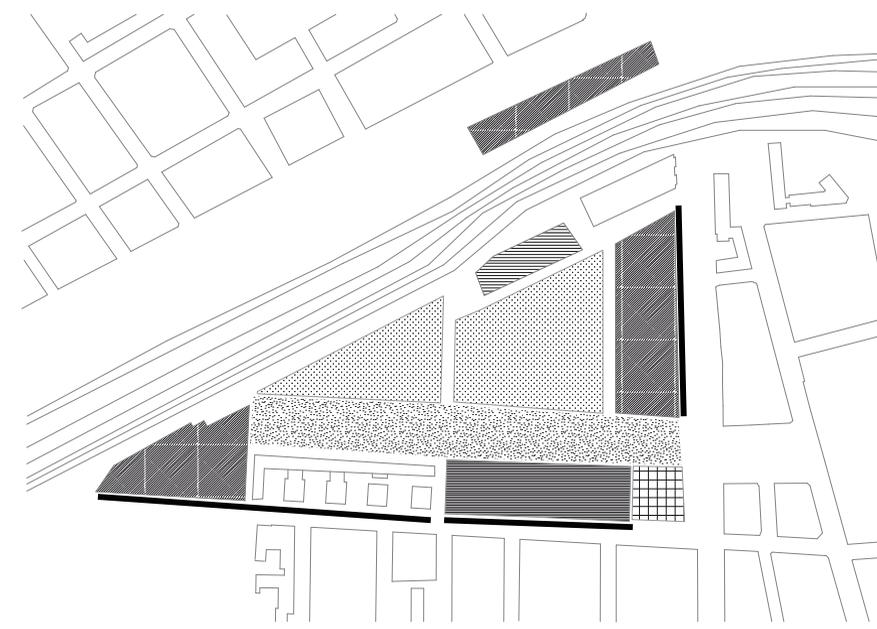
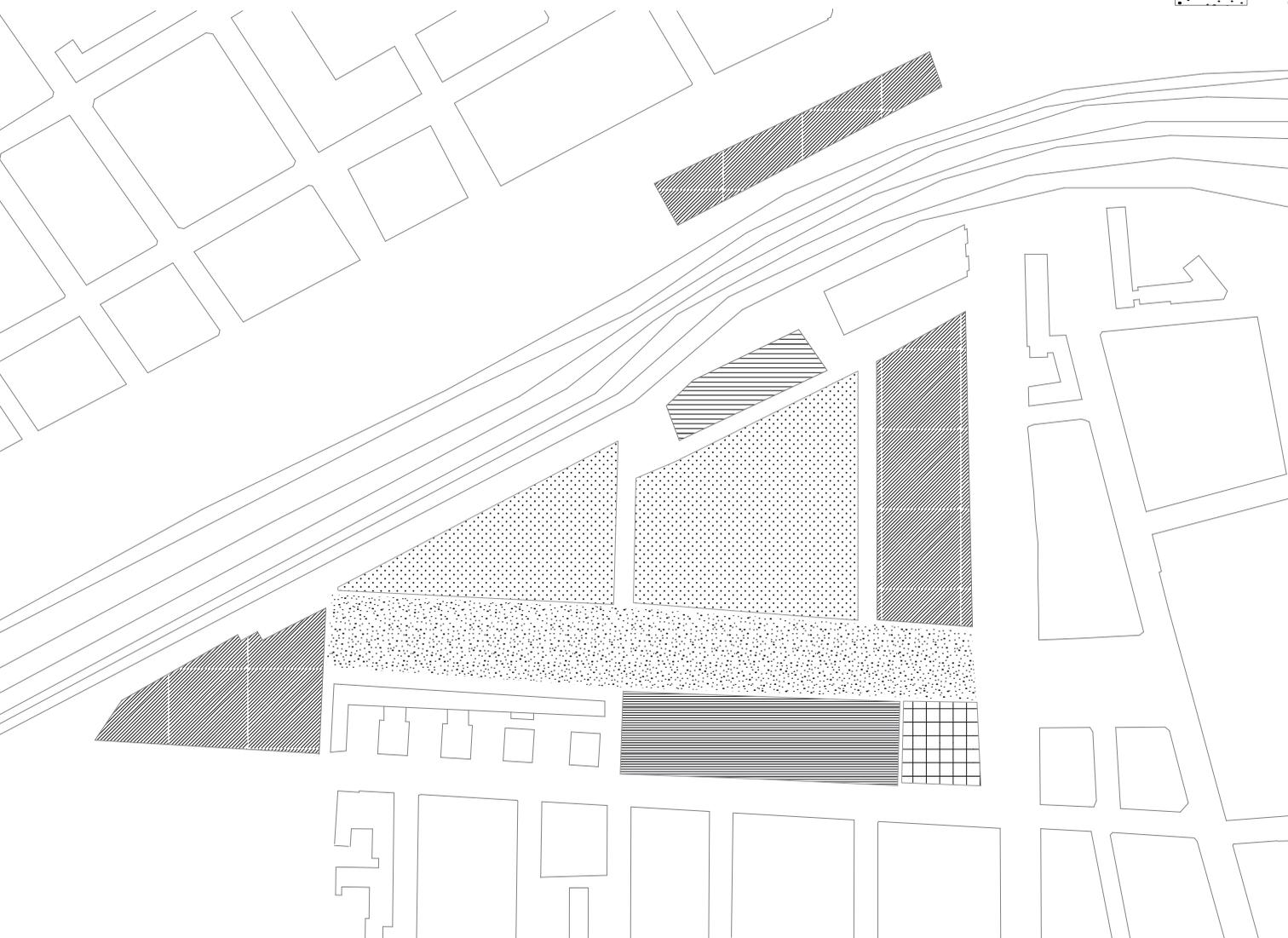
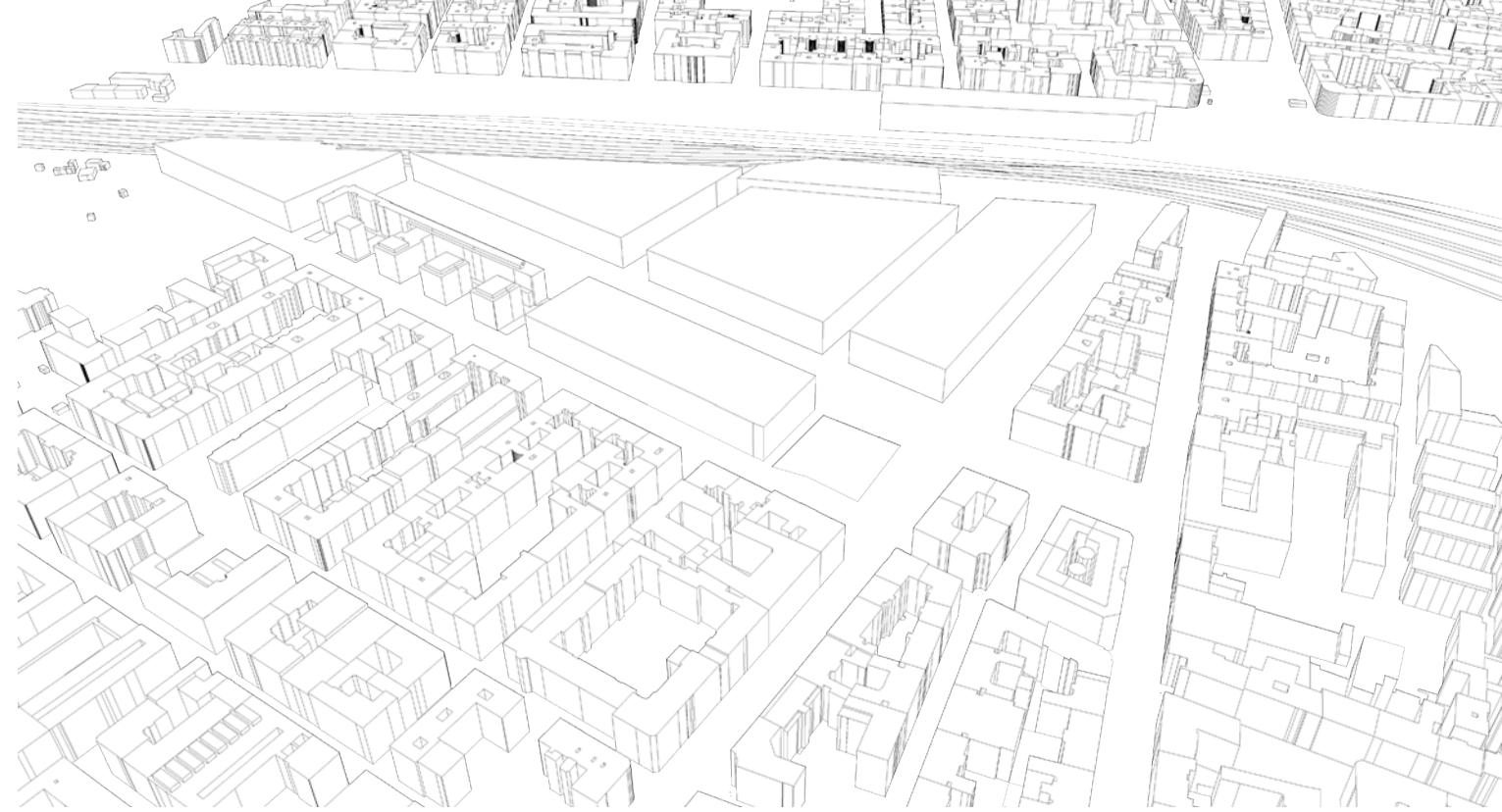
WOHNEN

SCHULE

TECHNIKGEBÄUDE I

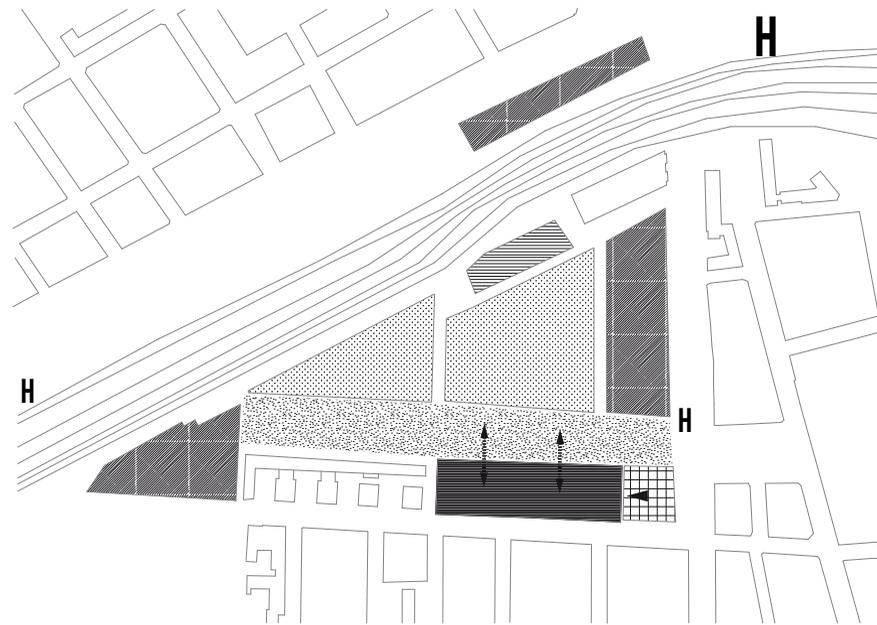
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



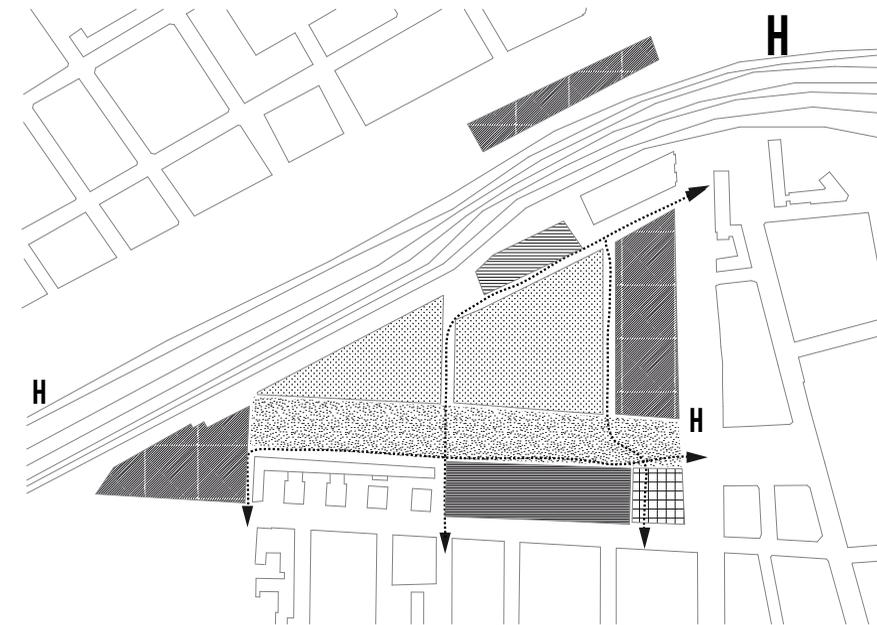
### GRENZEN

- + Park und Platz ermöglichen Verbindung des Quartiers mit Columbusplatz und Fußgängerzone Favoritenstrasse
- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Ecke öffnet sich zu Umgebung
- Park und Platz sind einzige Öffnungen nach außen hin



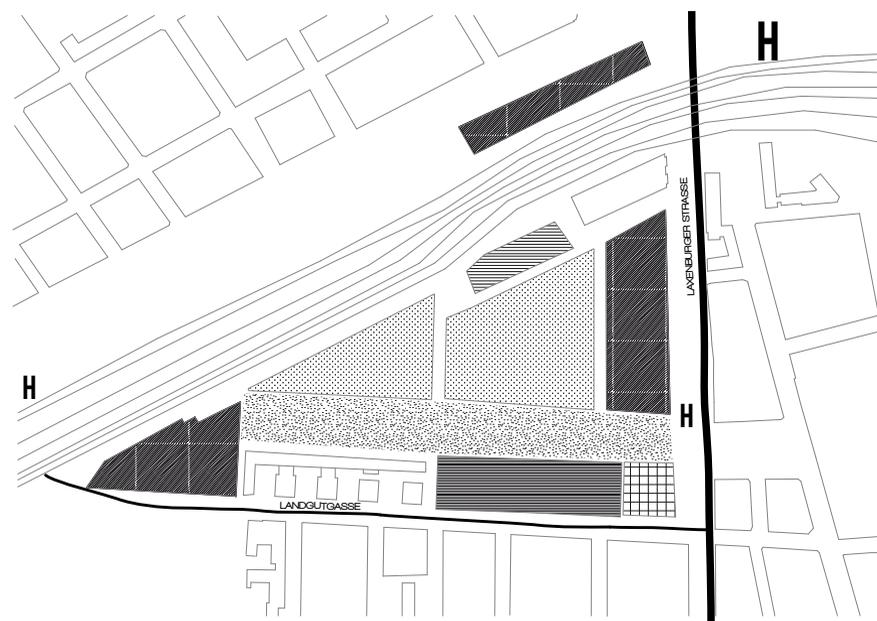
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + repräsentative Eingangssituation durch zu Columbusplatz gewandten Vorplatz
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- + Park dient als Puffer zu Wohngebiet
- an Strasse gelegen



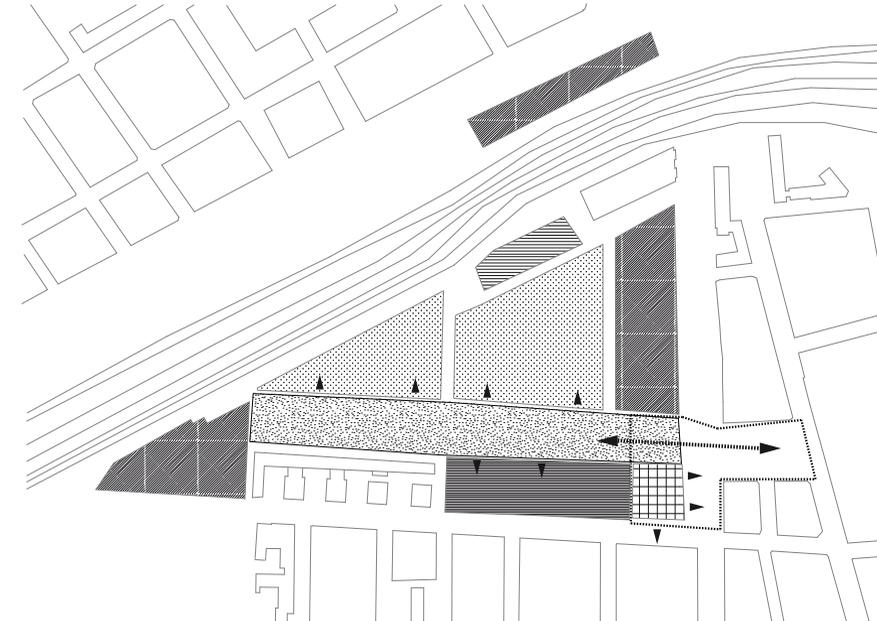
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen möglich, Verbindung zu Umgebung
- + direkte Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Nähe zu Südtirolerplatz, Favoritenstrasse und Hauptbahnhof
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + durch Platz direkten Bezug zur Umgebung
- + Weiterführung der Achse Columbusplatz
- + Bezug zur Schule
- + großer öffentlicher Freiraum mit Bezug zu Quartier und Umgebung
- Unterbrechung der grünen Achse mit Waldmüller Park durch Bürogebäude

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 7

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



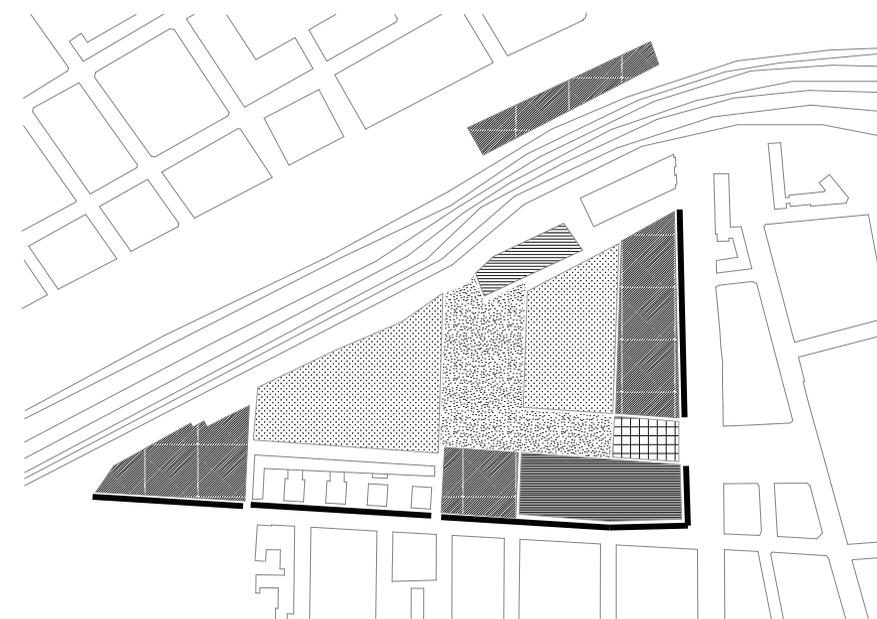
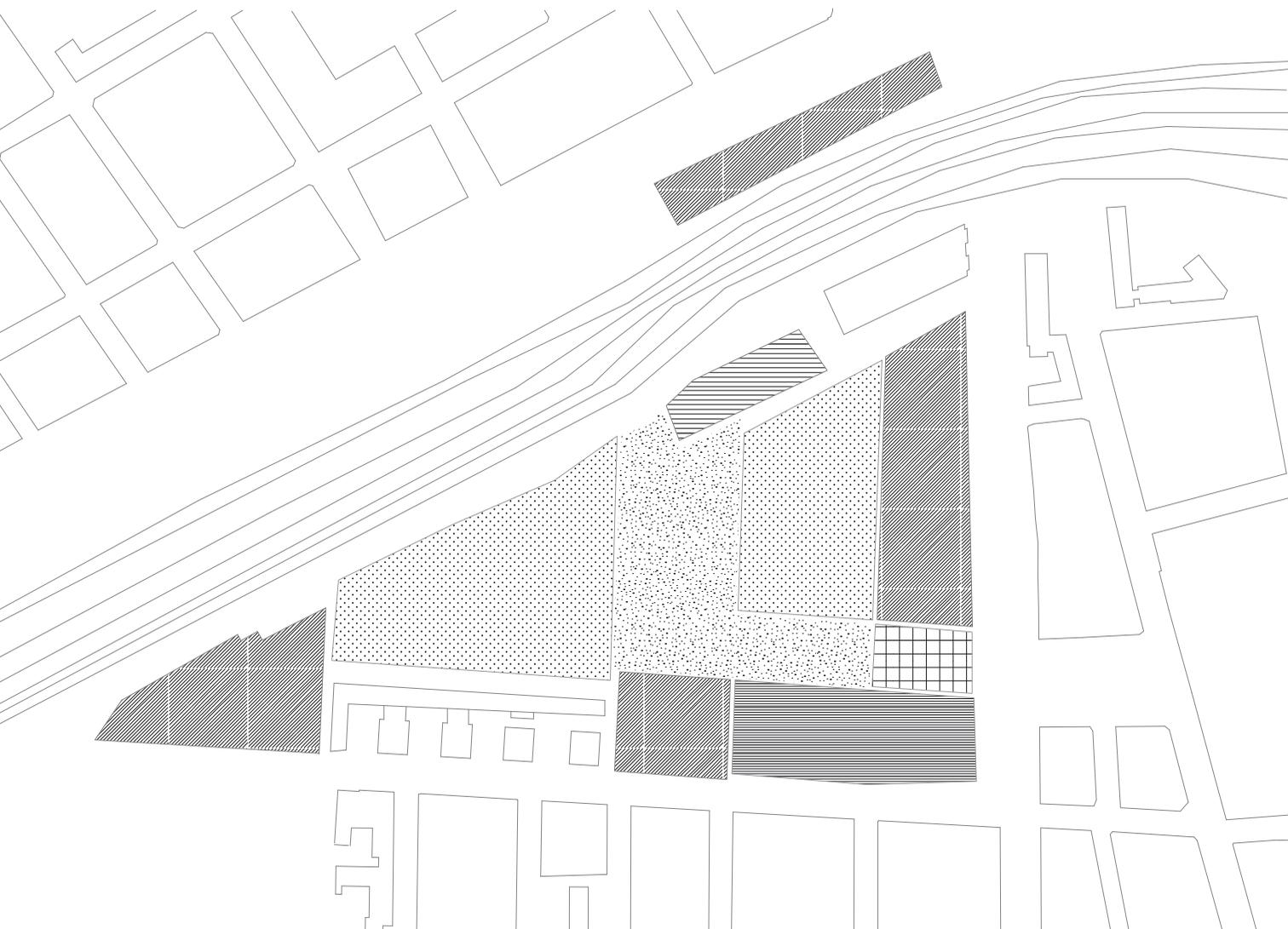
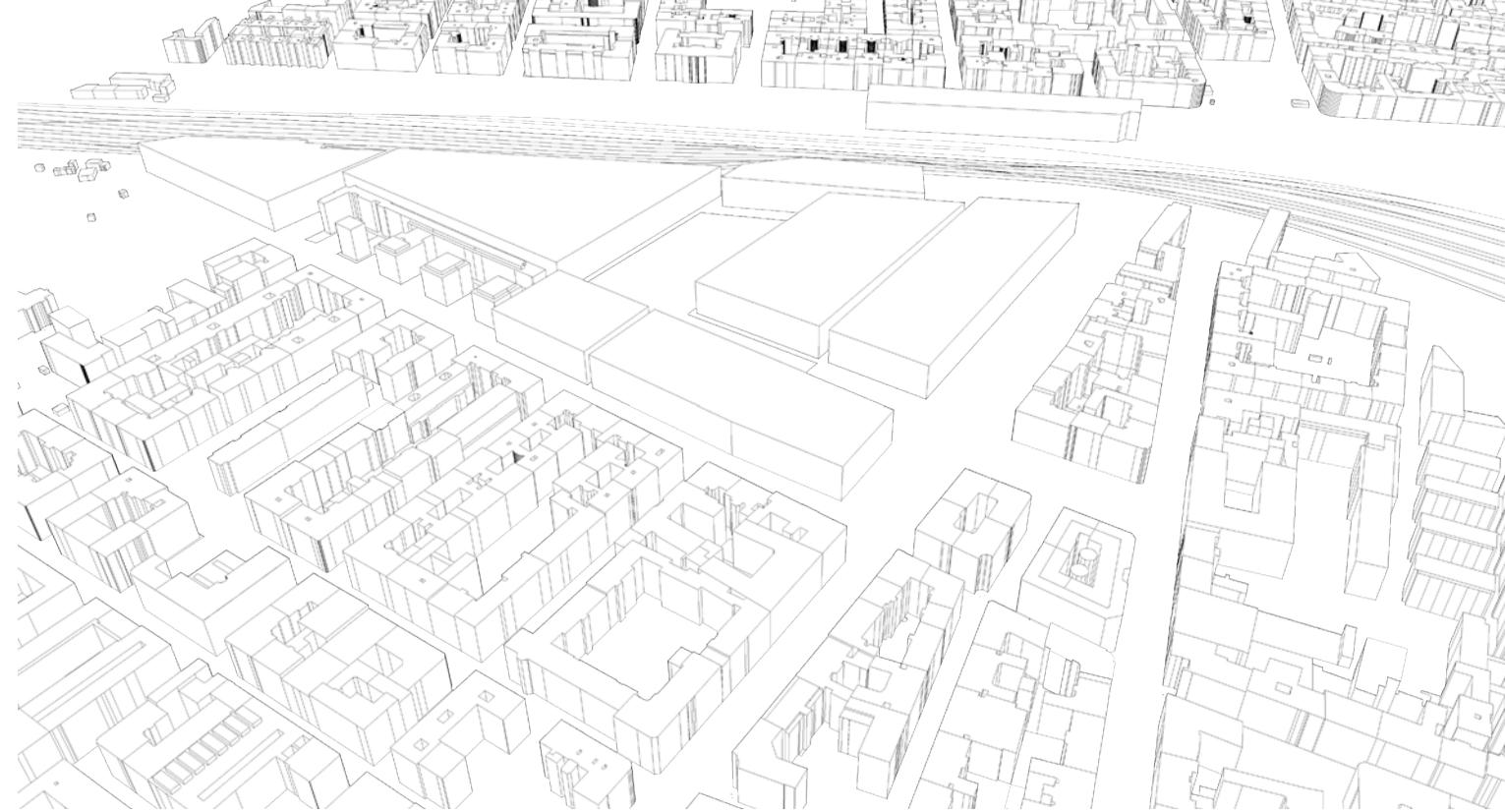
TECHNIKGEBÄUDE II



ÖFFENTLICHER PLATZ

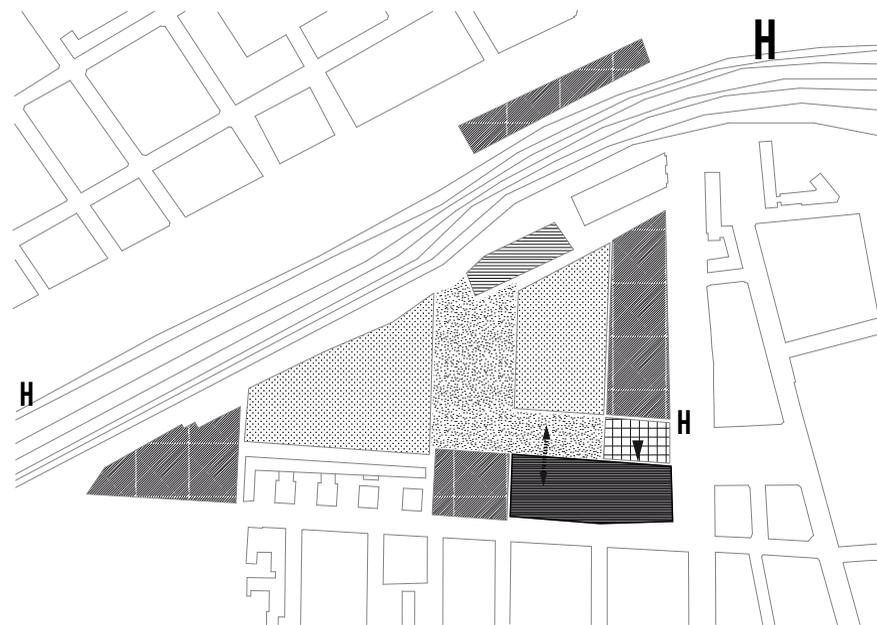


PARK



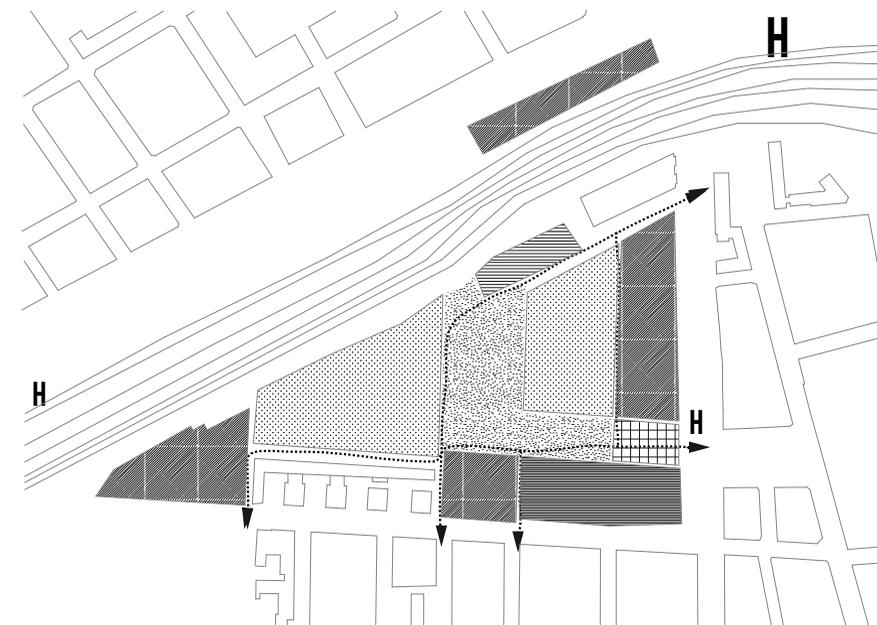
### GRENZEN

- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Betonung der Ecken, optische Hochpunkte
- + Bebauung grenzt Quartier vom restlichen Bezirk ab
- Platz ist einziger Öffnung des Quartiers zu Umgebung
- Quartier ist sehr introvertiert



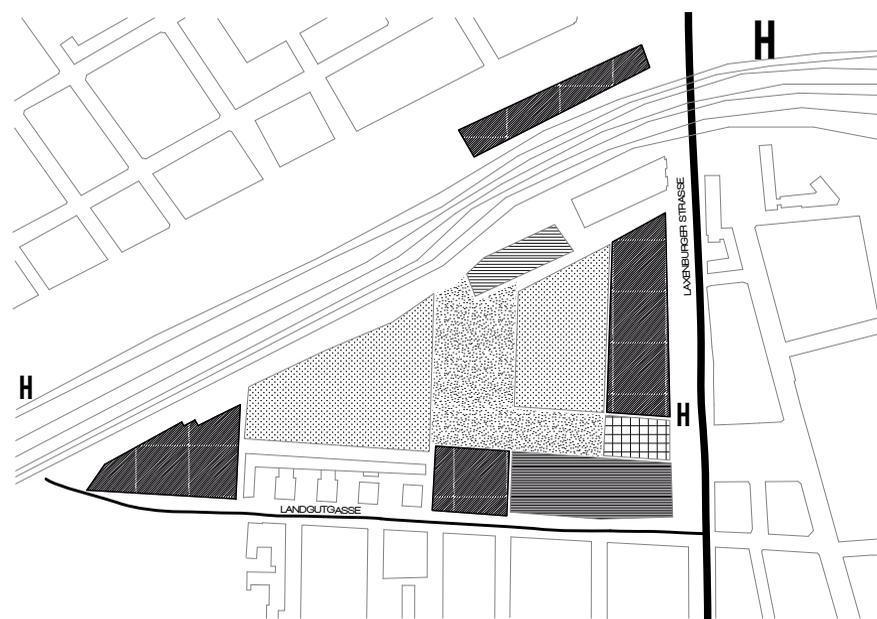
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + repräsentative Eingangssituation durch zu Columbusplatz gewandten Vorplatz
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- + Park dient als Puffer zu Wohngebiet
- an Strasse gelegen
- Lage an Kreuzung (Lärm)



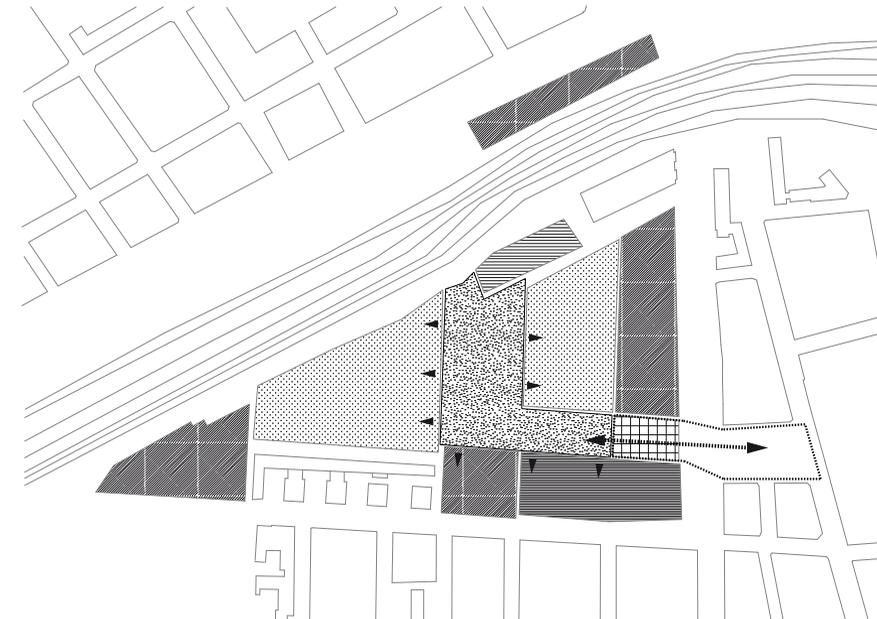
### WEGE

- + Querdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht
- + Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park möglich
- Längsdurchwegung weniger attraktiv



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + durch Platz hat Park direkten Bezug zur Umgebung
- + Verlängerung der Achse Columbusplatz
- + Bezug zur Schule
- Park sehr stark auf östlichen Quartiersteil bezogen

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 8

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



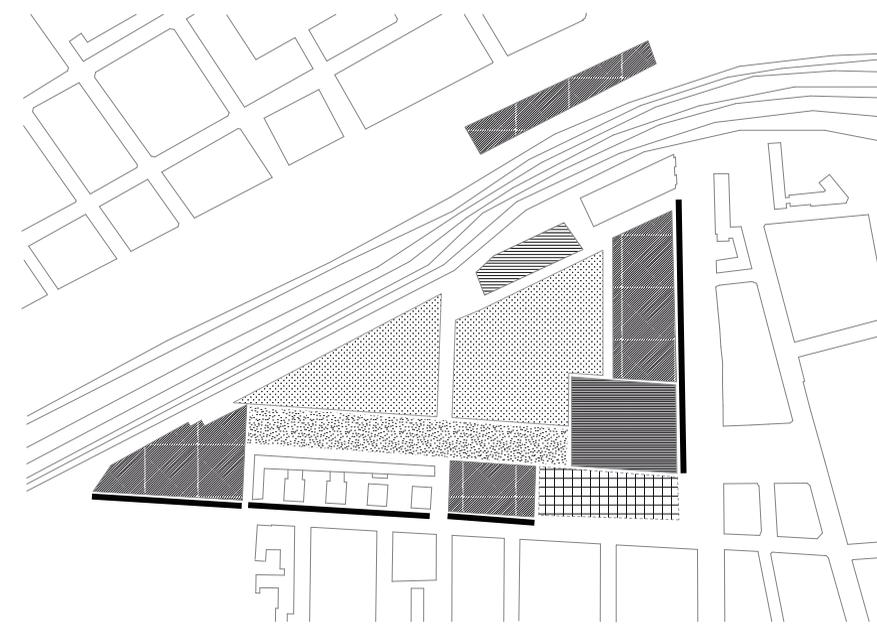
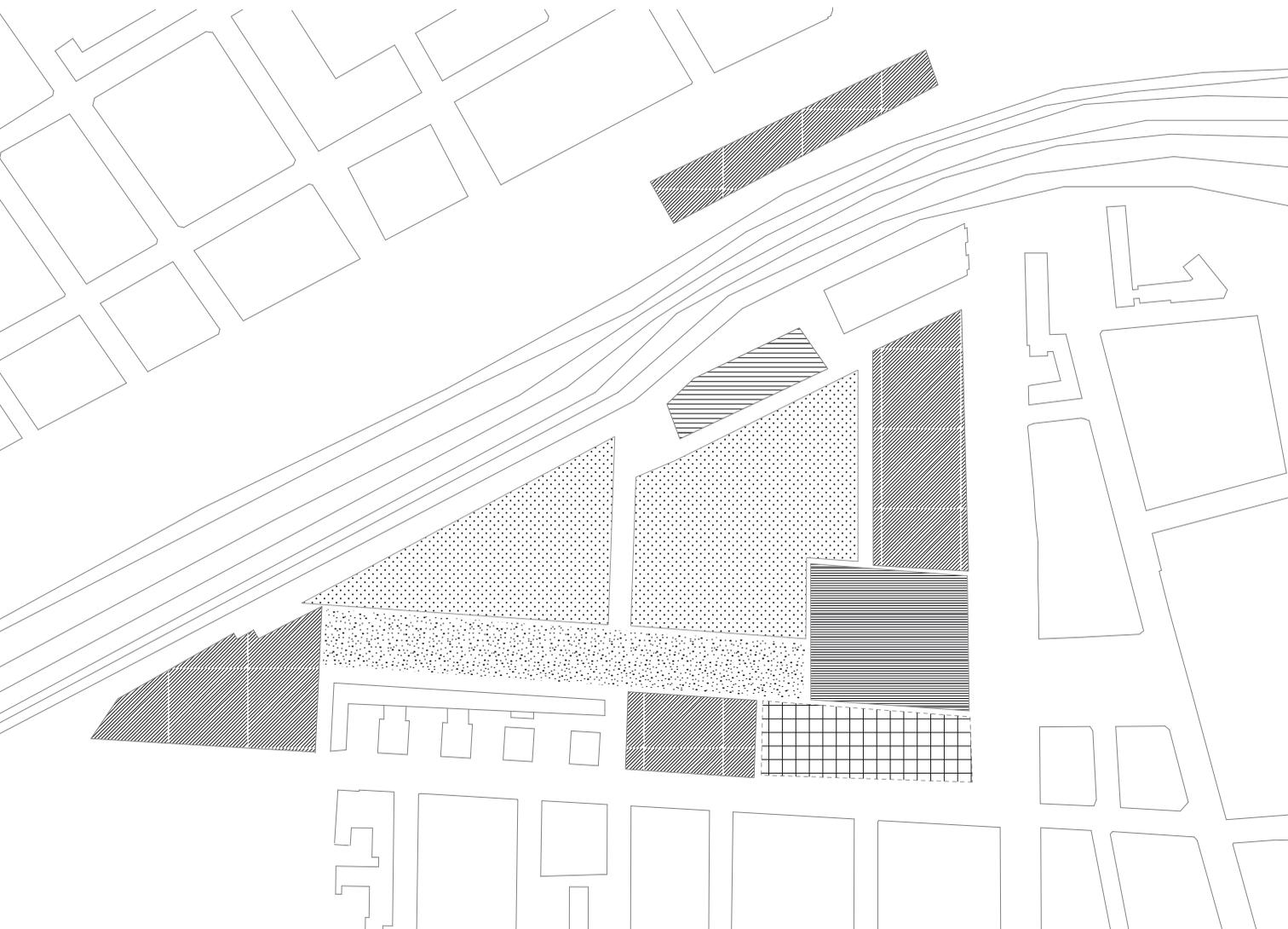
TECHNIKGEBÄUDE II



ÖFFENTLICHER PLATZ

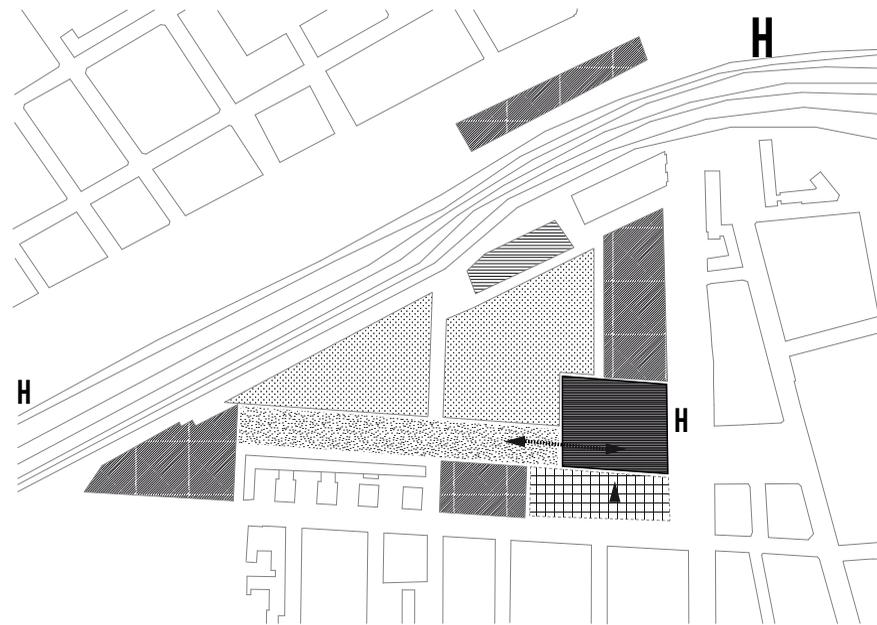


PARK



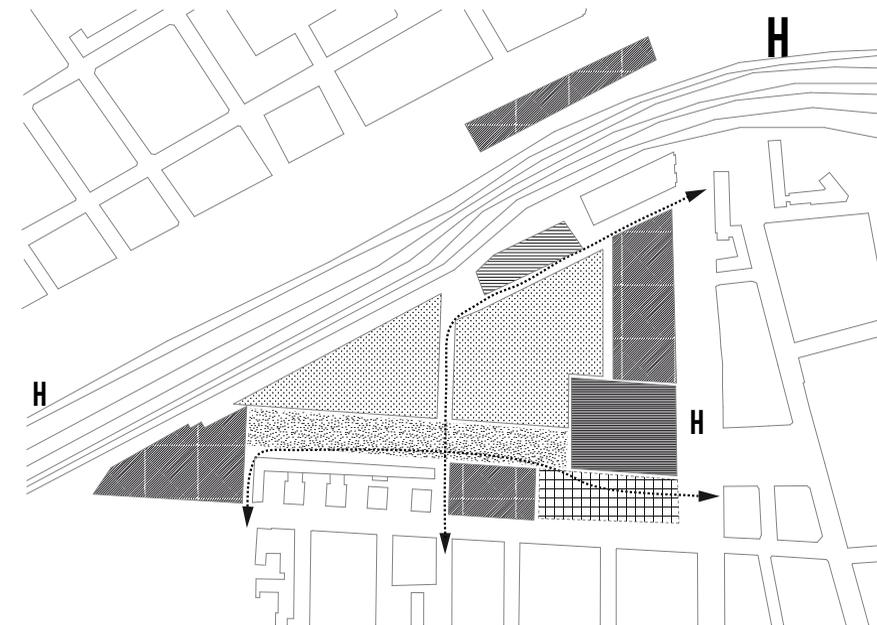
### GRENZEN

- + Platz schafft Verbindung des Quartiers mit Umgebung
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Ecke öffnet sich zu Umgebung
- Bebauung wirkt als Barriere
- Bebauung grenzt Quartier stark von Umgebung ab



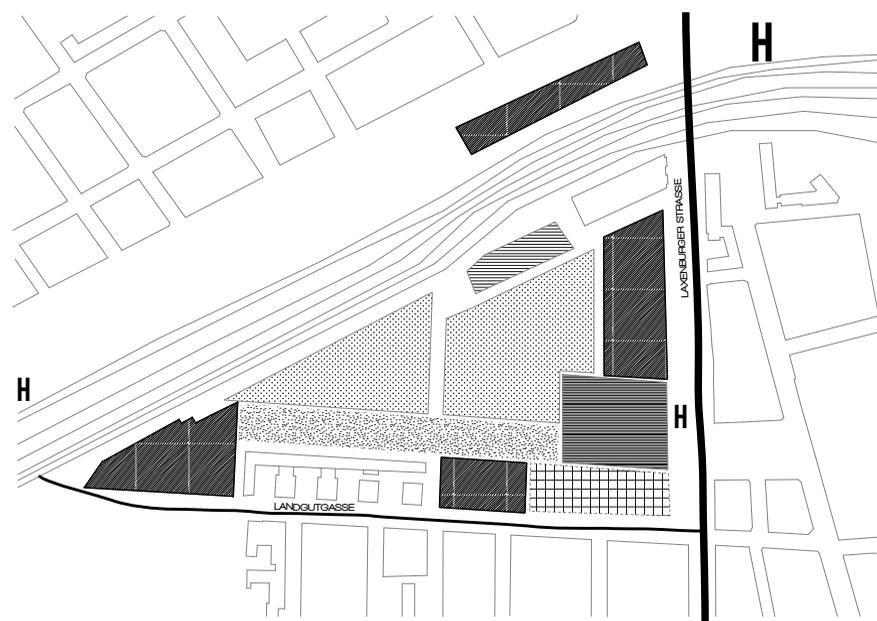
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + repräsentative, der Umgebung zugewandte, Lage
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- + repräsentative Eingangssituation durch zu Kreuzung gewandten Vorplatz
- Eingang vom Quartier abgewandt
- Schule grenzt an Wohngebiet
- Unterbrechung der Längsachse durch Schulgebäude



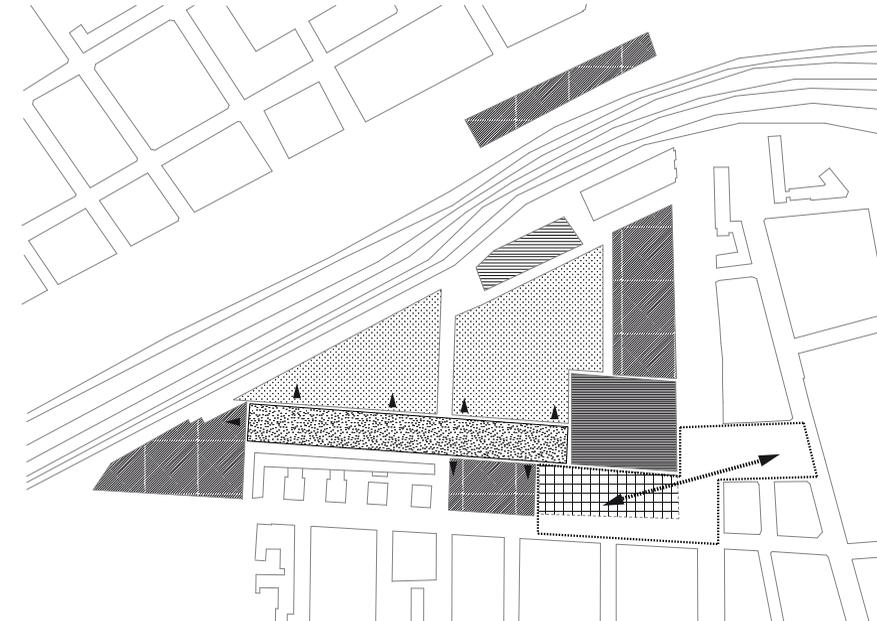
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht
- + direkte Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + öffentlicher Platz mit Bezug zu Quartier und Umgebung
- + Park selbst sehr quartiersbezogen und introvertiert ohne Bezug oder Blickbeziehung zu Umgebung
- Unterbrechung der grünen Achse mit Waldmüller Park durch Bürogebäude

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 9

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN



WOHNEN



SCHULE



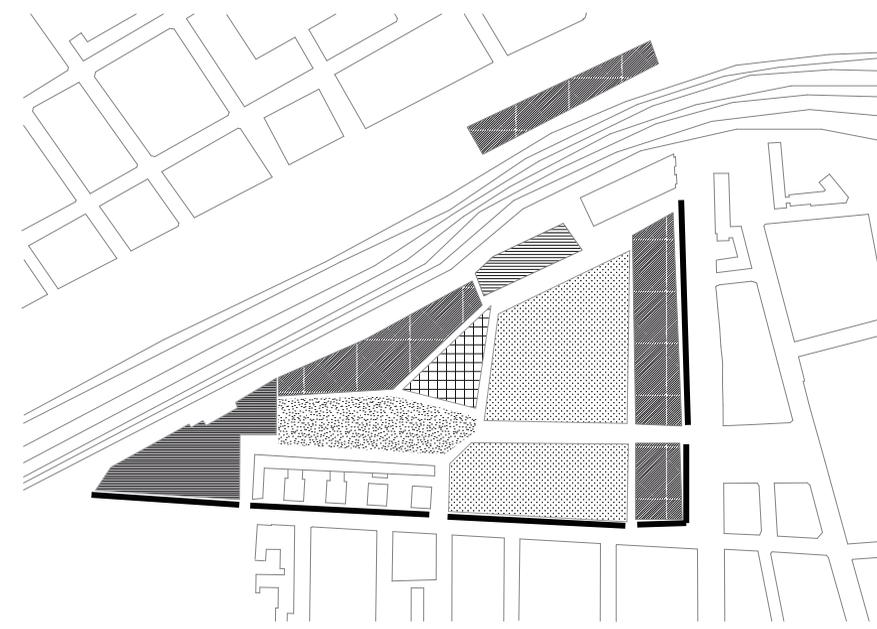
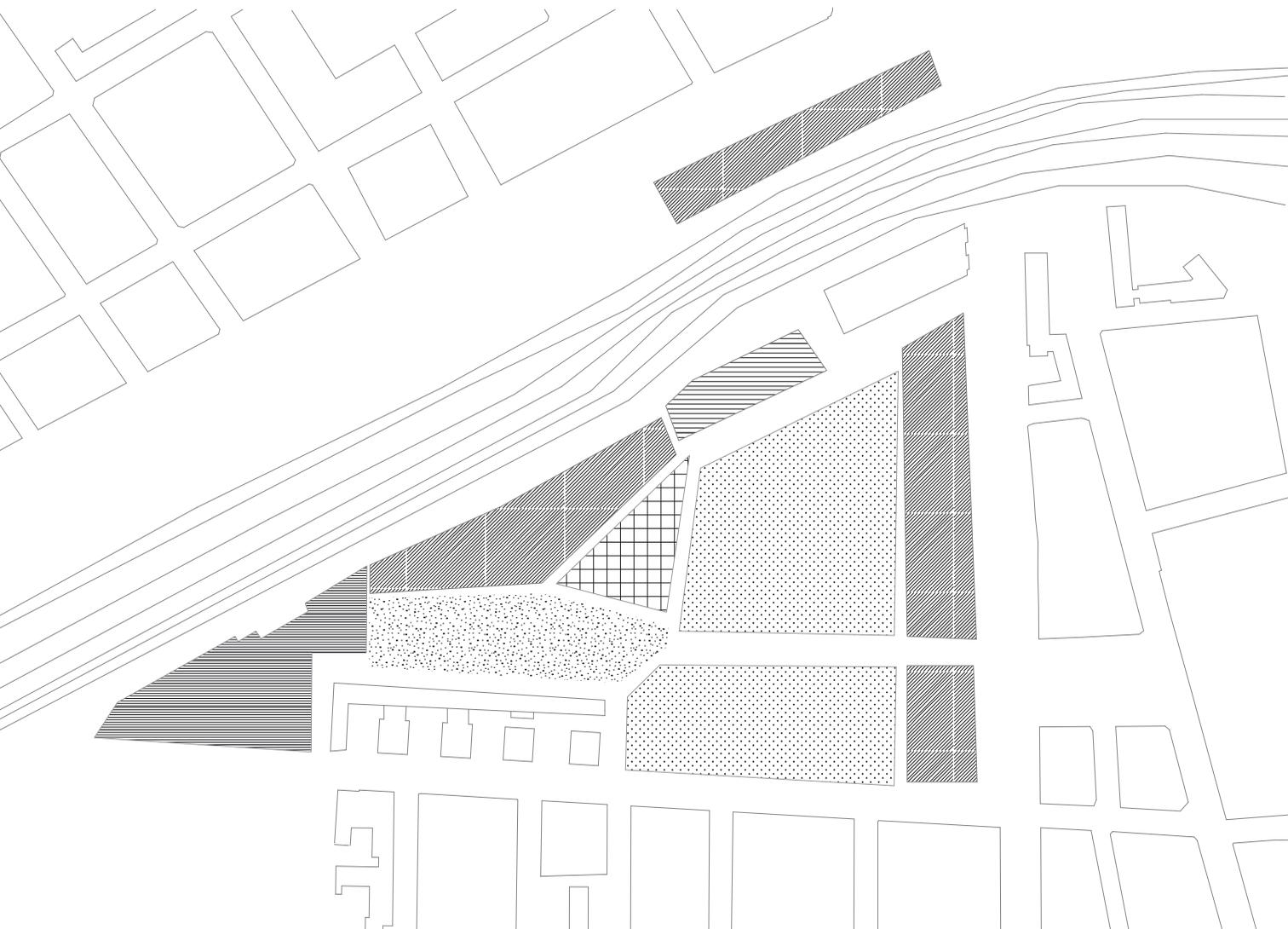
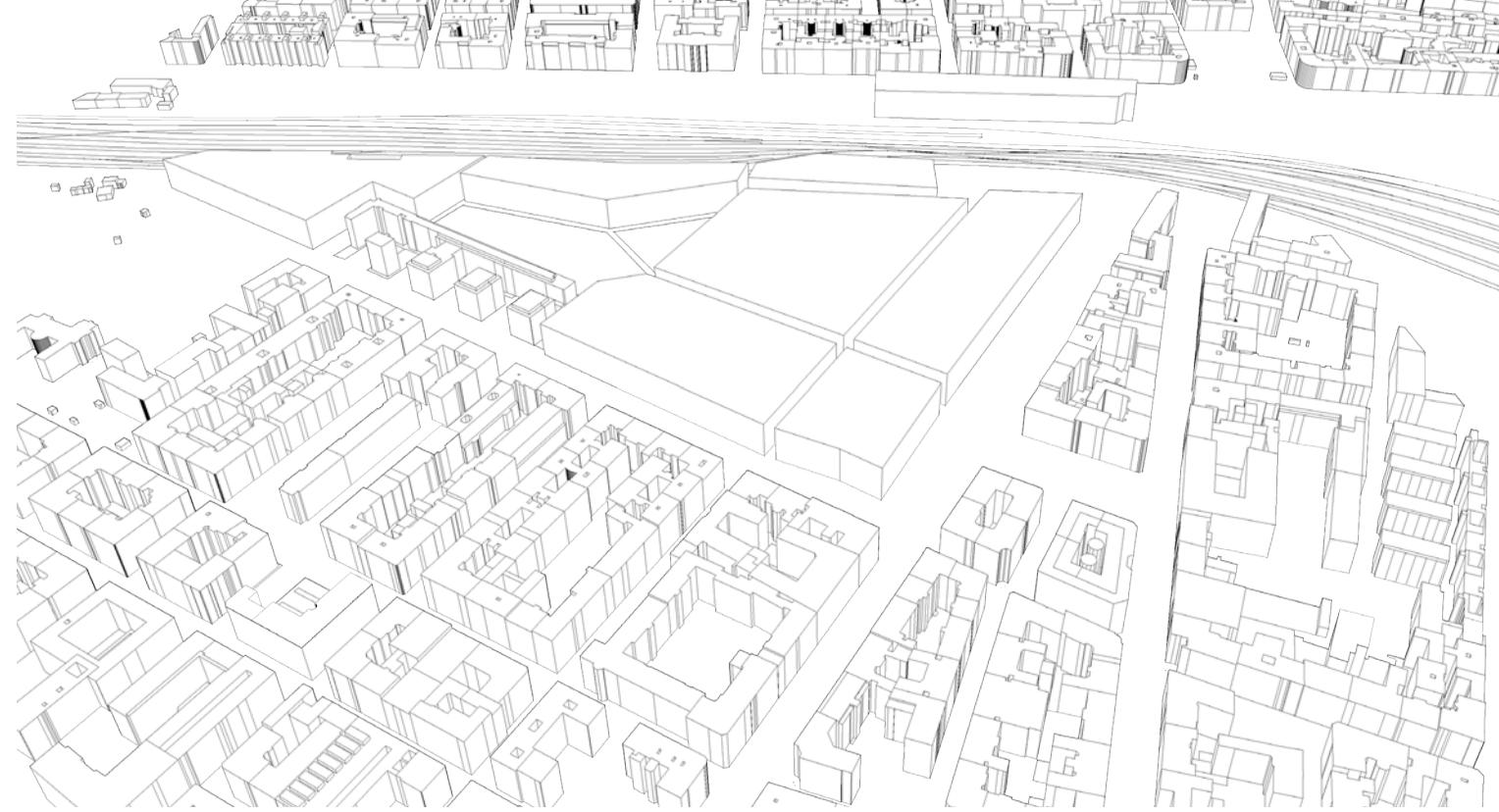
TECHNIKGEBÄUDE II



ÖFFENTLICHER PLATZ

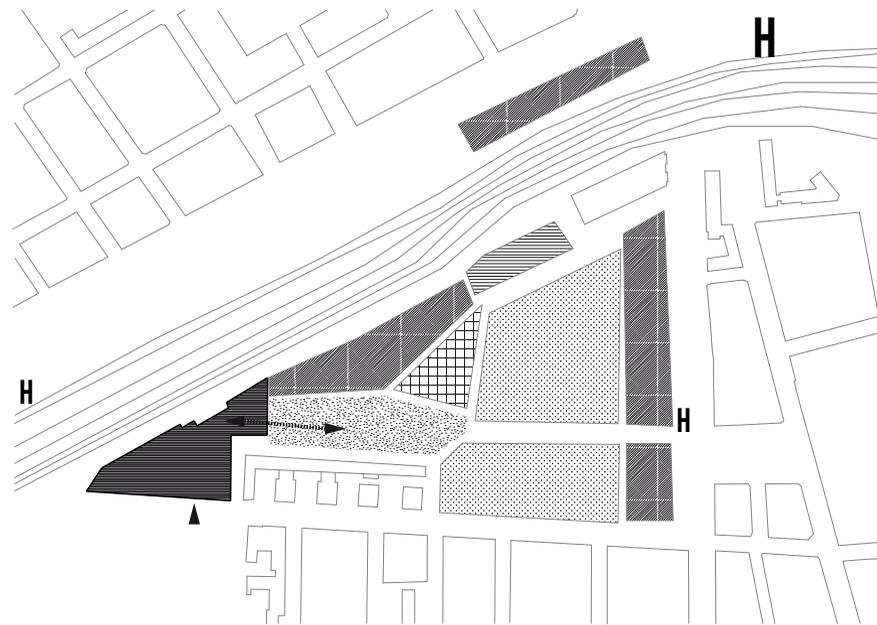


PARK



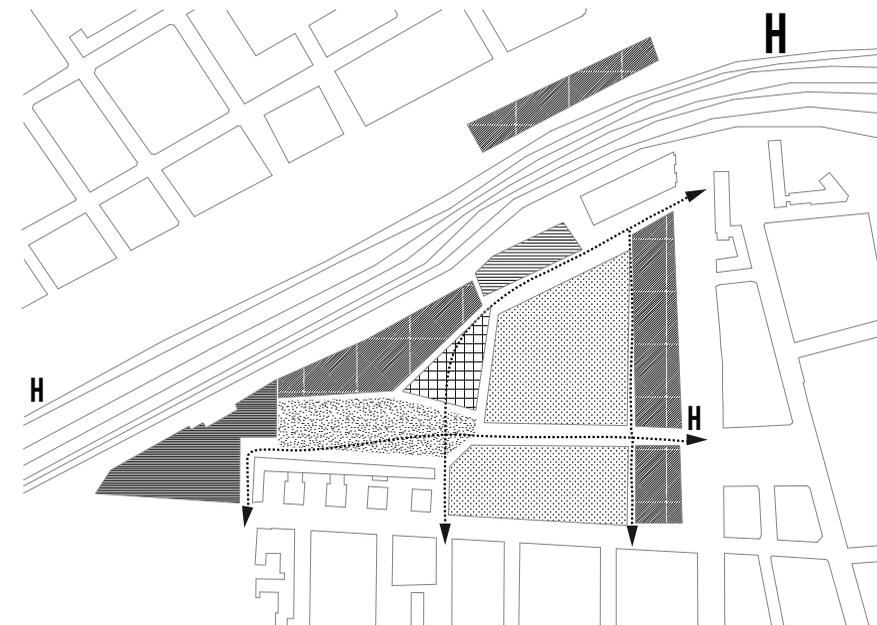
### GRENZEN

- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- Bebauung wirkt als Barriere
- Bebauung grenzt Quartier stark von Umgebung ab
- Abgrenzung von Bezirkszentrum rund um Columbusplatz



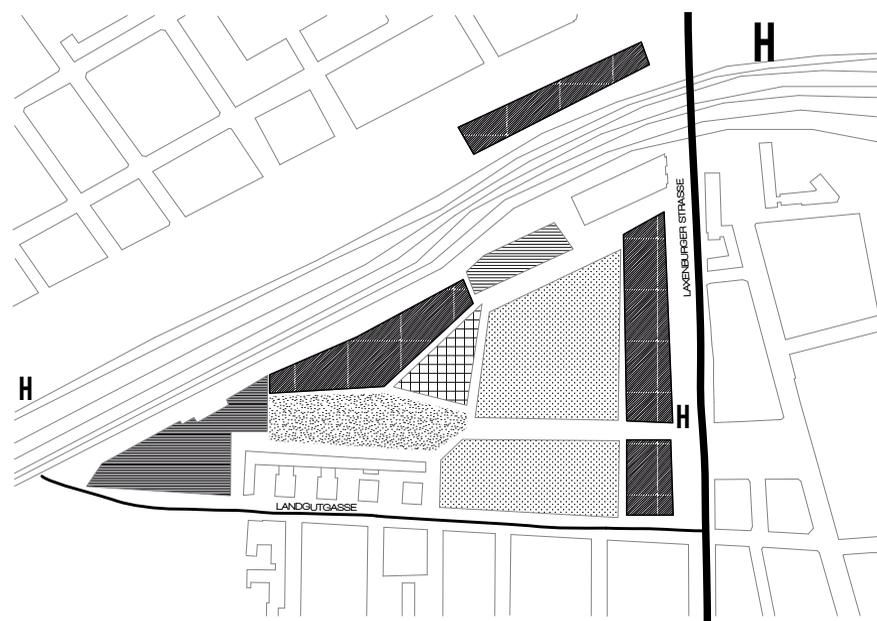
### SCHULE

- + Schule liegt nicht direkt im Wohngebiet
- + Schule grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + nahe Haltestelle Kliebergasse
- große Entfernung zu Haltestelle Columbusplatz, Südtirolerplatz und Hauptbahnhof
- keine optimale Eingangssituation durch Fehlen eines Vorplatzes
- Schule kein optischer Hochpunkt an Eckstandort



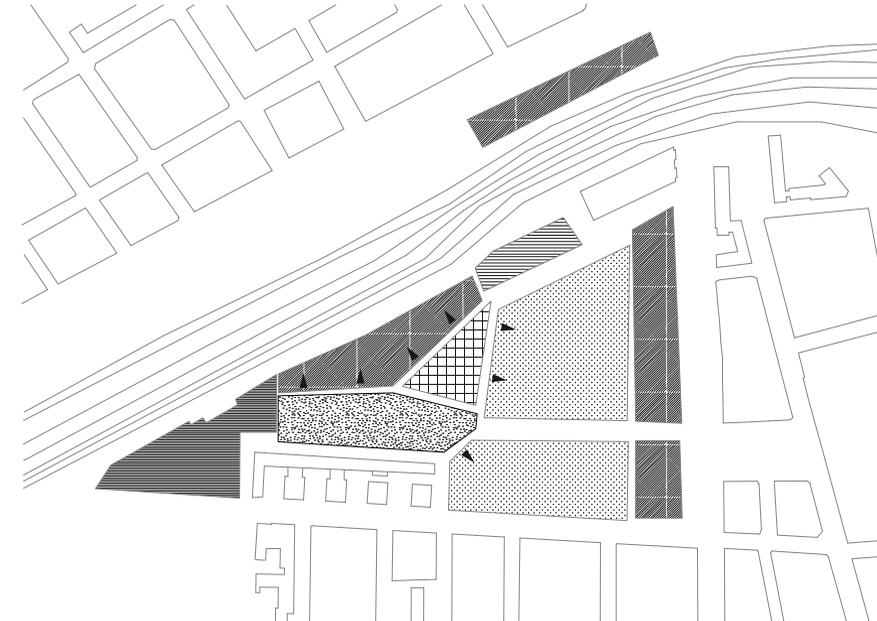
### WEGE

- + Längsdurchwegung möglich
- + stellenweise attraktive Wegführung entlang des Parks
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht, Verbindung zu Umgebung
- + direkte Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogene Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse und Gleisen
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Standort im Quartier keine gute Infrastruktur
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + zentral in Quartiersmitte
- Platz ist rein quartiesbezogen
- Wohnbereich nur geringen Parkbezug
- Park sehr quartiersbezogen und introvertiert
- kein Bezug oder Blickbeziehung zu Umgebung
- nur geringer Bezug zur Schule
- Unterbrechung der grünen Achse mit Waldmüller Park durch Schulgebäude

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 10

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN

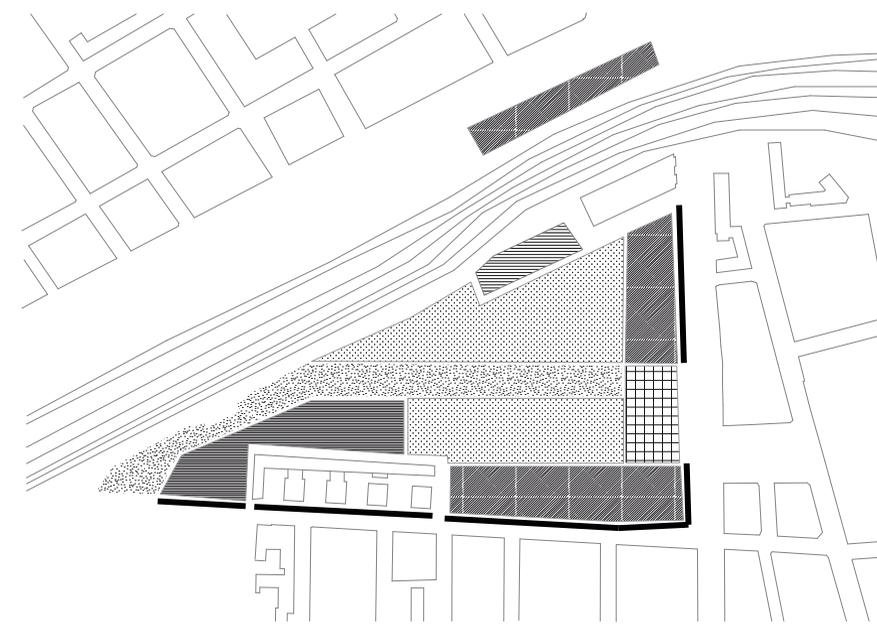
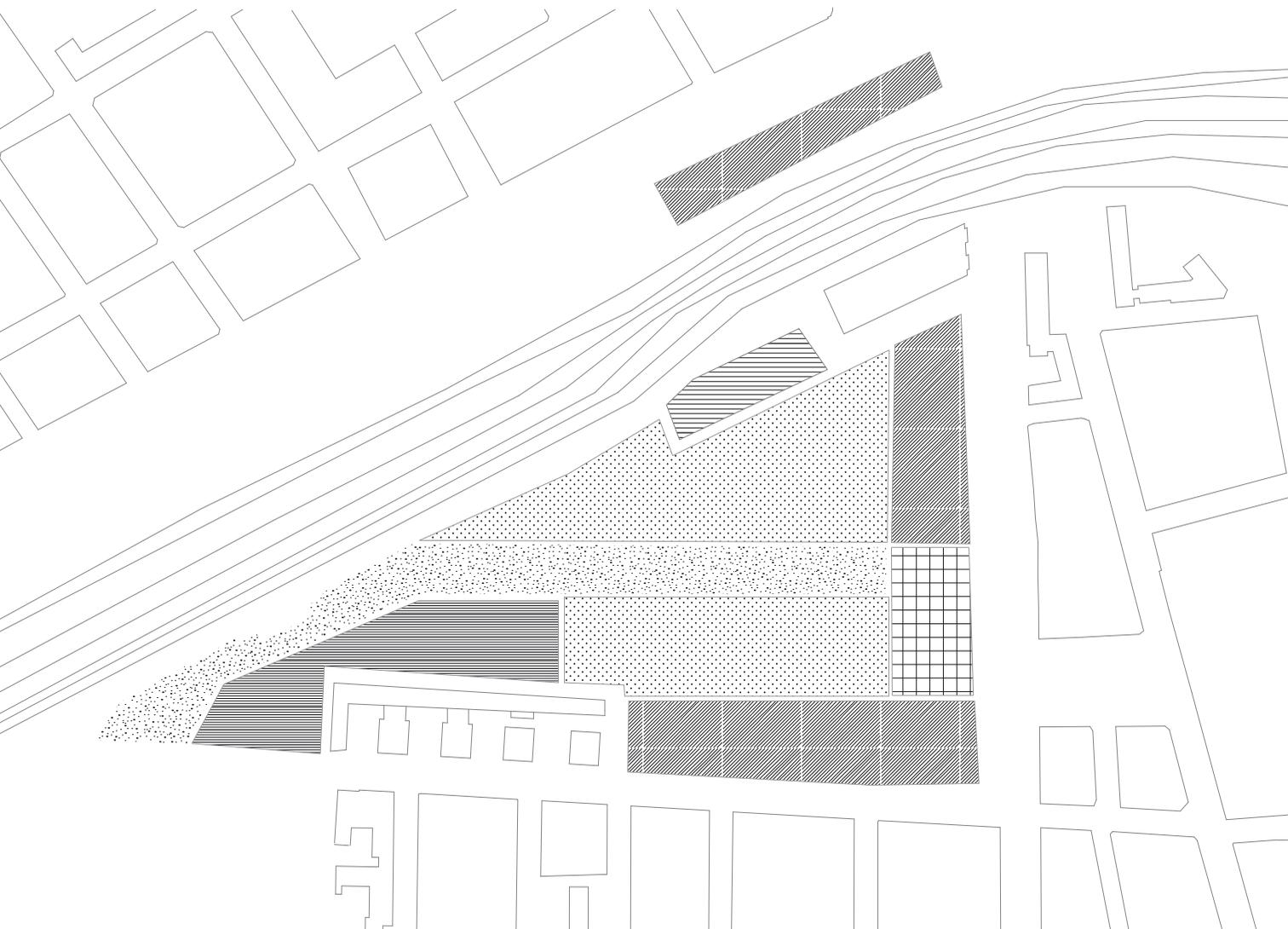
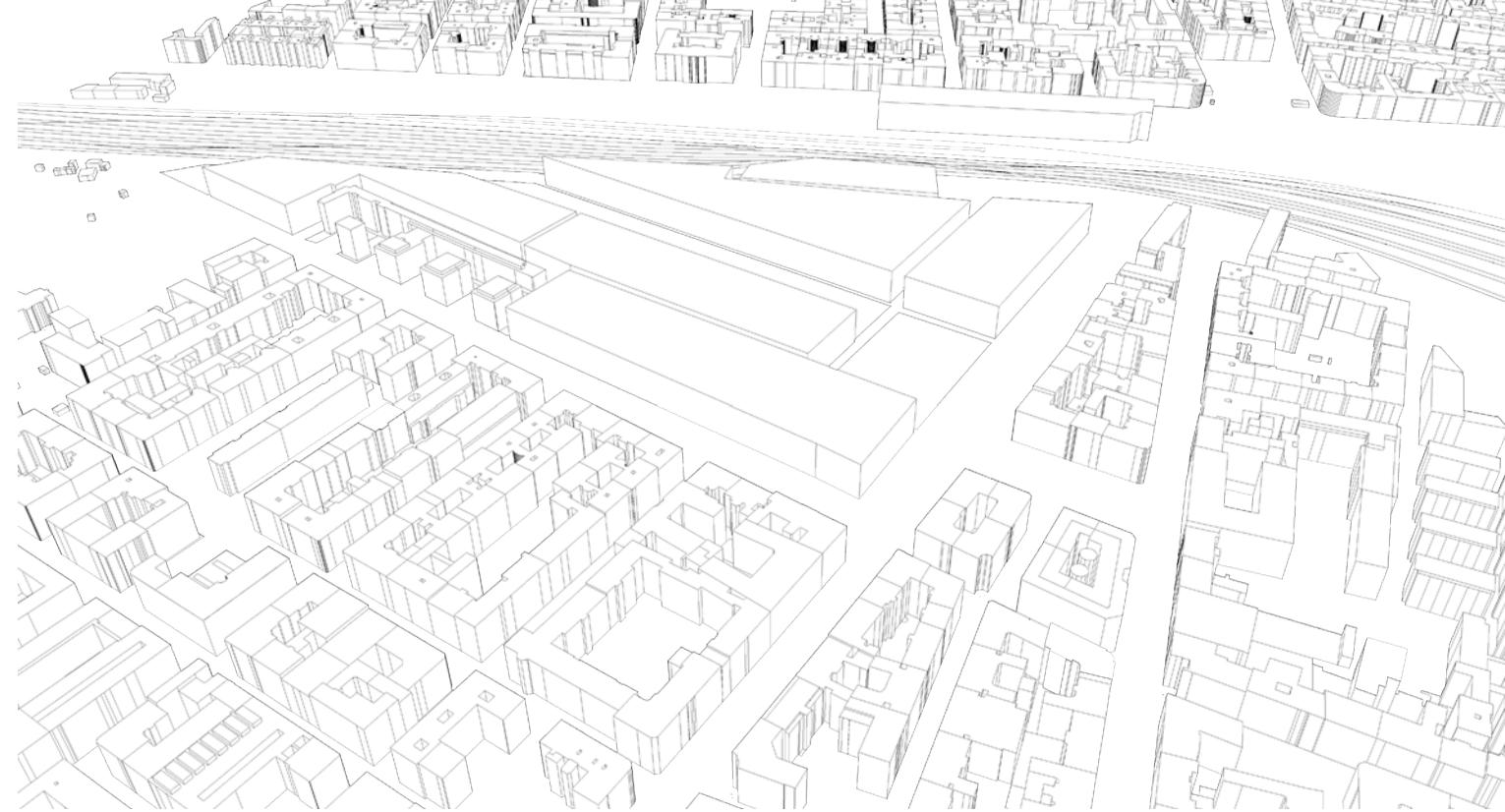
WOHNEN

SCHULE

TECHNIKGEBÄUDE II

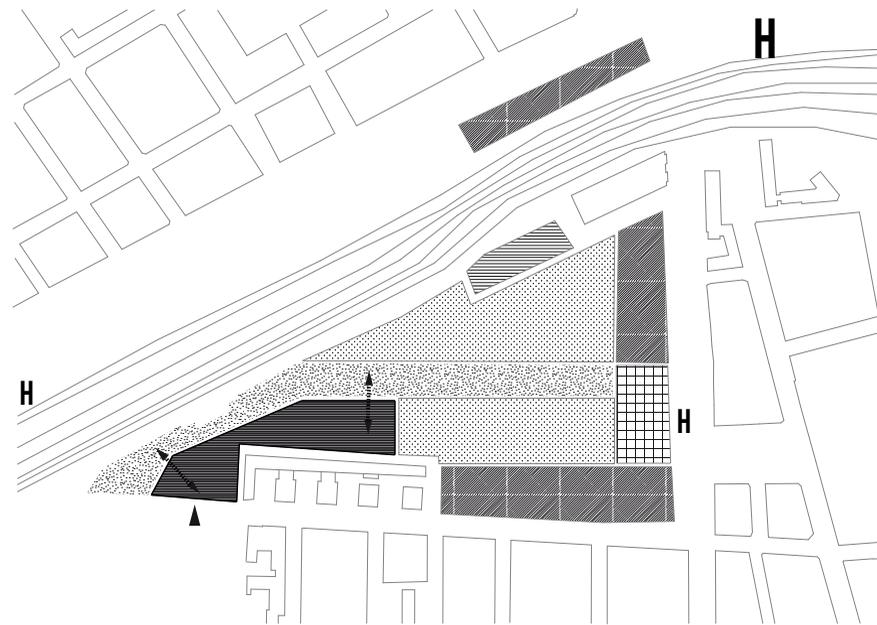
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



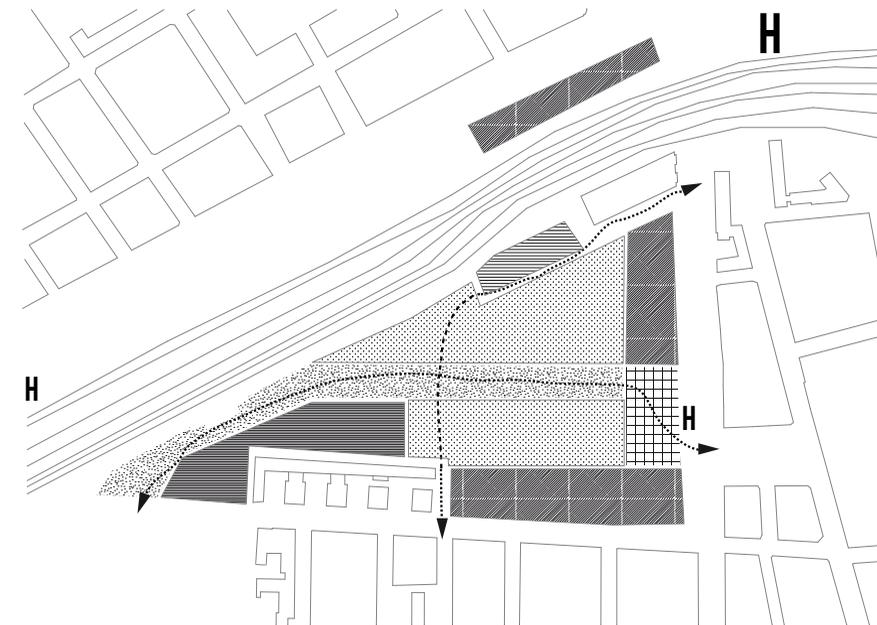
### GRENZEN

- + Platz schafft Verbindung zwischen Quartier und Umgebung
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Betonung der Ecke, optische Hochpunkte
- Bebauung grenzt Quartier stark von Umgebung ab



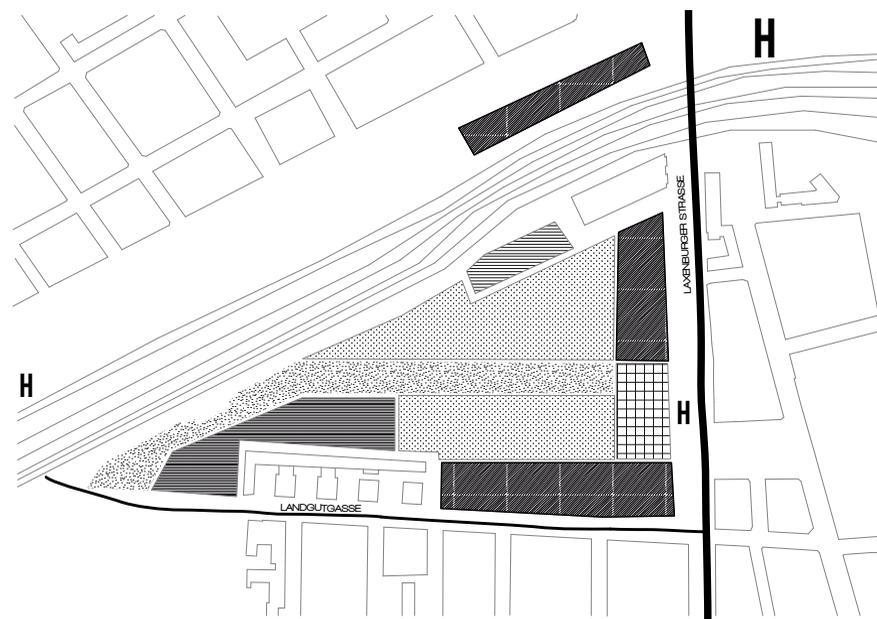
### SCHULE

- + Schule liegt nicht direkt im Wohngebiet
- + Schule grenzt an Park, gemeinsame Nutzung möglich
- + nahe Haltestelle Kliebergasse
- große Entfernung zu Haltestelle Columbusplatz, Südtirolerplatz und Hauptbahnhof
- keine optimale Eingangssituation durch Fehlen eines Vorplatzes
- Schule kein optischer Hochpunkt an Eckstandort



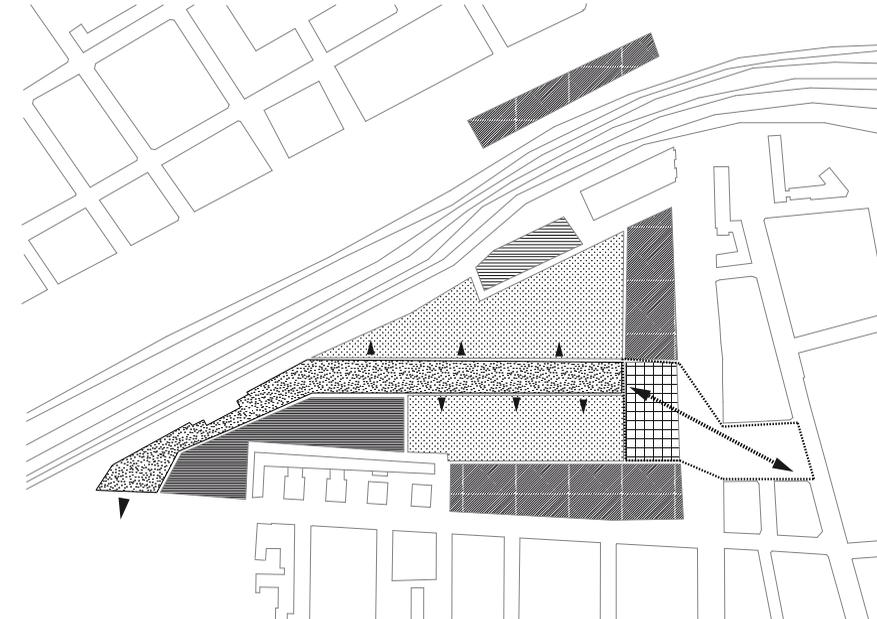
### WEGE

- + attraktive Längsdurchwegung entlang der grünen Achse möglich
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht, Verbindung mit Umgebung
- + direkte Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogene Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

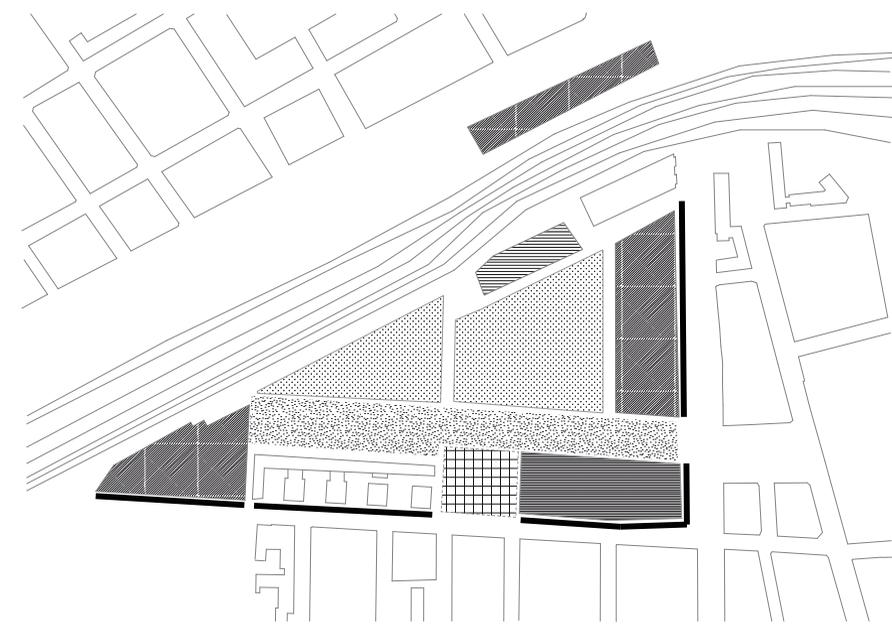
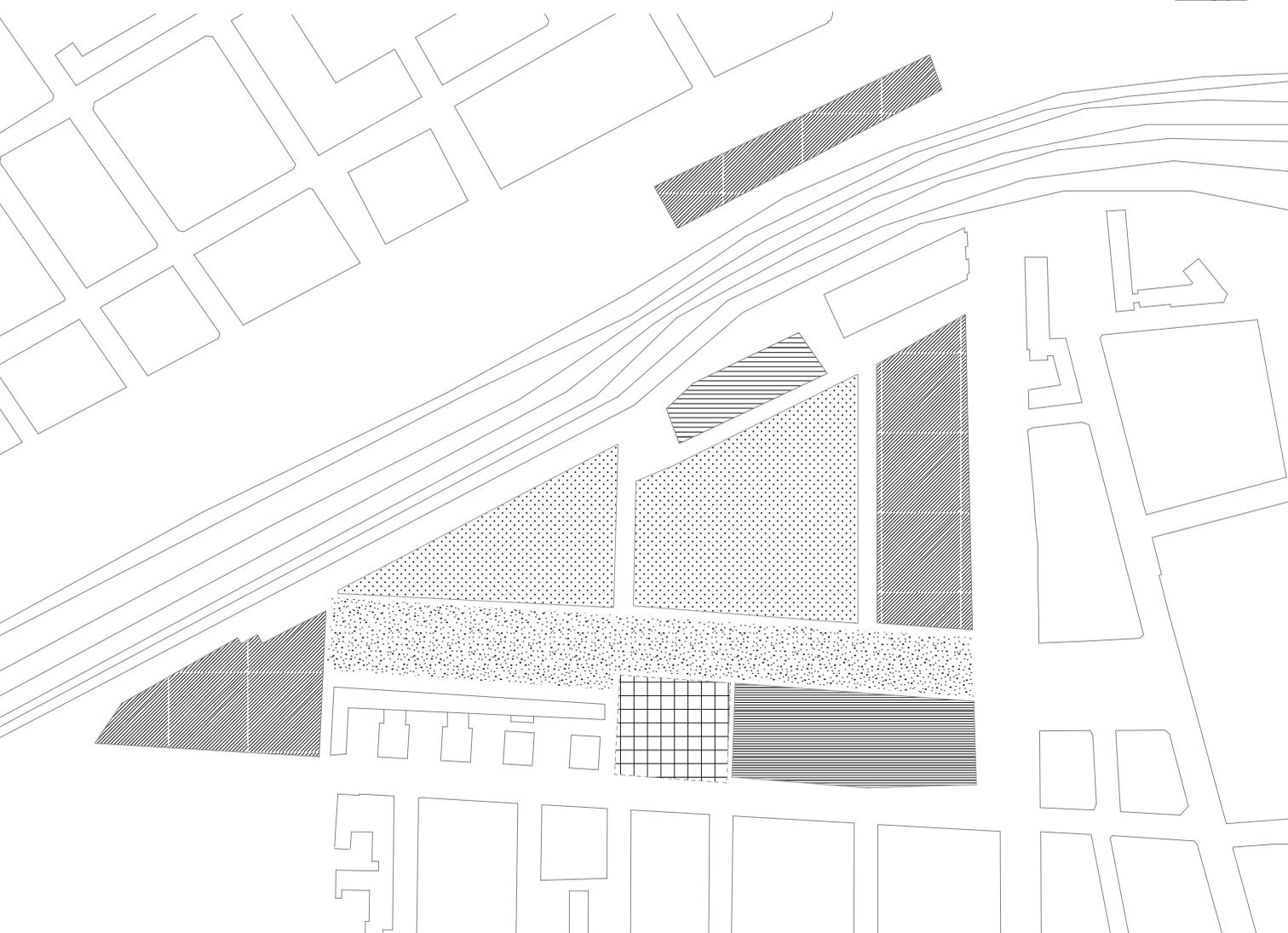
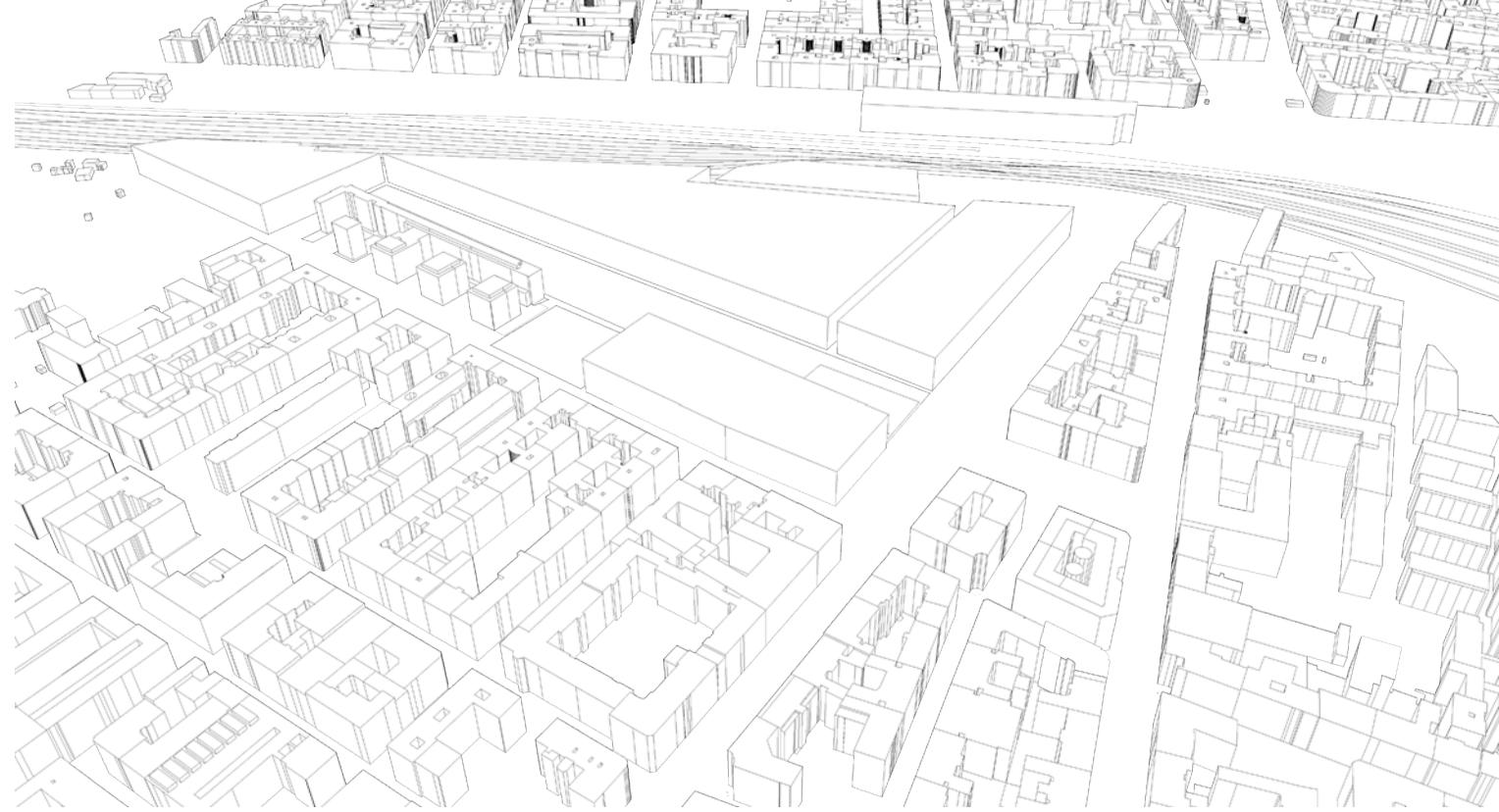
- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + direkte Verbindung zu Waldmüller Park und indirekte Erweiterung der Achse Columbusplatz
- + Bezug zur Schule
- + öffentlicher Vorplatz mit Bezug zu Quartier und Umgebung
- + großer öffentlicher Freiraum mit Bezug zu Quartier und Umgebung

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

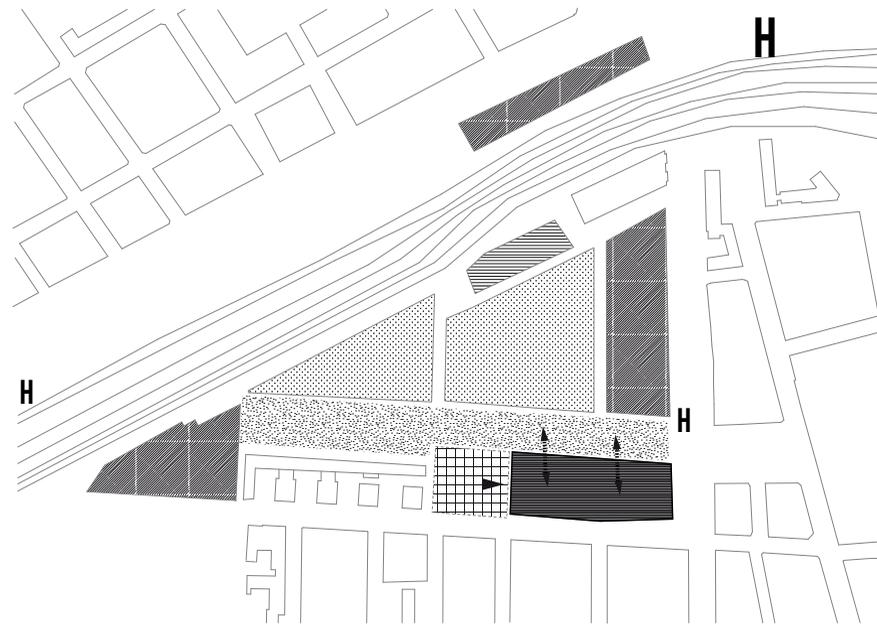
### VARIANTE 11

- BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN 
- WOHNEN 
- SCHULE 
- TECHNIKGEBÄUDE I 
- ÖFFENTLICHER PLATZ 
- PARK 



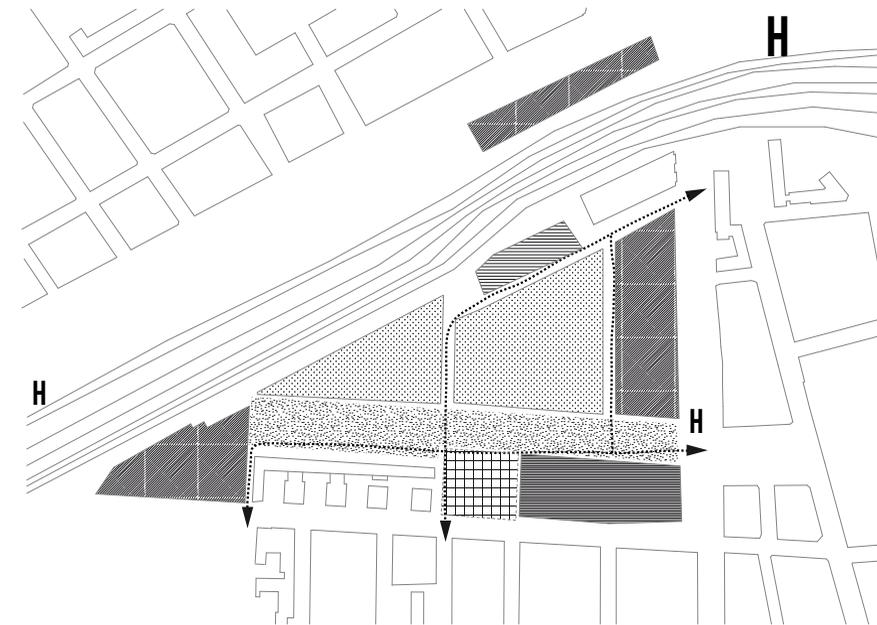
### GRENZEN

- + Park und Platz schaffen Verbindung des Quartiers mit Umgebung
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Betonung der Ecken, optische Hochpunkte



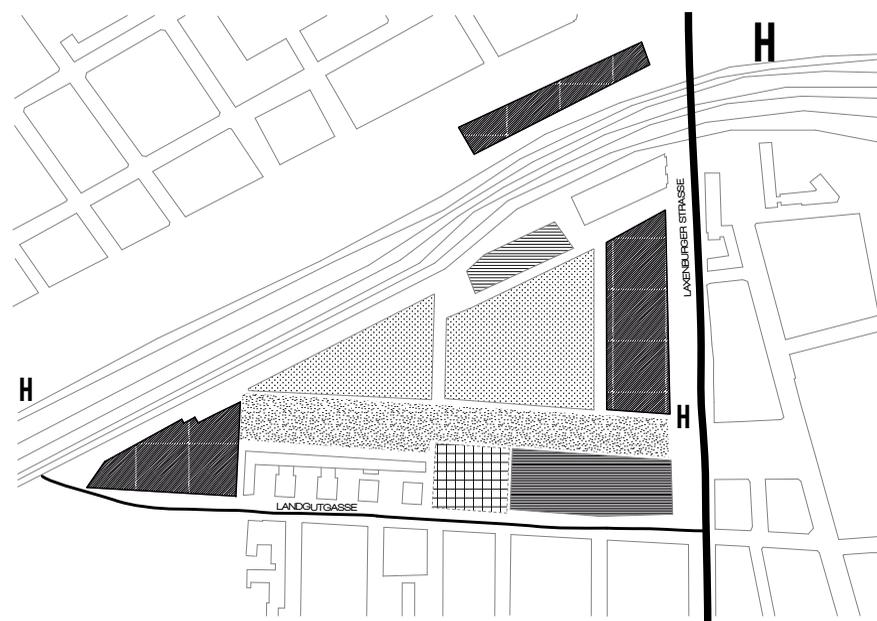
### SCHULE

- + grenzt an Park, gemeinsame Nutzung von Flächen möglich
- + repräsentative Eingangssituation durch zu Vorplatz
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- + Park dient als Puffer zu Wohngebiet
- an Strasse gelegen
- kein optischer Hochpunkt an Ecke
- Lage an Kreuzung (Lärm)



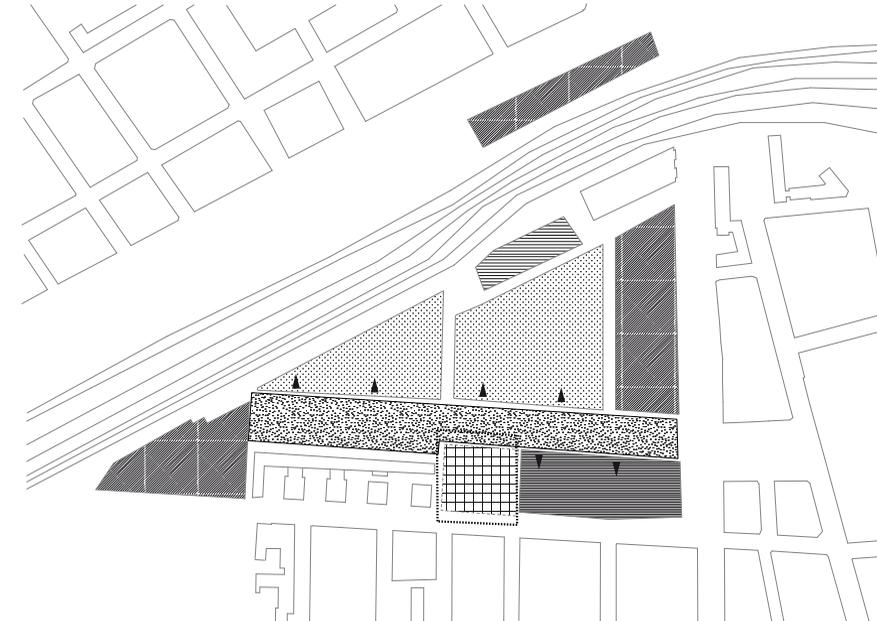
### WEGE

- + Längsdurchwegung entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Querdurchwegung an mehreren Stellen ermöglicht, Verbindung zu Umgebung
- + Achsausbildung
- + direkte Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogene Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + Bezug zur Schule
- + öffentlicher Platz mit Bezug zu Quartier und Umgebung
- + großer öffentlicher Freiraum mit Bezug zu Quartier und Umgebung
- Verbindung der grünen Achse zu Waldmüller Park durch Bürogebäude unterbrochen

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### VARIANTE 12

BÜROS / DIENSTLEISTUNGEN

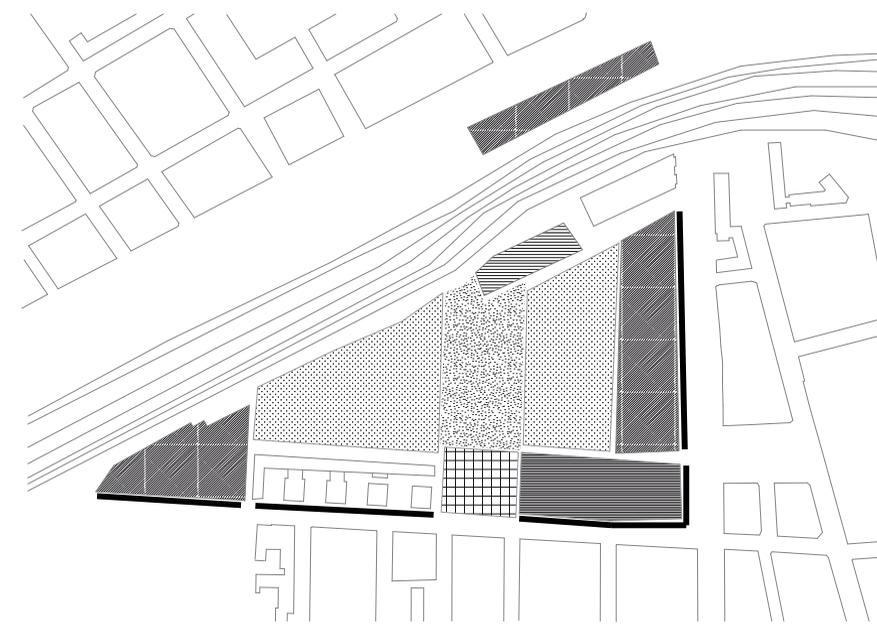
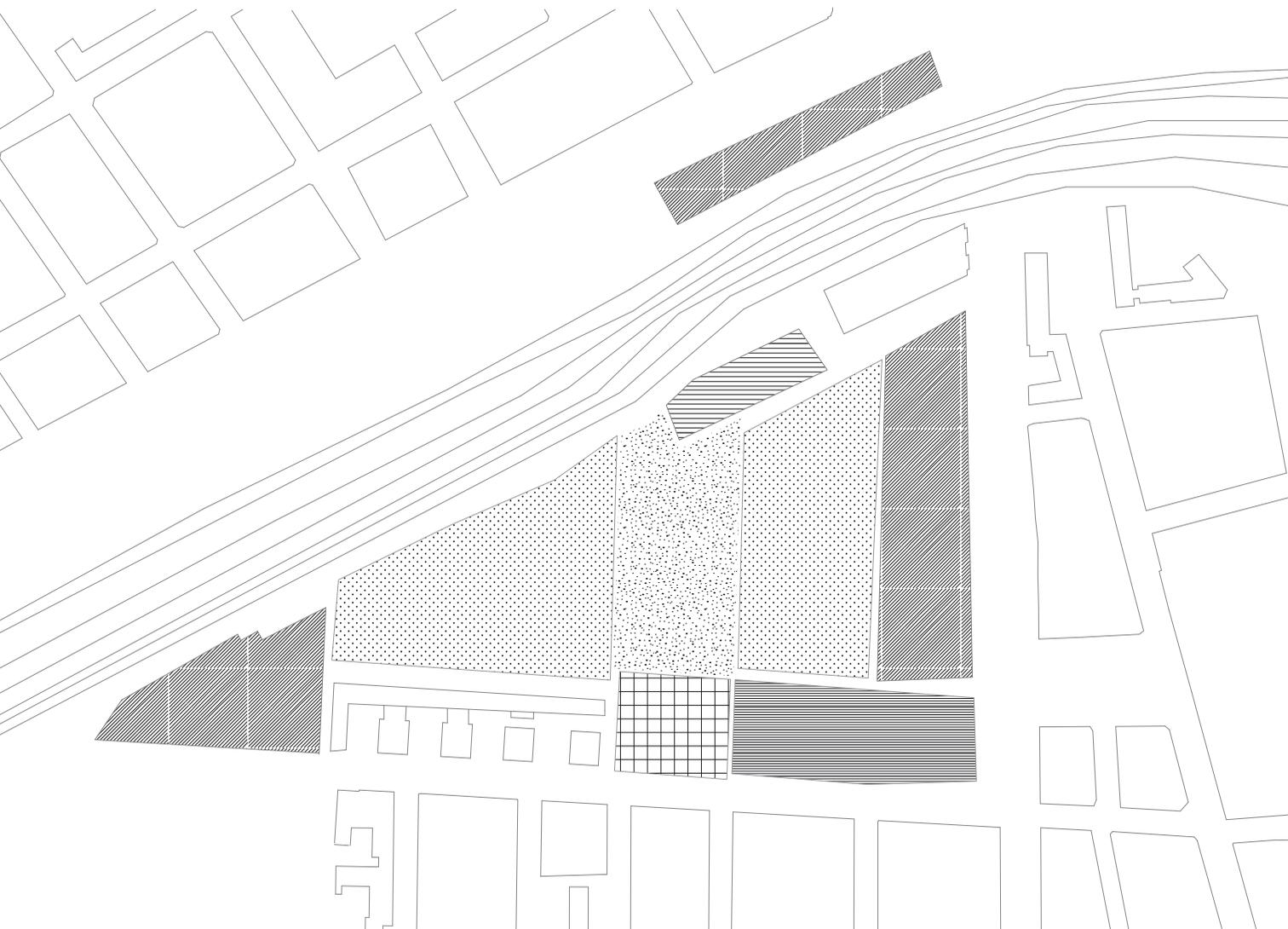
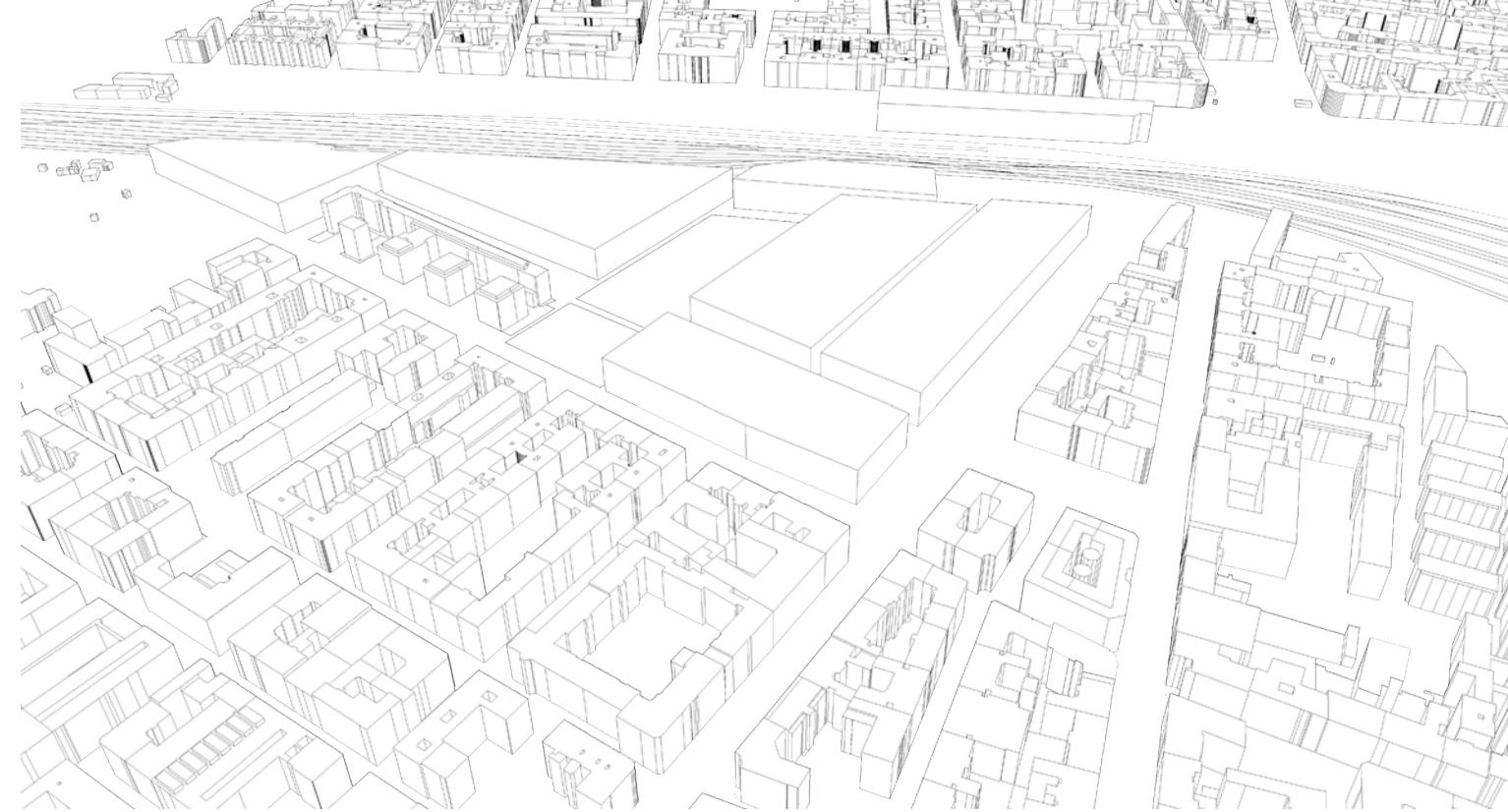
WOHNEN

SCHULE

TECHNIKGEBÄUDE II

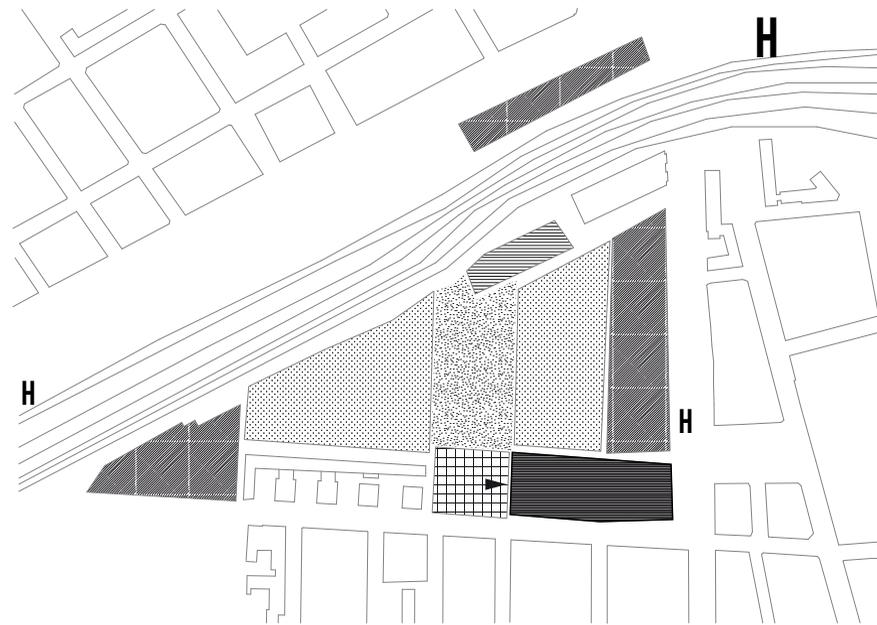
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



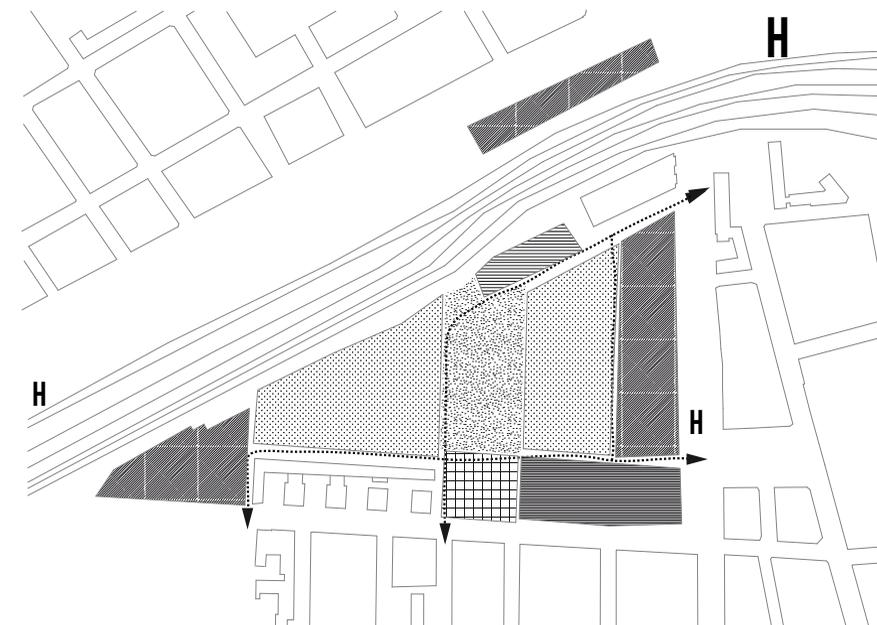
### GRENZEN

- + Platz schafft Verbindung des Quartiers mit Umgebung
- + Quartier hat klare, durch Bebauung definierte, Grenzen
- + Park hat Sichtbeziehung zum Bezirk
- + Betonung der Ecken, optische Hochpunkte
- Abgrenzung von Zentrum rund um Columbusplatz



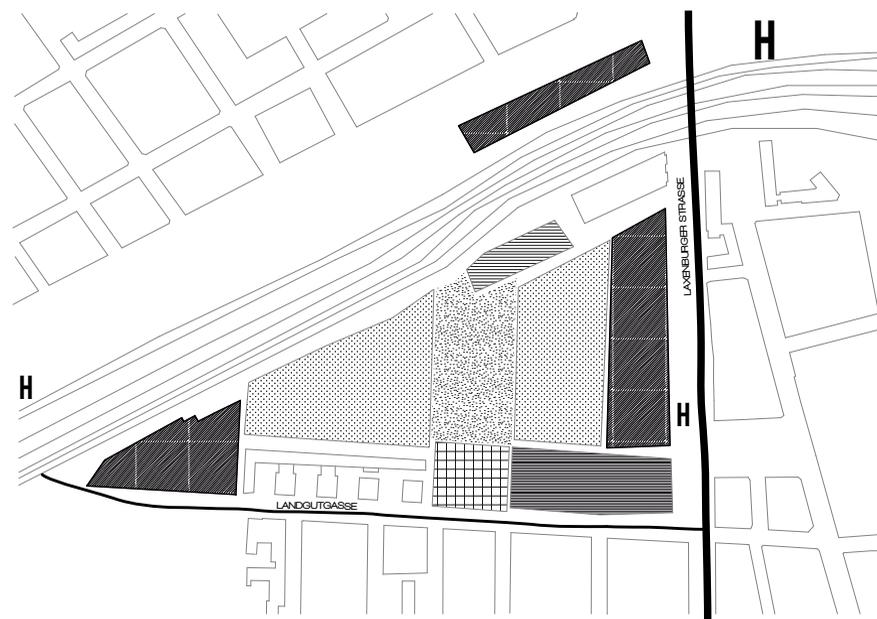
### SCHULE

- + repräsentative Eingangssituation durch zu Vorplatz
- + Nähe zu Haltestelle Columbusplatz und Südtirolerplatz
- grenzt direkt an Wohngebiet
- kein Bezug zu Park, keine gemeinsame Flächennutzung möglich
- kein optischer Hochpunkt an Ecke
- Lage an Kreuzung (Lärm)



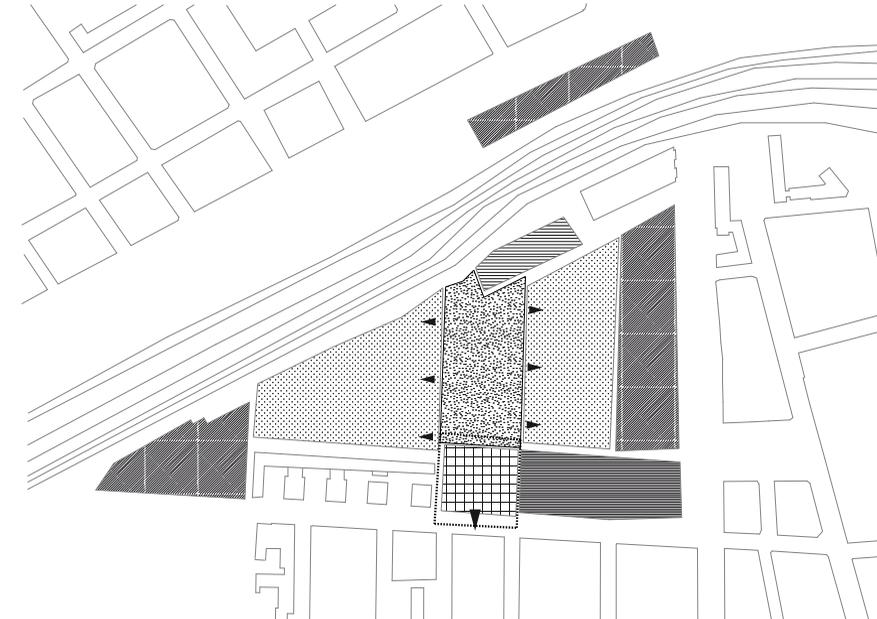
### WEGE

- + Querdurchweg entlang des Parks möglich, attraktive Wegführung entlang grüner Achse
- + Wegverbindung zwischen Favoritenstrasse über Columbusplatz zu Waldmüller Park möglich
- Längsdurchweg führt durch Bürogebäude, optische Barriere
- keine attraktive Längsdurchwegung



### BÜROS

- + öffentlichkeitsbezogenen Positionierung an Hauptverkehrsader Laxenburger Strasse
- + gute Infrastruktur für Bedienstete
- + Abschirmung des Wohngebietes von Strasse
- + Aufteilung auf verschiedene Standorte
- + Eckausbildung an Quartiersenden, optische Hochpunkte
- Lärmbelästigung durch Strassenverkehr



### PARK

- + führt als grüne Achse durch Quartier
- + Wohnbereich profitiert durch direkten Parkbezug, Blick ins Grüne
- + öffentliche Zugänglichkeit durch Öffnung nach Süden durch Platz möglich
- Vorplatz an keiner städtebaulich idealen Position
- kein Bezug zur Schule
- keine direkte Verbindung zu Columbusplatz und Waldmüller Park
- Park sehr quartiersbezogen- introvertiert

# QUARTIER X

## VARIANTENSTUDIE

### FAZIT

Nach eingehender Analyse aller Variante erwiesen sich die Varianten 5 und 6 als Favoriten.

### VARIANTE 5

Durch seine exponierte Lage schafft der Park in Variante 5 eine starke Verbindung des Quartiers zur Umgebung.

Diese Lage distanziert ihn jedoch vom Wohngebiet und bedeutet eine gewisse Einbuße an Wohnqualität.

Die Grünfläche wird zum grünen Mittelpunkt der gesamten Umgebung und dient weniger dem neu entstehenden Gebiet.

Die Schule profitiert von der Nähe zum Park und der dadurch entstehenden Möglichkeit zur gemeinsamen Nutzung der Grünfläche.

Die Lage der Schule ist durch ihre Zugewandtheit zur Umgebung und dem Rücksprung hinter den Park sehr repräsentativ.

Dies jedoch wirkt als zusätzliche Abgrenzung des Wohngebietes vom restlichen Quartier.

Durch die Barriere wird sich eine Mischnutzung und Ansiedelung von Kleinbetrieben hier als äußerst schwierig erweisen. Es gibt kaum Möglichkeiten der öffentlichen Zugänglichkeit und des Bezugs zu den umliegenden Fussgängerzonen.

Die Lage der Bürogebäude an den Ecken erweist sich wiederum als positiv im Bezug auf ihre Wirkung als Attraktoren und Hochpunkte. Alle für die Öffentlichkeit bedeutenden Bereiche sind bestens an das ÖPNV - Netz angeschlossen und liegen allesamt in Nähe von Haltestellen.

### VARIANTE 6

Variante 6 besitzt durch den, das Gebiet auf der gesamten Länge durchquerenden, Park eine klare Qualität, sowohl für das angrenzende Wohngebiet als auch für die direkt am Park gelegene Schule. Eine gemeinsame Flächennutzung von Park und Schule ist so in vielen Bereichen möglich.

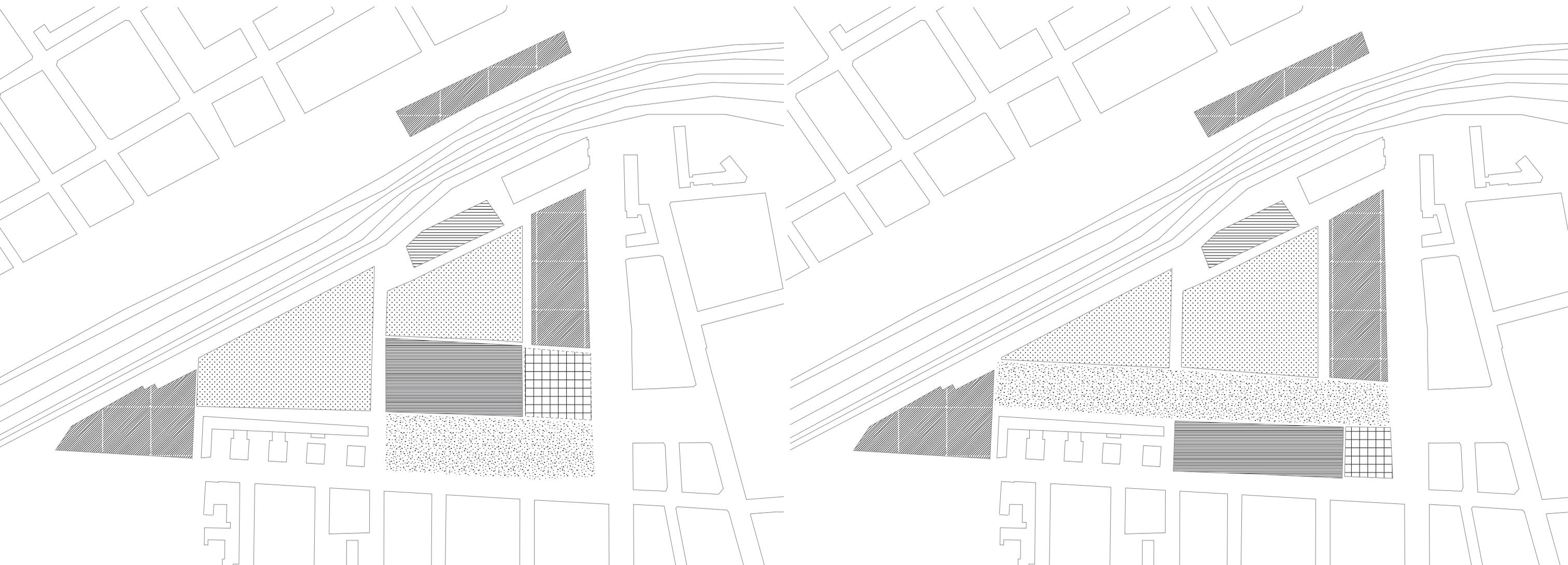
Der Park ermöglicht eine direkte Blickbeziehung zwischen Columbusplatz und der Fußgängerzone Favoritenstrasse mit dem Quartier und dient so als Öffentlichkeitsbezug und einladende Geste auch für quartiersfremde Personen.

Entlang des Park wird es möglich sein eine Mischnutzung zu erzielen und in diesem Bereich Kleingewerbe anzusiedeln.

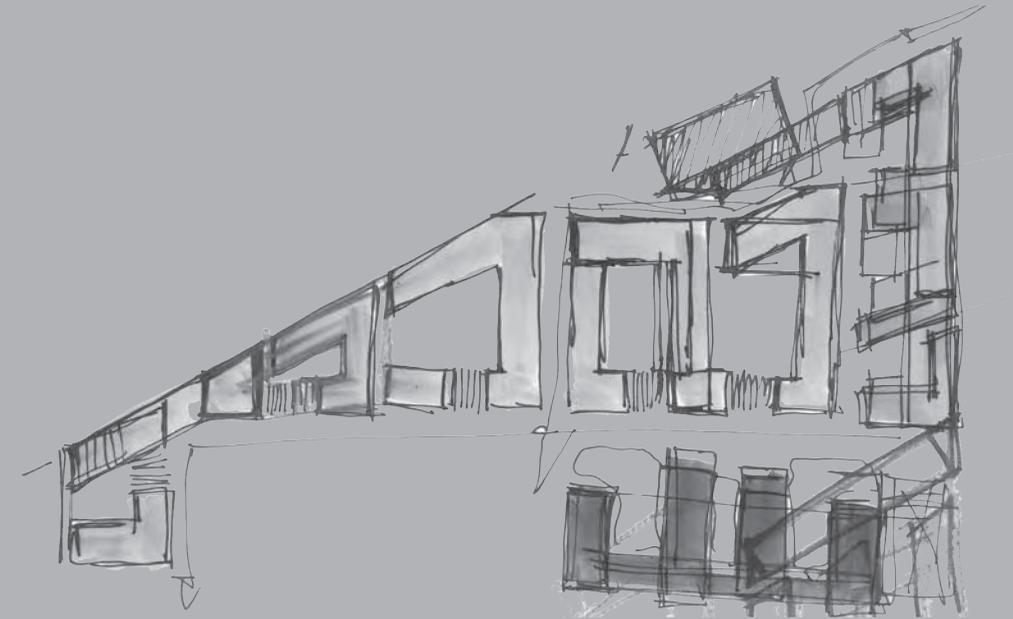
Die Lage der Bürogebäude an den Randbereichen ist eckbildend. Sie fungieren als Hochpunkte und Attraktoren des Quartiers.

Die Schule liegt an einem repräsentativen, dem Bezirkszentrum zugewandten, Vorplatz, der besondere Qualität durch den benachbarten Park und den Bezug zu Columbusplatz und Favoritenstrasse erlangt. Der Park dient hierbei als Lärmpuffer zwischen Schule, deren Freiflächen und dem Wohngebiet.

In unmittelbarer Nähe sowohl der Bürogebäude, als auch der Schule befinden sich ÖPNV-Haltestellen und bewerkstelligen so eine ideale Erschließung dieser Bereiche.



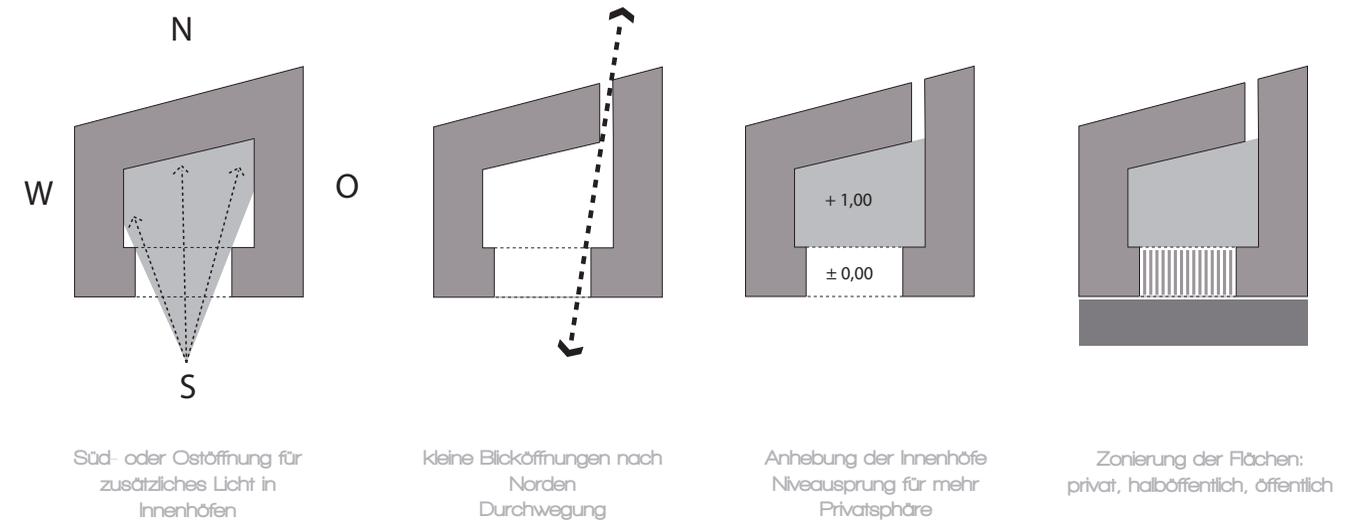
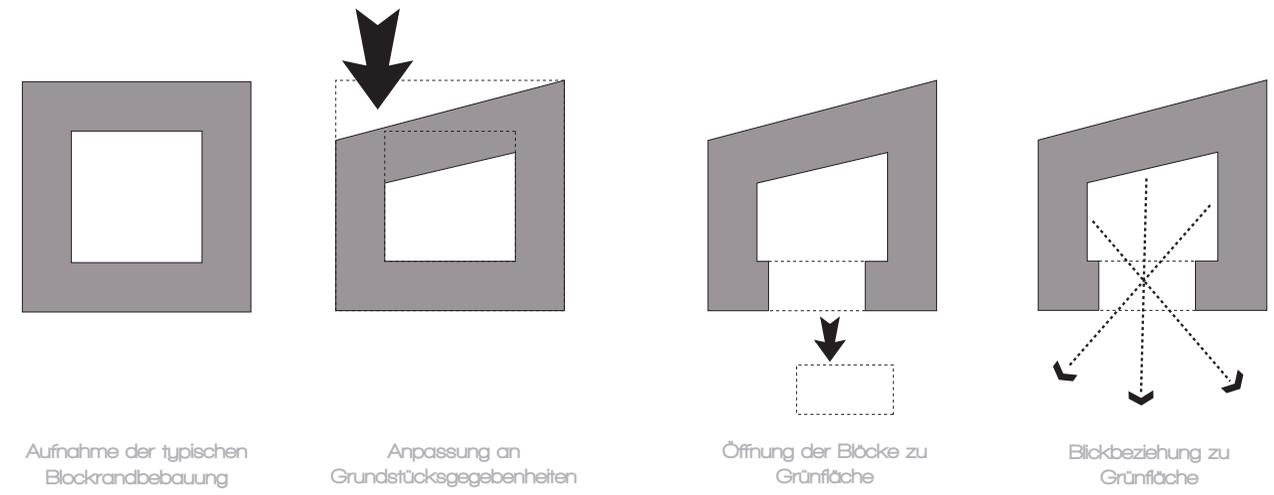
# QUARTIER X: ENTWURFSPHASE 2



# QUARTIER X

VARIANTENSTUDIE STUFE 2

## GRUNDLEGENDE ENTWURFSIDEEN



# QUARTIER X

VARIANTENSTUDIE STUFE 2

**VARIANTE 5** WIRD ZU **A**

BÜROS / DIENSTLESTUNGEN

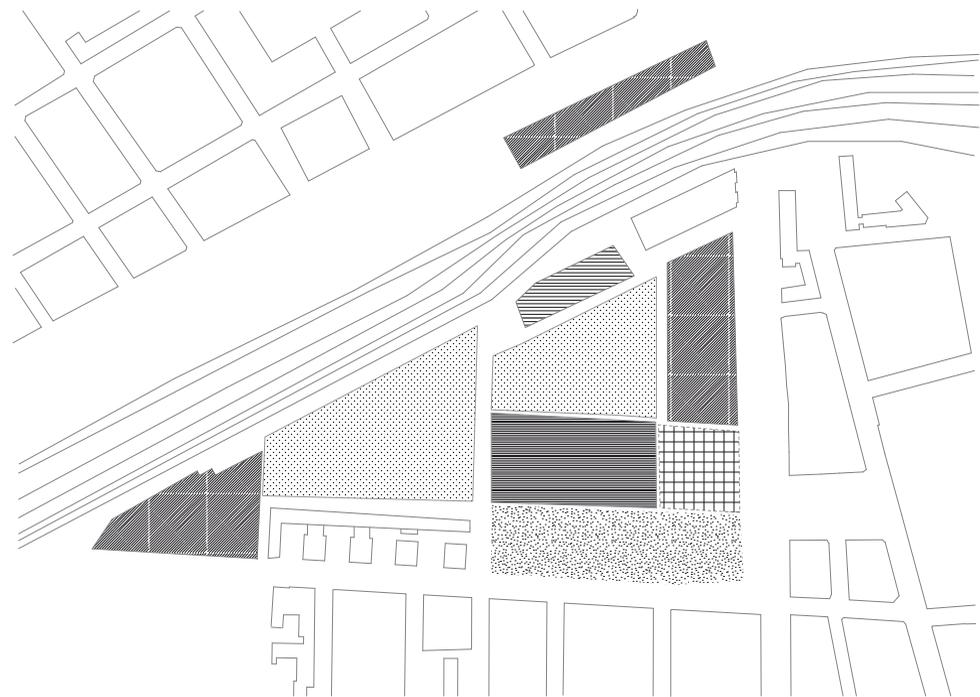
WOHNEN

SCHULE

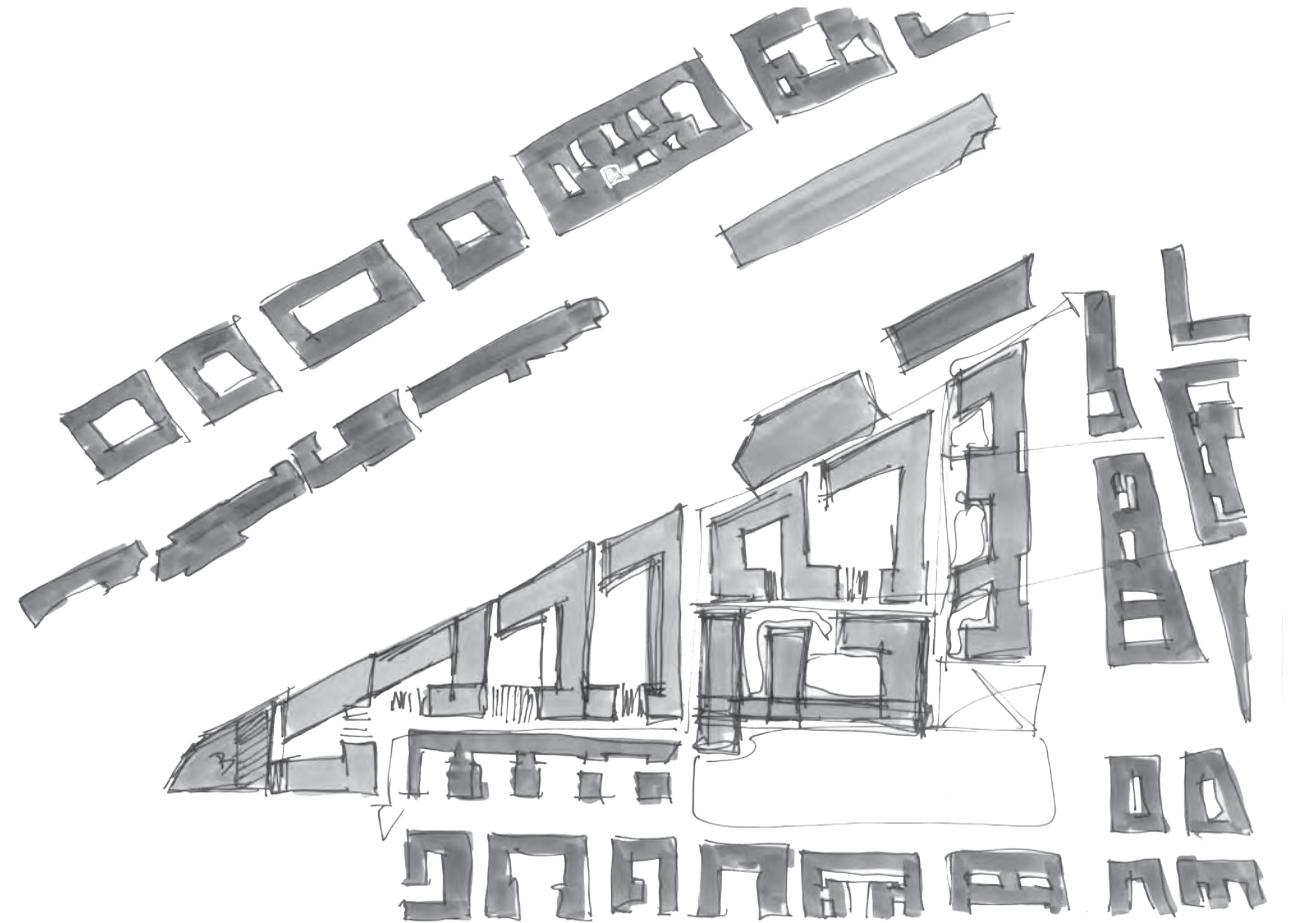
TECHNIKGEBÄUDE II

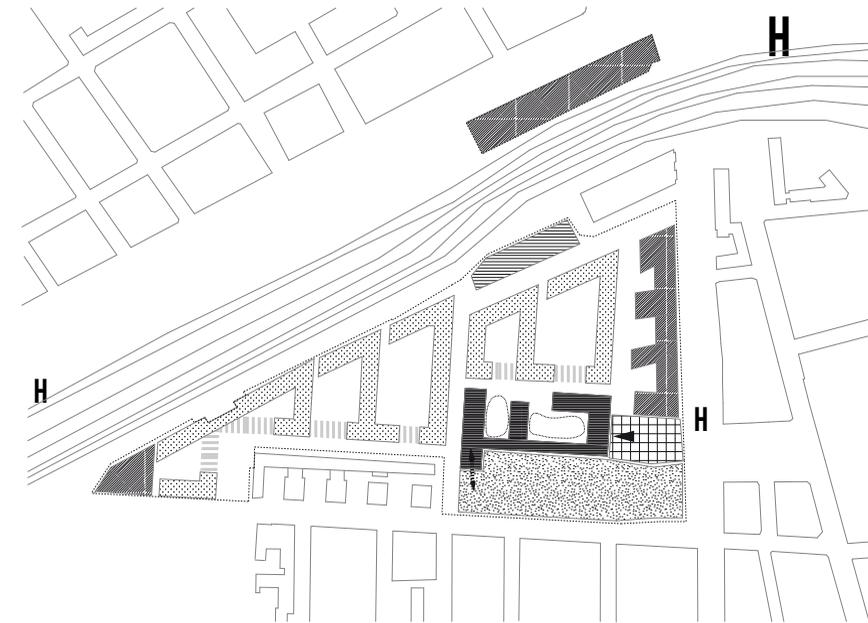
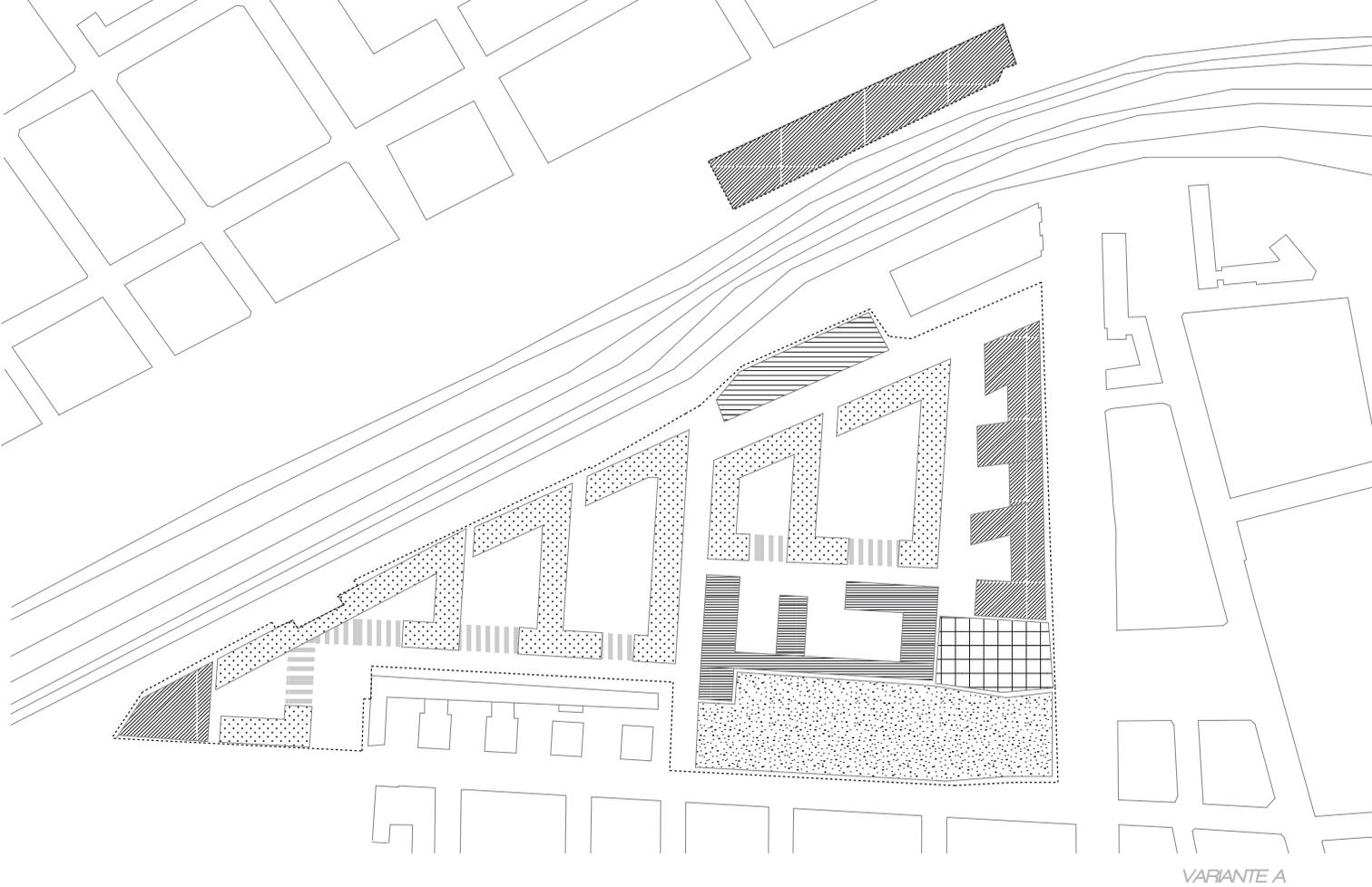
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



VARIANTE 5





## SCHULE

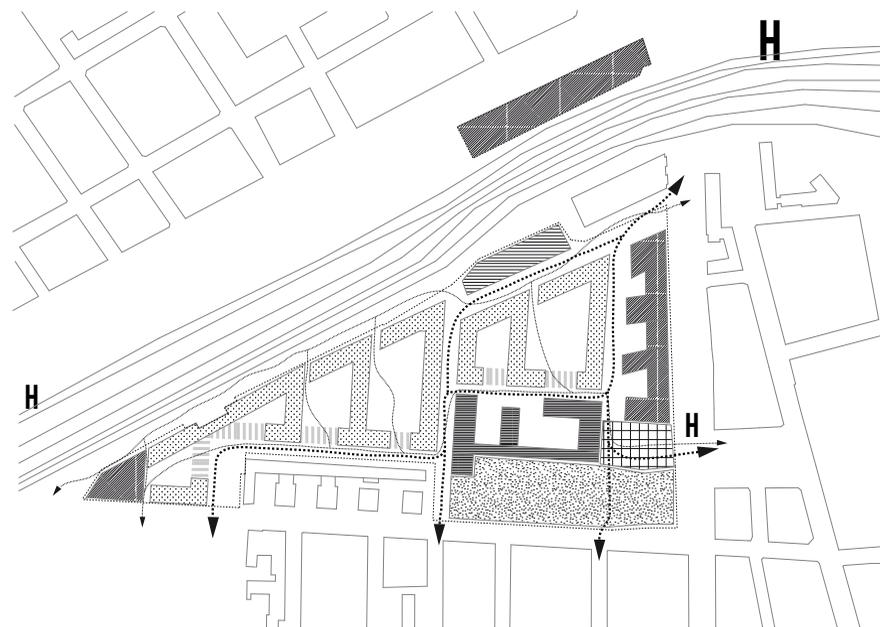
- + Bezug zu Park
- + Gemeinsame Nutzung der Grünflächen
- + schulinterne Innenhöfe, nicht öffentlich zugänglich
- + repräsentativer Standort, Bezug zu Umgebung
- + gute Lage an ÖPNV-Haltestelle Columbusplatz
- Innenhöfe auf Seite der Wohnblöcke, Lärm
- Schule als Barriere zwischen Park und Wohnen

## GRENZEN

- + Park schafft eine starke Verbindung zur Umgebung
- + Bürogebäude dienen als Abgrenzung zu Strasse
- + klar definierte Quartiersgrenzen
- + Schule öffnet sich zu Umgebung
- Wohngebiet stark von Umgebung abgegrenzt
- wenig Bezug nach Aussen
- kaum Mischnutzung möglich

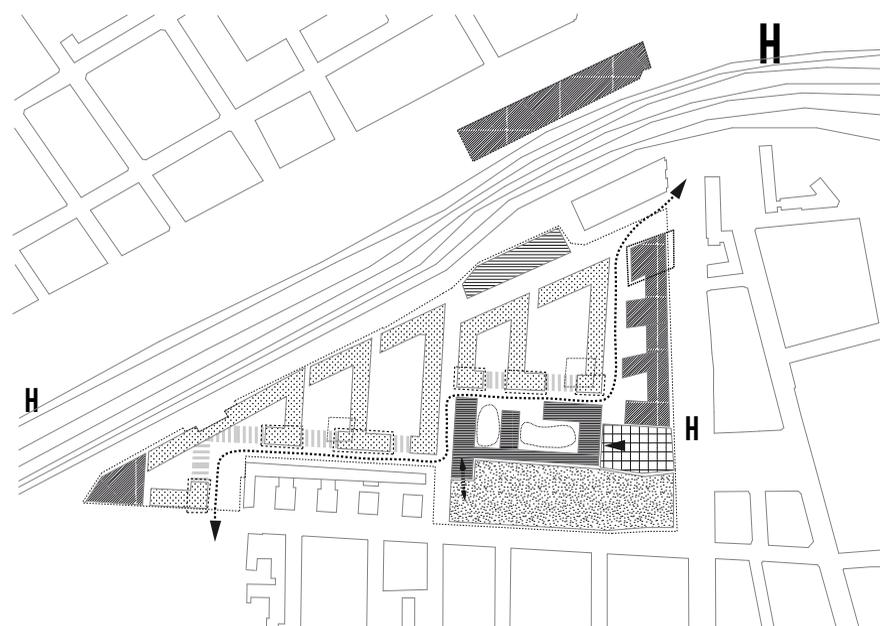
## ZONEN

- + durch Blockrandbebauung Entstehung von Zonen
- + halböffentliche Innenhöfe
- + öffentliche Bereiche
- + Grünfläche durch Lage in starkem Bezug zum Umgebung
- + Wohnen in Distanz zur Strasse
- Wohnen in Distanz zur Umgebung



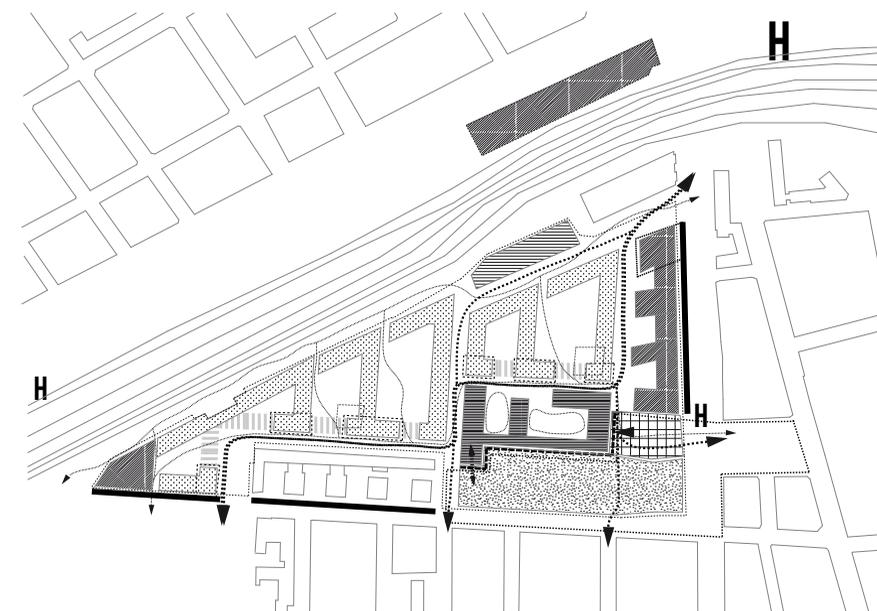
## WEGE

- + Längs- und Querdurchwegung entlang Wohngebiet
- + verkehrsberuhigte Zone
- + Querdurchwegung durch Wohnblöcke
- starke Abgrenzung von Wohnen und Grünraum
- Wege eher versteckt, wirken wenig öffentlich zugänglich
- nur wenig Wege entlang von Grünflächen



## NUTZUNGEN

- + Büronutzung entlang der Hauptstrassen
- + gute Erschließung durch ÖPNV- Haltestellen
- + alle Nutzungen klar definiert
- kaum Mischnutzung möglich
- Bereiche alle sehr einseitig nutzbar
- Wohngebiet durch schlechten Anschluss an Umgebung nur bedingt für Kleingewerbe nutzbar



## FAZIT

Die Lage der Grünfläche erweist sich zwar für die Umgebung als städtebaulich äußerst günstig, birgt jedoch gewisse Nachteile für das Quartier selbst. Durch die unmittelbar angrenzende Schule rückt der Park immer mehr vom Wohngebiet ab und verhindert dadurch den Bezug der Wohnblöcke zum öffentlichen Grün. Weiters erschwert es die Möglichkeit der Mischnutzung in den Erdgeschosszonen dieser Blöcke aufgrund der unattraktiven öffentlichen Zugänglichkeit und der dadurch für Kleingewerbe entstehenden äußerst unvorteilhaften Lage. Diese Variante trägt zwar stark zu einer attraktiveren Umgebung bei unterstützt dabei eine gute Durchmischung des Quartiers aber nur mäßig.

# QUARTIER X

VARIANTENSTUDIE STUFE 2

**VARIANTE 6** WIRD ZU **B**

BÜROS / DIENSTLESTUNGEN

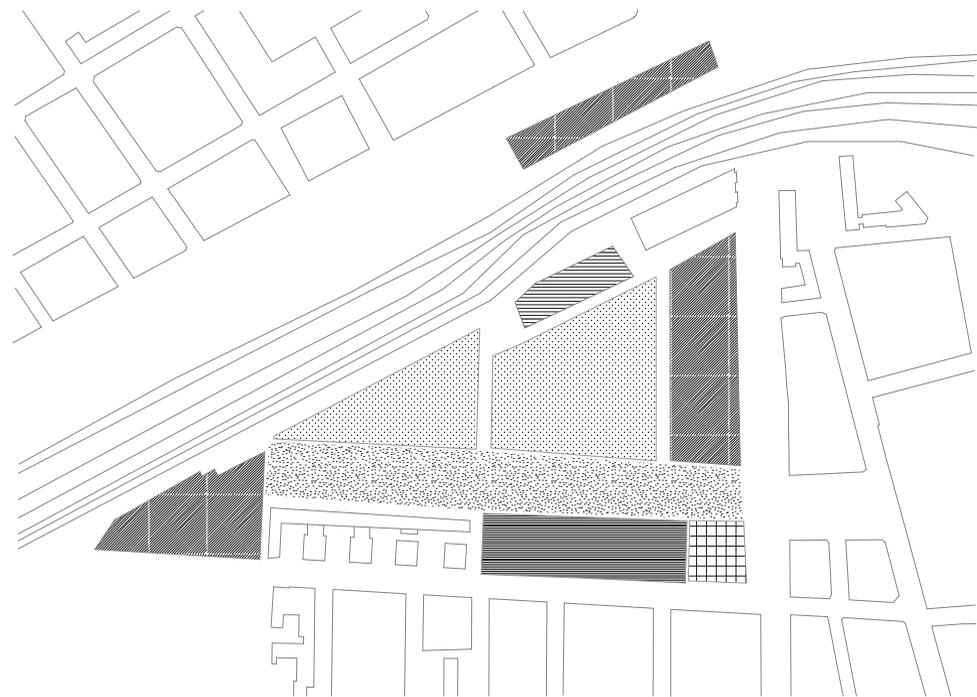
WOHNEN

SCHULE

TECHNIKGEBÄUDE II

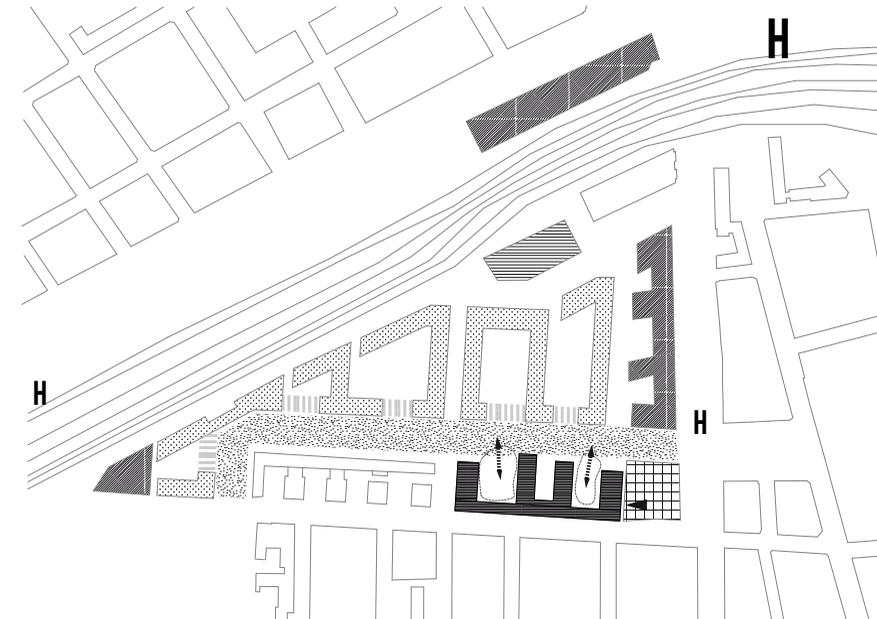
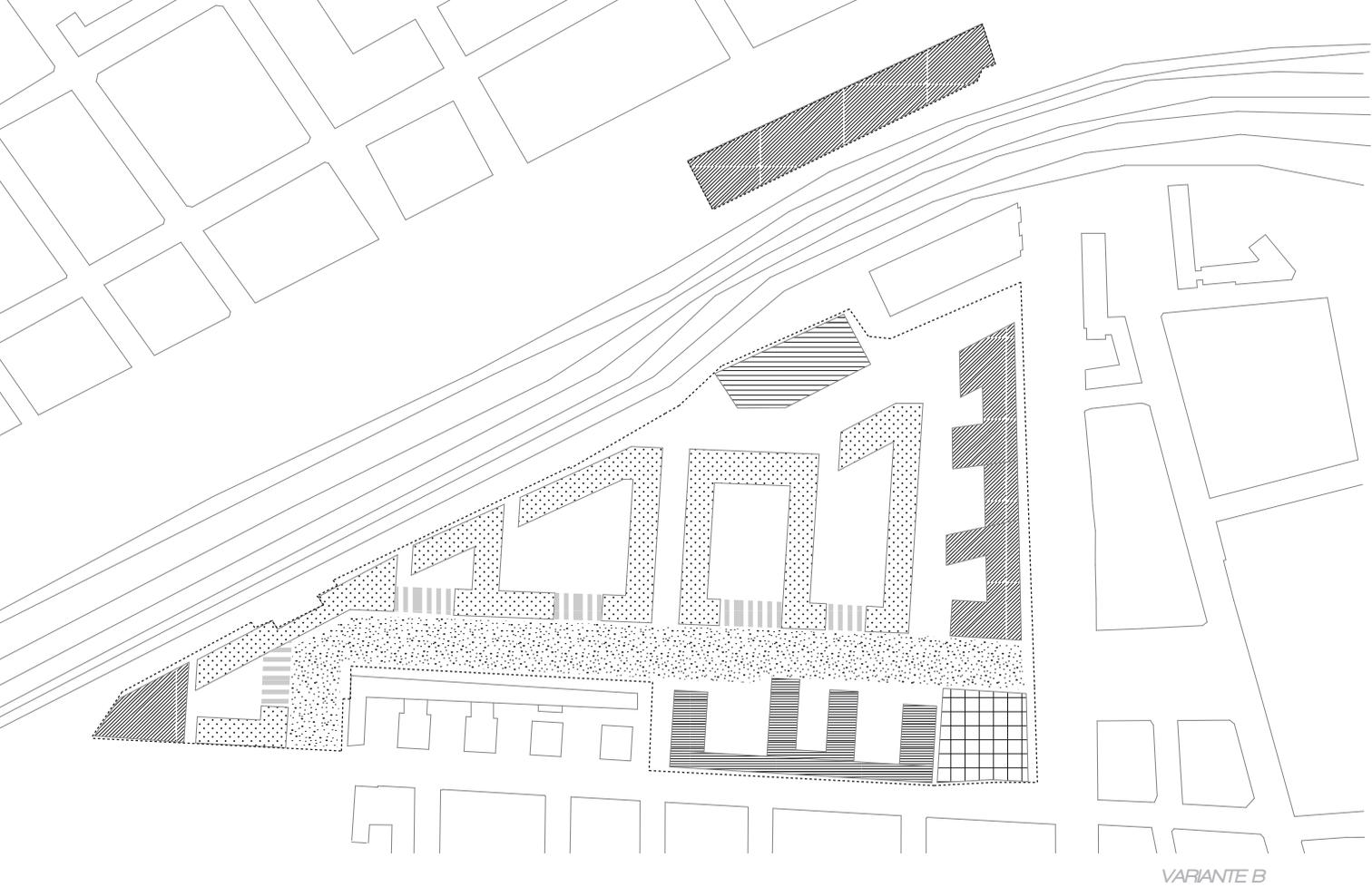
ÖFFENTLICHER PLATZ

PARK



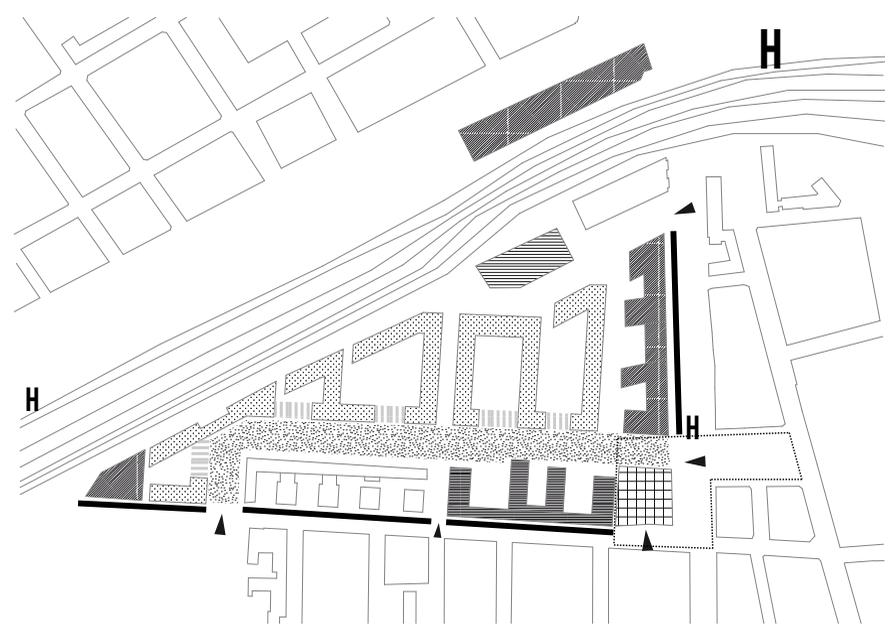
VARIANTE 6





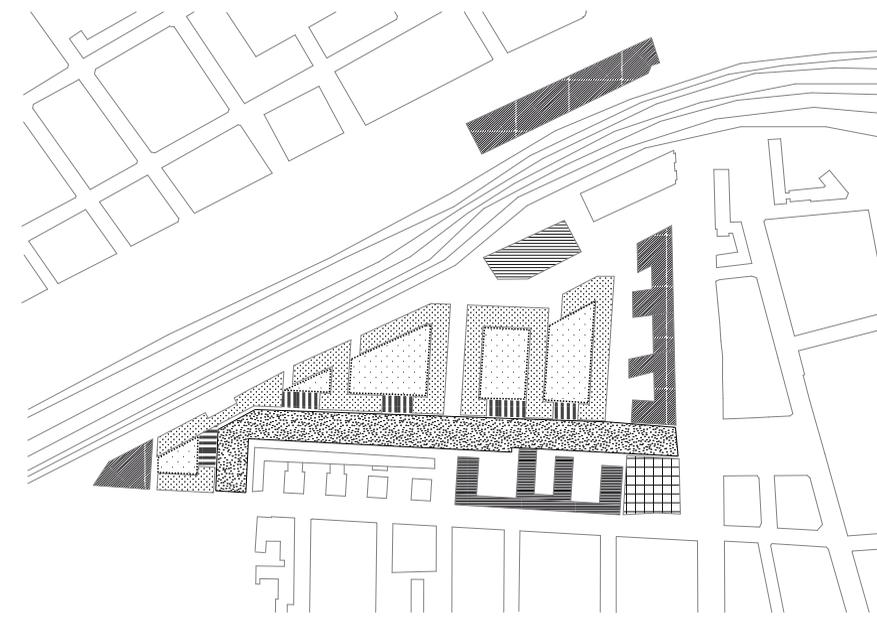
**SCHULE**

- + Bezug zu Park
- + gemeinsame Nutzung der Grünflächen  
schulinterne Innenhöfe, nicht öffentlich  
zugänglich
- + repräsentativer Standort, Bezug zu  
Umgebung
- + Vorplatz zu Bezirkszentrum hin
- + gute Lage an ÖPNV-Haltestelle  
Columbusplatz
- + Park als Puffer zwischen Schule und Wohnen
- Schule an Strasse gelegen
- Innenhöfe auf Seite der Wohnblöcke, Lärm



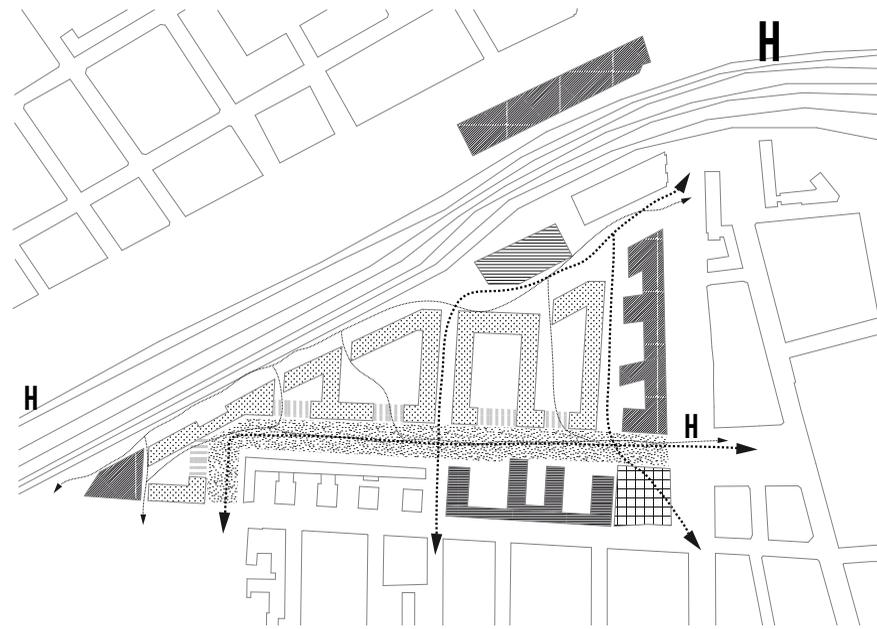
**GRENZEN**

- + Park schafft eine starke Verbindung zur  
Umgebung
- + Bürogebäude dienen als Abgrenzung zu  
Strasse
- + klar definierte Quartiersgrenzen
- + Schule öffnet sich zu Park und Wohnquartier
- + Wohngebiet fügt sich in Umgebung ein
- + Umgebung wird durch Grünfläche und Vor-  
platz ins Quartier gezogen
- wenig Bezug nach Aussen



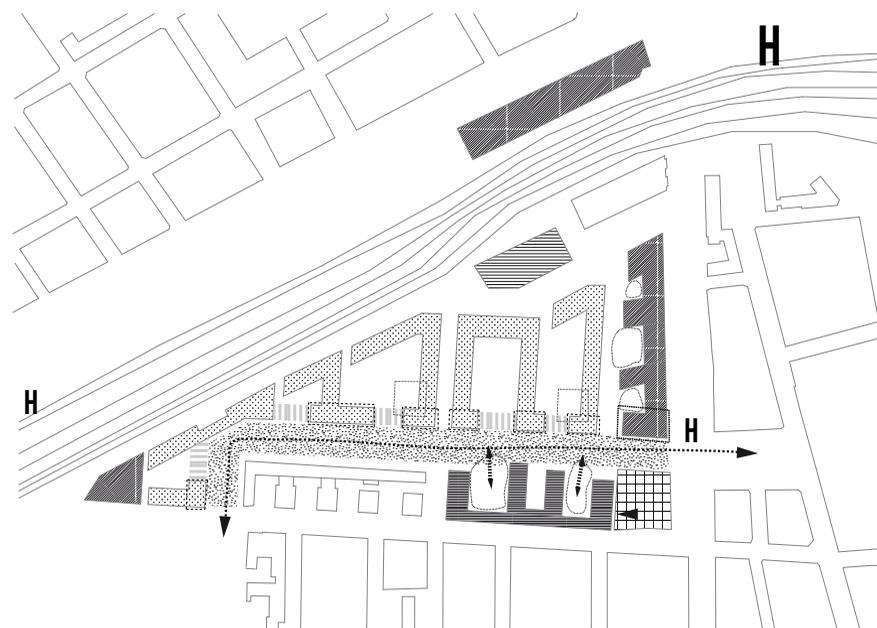
**ZONEN**

- + durch Blockrandbebauung Entstehung von  
Zonen
- + halböffentliche Innenhöfe
- + öffentliche Bereiche
- + Grünfläche sowohl Bezug zu Umgebung als  
auch Quartier
- + Wohnen in Distanz zur Strasse
- + öffentliche Parkzone dient als  
Haupterschließung
- + Zonen in Parknähe für Mischnutzung geeignet
- + Park ist grüne Achse durch Gebiet, verbindet  
alle Zonen



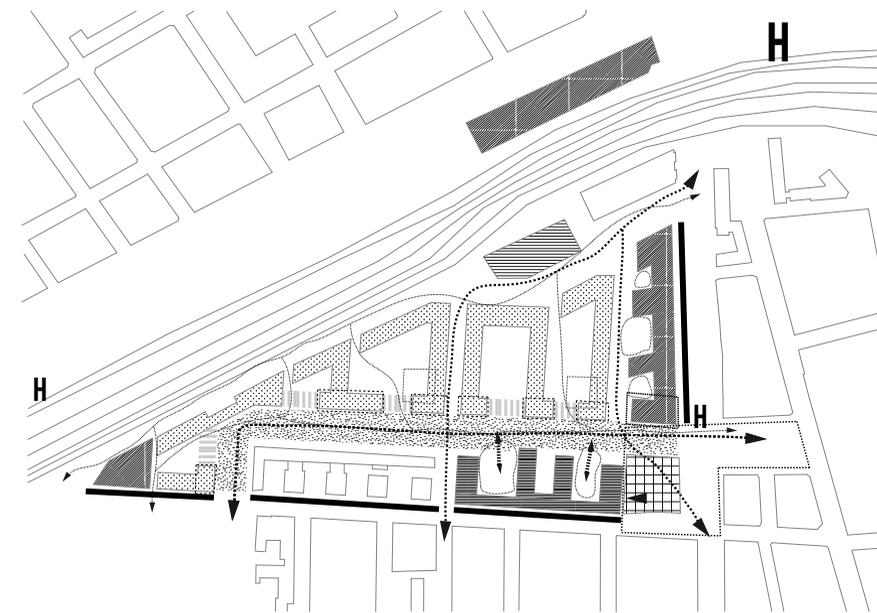
### WEGE

- + Park dient als Erschließungsachse
- + Querdurchwegung durch Wohnblöcke
- + Stichstrassen
- + Rad- und Fußwege entlang des Grüns
- + Längsdurchwegung entlang der Stichstrasse
- + verkehrsberuhigt



### NUTZUNGEN

- + Mischnutzung entlang der Strassen
- + Mischnutzung entlang des Parks
- + Bürogebäude an strategisch günstigen Punkten
- + gute ÖPNV- Erschließung
- + Wohngebiet mit Mischnutzung im EG
- + Schule von Umgebung durch Park getrennt, Puffer
- + Park dient Quartier und umliegendem Gebiet als Grünfläche und Naherholung



### FAZIT

Nach ersten Überlegungen im Bezug der Bebauungsart erweist sich diese Variante als äußerst funktionell im Bezug auf die unterschiedlichen Nutzungen und die mögliche Durchmischung dieser. Der Park dient als grüne Achse durch das gesamte Areal und bietet so eine attraktive Umgebung für die an ihm entlangführende Erschließung. In den Randzonen besteht, aufgrund der guten Lage und des Vorbeikommens eventueller Kundschaft, die Möglichkeit einer Mischnutzung der Erdgeschosszone der angrenzenden Wohnblöcke. So entsteht ein belebtes Quartier, welches nicht nur von seinen Bewohnern geschätzt und belebt werden kann. Diese Variante geht somit als Favorit aus der Variantenstudie hervor und dient als Grundlage für den weiteren Entwurf.

# QUARTIER X

FINALE ENTWURFSPHASE



# QUARTIER X ENTWURF

## KENNZAHLEN

(teilweise beruhend auf  
Wettbewerbsvorgaben)<sup>46</sup>

AREAL: 95.800 m<sup>2</sup>

NUTZUNG: ~50% WOHNEN  
~50% ARBEITEN

SONDERNUTZUNG:

SCHULE: 10.000 m<sup>2</sup> GFL  
TECHNIKGEBÄUDE: 18.000 m<sup>2</sup> BGF

Angrenzende Bebauung:

GÜRTEL: 6-7 stöckig  
LAXENBURGERSTR: 4-5 stöckig  
LANDGUTASSE: 4-5 stöckig

DICHTE:

mittlere bauliche Dichte:  
NGFZ: 3

oberirdische BGF:  
max. 190.000 m<sup>2</sup>

gewerbliche Nutzung:  
NGFZ ≤ 3

Wohnen:  
NGFZ ≥ 2

Planungsgebiet: Bauklasse IV (max. 21m)  
Waldmanngründe: Bauklasse V (max. 26m)

210 ERSATZPFLANZUNGEN  
anstelle der gefälltten Bäume

## ANFORDERUNGEN AN DEN ENTWURF

Eine grundlegende Idee ist die **Integration verschiedener Wohntypologien** in das Quartier. So soll eine **Seniorenwohnanlage**, ein **Studentenheim**, Generationenwohnen und die Möglichkeit eines gekoppelten Wohnens und Arbeitens entstehen. Diese Typologien fördern eine natürliche Durchmischung der Bevölkerung.

Bei der Wahl des Studentenheimstandortes eignet sich ein Bauplatz in Randlage, nahe der Bürogebäude, mit guter Anbindung an den ÖPNV. Die Seniorenwohnanlage profitiert von einer zentralen aber dennoch ruhigen Lage im Areal.

Um die unterschiedlichsten Bewohner in das Quartier zu bringen ist ein Angebot eines breiten Spektrums verschiedener Wohnungsgrößen von Vorteil.

Weiters soll eine **Schule** auf dem Areal Platz finden. Der Standort ist so zu wählen, dass eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz gewährleistet wird und den Schülern so die tägliche Anreise erleichtert. **Veranstaltungsräume** der Schule könnten auch von den **Quartiersbewohnern mitbenutzbar** sein. Die Schule sollte **Bezug zum Park** haben und es wäre von Vorteil wenn sie direkt angrenzen würde um so die Grünflächen gemeinsam nutzen zu können. Durch Schulen kann, vor allem in den Pausen und bei Aktivitäten im Freien eine gewisse Lärmbelästigung entstehen, was eine gewisse **Distanz zum Wohngebiet** erfordert.

Weiters wäre der Bau eines **Kindergartens** und eines **Hortes**, wenn möglich in Nähe der Schule, einzuplanen.

Im Entwurf soll eine **klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Zonen** erkennbar sein. So birgt die Förderung einer **urbanen Erdgeschoß-Sockelzone mit Mischnutzung** einen definierten öffentlichen Bereich welcher Laufpublikum in das Quartier bringen soll. Diese Sockelzone soll sich vor allem **entlang der belebten Laxenburger Strasse**, der **Landgutgasse** und des neuen **Parks** erstrecken und zahlreiche **Kleingewerbe** und **Gastronomiebetriebe**, sowie **Ateliers und Werkstätten** für Künstler beherbergen. Eine gewisse Nähe zu den bestehenden ÖPNV-Haltestelle Südtirolerplatz, Kliebergasse und vor allem die direkt angrenzende Strassenbahnhaltstelle Columbusplatz wäre anzustreben.

An ebendiesen Punkten sollen als einzelne **Hochpunkte Bürogebäude** entstehen, welche dem Quartier als **Attraktoren** dienen und zahlreiche Handel und Dienstleistungsbetriebe beherbergen. Auch bei diesen ist die Erdgeschosszone als urbane Sockelzone mit für das Quartier sinnvollen und passenden Kleinbetrieben gedacht.

Eine **breite Gehsteigzone** vor den Kleingewerben soll es ermöglichen diese Vorbereiche sowohl als Bewegungsfläche als auch **als Aufenthaltsfläche** nutzbar zu machen. So kann aus einem Durchgangsbereich ein „Verweilbereich“ entstehen.

Ein, das Gebiet durchquerender, **Park** dient als **grüne Achse** und wird **gesäumt von** einer Promenade mit **Geschäften**. Im Park befinden sich **Spiel- und Freizeitmöglichkeiten** für die Anrainer, die **Sportplätze** werden, wenn möglich, mit der angrenzenden Schule geteilt.

Entlang des Parks, quer durch das gesamte Quartier, verlaufen **Rad- und Fußwege**, gesäumt von schattenspendenden Bäumen. Verschiedenen Zonen sollen je nach Funktion **unterschiedlichste Oberflächenversiegelungen** erhalten und so auch äußerlich voneinander unterscheidbar zu sein und zu einer besseren Orientierung im Gebiet verhelfen.

In Anlehnung an die Umgebung sind die einzelnen Wohngebäude als **Blockrandbebauung** ausgebildet. Die so entstehenden **Innenhöfe** können Platz für Spielplätze, Gärten, Gemeinschaftsflächen, Grünflächen mit Sitzgelegenheiten zur Nutzung durch die Bewohner bieten. Ein Anhebung dieser und der so entstehende **Niveausprung** würde die erwünschte **Trennung zwischen öffentlich und halböffentlich** erleichtern.

Möglicherweise wäre eine **Durchwegung** der Blöcke erstrebenswert.

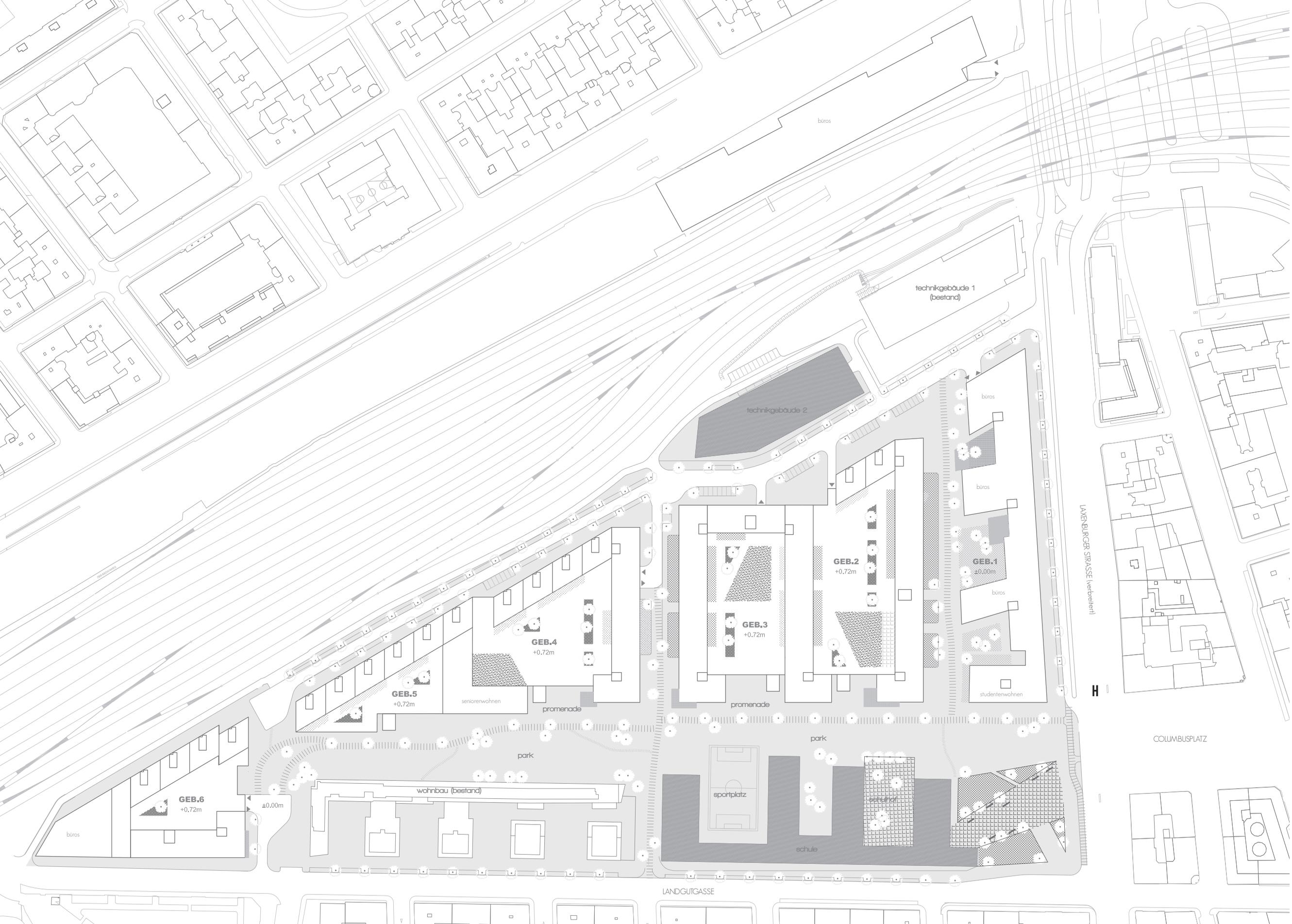
Ein weiterer Beitrag zur Trennung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen wäre die Schaffung privater **Dachgärten** und **Terrassen**.

Das Quartier soll **fahrradfreundlich** ausgebildet werden, für **ausreichende Fahrradabstellplätze**, sowohl für die Bewohner als auch Kunden und Angestellte, muss Sorge getragen werden.

Um einen Durchgangsverkehr durch das Gebiet von vornherein auszuschließen entstehen einzelne **Stichstrasse**, die der Erschließung der Gebäude, sowie der Tiefgaragen dienen und durch Wendehämmer abgeschlossen werden.

Unter den Wohnblocks entstehen **Tiefgarage** welche den Bewohnern und Angestellten zum Parken dient. Die Besucher haben die Möglichkeit ebenerdig in **Parkstreifen** entlang der Gebietsränder und entlang der Stichstrassen zu Parken.

Die **Tiefgaragen** könnten durch Deckendurchbrüche und Lufträume stellenweise **natürlich belichtet** werden und so einen **Bezug zum Außenraum** zulassen.



büros

technikgebäude 1  
(bestand)

technikgebäude 2

büros

büros

GEB.2  
+0.72m

GEB.1  
±0.00m

büros

studentenwohnungen

GEB.4  
+0.72m

seniorenwohnungen

promenade

GEB.3  
+0.72m

promenade

GEB.5  
+0.72m

GEB.6  
+0.72m

±0.00m

büros

wohnbau (bestand)

sportplatz

park

schule

LAXENBURGER STRASSE (verkehr)

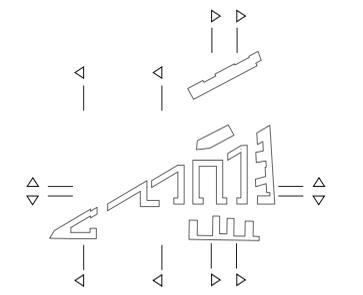
COLUMBUSPLATZ

LANDGÜTGASSE

m \_2000

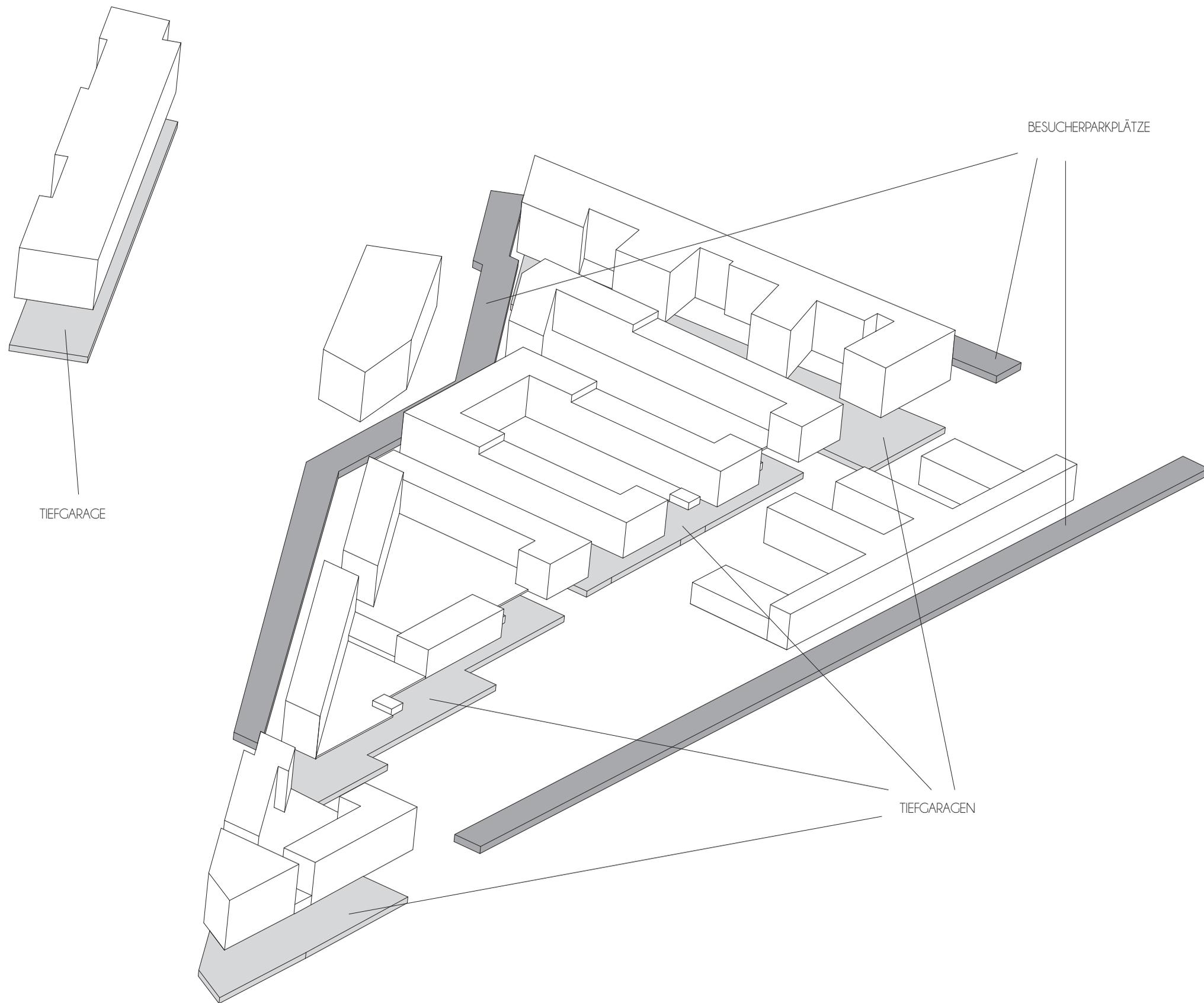
10 50

ÜBERSICHT | 157



m\_2000





#### KENNZAHLEN:

Benötigte Parkplätze gesamt: 1668 PP

#### Aufschlüsselung:

##### Wohnen:

~ 680 WE  
1 PP/ WE = 680 PP

##### Studentenheim:

~ 4500 m<sup>2</sup>  
1 PP/ 300 m<sup>2</sup> = 15 PP

##### Büro, Handel & Dienstleistung:

~ 64.500m<sup>2</sup>  
1 PP/ 80m<sup>2</sup>= 810 PP

##### Schule/Sondernutzung:

163 PP (vgl. Verkehrsuntersuchung  
Rosinak&Partner)

#### Parkplätze vorhanden:

Kurzzeitparken: ~ 160 PP

Dauerparken: ~41.600 m<sup>2</sup> Tiefgaragenfläche

25m<sup>2</sup>/PP (inkl. Erschließung)

= ~ 1.660 PP

Das quartierinterne Parken unterteilt sich je nach Parkdauer in zwei unterschiedliche Typen. Dauerparken für Bewohner und Beschäftigte des Areals und Kurzzeitparken für Besucher, Kunden und Anlieferung der Geschäfte. Jeder Parktypus wird im Entwurf anders gehandhabt.

Das Kurzzeitparken erfolgt ebenerdig in Parkstreifen am Quartierrand längs zu den, das Areal umschließenden, Hauptverkehrswege (Laxenburgerstrasse und Landgutgasse) sowie an der Nordseite entlang der parallel zu den Gleisen vorhandenen Erschließungsstrasse.

Das Dauerparken erfolgt in den eingeschossigen Tiefgaragen unter den jeweiligen Gebäudeblöcken, wobei hier, abhängig von der jeweiligen Blockgröße und zur Optimierung des Platzangebotes, auch zuweilen zwei Blöcke zu einer gemeinsamen Tiefgarage zusammengefasst wurden.



## RADNETZ

Das Quartier wird von dem bestehenden Wiener Radnetz bisher nur tangiert und von diesem nicht besonders gut erschlossen. In der Favoritenstrasse, parallel zur Laxenburger Strasse, verläuft eine Radroute, die südlich der Landgutgasse in der Columbusgasse weitergeführt wird. In der Landgutgasse ist die Markierung eines Mehrzweckstreifens geplant, ein Projekt der MA 46 liegt bereits vor.<sup>1</sup>

Die dem Wettbewerb zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung schlägt weiters eine geplante Nebenfahrbahn in der Laxenburger Strasse vor, welche von Radfahrern in beiden Richtungen befahren werden kann.<sup>2</sup>

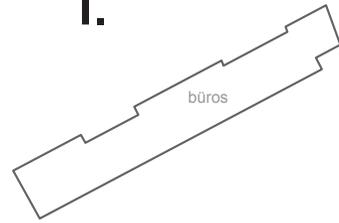
Im Quartiersinneren dienen Mehrzweckfahrstreifen beiderseits der nördlichen Erschließungsstrasse, ebenso wie ein, in beide Richtungen befahrbarer, Radweg entlang der Grünfläche und der daran anschließenden Promenade zu einer hindernislosen Ost-West-Durchquerung. Eine Nord-Süd-Durchwegung entsteht mittels zwei Radrouten quer durch das bebaute Gebiet und ermöglicht somit eine radfahrerfreundliche Lückenschließung nach Süden hin.

### RADNETZ LÜCKENSCHLIESSUNG

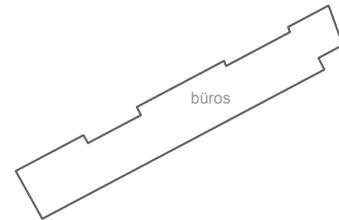
- BESTAND
- - - IN PLANUNG
- ..... IN PLANUNG  
im RAHMEN des ENTWURFS



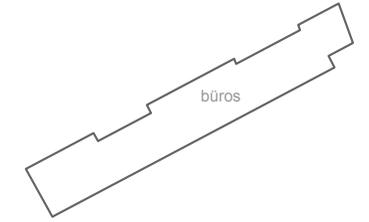
1.



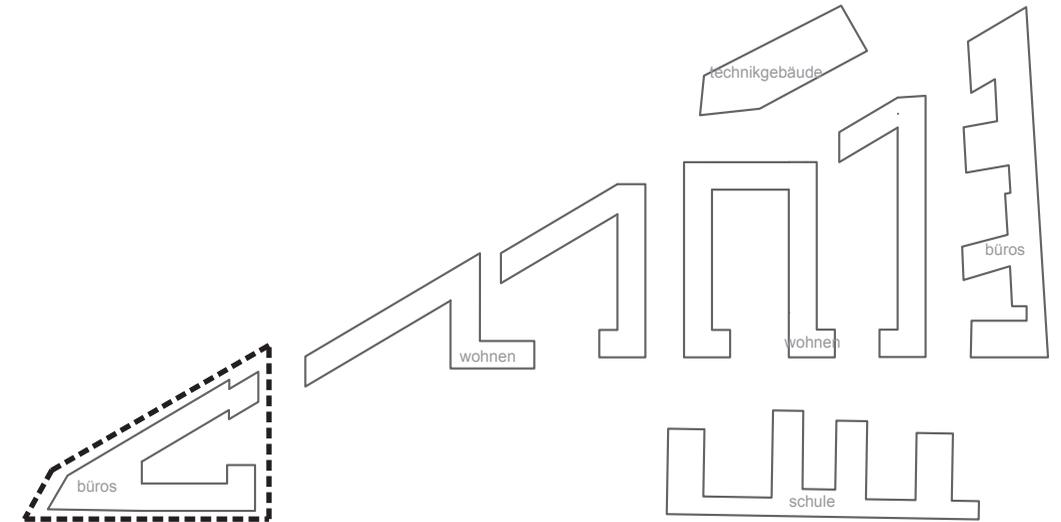
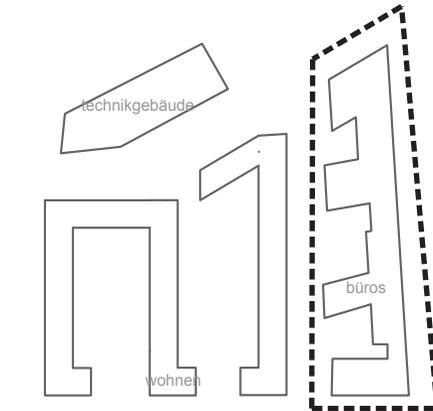
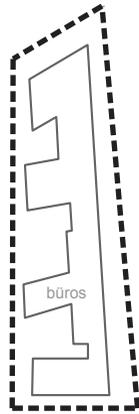
3.



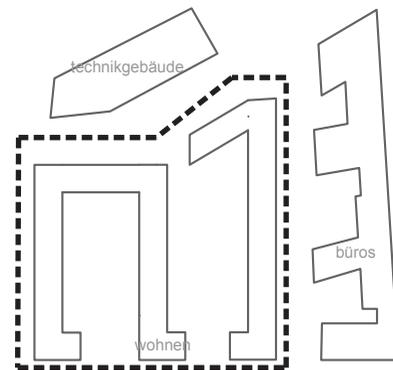
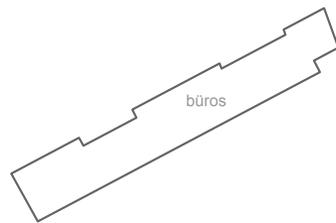
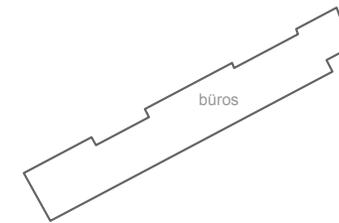
5.



2.



4.



### BAUABSCHNITTE

Durch die Größe des Entwicklungsgebietes von etwas mehr als 10 ha ist eine zeitgleiche bauliche Fertigstellung des gesamten Quartiers eher unwahrscheinlich.

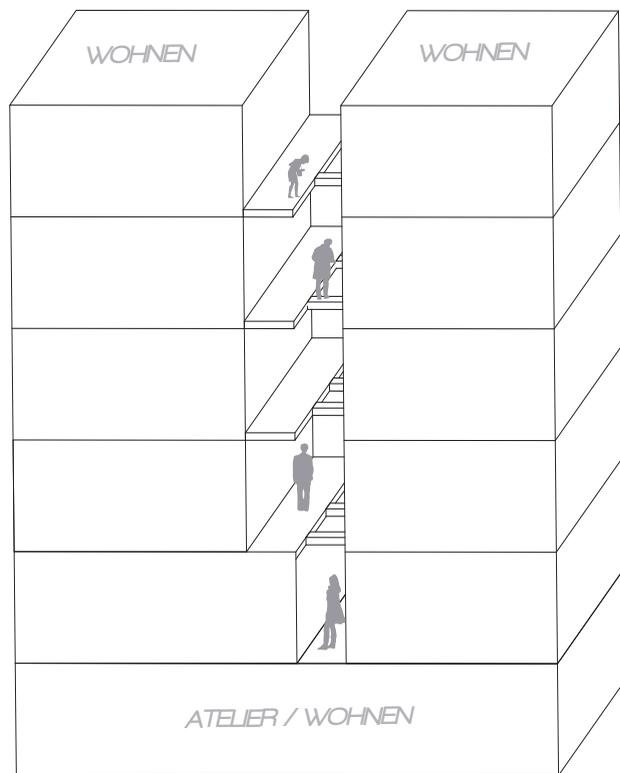
Eine Unterteilung in mehrere Teilgebiete ermöglicht im Abstand von mehreren Jahren nach und nach die Entstehung des gesamten Areals.

Die Bauabschnitte entstanden sowohl unter Rücksichtnahme auf die jeweiligen Gebäude-nutzungen und deren Abhängigkeiten als auch auf die Situierung der Tiefgaragen unter den einzelnen Gebäudeblöcken.

Beginnend mit dem, durch den öffentlichen Verkehr bestens erschlossenen und durch die Nähe zum neuen Hauptbahnhof enorm profitierenden, östlichen Teil des Gebietes, parallel zur Laxenburger Strasse, erwächst sukzessive das gesamte Projektgebiet.

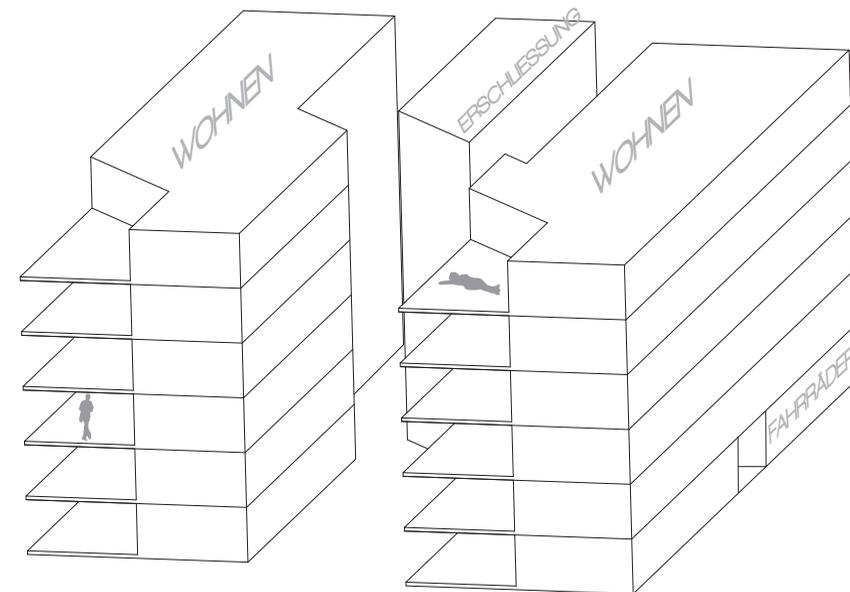
Die ersten Abschnitte bestehen aus den attraktiven Bürogebäude entlang der Laxenburgerstrasse und am Südtiroler Platz, außerdem das Technikgebäude II der ÖBB. Sie fungieren als Hochpunkte und Attraktoren für das neue Quartier. Ihnen folgen die ersten Wohnbebauungen, ein Schule wie auch Schritt für Schritt weitere Wohnblöcke.

Den sowohl bauzeitlichen als auch räumlichen Abschluss im Westen bildet ein Bürogebäude, ein letzter Hochpunkt vor dem gegenüberliegenden Waldmüller Park und den Gleisen der Südbahn.



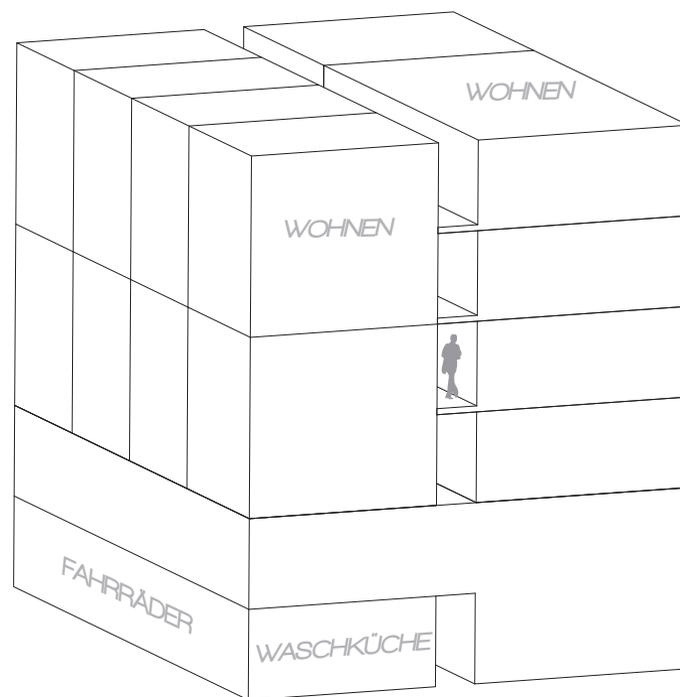
#### KORRIDORERSCHLIESSUNG I

Der Luftraum ermöglicht sowohl Blickbeziehungen zwischen allen Stockwerken als auch eine natürliche Belichtung der Korridore von oben. Bei dieser Variante sind die Wohnungen einseitig entweder nach Osten oder Westen orientiert. Sie sind als Geschosswohnungen und Maisonnetten ausgeführt und besitzen Loggien zum Innenhof oder zu den verkehrsberuhigten quartiersinternen Erschließungswegen. Im Erdgeschoss befinden sich durchorientierte Geschosswohnungen mit kleinen Vorgärten zum Innenhof und zur Strasse welche sich durch ihren Strassenbezug auch als Atelier oder für Handel/ Dienstleistungen eignen. Um diesen Wohneinheiten ein wenig mehr Privatsphäre zu ermöglichen und sie etwas von den Durchgangswegen und den vorbeigehenden Passanten zu separieren wurde das gesamte Erdgeschoss 70 cm vom Strassenniveau angehoben. Eine barrierefreie Erschließung ist durch Rampen in den niveaugleichen Innenhof gewährleistet.



#### ZWEISPÄNNER

Die Wohnungen in den Obergeschossen sind Nord-Süd orientiert und haben auf der Südseite Terrassen oder Loggien Richtung Innenhof. Pro Geschoss werden je zwei Wohneinheiten von einem gemeinsamen Stiegenhaus mit Lift erschlossen. Im Erdgeschoss sind jeweils zwei der Zweispänner miteinander über einen Erschließungskorridor verbunden und teilen sich zwei Eingänge über die sie sowohl von der Strasse, als auch von der Innenhofseite barrierefrei erschlossen werden können. Durch diesen Mittelgang entstehen im Erdgeschoss hofseitig orientierte Wohnungen sowie nordseitige Räumlichkeiten für Fahrräder, Müll und Wäsche.

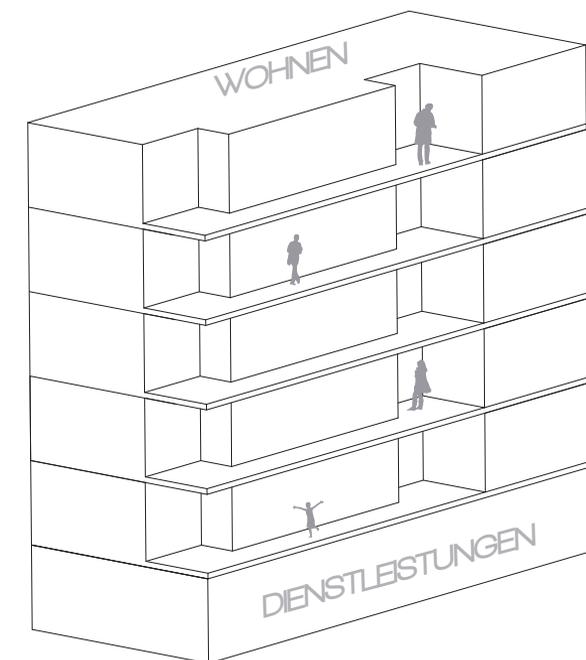


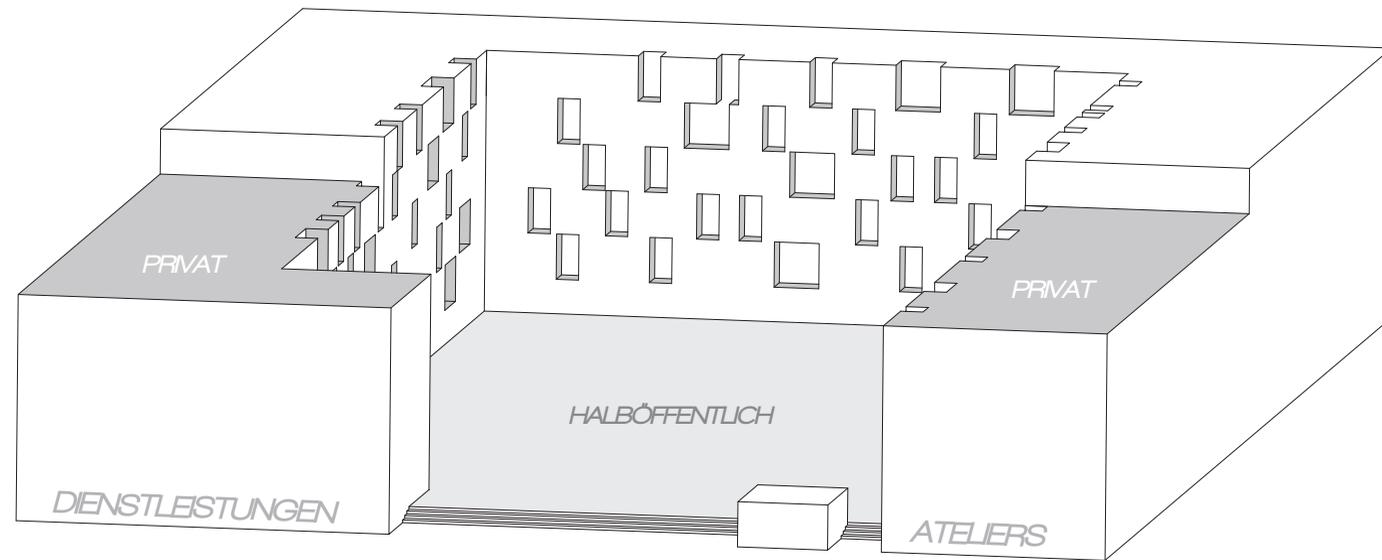
#### KORRIDORERSCHLIESSUNG II

Bei diesem Typus der Korridorerschließung sind die Wohneinheiten in den unteren zwei Geschossen als Nord-Süd orientierte Maisonnetten konzipiert. Die Wohneinheiten in den darüber liegenden Geschossen sind nach Norden oder Süden monoorientiert. Die süd- bzw. innenhofseitigen Einheiten sind Geschosswohnungen mit Loggien. Die nordseitig gelegenen Maisonnetten haben die Möglichkeit für einen zweigeschossigen Luftraum um das Nordlicht tiefer in die Räume zu holen und so voll auszunutzen. In den nordseitig gelegenen Erdgeschossräumen befinden sich die Fahrrad- und Müllräume sowie die Waschküchen. Auch hier ist eine barrierefreie Erschließung durch die Innenhöfe ermöglicht.

#### LAUBENGANGERSCHLIESSUNG

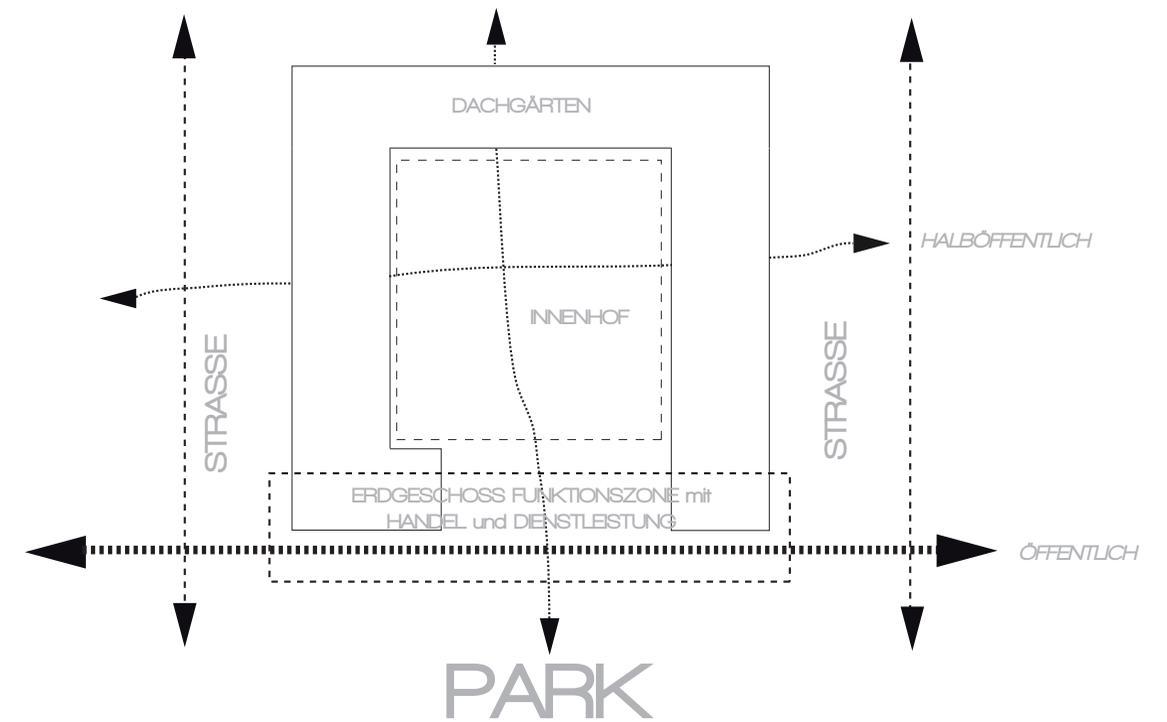
Mit dieser Variante werden Nord-Süd orientierte Geschosswohnungen erschlossen. Der Laubengang befindet sich dabei auf der Nordseite zum Innenhof gewandt. Durch stellenweise Rücksprünge der Wohnungsgrundrisse entstehen sowohl breitere Bewegungs- und Erschließungsflächen, als auch an ein zusätzlicher Gewinn an Privatsphäre und Eingangsraum für die jeweils angrenzenden Wohnungen. Durch die nordseitig gelegene Erschließung ist es möglich alle Wohnräume nach Süden hin zu orientieren und dadurch eine ansprechende Belichtungssituation zu ermöglichen. Die Erdgeschosszone wird mit Flächen für Handel und Dienstleistungen oder auch, je nach Bedarf, Ateliers und Workshop, sowie mit Funktionsräume für die Hausgemeinschaft (Müll, Fahrradraum, Waschküche) bespielt. Die barrierefreie Erschließung wird auch hier durch Rampen und den niveaugleichen Innenhof gewährleistet.





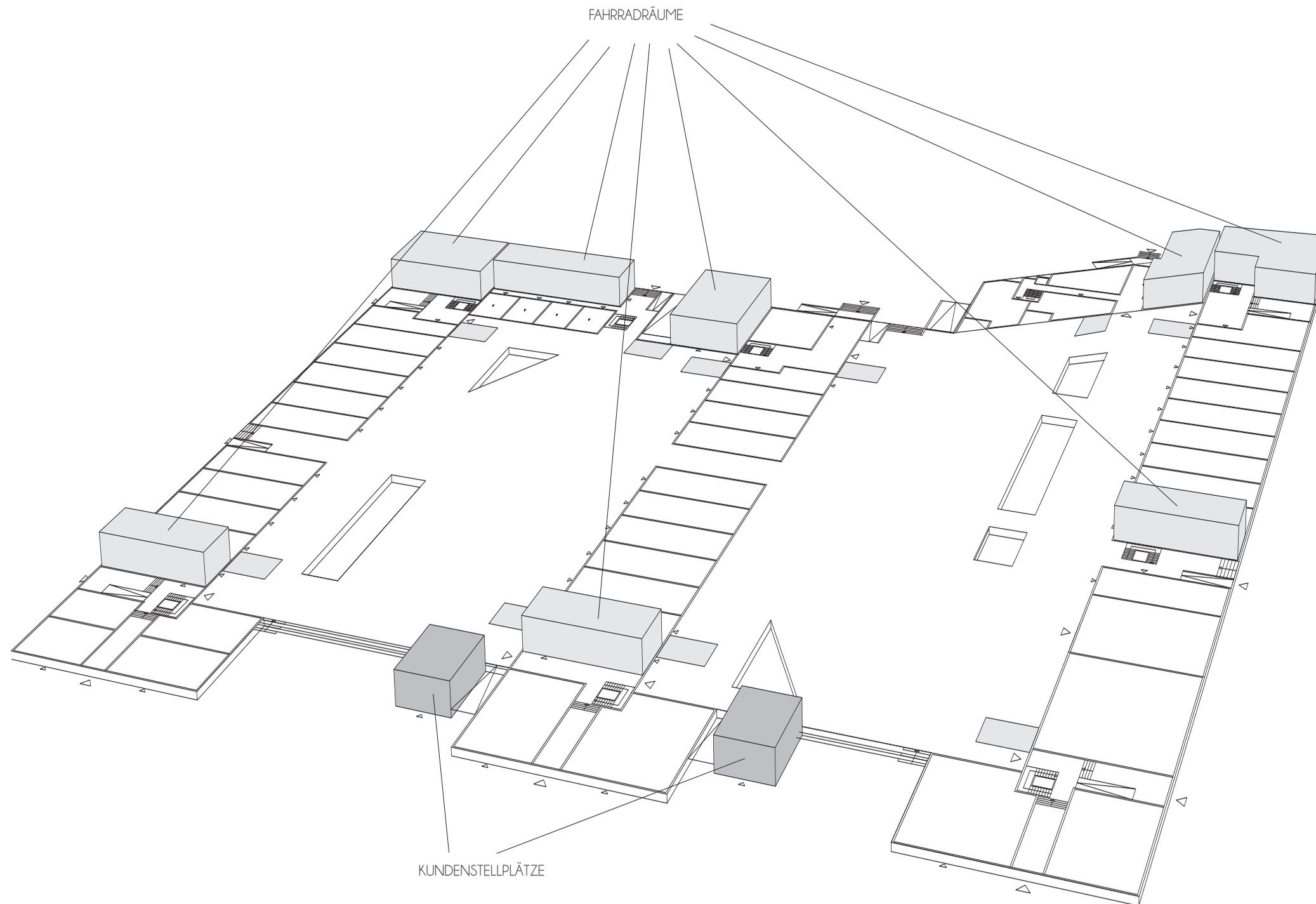
ÖFFENTLICH

PARK



#### RAUMDEFINITION

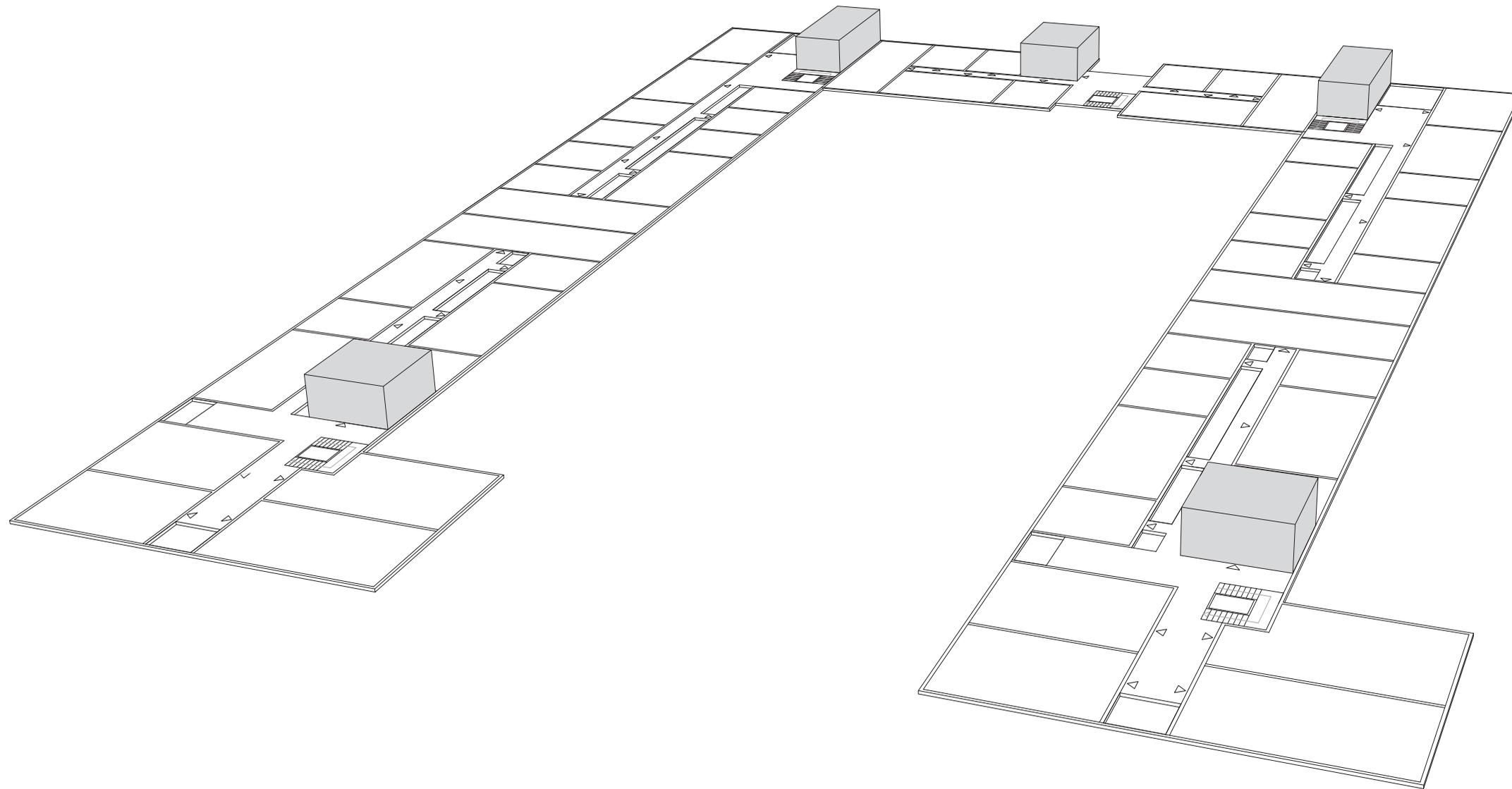
Niveausprünge gliedern das Quartier in Bereiche verschiedenster öffentlicher Zugänglichkeit. Die Innenhöfe der Gebäudeblöcke werden durch Anhebung spürbar vom Quartier als auch für das gesamte Viertel öffentlich zugänglich, Grünraum abgegrenzt. Durch diese Geste entstehen im Zentrum jedes Blockes halböffentliche Innenhofflächen die den jeweiligen Bewohnern zur Verfügung stehen. An sie Grenzen sowohl Wohnungen mit kleinen Vorgärten, als auch Funktionsräume für die angrenzenden Hausgemeinschaften. Die Höfe sind durch Durchbrüche in die darunter liegende Tiefgarage mit Bäumen begrünt und bieten Spielplätze, Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsflächen und Radabstellplätze für die Bewohner. Des Weiteren stehen den Bewohnern Dachgärten zur Verfügung, welche sich teils aus kleinen Privatgärten oder aber auch aus größeren Freiflächen und Terrassen definieren.



#### FAHRRADABSTELLPLÄTZE

In der, an der Promenade gelegenen, Erdgeschosszone mit zahlreichen Kleingewerben befinden sich auf Radwegniveau Fahrradabstellplätze für Passanten und Kunden. Es handelt sich hierbei um überdachte Unterstände, welche es ermöglichen die Fahrräder vor der Witterung geschützt abzustellen.

Für die Bewohner gibt es eigene Abstellflächen und Räume welche sich auf Strassenniveau oder im höher gelegenen Innenhof befinden und über Rampen erschlossen werden. Es existieren separate Fahrradräume in den Gebäuden, die sich für ein kurzes oder auch bei Bedarf längerfristiges witterungsgeschütztes Parken der Fahrräder eignen (Nacht, Urlaub, Winter) ebenso wie überdachte Stellplätze im Freien, situiert vor den jeweiligen Eingängen, welche zum kurzfristigen Abstellen unter Tags gedacht sind.



#### EINLAGERUNGSRÄUME

Jedes Stiegenhaus besitzt in sämtlichen Obergeschossen Abstellräume. Die Eingänge dieser befinden sich in direkter Nähe zu den vertikalen Erschließungszonen mit Lift und Stiegenhaus und erlauben so einen möglichst direkten und ungehinderten Zugang.

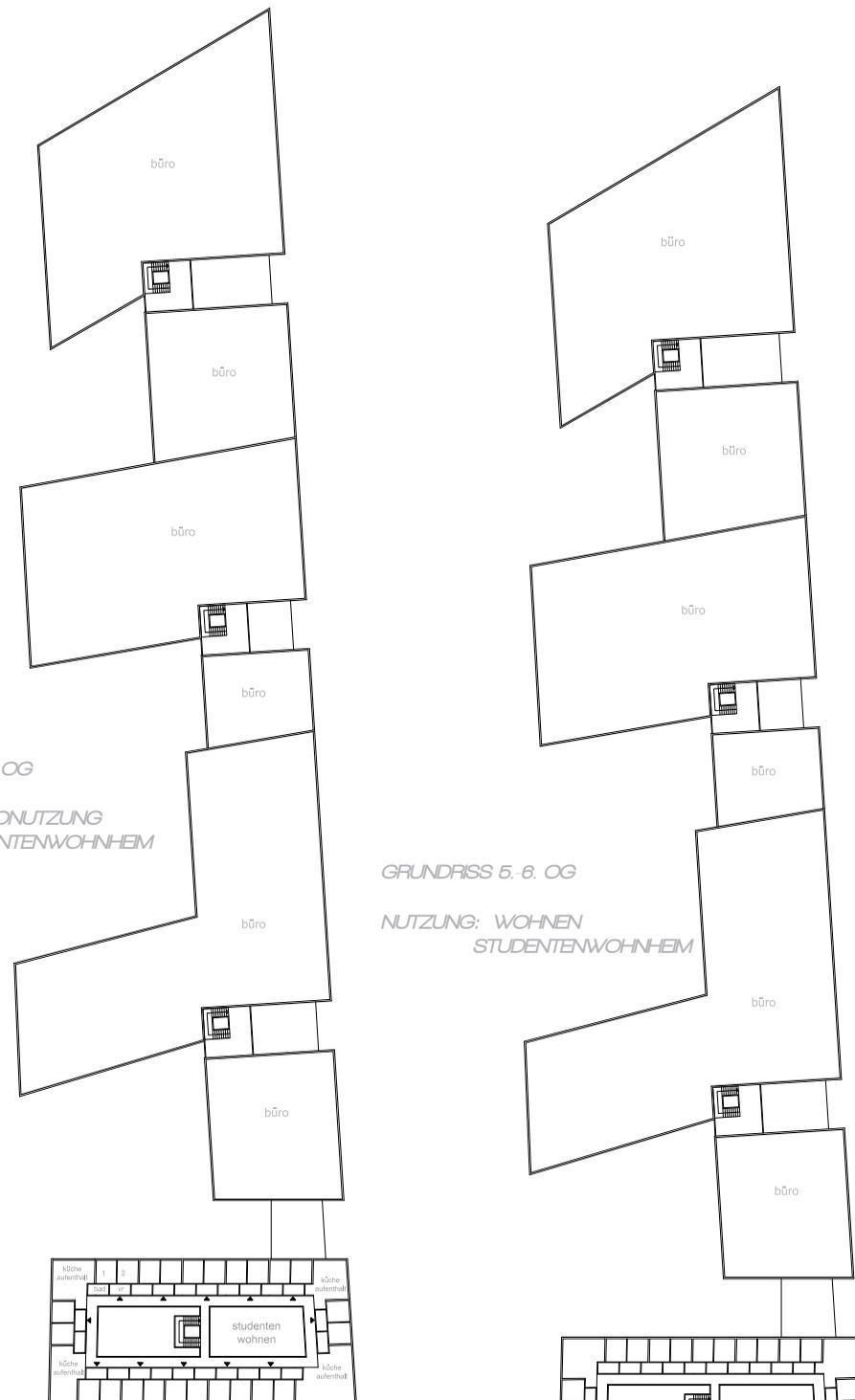
Diese Räume fungieren als Einlagerungsräume, ähnlich einem Kellerabteil, für die umliegenden Wohnungen. Jeder Wohneinheit wird hierbei eine bestimmte Fläche zugewiesen, um eine einseitige Nutzung durch einzelne Wohnungen möglichst zu vermeiden.

Die Einlagerungsräume erlauben eine Aufbewahrung von Gebrauchsgegenständen in unmittelbarer Nähe der Wohnungen, einen mögliche Erleichterung des Alltags.



GRUNDRISS 1.-4. OG

NUTZUNG: BÜRONUTZUNG  
STUDENTENWOHNHEIM



GRUNDRISS 5.-8. OG

NUTZUNG: WOHNEN  
STUDENTENWOHNHEIM

GRUNDRISS EG mit UMGEBUNG

NUTZUNG: KLEINGEWERBE  
BÜROS  
STUDENTENWOHNHEIM

GEBÄUDE 1

GESCHOSSE: 7

WE: 40 (40-120 m<sup>2</sup>)

BÜROFLÄCHEN: 21.950 m<sup>2</sup>

BCF: 33.330 m<sup>2</sup>

m \_1000

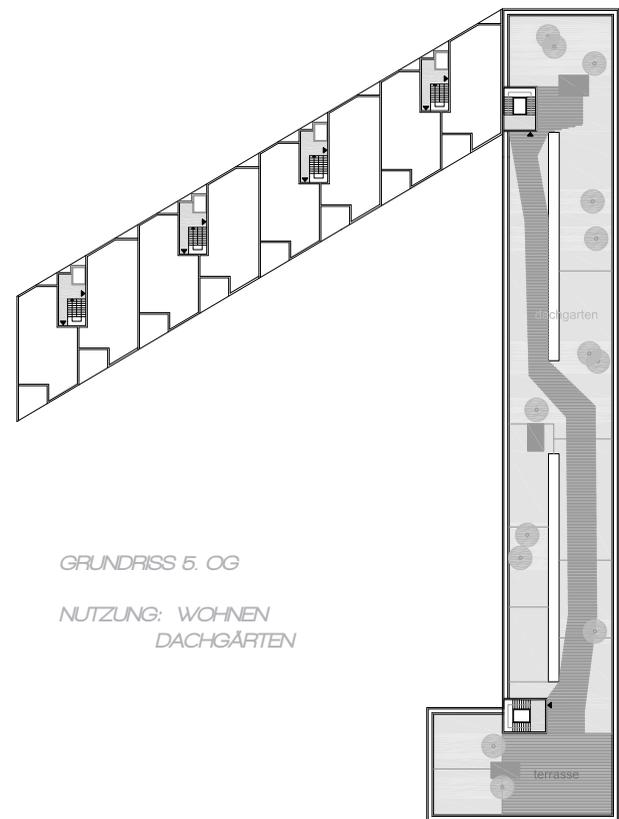
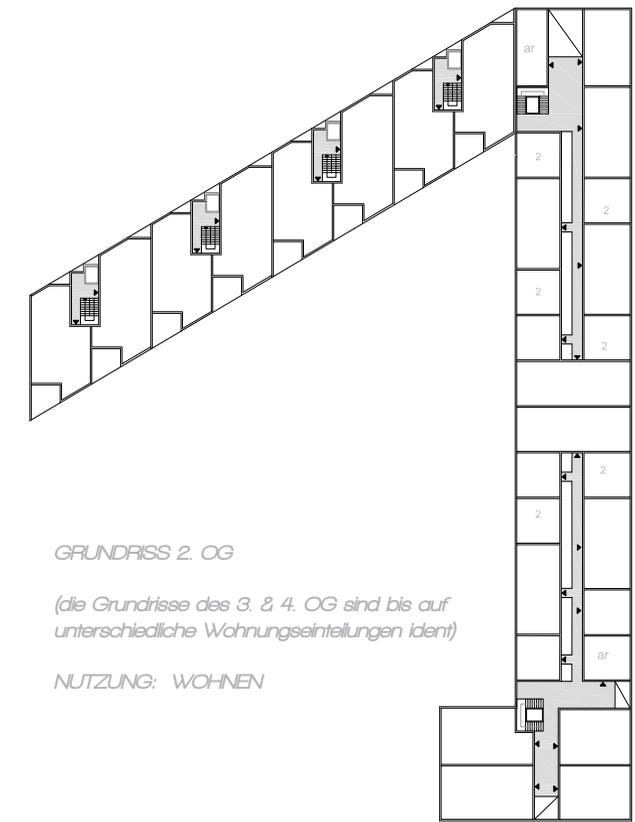
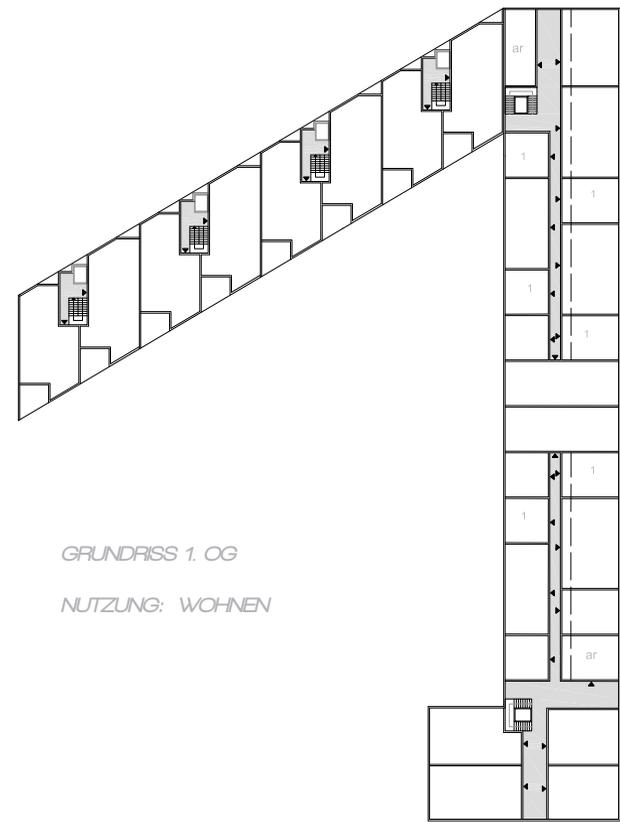


10

50



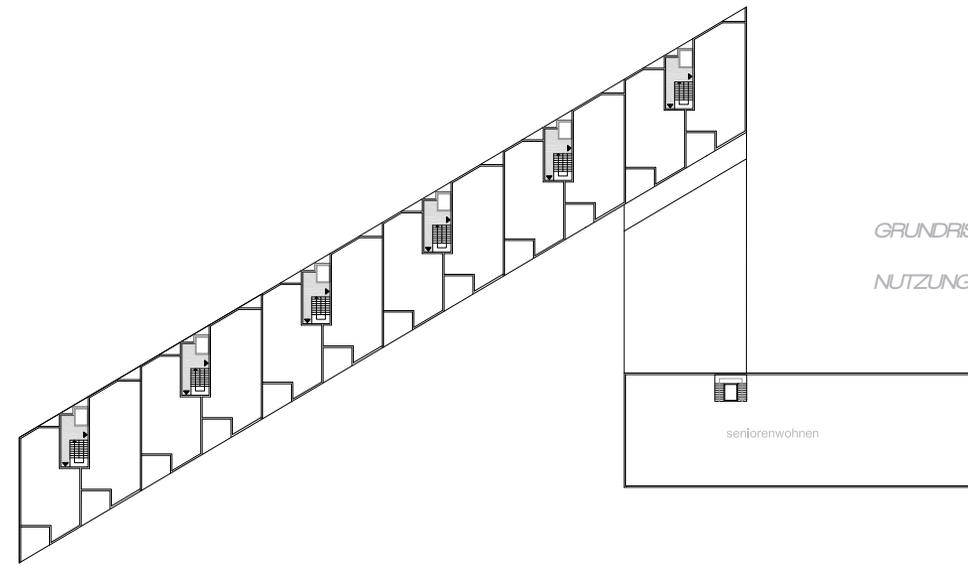
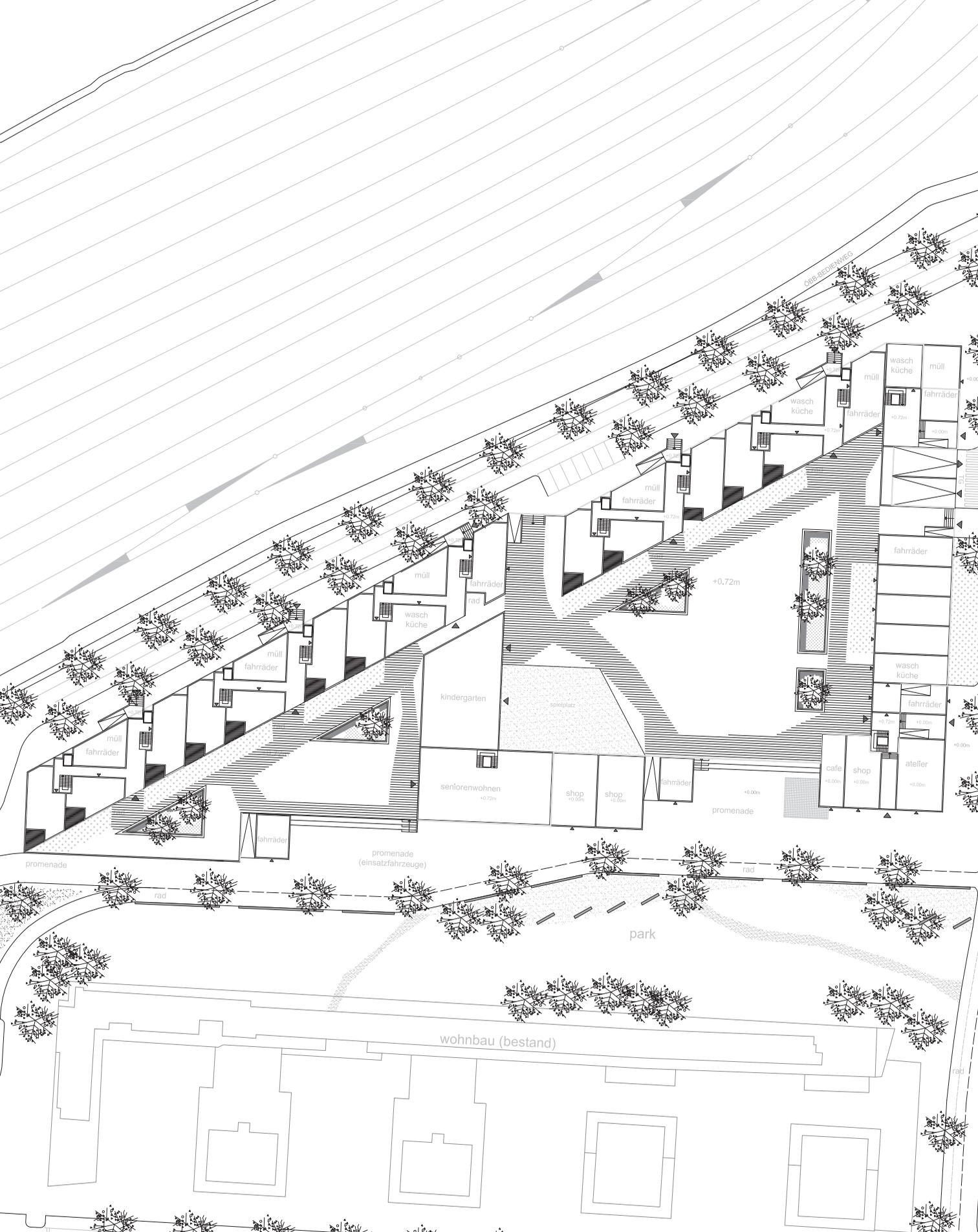




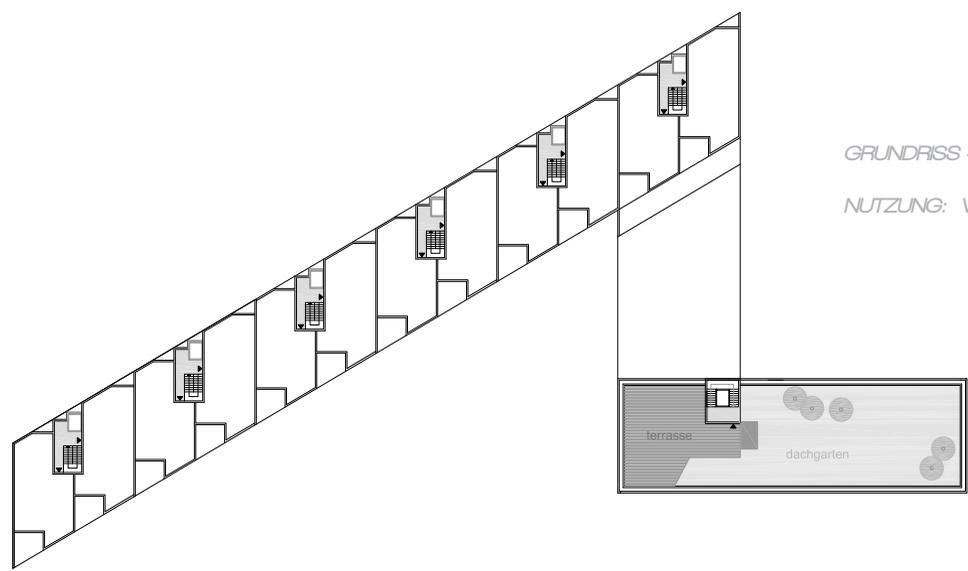
GRUNDRISS EG mit UMGEBUNG  
NUTZUNG: KLEINGEWERBE  
WOHNEN

GEBÄUDE 4  
GESCHOSSE: 6  
WE: 127 (33-120 m<sup>2</sup>)  
KLEINGEWERBE: 380 m<sup>2</sup>  
BGF: 14.300 m<sup>2</sup>





GRUNDRISS 1.-3. OG  
 NUTZUNG: WOHNEN  
 SENIORENOHNIEN



GRUNDRISS 4.-5. OG  
 NUTZUNG: WOHNEN

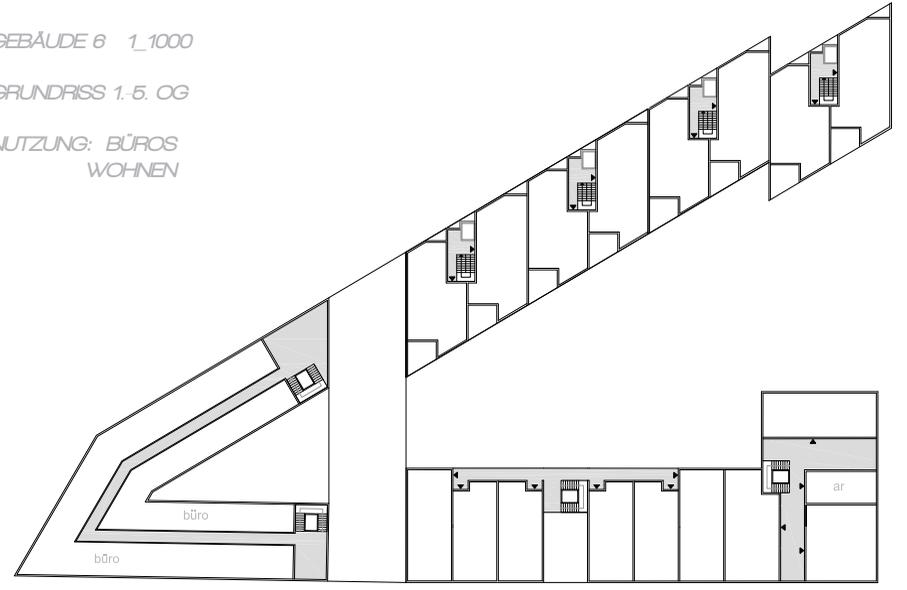
GEBÄUDE 5  
 GESCHOSSE: 6  
 WE: 67 (110-120 m<sup>2</sup>)  
 KINDERGARTEN: 380 m<sup>2</sup>  
 SENIORENOHNIEN: 2.070 m<sup>2</sup>  
 BGF: 11.950 m<sup>2</sup>

GRUNDRISS EG mit UMGEBUNG  
 NUTZUNG: KINDERGARTEN  
 SENIORENOHNIEN  
 WOHNEN

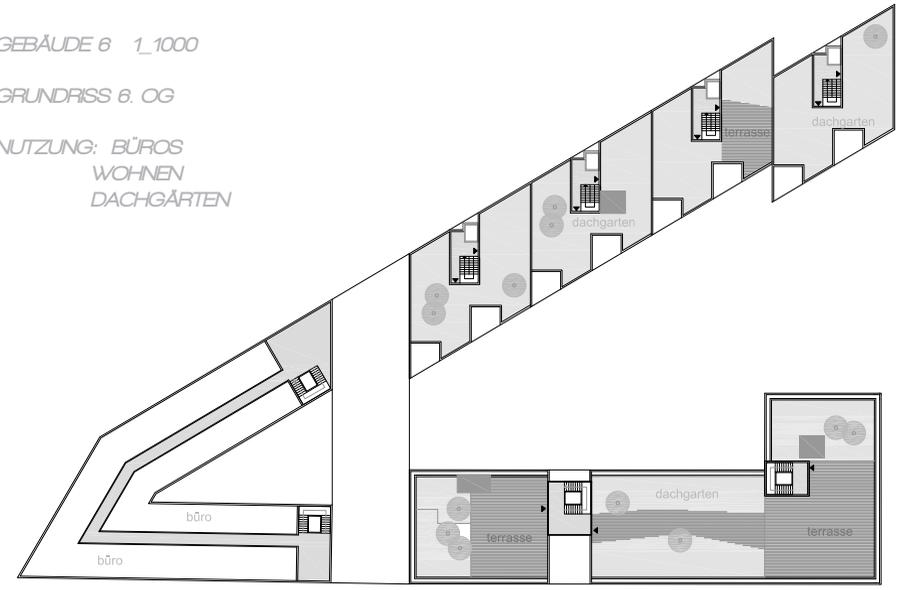




GEBÄUDE 6 1\_1000  
 GRUNDRISS 1.-5. OG  
 NUTZUNG: BÜROS  
 WOHNEN

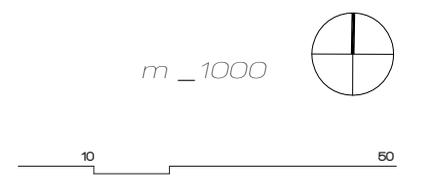


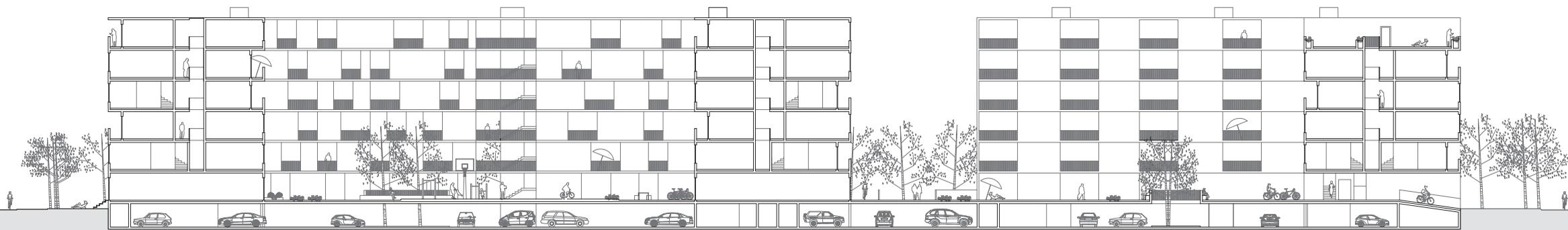
GEBÄUDE 6 1\_1000  
 GRUNDRISS 6. OG  
 NUTZUNG: BÜROS  
 WOHNEN  
 DACHGÄRTEN



GEBÄUDE 6  
 GESCHOSSE: 7  
 WE: 96 (45-120 m<sup>2</sup>)  
 KLEINGEWERBE: 920 m<sup>2</sup>  
 BÜROFLÄCHEN: 5.720 m<sup>2</sup>  
 BGF: 18.440 m<sup>2</sup>

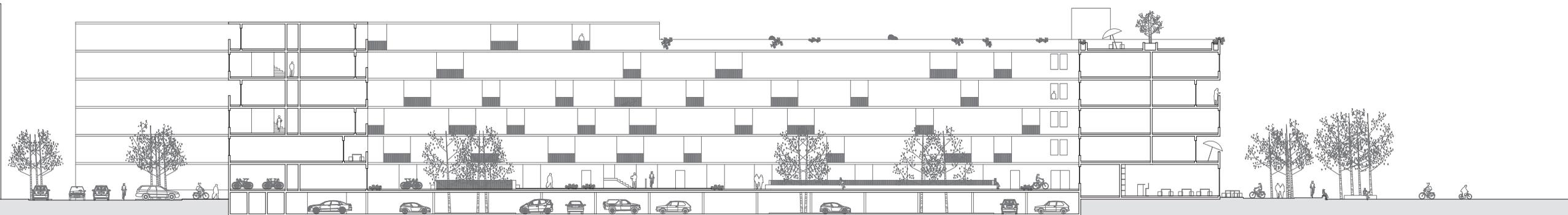
GEBÄUDE 6 1\_1000  
 GRUNDRISS EG mit UMGEBUNG  
 NUTZUNG: KLEINGEWERBE  
 BÜROS  
 WOHNEN





m\_500





m\_500

5 20



GESCHOSSE: 8

BÜROFLÄCHEN: 44.600m<sup>2</sup>

BGF: 44.600m<sup>2</sup>

m \_ 1000



WALDMANNGRÜNDE

Die so genannten „Waldmanngründe“ sind eine ca. 4 ha große strategisch günstig am Südtiroler Platz gelegene Fläche.

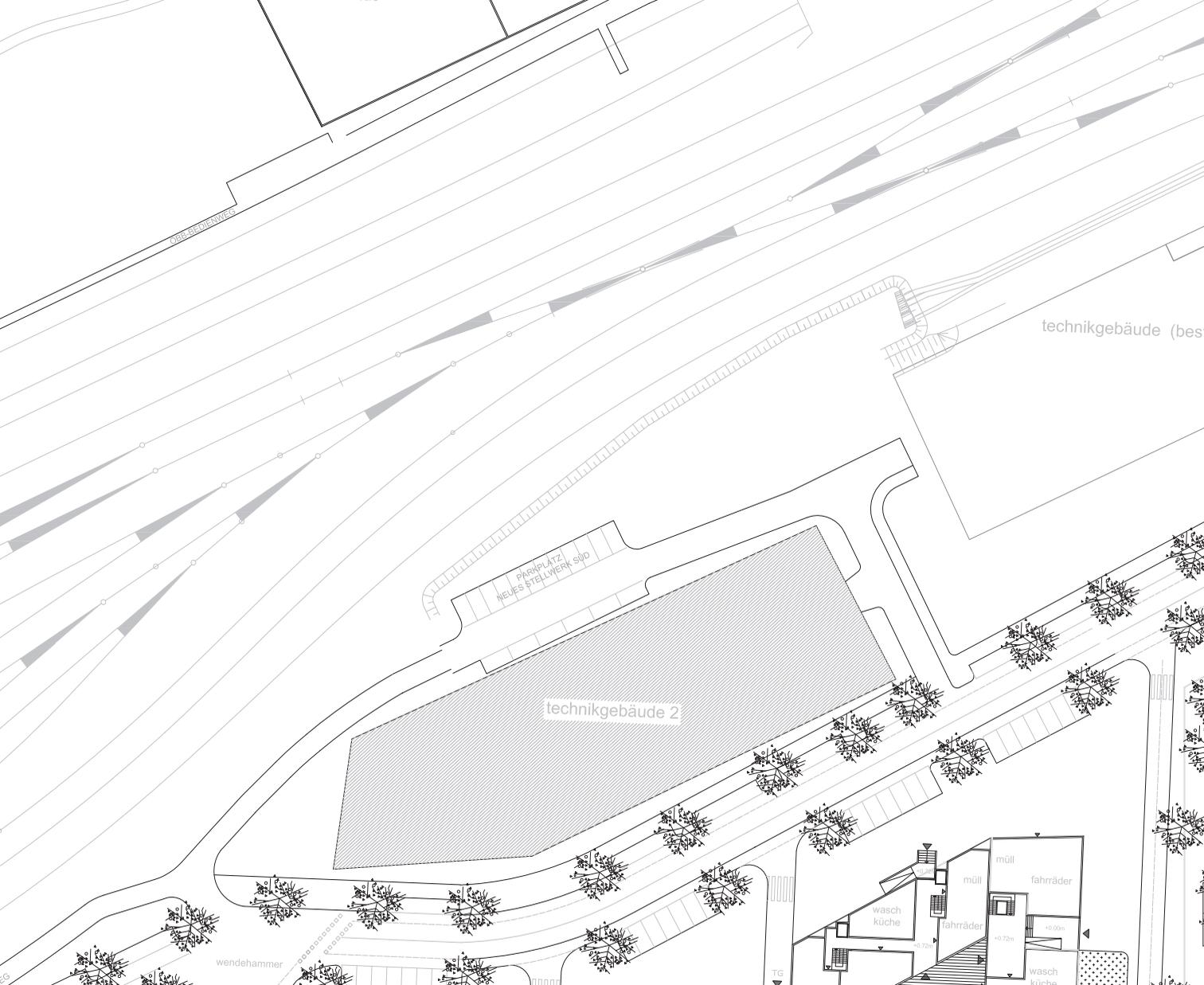
Sie sind vom eigentlichen Quartier durch den, stellenweise bis zu 90 m breiten, Gleiskörper der ÖBB getrennt und erhalten so eine Sonderstellung im Vergleich zum restlichen Planungsgebiet.

Durch ihre Lage in unmittelbarer Nähe zum neuen Wiener Hauptbahnhof und zur U-Bahn-Haltestelle der U1 am Südtiroler Platz eignet

sich diese Areal hervorragend zur Errichtung eines Bürogebäudes.

Der Standort scheint im Plan für Standorte mit Hochhauspotenzial auf und es ergab sich so die Möglichkeit des Bauens in der Bauklasse V welches die Errichtung von Bauwerken mit bis zu 26 m Höhe erlaubt.

Das gesamte Bauwerk ist für Büronutzung konzipiert und wird durch eine, möglicherweise auch öffentlich nutzbare, Tiefgarage ergänzt.



SONDERNUTZUNG

TECHNIKGEBÄUDE 2 der ÖBB

GESCHOSSE: 7

BÜROFLÄCHEN: 19.800 m<sup>2</sup>

BGF: 19.8000 m<sup>2</sup>

m \_ 1000



TECHNIKGEBÄUDE 2 ÖBB

Zusätzlich zum bereits errichteten „Technikgebäude I“, nahe der Unterführung Laxenburger Strasse, will die ÖBB im Zuge der Bebauung des Planungsgebietes D eine weiteres Technikgebäude auf diesem Areal errichten.

Das „Technikgebäude II“ soll in unmittelbarer Nähe zum ersten Gebäude erbaut werden und eine Bruttogeschossfläche, ähnlich der des Vorgängers, von etwa 18.000 m<sup>2</sup> besitzen.

Da das Gebäude nicht Teil der Planungsaufgabe war wird hier nur die in etwa benötigte Grundfläche und ein darauf möglicher Umriss vorgeschlagen. Die Geschossfläche wird dabei auf 7 Geschosse aufgeteilt.



Die Schule wurde hier nur grob städtebaulich, im Sinne von Standort, Grundstücksgröße und möglichem Umriss, behandelt. Die dargestellte gestalterische Ausformulierung soll nur ein paar Grundideen für einen möglichen zukünftigen Schulbau aufzeigen.

So ist eine Einbindung des Parks in die Schulfläche von beiderseitigem Vorteil. Die Schule profitiert von den, sie umgebenden, Grünflächen. Dem Park und seinen Benutzern wird die Möglichkeit geboten zahlreiche Angebote im

Bereich der schulischen Sportplätze nach den Unterrichtsstunden mitzubeneutzen.

Für eine solche Öffnung des Schulbereichs nach Außen hin würde sich einen Art Kammstruktur als nützlich erweisen, welche zu den Quartiersrändern hin klar definierte Kanten beschreibt, zum Park und zum Wohnquartier gewandt jedoch eine offenere Struktur aufweist und so ein ineinander Übergehen der Freiräume ermöglicht.

Den einzelnen Kammzähnen und den dadurch entstehenden Zwischenräumen können verschiedene Funktionen zugewiesen werden.

So kann die Schule von einem öffentlicheren Eingangsbereich mit Veranstaltungsräumen, welchen von einem Stadtbezug profitieren würden und sich so auf der Westseite, Richtung Vorplatz orientiert, befinden, über die einzelnen Klassentrakte bis hin zum einem abschließenden Block mit Turnsälen übergehen.

Diese Veranstaltungsräume sollten so geplant sein das sie auch nach Unterrichtschluss zugänglich gemacht werden können und dem ganzen Quartier als Veranstaltungsort dienen.

#### SONDERNUTZUNG SCHULE

GESCHOSSE: 3-5

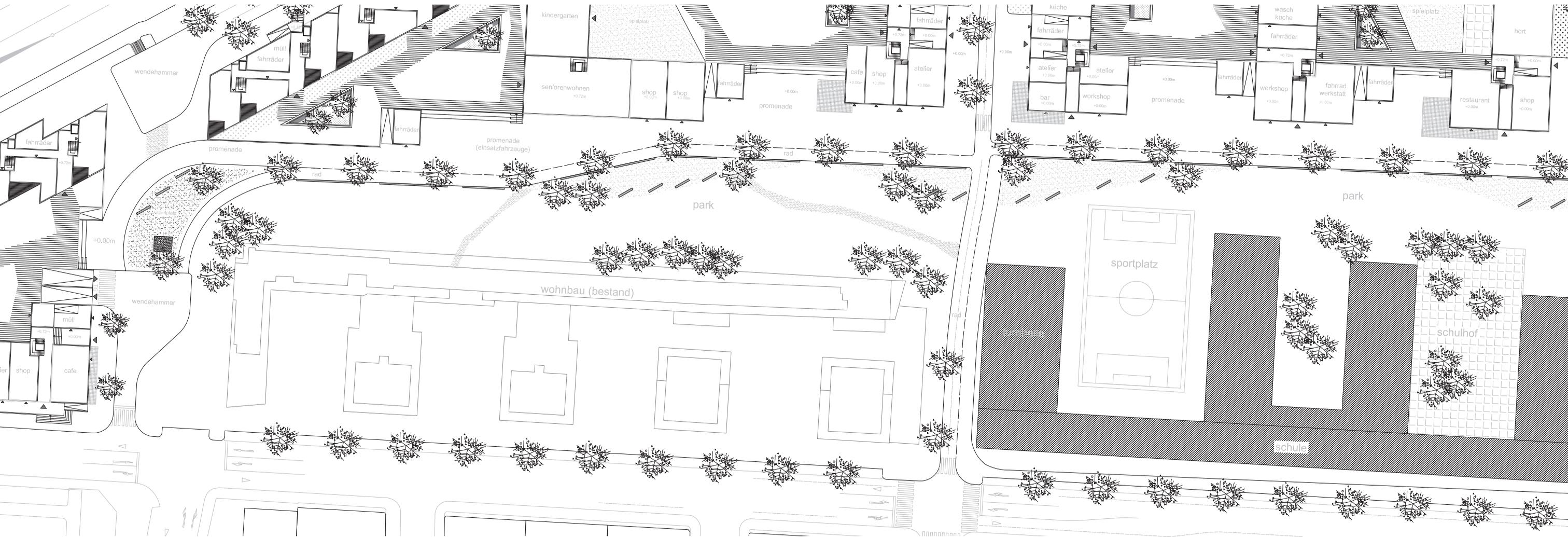
BGF: 19.8000 m<sup>2</sup>

m \_ 1000



10

50



Nach zahlreichen Variantenstudien stand die Ausführung des Park als eine zentrale grüne Achse fest, die das gesamte Quartier durchdringt und als Erholungsraum sowohl für die angrenzenden Wohnblocks als auch für die nähere Umgebung fungieren soll. Vom Columbusplatz beginnend erstreckt sich die Achse westwärts Richtung Waldmüllerpark. Sie beginnt mit einem Platz der sowohl als Schulvorplatz fungiert, als auch eine Verbindung zum restlichen Favoriten ermöglicht. Er ist ein sanfter Übergang von gepflastertem städtischen Freiraum zum

innerstädtischen Grünraum. Der Park besteht größtenteils aus grünen Freifläche, welche an der Nordseite von einer Promenade, an der Südseite von der Schule und dem bereits bestehenden Wohngebäude „Landgutgasse“ begrenzt werden. Die Promenade ist an einen Radweg gekoppelt und bilden den Übergang vom Park zur urbanen Sockelzone im Erdgeschoss der angrenzenden Wohnblocks. Zahlreiche Bäume rahmen den Park und definieren bestimmte Zonen.

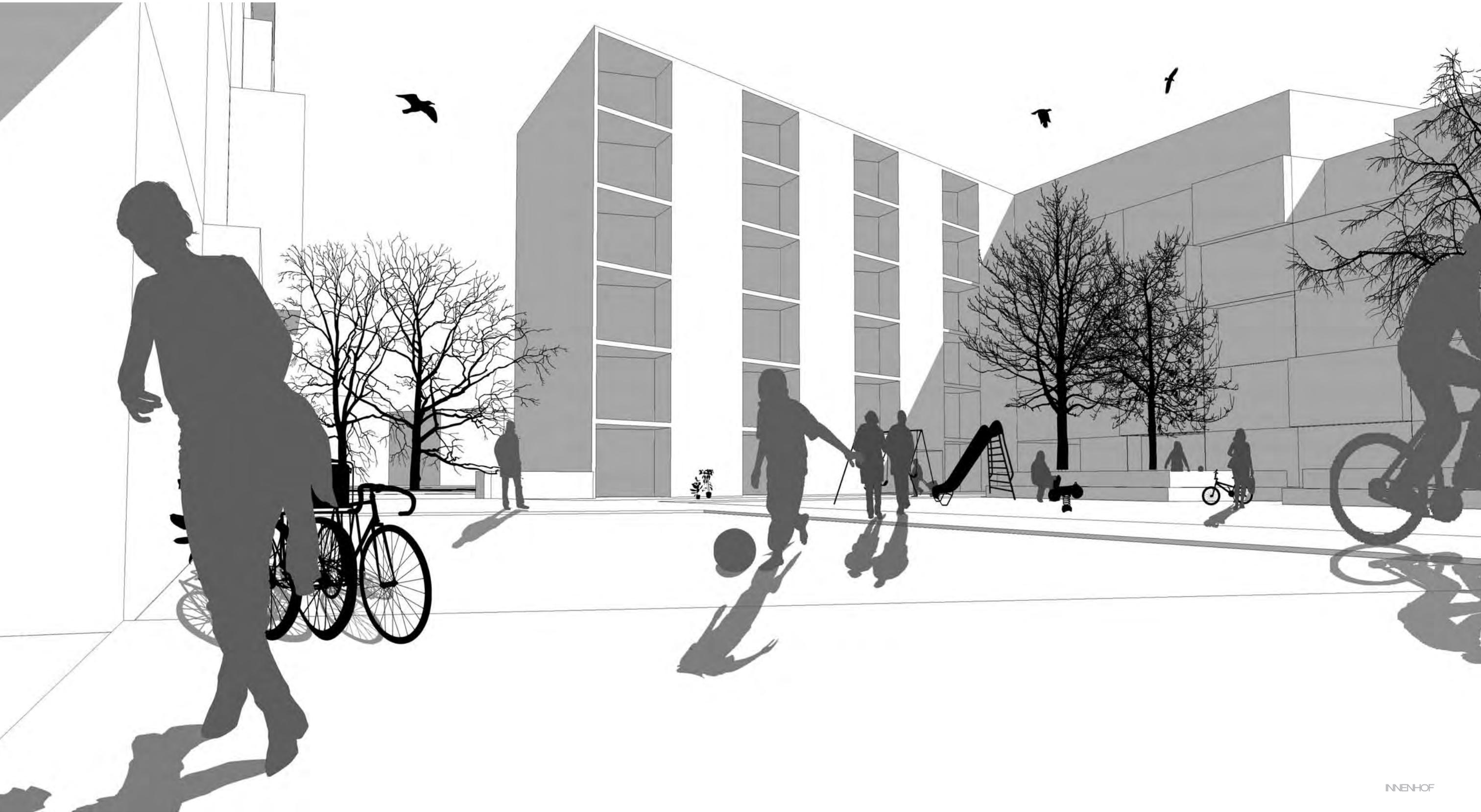
Es gibt verschiedenste Oberflächenbeschaffenheiten und kleinere Niveausprünge welche die Errichtung von Sitzgelegenheiten ermöglichen. Mehrere befestigte und unbefestigte Fuß- und Radwege ermöglichen eine vielfältige Durchquerung des Parks. An der westlichsten Stelle befindet sich ein großer, öffentlich zugänglicher Kinderspielplatz. Durch die unmittelbare Nachbarschaft zwischen Park und Schule ist es möglich die Freizeit- und Sportflächen zu verbinden und gemeinsam zu nutzen.

m \_ 1000





BLICK VOM PARK RICHTUNG INNENHOF





## ENTWURFSBESCHREIBUNG

Durch die Integration verschiedener Funktionen in die Erdgeschosszone wird diese zu einer urbanen Sockelzone, welche maßgeblich zu einer Belebung des Quartiers beiträgt. So tragen Geschäfte, Büros, Kleingewerbe, Gastronomiebetriebe, Atelier und Werkstätten zu einer Durchmischung des Areal bei.

Diese Nutzungen werden in den öffentlichen Bereiche des Quartiers, der Hauptachse entlang des Parks und an den, den ÖPNV-Haltestellen nahen Gebieten, angesiedelt. Entlang des Parks und dient eine Promenade mit breiten Gehsteigen sowohl zum Flanieren als auch als Außenbereiche für die angrenzende Gastronomiebetriebe. So wird diese Durchgangszone gleichzeitig zu einer „Verweilzone“. Die Anwesenheit von Kunden, Passanten, Gästen, Spaziergängern und Radfahrern erhöht maßgeblich den Sicherheitsfaktor. Je mehr Menschen sich auf der Strasse befinden desto höher ist der Überwachungsgrad und die Sicherheit.

Der Park selbst ist weitgehend als Grünfläche ausgestaltet. Dies ermöglicht eine große Freiheit bei der Art der Nutzung. Es gibt schatten-spendende Bepflanzung zur Abgrenzung der Ränder und im Übergang zum Radweg und der Promenade befinden sich zahlreiche Zonen mit unterschiedlichster Oberflächenbeschaffenheit und Sitzmöglichkeiten als Ruhezone. Der Park teilt sich Fläche mit der angrenzenden Schule, wodurch auch deren Sportplätze zu unterrichtsfreien Zeiten mitbenutzen lassen.

Auf einer zweiten, etwas erhöhten und damit privateren, Ebene der urbanen Sockelzone befinden sich die Innenhöfe der Wohnblocks. Sie dienen als Aufenthalts- und Freiflächen für die Bewohner, bieten Spielplätze, Grünflächen und Sitzgelegenheiten und sind umgeben von Wohnungen mit Vorgärten und Funktionsräumen der Hausgemeinschaft. Hier befinden sich weiters ein Kindergarten und ein Hort in unmittelbarer Nähe zur quartiersinternen Schule. Diese zweite Ebene ist somit eine halböffentliche, die sowohl von den Bewohnern als auch von Passanten betreten wird, die den Weg durch einen Hof als Abkürzung durch das Quartier nutzen, oder von Besucher wie auch von Eltern die ihre Kinder in die Betreuungseinrichtungen bringen.

Die privaten Bereiche der Bewohner befinden sich in den Gebäuden. So hat jede Wohnung als eigene private Freifläche eine Balkon oder eine Loggia. Weiters sind Teile der Dächer begehbar und als Dachgärten ausgestaltet. Diese bestehen sowohl aus Terrassen und Freifläche für die gesamte Hausgemeinschaft als auch aus kleineren zumietbaren Dachgärten für einzelne Wohnungen.

Die Schule weist zur Strasse hin einen weitgehend geschlossenen Charakter auf, öffnet sich aber zum Quartier und zum Vorplatz hin und integriert sich so in die Parklandschaft. Ein Gedanke zur hier entstehenden Schule war die Mitnutzung verschiedenster Schulräume durch die Bewohner des Viertels. So könne hier zu unterrichtsfreien Zeiten Workshops und Kurse abgehalten werden oder die Aula und die Turnsäle für Veranstaltungen genutzt werden.

## STÄDTEBAULICHE BERRECHNUNGEN:

GRUNDSTÜCK: 95.800 m<sup>2</sup>

BBL:  
95.800 - 20% ERSCHLISSUNG  
= 76.640 m<sup>2</sup>

### WOHNEN:

#### BCF:

GEB.1: 6.890 m<sup>2</sup>  
4.500 m<sup>2</sup> Studentenwohnen

GEB.2: 14.575 m<sup>2</sup>

GEB.3: 38.590 m<sup>2</sup>

GEB.4: 13.910 m<sup>2</sup>

GEB.5: 9.480 m<sup>2</sup>  
2.070 m<sup>2</sup> Seniorenwohnen

GEB.6: 11.800 m<sup>2</sup>

Gesamt: 101.810 m<sup>2</sup>

### ARBEITEN:

#### BCF:

GEB.1: 21.950 m<sup>2</sup>

GEB.2: 840 m<sup>2</sup>

GEB.3: 760 m<sup>2</sup>

GEB.4: 360 m<sup>2</sup>

GEB.5: 360 m<sup>2</sup>

GEB.6: 6640 m<sup>2</sup>

Technikgebäude:  
19.800 m<sup>2</sup>

Waldmanngründe:  
44.600 m<sup>2</sup>

Gesamt: 95.350 m<sup>2</sup>

### SCHULE:

#### BCF:

Gesamt: 29.600 m<sup>2</sup>

#### GESAMTE BCF:

101.810 m<sup>2</sup>  
44.600 m<sup>2</sup>  
29.600 m<sup>2</sup>

BCF: 226.760 m<sup>2</sup>

(Abweichung von Wettbewerbsvorgabe zur Erreichung der baulichen Dichte)

#### DICHTE:

226.760 m<sup>2</sup>/ BBL (76.640 m<sup>2</sup>)

= 2,96 DICHTE

WOHNEN: 45,2 %

ARBEITEN: 42,4 %

SCHULE: 12,4 %





HOTEL KOLBECK ZUR ANDE

HOTEL  
KOLBECK

ÖBB  
Schneid-Flammzugänge  
856 500

Fremdverkehrsleitung Wien  
Klein- und Mittelbahn

Vorsichtig verschieben  
Bei Beförderung mit anderen  
als Traktorenwagen von  
Zugmaschinen ziehen!



LITERATURVERZEICHNIS

BÜCHER

Benevolo, Leonardo. Die Geschichte der Stadt. Frankfurt/Main 1983.

Dinhobl, Günther, Kos, Wolfgang (Hg.). Grosser Bahnhof - Wien und die weite Welt. Ausstellungskatalog. Wien 2008.

Jacobs, Jane. Life And Death Of Great American Cities. New York 1961.

Müller, Rudolf (Hg.). Wien - Drehschraibe Ost - West. Köln 1990.

Seiß, Reinhard. Wer baut Wien?. Salzburg 2007.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Bevölkerungsvorausschätzung 2000-2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion. Wien 2002.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Masterplan Verkehr Wien - Positionspapier. Wien 2002.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtregion Wien, Wien 2000.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Wien - Stadterhaltung - Stadterneuerung - Der Stand der Dinge, Wien 1995.

ZEITSCHRIFTEN

Pirhofer, Gottfried. Die Phase von 1976 bis 1989 - Verstärkte Wertschätzung der Stadt. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Pirhofer, Gottfried. Die Phase von 1989 bis 2005 - Wien im neuen Europa. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Pirhofer, Gottfried. Die Jahre von 1994 bis 2000 - Massvolle Expansion. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Pirhofer, Gottfried. Die Jahre von 2000 bis 2005 - Zunahme „Strategisches Denken“. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Stimmer, Kurt. Stadregulierungen vor 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Stimmer, Kurt. Der Wiederaufbau ab 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

Stimmer, Kurt. Aufbruch in eine neue Zeit. Perspektiven, Heft 1-2, 2007.

INTERNETQUELLEN

Internetseite „Das rote Wien. Weblexikon der Sozialdemokraten.“ URL: http://www.dasrotewien.at. [Stand 25.09.2010]

Internetseite der Stadt Wien. URL: http://www.wien.gv.at [Stand 25.09.2010]

Internetseite der Statistik Austria. URL: http://www.statistik.at [Stand 24.09.2010]

Internetseite des Wiener Hauptbahnhofes. URL: http://www.hauptbahnhof-wien.at [Stand 22.09.2010]

SONSTIGES

Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009.

Krammer, André. Fußgängerorientierte Stadtquartiere - Autofreies Leben in der Stadt - Potentialabschätzung für ein autofreies Quartier in Wien - Fokus Städtebau. Wien, TU, Studie im Auftrag der ÖBB-Immobilienabteilung, Wien 2009.

Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008.

Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung. ÖBB-Infrastruktur AG (Hg.). Hauptbahnhof Wien - Mehr als ein Bahnhof, Broschüre. Wien 2010.

Walter, Stefan. Fußgängerorientierte Stadtquartiere - Autofreies Leben in der Stadt - Potentialabschätzung für ein autofreies Quartier in Wien - Fokus Verkehrsplanung. Graz, TU, Masterarbeit im Auftrag der ÖBB-Immobilienabteilung, Wien 2009.

ANMERKUNGEN

1 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005.

2 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadterhaltung - Stadterneuerung - Der Stand der Dinge, Wien 1995. S.13ff.

3 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtregion Wien, Wien 2000. S.8.

4 vgl. Stimmer, Kurt. Stadregulierungen vor 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.7ff.

5 vgl. Statistik des Bevölkerungsstandes, Statistik Austria: http://www.statistik.at/web\_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstand\_und\_veraenderung/bevoelkerung\_zu\_jahres\_quartals\_anfang/023582.html [Stand 22.09.2010]

6 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.32ff.

7 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.38.

8 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.32ff.

9 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.84ff.

10 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.87.

11 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.45ff.

12 vgl. Wikipedia. Wien Favoriten. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Favoriten [Stand 25.09.2010]

13 vgl. Internetportal der Stadt Wien. Bezirksportäts Wien - 10. Favoriten. URL: http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bezirksdaten.html [Stand 25.09.2010]

14 vgl. Das rote Wien. Weblexikon der Sozialdemokraten. Favoriten. URL: http://www.dasrote.wien.at/online/page.php?P=12021. [Stand 25.09.2010]

15 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.8ff.

16 vgl. Stimmer, Kurt. Stadregulierungen vor 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.7ff.

17 vgl. Stimmer, Kurt. Der Wiederaufbau ab 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.16ff.

18 vgl. Wikipedia. Wien Favoriten. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Favoriten [Stand 25.09.2010]

19 vgl. Internetportal der Stadt Wien. Bezirksportäts Wien - 10. Favoriten. URL: http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bezirksdaten.html [Stand 25.09.2010]

20 vgl. Das rote Wien. Weblexikon der Sozialdemokraten. Favoriten. URL: http://www.dasrote.wien.at/online/page.php?P=12021. [Stand 25.09.2010]

21 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.8ff.

22 vgl. Stimmer, Kurt. Stadregulierungen vor 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.7ff.

23 vgl. Stimmer, Kurt. Der Wiederaufbau ab 1945. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.16ff.

24 vgl. Wikipedia. Wien Favoriten. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Favoriten [Stand 25.09.2010]

25 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.8ff.

26 vgl. Internetportal der Stadt Wien. Waldmüller Park. URL: http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/waldmueller.html [Stand 20.09.2010]

27 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.211.

28 vgl. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.211ff.

29 vgl. Pirhofer, Gottfried. Die Jahre von 2000 bis 2005 - Zunahme „Strategisches Denken“. Perspektiven, Heft 1-2, 2007. S.95ff.

30 vgl. Dinhabl, Günther, Kos, Wolfgang (Hg.). Grosser Bahnhof - Wien und die weite Welt. Ausstellungskatalog. Wien 2008. S.431.

31 Zit. Internetportal des Hauptbahnhofes Wien. Verkehrskonzept. URL: http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Verkehrskonzept/index.jsp

32 vgl. Internetportal des Hauptbahnhofes Wien. Verkehrskonzept. URL: http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Verkehrskonzept/index.jsp

33 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.14.

34 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28

35 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

36 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

37 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.14.

38 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28

39 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

40 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

41 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

42 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.28.

43 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.31

44 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.32

45 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.32.

46 Zit. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.31.

47 Zit. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.34;

48 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.8f.

49 Zit. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.16f.

50 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.7f.

51 Zit. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

52 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.18ff.

53 vgl. V.Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.13.

54 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.14f.

55 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.14.

56 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.12, S.27.

57 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.16.

58 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. S.12, S.27.

59 vgl. Stadtviertel auf Schiene. URL: http://www.strausspartner.at/index.php?option=com\_content&task=view&id=1031&menuid=18 [Stand 21.09.2010]

60 vgl. Internetseite der Stadt Wien - Wohnprojekt der Woche. URL: http://www.wien.gv.at/iv/detail.aspx?mid=97219 [Stand 21.09.2010]

61 Zit. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.8.

62 vgl. Internetportal der Stadt Wien. Waldmüller Park. URL: http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/waldmueller.html [Stand 20.09.2010]

63 vgl. Internetportal der Stadt Wien. URL: http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen [Stand 20.09.2010]

64 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009.

65 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.7.

66 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

67 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

68 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

69 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

70 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

71 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

72 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

73 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

74 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

75 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

76 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

77 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

78 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

79 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

80 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

81 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

82 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

83 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

84 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

85 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

86 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

87 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.8.

88 vgl. Internetportal der Stadt Wien. Bezirksportäts Wien - 10. Favoriten. URL: http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bezirksdaten.html [Stand 25.09.2010]

89 vgl. Internetportal der Stadt Wien. URL: http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen [Stand 20.09.2010]

90 vgl. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009.

91 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.7.

92 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

93 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

94 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

95 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

96 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

97 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

98 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

99 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

100 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

101 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

102 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

103 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

104 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

105 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

106 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

107 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

108 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

109 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

110 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

111 vgl. Rosinak & Partner. Verkehrsuntersuchung „Entwicklungsgebiet Landgutgasse“. Wien 2008. S.17.

Abb.10

Abb.11

Abb.12

Abb.13

Abb.14

Abb.15

Abb.16

Abb.17

Abb.18

Abb.19

Abb.20

Abb.21

Abb.22

Abb.23

Abb.24

Abb.25

Abb.26

Abb.27

Abb.28

Abb.29

Abb.30

Abb.31

Abb.32

Abb.33

Abb.34

Abb.35

Abb.36

Abb.37

Abb.38

Abb.39

Abb.40

Abb.41

Abb.42

Abb.43

Abb.44

Abb.45

Abb.46

Abb.47

Abb.48

Abb.49

Abb.50

Durchschnittliches Jahresnettoeinkommen der im Bezirk wohnenden Personen 2007. Internetportal der Stadt Wien. Bezirksportäts Wien - 10. Favoriten. URL: http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bezirksdaten.html [Stand 25.09.2010]

Wohnungen nach Wohnungsgröße 2001. Internetportal der Stadt Wien. Bezirksportäts Wien - 10. Favoriten. URL: http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bezirksdaten.html [Stand 25.09.2010]

Schlessinger Kataster von Wien 1885. Koll Architekten. Auslobung Wettbewerbsverfahren „Entwicklungsgebiet D“. Wien 2009. Anlage 9 - Historisches Kartenmaterial.

Entwurf zum Masterplan Hauptbahnhof Wien. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.211.

Standardaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur. Stadtentwicklung Wien. MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Wien 2005. S.173.

Gepunkte Verlängerung U2 - Süd. Internetportal der Stadt Wien. URL: http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/1\_bahn/planungsergebnis/u2sued/hauptvorschlag.html

Verkehrskonzept Bahnhof Wien. Internetportal Wien Hauptbahnhof. URL: http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Verkehrskonzept/index.jsp