

WETTBEWERBLICHER DIALOG KLIMAVORZEIGESTADTTEIL ROTHNEUSIEDL

JURYSITZUNG BEARBEITUNGSPHASE 1

ERGEBNISPROTOKOLL

Zeit 04. und 05. September 2023
Ort Talent Garden, Event Space 6.Stock
Liechtensteinstraße 111/115, 1090 Wien

A. Begrüßung

Planungsdirektor Thomas Madreiter begrüßt im Namen der Stadt Wien alle Anwesenden zur Jurysitzung der Bearbeitungsphase 1 im wettbewerblichen Dialog. Ziel der Sitzung sei die Auswahl jene vier Beiträge, die das größte Potenzial aufweisen und in der dialogischen Bearbeitungsphase 2 vertieft werden sollen.

Marcus Franz, Bezirksvorsteher des 10. Wiener Gemeindebezirks Favoriten in welchem das Planungsgebiet liegt, begrüßt alle Anwesenden und betont die besondere Rolle dieses Bezirks beim Wachstum der Stadt Wien.

Bernhard Silvestri begrüßt als Vertreter der Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität Ulli Sima alle Anwesenden. Er unterstreicht die Wichtigkeit des Planungsgebietes im Kontext der Wiener Stadtentwicklung. In Rothneusiedl gehe es um ein Vorzeigeprojekt mit internationaler Bedeutung.

Bernhard Steger, Leiter der MA 21 A Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest begrüßt im Namen der Ausloberin alle Anwesenden und weist auf die Besonderheit des Verfahrens als wettbewerblichen Dialog hin. Besonderen Dank richtet er an die anwesenden Vertreter*innen des Zukunftsteams, die an der Jurysitzung teilnehmen.

Die Juryvorsitzende Christa Reicher begrüßt alle Anwesenden und betont die Wichtigkeit des Dialogs der Jury aus unterschiedlichen Sichtweisen. Im Verfahren gehe es darum, einen Beitrag für eine Modellstadt auszuwählen, also ein Projekt, dass überzeugend aufzeigen kann, was so ein Stadtteil für die zukünftigen Herausforderungen leisten könne. Das städtebauliche Konzept müsse zum einen robust sein und eine klare Struktur aufweisen, gleichzeitig aber auch Anpassungsfähigkeit gewährleisten, da die Umsetzung eines Stadtteils über einen längeren Zeitraum erfolgen wird.

Sie stellt fest, dass es in der gegenständlichen Sitzung um die Beurteilung von 26 Beiträgen gehe. Wichtig sei ihr, in der Diskussion Argumente von Kolleg*innen ernst zu nehmen und eine konstruktive Auseinandersetzung zu führen. Besonderen Dank richtet sie an die Teilnehmer*innen des Zukunftsteams, diese sollen sich aktiv in die Diskussion einbringen. Sie übergibt das Wort an Daniela Allmeier.

Daniela Allmeier von der Verfahrensbegleitung gibt einen Überblick über den Tagesablauf, das Planungsgebiet, die in der Aufgabenstellung festgehaltene Zielvorgaben sowie die Bewertungsaspekte.

B. Feststellung der Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Unbefangenheit

Die Vorsitzende stellt die Anwesenheit und Beschlussfähigkeit der Jury fest. Sie weist darauf hin, dass Stimmenthaltungen nicht erlaubt sind und als Gegenstimmen gewertet werden. Weiter weist sie auf Verschwiegenheit zu Diskussionen und Beiträgen der Jurysitzung hin.

Die Vorsitzende stellt die Frage nach der Befangenheit. Alle Jurymitglieder erklären sich für unbefangen. Alle Gäste werden zur Sitzung zugelassen.

Folgende Personen nehmen am 1. Sitzungstag teil:

Jurymitglieder mit Stimmrecht

Fachjuror*innen (10 Stimmen)

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

Sachjuror*innen (9 Stimmen)

Mag. ^a Ulli Sima	Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität (von 12:00 bis 15:00 Uhr)
Stv. 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

DIⁱⁿ (FH) Silvia Hofer

Entwicklungs- und Projektierungsgesellschaft
(wohnfonds_wien & Wiener Stadtwerke)

DI Walter Koch

Bauträger-Vertreter

Stv. Jurymitglieder ohne Stimmrecht

DI Lukas Lang

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

DIⁱⁿ Araminta Perlinger

GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen

DI Norbert Pokorny

Bezirksrat 10. Bezirk

Sonja Wolfram, MSc.

Entwicklungs- und Projektierungsgesellschaft
(wohnfonds_wien & Wiener Stadtwerke)

DIⁱⁿ Andrea Steiner

Bauträger-Vertreterin

DIⁱⁿ Marianne Steiner MA

Stadt Wien, MD - Geschäftsbereich Bauten und Technik

DI Manuel Pröll

Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung,
Referat Mobilitätsstrategien

Arch.ⁱⁿ DIⁱⁿ Katharina Bayer

einszueins Architektur, Wien

Arch.ⁱⁿ DIⁱⁿ Evelyn Rudnicki

Vertreterin ZT Kammer

Univ. Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ sc. Susann Ahn

TU Wien

Zukunftsteam Rothneusiedl

Mag. Andreas Gugumuck

Vertreter des Zukunftsteams

Marco Wurm

Vertreter des Zukunftsteams

Mag.^a Anne-Marie Duperron

Vertreterin des Zukunftsteams

Fachberater*innen

DI Marcus Beitzl

Beitzl Ziviltechniker GmbH

DIⁱⁿ Gabriele Oedendorfer

Beitzl Ziviltechniker GmbH

DI Andreas Hacker

Stadt-Umland-Manager Wien - Niederösterreich

DI Josef Hutter

Wirtschaftskammer Wien

DIⁱⁿ Bernadette Luger, MSc.

Stadt Wien, MD-BD - Stabsstelle Ressourcenschonung
und Nachhaltigkeit im Bauwesen

Philipp Preuner, BA MSc

Stadt Wien, MA 49 - Klima, Forst-
und Landwirtschaftsbetrieb
Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten

DI Josef Scheichl	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt
DI Marcus Spiegelgraber	Wiener Stadtwerke
DI ⁱⁿ Christina Stockinger	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Landschafts- und Freiraumplanung
DI Michael Szeiler, MA	con.sens mobilitätsdesign

Weitere Anwesende

DI ⁱⁿ Daniela Allmeier	Verfahrensbüro Raumposition
DI ⁱⁿ Ekaterina Winter	Verfahrensbüro Raumposition
Julian Staritz Bsc.	Verfahrensbüro Raumposition
DI ⁱⁿ Raffaella Dorner	Stadt Wien MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest

C. Bericht aus der Vorprüfung

Die Vorprüfung wird um einen kurzen einführenden Bericht gebeten, bevor der Jury durch die Vorprüfung die Arbeiten in einem Informationsrundgang vorgestellt werden.

Ekaterina Winter bedankt sich im Namen der Verfahrensbegleitung bei den Fachberater*innen und gibt einen Überblick über die Vorprüfung sowie zum Inhalt und Aufbau des Vorprüfberichts.

Eingereichte Arbeiten, Fristen, Vollständigkeit

Insgesamt wurden 26 Wettbewerbsbeiträge eingereicht. Alle Beiträge langten fristgerecht und weitgehend vollständig ein. Die Kennzahlen der Verfasser*innen wurden durch Tarnzahlen mit den Ziffern 01 bis 26 ersetzt. Sämtliche Hinweise auf die Verfasser*innen der Arbeiten wurden von der Vorprüfung entfernt. Alle fristgerecht eingelangten Arbeiten wurden vorgeprüft.

Die Vorprüfung der Beiträge der Beteiligungsphase 1 zum wettbewerblichen Dialog „Klimavorzeigestadtteil Rothneusiedl“ erfolgte in der Zeit von 31. Juli bis 30. August im Büro Raumposition sowie in den Büros der Fachberater*innen.

An der Vorprüfung beteiligt waren

DI Marcus Beitzl	Beitzl Ziviltechniker GmbH
DI ⁱⁿ Gabriele Oedendorfer	Beitzl Ziviltechniker GmbH
DI ⁱⁿ Bernadette Luger, MSc.	MD-BD - Stabsstelle Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit im Bauwesen
DI Michael Szeiler, MA	con.sens mobilitätsdesign
DI Florian Kratochwil	con.sens mobilitätsdesign

DI Stefan Eder	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien
DI ⁱⁿ Christina Stockinger	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Landschafts- und Freiraumplanung
DI Josef Scheichl	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt
DI Josef Hutter	Wirtschaftsagentur Wien
DI Marcus Spiegelgraber	Wiener Stadtwerke
DI ⁱⁿ Regine Anninger	Stadt Wien, MA 49 - Klima, Forst- und Landwirtschaftsbetrieb
Max Wittkowski, MSc.	Stadt Wien, MA 22 - Umweltschutz, Bereich räumliche Entwicklung

Es wird einstimmig durch die stimmberechtigten Mitglieder der Jury beschlossen, alle 26 Beiträge zur Bewertung zuzulassen.

Alle Beiträge werden zur Bewertung zugelassen.

D. Informationsrundgang

Die vertiefende Auseinandersetzung und intensiven Diskussionen der einzelnen Beiträge finden anhand der Präsentationsplakate statt.

12:00 Uhr	Ulli Sima schließt sich der Sitzung an.
15:00 Uhr	Ulli Sima verlässt die Sitzung. Ihre Stimme wird an Bernhard Silvestri übertragen.

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

13:00 - 13:30 Uhr	Pause
Ab 13:30 Uhr	Fortsetzung Informationsrundgang
17:00 Uhr	Andreas Januskovecz verlässt die Sitzung. Seine Stellvertretung ist nicht anwesend. Es erfolgt keine Stimmübertragung. Regula Lüscher verlässt die Sitzung. Ihre Stimme wird an Katharina Bayer übertragen.

Die Jury ist mit 18 Stimmen (9 Sachjuror*innen, 9 Fachjuror*innen) beschlussfähig.

17:00 - 17:15 Uhr	Pause
--------------------------	--------------

E. 1. Wertungsrundgang

Die Vorsitzende schlägt vor, alle Projekte noch einmal zu diskutieren und danach erste Projekte aus der Wertung zu nehmen. Beschlüsse zum Ausscheiden im 1. Wertungsrundgang haben einstimmig zu erfolgen.

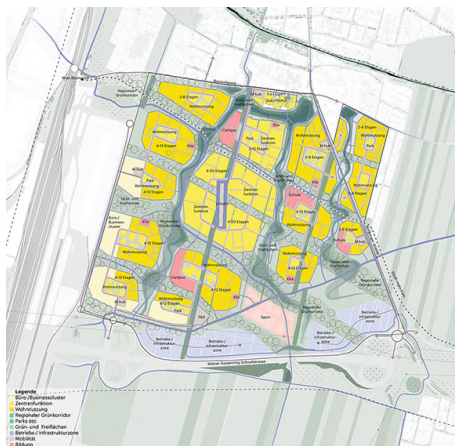
Nach einer eingehenden Diskussion werden die Beiträge 01, 06, 11, 12, 14, 16, 20, 21, 24, 26 einstimmig aus der weiteren Bewertung ausgeschieden.

Kommentare der Jury:



01: Green Grid

Die Arbeit lässt kein nachvollziehbares Ordnungsprinzip für die entstehenden Quartiere erkennen. Ein ausdifferenziertes Erschließungskonzept der unterschiedlichen Quartiere ist nicht erkennbar. Die Grün- und Freiraumstrukturen scheinen wenig differenziert und typologisch zu wenig vielfältig.



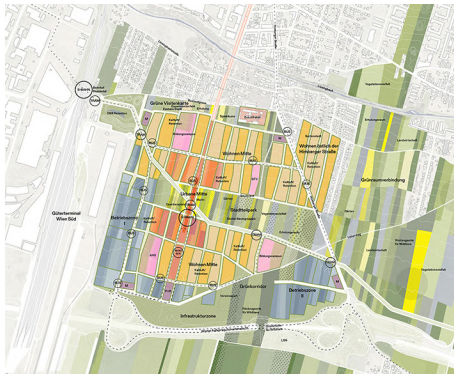
06: Flora-City Rothneusiedl

Die Arbeit bietet eine sehr spezifische städtebauliche Struktur von räumlich verteilten städtischen Clustern an. Allerdings weist es erhebliche und nicht behebbare Mängel auf. Diese betreffen beispielsweise die U-Bahnführung in Tieflage, die nicht ausgebildete grüne Visitenkarte, die durch Grünzüge getrennte Betriebs- und Infrastrukturzone oder auch der Umgang mit den Zwangspunkten der Freileitung.



11: ROTH:NEU:SIDL

Das Konzept bietet einen grünen Freiraumring um eine zentrale Mitte an. Allerdings wird dieser Ring durch notwendige Erschließungen in seiner Durchgängigkeit zu häufig gestört. Die Ränder stellen keine überzeugenden Übergangsbereiche zu den bestehenden Strukturen dar. Die grüne Visitenkarte wird nicht abgebildet. Die Formulierung des Rings wird hinsichtlich der Freiraumqualitäten in Frage gestellt. Die Grün- und Freiraumstrukturen wirken zu kleinteilig und das Erschließungssystem bleibt unklar.



12: Circular City

Die Arbeit setzt wichtige Themen, lässt jedoch eine nachvollziehbare Übersetzung der beschriebenen Qualitäten ins Räumliche vielfach offen und ist damit wenig konkret. Die Lage und Strukturierung des großflächigen Stadtteilparks ist zu wenig mit der Gesamtstruktur verwoben. Die Erschließungsstruktur ist sehr flächenintensiv.



14: Land schafft Stadt

Die Arbeit wählt einen stark prozessorientierten Entwurfsansatz, der jedoch zu wenig räumliche Struktur vorgibt und damit zu viel offenlässt. Die Trassenführung der U-Bahn wird außerhalb des vorgegebenen Bereiches gelegt und die vorgeschlagene zweite U-Bahnstation entspricht nicht den Vorgaben. Auch der erforderliche Platzbedarf für die Wende- und Abstellanlage wurde nicht berücksichtigt.



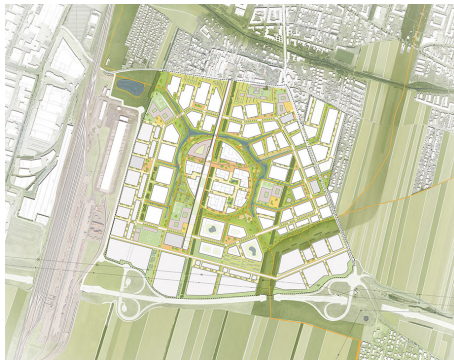
16: Am grünen Kanal

Die Arbeit weist ein klares und nachvollziehbares Ordnungsprinzip auf. Der Einsatz einer einzigen Bebauungstypologie erschwert eine differenzierte Ausbildung der einzelnen Quartiere. Die Erschließungsstruktur ist sehr flächenintensiv. Das Freiraumkonzept ist zu wenig differenziert ausgestaltet. Ein großer Teil des Freiraums liegt auch unter der Hochspannungsleitung im Nahbereich der S 1. Die Qualität des kaskadenartigen Freiraums wird von der Jury hinterfragt.



20: Die glückliche Stadt

Der durchgehende Raster, welcher konsequent und unabhängig der Nutzungen über die gesamte Fläche gezogen wird, führt in seiner Konsequenz zu einer unflexiblen Raumnutzung. Der gewählte Entwurfsansatz bedingt eine intensive Flächeninanspruchnahme für Erschließungsflächen. Die Bebauung wird sehr nahe an die U-Bahn in Hochlage herangerückt.



21: Weiche Schale harter Kern

Die gewählte elliptische städtebauliche Figur in der Mitte stellt keinen erkennbaren spezifischen Ortsbezug her und ist sehr klein dimensioniert, was zu einer starken Trennung zwischen Zentrum und den restlichen Quartieren führt. Das Einzugsgebiet der U-Bahn wird aufgrund der Verortung der Station nicht optimal ausgeschöpft. Problematisch erscheint die Ausbildung der grünen Visitenkarte aufgrund der deutlichen Verengungen. Die Bebauung wird direkt an die U-Bahn in Hochlage herangerückt.



24: Auf lange Sicht

Der Entwurfsansatz der Arbeit orientiert sich konsequent an den ortstypischen Flurstrukturen. Diese Ausbildung der baulichen Struktur führt dies auch zu sehr schmalen Bau- und Freiraumstrukturen, die zu wenig räumlich differenziert sind, nicht zuletzt im Bereich der grünen Visitenkarte. Auch die Ausbildung eines Zentrums wird dadurch erschwert.



26: Stadtfelder der Zukunft

Der Entwurfsansatz entwickelt ein orthogonales Raster, welches am spezifischen Stellen bewusst leicht gestört bzw. unterbrochen wird. Auch wenn alle funktionalen Anforderungen dargestellt wurden, war für die Jury ein verbindender Entwurfsansatz nicht ablesbar. Der Park unmittelbar bei der U-Bahn-Station nützt den Einzugsbereich der U-Bahn nicht optimal aus.

Folgende Beiträge verbleiben in der Wertung:

02, 03, 04, 05, 07, 08, 09, 10, 13, 15, 17, 18, 19, 22, 23, 25.

F. 2. Wertungsrundgang

Im nächsten Schritt werden in Anknüpfung an die vorangegangene Diskussion die verbleibenden Beiträge vertiefend diskutiert.

Nach einer intensiven Diskussion über die einzelnen Beiträge mit Bezug auf die in der Aufgabenstellung formulierten Bewertungsaspekten bittet die Vorsitzende um eine erneute Abstimmungsrunde über die Aufnahme in die Engere Wahl. Die Abstimmung erfolgt mit einfacher Mehrheit.

Beitrag 02: 1 Fürstimme, 17 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 03: 17 Fürstimme, 1 Gegenstimmen; Der Beitrag kommt in die engere Wahl.

Beitrag 04: 4 Fürstimmen, 14 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 05: 12 Fürstimmen, 6 Gegenstimmen; Der Beitrag kommt in die engere Wahl.

Beitrag 07: 7 Fürstimmen, 11 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 08: 15 Fürstimmen, 3 Gegenstimmen; Der Beitrag kommt in die engere Wahl.

Beitrag 09: 18 Fürstimmen, 0 Gegenstimmen; Der Beitrag kommt in die engere Wahl.

Beitrag 10: 4 Fürstimmen, 14 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 13: 1 Fürstimme, 17 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 15: 16 Fürstimmen, 2 Gegenstimmen; Der Beitrag kommt in die engere Wahl.

Beitrag 17: 5 Fürstimmen, 13 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 18: 1 Fürstimme, 17 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 19: 1 Fürstimme, 17 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 22: 1 Fürstimme, 17 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 23: 3 Fürstimmen, 15 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Beitrag 25: 2 Fürstimmen, 16 Gegenstimmen; Der Beitrag scheidet aus.

Folgende Beiträge verbleiben im 2. Wertungsrundgang: 02, 04, 07, 10, 13, 17, 18, 19, 22, 23, 25.

Folgende Beiträge kommen in die Engere Wahl: 03, 05, 08, 09, 15.

Kommentare der Jury:



02: Die multimodale Stadt

Der großzügige zentrale Grünraum mit Sprüngen und Aufweitungen wird positiv gesehen, jedoch lässt die starre Struktur wenig Spielraum und führt zu schwerwiegenden Konsequenzen in der Zentrumsbildung, der massiven Teilung in Nord- und Südteil und damit auch der Identitätsbildung im Stadtteil.

Die Grüne Visitenkarte ist sehr schmal ausgebildet. Die Erschließungsstruktur ist sehr flächenintensiv. Die Verortung der P & R – Anlage fehlt.



Die Lösung der Freiräume überzeugt die Jury nicht. Der größte öffentlicher Grünraum liegt an der stark befahrenen Himberger Straße und kann daher sein Potenzial als grüner Stadtteilpark nicht entfalten. Wohnungsnahe Grünräume sind nicht ausreichend vorhanden. Die P & R - Anlage im Zentrum zieht Verkehr ins Wohngebiet.



Die intensive Auseinandersetzung mit Boden als Ressource und Integration des Themas in die Entwicklungsstrategie wird von der Jury besonders hervorgehoben und explizit gewürdigt.

10: Klimavorzeigestadtteil Rothneusiedl

Die Strukturierung der Baufelder erweist erheblichen Verbesserungsbedarf. Das ineffiziente Erschließungssystem erhöht den Versiegelungsgrad im Stadtteil.

Die Bebauung rückt sehr nahe an die U-Bahn-Trasse in Hochlage heran.



13: cool down

Das Konzept stellt einen mutig andersartigen Lösungsansatz der Aufgabenstellung dar. Der große zusammenhängende Grün-/Freiraum bringt Vorteile für die Umsetzung des frühen Grüns und die Durchlüftung des Stadtteils mit sich. Die Vorgaben für die Grüne Visitenkarte werden jedoch nicht eingehalten.

Die Ausbildung des großen Landwirtschaftsparks und die starke Reduktion des Baulands machen jedoch eine intensive vertikale Entwicklung notwendig. Die vorgeschlagene Hochhaustypologie setzt sich weit über die Vorgaben der Höhenentwicklung der Auslobung hinweg. Das bringt Beschattungsprobleme mit sich und erschwert den Einsatz von nachhaltigen Baumethoden.

Insgesamt entsteht durch den groß dimensionierten Grünraum kein zusammenhängender Stadtteil. Die Zentrenbildung wird dadurch massiv erschwert.



17: Land der Äcker Land der Dome

Das Konzept ist sehr detailliert ausgearbeitet und bietet eine interessante Alternative zur klassischen Rasterstadt an. Die Auseinandersetzung mit dem Thema der urbanen Produktion wird von der Jury gewürdigt, die Einbeziehung der begrünten Dachflächen im Betriebsgebiet in den öffentlichen Freiraum werden wenig Chancen auf Realisierbarkeit zugemessen. Bei Abzug dieser Flächen werden die Vorgaben für Grün- und Freiräume (Grünkorridor, Grüne Visitenkarte, Grüne Diagonale) nicht eingehalten.

Im zentralen Bereich werden besondere städtebauliche Figuren vorgeschlagen, die jedoch ausschließlich formal motiviert erscheinen. Die Qualität der entstehenden öffentlichen Räume im Zentrum, insbesondere hinsichtlich der Hierarchisierung und Orientierung wird hinterfragt.

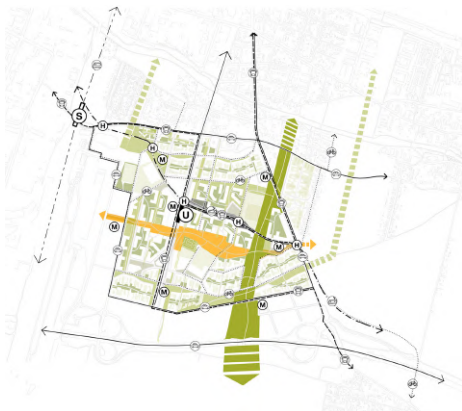
Insgesamt fehlt es der städtebaulichen Struktur an Robustheit. Trotz der vielen Details bleibt der Entwurf eher schematisch.



18: Urbane Felder

Der Beitrag ist detailliert ausgearbeitet. Es wird eine klare Struktur mit gut ablesbaren Baufeldern vorgeschlagen, die viele Erschließungsansätze zulässt, dies jedoch zu vielen versiegelten Erschließungsflächen führt.

Die Verteilung der öffentlichen Freiräume mit dem größten Grünraum im Süd-Osten des Planungsgebiets wird kritisch hinterfragt (Lage zwischen Wohn- und Betriebsbaugebiet). Die vorgeschlagenen grünen „Wellen“ sind für stadtteilbildende Freiräume zu gering dimensioniert.



19: FLUR-NEU-SIEDL

Die Auseinandersetzung mit dem Thema Landwirtschaft und die Integration der Sportflächen werden positiv gesehen. Der vorgeschlagene Überflutungspark als innovativer Ansatz zum Regenwassermanagement im Gebiet wird begrüßt.

Das Konzept zeigt Ideen, jedoch fehlt ihm an Struktur, es gibt keine erkennbare Ordnung. Die vorgeschlagenen Bebauungsstrukturen erscheinen wenig durchdacht und willkürlich gesetzt. Die Orientierung im Stadtteil fällt schwer. Auch die Grüne Visitenkarte wird im Konzept nicht berücksichtigt.

Insgesamt wirkt die vorgeschlagene Lösung zu wenig robust und tragfähig.



22: Scramble City

Der prozessorientierte Ansatz wirft relevante Fragen auf. Der intellektuelle, analytische Zugang zur Aufgabe wird begrüßt. Auch der partizipatorische Ansatz in der Stadtentwicklung wird positiv gesehen.

Der vorgeschlagene räumliche Rahmen wird in seiner Tragfähigkeit jedoch hinterfragt. Es wird keine konkrete räumliche Struktur vorgeschlagen, was hinsichtlich des räumlichen Gerüsts sehr viel offenlässt. Die Lage des grünen Loops entlang der Autobahn und Güterverteilzentrum ist ebenso nicht nachvollziehbar.

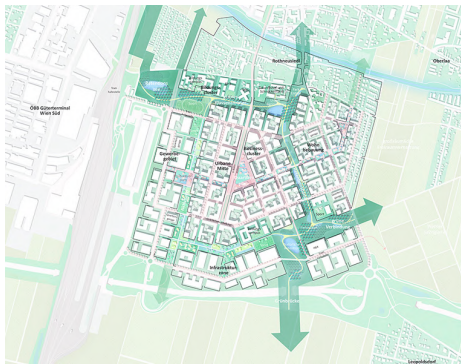


23: Synapse City

Die Idee einer dichten Mitte und lockerer, durchlässiger Ränder ist im Entwurf gut ablesbar, jedoch zieht die Umsetzung des Konzeptes erhebliche Schwächen nach sich.

Die lockere Bebauungsstruktur geht auf Kosten der baulichen Nutzbarkeit. Dadurch entstehen erhebliche Defizite hinsichtlich Dichte. Die qualitätsvollen, exklusiven Lagen am grünen Ring werden nicht adäquat genutzt.

Die Ansätze hinsichtlich der Programmierung von Freiräumen sind interessant und werden begrüßt. Jedoch bringt das Konzept eines grünen Loops in der vorgeschlagenen Form nur schmale, lineare Freiräume.



25: Wiener Klima-Neuland

Die Idee einer klaren, mit einem grünen Ring umfassten Struktur wird positiv gesehen. Der Entwurf ist im östlichen Bereich gut in den Kontext eingebettet und mit dem Umfeld vernetzt. Die Nutzungsverteilung im Stadtteil ist durchdacht und gut strukturiert. Auch die gewählte Baufeldgröße lässt Robustheit und Flexibilität hinsichtlich zukünftiger Ansprüche zu.

Die Strukturierung der Grünen Fugen ist gut gelöst, jedoch ist die Nutzung solcher linearer Grünräume eingeschränkt. Auch die stark bebaute Grüne Visitenkarte wird kritisch gesehen. Es bestehen Bedenken, dass die Erschließung einen hohen Verkehrsflächenanteil mit sich bringt.

Die Lage der U-Bahn-Station ist hinsichtlich der Erreichbarkeit nicht optimal. Die Verknüpfung von U-Bahn, Tram und Bus ist nicht optimal gelöst, dies führt zudem auch zu weiten Wegen von Umsteigern von P & R zu U-Bahn. Die U-Bahn in Hochlage rückt über einen weiten Teil sehr nahe an die Bebauung heran.

G. Abschluss 1. Sitzungstag und Wiederaufnahme der Sitzung am 2. Tag

Nach der Vorbesprechung der weiteren Herangehensweise wird der 1. Sitzungstag am 04.09.2023 um 21:30 Uhr beendet.

Am 2. Sitzungstag, den 05.09.2023 wird die Arbeit um 09:30 Uhr wieder aufgenommen. Die Fachjuror*innen mit Unterstützung der Fachexpert*innen setzen sich vertiefend mit den Beiträgen der engeren Wahl auseinander.

12:00 - 13:00 Uhr **Pause**

13:00 Uhr Weitere Jurymitglieder schließen sich an.

Folgende Personen nehmen am 2. Sitzungstag teil:

Jurymitglieder mit Stimmrecht

Fachpreisrichter*innen (10 Stimmen)

Prof. ⁱⁿ Christa Reicher	Vorsitzende, Reicher Haase Assoziierte, RWTH Aachen
DI Tim von Winning	Bgm. Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Ulm
Arch. ⁱⁿ DI ⁱⁿ Claudia König-Larch	königlarch architekten, Wien
Arch. DI Johannes Zeininger	Vertreter ZT Kammer
Prof. ⁱⁿ Undine Giseke	TU Berlin, bgmr Landschaftsarchitekten
Dipl. Bauing. Fritz Kobi	Verkehrsplaner, Bern (CH)
Priv. Doz. ⁱⁿ DI ⁱⁿ Msc. Dr. ⁱⁿ Doris Österreicher	BOKU Wien IRUB
Prof. ⁱⁿ Antje Stokman	HafenCity Universität Hamburg
Arch. ⁱⁿ DI ⁱⁿ Katharina Bayer	einszueins Architektur, Wien (i.V. von Regula Lüscher)
Univ. Prof. ⁱⁿ Dr. ⁱⁿ sc. Susann Ahn	TU Wien (i.V. von Carla Lo)

Sachpreisrichter*innen (9 Stimmen)

DI Bernhard Silvestri	GGr. Innovation, Stadtplanung und Mobilität (i.V. von Mag. ^a Ulli Sima)
DI Gregor Puscher	GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
MSC Michael Kolesnik-Gerges	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 ⁱⁿ (FH) Silvia Hofer	Entwicklungs- und Projektierungsgesellschaft (wohnfonds_wien & Wiener Stadtwerke)
DI Walter Koch	Bauträger-Vertreter

Stv. Jurymitglieder ohne Stimmrecht

DI Lukas Lang	Stadt Wien MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung, Innen-Südwest
DI ⁱⁿ Araminta Perlinger	GGr. Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
Sonja Wolfram, MSc	Entwicklungs- und Projektierungsgesellschaft (wohnfonds_wien & Wiener Stadtwerke)
DI ⁱⁿ Andrea Steiner	Bauträger-Vertreterin
DI ⁱⁿ Marianne Steiner MA	Stadt Wien, MD - Geschäftsbereich Bauten und Technik
DI Manuel Pröll	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien

Zukunftsteam Rothneusiedl

<u>Mag.</u> Andreas Gugumuck	Vertreter des Zukunftsteams
Marco Wurm	Vertreter des Zukunftsteams
Mag. ^a Anne-Marie Duperron	Vertreterin des Zukunftsteams

Fachberater*innen

DI Andreas Hacker	Stadt-Umland Manager Wien - Niederösterreich
DI Josef Hutter	Wirtschaftsagentur Wien
DI ⁱⁿ Gabriele Oedendorfer	Beitl Ziviltechniker GmbH
Philipp Preuner, BA MSc.	Stadt Wien, MA 49 - Klima, Forst- und Landwirtschaftsbetrieb Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten
DI Josef Scheichl	Stadt Wien, MD-BD - Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt
DI Marcus Spiegelgraber	Wiener Stadtwerke
DI ⁱⁿ Christina Stockinger	Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung Referat Landschafts- und Freiraumplanung
DI Michael Szeiler, MA	con.sens mobilitätsdesign

Weitere AnwesendeDlⁱⁿ Daniela Allmeier

Verfahrensbüro Raumposition

Dlⁱⁿ Ekaterina Winter

Verfahrensbüro Raumposition

Dlⁱⁿ Raffaella DornerStadt Wien, MA 21 A - Stadtteilplanung und
Flächenwidmung Innen-Südwest

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

G. Engere Wahl

Es wird einstimmig beschlossen, entsprechend der Auslobung aus den 5 Beiträgen der engeren Wahl einen Nachrücker auszuwählen und die verbleibenden Beiträge zur weiteren Bearbeitung in der Bearbeitungsphase 2 einzuladen.

Alle Beiträge der engeren Wahl werden hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile diskutiert. Zudem werden die Ziele für die weitere Bearbeitungsphase geschärft und Empfehlungen formuliert.

15:20 - 15:40 Uhr**Pause**

Ab 15:40 Uhr

Fortsetzung Diskussionen

Es wird der Antrag gestellt, den Beitrag 03 als Nachrücker zu nominieren. Die Abstimmung erfolgt mit einfacher Mehrheit.

Der Beitrag 03 wird mit 16 Fürstimmen und 3 Gegenstimmen als Nachrücker ausgewählt.

Der Beitrag 03 „GrünNEUsiedl“ wird wie folgt von der Jury gewürdigt:



Die Intention des Projektes liegt stark auf dem Fokus, den Genius loci spürbar zu erhalten. Die agrarische Feldstruktur dient als Basis der städtebaulichen Struktur und wird mit übergeordneten Achsen, U-Bahn, Stadt-Regio-Tram und einer grünen Diagonale, aufgebrochen. Die dadurch generierte räumliche Vielfalt kann überzeugen.

Das polyzentrische System aus vernetzten, unterschiedlichen Nachbarschaften erzeugt eine lebendige und räumliche Vielfalt und ist sowohl programmatisch als auch strukturell überzeugend abgebildet.

Ausgehend von einer freieren Bebauungsstruktur mit markanten Hochpunkten im Zentrum, entwickelt sich eine typologisch und maßstäblich auf die angrenzenden Nachbarschaften bzw. Funktionsbereiche reagierende Bebauung. Die angestrebte Nutzungsmischung mit einem hohen Anteil an Wohnen lässt ein funktionierendes Zentrum erwarten.

Insbesondere das nach einem strengen Raster aufgebaute Quartier im Westen kann mit einem fließenden Übergang von Gewerbe zu Wohnen im Sinne einer durchmischten Stadt überzeugen. Die im Übergang vorgeschlagenen ‚Werkhöfe‘ haben Potenzial, die Anforderung zur Kreislaufwirtschaft/ lokaler Wertschöpfung sind umzusetzen.

Über ein internes, feinmaschiges Erschließungssystem werden die einzelnen Blöcke miteinander vernetzt. Eine Abfolge von Plätzen bietet genügend Raum zur Nachbarschaftsbildung.

Die einzelnen Baufelder, in ihrer Größe angelehnt an den Wiener Block, erlauben eine vielfältige Bebauungstypologie und bilden dadurch ein robustes Gerüst einer zukünftigen flexiblen Bebauung und Adaptierung.

Die vorgeschlagene Bebauung im östlichen Teil stellt mit ihrer aufgelockerten Struktur eine adäquate Lösung im Kontext der angrenzenden Einfamilienhäuser dar. Südlich der Himberger Straße bilden straßenbegleitende Blockstrukturen den notwendigen Schallschutz für das dahinterliegende Quartier.

Die Höhenentwicklung mit Hochpunkten im Zentrum und einer zu den Rändern abfallenden Gebäudehöhe wirkt in sich schlüssig und hat das Potenzial, dem gesamten Quartier eine weithin sichtbare Identität zu geben.

Die Leitidee der Fortführung und Neuinterpretation der urbanen Landwirtschaft in Rothneusiedl findet in der Ausgestaltung als gemeinschaftlich nutzbare Flächen der Grünen Visitenkarte, kombiniert mit Forschungseinrichtungen, einen guten Auftakt.

Der Fokus des Entwurfs liegt auf der Erhaltung der linearen Grünräume mit ihrem Baumbestand, die vom diagonal verlaufenden Grünband durchschnitten werden. Diese Diagonale bildet das ökologisch -soziale Rückgrat des Quartiers, welches je nach Kontext unterschiedlich ausgeprägte Bereiche aufweist. Dieses Konzept ermöglicht grundsätzlich eine gute Vernetzung der einzelnen Nachbarschaften als auch der Habitate.

Der südliche Abschluss des Quartiers bildet die sogenannte Grüne Schulter, die eine Vernetzung der Grünräume und -korridore nach Norden erlaubt. Innerhalb dieser Grünflächen werden in einer lockeren Anordnung Bauten für Gewerbe und Infrastruktur vorgesehen.

Das Projekt weist ein schlüssiges und gut nachvollziehbares Mobilitätskonzept auf, welches die Anforderungen der Auslobung weitgehend erfüllt. Die Mobilitätshubs und die Park & Ride-Anlage sind schlüssig angeordnet. Für den Fuß- und Radverkehr lässt das Projekt eine hohe Qualität erwarten.

Insgesamt stellt der Beitrag einen qualitätsvollen und vielfältigen Lösungsvorschlag mit einem starken Fokus auf eine typologische wie soziale Durchmischung und einer starken Durchgrünung dar.

**Folgende Beiträge werden zur Bearbeitung in der weiteren, dialogischen Phase eingeladen:
05, 08, 09, 15.**

In dieser Verfahrensstufe wird keine Reihung der ausgewählten Beiträge vorgenommen.

Der Beitrag 05 „Klimavorzeigestadtteil Rothneusiedl“ wird wie folgt von der Jury gewürdigt:



Die Arbeit setzt in ihrer Konzeption konsequent auf eine Synthese von Stadt und Natur mit interessanten neuen Raumtypologien. So soll eine Neuorientierung traditioneller Formen des Zusammenlebens stimuliert werden, die die schöne Stadt und die schöne Natur verbindet. Durchgängiges Grundprinzip ist es, die Baufelder inselartig in ein weites Kontinuum vielfältiger Naturräume einzubetten und durch ein dichtes Wegesystem für die weichen Verkehre zu verbinden. In ihrer Orientierung nach innen bilden die Baufelder kompakte urbane Kerne, in ihrer Orientierung nach außen hat jedes Gebäude unmittelbaren Bezug zum Landschaftsraum.

Mittig eingebunden sind zwei zentrale Raumsequenzen: das ost-west-gerichtete Zentrumsband mit einer Abfolge von großen Plätzen und das Aktivitäts- und Sportband entlang der U-Bahn in Nord-Süd Richtung. Sie stellen starke urbane Setzungen dar und schaffen einen spannungsreichen und notwendigen Kontrast zum weitläufigen grünen Raumkontinuum. Auch die Bildungseinrichtungen sind entlang dieser zentralen Raumsequenz mit ihren Freiräumen schlüssig zugeordnet. Sie geben mit ihren Fassaden den inneren Grünkorridoren eine räumliche Fassung und verhindern so, dass diese zu reinen Abstandsgrünräumen werden. Betriebs- und Infrastrukturzonen sind schlüssig in der geforderten Dimensionierung eingebunden.

Für die Baufelder mit einem Grundmaß von 70 x 100 Metern wird eine generische Grammatik mit Bebauungsregeln vorgeschlagen. Sie setzt einen gestaltgebenden Rahmen und ermöglicht zugleich in der Überlagerung von Baufeld und Typologie eine breite architektonische Interpretation. Dies wird sinnfällig durch die beispielhafte Besetzung mit unterschiedlichen Bebauungstypologien von Block bis Gewebe veranschaulicht. Die maximale Höhe beträgt 11 Geschosse. Hervorzuheben ist, dass ein besonderer Wert auf lebendige und flexible Erdgeschosszonen gelegt wird. Mit der Grammatik wird ein Versprechen zur

Generierung von Vielfalt durch unterschiedliche Akteure gegeben. Sie umfasst alle Baufelder, auch die des Zentrumsbereichs und der Bildungsbauten.

Ein großer Pluspunkt der Arbeit ist, dass sie das Potenzial der autolosen Quartiere konsequent für die Entwicklung einer neuen Baufeldtypologie mit flächensparsamer innenliegender Erschließung nutzt und zugleich den unmittelbaren Zugang zum Naturraum ermöglicht. Die Erschließungsflächen für den Kfz-Verkehr werden auf ein Mindestmaß reduziert. Für den Fuß- und Radverkehr lässt das Projekt eine hohe Qualität erwarten.

Das zusammenhängende großdimensionierte Naturnetz, das die Trägersubstanz des Gesamtkonzeptes bildet, erfährt eine interessante Ausdifferenzierung in unterschiedliche Teilnetze und Teilräume, was eine besondere Stärke der Arbeit ist. Das dichte Netz aus Park- und Waldkorridoren sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Ausrichtung, die eine 15-minütige Erreichbarkeit von (kühlenden) Freiräumen für die Bewohnerschaft sichern, überzeugt. Nach Süden, Osten und Westen schaffen kompakte und gegliederte Gehölzpflanzungen „respektvolle Grenzen“ gegenüber dem Umfeld. Sie schirmen zugleich gegen die gewerblichen und verkehrlichen Nutzungen ab.

Die grüne Visitenkarte wird als großzügiger Ost-West-Korridor schlüssig ausgebildet und auch die Durchgängigkeit und Dimensionierung des östlichen Grünkorridors wird positiv gesehen. Beide fügen sich als schlüssige Bestandteile in das Gesamtgefüge ein.

Als ein neuer Freiraumtypus, der dem Stadtteil ein interessantes Gesicht geben kann, werden - im Wechsel zu den Parkkorridoren - Gartenkorridore als Allmendeflächen für die urbane Landwirtschaft vorgeschlagen.

Bei den Nachhaltigkeitsaspekten wird insbesondere die Bedeutung des fruchtbaren Bodens erkannt und ein aktives Bodenmanagement vorgeschlagen. Bausteine für ein Regenwassermanagement sind angedacht.

Ein großer Pluspunkt der Arbeit ist, dass sie das Potenzial der autolosen Quartiere konsequent für die Entwicklung einer neuen Baufeldtypologie mit flächensparsamer innenliegender Erschließung nutzt und zugleich den unmittelbaren Zugang zum Naturraum ermöglicht. Die Erschließungsflächen für den Kfz-Verkehr werden auf ein Mindestmaß reduziert. Für den Fuß- und Radverkehr lässt das Projekt eine hohe Qualität erwarten.

Das Umsetzungskonzept unterstreicht die besondere Sorgfaltspflicht gegenüber ökonomisch schwächeren Nutzungen durch eine frühzeitige Flächensicherung.

Die Jury überzeugt die unorthodoxe Lösung mit ihrer konsequenten Gleichwertigkeit von Stadt und Natur, die dem Konzept zugrunde liegt. Sie sieht darin einen Beitrag, der nach neuen räumlichen Strukturen für ein autoarmes Quartier in land(wirt)schaftlicher Umgebung sucht und diese zur Diskussion stellt.

Der Beitrag 08 „Klimavorzeigestadtteil Rothneusiedl“ wird wie folgt von der Jury gewürdigt:



«Rothneusiedl ist ein neues Stück Stadt, aus mehreren Feldern und Quartieren. Stadt, Land und Boden sind die zentralen Themen und Werte der Entwicklung. Es entsteht eine kompakte Bodenstadt mit Gliederung von Zentrum und Teilzentren in den Quartieren». Dieser Leitidee und diesem Ziel trägt das Konzept konsequent Rechnung, jedoch nicht stur. Und so entsteht ein Zukunftsbild für einen zukunftsfähigen und klimafreundlichen Stadtteil, ein «Klimavorzeigestadtteil». Die für das Erreichen dieses «Labels» so wichtige und letztlich maßgebende Abstimmung von Grünraum / Wasser, Siedlung / Bebauung und Mobilität / Verkehr beginnt bei den übergeordneten Strukturen und endet bei den Details in den Quartieren und im Grünraum.

Die grünen Achsen sind vernetzt mit den umliegenden und im Süden sowie Osten noch landwirtschaftlich genutzten Gebieten. Dabei wird das bestehende durch ein neues Landschaftsschutzgebiet ersetzt. Der Grünraum im Norden um den Zukunftshof und entlang der Rosiwalgasse stellt in seiner Funktion als Entrée die Bindung an die bisher gewachsene Stadt sicher. Im Westen bildet das grüne Band gleichzeitig Abgrenzung und Schutz zwischen Siedlung und Betriebsgebiet. Die grünen Bänder weisen auf die Situation abgestimmte variable Breiten auf. Der Zukunftshof ist mit einem markanten Grünraum sowohl mit dem südlichen als auch mit dem östlichen Landwirtschaftsgebiet verbunden.

Auf das Zurückhalten des Regenwassers im Grünraum wird in den Leitsätzen und Regeln eingegangen.

An dem das Kerngebiet umfassenden «Grünen Ring» befinden sich durch den Grünraum verbundene Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen. Für den spontanen kurzfristigen Aufenthalt sind auch die Quartiere durchgrünt, insbesondere in den Räumen zwischen den Wohnbauten und in den Innenhöfen.

Der zukünftige Stadtteil ist im Kerngebiet dicht und kompakt bebaut. Entlang der Himberger Straße und im Wohngebiet auf der Ostseite derselben sind lockere, sich am Typus «Gartenstadt» orientierende Bau-

strukturen vorgesehen. Diese bilden einen fließenden Übergang zu den dortigen Nutzungen. Das urbane Zentrum mit der U-Bahn-Station und dem zentralen Platz sind auf kurzen Wegen erreichbar. Dort sind die Zentrumsfunktionen wie Einkaufsmöglichkeiten, Kulturlokalitäten, Dienstleistungen, Restaurants usw. vorgesehen.

Die Betriebs- und Infrastrukturgebiete sind im Süden und Westen angeordnet.

Auf dem nördlichen Boulevard verkehrt die Stadt-Regio-Tram, diese entsprechend ihrem Namen als «Straßenbahn». Das urbane Zentrum hat großes Potenzial für das Heranwachsen von Identitäten und gesellschaftlich-sozialen Kontakten auf der Ebene Stadtteil. Auch in den Quartieren schaffen Quartierplätze gute Voraussetzungen für tägliche spontane soziale Kontakte unter der Quartierbevölkerung. Die relativ großen Quartiere und kompakten Hochbauten haben großes Potenzial für eine klimafreundliche Mobilitätsabwicklung und eine Reduktion der versiegelten Verkehrsflächen für die Erschließung der Gebäude (Behinderte / Rettung / Feuerwehr / Polizei / Handwerker, usw.) zu Gunsten von Grün- und Spielplätzen.

Bezüglich Mobilität und Verkehr darf vom Stadtteil der kurzen Wege gesprochen werden. Die kurzen Wege ohne große Höhen überwinden zu müssen fördern das Zufußgehen und Fahrradfahren. Für das Erreichen des Ziels der autofreien oder zumindest autoarmen Siedlung sind dies zielführende Voraussetzungen. Dazu trägt auch die ausgezeichnete übergeordnete ÖV-Erschließung durch U-Bahn, Tram und Bus und deren Vernetzung mit kurzen Wegen bei.

Im Blick auf die nachhaltige Entwicklung sowie Klimagerechtigkeit sind sowohl allgemein gültige als auch projektspezifische Leitsätze und Regeln zu den Themen Kreislauf der Ressourcen, Städtebau, Mobilität, Freiraum, Energie, Regenwasser formuliert.

Das Konzept zeichnet sich durch ein konsequentes «von den übergeordneten Strukturen und Leitsätzen zu den Details auf den unteren Planungsstufen» aus. Das Abstimmen innerhalb der einzelnen Sachbereiche und zwischen diesen wird so gewährleistet. Die dichten urbanen Strukturen zeigen auf, was für eine nachhaltige klimagerechte Stadtentwicklung nötig ist. Aufgezeigt wird jedoch auch, was dazu in Kauf genommen werden muss. Dies zeigt sich zum Beispiel bei der Mobilität, wo die kurzen Wege und kompakten Wohnbauten zu einem zukünftig klimafreundlichen Mobilitätsverhalten und einer Minimierung der versiegelten Straßen- und Erschließungsflächen führen. Dieses Arbeiten entlang des «Roten Fadens» mit einer Verkehrsplanung von oben nach unten und abgestimmt mit der Siedlungs-, Grünraum- und Gebäudeplanung führt letztlich zur anvisierten Klimagerechtigkeit von Rothneusiedl.

Der Beitrag 09 „Universum Rothneusiedl“ wird wie folgt von der Jury gewürdigt:



Das städtebauliche Konzept folgt einer qualitativ hochwertigen Vernetzung von Grünraum und Bebauung. Das Projekt besteht durch eine großzügige Einbindung der „grünen Visitenkarte“ im Norden, die sich durch die Verzahnung sukzessive Richtung Süden verdichtet.

Die Erhöhung der Dichte von Norden nach Süden sowie zum Zentrum und die differenzierte Höhenstaffelung lassen eine adäquate Anbindung an die Bestandsstrukturen zu. Die Anordnung der Bauplätze im Nordosten durch eine kleinteiligere Bebauung ermöglicht einen angemessenen Übergang in das bebaute Wohnquartier.

Die Platzierung der gewerblichen Nutzung im Westen des Gebiets schafft einen Übergang zum Industriegebiet bei gleichzeitig guter Anbindung im Quartier.

Die Bildung von unterschiedlichen Quartieren, Knoten und sogenannten Polen schafft eine differenzierte Qualität von Räumen und ermöglicht eine hohe Polyzentralität mit einem variablen Angebotsspektrum.

Die Baufelder ermöglichen durch ihre klare Struktur einerseits eine effiziente Erschließung über die Mittelachsen und andererseits eine Quartiersbildung durch die Integration und Anbindung der Freiräume.

Die Urbanität des Zentrums mit der Anordnung der Bildungsgebäude sowie der Mischnutzungen ist grundsätzlich positiv.

Das Abrücken der Bebauung von der U-Bahn-Trasse sowie die vorrangige Mischnutzung in diesem Bereich ermöglichen eine gute Anbindung der U-Bahn an die dichtere Gebäudestruktur bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Lärmemissionen. Die Anordnung und Orientierung der Baufelder folgt dem städtebaulichen Grundgerüst und der Verzahnung durch die Grünraumstruktur.

Die Anordnung der Freiräume orientiert sich klar an den Gegebenheiten des Bestands und berücksichtigt sowohl die Anbindung an die übergeordneten Grünzüge als auch den Bestandsgehölze. Damit wird eine ökologische Konnektivität und ein ausgewogenes Freiraumgerüst geschaffen, wodurch ein frühes Grün ermöglicht und auch das Mikroklima positiv beeinflusst wird.

Im Bereich der Betriebszonen sind Flächen mit ruderalen Zonen vorgesehen, was im Hinblick auf eine ökologische Vielfalt positiv zu bewerten ist.

Die differenzierte Ausbildung von verschiedenen Freiraum-Typen ist gut ausformuliert, da diese Typologien unterschiedliche Qualitäten und Nutzungen bieten.

Der großzügige Grünraum im Süden wird durch die vielfältige Programmierung (u.a. Erlebnisbereich, Sport, ökologische Bereiche) positiv gesehen und bietet zudem einen angemessenen Übergang zum Industriegebiet.

Das Landschaftsschutzgebiet wird in seiner Struktur weitgehend erhalten.

Das Energiekonzept basierend auf erneuerbaren Energietechnologien (Tiefensonden, gewerbliche und nicht gewerbliche Wärmequellen) in Kombination mit einem Energienetz ist positiv. Auch die Umsetzung einer Pflanzkohleanlage im Sinne der Nutzung lokaler Ressourcen wird grundsätzlich positiv gesehen.

Das Projekt weist ein schlüssiges und nachvollziehbares Mobilitätskonzept auf, welches die Anforderungen der Auslobung weitgehend erfüllt. Die Mobilitätshubs westlich der Himberger Straße sind schlüssig angeordnet. Für den Fuß- und Radverkehr lässt das Projekt eine hohe Qualität erwarten.

Der Beitrag. 15 "urban fields" wird wie folgt von der Jury gewürdigt:



Die Verfasser*innen schlagen ein klares und gut nachvollziehbares Ordnungsprinzip vor, das sich an der Linearität der bestehenden Feldstruktur orientiert. Konsequenterweise werden alle Bestandteile des neuen Stadtteils an diesem Prinzip ausgerichtet. Ein orthogonales Erschließungs- und Freiraumsystem gliedert die Baufelder in gut nutzbare Einheiten. Es entsteht eine Grundlage, die mit unterschiedlichen Typologien und Nutzungen besetzt werden kann, ohne dass das klare Ordnungsprinzip gestört wird.

Mit der konsequenten Ausrichtung auf diese Systematik gelingt es darüber hinaus, die geplante Entwicklung gut in die angrenzenden Strukturen einzubinden. Die Humberger Straße wird im nördlichen Bereich beidseitig bebaut, bildet damit einen definierten Stadteingang und einen selbstverständlichen Übergang in die bestehende kleinteilige Bestandsbebauung östlich der Straße.

Im Zentrum des neuen Stadtteils gruppiert sich die Urbane Mitte um einen großen zentralen Platz mit der neuen U-Bahnhaltestelle. Hier wird die Bebauung entsprechend den Funktionen verdichtet, während sie zu den Rändern, insbesondere nach Norden, abnimmt. Gut gesetzte kleine Quartiersplätze bilden dezentrale Treffpunkte für die direkte Nachbarschaft.

Die U-Bahn-Trasse wird geradlinig in den Stadtteil eingeführt und die Beeinträchtigungen aufgrund der Hochlage durch die Anordnung des begleitenden Grünfingers gut kompensiert.

Die Grüne Visitenkarte ist deutlich ausgebildet und mit einem „Agrikultur- und Innovationsquartier“ klug besetzt.

Die Betriebsflächen sind nicht als abgetrennte und eigenständige Flächen ausgebildet, sondern werden sehr gut über eine angemessen eingefügte gemischte Zone in das Quartier eingebunden. Die klassische Funktionstrennung zwischen Wohnen und Arbeiten wird damit aufgehoben, die Betriebsstätten werden zusammenhängender Teil der Gesamtentwicklung. So ergeben sich im Übergangsbereich Flächen, die flexibel an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können.

Die Bildungseinrichtungen sind gut an den Grünzügen platziert, so dass eine Mehrfachnutzung der Frei- und Sportflächen möglich ist.

Für die Entwicklung wird eine vielfältige und gut gegliederte Freiraumstruktur vorgeschlagen, die ausgehend von den zwei großmaßstäblichen Grünverbindungen im Nordwesten und im Südosten je einen breiten und gut nutzbaren Parkstreifen anbietet. Von diesen aus wird die Baufläche durch unterschiedlich breite Grünschnitten gegliedert, die die beiden Grünzüge verbinden, einen Zugang aus den Nachbarschaften ermöglichen und die Funktionen des Regenwassermanagements und des Luftaustauschs übernehmen sollen.

Die bestehenden Gehölzstrukturen inkl. Offenlandbereiche im Bereich des Landschaftsschutzgebiets werden überwiegend erhalten

Der Beitrag sieht darüber hinaus die Herstellung eines Nordost-Süd-Grünkorridors als „Ökokorridor“ mit Retentionsflächen vor.

Ergänzt wird das Freiflächensystem durch eine konsequente Begrünung und – außerhalb der urbanen Mitte - Freihaltung der Innenhöfe, was eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Freiflächen ermöglicht.

Das Projekt weist ein gut nachvollziehbares Mobilitätskonzept auf, welches die Anforderungen der Auslobung teilweise erfüllt. Die Park & Ride-Anlage ist sehr gut angeordnet.

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Quartiers werden umfangreiche Vorschläge unterbreitet. In der Ausformung bietet die vorgeschlagene Grünraumstruktur eine gute Grundlage für die Durchlüftung des Stadtteils über die Aufnahme der Hauptwindrichtungen, das Potenzial für die Entstehung von Kaltluft und die feingliedrige Verteilung im Gebiet. Eine umfassende Begrünung von öffentlichen Räumen mit weitgehender Entsiegelung und hellen Oberflächen reduziert die Wärmeentstehung in den Quartieren. Dächer, Innenhöfe, Straßenräume und Grünstrukturen werden zur Regenwasserspeicherung herangezogen und bieten damit über ein zusammenhängendes System ein großes Potenzial zur Verwirklichung des Prinzips der Schwammstadt.

Darüber hinaus werden umfassende Ideen zur Energiegewinnung vorgeschlagen. Die Errichtung von PV-Anlagen auf den Dächern, Kleinwindkraftanlagen bis hin zu Wärmegewinnung durch Asphaltkollektoren bilden eine gute Grundlage.

Die effiziente und klare Bebauungsstruktur verspricht eine gute Realisierbarkeit und wirtschaftliche Umsetzung in unterschiedlichen Bauabschnitten. Aufgrund der eher offenen Baufeldstruktur ist eine Anpassung der entstehenden Gebäude und Nutzungen auf künftige Entwicklungen möglich.

Insgesamt entsteht eine unaufgeregte Gesamtstruktur, die eine robuste Grundlage für die künftige Entwicklung anbietet. Trotz des sehr durchgängigen und einheitlichen Ordnungssystems lassen die unterschiedlichen Setzungen der Freiräume die Entstehung eines qualitätsvollen Stadtteils mit guten Ansätzen für eine klimagerechte Stadtentwicklung erwarten.

H. Empfehlungen für die weitere Bearbeitung

Die allgemeinen Empfehlungen und die Empfehlungen für die weitere Bearbeitung der ausgewählten Beiträge werden gesondert nachgereicht.

I. Abschluss

Es wird einstimmig beschlossen, die Freigabe des Protokolls im Rahmen des Wettbewerbs durch die Vorsitzende und den Schriftführer vorzunehmen und an alle Beteiligten 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 Unterstützung. Die Vorprüfung wird formell entlastet.

Bernhard Steger bedankt sich im Namen der Ausloberin bei der Vorsitzenden für die kompetente Vorsitzführung und bei den Mitgliedern des Zukunftsteams sowie allen Anwesenden für die konstruktive Sitzung.

Die Sitzung endet um 16:15 Uhr.

Für das Protokoll

08.09.2023

Daniela Allmeier, Ekaterina Winter, Julian Staritz

Raumposition

in Abstimmung mit der Vorsitzenden und dem Schriftführer



Prof.in Christa Reicher
Juryvorsitzende



DI Dr. Bernhard Steger
Schriftführer

Für die Richtigkeit des Protokolls

Susann **Ahn**



Katharina **Bayer**



Marcus **Franz**



Undine **Giseke**



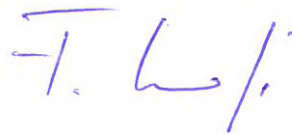
Silvia **Hofer**



Andreas **Januskovecz**



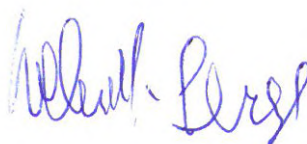
Fritz **Kobi**



Walter **Koch**



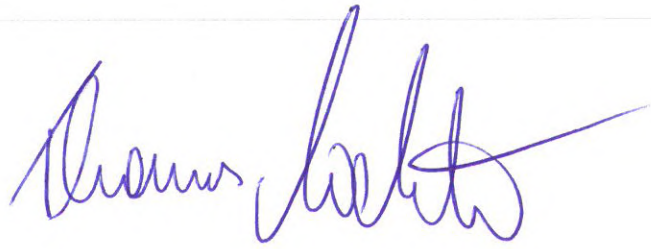
Michael **Kolesnik-Gerges**



Claudia **König - Larch**



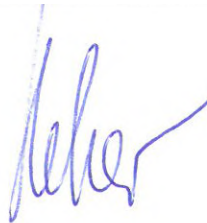
Thomas **Madreiter**



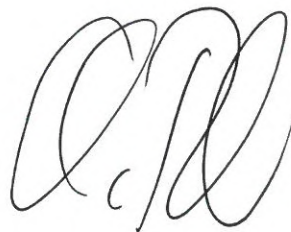
Doris **Österreicher**



Gregor **Puscher**



Christa **Reicher**



Bernhard **Silvestri**



Bernhard **Steger**

Steger

Antje **Stokman**

A. Stokman

Tim **Von Winning**

Von Winning

Johnannes **Zeininger**

Zeininger

Anhang: Tarnschlüssel

Auf die Einhaltung der Stillhaltefrist wird hingewiesen.

Tarnzahl	Kennzahl	Ergebnis	Team
01	211113	1. Rundgang	1. BKK-3 Architektur ZT GmbH (Wien, AT) 2. Karin Standler Landschaftsarchitektur (Wien, AT)
02	345684	2. Rundgang	1. YEWOLANDSCAPES GmbH (Wien, AT) 2. Duplex Architekten (Zürich, CH) 3. Cabane Partner Urbane Strategien & Entwicklung GmbH (Basel, CH)
03	170519	Nachrücker	1. Franz und Sue ZT GmbH (Wien, AT) 2. KCAP GmbH (Zürich, CH) 3. LAND Italia S.r.l. (Mailand, IT) 4. DI Dr. techn. Harald Frey / TU Wien - Institut für Verkehrswissenschaft (Wien, AT)
04	587314	2. Rundgang	1. Hähning Gemmeke Architekten Stadtplaner Partnerschaft mbB (Tübingen, DE)
05	582735	Auswahl	1. Rüdiger Lainer + Partner Architekten ZT GmbH (Wien, AT) 2. Kräfftner Landschaftsarchitektur, DI Joachim Käfer (Wien, AT)
06	827561	1. Rundgang	1. ADEPT (Kopenhagen, DK)
07	041036	2. Rundgang	1. nonconform zt gmbh (Wien, AT) 2. 3:0 Landschaftsarchitektur (Wien, AT) 3. Marina Mohr Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Wien, AT) 4. Architekt DI Thomas Romm forschen planen bauen ZT (Wien, AT) 5. Weatherpark GmbH (Wien, AT)
08	182016	Auswahl	1. Ortner & Ortner Baukunst GmbH (Berlin, DE) 2. capatti staubach urbane Landschaften PartGmbH (Berlin, DE)
09	269676	Auswahl	1. StudioVlayStreeruwitz ZT GmbH (Wien, AT) 2. DnD Landschaftsplanung (Wien, AT) 3. FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH (Wien, AT)
10	255984	2. Rundgang	1. Studio Wessendorf (Berlin, DE) 2. Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH (Berlin, DE)

Tarnzahl	Kennzahl	Ergebnis	Team
11	464932	1. Rundgang	1. SHIBUKAWA EDER ARCHITECTS ZT GmbH (Wien, AT) 2. ARGE Simzim Grimm (Wien, AT) 3. Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH (Wien, AT)
12	741258	1. Rundgang	1. 03 Arch. GmbH (München, DE) 2. grabner huber lipp landschaftsarchitekten und stadtplaner partnerschaft mbB (Freising, DE)
13	000815	2. Rundgang	1. bauchplan).(Part.m.b.B (München, DE)
14	834256	1. Rundgang	1. feld72 Architekten ZT GmbH (Wien, AT) 2. Ralf Böck BauWerkStadt ZT GmbH (Wien, AT) 3. Auböck + Karasz Landschaftsarchitekten (Wien, AT) 4. komobile GmbH (Wien, AT) 5. Transsolar Energietechnik GmbH (München, DE)
15	117782	Auswahl	1. Nussmüller Architekten ZT GmbH (Graz, AT) 2. studio boden (Graz, AT)
16	705006	1. Rundgang	1. BEHF Ebner Hasenauer Ferenczy ZT GmbH (Wien, AT) 2. Nerma Linsberger ZT GmbH (Wien, AT) 3. Cadrage Landschaftsarchitekten GmbH (Zürich, CH)
17	240407	2. Rundgang	1. M.M.WERK Architektur. Entwicklung. Forschung. (Wien, AT) 2. GREENBOX Landschaftsarchitekten Partnergesellschaft mbB (Köln, DE) 3. team red Deutschland GmbH (Berlin, DE)
18	251647	2. Rundgang	1. Architekten Tillner & Willinger ZT GmbH (Wien, AT) 2. OMGEVING cv (Antwerpen, BE)
19	170571	2. Rundgang	1. SK Stadtplanung & Architektur (Wien, AT) 2. idealice Landschaftsarchitektur ZT (Wien, AT) 3. AXIS Ingenieurleistungen ZT GmbH (Wien, AT)
20	723415	1. Rundgang	1. Studio RW (Berlin, DE)
21	795211	1. Rundgang	1. Machleidt GmbH Städtebau + Stadtplanung (Berlin, DE) 2. FUGMANN JANOTTA PARTNER mbB (Berlin, DE) 3. SHP Ingenieure GbR (Hannover, DE)
22	911427	2. Rundgang	1. Arenas basale palacios arquitectos S.L. (Madrid, ES) 2. LAND IN SICHT (Wien, AT)
23	295710	2. Rundgang	1. Cityförster architecture + urbanism (Hannover, DE) 2. Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH (Wien, AT) 3. Rosinak & Partner ZT GmbH (Wien, AT)

Tarnzahl	Kennzahl	Ergebnis	Team
24	243039	1. Rundgang	1. M&S Architekten ZT GmbH (Wien, AT) 2. ASAP-ZT GmbH (Wien, AT) 3. SI landschaftsarchitektur ZT (Wien, AT)
25	422118	2. Rundgang	1. ISSS research architecture urbanism (Berlin, DE) 2. studiofutura Basta Smerghetto Veronese GbR (Berlin, DE)
26	141194	1. Rundgang	1. Superwien Urbanism ZT GmbH (Wien, AT) 2. Treibhaus Landschaftsarchitektur GmbH (Hamburg, DE) 3. GREENPASS GmbH (Wien, AT) 4. TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH (Wien, AT) 5. Büro Happold GmbH (Berlin, DE)