



# Klimavorzeigestadtteil RothNEUsiedl

Jurysitzung Bearbeitungsphase 2  
Protokoll

# Präambel – Ein Bekenntnis für die weiteren Schritte zur Entwicklung RothNEUsiedls

## **1. Die Modellhaftigkeit des Klimavorzeigestadtteils in allen Phasen hochhalten und die Innovationskraft wirksam machen**

Die handelnden Akteur\*innen bekennen sich dazu, den Anspruch an die Modellhaftigkeit des Klimavorzeigestadtteils RothNEUsiedl in allen Phasen des Projektes (von der Planung bis zur Umsetzung, vom Betrieb bis zur Nachnutzung und zum Ressourcenmanagement) hochzuhalten und den Innovationsgehalt stets groß zu schreiben. Die Frage, worin sich Modellhaftigkeit und Innovation des neuen Stadtteils messen lassen, bildet in allen Prozess- und Entwicklungsphasen stets die grundlegende Leitfrage. Bereits jetzt zeigt sich, dass in Planung, Bau, Betrieb und Management der Mobilitätsräume sowie der Frei- und Grünräume, im Umgang mit dem Regenwasser wie auch bei den allgemeinen technischen Anforderungen ein hohes Innovationspotenzial lokalisierbar ist. Mit dem Modellanspruch ist zugleich die Schaffung zukünftiger Pilotprojekte verbunden, die als Innovationstreiber zu Next-Practice werden.

## **2. Zu einem von höchster Ambition geprägten offenen Prozess bekennen und bestehende Regelwerke für die Umsetzung weiterentwickeln**

Alle handelnden Akteur\*innen und Beteiligten bekennen sich zu einem von höchsten Ambitionen geprägten, offenen Prozess, bezogen auf Planung und Entwicklung des neuen Stadtteils RothNEUsiedl. Dies umfasst die Bereitschaft, bestehende Praktiken kritisch zu hinterfragen und neue Wege zu beschreiten, um den hohen Anforderungen an einen Klimavorzeigestadtteil gerecht zu werden. Die Weiterentwicklung verlangt zudem die Sicherstellung der notwendigen Expertisen im Projekt. Es ist erforderlich, bestehende Regelwerke und Methoden nicht nur kontinuierlich zu reflektieren, sondern sie auch anzupassen, um dem formulierten Innovationsanspruch Rechnung tragen zu können. Insbesondere die städtischen Dienststellen und die in die Umsetzung eingebundenen Unternehmen und Fonds sind gefordert, sich zukunftsweisend am Prozess zu beteiligen und zur Entwicklung kreativer Ansätze aktiv und konstruktiv beizutragen. Nur so kann das Versprechen eines modellhaften Stadtteils eingelöst werden, welcher es vermag, Antworten auf die Herausforderungen der Klimawandelanpassung und der Energie- sowie der Mobilitätswende zu geben.

### **3. Die RothNEUsiedl-Charta als Fundament für alle weiteren Schritte weitertragen und mit ergänzenden Expertisen vertiefen**

In einem breit angelegten Planungsprozess ist unter Mitwirkung aller relevanten Akteur\*innen aus Verwaltung, Grundeigentümer\*innen und Politik die RothNEUsiedl-Charta erarbeitet worden. Diese bildet das inhaltliche Fundament in der Entwicklung des neuen Stadtteils, welches für alle weiteren Schritte in der Stadtteilentwicklung Bestand haben soll. Damit versteht sich die RothNEUsiedl-Charta als besonderes Bekenntnis zu einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Stadtentwicklung und wird so zur ständigen Wegbegleiterin in Planung, Entwicklung und Realisierung. Darüber hinaus wird die Charta über die weiteren Phasen mit zusätzlichen Expertisen vertieft und verdichtet. Sie begreift sich als lebendes Dokument, das über die nächsten Jahre laufend fortgeschrieben werden soll. Konkret bedeutet dies auch, dass in allen Phasen erforderliche Expertisen sichergestellt und eine produktive Lernumgebung für alle Beteiligten und Mitwirkenden geschaffen wird.

### **4. Eine integrierte und kooperative Vorgehensweise in Planung und Umsetzung auf allen Ebenen entwickeln und anwenden**

Klimaschutz, Klimawandelanpassung, Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung erfordern in hohem Maße eine integrierte Zugangs- und Vorgehensweise, bei der sektorale Handlungsfelder zusammen gedacht und übergreifende Lösungsansätze zielorientiert entwickelt werden. Gleichmaßen erfordert dies auch ein hohes Maß an Steuerungs- und Managementkompetenzen. Alle handelnden Akteur\*innen und Beteiligten bekennen sich daher zu einer kooperativen Arbeitsweise und verstehen RothNEUsiedl als Plattform zur Entwicklung neuer innovativer Lösungen, als Plattform des Austausches und zentrale Clearingstelle zur Aushandlung neuer innovativer Prozesse.

### **5. Der Qualitätssicherung auf allen Ebenen und in allen Phasen einen hohen Stellenwert einräumen und einen sichtbaren Beitrag zur nachhaltigen Baukultur leisten**

In RothNEUsiedl soll der Qualitätssicherung in allen Phasen des Projektes eine große Bedeutung hinzukommen. Mit der Durchführung des städtebaulichen und freiraumplanerischen wettbewerblichen Dialogs (2023-2024) konnte in Form eines modellhaften Verfahrens ein Grundstein in der Qualifizierung des neuen Stadtteils gelegt werden. In einem nächsten Schritt erfolgt die Konkretisierung zum städtebaulichen und freiräumlichen Leitbild, welches Aussagen zu den erwartbaren Qualitäten einschließt und damit zur Grundlage weiterer Qualifizierungsverfahren werden wird. Die Qualitätssicherung wird in weiteren Phasen über das Instrument des Wettbewerbs (Hochbauwettbewerbe, Bauträgerwettbewerbe, Freiraumwettbewerbe etc.) fortgeführt. Ebenso wird dem Qualitätsbeirat des wohnfonds\_wien ein zentraler Stellenwert zukommen. Bereits der erste zu realisierende Baustein muss zeigen, was RothNEUsiedl kann und wie hoch die Messlatte für den Qualitätsanspruch gesetzt ist. Nicht zuletzt besteht der Anspruch, mit dem Klimastadtteil RothNEUsiedl die Baukultur in Europa vorbildhaft und nachhaltig zu prägen. Alle handelnden Akteur\*innen bekennen sich zu einem lückenlosen Qualitätssicherungsprozess in den unterschiedlichen Phasen der Quartiersentwicklung.

## **6. Frühzeitig Mehrwerte für die bestehenden Nachbarschaften schaffen und frühe Grünmaßnahmen umsetzen**

Ein neuer Stadtteil bedeutet immer auch Veränderung für das bestehende Umfeld und die ansässigen Bewohner\*innen. Vor diesem Hintergrund muss sich der neue Stadtteil der Frage stellen, welche Mehrwerte und Angebote dieser auch für die angrenzenden Nachbarschaften mit sich bringen kann. Damit wird diese Frage zum leitenden Motiv in der schrittweisen Entwicklung des Stadtteils. Um von Beginn an – idealerweise noch bevor die bauliche Entwicklung einsetzt – neue Qualitäten in RothNEUsiedl schaffen zu können, sollen spürbare und erlebbare Grünmaßnahmen frühzeitig entwickelt werden (Konzept des „Frühen Grüns“). So sollen ökologische wie soziale Funktionen und Zielsetzungen in einer frühen Phase erreicht und abgesichert werden.

## **7. Den Dialog weiterführen und das Lernen von und miteinander ermöglichen**

Bereits mit dem Prozess zur Erarbeitung des Strukturkonzeptes (2019-2021) wurde der Weg in Richtung eines Modellverfahrens in der dialogischen Stadtentwicklung eingeschlagen. Im Rahmen des durchgeführten wettbewerblichen Dialogs wurde dieser Ansatz weiterverfolgt. Unter Mitwirkung aller relevanten Dienststellen der Stadt, der städtischen Betriebe, der Grundeigentümer\*innen, der Politik, dem Zukunftsteam und der lokalen Akteur\*innen vor Ort wurde eine kooperative und ko-kreative Arbeitsweise erprobt und etabliert. Diese Form der Zusammenarbeit soll für die weiteren Schritte in der Entwicklung des neuen Stadtteils weitergeführt und der Dialog zwischen allen Beteiligten hochgehalten werden. Gleichmaßen besteht der Anspruch auch weiterhin RothNEUsiedl als Klimavorzeigestadtteil zum Gegenstand des öffentlichen und fachöffentlichen Diskurses zu machen und als Plattform des gemeinsamen Lernens zu etablieren.

## **8. Das Zukunftsteam als lokalen Partner und Multiplikator weiterhin aktiv in den Prozess einbinden**

Das Zukunftsteam hat sich als wichtiger lokaler Partner zur aktiven Teilhabe und Mitwirkung im Rahmen des städtebaulichen und freiraumplanerischen wettbewerblichen Dialogs etabliert. Damit übernimmt das Zukunftsteam eine wichtige Schnittstellenfunktion zwischen der Planung und der lokalen Bevölkerung. Nicht zuletzt versteht sich Planung immer auch als Kommunikations- und Vermittlungsaufgabe. Die Einbeziehung des Zukunftsteams in der Qualifizierung des Stadtteils RothNEUsiedl soll aufrechterhalten bleiben und zur gelebten Praxis einer inklusiven und auf den Dialog aufbauenden Stadtentwicklung werden.

# Ergebnisprotokoll der Jurysitzung

**Zeit:** 6. März 2024, 09:00 - 19:30 Uhr  
7. März 2024, 09:00 - 17:15 Uhr

**Ort:** Wappensaal im Wiener Rathaus

## Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung und Einleitung	5
2. Abschlusspräsentation der Planungsteams und Rückfragen	7
3. Feststellung der Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Unbefangenheit	8
4. Bericht der Vorprüfung	11
5. Informations- und Orientierungsrundgang	14
6. Diskussionsrundgang	15
7. Wiederaufnahme der Sitzung am 2. Sitzungstag	15
8. Wertungsrundgang	18
9. Nachbesprechung	39
10. Abschluss	40

## 1. Begrüßung und Einleitung

Die Sitzung startet um 9:00 Uhr.

Daniela Allmeier von der Verfahrensbegleitung eröffnet die Sitzung, begrüßt alle Anwesenden und übergibt das Wort an Marcus Franz, Bezirksvorsteher des 10. Wiener Gemeindebezirks Favoriten.

Marcus Franz freut sich auf die Vorstellung der Beiträge und die fachliche Diskussion. Er betont die Relevanz des Klimavorzeigestadtteils RothNEUSiedl als internationales Leuchtturmprojekt. Besonders wichtig sei es ihm, die Anliegen der Bevölkerung bei der Auswahl eines Beitrags zu berücksichtigen.

Bernhard Steger, Dienststellenleiter der MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, begrüßt alle Sitzungsteilnehmer\*innen im Namen der Stadt Wien – einer der Auslober\*innen – und hebt die Besonderheit der vorliegenden Planungsaufgabe als zentrales Stadterweiterungsgebiet in Wien hervor. Die Entscheidung, ein Verfahren, das als „Wettbewerblicher Dialog“ auf Transparenz und Kooperation ausgerichtet ist, zu wählen, sei richtig und zukunftsweisend gewesen. Es wird damit ein neuer Weg eingeschlagen. Das Verfahren hat eine Vorbildwirkung für nachfolgende Planungsprozesse.

Silvia Hofer, Geschäftsführerin der Wohnfonds-Wiener Stadtwerke Entwicklungs GmbH und Vertreterin der Auslober\*innen, bedankt sich bei allen für die Teilnahme und die aktive Mitwirkung über die gesamte Prozesslaufzeit.

Christa Reicher, Vorsitzende der Jury, begrüßt alle Anwesenden und betont die hohe Verantwortung, die mit der Auswahl eines Beitrags verbunden ist. In RothNEUSiedl hat man sich im Sinne der Nachhaltigkeit und Klimaresilienz besonders hohe Ziele gesetzt. Diese müssen in den finalen Beiträgen abgebildet sein. In der am Vortag der Jurysitzung (am 05.03.2024) abgehaltenen Bürger\*innenveranstaltung wurde ein erster Einblick in die Beiträge gewährt. Besonders hebt sie die Ausarbeitungstiefe aller vier Beiträge hervor und bedankt sich vorab bei allen vier Planungsteams für ihr großes Engagement. Zu folgenden Themengebieten sind seitens der Bürger\*innen besonders intensiv Fragen formuliert worden:

- Funktionalität des zukünftigen Mobilitätskonzepts und Verkehrsaufkommen,
- Nutzung der Freiräume für Anrainer\*innen und
- Anzahl der geplanten Wohneinheiten im Planungsgebiet.

Wichtig sei es, die formulierten Ziele und Ambitionen weiterhin hoch zu halten und einen Stadtteil zu schaffen, der möglichst für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung offen ist.

Andreas Gugumuck, Vertreter des Zukunftsteams, erläutert, wie spannend die am Vortag abgehaltene Bürger\*innenveranstaltung gewesen sei und dass er dort bereits einen ersten Einblick in die Beiträge erhalten habe. Er sei erfreut, dass Empfehlungen des Zukunftsteams in den Arbeiten berücksichtigt worden sind und bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit.

Anschließend erläutert Daniela Allmeier das Programm für den ersten Jurytag. Am Vormittag präsentieren die Planungsteams ihre Beiträge. Im Anschluss an die einzelnen Präsentationen besteht die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen. Nach einer gemeinsamen Mittagspause verlassen die Planungsteams die Sitzung und die interne Jurysitzung startet.

## 2. Abschlusspräsentation der Planungsteams und Rückfragen

Die teilnehmenden Planungsteams stellen ihre Konzepte vor. Im Anschluss an jede Präsentation gibt es die Möglichkeit, Fragen zum besseren Verständnis zu stellen. Für jeden Beitrag stehen 20 Minuten für die Präsentation und 20 Minuten für Verständnisfragen der Jury zur Verfügung.

Die Reihenfolge der Präsentationen wurde im Vorfeld per Los festgestellt.

### Präsentationen

#### 1. Team B

O&O Baukunst / Capattistaubach urbane landschaften / Rosinak & Partner / Transsolar Energietechnik / Sieker Ingenieurgesellschaft / Concular

#### 2. Team D

Nußmüller Architekten / studio boden / triangonal / wohnbund:consult / AEE - Institut für Nachhaltige Technologien / Büro DI Thomas Romm

### **Pause 11:15 - 11:30 Uhr**

#### 3. Team A

Rüdiger Lainer & Partner / Kräftner Landschaftsarchitektur / Traffix Verkehrsplanung

#### 4. Team C

StudioVlayStreeruwitz / DnD Landschaftsplanung / FCP Fritsch / Chiari & Partner / IPJ Ingenieurbüro P. Jung / Weatherpark

### **Pause 13:10 - 15:00 Uhr**

Die Planungsteams verlassen die Sitzung. Daraufhin tagt die Jury ohne Beisein der Planungsteams.

### 3. Feststellung der Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Unbefangenheit

Die Vorsitzende begrüßt alle Anwesenden zum internen Teil der Sitzung. Sie stellt die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit der Jury fest.

**Folgende Personen nehmen am 1. Sitzungstag teil:**

#### **Jurymitglieder mit Stimmrecht**

##### Fachjuror\*innen (10 Stimmen)

Prof. <sup>in</sup> Christa Reicher	Vorsitzende, Reicher Haase Assoziierte, RWTH Aachen
DI Tim von Winning	Bgm. Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Ulm
Arch. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> Claudia König-Larch	königlarch architekten, Wien
Arch. DI Johannes Zeininger	Vertreter ZT Kammer
Prof. <sup>in</sup> Undine Giseke	TU Berlin, bgmr Landschaftsarchitekten
Dipl. Bauing. Fritz Kobi	Verkehrsplaner, Bern (CH)
Priv. Doz. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> MSc. Dr. <sup>in</sup> Doris Österreicher	BOKU Wien IRUB
Prof. <sup>in</sup> Antje Stokman	HafenCity Universität Hamburg
Dipl. Arch. <sup>in</sup> Regula Lüscher	Senatsbaudirektorin Berlin a.D.
DI <sup>in</sup> Carla Lo, Landschaftsarchitektin	Vertreterin ZT Kammer

##### Sachjuror\*innen (9 Stimmen)

DI Bernhard Silvestri	GGr. Innovation, Stadtplanung und Mobilität
DI Gregor Puscher	GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
Michael Kolesnik-Gerges, MSc	GGr. Finanzen, Wirtschaft, Arbeit, Internationales und Wiener Stadtwerke
Marcus Franz	Bezirksvorsteher 10. Bezirk
DI Thomas Madreiter	Planungsdirektor Stadt Wien
OSR DI Andreas Januskovecz	Stadt Wien, Bereichsleiter für Klimaangelegenheiten
DI Dr. Bernhard Steger	Stadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dienststellenleiter



DI<sup>in</sup> (FH) Silvia Hofer

Wohnfonds-Wiener Stadtwerke Entwicklungs GmbH

DI Walter Koch

Vertreter der Liegenschaftseigentümer\*innen

### **Stv. Jurymitglieder ohne Stimmrecht**

DI Lukas Lang

Stadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung  
und Flächenwidmung, Innen-Südwest

DI<sup>in</sup> Araminta Perlinger

GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen

DI Norbert Pokorny

Bezirksrat 10. Bezirk

Sonja Wolfram, MSc

Wohnfonds – Wiener Stadtwerke Entwicklungs GmbH

DI<sup>in</sup> Andrea Steiner

Vertreterin der Liegenschaftseigentümer\*innen

DI<sup>in</sup> Marianne Steiner MA

Stadt Wien, MD - Geschäftsbereich Bauten und Technik

DI Manuel Pröll

Stadt Wien, MA 18 - Referat Mobilitätsstrategien

Arch.<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> Katharina Bayer

einszueins Architektur, Wien

Arch.<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> Evelyn Rudnicki

Vertreterin ZT Kammer

Univ. Prof.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup> sc. Susann Ahn

TU Wien

### **Zukunftsteam Rothneusiedl**

Andreas Gugumuck

Vertreter des Zukunftsteams

Marco Wurm

Vertreter des Zukunftsteams

Anne-Marie Duperron

Vertreterin des Zukunftsteams

### **Fachberater\*innen**

DI<sup>in</sup> Regina Anninger

Stadt Wien, MA 49 - Klima, Forst- und  
Landwirtschaftsbetrieb

DI Andreas Hacker

Stadt-Umland-Manager Wien - Niederösterreich

Dr<sup>in</sup> Tiina Hotakainen, MSc

Stadt Wien, MA 49 - Bereichsleitung  
für Klimaangelegenheiten

Manuel Huber, MSc

GeoSphere Austria

DI Josef Hutter	Wirtschaftsagentur Wien
Ing. <sup>in</sup> Ruth Jedliczka	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Mag. <sup>a</sup> Hildegard Kaufmann	GeoSphere Austria
Dr. <sup>in</sup> Julia Girardi-Hoog	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation, Gender Planning
DI Florian Kratochwil	con.sens Verkehrsplanung
DI Michael Szeiler	con.sens Verkehrsplanung
DI <sup>in</sup> Bernadette Luger, MSc	Stadt Wien, MD-BD - Stabsstelle Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit im Bauwesen
Peter Müller, MSc	GeoSphere Austria
DI <sup>in</sup> Gabriele Oedendorfer	Beitl Ziviltechniker GmbH
DI Jürgen Preiss	Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz
DI Josef Scheichl	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt
DI Marcus Spiegelgraber	Wiener Stadtwerke
DI <sup>in</sup> Christina Stockinger	Stadt Wien, MA 18 – Referat strategische Landschaftsplanung
<b>Weitere Anwesende</b>	
DI <sup>in</sup> Daniela Allmeier	Verfahrensbüro Raumposition
DI <sup>in</sup> Ekaterina Winter	Verfahrensbüro Raumposition
Julian Staritz, BSc	Verfahrensbüro Raumposition
Ronja Barz	Verfahrensbüro Raumposition
DI David Schelkshorn	Stadt Wien MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
DI <sup>in</sup> Sabine Dorazin	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Margit Bohrn	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Alexander Kopinitsch	Vertreter der Liegenschaftseigentümer*innen

Die Jury ist mit 19 Stimmen (9 Sachjuror\*innen, 10 Fachjuror\*innen) beschlussfähig.

Alle Gäste werden zur Sitzung zugelassen.

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass die Aufgabe der Jury ist, aus den vier Entwürfen jenen auszuwählen, den sie der Stadt Wien für die anschließende Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes und damit als Grundlage für die weiteren Planungsschritte empfiehlt. Sie betont erneut die enorme Verantwortung, die mit dieser Aufgabe verbunden ist.

Die Vorsitzende bindet die Jurymitglieder sowie alle weiteren Anwesenden an die Wettbewerbsregularien. Dazu gehört die Verschwiegenheit über die in der Sitzung geführten Diskussionen gegenüber Außenstehenden. Zusätzlich stellt sie die Frage nach der Befangenheit. Alle Jurymitglieder und weitere Anwesenden erklären sich für unbefangen.

## 4. Bericht der Vorprüfung

Daniela Allmeier bedankt sich im Namen der Verfahrensbegleitung bei den Fachberater\*innen und gibt einen Überblick über die Vorprüfung sowie Inhalt und Aufbau des Vorprüfberichts. Insgesamt wurden 4 Beiträge eingereicht worden. Alle Beiträge sind fristgerecht und weitgehend vollständig eingegangen.

Vorprüfzeitraum

Die Vorprüfung der Endabgaben zum wettbewerblichen Dialog „Klimavorzeigestadtteil RothNEUsiedl.“ erfolgte in der Zeit von 9. Februar bis 4. März 2024 im Büro Raumposition sowie in den Büros der sachverständigen Berater\*innen.

Die Erstellung des Vorprüfberichts erfolgte im selben Zeitraum durch die der Vorprüfung beteiligten Personen.

### An der Vorprüfung beteiligt waren:

#### Wind- und Kaltluftsimulation

Mag. <sup>a</sup> Hildegard Kaufmann	GeoSphere Austria
Manuel Huber, MSc.	GeoSphere Austria
Peter Müller, MS.	GeoSphere Austria
DI Jürgen Preiss	Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz

### Ressourcenschonung, Kreislaufwirtschaft

DI<sup>in</sup> Bernadette Luger, MSc                      Stadt Wien, MD-BD - Stabsstelle Ressourcenschonung  
und Nachhaltigkeit im Bauwesen

### Freiraum, Grünraum, öffentlicher Raum

DI<sup>in</sup> Christina Stockinger                      Stadt Wien, MA 18 - Referat Strategische Landschaftsplanung

DI<sup>in</sup> Christina Stockinger                      Stadt Wien, MA 18 – Referat strategische Landschaftsplanung

### Gender Mainstreaming und Alltagstauglichkeit

Dr<sup>in</sup> Julia Girardi-Hoog                      Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum übergeordnete  
Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation,  
Gender Planning

DI<sup>in</sup> Eva Kail                                      Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum übergeordnete  
Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation,  
Gender Planning

DI David Schelkshorn                      Stadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung  
Innen-Südwest

### Umwelt / Natur

DI<sup>in</sup> Gabriele Oedendorfer                      Beitl ZT

DI Marcus Beitl                                      Beitl ZT

### Mobilität, Verkehr

DI Florian Kratochwil                      con.sens Verkehrsplanung

DI Michael Szeiler, MA                      con.sens Verkehrsplanung

### U-Bahn

DI Stefan Eder                                      Stadt Wien, MA 18 - Referat Mobilitätsstrategien



## **Inhalt des Vorprüfberichts**

Der Vorprüfbericht fokussiert auf vergleichende Darstellungen der einzelnen Wettbewerbsbeiträge, die jeweils auf 10 Doppelseiten zusammengefasst werden. Kommentare der Fachberater\*innen sind in dem Vorprüfbericht dokumentiert. Sämtliche Angaben der Verfasser\*innen sind, sofern möglich, geprüft worden.

## **Vorprüfkategorien und Gliederung des Vorprüfberichts**

Die Ergebnisse der Vorprüfung jedes Beitrages wurden in die nachfolgenden Kategorien unterteilt, mit Kommentaren der Vorprüfung versehen und hinsichtlich der Kriterienerfüllung mit einem Ampelsystem gekennzeichnet:

- Modellstadtteil für Klimaschutz, Klimawandelanpassung und Ressourcenschonung
- Klimawirksame vernetzte Grün- und Freiräume
- Lokale Identitäten und Stadtlandwirtschaft
- Klimafittes, leistbares und qualitativvolles Wohnen
- Nachhaltiger, innovativer Wirtschaftsstandort und Infrastruktur-Quartier
- Erneuerbare Energie

Alle Beiträge werden zur Bewertung zugelassen.

## **5. Informations- und Orientierungsrundgang**

Die vertiefende Auseinandersetzung und intensiven Diskussionen der einzelnen Beiträge finden anhand der Präsentationsfolien der teilnehmenden Teams statt.

**Pause 16:30 - 17:00 Uhr**

## 6. Diskussionsrundgang

Bevor die Jury mit dem Diskussionsrundgang beginnt, erinnert die Vorsitzende an die in der Auslobung aufgeführten Bewertungsaspekte, die in ihrer Bedeutung als gleichwertig anzusehen sind.

### Bewertungsaspekte

- Leitidee und Einbettung in den Kontext
- Qualität, Funktionalität und Anpassungsfähigkeit des städtebaulichen, freiraumplanerischen Konzepts sowie Verkehrs- und Mobilitätskonzepts
- Umgang mit naturräumlichen, ökologischen und landschaftlichen Qualitäten
- Umgang mit Klimaschutz, Klimawandelanpassung, Kreislaufwirtschaft und Ressourcen
- Umgang mit innovativem Regenwassermanagement und grün-blauer Infrastruktur
- Umgang mit Restriktionen, insbesondere mit den Hochspannungsleitungen
- Umgang mit der U-Bahn in Hochlage
- Erfüllung der Ziele nach Aufgabenstellung Teil B
- Klimatische, ökologische, ökonomische und soziale Qualität sowie Realisierbarkeit
- Qualität und Relevanz der schrittweisen Entwicklungsstrategie

Alle Jurymitglieder vertiefen sich individuell in alle Beiträge. Anschließend bittet die Vorsitzende die Jurymitglieder, die Stärken und Schwächen der einzelnen Beiträge zu diskutieren. Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams werden um Ergänzungen aus der Sicht des Zukunftsteams gebeten.

Nach der Vorbesprechung der weiteren Herangehensweise wird der 1. Sitzungstag am 06.03.2024 um 19:30 Uhr beendet.

## 7. Wiederaufnahme der Sitzung am 2. Sitzungstag

Die Sitzung wird am Folgetag, den 07.03.2024 um 09:00 Uhr wiederaufgenommen.

### Folgende Personen nehmen am 2. Sitzungstag teil:

#### Jurymitglieder mit Stimmrecht

#### Fachjuror\*innen (10 Stimmen)

Prof. <sup>in</sup> Christa Reicher	Vorsitzende, Reicher Haase Assoziierte, RWTH Aachen
DI Tim von Winning	Bgm. Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Ulm
Arch. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> Claudia König-Larch	königlarch architekten, Wien
Arch. DI Johannes Zeininger	Vertreter ZT Kammer
Prof. <sup>in</sup> Undine Giseke	TU Berlin, bgmr Landschaftsarchitekten

### Raumposition.

Dipl. Bauing. Fritz Kobi	Verkehrsplaner, Bern (CH)
Priv. Doz. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> MSc. Dr. <sup>in</sup> Doris Österreicher	BOKU Wien IRUB
Prof. <sup>in</sup> Antje Stokman	HafenCity Universität Hamburg
Dipl. Arch. <sup>in</sup> Regula Lüscher	Senatsbaudirektorin Berlin a.D.
DI <sup>in</sup> Carla Lo, Landschaftsarchitektin	Vertreterin ZT Kammer

### Sachjuror\*innen (9 Stimmen)

DI Bernhard Silvestri	GGr. Innovation, Stadtplanung und Mobilität
DI Gregor Puscher	GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
Michael Kolesnik-Gerges, MSc	GGr. Finanzen, Wirtschaft, Arbeit, Internationales und Wiener Stadtwerke
Marcus Franz	Bezirksvorsteher 10. Bezirk
DI Thomas Madreiter	Planungsdirektor Stadt Wien
OSR DI Andreas Januskovecz	Stadt Wien, Bereichsleiter für Klimaangelegenheiten
DI Dr. Bernhard Steger	Stadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Dienststellenleiter
DI <sup>in</sup> (FH) Silvia Hofer	Wohnfonds-Wiener Stadtwerke Entwicklungs GmbH
DI Walter Koch	Vertreter der Liegenschaftseigentümer*innen

### **Stv. Jurymitglieder ohne Stimmrecht**

DI Lukas Lang	Stadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
DI <sup>in</sup> Araminta Perlinger	GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
DI Norbert Pokorny	Bezirksrat 10. Bezirk
Sonja Wolfram, MSc	Wohnfonds-Wiener Stadtwerke Entwicklungs GmbH
DI <sup>in</sup> Andrea Steiner	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
DI <sup>in</sup> Marianne Steiner MA	Stadt Wien, MD-BD - Geschäftsbereich Bauten und Technik
DI Manuel Pröll	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien



Arch. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> Katharina Bayer	einszueins Architektur, Wien
Arch. <sup>in</sup> DI <sup>in</sup> Evelyn Rudnicki	Vertreterin ZT Kammer
Univ. Prof. <sup>in</sup> Dr. <sup>in</sup> sc. Susann Ahn	TU Wien

### **Zukunftsteam Rothneusiedl**

Andreas Gugumuck	Vertreter des Zukunftsteams
Marco Wurm	Vertreter des Zukunftsteams
Anne-Marie Duperron	Vertreterin des Zukunftsteams

### **Fachberater\*innen**

DI <sup>in</sup> Regina Anninger	Stadt Wien, MA 49 - Klima, Forst- und Landwirtschaftsbetrieb
DI Andreas Hacker	Stadt-Umland-Manager Wien - Niederösterreich
Dr <sup>in</sup> Tiina Hotakainen, MSc	Stadt Wien, MA 49 - Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten
DI Josef Hutter	Wirtschaftsagentur Wien
Ing <sup>in</sup> Ruth Jedliczka	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Dr <sup>in</sup> Julia Girardi-Hoog	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation, Gender Planning
DI Florian Kratochwil	con.sens Verkehrsplanung
DI Michael Szeiler	con.sens Verkehrsplanung (bis 14:00 Uhr)
DI <sup>in</sup> Gabriele Oedendorfer	Beitl Ziviltechniker GmbH
DI Jürgen Preiss	Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz
DI Josef Scheichl	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt
DI Marcus Spiegelgraber	Wiener Stadtwerke
DI <sup>in</sup> Christina Stockinger	Stadt Wien, MA 18 - Referat strategische Landschaftsplanung

### **Weitere Anwesende**

DI <sup>in</sup> Daniela Allmeier	Verfahrensbüro Raumposition
DI <sup>in</sup> Ekaterina Winter	Verfahrensbüro Raumposition
DI David Schelkshorn	Stadt Wien MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
DI <sup>in</sup> Sabine Dorazin	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Margit Bohrn	Vertreterin der Liegenschaftseigentümer*innen
Alexander Kopinitsch	Vertreter der Liegenschaftseigentümer*innen

Die Jury ist mit 19 Stimmen (9 Sachjuror\*innen, 10 Fachjuror\*innen) beschlussfähig.

Alle Gäste werden zur Sitzung zugelassen.

### **Einleitung**

Die Vorsitzende blickt auf den 1. Sitzungstags zurück und fasst die wesentlichen Diskussionspunkte und Erkenntnisse zusammen. Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams erläutern die aus ihrer Sicht wichtigsten Aspekte für die Beurteilung der Beiträge und geben das Meinungsbild des Zukunftsteams zu den Beiträgen.

## **8. Wertungsrundgang**

Die Jury hat einen Siegerentwurf auszuwählen. Die Abstimmung erfolgt mit einfacher Mehrheit. Stimmenthaltungen sind nicht zugelassen und werden als Gegenstimmen gewertet.

Es wird der Antrag gestellt, keinen 4. Rang zuzuerkennen und stattdessen zwei Beiträge mit dem 3. Rang auszuzeichnen.

Der Antrag wird einstimmig (19 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen) angenommen.

**Beitrag Team A**

Es wird der Antrag gestellt, dem Beitrag A den 3. Rang zuzuerkennen.

Der Antrag wird einstimmig (19 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen) angenommen.

Dem Beitrag A wird der 3. Rang zuerkannt.

Der Beitrag A von Rüdiger Lainer & Partner, Kräftner Landschaftsarchitektur und Traffix Verkehrsplanung wird wie folgt durch die Jury gewürdigt:

**Schöne Natur-Schöne Stadt**



## **Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept**

Der prägnante Ansatz des Konzepts basiert auf der Grundidee, Stadt und Natur durch die Invertierung des klassischen Blocks, die sich in den sogenannten generischen Baufeldern ausdrückt, auf neue Weise zu verschränken.

Bewusst wird zugunsten eines zusammenhängenden fließenden Raumkontinuums auf Dichtebildung im klassischen Sinne verzichtet. Der grundsätzlich neuartige und spannende Ansatz wird gewürdigt.

Dieser Ansatz führt zu Bebauunginseln in einem öffentlichen Freiraumkontinuum. Dadurch wird eine Vielzahl von Möglichkeiten und Varianzen sowohl im Freiraum als auch in den Baufeldern versprochen.

Die angestrebte Prägnanz des Konzepts kann aber in der weiteren Durcharbeitung nicht in Gänze eingelöst werden. Das Verhältnis von Bebauung zu Freiraum führt schlussendlich zu einer relativ gleichmäßigen Struktur und Dichteverteilung über das gesamte Areal. Die Äquidistanz zwischen den Blöcken verhindert vermeintlich Konflikte, letztlich aber auch die Beziehung im Sinne eines zusammenhängenden Stadtquartiers und einer starken Identität. Übrig bleiben einzelne Bausteine, die eher zu einer Individualisierung und Privatisierung führen als zu einem gemeinschaftlichen Quartier. Verstärkt wird dies durch das Anheben des Erdgeschossniveaus im Übergang zum Park.

Das Prinzip einer lockeren und klar abgegrenzten Setzung von Baufeldern mit den dazwischen durchlaufenden Grünkorridoren wird konsequent auch im Bereich des in Ost-West-Richtung ausgerichteten Zentrums fortgesetzt. Trotz einer erfolgten Verdichtung im Bereich dieses zentralen Bands bleibt der Zielkonflikt zwischen baulicher Dichte und Nutzungsdichte einerseits und dem Erhalt der Systematik der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Freiraumbänder andererseits bestehen. Die daraus resultierende weitläufige Längsausdehnung erschwert zudem die Etablierung eines starken Zentrums mit einer Verdichtung im Bereich des öffentlichen Verkehrsknotens.

Die generischen Baufelder sollen über eine Strukturwidmung vielfältige Bebauungsstrukturen ermöglichen. Diese angestrebte Varianz wird im finalen Beitrag jedoch nicht sichtbar. Die dargestellten Typologien weisen durchgängig hohe Trakttiefen und Mittelgangerschließungen auf, welche in der Konsequenz zu einer Ungleichheit in der Ausrichtung der Wohnungen zum Hof bzw. zum Freiraum führen.

Zudem wird das Regelwerk gleichmäßig über das gesamte Gebiet angewandt und lässt dadurch eine städtebauliche Schwerpunktsetzung vermissen.

Die Trennung zwischen privat, halböffentlich und öffentlich genutzten Freiflächen ist teilweise schwer nachvollziehbar und kann zu Konflikten insbesondere zwischen Wohnen und Park sowie hinsichtlich des Aufenthalts verschiedener Nutzer\*innengruppen führen.

Die Fortführung der bestehenden Einfamilienhausstruktur mittels Patio- bzw. Reihenhäusern stellt den nachvollziehbaren Versuch einer sensiblen Reaktion auf die bestehende Nachbarschaft im Osten dar, wird aber in Bezug auf eine klimagerechte und zukunftsweisende Bautypologie sehr kritisch hinterfragt. Darüber hinaus stellt die vorgeschlagene Struktur einen starken Bruch zum zentralen Areal dar, der insbesondere im Bereich der Himberger Straße augenscheinlich wird.

Im Westen treffen die ansonsten polygonalen Baufelder mit einer harten, linearen Bebauungskante auf das Betriebsbaugelände. Nicht nur der dadurch entstehende monotone Straßenraum, sondern auch der fehlende räumliche Puffer zum lauten Gewerbe wird kritisch gesehen, da Konflikte mit dem anschließenden Wohnquartier zu erwarten sind

### **Grün- und Freiraumsystem**

Entsprechend den stadträumlichen Grundprinzipien ist das Freiraumsystem des Quartiers als ein mit der Bebauung verwobenes Freiraumnetz in Form von linearen Korridoren organisiert. Eine klare Hierarchisierung und Differenzierung zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräumen innerhalb dieser Korridore sind nicht ablesbar. Trotz des insgesamt hohen Grünflächenanteils entstehen innerhalb des Stadtteils keine größeren zusammenhängenden Parkflächen. Sowohl die „Grüne Visitenkarte“ im Norden als auch der Stadtpark im Süden lassen eine Großzügigkeit und Weite vermissen und erschweren die Integration des „Frühen Grüns“.

Das Fuß- und Radwegenetz innerhalb der Freiräume ist unvollständig dargestellt und bildet kein schlüssiges Durchwegungs- und Erschließungssystem für den neuen Stadtteil. Aufgrund der großen Maschenweite entstehen teilweise sehr lange Wegeverbindungen, die eine fußläufige Erschließung des Quartiers erschweren.

Die starke Konzentration der Stadtlandwirtschaft auf einen im Westen des Quartiers vorgeschlagenen Gartenkorridor mit einer durchgehenden Feldstruktur erscheint im Hinblick auf die Verortung und die Frage der Bewirtschaftung und Nutzung nicht plausibel.

Für die atmosphärische und thematische Programmierung der verschiedenen Freiraumkorridore sind interessante Motive (Pflanzenharmonie, Wilder Park, Pflanzenkaleidoskop etc.) entwickelt worden, die jedoch in ihrer Zuordnung in den jeweiligen Teilräumen eine gewisse Beliebigkeit haben und keine klare Adressbildung und Orientierung innerhalb des Quartiers schaffen.

An den Knotenpunkten zwischen den Baublöcken werden an insgesamt sieben Orten, sogenannte „Verknüpfers“ vorgesehen, in denen die Angebote für soziale Treffpunkte, Kinderspiel und sportliche Aktivitäten räumlich konzentriert und gleichmäßig über den gesamten Stadtteil verteilt wurden. Durch ihre homogene Programmierung und gestalterische Ausformulierung wird die Adress- und Gemeinschaftsbildung jedoch nicht hinreichend unterstützt.

Das in die Freiraumkorridore integrierte System des Regenwassermanagements auf Basis von Fließwegen und Retentionsflächen erscheint plausibel und robust, wird jedoch nicht im Hinblick auf die geplanten Einzugsgebiete und den Umgang mit den gestalterischen und funktionalen Herausforderungen der zahlreichen temporären Wasserflächen ausgearbeitet.

Durch die relativ gute Ausrichtung der Grünkorridore an den bestehenden Durchlüftungssachsen und Kaltluftbahnen und die durchlässigen Gebäudestrukturen funktionieren die natürliche Belüftung und Luftzirkulation gut. Bestehende Gehölz- und Biotopstrukturen werden räumlich integriert. Es wird ein strategisch gut durchdachtes Verfahren zur Gewährleistung der Kompensation von Eingriffen in Natur

und Landschaft vor Ort mit dem ambitionierten Ziel einer Erhöhung des Biotopwertes, im Vergleich zur bestehenden Situation, vorgeschlagen.

### **Mobilitätskonzept / Verkehr**

In der U-Bahnstation sind die Umsteigemöglichkeiten zur Stadt-Regio-Tram und den Buslinien an zwei unterschiedlichen Zugängen angeordnet. Dies führt zu längeren Umsteigewegen, vor allem zwischen der Stadt-Regio-Tram und den Buslinien, aber auch zwischen den Haltepunkten der Buslinien untereinander.

Die Unterbringung der privaten PKWs ist in Form von Mobilitätshubs vorgesehen. Die Erschließung der Siedlung für Feuerwehr, Polizei, Rettung, Umzüge, Handwerker\*innen und weitere Dienste erfolgt über ein Netz von Quartierstraßen. Für die Quartierstraßen wird eine Breite von 4,00 m vorgeschlagen. Eine Zufahrtsregelung regelt das Befahren der Quartierstraßen, was Fragen der Funktionalität aufwirft.

Auf der Himberger Straße ist ein eigener Bahnkörper geplant. Ob eine solche Trasse nötig ist, wird in Frage gestellt. Zudem fehlt das Anpassen des Straßencharakters von einer Situation außerorts zu einer zukünftigen innerstädtischen Straße.

Das Projekt schafft mit Ausnahme der Umsteigeverhältnisse generell gute Voraussetzungen für einen klimagerechten Umgang mit der Mobilität.

### **Energie, Klima und Regenwassermanagement**

Die städtebauliche Konfiguration ermöglicht ein potenziell gutes Mikroklima auf der Quartiers- und Straßenebene. Durch die Kompaktheit und Tiefe der Baukörper ergeben sich jedoch bei den einzelnen Wohnungen zumeist einseitig belichtete und belüftete Wohnungsgrundrisse. Die Gebäudetypologie ist demnach hinsichtlich sommerlicher Aufwärmung und einem gleichmäßigen Belüften eher nachteilig.

Aspekte der Kreislaufwirtschaft werden exemplarisch ausgeführt, sind jedoch in der generellen Gebäudetypologie nicht hinreichend angewandt.

Das Energiekonzept ist in seinen Grundzügen dargestellt und adressiert die wesentlichen Aspekte einer nachhaltigen und erneuerbaren Energieversorgung für den Stadtteil.

Das Regenwassermanagement erfüllt die Anforderungen der Ausschreibung.

### **Fazit**

Das Team hat sich der Herausforderung gestellt, ein völlig neues Modell für den Klimavorzeigestadtteil im Zusammenspiel zwischen „schöner Stadt“ und „schöner Natur“ als zusammenhängendes, vernetztes Raumkontinuum zu entwickeln und zu testen. Die aus dem Konzept der Invertierung des Blocks und der fließenden Landschaft resultierenden Herausforderungen kann das Projekt jedoch nicht überzeugend räumlich und strukturell formulieren.

## Beitrag Team D

Es wird der Antrag gestellt, dem Beitrag D den 3. Rang zuzuerkennen.

Der Antrag wird einstimmig (19 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen) angenommen.

Dem Beitrag D wird der 3. Rang zuerkannt.

Der Beitrag D von Nussmüller Architekten, studio boden, triangonal, wohnbund:consult, AEE - Institut für Nachhaltige Technologien und Büro DI Thomas Romm wird wie folgt durch die Jury gewürdigt:

## Urban Fields



## **Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept**

Die Arbeit "Urban Fields" verfolgt die ambitionierte Leitidee eines „demokratischen Grüns“ und versucht diese Idee über eine gleichrangige Vernetzung und Verwebung von urbanen Flächen und Grünräumen in ein prägnantes städtebauliches Konzept zu übersetzen.

Die zugrunde liegende Stadtstruktur folgt dem Motiv des Rasters, welches sich in der Ausrichtung an den bestehenden Windschutzstreifen und Ackerstrukturen orientiert. Die enge Integration der Gehölz- und Flurstrukturen zeugt von einer hohen Wertschätzung des Ortes und des Kontextes, was von der Jury als lobenswert erachtet wird.

Die räumliche Grundstruktur des Rasters in Verbindung mit zwei Parks gibt das Versprechen eines robusten Stadt- und Grünraumgewebes, welches lebendige Mikroquartiere ermöglicht. Allerdings kann die Arbeit das Versprechen nicht einlösen. Vor allem schränkt die stringente Auslegung des Rasters unterschiedliche Raumqualitäten und eine städtebauliche Varianz ein.

Die Wahl der Baufeldgrößen lässt wenig typologische Vielfalt zu. Kritisch diskutiert werden die Sockelstrukturen für die Zentrenfunktionen und das Business-Cluster, die auf eine Vielzahl von Baufeldern verteilt sind. Besonders die Ausmaße der Sockelzone und ihre Situierung werden funktionell und stadträumlich in Zweifel gezogen. Die Höhenentwicklung der Gebäude wirkt beliebig und trägt daher nur bedingt zur Orientierung bei.

Im Westen treffen die Gewerbestrukturen mit den Wohnstrukturen aufeinander. Der Übergang zwischen den verschiedenen Nutzungen und der innovative Ansatz der produktiven Stadt werden von der Jury gewürdigt. Ebenso gelobt werden die intensive Auseinandersetzung mit den Themen der Kreislaufwirtschaft und das Bodenkarussell. Gleichzeitig wird kritisiert, dass durch die raumgreifende, aufgelockerte Bebauungsstruktur fast das gesamte Gebiet umgestaltet und überbaut wird, wobei nur ein geringer Anteil des gewachsenen Bodens von Bautätigkeiten unberührt bleibt.

Die vorgeschlagene „Verlandschaftlichung“ der Infrastruktur- und Betriebszone wird kritisch hinterfragt, insbesondere in Hinblick auf die betriebliche Funktionalität, die Aufschüttungen und die Baumpflanzungen, da dadurch auch die nächtliche Kaltluftzufuhr behindert wird.

## **Grün- und Freiraumsystem**

Der Stadtteil wird durch mehrere lineare Grün- und Freiraumachsen getragen, die grundsätzlich in ihrer topografischen Ausrichtung aufgrund des plausiblen Regenwassermanagement-Konzeptes und der Fließwege von der Jury als positiv gesehen werden.

Dennoch wäre eine klare Hierarchisierung der einzelnen Achsen wünschenswert, um im gesamten Gebiet ein lebendiges Freiraumsystem zu schaffen. Die Arbeit schlägt verschiedene spannende Freiraumtypen und -themen (Pflückgärten, Stadtgarten, Regengarten usw.) vor. Eine stärkere Differenzierung wäre jedoch wünschenswert – etwa durch eine unterschiedliche Dimensionierung und Hierarchisierung der Grünachsen zur Gewährleistung einer höheren Wiedererkennbarkeit, Orientierung und Identitätsstiftung – wird vermisst.

## **Raumposition.**



Die Arbeit integriert landwirtschaftliche und gärtnerische Aktivitäten mittels einer feingliedrigen Programmierung im Bereich des Agrikultur- und Innovationsquartiers rund um den Zukunftshof, in den linearen Gärten sowie der Dachlandschaft in das Gesamtkonzept. Innerhalb der linearen Gärten sind die Flächen jedoch durch die Rasterstruktur begrenzt, wodurch die Anbaumethoden sowie die Nutzungsflexibilität eingeschränkt werden.

Parallel zu den Gartenachsen wird die U-Bahn-Trasse angeordnet. Die stringente Ausrichtung der U-Bahn-Station entlang des Rasters hat unterschiedlich lange Zugänge zur Station und eine ungleiche Teilung des Planungsgebietes zur Folge. Gekoppelt wird die U-Bahn mit der Idee des „Urbanen Zippers“, einer interessanten stadträumlichen Überlegung, die jedoch keine klare räumliche Anfangs- und Endsituation vorweist und in der Dimensionierung zu weitläufig erscheint. Zudem wird diskutiert, ob es zu einer Konkurrenz zwischen dem „Urbanen Zipper“ und dem Boulevard in Hinblick auf die Zentren- und Nutzungsfunktionen kommt.

Neben dem Boulevard und dem „Urbanen Zipper“ bietet die Arbeit unterschiedliche Platzsituationen im Stadtteil (Platz der Kreisläufe, Platz der Ressourcen, Platz der Inklusion usw.) an, die jedoch in ihrer räumlichen Konfiguration und Qualität noch Fragen offenlassen. Die Bedenken, dass die Platzflächen durch Anlieferfunktionen und Fahrbahnen des Flanierloops zerschnitten werden, können nicht ausgeräumt werden.

Durch die Rasterstruktur, etwa durch die Überlagerung der Nord-Süd orientierten linearen Gärten und der West-Ost orientierten Mobilitätsräume, wird auch eine Vielzahl kleinerer, interessanter Kreuzungs- und Knotenpunkte geschaffen, die jedoch in ihrer räumlichen Qualität wenig differenziert ausfallen.

### **Mobilitätskonzept / Verkehr**

Die Arbeit legt ein schlüssiges Mobilitätskonzept vor. Prägnant ist das kleinmaschige Fuß- und Radwegesnetz, welches attraktive Mobilitätsräume anbietet und ein elegantes Last-Mile Konzept integriert. Dadurch wird die Porosität zwischen den einzelnen Quartieren gewährleistet und das Queren des Stadtteils ermöglicht.

Gewürdigt wird, dass die Bewohner\*innen eine hohe Wahlfreiheit bei der Wegenutzung haben. Auf der anderen Seite geht damit ein erhöhter Anteil an versiegelten Flächen sowie ein reduzierter Grünraumanteil einher, was von der Jury kritisch gesehen wird.

Ebenfalls hinterfragt wird der „Flanierloop“ in Hinblick auf seine räumliche Wirksamkeit und Funktionalität innerhalb des Rasternetzes. Die Dimensionierung der großen, versiegelten Flächen des „Flanierloops“ wird angesichts der geringen Nutzungsintensität (MIV) kritisiert.

Die Verlängerung der südlichen Grünbrücke wird gelobt. Dadurch kommt es zu einer Entflechtung der Erschließungs- und Grünräume, wodurch die Anbindung an den übergeordneten Grünzug und die ökologische Vernetzung gestärkt wird.

## **Energie, Klima und Regenwassermanagement**

Die städtebauliche Konfiguration ermöglicht grundsätzlich ein gutes Mikroklima auf der Quartiers- und Straßenebene. Durch die kleinteilige Struktur der Baufelder und die relativ geringe Tiefe der einzelnen Baublöcke ergibt sich auch auf Ebene der höher gelegenen Wohnungen die Möglichkeit der Quer- und Über-Eck Belüftung, was zu einem hohen thermischen Komfort beiträgt.

Kritisch werden jedoch die Größe und Anzahl der tiefen Sockelgeschosse gesehen, die eine natürliche Belüftung und Belichtung in diesen Bereichen erschweren. Ebenso wird damit ein hoher Anteil an Bodenversiegelung generiert, was ebenfalls kritisch eingestuft wird.

Das Energiekonzept ist schlüssig und durchgedacht. Es enthält innovative Ansätze und adressiert die wesentlichen Aspekte einer nachhaltigen und erneuerbaren Energieversorgung für den Stadtteil.

Das Regenwassermanagement erfüllt die Anforderungen der Ausschreibung.

## **Fazit**

Die Arbeit ringt um die Balance zwischen einem robusten Grundgerüst und einer städtebaulichen Varianz. Letztlich ist die Rasterstruktur jedoch räumlich zu stringent ausgestaltet, was in der Folge zu einer gewissen Gleichförmigkeit im Stadtgefüge führt. Aus der Perspektive der Bewohnerschaft werden dadurch die Orientierung und Identitätsbildung erschwert.

Die Jury schätzt die intensive Auseinandersetzung mit den Themen des Vernetzens und Verwebens, hätte jedoch eine höhere Flexibilität, Anpassungsfähigkeit und eine Weiterentwicklung des Rasters an einzelne Raumsituationen, Funktions- und Nutzungserfordernisse als erstrebenswert erachtet.

Insgesamt eröffnet die Arbeit eine vertiefte und engagierte Perspektive auf eine zukünftige Stadtentwicklung, schafft es jedoch nicht in Gänze, diesen Anspruch in komplexere Raumstrukturen und räumliche Qualitäten zu übersetzen.

## Beitrag Team C

Es wird der Antrag gestellt, dem Beitrag C den 2. Rang zuzuerkennen.

Der Antrag wird einstimmig (19 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen) angenommen.

Dem Beitrag C wird der 2. Rang zuerkannt.

Der Beitrag C von StudioVlayStreeruwitz, DnD Landschaftsplanung, FCP Fritsch, Chiari & Partner, IPJ Ingenieurbüro P. Jung und Weatherpark wird wie folgt durch die Jury gewürdigt:

## Universum Rothneusiedl



## Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept

Die Projektverfasser\*innen entwickeln das Konzept sehr feinfühlig aus der Überzeugung heraus, die wertvollste Ressource – den Boden – möglichst zu schonen. Auf die konkrete Situation bezogen, folgern die Verfasser\*innen, dass die wertvollsten Böden im Norden des Areals vor der Bebauung freigehalten werden müssen. Folgerichtig bilden sie daher die höchste bauliche Dichte im Süden aus, wo eine markante Kante ausgebildet wird, wohingegen sich im Norden die Bebauung analog zu einem „Fingern-Prinzip mit abnehmender Dichte sanft in die Landschaft schmiegt.

Eine enge Verzahnung von Freiraum und Bebauung bildet eine explizit grüne, landschaftlich aber auch stadtländlich geprägte Adresse, die als identitätsstiftend wahrgenommen wird. Diese hat durchaus das Potenzial, eine Symbolkraft zu entwickeln mit dem Anspruch, hier einen Klimavorzeigedteil zu erschaffen, der unter anderem die essbare Stadt und die klimaresiliente Stadt propagiert.

Die Prägnanz dieser Idee ist nicht nur im Plan vorhanden, sondern ebenso stark räumlich erlebbar, zum Beispiel bei der Einfahrt mit der U-Bahn ins Quartier oder in der prägnanten Höhenentwicklung von Norden nach Süden. So sehr der sensible Umgang mit der bestehenden Landschaft gewürdigt wird und diese Haltung auch viel Anklang bei der Bevölkerung findet, wird umso mehr bedauert, dass durch die starke Verdichtung im Süden des Gebiets sehr unterschiedliche Voraussetzungen in Bezug auf Wohn- und Lebensqualitäten entstehen. So haben die Bewohner\*innen im Süden des Stadtteils nicht nur zu akzeptieren, dass sie gegenüber einem Infrastrukturgebiet wohnen, sondern hier ist zudem die größte Dichte vorgesehen, teilweise mit direktem Blick auf die Hochspannungsleitung. Im Norden entstehen extrem bevorzugte Wohnlagen, die eine geringe Dichte aufweisen und direkt an den Freiraum mit seinen Erholungs- und Freizeitangeboten angrenzen. Die im Süden als Ausgleich angebotene „Rambla“ wird einem sehr hohen Nutzungsdruck ausgesetzt, wobei auch durch die Nähe zur U-Bahnstation mit zusätzlichem Druck aus dem Umland zu rechnen ist.

Obwohl diese konzeptionell bedingte Diskrepanz die Umsetzbarkeit des Projektvorschlags stark mindert, werden ansonsten im Projekt zahlreiche sehr interessante, qualitätsvolle Vorschläge für einen Klimavorzeigedteil gemacht, die Ausdruck eines starken und kompetenten Bearbeitungsteams sind.

Die städtebauliche Vernetzung im Kontext erscheint gelungen. Der Ankunftsort im Zentrum mit dem ausgebildeten Boulevard und dem Platz ist überzeugend. Die parallel dazu verlaufende „Kleine Rambla“ bietet Aufenthaltsqualität und Luft im ansonsten dichten Süden. Allerdings kann auch ein gewisses Überangebot an zu belebenden Flächen entstehen.

Der Übergang der Bebauung im Osten ist in Bezug auf seine Höhe und Struktur überzeugend. Auch die Ausformulierung des Übergangs zum Betriebsgebiet im Westen mit der sogenannten „Rosa Zone“ und einem Mix aus Wohnen und Arbeiten erscheint zukunftsweisend. Die Infrastrukturzone ist in der Form grundsätzlich machbar, allerdings entsteht im Bereich der Krümmung der „Super-Rambla“ eine ungünstige Engstelle. Die Bildungsstandorte sind in Bezug auf Nachbarschaft und Freiraumanbindung gut gewählt.

Das Projekt schlägt grundsätzlich offene Bebauungsstrukturen vor. Sie gewährleisten eine gute Durchlüftung. Ein besonderes Augenmerk wird auf klimagerechte Gebäudetypologien gelegt. Es werden unterschiedliche Höhen und Tiefen vorgeschlagen, die es ermöglichen, auch alternative Materialien wie Holz und Lehm einzusetzen. Dennoch ist festzustellen, dass insbesondere im Süden eine hohe Anzahl an 35 m hohen Bauten entstehen sollen, welche die Qualitäten der Freiräume im Umfeld beeinträchtigen.

### **Grün- und Freiraumsystem**

Der Freiraum setzt sich intensiv mit dem Ort, dessen Besonderheit, Identität und Geschichte auseinander. Ziel ist es, wertschätzend die agrarisch genutzte Fläche zu transformieren und diese auch im neuen Klimavorzeigestadtteil erlebbar zu machen. Das dichte Grün- und Freiraumnetz setzt dabei auf die Integration von vorhandenen Freiraumelementen wie „Waldläufer“ und im Norden auf Zitate der Agrarlandschaft wie unter anderem die Verwendung alter Obstsorten, Beweidung durch Schafe und vielfältige Anbauflächen. Nach Süden ändert sich der Charakter der Freiräume. Die Freiräume werden ruhiger, gepflegter und parkähnlicher. Die „Super-Rambla“ im Süden bildet als Aktivband mit integriertem Grünkorridor einen Grünpuffer zwischen der Betriebszone und dem Abschluss der Wohnbebauung.

Die Programmierung und Atmosphäre der einzelnen Bestandteile des Grün- und Freiraumnetzes sind sehr detailliert ausgearbeitet und in ihrer Verortung zum Großteil nachvollziehbar dargestellt. Hauptkritikpunkt bleibt aber die aus dem städtebaulichen Konzept resultierende ungleiche Verteilung der Freiflächen zwischen dem „gut versorgten“ Norden und dem deutlich „unterversorgten“ Süden. „Frühes Grün“ lässt sich damit nur in den nördlichen Bereichen realisieren.

Trotz der guten Freiflächenversorgung des Nordens wird die Nutzungsmöglichkeiten der grünen Finger kritisch diskutiert. Besonders die wachsende Privatheit nach Süden durch den immer geringer werdenden Abstand zu der angrenzenden Bebauung, die unklare Abgrenzung zwischen den öffentlich, privat und halböffentlich genutzten Freiflächen, die geringe Freiraumvernetzung der Finger untereinander und das fehlende Weitegefühl lassen den Freiraum der grünen Finger mehr zum trennenden als zum verbindenden Grünraum werden. Die vier landwirtschaftlich genutzten Höfe an den Fingerspitzen werden begrüßt, es ist aber zu befürchten, dass diese eine starke Privatisierung der Freiflächen auslösen.

Dem südlichen Stadtteil stehen als Angebote im Freiraum Quartiersplätze, „Große“ und „Kleine Waldläufer“, „Kleine-Rambla“ und „Super-Rambla“ zur Verfügung. Vermisst werden hier jedoch größere zusammenhängende Grünflächen, die in kurzer Distanz erreichbar sind oder in die Bebauungsstruktur eingebettet sind. Im Bereich der Langhöfe sorgt der durchlässige Rand zwar für eine gute Durchlüftung, aus Sicht der Orientierung konterkariert jedoch die klare Ablesbarkeit des öffentlichen Raums. Die kleinteilige Konfiguration der Bebauung erschwert die Platzierung von Kinder- und Jugendspielplätzen sowie die Unterbringung von Kindergärten und deren entsprechenden Freiräumen. Die „Super-Rambla“ wird in Ihrer Programmierung und der fehlenden Freiflächenvernetzung kritisch diskutiert.

## **Mobilitätskonzept / Verkehr**

Die U-Bahnstation mit den Umsteigemöglichkeiten zur Stadt-Regio-Tram und einem Teil der Buslinien sind auf dem Stadt-Land-Boulevard angeordnet. Vom Siedlungsgebiet her ist diese Station zu Fuß auf relativ kurzen Wegen erreichbar. Dieses ist ein Erfolgsfaktor des Mobilitätskonzeptes und damit ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätsgestaltung in einem Klimavorzeigestadtteil. Eine weitere Bushaltestelle befindet sich im Bereich des zweiten Zugangs zur U-Bahn. Daraus resultiert ein relativ langer Umsteigeweg zur Stadt-Regio-Tram und den lokalen Buslinien, was die Attraktivität reduziert.

Die Stellplätze für die privaten PKWs werden in vier Mobilitätshubs untergebracht. Die Ver- und Entsorgung des Stadtteils durch Einsatzfahrzeuge, Müllentsorgung, Rettung, Umzüge, Handwerker und weitere Dienste erfolgt über ein Netz von Quartierstraßen. Für die Quartierstraßen wird eine Breite von 5,25 m vorgeschlagen. Ladebuchten erlauben die Anlieferung von Gütern und die Zufahrt von Einsatzfahrzeugen sowie für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Funktionalität wird kritisch hinterfragt.

Auf dem Stadt-Land Boulevard wird die Stadt-Regio-Tram im Mischverkehr-Prinzip geführt, was angesichts des geringen Autoverkehrs und einer Reduktion der Trennwirkung im Siedlungsgebiet zukunftsfähig erscheint. Die „Kleine Rambla“ stellt eine zweite West-Ost-Verbindung dar. Diese steht in einer gewissen Konkurrenz zum Boulevard.

Auf der Himberger Straße sind die Schienen auf einer eigenen Trasse geplant. Offen ist, ob eine solche Trasse nötig ist. Zudem fehlt das Anpassen des Straßencharakters von einer außerörtlichen Situation hin zu den zukünftigen innerörtlichen Verhältnissen im Sinne einer städtischen Straße.

Das Projekt schafft mit Ausnahme der Umsteigeverhältnisse gute Voraussetzungen für einen klimagerechten Umgang mit der Mobilität und damit für einen Klimavorzeigestadtteil.

## **Energie, Klima und Regenwassermanagement**

Die vielfältigen Themen der Klimagerechtigkeit und Klimaresilienz werden intensiv bearbeitet und werden im Konzept sehr vernetzt betrachtet.

Die Konfiguration der Baukörper ermöglicht ein gutes Mikroklima auf der Quartiers- und Straßenebene. Durch die kleinteilige Struktur der Baufelder und die relativ geringe Tiefe der einzelnen Baublöcke ergibt sich auch auf der Wohnungsebene eine gute Belichtung sowie durch die Möglichkeit der Quer- und Über-Eck Belüftung eine generell gute Belüftung für den Großteil der Wohnungen. Dieses trägt positiv zu einem hohen thermischen Komfort bei.

Ebenso positiv hervorzuheben sind die Überlegungen hinsichtlich des Bodenmanagements und der Kreislaufwirtschaft. Besonders zu würdigen sind vor allem auch die größeren Geschosshöhen, die weitgehend nachhaltige Baukonstruktionen ermöglichen.

Das Energiekonzept ist sehr schlüssig, enthält innovative Ansätze und adressiert die wesentlichen Aspekte einer nachhaltigen und erneuerbaren Energieversorgung für den Stadtteil.

Das Regenwassermanagement erfüllt die Anforderungen der Ausschreibung.

## **Raumposition.**

## **Fazit**

Insgesamt wird auf den verschiedenen Ebenen – von der „Grünen Adresse“, über klimaresiliente Bewegungsräume bis hin zu Themen der essbaren Landschaft und des Regenwassermanagements, aber auch der Gebäudetypologien für nachhaltige Baukonstruktionen – ein in die Zukunft weisender Städtebau entwickelt. Leider werden durch die ungleiche Dichteverteilung die Nachteile im Süden noch verstärkt. Es wird eine Grundstruktur angeboten, die zu B- und C-Lagen führt und soziale Disbalancen generiert, was die Jury sehr bedauert. Ansonsten werden der poetische Ansatz des Entwurfes und seine Verankerung in der örtlichen DNA als sehr gelungen empfunden.

## Beitrag Team B

Es wird der Antrag gestellt, dem Beitrag B den 1. Rang zuzuerkennen.

Der Antrag wird einstimmig (19 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen) angenommen.

Dem Beitrag B wird der 1. Rang zuerkannt. Die Jury empfiehlt diesen für die weitere Ausarbeitung zu einem städtebaulichen und freiräumlichen Leitbild sowie zur Grundlage für die Flächenwidmungs- und Bauungsplanung.

Der Beitrag B von O&O Baukunst, Capattistaubach urbane landschaften, Rosinak & Partner, Transsolar Energietechnik, Sieker Ingenieurgesellschaft und Concular wird wie folgt durch die Jury gewürdigt:

## Der Grüne Ring





## **Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept**

Ziel des Entwurfskonzeptes ist die Schaffung eines sehr kompakten, dichten und gemischten neuen Stadtteils. Die Entscheidung, durch die Konzentration der Baufelder um die neu entstehende U-Bahnstation einen großzügigen und vielfältig nutzbaren Ring aus Parklandschaften zu ermöglichen, der von allen Bereichen des neuen Stadtquartiers auf kurzem Weg erreichbar ist, bildet eine gute und nachvollziehbare Grundlage für die Entwicklung des neuen Stadtteils.

Über die Verschneidung zweier grundsätzlicher Ordnungsmuster – zum einen die vorhandene Feldstruktur mit den bestehenden Windschutzstreifen, zum anderen die Lage der prägenden Hochbahntrasse der U-Bahn-Linie – ergeben sich vielfältige und spannende räumliche Konfigurationen. Über versetzte Quartiersstraßen und sinnvoll eingefügte Quartiersplätze resultiert eine angenehme Gliederung des grundsätzlich strengen und klaren Ordnungsprinzips.

Die Ränder zum Park werden mit höheren Baukörpern klar und präzise ausformuliert und bieten für viele künftige Bewohner\*innen eine gute Wohnsituation. Die dichte Struktur ermöglicht für alle Bewohner\*innen im Sinne der „5-Minuten-Stadt“ vergleichsweise kurze Wege und gewährleistet ein effizientes System für die Infrastrukturerschließung.

### Baustruktur

Die Baufelder sind dabei überwiegend gut proportioniert und bilden eine gute Grundlage, um mit unterschiedlichen Typologien reagieren zu können. Die Öffnungen in den Blockstrukturen, die Auflösung in Einzelbausteine und die sehr differenzierte Höhenentwicklung innerhalb der Bausteine lassen für potenzielle Erkenntnisse künftiger Baustrukturen ausreichend Optionen, ohne die klare Struktur zu gefährden.

Die Verwendung dieser erprobten Stadtbausteine lässt qualitätvolle Wohnumfelder, die durch überwiegend angenehm proportionierte Blockinnenhöfe eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Freiräumen erwarten.

Zentraler Entwurfsgedanke ist dabei, dass es keiner grundsätzlich neuen Stadtstrukturen bedarf, die bestehenden aber im Hinblick auf Klimawandelanpassung und Regenwassermanagement vollständig neu-programmiert werden müssen. Dächer, Innenhöfe und allen voran die öffentlichen Räume übernehmen dabei vollkommen neue Aufgaben.

Die vorgeschlagenen Gebäudehöhen und Straßenbreiten müssen im weiteren Entwurfsprozess noch einmal geprüft werden. Auf den ersten Eindruck erscheinen an einigen Stellen, die baurechtlichen Ansprüche im Hinblick auf Belichtung und Belüftung nicht ausreichend berücksichtigt.

Die gesamte Baustruktur ist in Ost-West-Richtung durch zwei größere Straßen gegliedert, wobei die südliche eine größere Breite vertragen könnte. Ansonsten werden die funktional begründeten Gestaltungsprinzipien durch die klare Hierarchisierung der Straßen gut unterstützt.

Die abschließende Funktionsfähigkeit der Straßen mit allen fachlichen Anforderungen ist noch detailliert nachzuweisen, ggf. müssen die räumlichen Festlegungen entsprechend angepasst werden.

Während die inneren Baufelder gut ausformuliert sind, erscheint die Struktur entlang der Himberger Straße etwas schematisch. Die Höhe der Baukörper und das Verhältnis zur überbauten Fläche, insbesondere im direkten Übergang zur Bestandsbebauung, ist zu überarbeiten, um eine bessere Einfügung in den umliegenden Bestand zu ermöglichen.

Die Anlage einer breiten Betriebszone entlang der westlichen Grenze mit einer innenliegenden eigenen Erschließung verspricht gute und flexible Entwicklungsmöglichkeit der Flächen. Sie bietet darüber hinaus zusammen mit dem vorgelagerten „Waldpark“ einen guten Puffer zwischen der Wohnbebauung und dem ÖBB-Güterterminal. Besonderes Augenmerk muss darauf gelegt werden, dass zur Parkseite keine Rückseiten entstehen.

Bei der Infrastrukturzone im Süden soll bei der weiteren Entwicklung geprüft werden, inwieweit eine Verbreiterung des östlichen Bereichs ggf. zulasten des westlichen ermöglicht werden soll, um die bauliche Nutzbarkeit dieses Bereiches zu verbessern. Gemeinsam mit den seitens der Wiener Stadtwerke für die Infrastrukturzone beauftragten Planungsteams ist, im Sinne der integrativen und innovativen Planungsansätze, ein Konzept zu erarbeiten, das die betrieblichen Anforderungen der Wiener Stadtwerke und deren Konzernunternehmungen berücksichtigt.

### Nutzungen

Die Nutzungsverteilung im Quartier ist schlüssig angelegt mit einer höheren Nutzungsdichte, Öffentlichkeit und Vielfalt im Zentrum und eher auf Wohnen ausgelegten Baukörpern entlang der Ränder.

Die Bildungseinrichtungen werden dezidiert an die Ränder gelegt, um für die großen Schulhöfe und Sportflächen die Nähe zum Park zu nutzen und eine Öffnung der Flächen für die Allgemeinheit zu ermöglichen.

Allerdings erscheint insbesondere beim nördlichen Schulhof fraglich, ob diese Struktur fähig ist, für ÖPNV und Radfahrende einen ausreichend attraktiven Eingang und eine Adresse ins Quartier zu formulieren. Hierauf muss bei den nachfolgenden Verfahren ein besonderes Augenmerk gelegt werden.

### **Grün- und Freiraumsystem**

#### Qualität / Verortung / Programmierung

Mit Blick auf die Qualität der geschaffenen Freiräume wird die Großzügigkeit und differenzierte, auf den Kontext reagierende Ausbildung des „Grünen Ringes“ als Element der Adressbildung für alle Bewohner\*innen des zukünftigen Stadtteils besonders herausgestellt. Die feinfühlig Programmierung und Verknüpfung mit dem Umfeld (wie z. B. mit den Schulstandorten) überzeugen ebenso wie die in hohem Maße mögliche Aktivierung als „Frühes Grün“.

Die quartiersinternen Freiräume bieten mit den grünen, öffentlich zugänglichen Höfen, der Einbindung der Spielplätze und den kleinen Quartiersplätzen ein differenziertes Spektrum mit unterschiedlichen Auf-

enthaltsqualitäten. Die Quartiersplätze liegen jedoch an der Untergrenze einer funktionsfähigen Dimensionierung und sollten mindestens in dieser Größe gesichert werden. Ihre inhaltlich-funktionale Zuweisung von Programmen wirft noch Fragen auf.

### Ökologische Qualität

Auch mit Blick auf die ökologische Qualität der Freiräume wird hervorgehoben, dass der Grüne Ring mit seinen vielfältigen übergeordneten Anbindungen und Bezügen in die Quartiere hinein ein stabiles Grundgerüst und eine sehr gute Grundlage für eine vielfältige weitere Ausbildung des neuen Stadtteils schafft. Dazu trägt auch die gelungene Einbindung der Windschutzstreifen und darüber hinaus der Erhalt des Offenlandcharakters im östlichen Bereich an der Himberger Straße bei.

### Stadtlandwirtschaft / Essbare Stadt

Das Konzept der essbaren Stadt findet als identitätsstiftendes Thema für den neuen Stadtteil seinen klaren räumlichen Ankerpunkt im Norden mit dem Zukunftshof, den Anbaufeldern und der „Grünen Visitenkarte“ mit den Streuobstwiesen. Darüber hinaus bindet sich die Konzeption mit einer gewissen Leichtigkeit und differenzierten öffentlichen, teilöffentlichen und privaten Bausteinen spielerisch und attraktiv für unterschiedliche Nutzer\*innengruppen in den Stadtteil ein. Der Ansatz wird auch als Aktivator für vielfältige soziale Prozesse verstanden, was von der Jury als ein offener, zukunftsweisender Umgang mit dem Thema gewürdigt wird.

### Mobilitätskonzept / Verkehr

Der Vorschlag zeichnet sich durch einen dichten kompakten Siedlungsteil um das Zentrum bei der Station der U-Bahn, der Stadt-Regio-Tram und der geplanten Buslinien aus. Mit einer Gehzeit von 5 Minuten entspricht diese stadträumliche Struktur dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“, was zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel motiviert. Dies ist wiederum ein wichtiger Beitrag zum Umgang mit der Mobilität insgesamt und damit des Verkehrs zu einem Klimavorzeigeprojekt. Wichtig sind dabei direkte, kurz und witterungsgeschützte Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln. Im weiteren Prozess soll die Lage der Bus- und Stadt-Regio-Tram/ Busterminal mit der U-Bahnhaltestelle im Hinblick auf kürzere Umsteigebeziehungen hin optimiert werden.

Eine zentrale Radschnellwegverbindung in Nord-Süd-Richtung durch das Quartier ist schlüssig und funktional richtig vorgesehen.

Die Stellplätze für die privaten PKWs werden in fünf Mobilitätshubs untergebracht. Diese sind gut platziert und fangen den Autoverkehr direkt an den jeweiligen Zufahrten ab. Einer davon fungiert als Logistik-Hub und ist gut positioniert. Insgesamt sind die Mobilitätshubs aber deutlich zu klein dimensioniert und müssen entsprechend vergrößert werden.

Die Erschließung der Baufelder für Feuerwehr, Polizei, Rettung, Umzüge, Handwerker\*innen und weitere Dienste erfolgt über ein Netz von Quartier- und sogenannte Gartenstraßen für den Fahrrad- und Fußverkehr. Deren Breite von 6,00 m stellt eine hohe Flexibilität in der Nutzung dar. Die Erreichbarkeit für die

Feuerwehr ist allerdings noch nicht in allen Bereichen nachgewiesen und soll insbesondere an den Parkrändern noch ausgearbeitet werden. Gegebenenfalls müssen die Lösungen auch gebäudeseitig gefunden werden.

Eine Zufahrtsregelung soll das Befahren der Quartierstraßen regeln. Für die Umsetzung ist also ein konsequentes System der Zugangsbeschränkung zwingend erforderlich, um die Funktionsfähigkeit der Straßen zu erhalten.

Auf dem Boulevard wird die Stadt-Regio-Tram im Mischverkehr-System geführt, was angesichts des geringen Autoverkehrs und einer Reduktion der Trennwirkung im Siedlungsgebiet zukunftsfähig ist. Offen bleibt die Frage, ob auf der Himberger Straße ein eigener Gleiskörper nötig ist. Zudem fehlt das Abstimmen des Charakters der Himberger Straße mit der Siedlungsentwicklung von einer Außerortssituation hin zu einer zukünftigen innerörtlichen Straße.

Das Projekt schafft mit Ausnahme der Umsteigeverhältnisse beste Voraussetzungen für einen klimarechten Umgang mit der Mobilität und damit zu einem Klimavorzeigestadtteil.

## **Energie, Klima & Regenwassermanagement**

### Klima

Die dichten Baustrukturen gehen zulasten der Durchlüftung der zentralen Bereiche, auch wenn die umfangreichen und großzügigen Freiräume eine Neubildung von Kaltluft unterstützen. Die Regelwerke für die Bebauung müssen ggf. daraufhin optimiert werden.

Die Kompaktheit des Stadtteils sowie die Konfiguration der Baukörper ermöglichen generell ein gutes Mikroklima auf der Ebene der Quartiere. Durch die Kompaktheit und die angemessene Tiefe der einzelnen Baublöcke ergeben sich die Möglichkeiten einer guten Quer- und Über-Eck Belüftung für den Großteil der Wohnungen. In Einzelfällen und bei höheren Bauteilen ist auf eine ausreichende Belichtung zu achten.

### Energie und Kreislaufwirtschaft

Es wird ein Konzept für die Energie- und Stromversorgung vorgelegt. Die Hauptversorgungsstruktur funktioniert gut mit der vorgeschlagenen Etappierung. Die Entscheidung, den ersten Bauabschnitt um die zentrale U-Bahnhaltestelle in Ost-Westrichtung zu entwickeln, ist gut nachvollziehbar. Die Umsetzung der Freiflächen-PV zur Erarbeitung einer vorgezogenen positiven Energiebilanz soll im Hinblick auf Umfang, Lage und Wirtschaftlichkeit sowie auf die Verträglichkeit mit der Landwirtschaft überprüft werden. Der Vorschlag einer Energiegewinnung in einer frühen Phase wird positiv gesehen.

Das Energiekonzept ist schlüssig und adressiert die wesentlichen Aspekte einer nachhaltigen und erneuerbaren Energieversorgung für den Stadtteil.

Die Aspekte hinsichtlich des Bodenmanagements und der Kreislaufwirtschaft adressieren die Kriterien der Ausschreibung. Eine Anpassung der Geschosshöhen, die auch nachhaltige Konstruktionen ermöglichen, ist zu berücksichtigen.

### Regenwassermanagement, blau-grüne Infrastruktur

Der gesamte Freiraum wird als ein zentraler Baustein der Klimaanpassungsstrategie gesehen. Er korreliert eng mit dem Regenwassermanagement und fungiert damit als ergänzende Komponente der Strategie. Dabei wird ein sehr ambitioniertes und zukunftsweisendes Konzept der Regenwasserbewirtschaftung vorgeschlagen. Dieses zielt darauf ab, das Niederschlagswasser vollständig im Gebiet zurückzuhalten, zur Verdunstung zu bringen und nur geringe Anteile zu versickern. Dadurch soll zur Kühlung des dichten Stadtteils beigetragen und das Wasser durchgängig der Vegetation zur Verfügung gestellt werden. Rückhalteräume werden im Sinne des Kaskadenprinzips sowohl auf den Bauflächen wie auch im neu codierten öffentlichen Erschließungsraum und im „Grünen Ring“ geschaffen und miteinander zu einem System vernetzt. Als Teil des Bodenmanagements und zur Verkürzung der Fließwege wird eine Aufhöhung der Bauflächen gegenüber dem Niveau des „Grünen Rings“ vorgeschlagen.

Das Konzept des Regenwassermanagements wird als ein wegweisender Beitrag für die Transformation traditioneller Stadtbausteine hin zu einer klimaresilienten Stadt gewürdigt, ist jedoch auch mit umfassenden Konsequenzen, die die integrierte Planung der Bauflächen, der Straßenräume und der Freiflächen betreffen, verbunden. Insbesondere die neu programmierten Straßenräume müssen frühzeitig konzeptionell entwickelt werden, um zu einem konstitutiven Bestandteil des neuen Stadtteils zu werden und um die zusätzlichen Funktionen aufnehmen zu können. Die Jury unterstreicht das hohe Maß an Einbindung unterschiedlicher Stakeholder, den dieser Ansatz in allen Phasen der Planung und Umsetzung erfordert – bis hin zur Anpassung rechtlicher Konventionen. Sie sieht darin jedoch zugleich einen wegweisenden Beitrag, um traditionelle Stadtbausteine fit für die Klimaanpassung zu machen. Offene Fragen bestehen in Bezug auf die umfassende Bodenaufhöhung und die Art, den Umfang und die Machbarkeit dieser vorgeschlagenen Maßnahmen. Bei mangelhafter Umsetzung bestünde das Risiko eines unzureichenden Hochwasserschutzes bei Starkregen. Demnach ist hier besonders auf eine adäquate Planung und Betriebsführung zu achten.

### **Fazit**

Das vorgestellte Bild eines Klimavorzeigestadtteils arbeitet mit erprobten und bekannten Bausteinen. Durch die sehr konsequente Neuprogrammierung der Bestandteile – Gebäude, Dächer, Höfe und öffentliche Räume – sowie die sehr großzügigen angebotenen Freiräume werden überzeugende und gleichzeitig sehr ambitionierte Vorschläge für einen innovativen Ansatz hin zu einem Klimavorzeigestadtteil gemacht. Zugleich können hiermit modellhaft Ansatzpunkte für den Umgang mit der bestehenden Stadt entwickelt werden. Auch wenn die Struktur vielfältige Anpassungsmöglichkeiten für die bauliche Umsetzung und damit eine gute Realisierbarkeit verspricht, erfordert die Umsetzung ein hohes Maß an Innovationsbereitschaft aller Beteiligten. Sie ist aber die grundlegende Bedingung, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

## **Zusammenfassende Empfehlungen für die weitere Bearbeitung:**

### Baustruktur

- Überprüfung der Dimensionierung hinsichtlich Gebäudehöhen und Straßenbreiten (Belichtung, Belüftung etc.)
- Überprüfung der Verbreiterung der südlich gelegenen Straße in Ost-West-Richtung
- Detaillierter Nachweis der Funktionsfähigkeit der Straßen hinsichtlich fachlicher Anforderungen und ggf. entsprechende Anpassung der räumlichen Festlegungen
- Überarbeitung der Struktur entlang der Himberger Straße hinsichtlich Höhe der Baukörper und Verhältnis zur überbauten Fläche, insbesondere im direkten Übergang zur Bestandsbebauung  
Optimierung der Infrastrukturzone im Hinblick auf die Verbesserung der baulichen Ausnutzbarkeit

### Nutzungen

- Überprüfung des nördlichen Schulhofes bezogen auf Entréesituation und Adressbildung im Quartier im Norden
- Nachbesserung der fehlenden 20.000 m<sup>2</sup> BGF bei der Zentrenfunktion

### Grün- und Freiraumsystem

- Überprüfung der Dimensionierung der Quartiersplätze bezogen auf Funktionsfähigkeit und inhaltlich-funktionale Programmierung
- Prüfung der Stärkung der bestehenden Grünstreifen zwischen ÖBB-Güterterminal und dem Betriebsgebiet aufgrund der ökologischen Qualität

### Mobilitätskonzept / Verkehr

- Optimierung der Umsteigeverhältnisse wie der Lage der Bus- und Stadt-Regio-Tram/ Busterminal mit der U-Bahnhaltestelle auf kürzere Umsteigebeziehungen
- Deutliche Vergrößerung aller vorgeschlagener Mobilitätshubs, um die geforderten Stellplätze unterzubringen
- Überprüfung des Erweiterungspotenzials der P&R Anlage
- Überprüfung der Erfordernisse hinsichtlich Feuerwehr, ggf. in Abstimmung mit gebäudeseitigen Maßnahmen für Brandschutz
- Überprüfung der Notwendigkeit der Eigentrasse Stadt-Regio-Tram auf der Himberger Straße
- Abstimmen des Charakters der Himberger Straße mit der Siedlungsentwicklung von einer Außerortssituation zu zukünftigen Innerortsverhältnissen
- Überprüfung der Erschließung des Bereichs östlich der Himberger Straße betreffend Ver- und Entsorgung (aktuell nur Gartenstraße)

## Energie, Klima und Regenwassermanagement

- Optimierung der Regelwerke für die Bebauung hinsichtlich der klimatischen Rahmenbedingungen (Durchlüftung, Kaltluft)
- Überprüfung der Belichtung bei höheren Bauteilen
- Überprüfung der Umsetzung der vorgezogenen Freiflächen-PV im Hinblick auf Umfang, Lage und Wirtschaftlichkeit sowie auf die Verträglichkeit mit der Landwirtschaft
- Kreislaufwirtschaft: Anpassung der Geschosshöhen zur Ermöglichung nachhaltiger Konstruktionen
- Überprüfung der Art, des Umfangs und der Machbarkeit der umfassenden Bodenaufhöhung und des Regenwassermanagements (z.B. hinsichtlich Winterdienst und Schutz bei Starkregenereignissen)

## 9. Nachbesprechung

Thomas Madreiter bedankt sich bei allen Anwesenden für die konstruktiven Diskussionen. Im Fokus seien immer die Konzepte selbst und nicht die Verfasser\*innen gestanden. Das innovative, dialogische Verfahren sei die richtige Wahl für diese komplexe Aufgabe gewesen. Er freue sich auf die nächsten Schritte, die ebenso im Dialog mit allen Beteiligten und natürlich der Öffentlichkeit erfolgen werden.

Die Jury beschließt einstimmig, in das Protokoll eine Präambel als Bekenntnis der Beteiligten für die weiteren Schritte zur Entwicklung von RothNEUSiedl zu integrieren.

### **12:30 - 13:30 Uhr: Pause**

Die Jurymitglieder erarbeiten mit Unterstützung der Fachberater\*innen die Empfehlungen für die weitere Bearbeitung im Rahmen der Leitbildphase sowie die Präambel zum Protokoll.

Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams danken den Verfahrensbeteiligten – die für die Bürger\*innen wichtigen Themen wurden sowohl bei der Bearbeitung als auch bei der Bewertung der Beiträge aufgenommen. Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams bekräftigen, dass die Juryentscheidung inhaltlich voll mitgetragen wird. Das Zukunftsteam bleibe weiterhin ein Sprachrohr für die Nachbarschaft und erkläre sich bereit, auch bei den nächsten Schritten mitzuwirken. Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams regen an, eine öffentliche Veranstaltung vor dem Beginn der bevorstehenden Leitbildphase durchzuführen, um einerseits den Siegerentwurf zu präsentieren und andererseits Hinweise und Wünsche aus der Öffentlichkeit für die Weiterbearbeitung zu sammeln. Sie sprechen sich auch für einen Termin zwischen dem Zukunftsteam und dem Siegerteam aus.

Bernhard Steger dankt dem Zukunftsteam für das Engagement und die aktive, konstruktive Mitwirkung bei der Sitzung sowie in den vergangenen Monaten. Im Juni sei die nächste öffentliche Veranstaltung geplant, welche gleichermaßen den Auftakt für die Leitbildphase bilde. Er freue sich über die Bereitschaft des Zukunftsteams auch bei den weiteren Schritten mitzuwirken.

**14:30 Uhr:** Die Vertreter\*innen des Zukunftsteams verlassen die Sitzung.

**15:00 Uhr:** Marcus Franz verlässt die Sitzung und übergibt seine Stimme an seinen Stellvertreter Norbert Pokorny. Michael Kolesnik-Gerges, Andreas Januskovecz, Walter Koch und seine Stellvertreterin Andrea Steiner verlassen die Sitzung. Es erfolgt keine Stimmübertragung.

Die Jury ist mit 16 Stimmen (6 Sachjuror\*innen, 10 Fachjuror\*innen) beschlussfähig.

## 10. Abschluss

Es wird einstimmig beschlossen, die Freigabe des Protokolls im Rahmen des Wettbewerbs durch die Vorsitzende und den Schriftführer vorzunehmen und an alle Beteiligte zu versenden.

Die Vorsitzende bedankt sich bei allen Beteiligten für die konstruktive Sitzung, bei den Jurymitgliedern für spannende und konstruktive Inputs und bei der Vorprüfung für die hervorragende Unterstützung. Sie ersucht um die weitere Geheimhaltung der Ergebnisse. Die Erstveröffentlichung obliegt der Ausloberin.

Die Vorprüfung wird formell entlastet.

Bernhard Steger bedankt sich im Namen der Ausloberin bei der Vorsitzenden für die kompetente Vorsitzführung und bei allen Anwesenden für die konstruktive Sitzung. Er dankt dem Verfahrensbüro für die gute und kompetente Begleitung des innovativen Verfahrens.

**Die Sitzung endet um 17:15 Uhr.**



## Für das Protokoll

21.03.2024

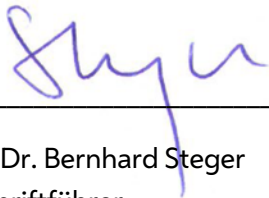
Ekaterina Winter, Julian Staritz, Daniela Allmeier,  
Raumposition.

in Abstimmung mit der Vorsitzenden und dem Schriftführer



---

Prof.<sup>in</sup> Christa Reicher  
Juryvorsitzende



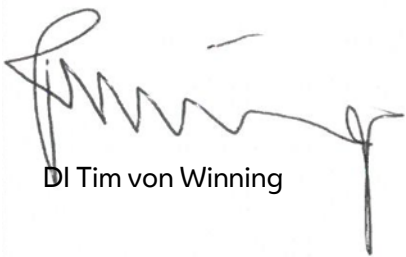
---

DI Dr. Bernhard Steger  
Schriftführer

**Für die Richtigkeit des Protokolls**



Prof.<sup>in</sup> Christa Reicher



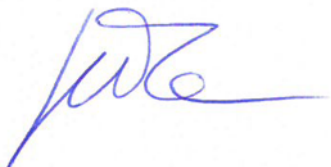
DI Tim von Winning



Arch.<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> Claudia König-Larch



Arch. DI Johannes Zeininger



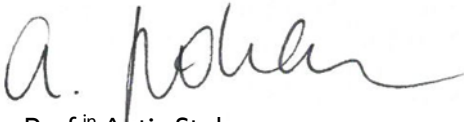
Prof.<sup>in</sup> Undine Giseke



Dipl. Bauing. Fritz Kobi



Priv. Doz.<sup>in</sup> DI<sup>in</sup> MSc. Dr.<sup>in</sup> Doris Österreicher



Prof.<sup>in</sup> Antje Stokman



Dipl. Arch.<sup>in</sup> Regula Lüscher



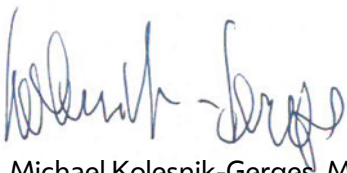
DI<sup>in</sup> Carla Lo



DI Bernhard Silvestri



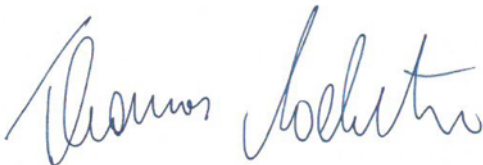
DI Gregor Puscher



Michael Kolesnik-Gerges, MSc



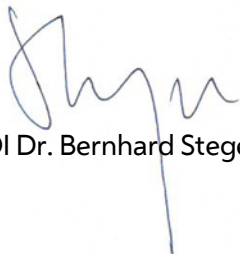
Marcus Franz



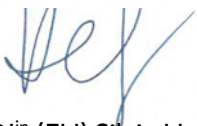
DI Thomas Madreiter



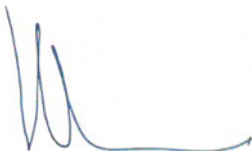
OSR DI Andreas Januskovecz



DI Dr. Bernhard Steger



DI<sup>in</sup> (FH) Silvia Hofer



DI Walter Koch