

Technische Universität Wien  
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

**UE Transport und Siedlungsplanung**  
**WS 2014/2015**



**Projekt: Erdberger Mais**

Daniel Maschauer  
Georgiana Gologan  
Lukas Lecher  
Tímea Farkas

---

## INHALTSVERZEICHNIS

### Aufgabenstellung

#### 1. Allgemeine Information

1.1 Geschichtliche Entwicklung des Gebietes

1.2 Lage und Infrastruktur

1.3 Demografische Daten

1.4 Fotodokumentation

1.5 Einrichtungen der Umgebung

1.5.1 Bildung

1.5.2 Gesundheit

1.5.3 Freizeit

1.5.4 Einkauf, Gastronomie

1.6 Verkehrssituation

1.6.1 Öffentlicher Verkehr

1.6.2 Haltestellenentfernung

1.6.3 Fahrradverkehr

1.6.4 Autoverkehr

1.6.5 Parken

1.7 Bestehende Strukturen im Planungsgebiet

1.8 Bebauung des Umfelds

#### 2. Planung und Bebauung im Planungsgebiet

2.1 Bebauungstypologie

2.2 Bebauungsgrundsätze

2.3 Bebauungsstruktur

## 2.4 Verkehrsstruktur

- 2.4.1 Fußgeher
- 2.4.2 Radfahrer
- 2.4.3 Motorisierter Individualverkehr
- 2.4.4 Öffentlicher Verkehr

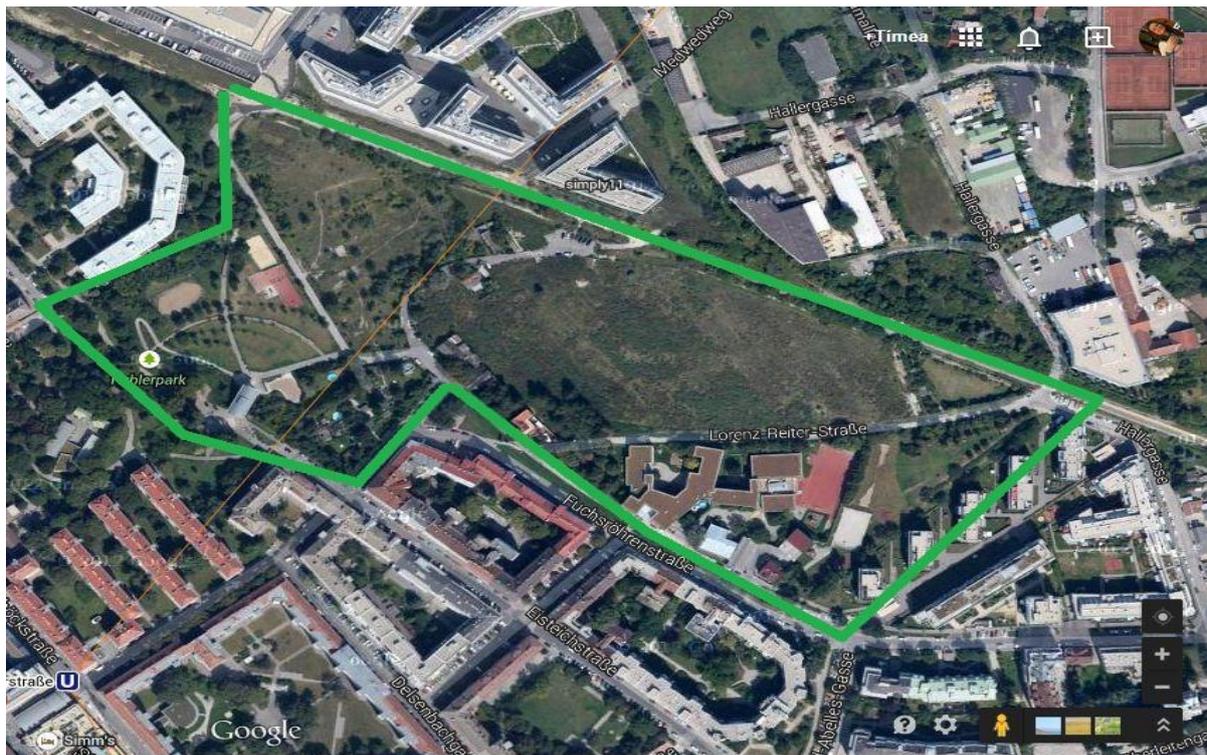
## 2.5 Ver- und Entsorgung

- 2.5.1 Energieversorgung
- 2.5.2 Warmwasser/Heizung
- 2.5.3 Elektrischer Strom
- 2.5.4 Wasserversorgung/Abwasserentsorgung
- 2.5.5 Trinkwasserversorgung
- 2.5.6 Regenwassernutzung
- 2.5.7 Abfallentsorgung
- 2.5.8 Müllentsorgung

## 3. Gebundene Zeit in der Siedlung

## Aufgabenstellung

Im Rahmen der Übung „Transport und Siedlungsplanung“ war es Aufgabe für ein bestimmtes Gebiet – einem ca. 10 ha großen Areal im Südosten Wien, im Südliches Gasometervorfeld im Zielgebiet Erdberger Mais - ein Konzept zum Umgestaltung bzw. Neubebauung zu erarbeiten. Das neue Konzept soll sich bestmöglich in die bestehende Stadtstruktur einfügen. Dieser Strukturplan soll eine "Verklammerung" zwischen den Gasometern und Simmering gewährleisten. Es existiert schon ein Planungsszenario der Stadt Wien, welches als „Mehrwert Simmering“ bekannt ist, die Aufgabe war es aber andere Möglichkeiten mit gleichen und vorgegebenen Planungsparametern finden.

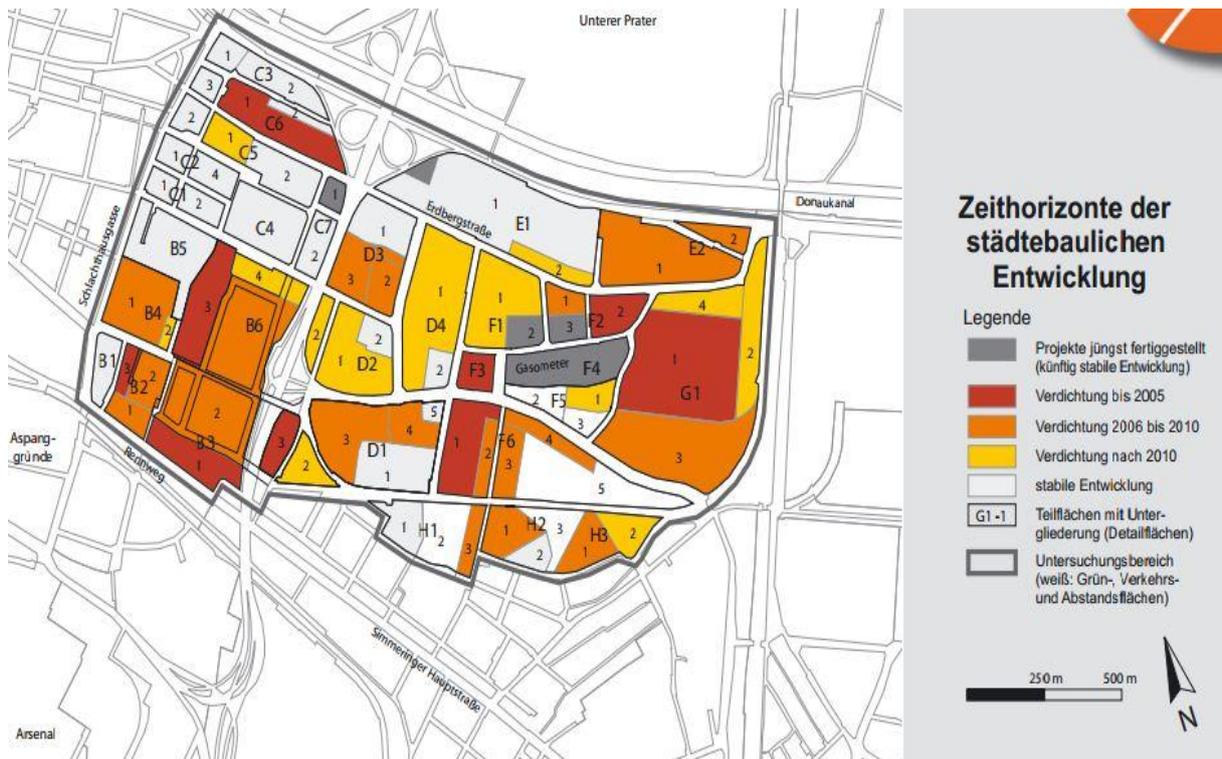


Südliches Gasometervorfeld im Zielgebiet Erdberger Mais

## 1. Allgemeine Information

### 1.1 Geschichtliche Entwicklung des Gebietes

Der Umbau der Gasometer in den Jahren 1999 bis 2001 war der Impulsgeber für das Gebiet, welches in deren Umfeld entsteht. Hierbei werden ehemalige brach liegende Flächen und Gewerbe- sowie Industriegebiete durch Wohn- und Erholungsräume ersetzt. Bald sollen die Gasometer von Grün- und Wohngebieten umgeben sein. Die relativ neue U-Bahn Linie U3 (Verlängerung Dezember 2000) gilt als neue Verkehrsader in dieser Region und soll auch für weiteren Aufschwung sorgen.



Zeithorizonte städtebauliche Entwicklung

## 1.2 Lage und Infrastruktur

Das Planungsgebiet liegt zwischen dem historischen Stadtzentrum und dem internationalen Flughafen Wien-Schwechat im Südosten der Stadt. Der Erdberger Mais ist Teil des Zielgebietes Hauptbahnhof Wien und zählt zu den größten und wichtigsten Entwicklungsgebieten im dichtbebauten Stadtgebiet.



Die Entfernung zum Stadtzentrum (von Zippererstraße bis Stephansplatz) beträgt circa 4 Kilometer Luftlinie. Die schnellste öffentliche Verkehrsverbindung ist die U-Bahnlinie U3, die Fahrtzeit beträgt circa 8-9 Minuten.

Die U3 ist nicht nur ein leistungsfähiges, modernes Massenverkehrsmittel für die Simmeringer Bevölkerung, sondern sie trägt zunehmend zur städtebaulichen Entwicklung des 11. Bezirks bei und bringt auch Bewegung in das Gebiet südlich der Gasometer.

In der Nähe befinden sich ebenfalls zwei Anschlüsse an das hochrangige Straßennetz – die Autobahnen A23 und A4.

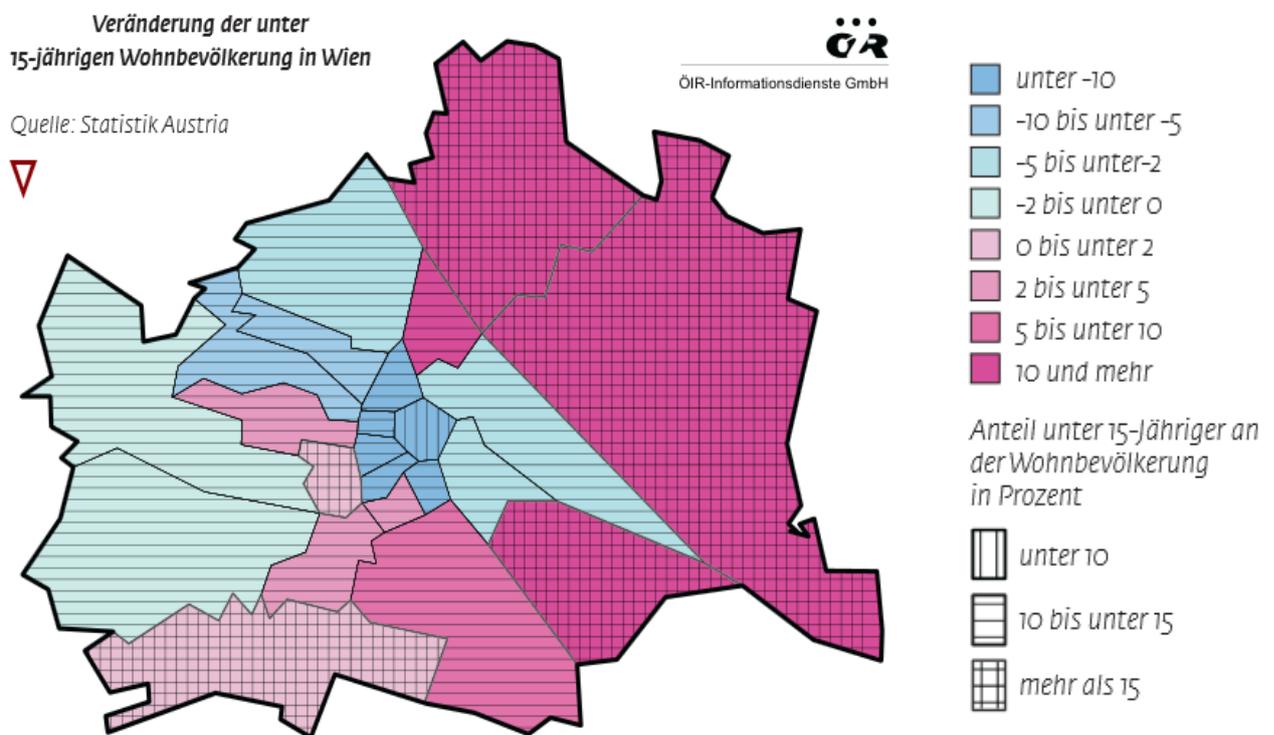
### 1.3 Demografische Daten

Die Altersstruktur der Simmeringer Bevölkerung ist eine der jüngsten in Wien. Die Zahl der Kinder unter 15 Jahren ist mit 16,5% deutlich über dem Durchschnittswert für Wien von 14,7%.

Auch der Anteil der Bevölkerung zwischen 15 und 59 Jahren ist mit 64,7% (Wien: 63,6 %) über dem Durchschnitt, wobei Simmering zusätzlich durch seinen Bevölkerungsanteil von 28,6 % an Menschen zwischen 15 und 24 Jahren (Wien: 26,7 %) profitierte.

Der Anteil der Menschen im Alter von 60 oder mehr ist nur bei 18,5 % (Wien: 21,7%) und ist der zweitniedrigste Wert nach der Donaustadt.

Die Geschlechterverteilung ist im Bezirksgebiet bei 48,3% Männern und 51,7% Frauen, die Anzahl der verheirateten Simmeringer ist mit einem Anteil von 42,8% gegenüber 41,2% über dem Durchschnitt Wiens.



## 1.4. Fotodokumentation

### U-Bahn Station Zippererstraße



### Hyblerpark



Bebauter Bereich



Die Böschung – Die Grenze von unserem Planungsbereich



Fuchsröhrenstraße

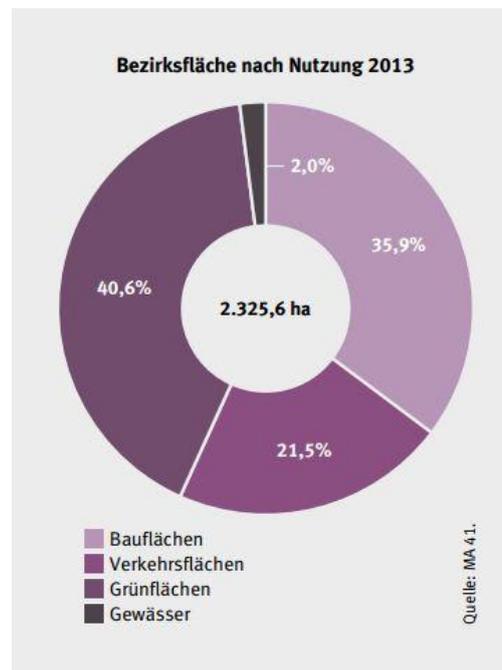


Spielplatz, Fußballplatz, Parkplatz



## 1.5 Einrichtungen der Umgebung

Die Aufteilung der Fläche des 11. Bezirks zeigt eindeutig die Mehrheit von Grünflächen im gesamten mit einem Anteil von 40,6 %. Der Anteil von Bauflächen ist um fast 5 % weniger als der Anteil von Grünflächen.

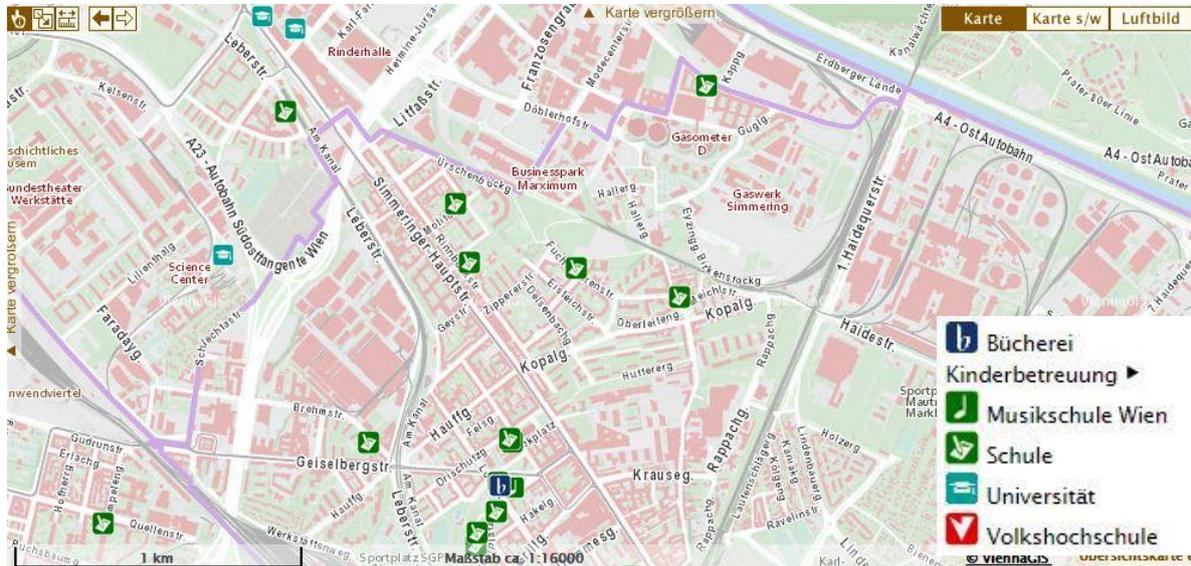


Flächenaufteilung des 11. Bezirks (Städtisches Jahrbuch der Stadt Wien, 2014)

In den folgenden Abbildungen sind, inhaltlich geordnet nach Bildung, Gesundheit, Kultur, Freizeit sowie Einkaufen und Gastronomie, die entsprechenden Einrichtungen dargestellt. Diese Kartenausschnitte dienen als Anhaltspunkte für den durch die Besiedelung entstehenden Bedarf.

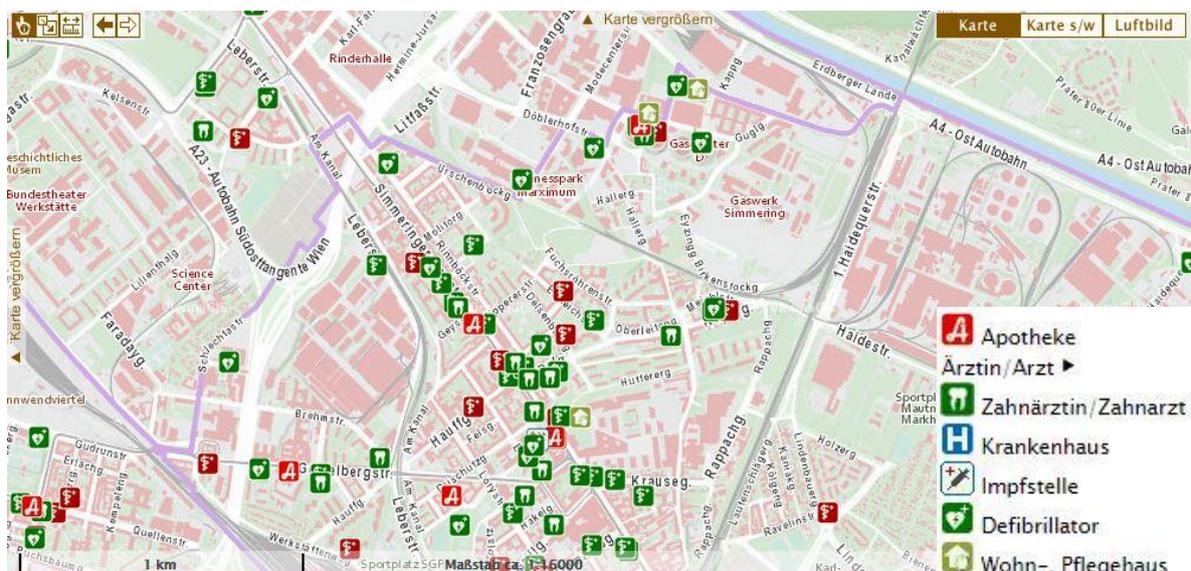
Die Daten stammen von der Homepage der Stadt Wien ([wien.gv.at](http://wien.gv.at), Stand: Februar 2015) bzw. von [google.maps](http://google.maps) ([maps.google.at](http://maps.google.at), Stand: Februar 2015).

### 1.5.1 Bildung



Bildungseinrichtungen in der Umgebung des Planungsgebietes (<http://wien.gv.at>)

### 1.5.2 Gesundheit

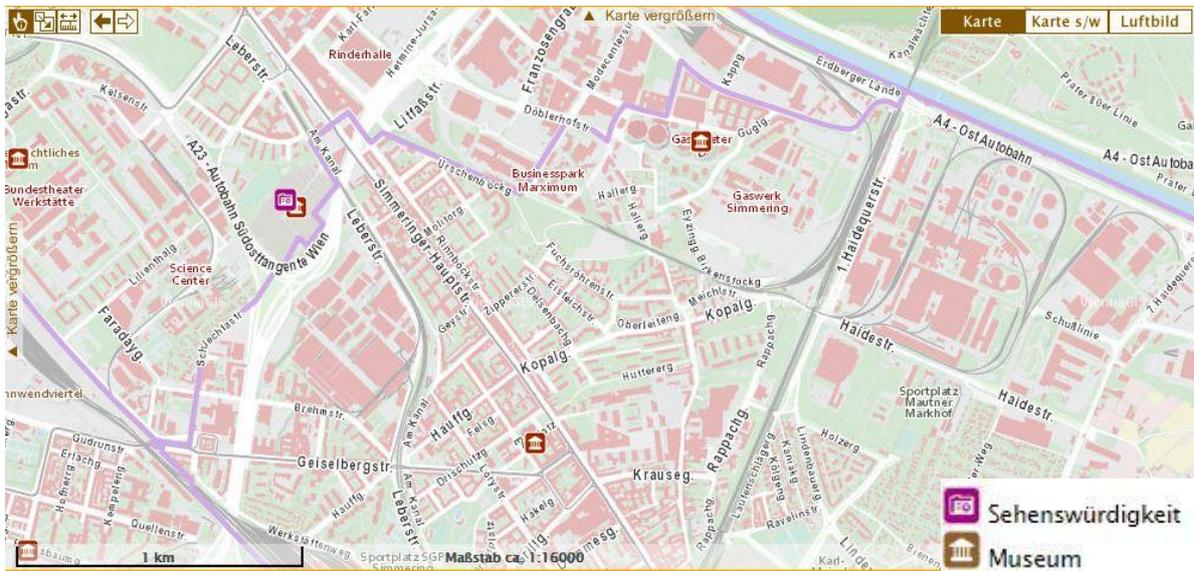


Gesundheitseinrichtungen in der Umgebung des Planungsgebietes (<http://wien.gv.at>)

### 1.5.3 Freizeit

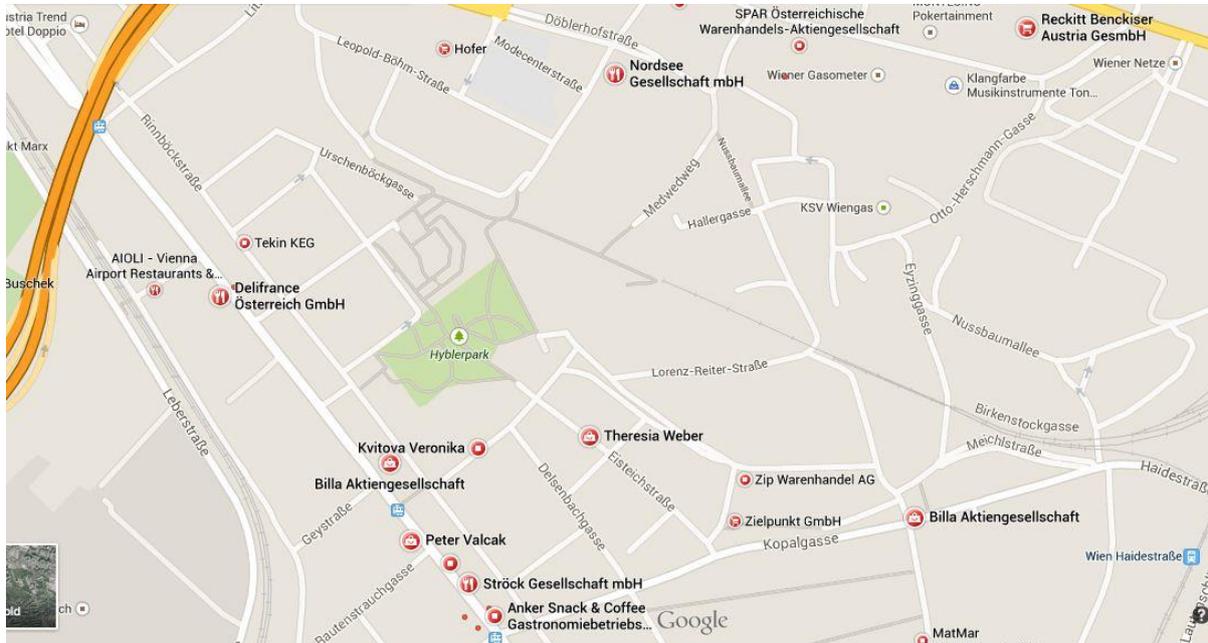


Sporteinrichtungen in der Umgebung des Planungsgebietes (<http://wien.gv.at>)



Kulturelle Einrichtungen in der Umgebung des Planungsgebietes (<http://wien.gv.at>)

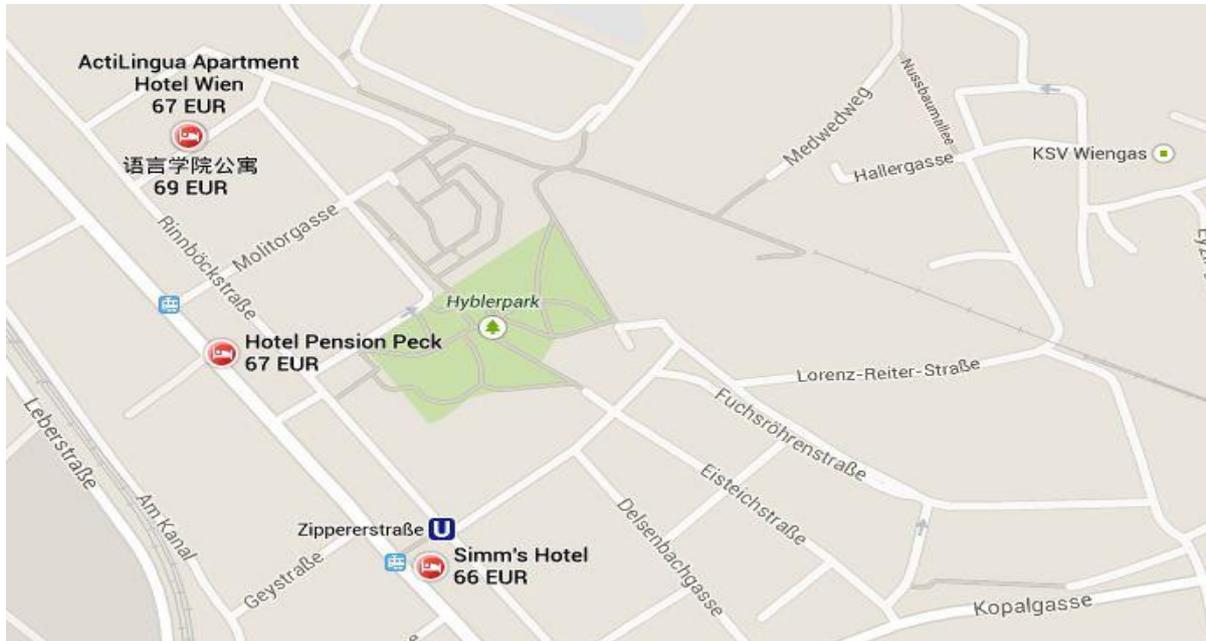
### 1.5.4 Einkauf, Gastronomie



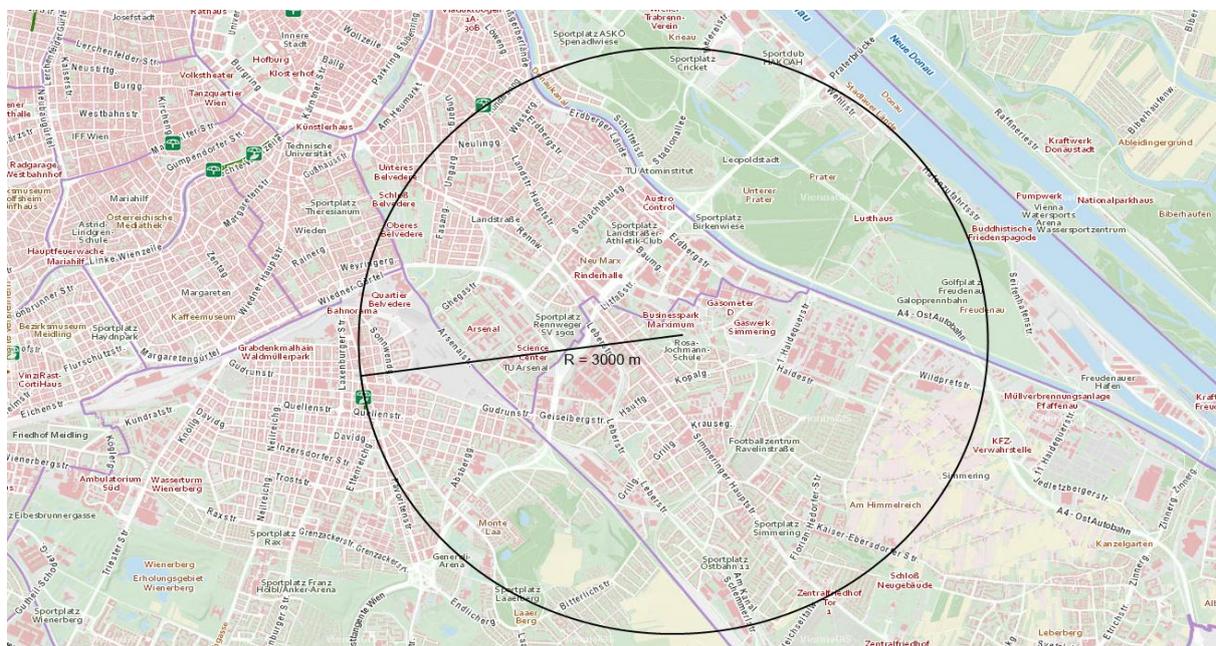
Lebensmittelgeschäfte in der Umgebung des Planungsgebietes (maps.google.at)



Restaurants in der Umgebung des Planungsgebietes (maps.google.at)



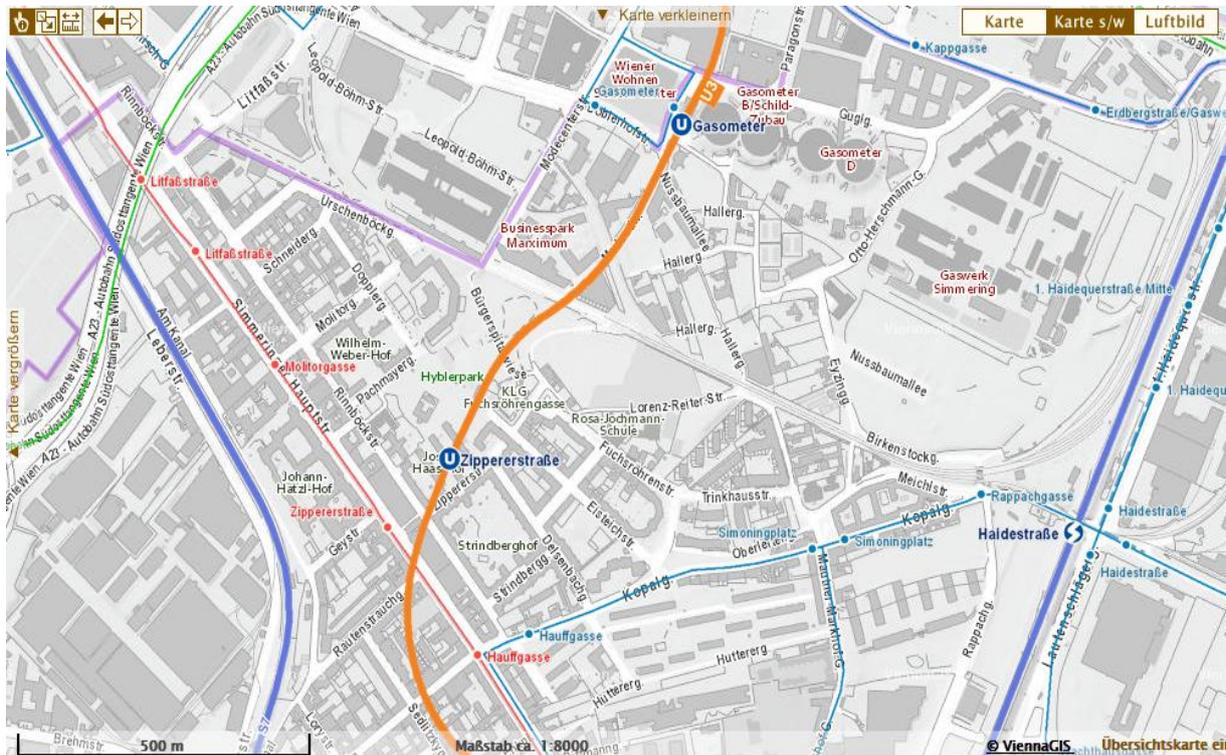
Hotels in der Umgebung des Planungsgebietes (maps.google.at)



Märkte um das Planungsgebiet (<http://wien.gv.at>)

## 1.6 Verkehrssituation

### 1.6.1 Öffentlicher Verkehr



Erschließung durch den öffentlichen Verkehr (<http://wien.gv.at>)

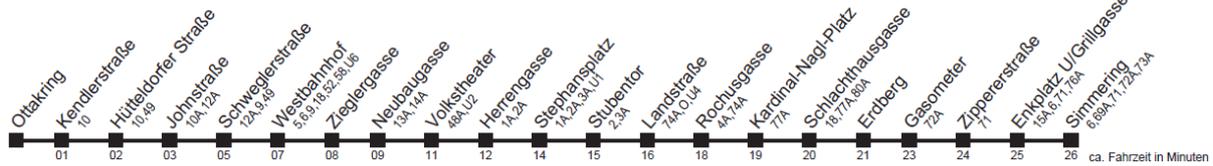
#### U-BAHN

Der einzige Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz, der im Planungsgebiet selbst liegt, ist die Station Zippererstraße der U-Bahnlinie U3. Hierzu sei bemerkt, dass sich ein Aufnahmegebäude der Station im Hyblerpark befindet. Das zweite ist befindet sich 200 m in südöstlicher Richtung an der Simmeringer Hauptstraße und bietet eine Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahnlinie 71.

Auf einer 13,5km langen Route verläuft die U3 in West-Ost-Richtung von der Station Ottakring über das Zentrum Wiens zur Station Simmering.

**U3**

**Ottakring → Simmering**



Ottakring → Simmering - Fahrzeit in Minuten

Aus der Vielzahl an Umsteigemöglichkeiten auf nahezu jeder der 21 Stationen ragen jene zu den vier weiteren U-Bahnlinien der Stadt sowie zu 3 Schnellbahnlinien heraus.

Damit ist die Station U3 die wichtigste Anschlussstelle des Gebietes an den öffentlichen Verkehr.

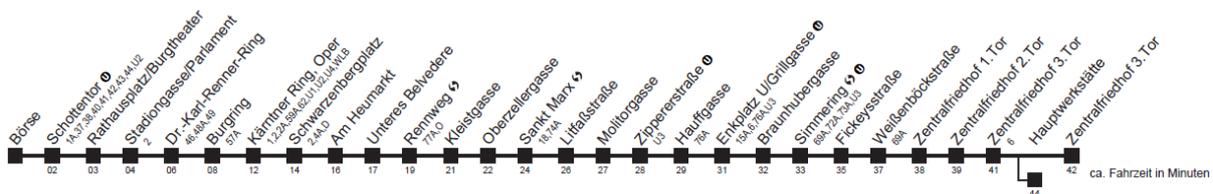
Die U3 ist die jüngste und gleichzeitig die am stärksten frequentierte U-Bahn-Linie Wiens. Sie verläuft mit Ausnahme der Stationen Ottakring und Erdberg vollständig im Untergrund.

STRAßENBAHN

Südlich des Planungsgebietes fährt entlang der Simmeringer Hauptstraße die Straßenbahnlinie 71. Ihre Route verläuft vom Stadtzentrum aus von der Station Börse die Ringstraße entlang zum Zentralfriedhof. Mit der dem Planungsgebiet sehr nahegelegenen Station Zippererstraße und ihren zahlreichen Umsteigemöglichkeiten zu S- und U-Bahnlinien stellt der „71er“ die zweitwichtigste Linie des öffentlichen Verkehrs für das Quartier dar.

**71**

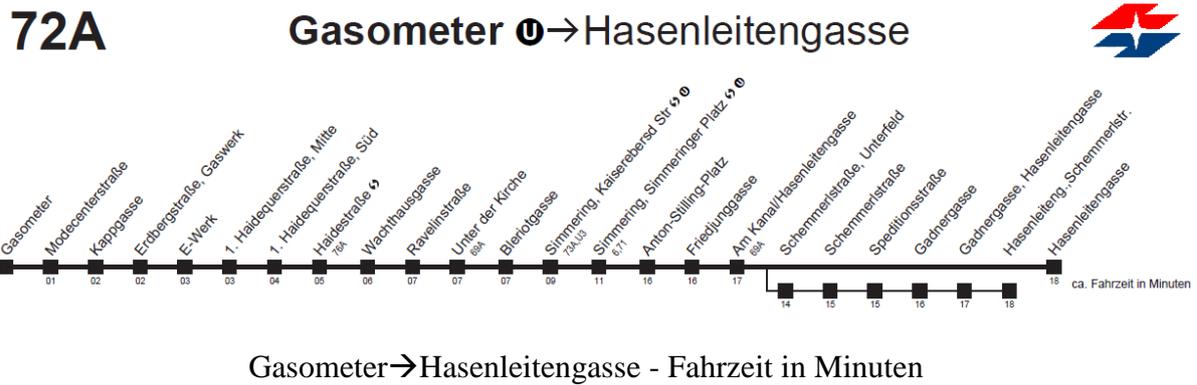
**Börse → Zentralfriedhof 3.Tor**



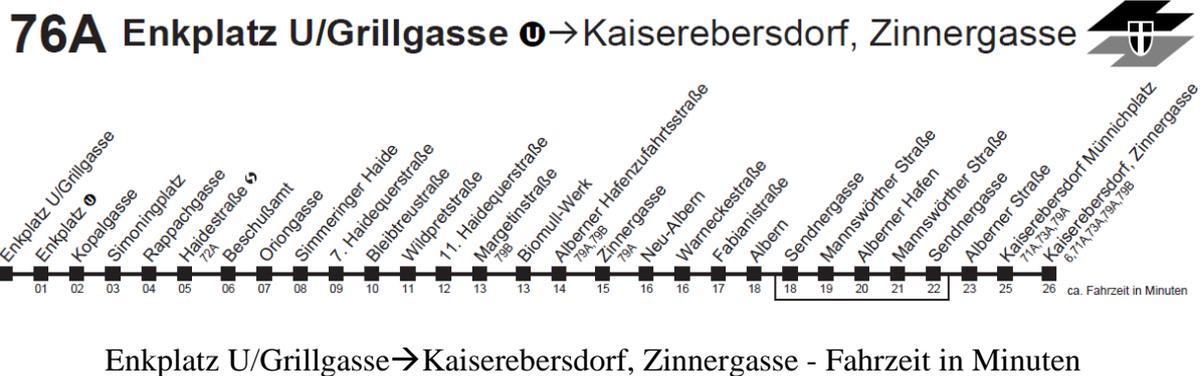
Börse → Zentralfriedhof 3.Tor - Fahrzeit in Minuten

## AUTOBUS

Nordwestlich liegt in der Modecenterstraße die nächstgelegene Station der Linie 72A. Diese verkehrt zwischen dem Gasometer und der Hasenleitengasse. Sie stellt eine gute Verbindung zur S-Bahnstation Haidestraße dar.



Im Südosten des Planungsgebietes liegt die Route der Stadtbuslinie 76A. Sie verläuft von der Station Enkplatz/Grillgasse zur Station Kaiserebersdorf, Zinnergasse.



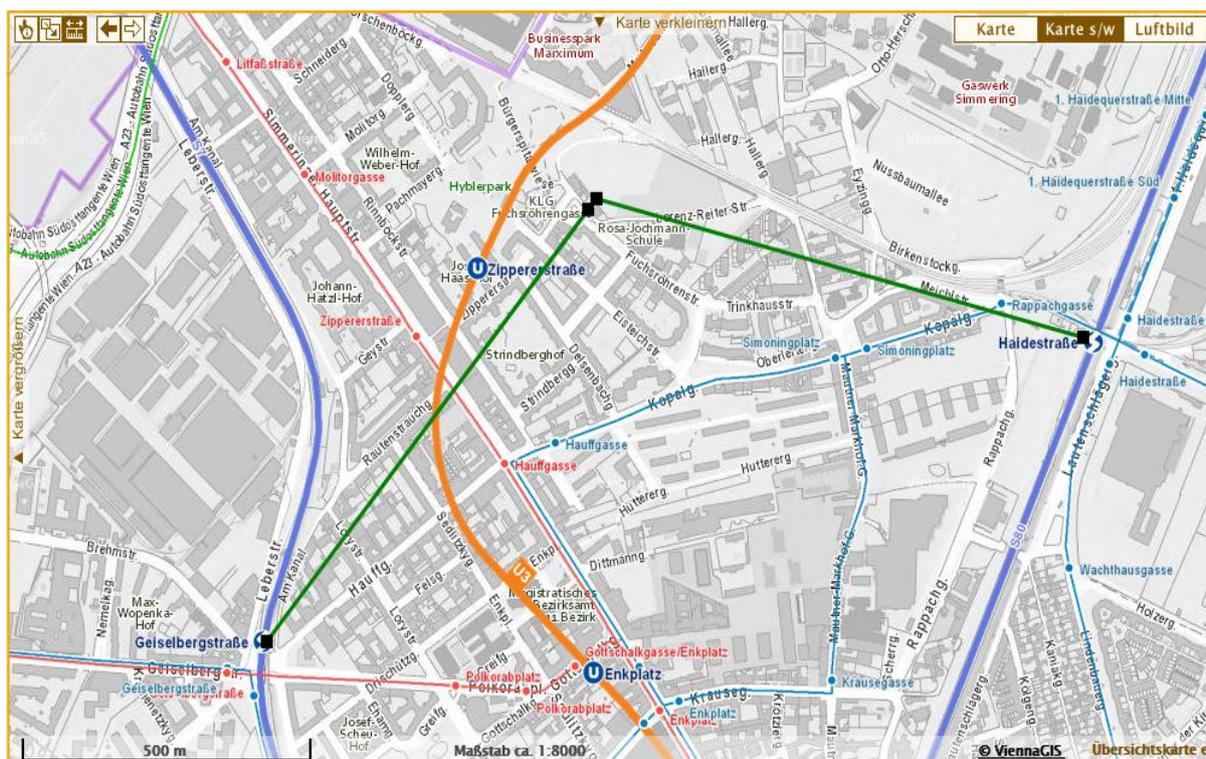
## S-BAHN

Das Planungsgebiet ist über zwei Stationen an das S-Bahnnetz angebunden. Im Osten befindet sich die Haltestelle Haidestraße der Linie S80. Diese fährt von Wien Hirschstetten über Wien Meidling und Ebenfurth nach Wiener Neustadt Hbf. Die 800m Entfernung zum Gebietskern machen die Station allerdings für Fußgeher sehr unattraktiv.

Die südlich vom Planungsgebiet gelegene Haltestelle Wien Geiselbergstraße spielt durch ihre große Distanz von ungefähr 900 m zum Gebietsmittelpunkt ebenfalls eine untergeordnete Rolle. Sie ist eine Station der Flughafen-Schnellbahn S7. Diese fährt von Floridsdorf bzw. Wien-Mitte zwei Mal stündlich via Schwechat und Flughafen nach Hainburg und Wolfsthal. Sie ist jedoch, aus dem Wiener Stadtzentrum kommend, nicht die beste Variante um nach Simmering zu gelangen, da die Haltestellen (Geiselbergstraße, Zentralfriedhof und Kaiserebersdorf) sich abseits des Zentralbereiches befinden.

An der Haltestelle Haidestraße halten die Züge der Linie S80 und Regionalzüge.

Die S80 fährt zwei Mal stündlich von Hütteldorf über Meidling und den Hauptbahnhof nach Aspern und hält auch an den Haltestellen Simmering und Haidestraße.



Haltestellenentfernung in der Umgebung (<http://wien.gv.at>)

Andere relevante Informationen werden in der nachfolgenden Tabelle die Zugsintervalle dargestellt.

Station	Bahnseige	Strecke	Regionalverkehr Linien S-Bahn	Umsteigemöglichkeiten
Geiselbergstraße	1-2	Aspangbahn		
Haidestraße	1-2	Laaer Ostbahn		

Zugsintervalle von S-Bahn

Um die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen, werden nachfolgend die Intervalle der einzelnen Linien tabellarisch angeführt.

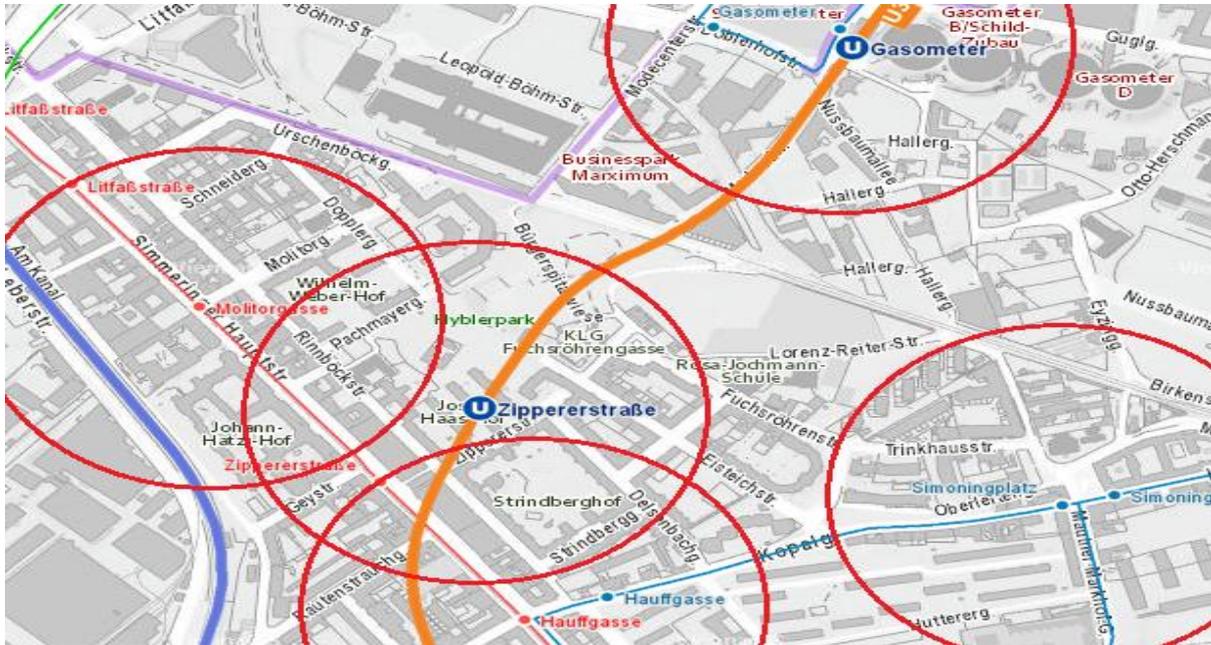
Die angegebenen Werte entsprechen den Intervallen während den Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitze) während der Schulzeit.

Linie \ Intervall in Minuten	Montag - Freitag	Sonn- und Feiertage
<b>U-Bahn</b>		
U3	3'-5'	5'-8'
<b>Straßenbahn</b>		
71	5'-7'	10'
<b>Autobus</b>		
72A	15'	Kein Betrieb
76A	15'-30'	30'-60'

Intervallen von U-Bahn, Straßenbahn und Autobus

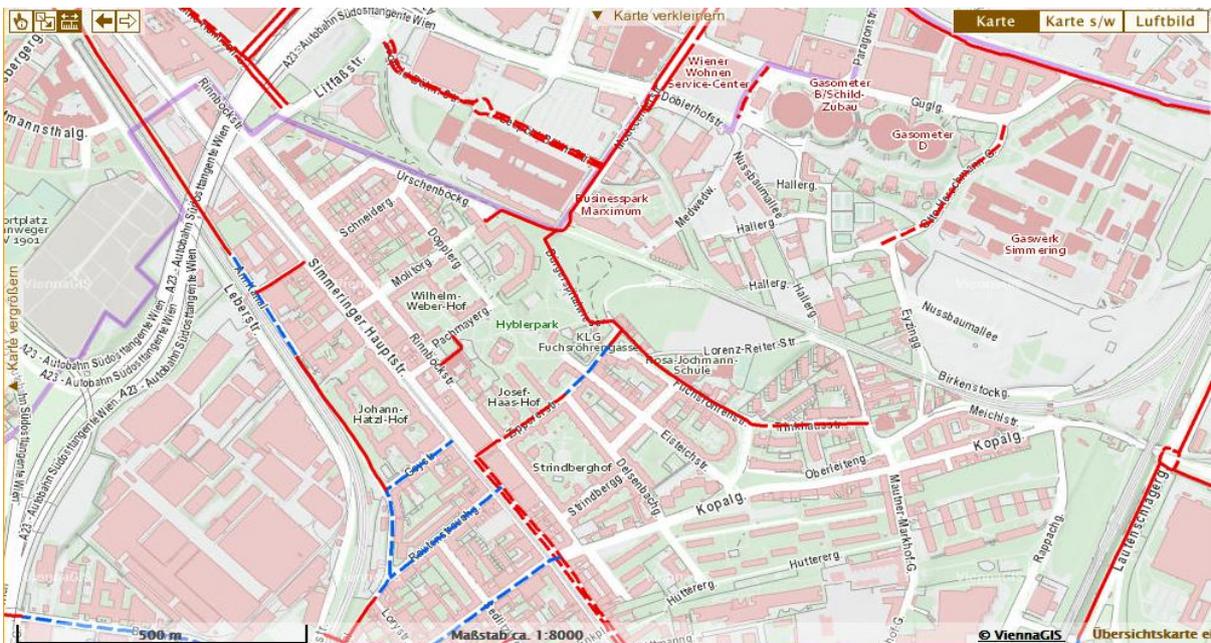
### 1.6.2 Haltestellenentfernung

In der nachfolgenden Abbildung sind die Einzugsbereiche mit 500m-Radien der ÖV-Haltestellen dargestellt. Die nächstgelegene ist die Doppelstation Zippererstrasse der Linien U3 und der Straßenbahnlinie 71. Ebenfalls in fußläufiger Entfernung liegen zwei weitere Haltestellen der Linie 71, Molitorgasse und Hauffgasse und auch Stationen der Buslinie 76A (Hauffgasse, Simoningplatz).



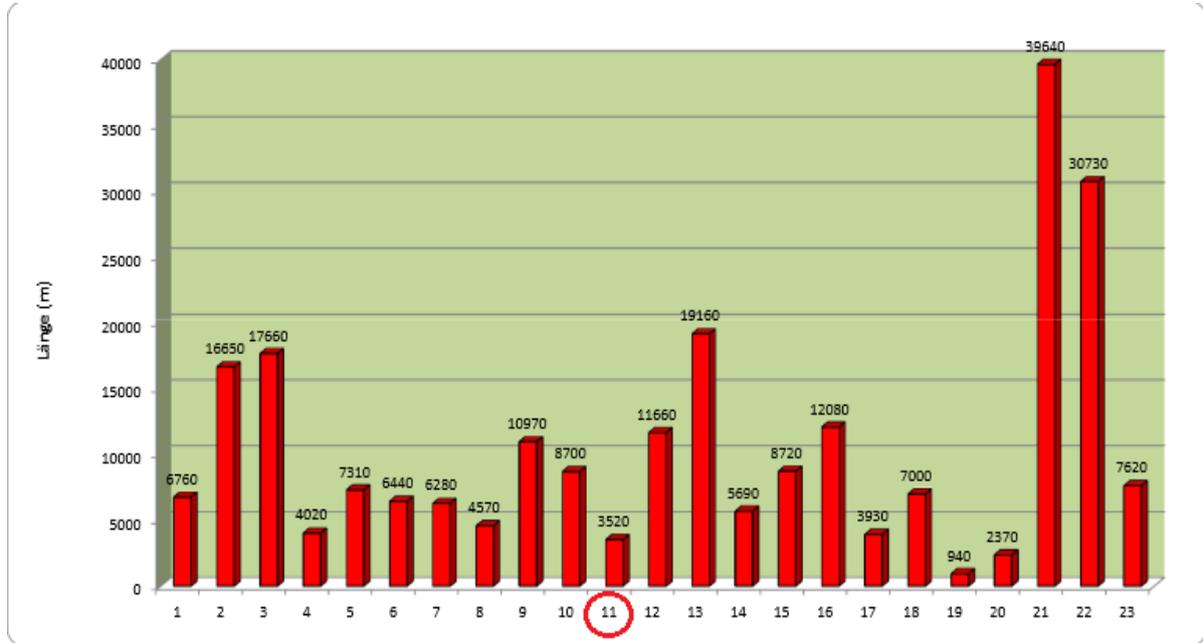
Haltestellenentfernung 500 m (<http://wien.gv.at>)

### 1.6.3 Fahrradverkehr

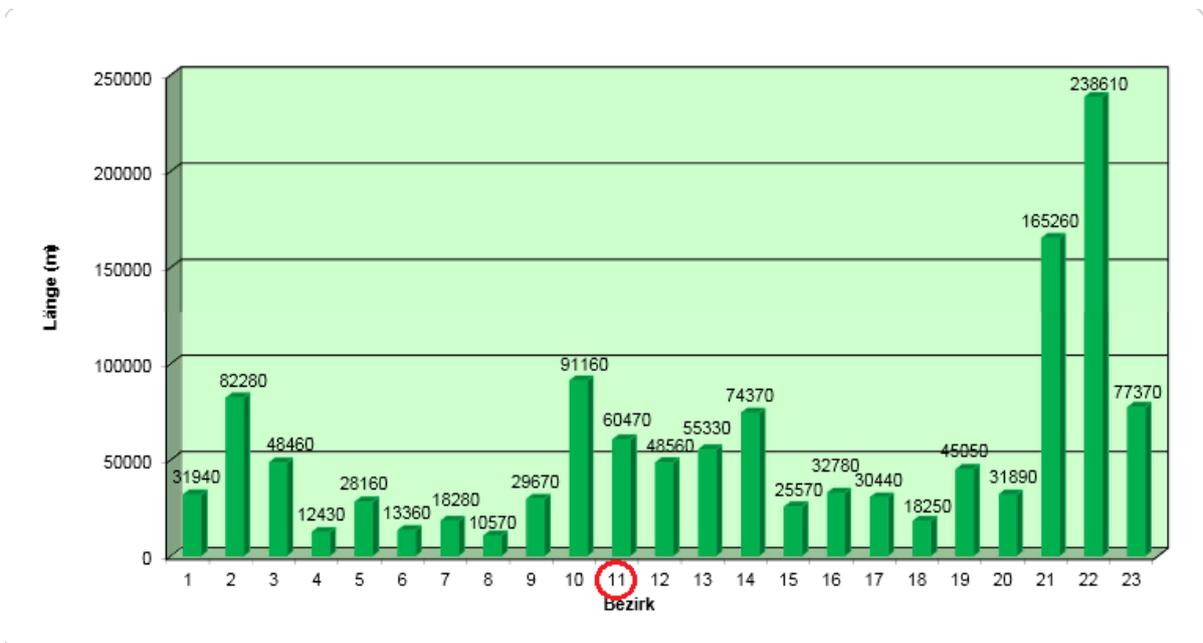


Darstellung des Gebiets in verschiedene Karten (<http://wien.gv.at>)

Simmering ist über Radwege gut an die Nachbarbezirke und auch an Schwechat angebunden.



Aufteilung Radfahren gegen die Einbahn nach Bezirken  
(Quelle: MA 46)



Aufteilung des Radwegnetzes nach Bezirken  
(Quelle: MA 46)



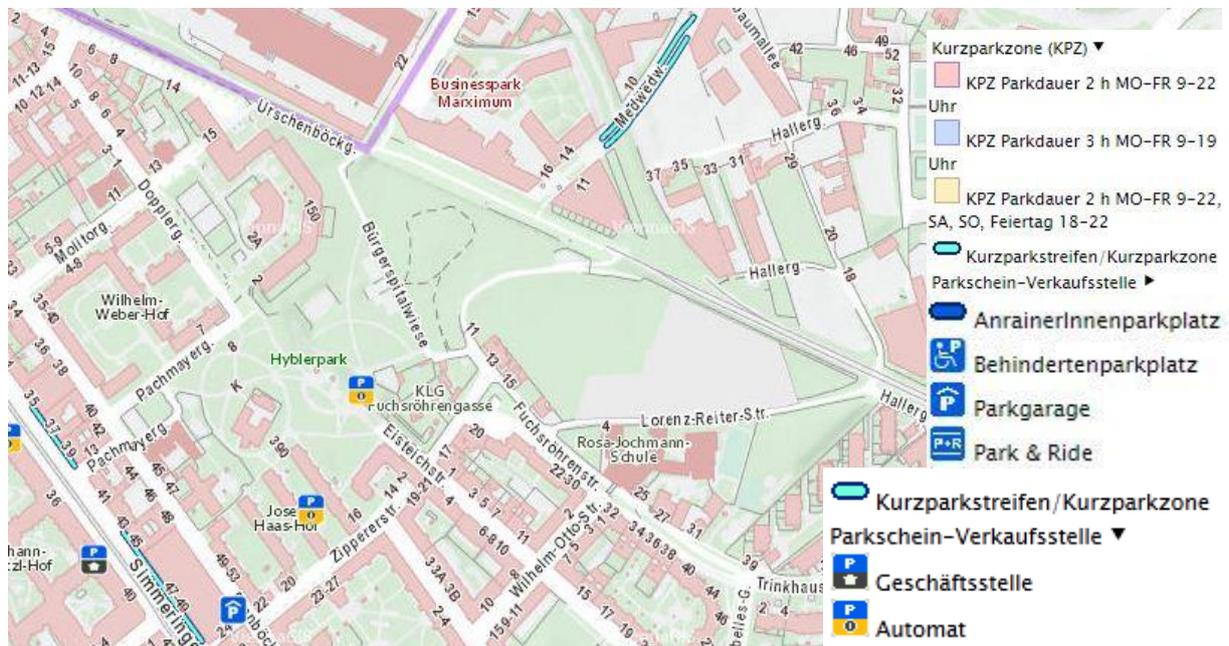
Fahrradabstellanlage (<http://wien.gv.at>)

#### 1.6.4 Autoverkehr



Einbahn (<http://wien.gv.at>)

## 1.6.5 Parken



Kurzparkzone und Parkschein-Verkaufsstelle (<http://wien.gv.at>)

## 1.7 Bestehende Strukturen im Planungsgebiet

### HYBLER PARK

Der Park liegt im westlichen Teil des Planungsgebietes und besteht aus einer Reihe an Sportangeboten, wie einem Fußball- und einem Basketballplatz, sowie einer Vielzahl von Gehwegen und Sitzmöglichkeiten. Dadurch ist der Hyblerpark als Naherholungsgebiet für jede Altersgruppe attraktiv.

Durch die geplante Verbauung des Gebietes wird es vermehrten Bedarf an Grünflächen geben, der unter anderem durch die Beibehaltung sowie der Erweiterung des Parks bis zum nordwestlichen Rand des Planungsgebietes befriedigt werden soll.

### ALTER BAHNDAMM

Dieser grenzt das Gebiet in nördlicher Richtung vom Umfeld ab. Vom westlichen Ende bis zur Mitte des Gebietes wurden die Schienen bereits entfernt, um den Damm für Fußgänger und Radverkehr zu erschließen.

In weiterer Folge soll der Bahndamm über seine gesamte Länge zu einem Rad- und Gehweg umfunktioniert werden.

### ROSA-JOCHMANN-SCHULE

Die Nachfrage nach Plätzen in der Ganztagesvolksschule wird durch die zugezogene Bevölkerung der geplanten Siedlung sicherlich steigen.

Daher soll diese einerseits erweitert, jedoch baulich besser in die umliegende Bebauung integriert werden. Um dies zu erreichen, werden auf der Nordseite an zwei der drei Schulflügel neue Gebäude direkt angeschlossen.

Ein großer Nachteil am bestehenden Areal ist der einzelne Eingang zur südlich gelegenen Fuchsröhrengasse. Damit die Kinder von der Nordseite her kommend nicht um das gesamte Schulareal herumgehen müssen, wird ein weiterer Zugang auf dieser Seite vorgesehen.

### KLEINGARTENSIEDLUNG FUCHSRÖHRENGASSE

Das hier vorzufindende freistehende Einfamilienhaus stellt die ungünstigste Siedlungsform in Bezug auf Flächenverbrauch, Erschließungs-, Investitions- und Erhaltungskosten dar.

Daher ist diese Art der Bebauung in urbaner Lage entschieden abzulehnen, weswegen die Kleingartensiedlung in der vorliegenden Planung nicht miteinbezogen wird.

## **1.8 Bebauung des Umfelds**

Vom westlichen bis zum südlichen Teils des Umgebungsgebiets befinden sich die ältesten Baustrukturen. Hier herrschen Parzellen mit Blockrandbebauung mit 4 bis 5 Geschossen vor.

Im Osten stehen einzelne Wohnhausanlagen in der gleichen Höhe, die von privaten Grünflächen umgeben sind. Nördlich befinden sich entlang des Bahndamms mehrere Schrebergärten, die von ihren Besitzern zum Obst- und Gemüseanbau genutzt werden.

Im Nordwesten steht eine großflächige Wohnhausanlage und der Businesspark MARXIMUM mit jeweils sieben bis acht Geschossen.

## **2. Planung und Bebauung im Planungsgebiet**

### **2.1 Bebauungstypologie**

Die ältesten Strukturen und damit die Blockrandbebauung sollen als Vorbild für den Großteil der geplanten Bebauungsstruktur dienen. Diese bietet im Vergleich mit den restlichen umliegenden Strukturen eine Kombination aus hohen Verbauungsdichten bei gleichzeitig moderaten Gebäudehöhen zwischen 4 und 5 Geschossen.

Zusätzlich können die Blöcke durch 3-geschossige Hofgebäude noch weiter verdichtet werden. Dabei wurden die Freiräume zur Randbebauung so großzügig bemessen, dass eine ausreichende Belichtung der Wohneinheiten gewährleistet wird.

Durch die Randbebauung entstehen in den Höfen geschützte Bereiche, die einer Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten zugeführt werden können:

- Spielplätze
- Halböffentliche Grünflächen (kleine Parks)
- Privat genutzt Grünflächen (Gärten)
- Schanigärten für angrenzende Gastronomiebetriebe

Damit die bis über 100 Meter langen Gebäudeblöcke nicht als Barrieren wirken und so die Gehweiten unnötig vergrößern, werden viele Blöcke mit öffentlich nutzbaren Durchgängen versehen.

## 2.2 Bebauungsgrundsätze

Die der Planung zugrunde liegenden Ziele im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsstruktur:

- Abwechslungsreiche, kleinteilige und attraktive Siedlungsstruktur
- Erfüllung möglichst vieler Grunddaseinsfunktionen
- Möglichst viele Orte mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
- Sicherer Lebensraum für jung und alt durch Limitierung der Geschwindigkeiten innerhalb der Siedlung
- Gestaltung einer familien- und kinderfreundlichen Umgebung
- Steigerung der Lebensqualität durch Verbot von motorisiertem Individualverkehr innerhalb der Siedlung ("Autofreie Siedlung")
- Schaffung eines optimalen Wegenetzes für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger, Radfahrer)
- Gute Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Personennahverkehr
- Schaffung von Arbeitsplätzen in der Siedlung
- Errichtung sozialer und kultureller Infrastrukturen (frei zugängliche Sportanlagen, Volksschule, Sozialzentrum, Kindergarten, multifunktionale Veranstaltungshalle)
- Errichtung von Spiel- und Sportplätzen für Kinder und Jugendliche
- Widmung von ca. 25% der Gesamtfläche als Grün- und Sportfläche zur Reduktion des Freizeitverkehrs
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Förderung der Kommunikation und sozialen Beziehungen
- Autarke Energieversorgung und energiesparendes Wohnen
- Vermeidung von versiegelten Flächen
- Umweltfreundliche Gestaltung
- Barrierefreiheit
- Anbindung an bestehende Strukturen

Des Weiteren ist es ebenfalls von hoher Wichtigkeit, das Planungsgebiet nicht nur isoliert zu betrachten, sondern in die bestehende Umgebung einzugliedern und auch auf Bedürfnisse der Bewohner im näheren Umfeld einzugehen. Dadurch treten Neu und Alt in einen ständigen Dialog, der wichtig ist, um nicht nur eine in sich funktionierende Siedlung zu schaffen, die im Kontext ihrer Umgebung aber wie ein Fremdkörper wirkt.

Konkret bedeutet das auch, dass regionale und lokale Besonderheiten rund um das Gebiet in die Planung der neuen Siedlung mit einfließen.

Einige Punkte der Gestaltung

### **2.3 Bebauungsstruktur**

Bei der Strukturfindung galt als oberste Priorität, die Siedlung nach dem „Maßstab Mensch“ zu gestalten. Diese Vorgehensweise führt zwangsläufig zur Einhaltung vieler der angeführten Bebauungsgrundsätze.

#### WEGEFÜHRUNG (siehe Plan 1 im Anhang)

Bei den Straßen sowie den Blockformen galt es, Geradlinigkeit zu vermeiden, um den Lebensraum Straße für Fußgänger wie Radfahrer attraktiv und abwechslungsreich zu halten. Dies kann ebenfalls durch Maßnahmen wie Vor- und Zurücksetzen der Hausmauern, ansprechende Fassadengestaltung, Durchgänge in den Blockbebauungen zur flexibleren Wegewahl und Änderungen des Bodenbelags erreicht werden.

#### ANORDNUNG DER NUTZUNG INNERHALB DER SIEDLUNG (siehe Pläne 2-7 im Anhang)

Es sollte ein breit gefächertes Angebot an Dienstleistungen, Handel, Gastronomie und medizinischer Versorgung zur Verfügung stehen, da so die täglichen Bedürfnisse der Einwohner innerhalb der Siedlung befriedigt werden können. Die Unterbringung dieser Nutzungen in den Erdgeschoßzonen stellt einen wichtigen Punkt für einen lebendigen Straßenraum dar. Ab dem ersten Obergeschoss sind Wohnungen sowie Büros vorherrschend.

### GRÜNFLÄCHEN

Es wurden pro Einwohner 10m<sup>2</sup> öffentlicher Grünfläche angestrebt.

Teils wurde diesem Ziel durch die öffentlichen Erschließungen einiger Innenhöfe, wie auch durch die Vergrößerung des bestehenden Hyblerparks Rechnung getragen.

### URBAN GARDENING

Gartenflächen, die in Gemeinschaft bearbeitet werden, können zahlreiche positive Auswirkungen auf ihre Nutzer haben:

- Ort des sozialen Austausches, der Entspannung und des Genießens
- Emotionale Bindung zwischen Nachbarn und Ihrem Stadtteil
- Aktivierung der Anrainer, sich an der Nachbarschaftsentwicklung zu beteiligen

### DACHBEGRÜNUNG

Da Grünflächen in Städten immer ein rares Gut darstellen, ist es anstrebenswert möglichst viele Hausdächer als Flachdächer mit intensiver oder extensiver Begrünung auszuführen, da diese zahlreiche positive Eigenschaften bieten:

- Begrünte Flachdächer bieten die Möglichkeit eines privaten Naherholungsraumes auch in dicht besiedelten Gebieten
- Verbesserung des Mikroklimas: Beschattung, Wasserrückhalt, Verdunstung. Bindung und Filterung von Staub und Luftschadstoffen
- Energieeinsparung: zusätzliche Wärmedämmung und Hitzeschild
- Beitrag zum Hochwasserschutz: Regenwasserrückhalt und Minimierung der Niederschlagsabflussspitzen
- Kosteneinsparung: Reduzierung der Abwassergebühren bei gesplitteter Abwassersatzung.
- Gebäudeerhaltung: Längere Lebensdauer der Dachabdichtung durch Schutz vor Witterungseinflüssen und Temperaturdifferenzen
- Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft: Erhaltung der Artenvielfalt und Erweiterung der Lebensräume für Pflanzen und Tiere

- Lärm- und Strahlenschutz: Luftschalldämmung und Minderung der Schallreflexion. Minderung des Elektro- und Licht-Smogs.
- Moderne Stadtplanung: Verbesserung des Arbeits- und Wohnumfelds, großflächig einsetzbares Gestaltungselement der Städte- und Landschaftsplaner
- Eigenerzeugung von Lebensmitteln: in kleinem Maßstab kann, bei extensiver Begrünung Gemüse angebaut werden

### FASSADENBEGRÜNUNG (Vertical Garden)

Wie die Begrünung der Dächer hat auch die Fassadengestaltung mit Pflanzen positive bauphysikalische, lufthygienische und stadtökologische Effekte. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum kann durch diese vielseitig einsetzbare Maßnahme deutlich verbessert werden.



Vertical Garden in Paris

### PLÄTZE

Die Bebauung ist durch die Anordnung von Plätzen im Abstand von 50 bis 150 Meter aufgelockert. Diese sollen durch attraktive Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten und Grünflächen zum verweilen anregen. (siehe Plan 8 im Anhang)

## HYBLERMARKT

Bei der Bedarfserhebung für das umliegende Gebiet fiel auf, dass im Umkreis von 3 km kein Markt vorhanden ist. Dieser Mangel soll durch die Gestaltung eines Marktplatzes bei der U-Bahnstation der Linie U3 behoben werden.

Hier ist ein Wochenmarkt mit mehreren fixen Marktgebäuden mit Nahversorgern und Gastronomiebetrieben vorgesehen, die auch wochentags geöffnet haben. In den Erdgeschossen der angrenzenden Gebäude sind weitere Gastronomiebetriebe mit Schanigärten auf den Marktplatz hinaus geplant. An Wochentagen können die Schrebergärten vergrößert werden, samstags müssen diese den mobilen Ständen der Markthändler weichen.

Potentielle Kundschaft für die zahlreichen Gaststätten findet sich nicht nur im neuen Siedlungsgebiet, sondern vor allem in der Mittagszeit im angrenzenden Businesspark MARXIMUM, der nur einen Spaziergang durch den Hyblerpark entfernt liegt.

## **2.4 Verkehrsstruktur**

### **2.4.1 Fußgeher**

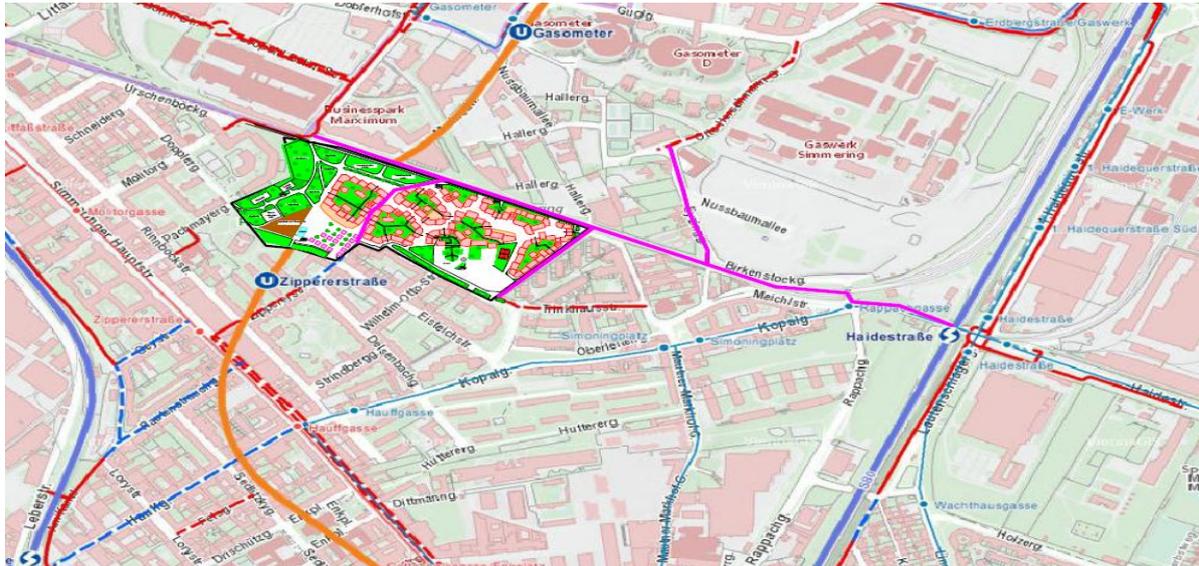
Da in der kompletten Siedlung kein motorisierter Individualverkehr erlaubt ist, ist die Fortbewegung zu Fuß äußerst attraktiv. Durch das Streben, die Siedlung optisch möglichst ansprechend zu gestalten, wird die Akzeptanz für Fußwegeweiten erhöht. So stellen die Entfernungen zu den an den Rändern der Siedlung angeordneten Haltestellen des ÖPNV kein Problem dar.

### **2.4.2 Radfahrer**

Die lückenhafte Fahrradwegestruktur im näheren Umfeld lässt noch Wünsche offen. Die Umgestaltung des alten Bahndamms zu einem Rad- und Fußweg soll zu einer Verbesserung in Ost-West-Richtung beitragen.

Generell sind auf den Straßen der Siedlung selbst Fußgeher und Fahrradfahrer gleichberechtigt. So ist das Gebiet für Radverkehr durchlässig und führt so zum

Lückenschluss zwischen dem Radweg in der Zippererstraße und dem neu gestalteten Bahndamm.



Verdichtetes Radwegenetz

Nicht zu unterschätzen ist die Wichtigkeit, bei der Organisation des ruhenden Verkehrs auch dem Fahrrad Beachtung zu schenken.

Einerseits muss im öffentlichen Raum eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten vorhanden sein. Andererseits muss die Planung der Radabstellräume in Sachen Nutzungsfreundlichkeit und Dimensionierung dem gesteigerten Bedarf in einer autofreien Siedlung nachkommen.

Folgende Planungspunkte gilt es hierbei zu beachten

- Bedarfserhebung der Stellplätze
- Zugangssituation und Lage
- Platzbedarf im Radabstellraum
- Ordnungssysteme in Radabstellräumen
- Raumorganisation

---

### 2.4.3 Motorisierter Individualverkehr

In der autofreien Siedlung nimmt die Parkhausplatzierung eine wichtige Rolle für die Planung ein. Nach dem Prinzip der Äquidistanz wurden die beiden Parkmöglichkeiten an den Rand der Siedlung gelegt, um eine Wettbewerbsgleichheit zwischen ÖPNV und MIV zu erreichen.

#### PARKHÄUSER

Die Bruttowohnfläche in der neu geplanten Siedlung beträgt 81230 m<sup>2</sup>. Es wird der Faktor zwischen Netto- und Bruttogeschossfläche mit 1,20 angesetzt.

$$NGF = \frac{BGF}{f} = \frac{81230}{1,20} = 67692 \text{ m}^2$$

Das Wiener Garagengesetz fordert pro 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche in einem Wohnhaus einen Stellplatz. Da die Siedlung stark auf die Beförderung mittels Umweltverbund setzt, werden nur 0,75 Stellplätze pro 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche zur Verfügung gestellt.

Dadurch ergibt sich die benötigte Stellplatzanzahl zu:

$$0,75 * \frac{NGF}{100} = 0,75 * \frac{67692}{100} = 508 \text{ SP}$$

Pro Stellplatz werden 30 m<sup>2</sup> Bruttoplatzbedarf angesetzt:

$$508 * 30 = 15240 \text{ m}^2$$

Es wird von einer gleichmäßigen Aufteilung der PKW-Stellplätze auf beide Parkhäuser auf jeweils drei Geschosse ausgegangen. Hiermit errechnet die benötigte Baufläche zu

$$\frac{15240}{3} = 3046 \text{ m}^2 \text{ pro Parkhaus.}$$

Die 3-geschossige Tiefgarage unter dem Hyblerpark hat eine Zufahrt über die Modecenterstraße. Diese ist eine rasche Verbindung zum hochrangigen Straßennetz mit der A4 und der A23.

Die zweite Abstellmöglichkeit befindet sich am südöstlichen Rand der Siedlung in einem dreigeschossigen Parkhaus. Zur Aufwertung dieses meist in optisch monotoner und nicht

---

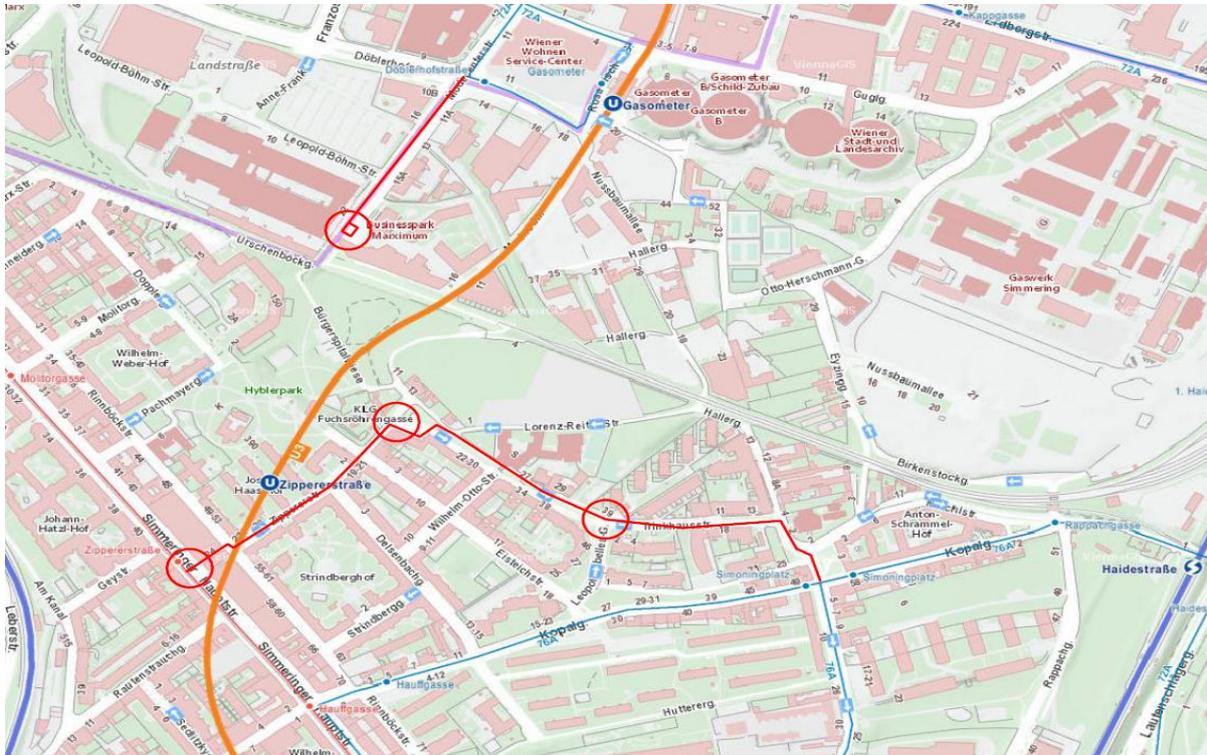
ansprechender Weise ausgeführten Gebäudetyps würde sich die Begrünung der Fassaden anbieten. Auf dem Dach des rund 3000 m<sup>2</sup> großen Parkhauses könnten weitere Dachgärten für Anrainer angelegt werden.



Parkhaus mit begrünter Fassade in Mannheim

#### 2.4.4 Öffentlicher Verkehr

Da bis auf die Station Zippererstraße keine weitere Haltestelle in weniger als 300m Entfernung vom Quartierkern entfernt liegt, herrscht für die Erschließung des Quartiers vom öffentlichen Verkehr Handlungsbedarf. Da die Verlegung der Straßenlinie 71 sowie der Nutzen einer Änderung des S-Bahnverlaufs wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind, werden veränderte Streckenführungen der Buslinien 72A und 76A vorgeschlagen. In nachfolgender Abbildung sieht man in roter Farbe die Routenänderungen und neuen Haltestellen der Buslinien.



Die Verlängerung der Linie 72A bis zum Ende der Modecenterstraße, das als Wendehammer ausgebildet werden kann, verbessert die Anbindung des Planungsgebietes aber auch des Businessparks MARXIMUM an die S-Bahnstation Haidestraße.

Eine Umleitung der Buslinie 76A würde sich die Attraktivität dieser Linie für die Quartiersbewohner deutlich erhöhen. Außerdem ergibt sich dadurch eine bessere Verbindung an die Straßenbahnlinie 71.

Es bieten sich drei Stationen auf dem neuen Streckenabschnitt an:

- An der Kreuzung Trinkhausstraße/Leopold Abellesgasse zur besseren Erschließung des östlichen Teiles des Gebietes.
- In unmittelbarer Nähe zum Hybler-Markt
- An der Simmeringer Hauptstraße bei der Doppelhaltestelle Zipperestraße

## **2.5 Ver- und Entsorgung**

### **2.5.1 Energieversorgung**

Im Allgemeinen ist ein möglichst geringer und umweltschonender Energieeinsatz bei der Erhaltung der Siedlung anzustreben.

Die Erreichung dieses Zieles beginnt mit der in Bezug auf Sonneneinstrahlung durchdachten Ausrichtung der Gebäude. Diese beeinflusst in großem Maße die solaren Gewinne und somit den Heizbedarf im Winter. Zum Schutz gegen Überhitzung sind effizienter Sonnenschutz und kontrollierte Wohnraumlüftung vorzusehen.

Die Gebäude selbst müssen bauphysikalisch den hohen Anforderungen eines Passivhauses genügen, um Heiz- und Kühlbedarf zu minimieren. Großflächige Glasfassaden sollten daher vermieden werden.

### **2.5.2 Warmwasser / Heizung**

Der notwendige Heizbedarf könnte sowohl durch Fernwärme aus dem Biomassekraftwerk Simmering, dem sehr nahe gelegenen Kleinwasserkraftwerk 1. Haidequerstraße als auch durch geothermische Wärmegegewinnung im Objekt selbst gedeckt werden. Der Warmwasserbedarf kann ebenfalls über Geothermie und Abwasserwärmerückgewinnung abgedeckt werden.

### **2.5.3 Elektrischer Strom**

Der Großteil des Stroms wird über die bereits genannten Kraftwerke bezogen. Durch Einsatz von Photovoltaikanlagen kann ein Teil des benötigten Stroms direkt über Paneele an den Fassaden und Dächern produziert werden.

### **2.5.4 Wasserversorgung / Abwasserentsorgung**

### **2.5.5 Trinkwasserversorgung**

Die Versorgung mit Trinkwasser erfolgt durch Anschluss an das öffentliche Wassernetz der Stadt Wien. Für den Bezug des Nutzwassers, z.B. für die Bewässerung der Grünflächen und Parkanlagen, würden Grundwasserbrunnen eine große Einsparung an Trinkwasser bringen.

Da es in der Siedlung sehr viele unversiegelte bzw. durchlässige (gepflasterte Straßen) Flächen gibt, kann ein Großteil des Regenwassers versickern oder verdunsten. Die versiegelten Verkehrsflächen können sorglos in anstehende Grünflächen oder Versickerungsbecken entwässert werden, da diese Wässer in einer autofreien Siedlung kaum Verschmutzungen aufweisen. Somit fallen keine großen Mengen an Regenwasser an, die entsorgt werden müssen. Ein Mischsystem zur Abwasserentsorgung scheint daher am sinnvollsten.

### **2.5.6 Regenwassernutzung**

Die über die Dächer anfallende Regenwassermenge wird, aufgrund der vorherrschenden Gründachbauweise, gering ausfallen. Dennoch könnten sie gesammelt und als Nutzwasser im Block verwendet werden. Die über

### **2.5.7 Abfallentsorgung**

Das Abfallkonzept hat die drei Ziele: Abfallvermeidung, Recycling und Entsorgung.

Eine wichtige Rolle bei der Abfallentstehung im vorliegenden Gebiet spielt der Markt. Einerseits wird hier sehr viel Verpackungsmaterial im Vergleich zu Supermärkten eingespart. Zusätzlich könnte das Marktamt Händlern, die keine nässenden Produkte anbieten, wie Obst- und Gemüsehändlern, vorschreiben, statt Plastiksäcken umweltfreundlichere Papiertüten zu verwenden.

### **2.5.8 Müllentsorgung**

Grundsätzlich soll der Müll zentral in Müllsammelstellen gesammelt werden. Dadurch erzeugt man geringere Transportwege und Transportkosten und somit weniger Schadstoffausstoß. Bautechnisch bietet diese Vorgangsweise den großen Vorteil, nur wenige Wege für den Schwerlastverkehr (Müll-LKW) dimensionieren zu müssen.

Die Müllinseln sollten auf den täglichen Wegen der Einwohner liegen, damit die Müllentsorgung keine zusätzlichen Wege bedeutet. Zum Beispiel wäre eine Müllinsel zwischen der U-Bahnstation und dem Markt ideal situiert.

---

Zusätzlich werden die Einwohner „erzogen“, da sie begreifen, dass sie, je mehr Produkte mit Verpackung sie kaufen, umso mehr Müll von Zuhause wieder zur Müllinsel tragen müssen.

### 3. Gebundene Zeit in der Siedlung

Die Bevölkerung wird gemäß den demografischen Daten in folgende Gruppen eingeteilt:

- Kinder (0-14 Jahre): 16,49%
- Jugendliche (15-24 Jahre): 12,42%
- Erwachsene (25-64 Jahre): 56,01%
- Senioren (65+ Jahre): 15,07%

Die Berechnung erfolgt anhand der nachfolgenden Tabelle. Es werden die 168 Stunden pro Woche auf die drei Tätigkeiten Wohnen, Arbeit und Freizeit aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt unterschiedlich in den einzelnen Bevölkerungsgruppen – so werden beispielsweise bei den Kindern nur 25 Stunden Arbeit (also Schule/Kindergarten) pro Woche berücksichtigt, bei den Jugendlichen und Erwachsenen allerdings 40 Stunden.

Anschließend wird der Prozentsatz abgeschätzt, mit dem sich eine Person der jeweiligen Gruppe bei der angesprochenen Tätigkeit innerhalb der Siedlung befindet. Bei dieser Abschätzung wurde unter anderem folgendes berücksichtigt:

- Allgemein: Da das Gebiet mitten in der Stadt liegt und gut mit der gesamten Stadt in regem Austausch steht, ist generell etwas weniger Zeit in der Siedlung gebunden, als in einer ländlichen Siedlung mit weniger Austauschmöglichkeiten mit dem Umfeld. Die Abhängigkeiten vom Umfeld sind also ebenso gegeben, wie die Abhängigkeit des Umfelds vom Gebiet. Die Abschätzungen sind daher schwierig.
- Wohnen wird generell mit 100% im Gebiet angesetzt.
- Kinder: Da sich auf dem Gebiet ein Kindergarten und eine Volksschule befinden „arbeiten“ ein Großteil der Kinder im Gebiet, ihre Freizeit verbringen sie ebenfalls größtenteils in den großzügigen Parks und auf den Spielplätzen bzw. in den Sportanlagen der Umgebung.

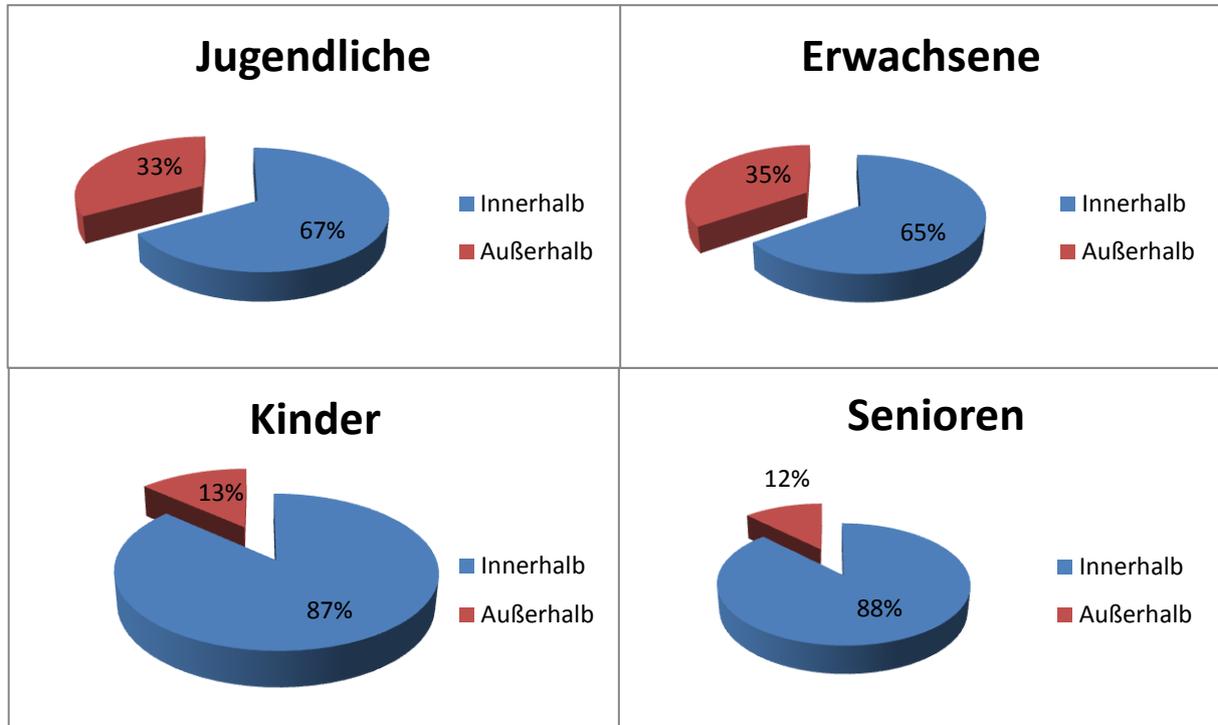
- Jugendliche: Da höhere Bildungseinrichtungen direkt im Gebiet fehlen, müssen die Jugendlichen zu ihren Ausbildungsstätten auspendeln. Jene die bereits arbeiten, finden innerhalb des Gebiets oft einen Job. Auch die Freizeit verbringen sie oft außerhalb des Gebiets, da sie höhere Ansprüche haben.
- Erwachsene: Aufgrund der Vielzahl an Arbeitsplätzen im Gebiet, kann davon ausgegangen werden, dass immerhin 40% der Erwachsenen im Gebiet ihren Arbeitsplatz haben.
- Senioren: Sie halten sich im Schnitt vermehrt in ihrer Wohnung auf. Die Freizeit verbringen sie ebenfalls zum Großteil im Gebiet, beispielsweise in den Parks oder in den Kaffeehäusern.

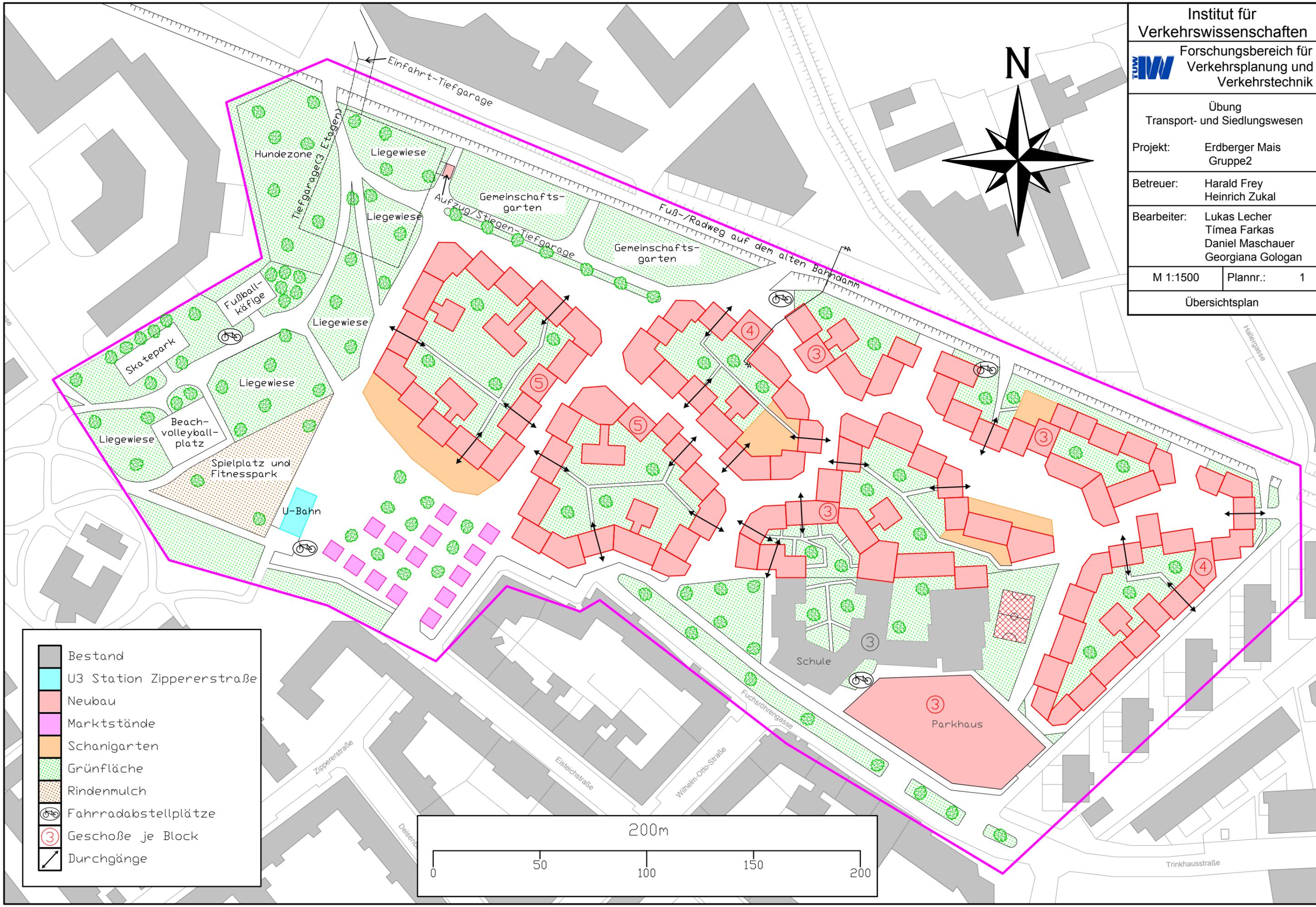
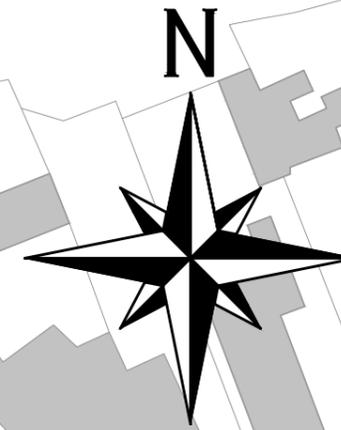
	Kinder		Jugendliche		Erwachsene		Senioren	
	Stunden [h]	davon in Siedlung						
<b>Wohnen</b>	85	100%	75	100%	75	100%	85	100%
<b>Arbeiten</b>	25	80%	30	50%	40	40%	0	100%
<b>Freizeit</b>	58	70%	63	35%	53	35%	83	75%
<b>in der Siedlung</b>	146	86,67%	112	66,70%	110	65,21%	147	87,65%

Berechnung der in der Siedlung gebundenen Stunden pro Woche

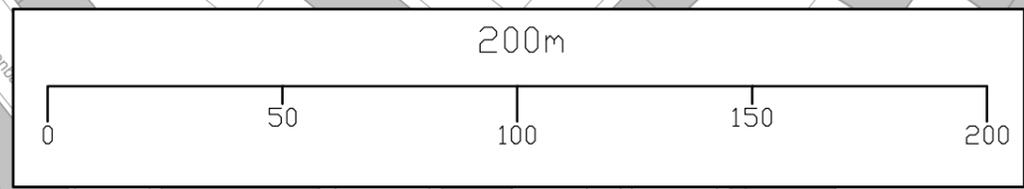
	Einwohner	Verteilung der EW	Stunden in Siedlung	Anteil am Mittelwert
<b>Kinder</b>	353	16,49%	146	24,01
<b>Jugendliche</b>	266	12,42%	112	13,92
<b>Erwachsene</b>	1197	56,01%	110	61,36
<b>Senioren</b>	322	15,07%	147	22,20
<b>Summe</b>	2138	100,00%		121,49

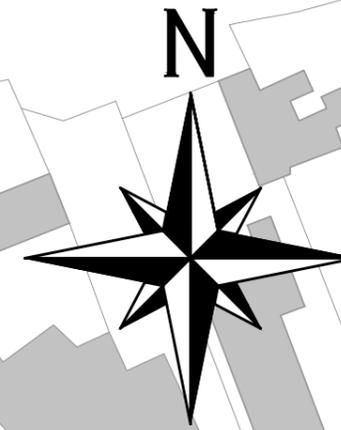
Berechnung des Mittelwertes über die Bevölkerungsgruppe





	Bestand
	U3 Station Zippererstraße
	Neubau
	Marktstände
	Schanigarten
	Grünfläche
	Rindenmulch
	Fahrradabstellplätze
	Geschoße je Block
	Durchgänge





U-Bahn

Zippererstraße

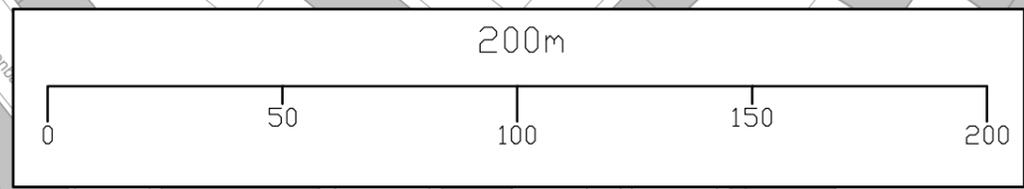
Eisteichstraße

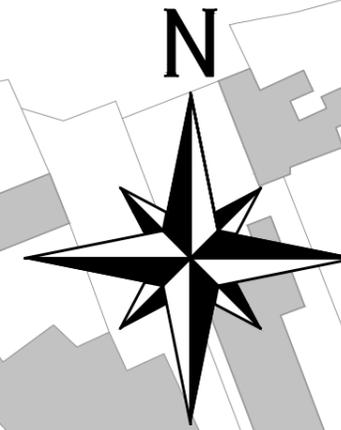
Wilhelm-Otto-Straße

Fuchsröhrengasse

Trinkhausstraße

- Grünfläche/Spiel-&Sport
- Büro
- Nahversorgung
- Gastronomie
- Schanigarten
- Geschäfte (Schreibwaren, Drogerie, Bekleidung...)
- Arzt (Allg. Arzt, Facharzt, Tierarzt...)
- Apotheke
- Wohnen (Wohnungen, Müllräume, Gemeinschaftsräume...)
- Post
- Soziales (Kindergarten, Altersheim, Behindertenwohnheim...)
- Schule





U-Bahn

Zippererstraße

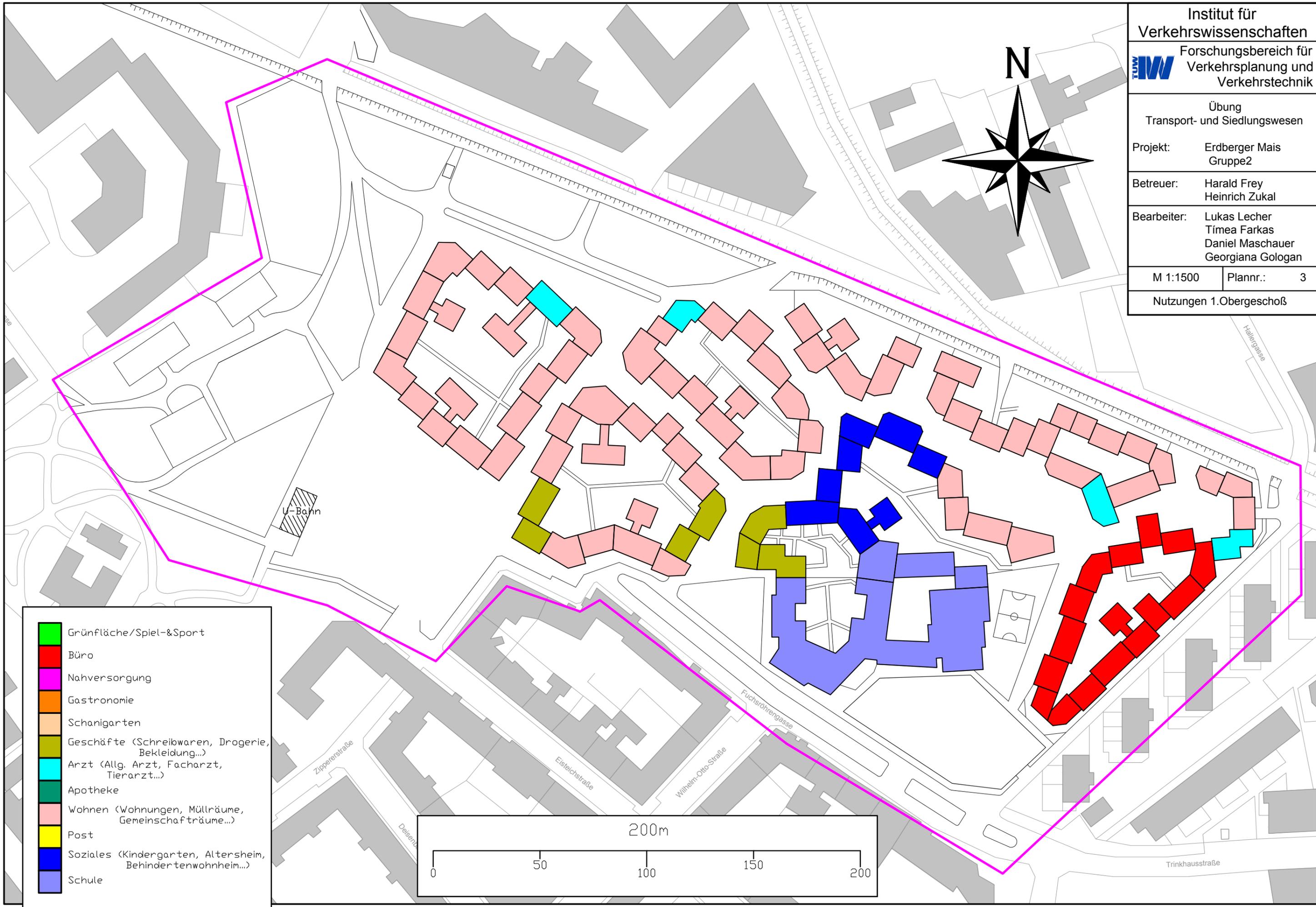
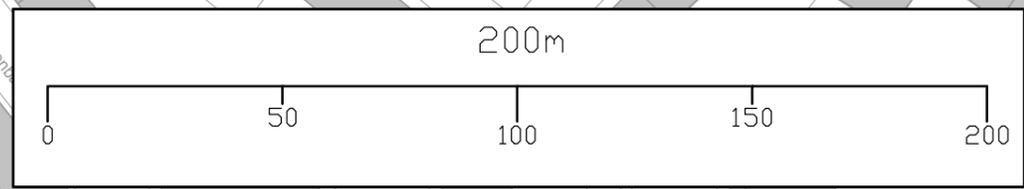
Eisteichstraße

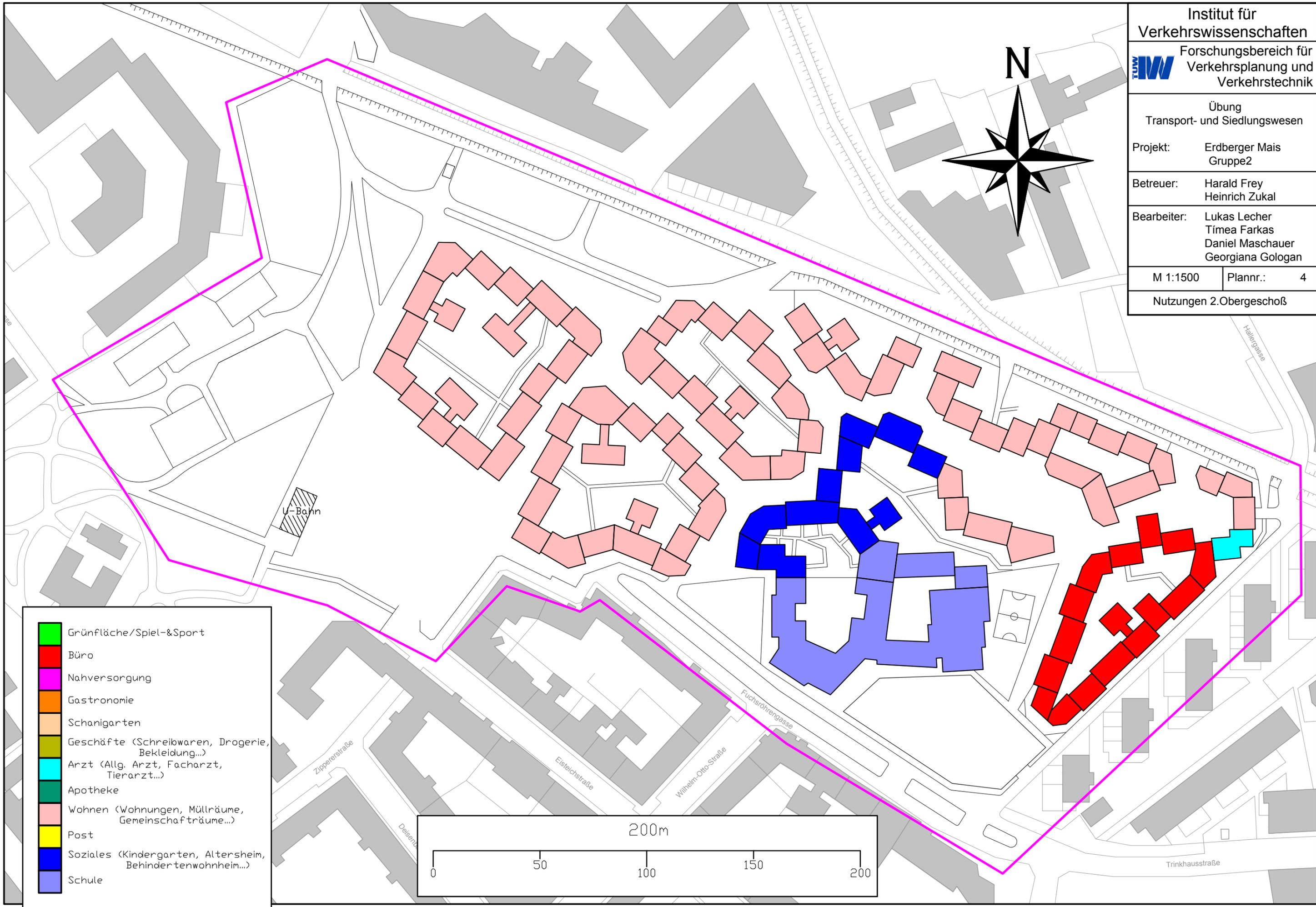
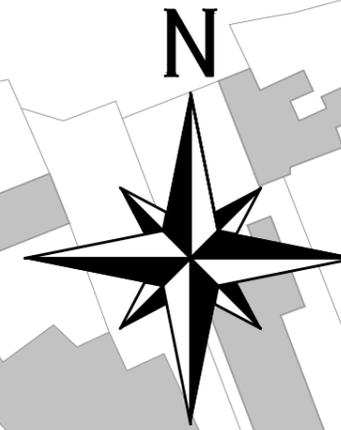
Wilhelm-Otto-Straße

Fuchsröhrengasse

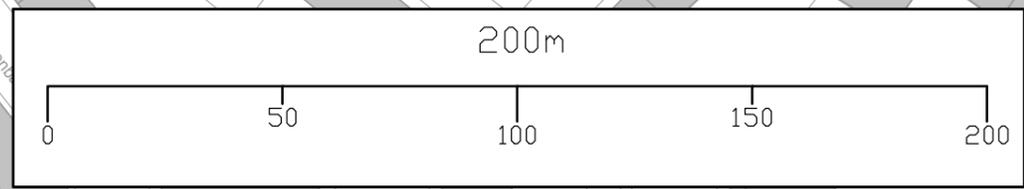
Trinkhausstraße

- Grünfläche/Spiel-&Sport
- Büro
- Nahversorgung
- Gastronomie
- Schanigarten
- Geschäfte (Schreibwaren, Drogerie, Bekleidung...)
- Arzt (Allg. Arzt, Facharzt, Tierarzt...)
- Apotheke
- Wohnen (Wohnungen, Müllräume, Gemeinschaftsräume...)
- Post
- Soziales (Kindergarten, Altersheim, Behindertenwohnheim...)
- Schule





	Grünfläche/Spiel-&Sport
	Büro
	Nahversorgung
	Gastronomie
	Schanigarten
	Geschäfte (Schreibwaren, Drogerie, Bekleidung...)
	Arzt (Allg. Arzt, Facharzt, Tierarzt...)
	Apotheke
	Wohnen (Wohnungen, Müllräume, Gemeinschaftsräume...)
	Post
	Soziales (Kindergarten, Altersheim, Behindertenwohnheim...)
	Schule



U-Bahn

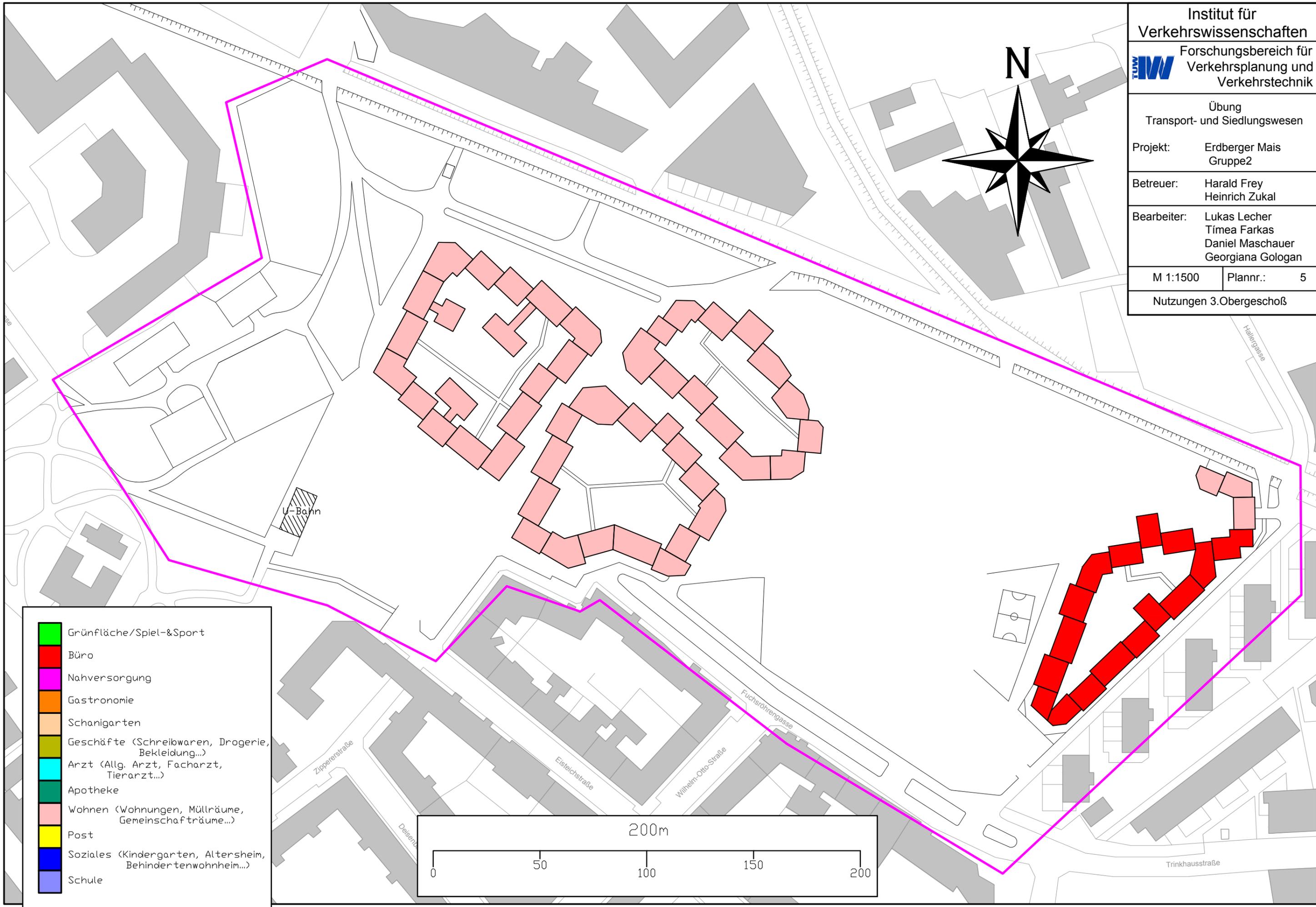
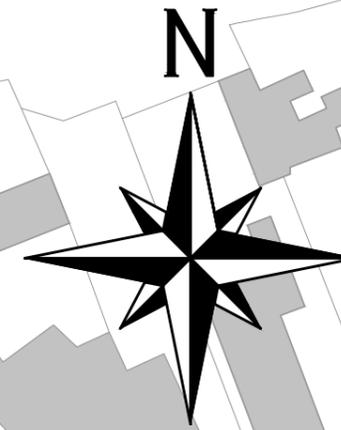
Zippererstraße

Eisteichstraße

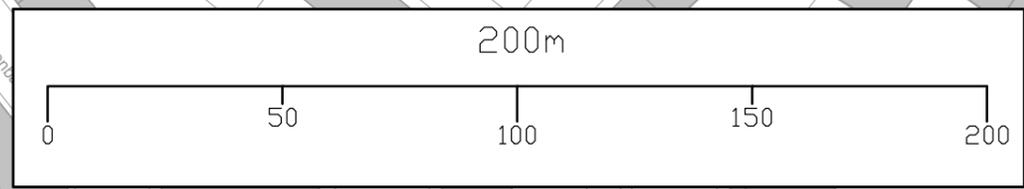
Wilhelm-Otto-Straße

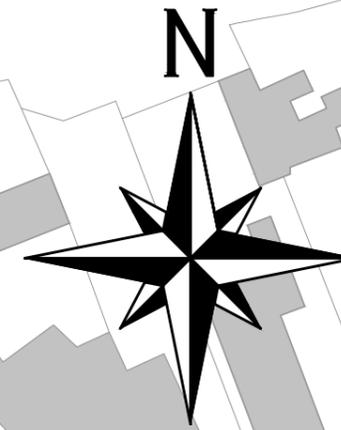
Fuchsröhrengasse

Trinkhausstraße



	Grünfläche/Spiel-&Sport
	Büro
	Nahversorgung
	Gastronomie
	Schanigarten
	Geschäfte (Schreibwaren, Drogerie, Bekleidung...)
	Arzt (Allg. Arzt, Facharzt, Tierarzt...)
	Apotheke
	Wohnen (Wohnungen, Müllräume, Gemeinschaftsräume...)
	Post
	Soziales (Kindergarten, Altersheim, Behindertenwohnheim...)
	Schule





U-Bahn

Zippererstraße

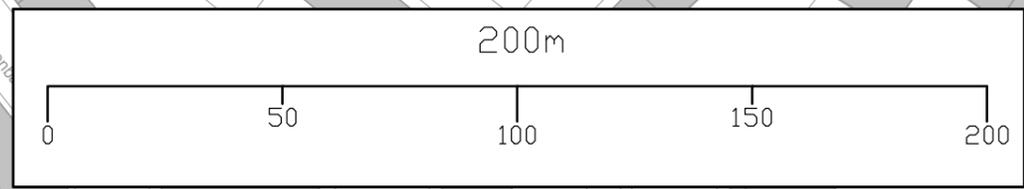
Eisteichstraße

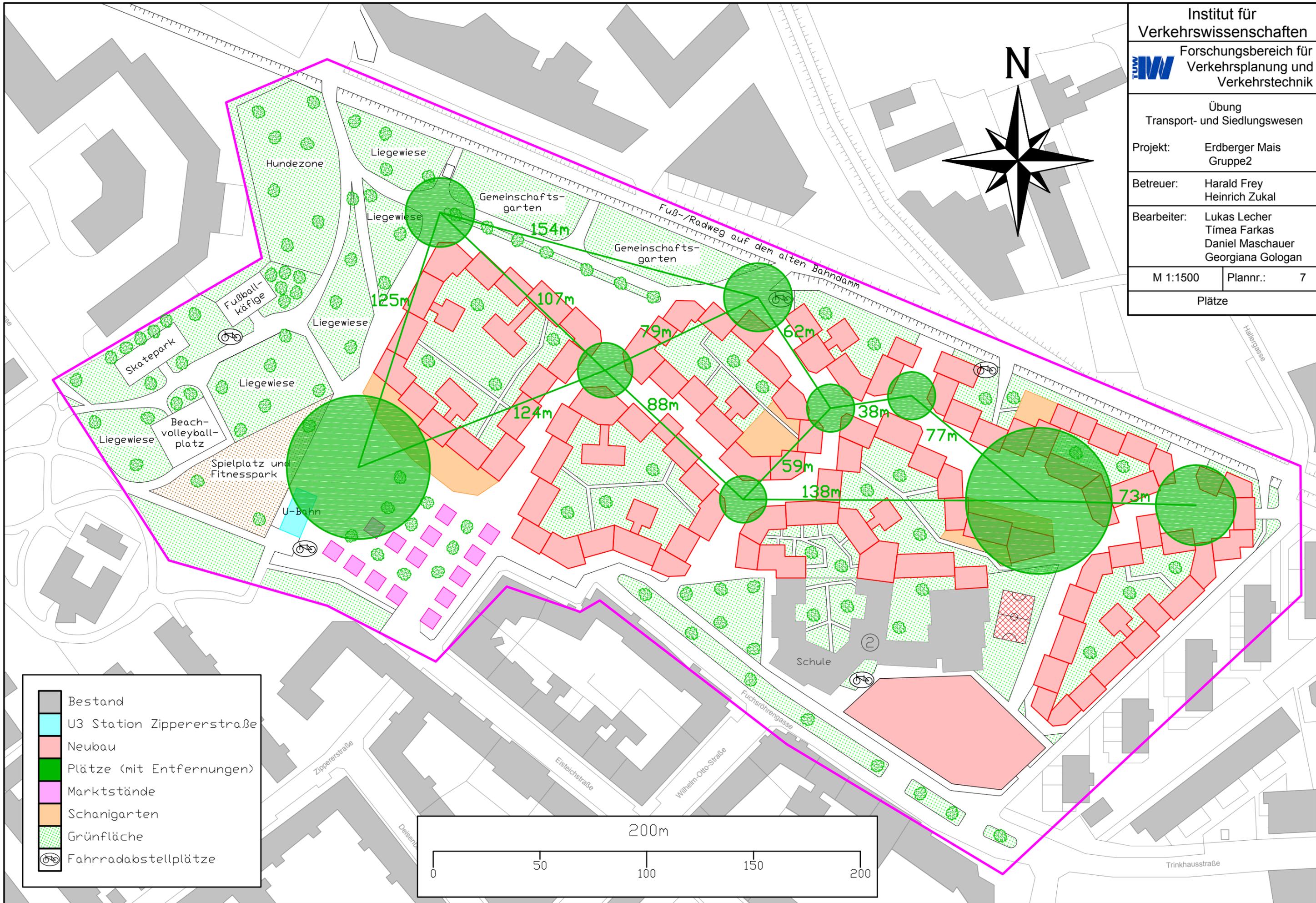
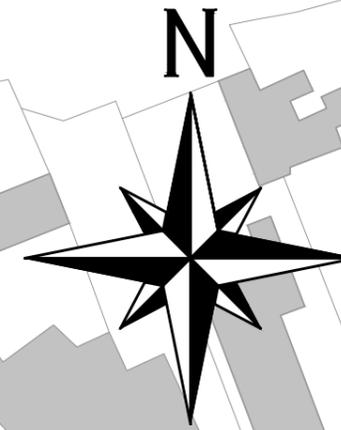
Wilhelm-Otto-Straße

Fuchsröhrengasse

Trinkhausstraße

-  Grünfläche/Spiel-&Sport
-  Büro
-  Nahversorgung
-  Gastronomie
-  Schanigarten
-  Geschäfte (Schreibwaren, Drogerie, Bekleidung...)
-  Arzt (Allg. Arzt, Facharzt, Tierarzt...)
-  Apotheke
-  Wohnen (Wohnungen, Müllräume, Gemeinschaftsräume...)
-  Post
-  Soziales (Kindergarten, Altersheim, Behindertenwohnheim...)
-  Schule





	Bestand
	U3 Station Zippererstraße
	Neubau
	Plätze (mit Entfernungen)
	Marktstände
	Schanigarten
	Grünfläche
	Fahrradabstellplätze

