

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>



DIPLOMARBEIT

NEU marx | NEUE chance

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des
akademischen Grades einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Cuno Brullmann

E 253.2 Abteilung für Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Katrin Mayer
Matrikelnummer 0875093

Wien, am 27.10.2017

NEU marx | NEUE chance

Funktionale Neuausrichtung eines urbanen Unortes, Reduktion der Verkehrslärmbelastung und die somit einhergehende Aufwertung des Stadtgebiets Neu Marx.



KURZFASSUNG | ABSTRACT

Im Laufe der (Weiter)Entwicklung von Städten entstehen durch Absiedelung von Industrie, veränderter Infrastrukturwege und/oder simpler Fehlplanung unweigerlich Brachflächen, die trotz guter Lage nicht im Stadtgefüge eingebunden sind. Es besteht die Herausforderung für derartige Flächen neue Konzepte zu finden und diese zur Nachverdichtung und Aufwertung eines Stadtteils heranzuziehen.

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der (Wieder) Eingliederung und Neubewertung einer solchen Fläche. Es wird versucht, Lösungen für ein städtebauliches Problem zu erarbeiten und eine Neuinterpretation eines öffentlichen Raums zu generieren.

In Wien bietet sich die Möglichkeit zwei scheinbar getrennte Stadtteile durch eine solche ungenutzte Fläche (erneut) miteinander zu verbinden und ein neues urbanes Quartier zu entwickeln. Die Südosttangente im Bereich von St. Marx separiert den dritten vom elften Bezirk in einer unerfreulichen Art und Weise, gleichzeitig bietet der Raum unter der Verkehrsfläche keinerlei Mehrwert für die in der Umgebung lebenden Menschen. Weiters bildet der Straßenverkehrslärm eine deutliche Belastung und Abwertung für das umliegende Gebiet, wodurch eine funktionale Durchmischung nur schwierig

zustande kommt.

Die Aufgabe besteht darin, eine ungenutzte urbane Fläche wieder zu entdecken und diese durch das Zusammenspiel von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit zu einem lebhaften öffentlichen Raum zu transformieren, der die fehlende Verknüpfung zweier von einander getrennter Bezirken darstellt. Ebenso soll er der Öffentlichkeit durch neue Bedeutsamkeit und Lebendigkeit zugänglich gemacht werden und gleichzeitig das Problem der Lärmbelastigung reduzieren.

In the course of (further) developments of cities, settlements of industry, altered infrastructure routes and / or simple faulty planning inevitably lead to brownfield sites which, despite their sound location, are not part of the urban structure. The challenge is to find new concepts for such areas and to use them for the redensification and upgrading of a district.

This work deals with the (re) integration and reassessment of such a place. An attempt is made to develop solutions for an urban problem and to generate a reinterpretation of a public space.

In Vienna, it is possible to (re) join two apparently

separate districts by means of such an unused area and to develop a new urban quarter. The southeast tangente within the range of St. Marx separates the third from the eleventh district in an unpleasant way, while at the same time the space below the traffic area offers no added value for the people living in the surrounding. Furthermore, road traffic noise is a significant burden and devaluation for the circumjacent area, which makes functional mixing difficult.

The task is to discover an underutilized urban area and transform it into a lively public space through the cooperation of living, working, culture and leisure, which might be the missing link between two separate districts. It is also intended to be made accessible to the public through new significance and vitality while at the same time reducing the problem of noise pollution.

Inhalt

5	Kurzfassung Abstract				
8	1. LÄRM UND UNORTE				
10	1.1. Schall				
	Was ist Schall und wie entsteht er				
	Wahrnehmung von Schall				
13	1.2. Lärm				
	Was ist Lärm				
	Welche Auswirkungen hat Lärm				
15	1.3. Unorte				
	Was sind Unorte				
	Wie und warum entstehen Unorte				
19	2. ANALYSE				
21	2.1. Standort				
	Europa				
	Österreich				
	Wien				
	Erdberg Mais				
	Neu Marx				
		30	2.2. Stadträumliche Rahmenbedingungen		
			Öffentliche Verkehrsmittel		
			Motorisierter Individualverkehr		
			Fußgeherwege Fahrradnetz		
			Freiraum Grünflächen		
		38	2.3. Stadträumlicher Kontext		
			Tangente		
			Marx Halle (ehem. Rinderhalle)		
			ehemaliger Fleischmarkt		
			T-Mobile Center		
			ÖAMTC-Mobilitätszentrum		
			Campus Vienna Biocenter		
			Media Quarter Marx		
			Karree St. Marx		
			Solaris		
		58	2.4. Bauplatz		
		60	3. KONZEPT		
		62	3.1. Konzeptdarstellungen		
			Formfindung		
			Aufbau		
			Achsen und Verknüpfungen		
		68	3.2. Funktionen		
			Sockelzone		
			Obergeschosse		
			Zwischenräume		
			Außenräume		
		74	4. ENTWURF		
		76	4.1. Planmaterial		
			Lagepläne		
			Grundrisse		
			Schnitte		
			Ansicht		
		104	5. ANHANG		
		106	Endnoten		
		110	Quellen		
			Selbstständige Quellen		
			Unselbstständige Quellen		
		114	Abbildungsverzeichnis		

Lärm und Unorte

10	1.1. Schall	Was ist Schall und wie entsteht er Wahrnehmung von Schall
13	1.2. Lärm	Was ist Lärm Welche Auswirkungen hat Lärm
15	1.3. Unorte	Was sind Unorte Wie und warum entstehen Unorte

1.1. SCHALL

Was ist Schall und wie entsteht er

Das was als Schall bezeichnet wird, ist nichts anderes als ein physikalischer Vorgang, bei dem ein elastisches Material (in gasförmigem, flüssigem oder festem Aggregatzustand) durch periodische Druckschwankungen in mechanische Schwingungen versetzt wird. Diese Druckschwankungen werden von einer sogenannten Schallquelle, welche z. B. ein Instrument, eine sprechende Person, ein Fahrzeug, usw. darstellen kann, hervorgerufen. Unter mechanischen Schwingungen versteht man wiederum ein Gleichgewichtsstörung der Moleküle dieses Materials und den Versuch dessen den Ruhezustand wieder herzustellen. Dabei entsteht eine wiederkehrende Verdichtung bzw. eine Verdünnung des Mediums, welche auch einem Über- und Unterdruck gleichkommt.

Daraus lässt sich schließen, dass Schall im luftleeren Raum (Vakuum) nicht erzeugt werden kann, da das in Schwingung zu bringende Medium nicht vorhanden ist. ¹

Wahrnehmung von Schall

Zur akustischen Erfassung unseres Umfelds und zur verbalen Kommunikation miteinander hat der Mensch das Gehör zur Verfügung. Es hilft uns einerseits Sprache, Töne und Geräusche wahrzunehmen und macht es möglich Emotionen zu erkennen und uns mit der Umwelt zu verbinden. Es hilft uns einerseits Sprache, Töne und Geräusche wahrzunehmen, ebenso Emotionen zu erkennen und uns somit mit der Umwelt zu verbinden. Andererseits hat es auch die Fähigkeit bestimmte Geräusche, wie z.B. die eigenen Körpergeräusche abzuschirmen. Somit zählt es zu einem der wichtigsten Sinnesorgane.

Das menschliche Gehör weist die außergewöhnliche Fähigkeit auf mechanische Schwingungen zu empfangen und diese zu elektrischen Nervenimpulse zu verarbeiten, welche dann vom Gehirn in Höreindrücken umgewandelt werden. Die eigentliche Hörempfindung entsteht also tatsächlich erst im Gehirn! Nicht auszuschließen ist damit auch die Möglichkeit einer Störung bei Überbelastung - d. h. das Gehör empfängt mehr Impulse als es verarbeiten kann - welche sich in Form von Schwerhörigkeit oder einem Tinnitus zeigen können.

Anders als die Augen können wir das Gehör nicht bewusst ausschalten, es ist fortwährend in Betrieb. Das bedeutet aber nicht, dass wir alle Geräusche immer bewusst wahrnehmen. Ein Teil, der an das Gehirn gesendeten Signale, wird von diesem als momentan unwichtig analysiert und darum vernachlässigt. Umgekehrt können wir uns (ähnlich wie beim Sehen) aber auch auf bestimmte Geräusche besonders fokussieren. Dieser Vorgang wird ‚horchen‘ oder ‚zuhören‘ genannt und unterscheidet sich vom normalen ‚hören‘ durch gezieltes Konzentrieren auf akustische Reize und das gleichzeitige Ausblenden anderer. ²

Das Hörorgan ist an zwei Seiten des Kopfes angeordnet und besteht aus jeweils drei Teilen, wobei nur eines davon - das Außenohr - direkt sichtbar ist. Oft spricht man über das Ohr, wenn eigentlich das gesamte Gehör gemeint ist. Es bezeichnet jedoch nur den äußersten Teil dieses Organs.

Die Ohrmuscheln funktionieren aufgrund ihrer Form und Stellung wie ein Trichter, der die Schallwellen fängt und durch den Gehörgang weiter ins Mittelohr leitet. Der Gehörgang hat durchschnittlich eine Länge von 27 mm und einen Durchmesser von 7 mm, hier wird u.a.

auch Ohrenschmalz produziert. Dieser hat die Aufgabe den Gehörgang vor dem Austrocknen zu schützen, sowie Staub, Schmutz und Insekten vom Mittelohr fernzuhalten, damit sich Krankheitserregern hier nicht ausbreiten können. Anzumerken ist, dass obwohl zwei Eingangskanäle vorhanden sind, nicht nur eines der beiden als ‚Haupt‘- und das andere als ‚Ersatzteil‘ dient. Durch die Dualität ist es möglich die Herkunftsrichtung von Tönen und Geräuschen zu erörtern und somit räumlich zu hören (binaurales Hören). So wird z.B. ein Geräusch auf der rechten Seite vom rechten Ohr früher erfasst wie vom linken. Dieser kurze Moment reicht für das Gehirn aus, um die Richtung, aus der die Schallwellen kommen, festzustellen.³

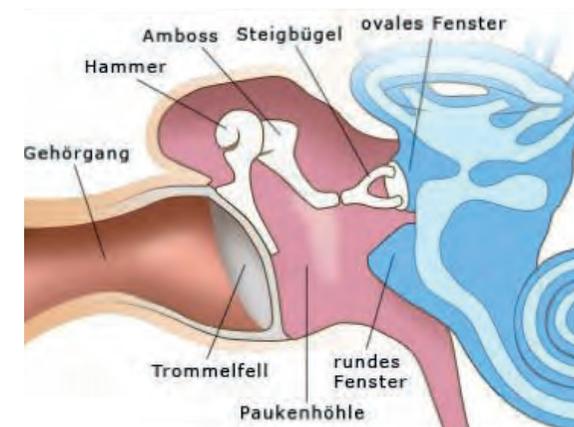
„Die zeitlichen und spektralen Differenzen zwischen den beiden Ohrsignalen liefern der Nachverarbeitung des Gehörs wesentliche Informationen, die es bei der Bildung eines Hörereignisses bezüglich der räumlichen Position nach Richtung, Elevation und Entfernung und auch hinsichtlich der Beurteilung von Geräuschqualität nutzt.“⁴

Obwohl beide Ohren hinsichtlich des räumlichen

Hörens gleich und nur miteinander funktionieren, haben sie trotzdem unterschiedliche Aufgaben. Es wurde festgestellt, dass das linke Ohr eher für die Verarbeitung von Emotionen und kreativen Gesichtspunkten verantwortlich ist. Das rechte wird hingegen vielmehr für das Fokussieren, Analysieren und Kontrollieren bestimmter Töne verwendet, ebenso wie für das Ausblenden störender Nebengeräusche.⁵

An das Außenohr angeschlossen ist das Mittelohr (Abb.1). Hier befindet sich die Paukenhöhle, die durch das Trommelfell vom Gehörgang abgetrennt ist. Das Trommelfell ist eine schwingungsfähige Membran, welche durch die von Geräuschen erzeugten Druckschwankungen in Schwingung versetzt wird. Es hat eine ungefähre Dicke von 0,1mm und eine Fläche von ca. 0,5 mm², was in etwa der Größe des kleinen Fingernagels entspricht. Vom Trommelfell aus werden die Schwingungen mithilfe eines Hebelsystems von den Gehörknöchelchen ‚Hammer‘, ‚Amboss‘ und ‚Steigbügel‘ um das Zwanzig- bis Dreißigfache verstärkt und weiter zum ovalen Fenster geleitet, welches sich um eine Drehachse pendelt und so den Schalldruck - ähnlich wie Klopfzeichen - weiter ins Ohr hineinleitet. Eine weitere wichtige Aufgabe des Mittelohrs ist es, das Innenohr zu schützen,

Abb. 1 | der Gehörgang, das Mittelohr mit den Gehörknöchelchen und das Innenohr mit ovalem Fenster und Gehörschnecke



indem sich die Gehörknöchelchen bei zu lauten Schallereignissen wegdrehen.

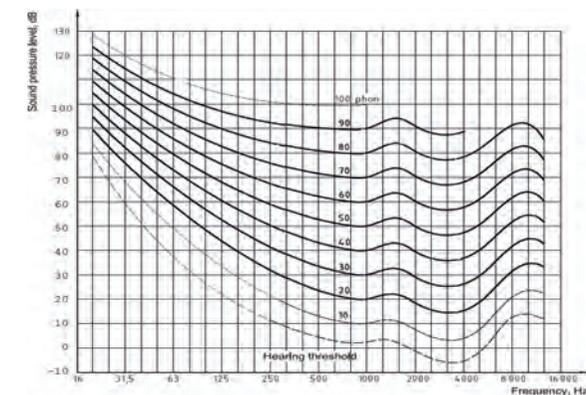
Nach dem ovalen Fenster beginnt das Innenohr, welches mit Lymphflüssigkeit gefüllt ist. Hier werden die ankommenden Schallwellen zur dreiteiligen Schnecke übertragen, wo sie erstmals auf ihre Frequenzbestandteile analysiert und zu elektrochemischen Informationen umgewandelt werden. Diese Nervenimpulse werden dann über den Hörnerv zum Gehirn geleitet.⁶

Nun ist es so, dass der Mensch diese durch die Luft (oder eine andere Substanz) übertragenen Druckschwankungen mithilfe seiner Ohren wahrnehmen kann, allerdings „vorausgesetzt, dass sowohl ihre Größe als auch ihre Anzahl pro Sekunde innerhalb gewisser Grenzen liegen.“⁷

Diese den normalen Druckzustand der Luft (100000 Pascal (Pa)) überlagernden Schwankungen werden als Schalldruck bezeichnet. Die Wahrnehmung des menschlichen Gehörs liegt in etwa zwischen 20 Millionstel Pa und 100 Pa, das circa einer Schalldruckstärke von 0 bis 120 Dezibel (dB) entspricht. Aber auch die Frequenz, d.h. das Verhältnis der Anzahl der Schwingungen pro Sekunde, ist neben dem Schalldruck für

die Hörbarkeit von Bedeutung, so wird eine Schwingung pro Sekunde als ein Hertz (Hz) bezeichnet. Der Mensch kann Töne im Bereich von ungefähr 20 bis 20000 Hz (Hörschwelle) wahrnehmen, wobei dieser mit zunehmendem Alter, aber auch durch dauerhafte Belastungen (z.B. im Beruf) abnehmen kann. Schwingungen im Bereiche unter 20 bzw. über 20000 Hz werden nicht mehr als Töne vernommen, diese nennt man Infra- bzw. Ultraschall (siehe Abb.3.). Auch die Tonhöhe bzw. -Tiefe ist von der Frequenz abhängig, das bedeutet, dass ein Ton umso höher ist, desto mehr Schwingungen vorhanden sind. Ebenso werden Töne unterschiedlicher Frequenz unterschiedlich laut bzw. leise wahrgenommen (siehe Abb. 4), d.h. hohe Töne werden bei gleichem Schallpegel lauter als tiefe empfunden.⁸

Abb.2 | Kurven gleicher Lautstärkenpegel



1.2. LÄRM

Was ist Lärm

„Lärm ist jede Art von Schall, der stört, belästigt oder die Gesundheit beeinträchtigen kann.“⁹

Grundsätzlich wird ein unangenehmes, störendes Geräusch als Lärm bezeichnet. Überall wo Menschen leben, arbeiten und miteinander kommunizieren, werden mehr oder weniger laute Geräusche erzeugt. Umso lauter und länger anhaltend diese sind, desto eher werden sie als unerwünscht und lästig empfunden und können sogar zu einer Störung des Wohlbefindens, aber auch zu Gesundheitsproblemen führen, welche sich bei anhaltender Beeinträchtigung noch zusätzlich verschlechtern können.

Man unterscheidet zwischen auralen (direkten) und extraauralen (indirekten) Lärmeinwirkungen. Bei auraler Einwirkung sehr starken Lärmes kann es z.B. zu zeitweiligen, aber auch zu dauerhaften Hörschäden oder Bluthochdruck kommen. Das menschliche Gehör dient u.a. zur Warnung vor Gefahren, welche sich durch Laute erkennen machen können. Es ist rund um die Uhr in Alarmbereitschaft, auch im Schlaf, und jederzeit

bereit den Organismus in Alarmbereitschaft zu versetzen. Durch anhaltenden, exauralen Lärm kommt es zu einer Überlastung, die sich in Form von Schlafstörungen, Stoffwechsel-, Immunsystem- und Kreislauferkrankungen oder Abfallen der Leistungsfähigkeit zeigen können.

Anzumerken ist jedoch, dass der Mensch seine Umwelt unterschiedlich aufnimmt und somit bestimmte Geräusche erst durch das subjektive Empfinden eines Einzelnen zu tatsächlichem Lärm werden. So kann z.B. eine Person bestimmte Musik, die ihr/ihm gut gefällt, viel lauter und länger hören ohne sich gestört zu fühlen, als jemand, der einen anderen Musikgeschmack aufweist. Ebenso kann das leise Ticken einer Uhr, welches tagsüber kaum gehört wird, in der Nacht eine große Belästigung darstellen. Zusammengefasst kann man sagen, dass es von der messbaren physikalischen Größe (Hz, dB, usw.), der jeweiligen Person und deren subjektiven Wahrnehmung, der jeweiligen Tages- bzw. Nachtzeit und vom Ort des Auftretens des Geräusches abhängt, ob es als belästigend eingestuft wird oder nicht. D.h. „Lärm ist kein physikalisches Phänomen, sondern psychische Prozesse lassen ein Geräusch zum Lärm werden.“¹⁰

Welche Auswirkungen hat Lärm

Durch den stetigen Wachstum von Industrie- und Ballungszonen und das damit verbundene immer größer werdende Verkehrsaufkommen wird Lärm zu einer permanenten Belastung für Mensch und Tier, sodass auch immer strengere Regelungen dem kaum noch Einhalt gebieten können. Laut einer Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der Statistik Austria aus dem Jahr 2011 fühlen sich in etwa 40% der Bevölkerung über 15 Jahre dauerhaft durch Lärm gestört (siehe Abb. 3), wobei von diesen die Hälfte angibt, dass die größte Belastung durch Verkehrslärm entsteht. D.h. etwa ein Fünftel (1,75 Mio.) aller in Österreich lebenden Menschen leidet unter den von Kfz-Fahrzeugen erzeugten Lärm, wobei der Anteil in den Städten noch höher ist.¹¹

in unmittelbaren Nähe zu stark frequentierten Straßen, Zugstrecken und Flughäfen, der Umgebungslärm nach der Luftverschmutzung den häufigsten Auslöser für gesundheitlichen Probleme und Beschwerden darstellt. Im Vergleich zu anderen schädlichen Einflüssen (Luftverschmutzung usw.) wurde die Kontrolle, Regulierung und Reduzierung des Lärms

durch unzulängliches Wissen in Bezug auf die Auswirkungen auf den Menschen, aber auch durch eine fehlende Bewertungsgrundlage, erschwert, wenn nicht sogar verhindert. So bestand ein Großteil der Untersuchungen und Bewertungen nur darin, wie groß die Belästigung des Lärms auf die Menschen ist, nicht aber welchen Einfluss dieser auf die Gesundheit der Bevölkerung hat.¹²

Zur Bewertung der Lärmeinflüsse auf den Menschen zieht die WHO das DALY-Konzept heran, bei dem ein DALY (disability-adjusted life-year) einem verlorenen Jahr ‚gesunden‘ Lebens entspricht. Es wird zum Vergleich des derzeitigen mit einem einwand- und beschwerdefreien Gesundheitszustand, bei dem die gesamte Bevölkerung ein fortgeschrittenes Alter ohne Krankheiten und Behinderungen erreicht, herangezogen.¹³

Anhand dieser Methode wurden die lärmbedingten Gesundheitseffekte in den EU-Staaten konkret untersucht und berechnet (Abb. 4).

Es wurde geschätzt, dass aufgrund von Umgebungslärm 21000 DALYs durch Tinnitus, 45000 DALYs durch Beeinträchtigung der geistigen Fähigkeit (Lernfähigkeit) von Kindern, 60000 DALYs durch Herzkrankungen, 654000

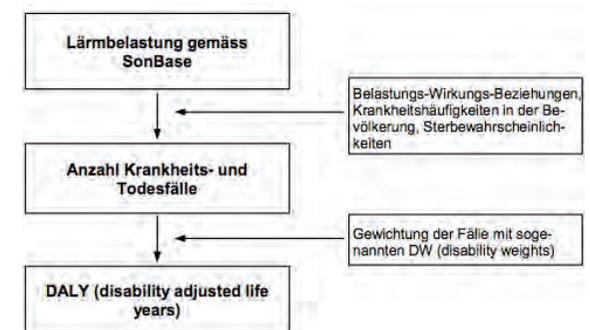
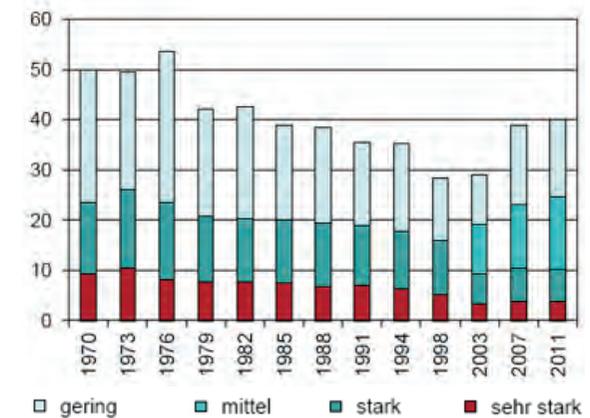
DALYs durch Lärmbelästigung und 903000 DALYs durch Schlafstörungen verloren gehen. Somit wird deutlich, dass im westlichen Europa die durch Straßenlärm hervorgerufene Hauptbelastung, Schlafstörungen und Lärmbelästigungen darstellt. Alle Einwirkungen zusammen ergeben einen Verlust von bis zu 1,6 Millionen völlig ‚gesunden‘ Lebensjahren jährlich und das sogar bei der Annahme, dass es zu keinen doppelten oder mehrfachen Belastung kommt.

Es ist also davon auszugehen, dass die durch Lärm hervorgerufenen Probleme in weiterer Folge auch nicht zu unterschätzende Kosten produzieren. Nicht nur das Gesundheitssystem wird mit bis zu 640 Millionen Euro jährlich belastet, sondern auch der Wert von Immobilien sinkt durchschnittlich pro Dezibel Lärmbelästigung in etwa um ein Prozent.¹⁴

„Damit ergibt sich für Österreich ein durchschnittlicher Vermögensverlust durch Verkehrslärm von 1,36 Milliarden Euro pro Jahr. (...) Lärmschutz wird damit zum unumgänglichen Bestandteil der Gesundheitsvorsorge“¹⁵

Abb. 3 | Anteil der durch Lärm am Tag oder in der Nacht gestörten Bevölkerung

Abb. 4 | Methodik zur Berechnung der Gesundheitseffekte



1.3. UNORTE

Wie sind Unorte

Der Begriff Unort bzw. Nicht-Ort entstand ab den 1970er-Jahren durch die vermehrte Beschäftigung mit der anhaltenden Neuordnung von städtischem Raum, welche sich durch das zunehmende Fehlen ortsbezogener Identitäten bemerkbar macht.

1994 veröffentlichte der französische Ethnologe und Anthropologe Marc Augé das Buch „Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit“ in dem er ein Konzept über Ort und Nicht-Orte (bzw. Unorte) erläutert. Er stellt diese räumlichen Phänomene einander gegenüber, lässt so ihre Gegensätze und Unterschiede deutlich werden und definiert dadurch ihre Charakteristika.

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt, einen Nicht- Ort.“¹⁶

Ein Ort ist also eine vom Menschen angeeignete Stelle im Raum, die differenzierbar, definierbar und lokalisierbar ist. Er weist Verknüpfungen zu seiner Umgebung, Verbindungen zur Geschichte und vor allem Beziehungen zum

Menschen auf und ist somit im Grunde eine Verortung und Zuordnung von Erfahrungen.

Im Gegensatz dazu sind Unorte Plätze im Räume, in denen Interaktionen fehlen. Sie sind reine „Transiträume“¹⁷, in denen man sich nur vorübergehend aufhält und zu denen nur schwer Bezug aufgebaut wird, wie z.B. Einkaufszentren, Autobahnen, Bahnhöfe, aber auch Krankenhäuser und Hotels. Sie dienen dem Zweck der Fortbewegung, der Information, der Freizeit und anderer sekundärer Beschäftigungen, die im Alltag auftreten.

Diese Beschreibung macht deutlich, dass Orte und Nicht-Orte jedoch nicht klar voneinander getrennt und unterschieden werden können, weshalb sie auch in ihrer reinen Form nicht vorhanden sind. Wie bei so vielen Dingen erfolgt die Bestimmung durch subjektive Wahrnehmungen. So können bestimmte Stellen im Raum für eine oder mehrere Personen eine konkrete Bedeutung und Erfahrung darstellen und gleichzeitig für jemanden anderen nichts weiter als ein aussageloser Platz ohne Bezug sein. D.h. jeder Mensch legt für sich selbst fest, welcher Raum als Ort oder Unort deklariert wird. So sind bei dieser Bestimmung oft schon die kleinsten persönlichen Eigenschaften, wie z.B. die eigene Weltanschauung, ausreichend,

um diese unterbewusste Zuordnung zu beeinflussen.

„Wir alle brauchen Orte, wo wir uns wiedererkennen, das heißt auch, wo andere uns, so wie wir sie, wiedererkennen. Dies legt den Gedanken nahe, daß (sic) für die einen Ort ist, was für die anderen ein Nicht-Ort bleibt, möglicherweise für immer.“¹⁸

Des Weiteren kann ein Unort nicht einfach durch das Aufzeigen der gegensätzlichen Charakteristika bzw. die Abwesenheit eines Ortes definiert werden. So sind z.B. noch nicht besiedelte Gebiete (wie eine einsame Insel oder ein unentdecktes Stück Wald) nur durch das Fehlen von Geschichte und Verknüpfungen nicht mit Unorten gleichzustellen. Diese sind einfach noch zu besetzender Raum.

Auch kann sich ein Ort durch die Änderung der Nutzung und der Gegebenheiten und dem Fortschreiten der Zeit zum Nicht-Ort wandeln, aber auch umgekehrt.¹⁹

Wie und warum entstehen Unorte

Laut Augé sind Unorte vor allem Phänomene der „Übermodern“²⁰, die ihm zufolge die Kehrseite der Postmoderne darstellt.

Ein Merkmal der Übermoderne stellte die fortschreitende Individualisierung dar, welche sich durch die zunehmende Wichtigkeit der eigenen Person verdeutlicht.

Weiters ist sie durch den Überfluss von Zeit gekennzeichnet. Das bedeutet, dass Geschehnisse immer schneller nacheinander auftreten und zeitlich immer näher beisammen liegen. Man kann diese nur schwer bestimmten Zeitabschnitten zuordnen, um damit die Zeit greifbar machen.

Auch der Überfluss des Raumes ist ein Merkmal. Aufgrund neuer Kommunikationsmittel wird das Mitverfolgen von Ereignissen und das Abrufen von Informationen am ganzen Globus ermöglicht. Durch die stetige Ausbreitung immer schneller werdender Fortbewegungsmittel erscheinen Entfernungen immer kleiner und Orte immer näher beisammen. Das Resultat daraus ist die Verringerung von gefühlten Distanzen und die Erzeugung von Nicht-Orten.

Die Entstehung von Unorten wird somit durch

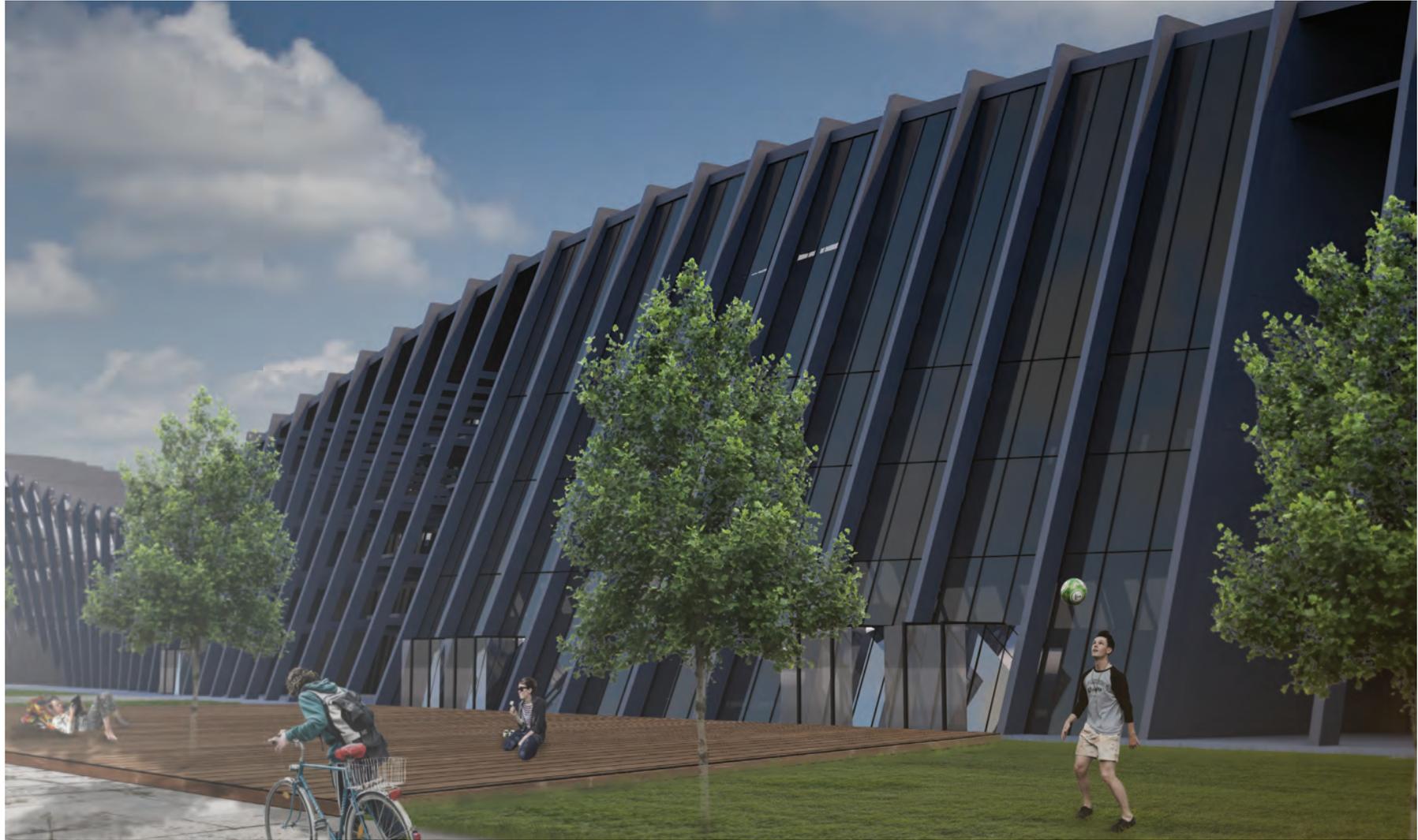
mehrere Ereignisse gefördert:

- *„Die Urbanisierung unseres Planeten, die in den Entwicklungsländern noch auffälliger ist als in den hochindustrialisierten Gesellschaften, und ihre Auswirkungen (...)„*

- *„Die zunehmende Bedeutung des Bildes (...), was unsere Beziehung zur Realität denkbar tiefgreifend verändert. (...) Genauer gesagt, ist die Welt, die uns am Bildschirm dargeboten wird, das Abbild einer Aufzeichnung unbekannter Kameras und wird uns sozusagen auf abstrakte Art vertraut. (...)“*

- *„Die Entstehung eines völlig fiktionalen Ichs, definiert durch seine Position auf den Netzen virtueller Realität, fasziniert vom Abbild des Abbilds. (...)“^{21 22}*

Zum Schluss sei noch gesagt, dass (jedoch) gerade diese Nicht-Orte großes Potenzial in sich tragen. Insbesondere solche Räume bieten sich als das Fundament an, um neue Strukturen ohne Verbindlichkeiten der Vergangenheit gegenüber zu errichten zu können.²³



Analyse



21 2.1. Standort

Europa
Österreich
Wien
Erdberg Mais
Neu Marx

30 2.2. Stadträumliche Rahmenbedingungen

Öffentliche Verkehrsmittel
Motorisierter Individualverkehr
Fußgeherwege | Fahrradnetz
Freiraum | Grünflächen

38 2.3. Stadträumlicher Kontext

A23 | Südosttangente
Marx Halle | ehemalige Rinderhalle
ehemaliger Fleischmarkt
T-Mobile Center
ÖAMTC-Mobilitätszentrum
Campus Vienna Biocenter
Media Quarter Marx
Karree St. Marx
Solaris

58 2.4. der Bauplatz

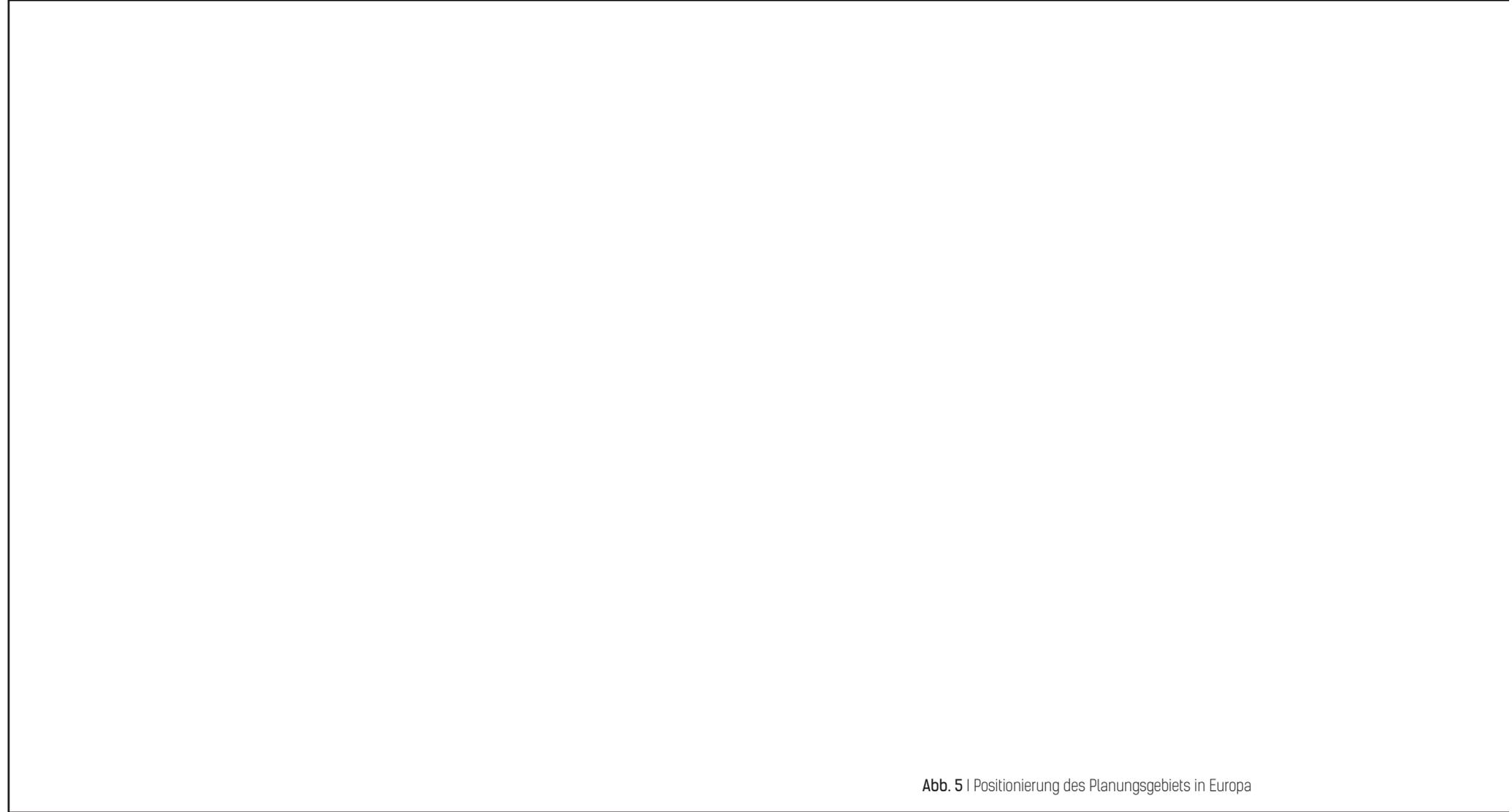


Abb. 5 | Positionierung des Planungsgebiets in Europa

2.1. STANDORT

Europa



Abb. 6 | Positionierung des Planungsgebiets in Österreich

Österreich



Abb. 7 | Positionierung des Planungsgebiets in Wien

Wien



Erdberger Mais

Der Stadtteil „Erdberger Mais“ liegt südöstlich des Stadtzentrums von Wien, beansprucht in etwa eine Fläche von 235 Hektar und streckt sich über zwei Gemeindebezirke, den 3. Bezirk (Landstraße und den 11. Bezirk (Favoriten). Er wird in sechs Teilgebiete gegliedert: St. Marx, Neu Erdberg, Franzosengraben, Gasometerumfeld, südliches Gasometerumfeld, Gaswerksareal. Momentan haben ca. 12 000 Menschen ihren Wohnort und ca. 20 000 ihren Arbeitsplatz hier.

Die kontinuierliche Besiedelung des Gebiet begann erst nach der Begradigung und Eindämmung des Donaukanals Anfang des 18. Jahrhunderts, wodurch die Fläche parzelliert und für landwirtschaftliche Zwecke nutzbar gemacht werden konnte. Zuvor wurde es nur zum Zwecke problematischer Nutzungen verwendet, die vom Stadtkern ausgelagert werden mussten. So verlegte man z.B. Pflegeheime für unheilbar Kranke, aber auch Gerbereien hierher.

Mit Beginn der industriellen Revolution und der fortschreitenden Eingliederung in die Stadt wandelte sich das Erdberger Mais zu einem von der Industriebetrieben dominierten Gebiet, das die Ver- und Entsorgungseinrichtungen Wiens

beherbergte. So wurden u.a. das ehemalige städtische Gas- und Elektrizitätswerk und der Viehmarkt dort errichtet. Bis heute lässt sich die durch großbetrieblichen Einrichtungen geprägte Stadtstruktur erkennen, da das Gebiet auch gegenwärtig die „höchsten Flächenzahlen an betrieblichen Standorten“²⁴ aufweist.

Letztendlich stellte der (Aus)bau der Infrastruktur, wie z.B. die Errichtung der Stadtautobahn A23 und Verlängerung der U-Bahnlinie U3, den Ausgangspunkt einer umfassenden und Auseinandersetzung mit dem Gebiets dar. wodurch eine städtischen Neuorientierung und eine Erweiterung der Nutzungsvielfalt des Gebiets erfolgte.²⁵

Im Stadtentwicklungsplan von 2005 wurden das Erdberger Mais neben 12 weiteren Stadtteilen als Zielgebiet bestimmt. Aufgrund des sehr heterogenen Raumbildes, der ausgezeichneten Erschließung, der unmittelbaren Nähe zum Zentrum und guten Anbindung zum Flughafen zählt es zu den Entwicklungsgebieten mit höchstem Potenzial.

So erfolgte von 2015 bis 2016 ein Strategieplanprozess, bei dem grundlegende Richtlinien festgelegt wurden, in welche Richtung sich das Gebiet entwickeln soll.

Die Herausforderung war u.a. die einzelnen Teilgebiete durch ein Gesamtkonzept miteinander zu verknüpfen, das Verkehrsnetz für eine bessere Durchwegung und Erreichbarkeit auszubauen, soziale, wie auch kulturelle Infrastrukturen zu erweitern und dabei die vielseitigen Anforderungen an die Neuinterpretation des Raumes zusammenzufassen und zufrieden zu stellen.

²⁶

Abb. 8 | das Erdberger Mais und seine Teilgebiete



Neu Erdberg

St. Marx

Franzosengraben

Gasometerumfeld

Gaswerksareal

Südliches
Gasometerumfeld

Neu Marx

Im Herzen des 3. Gemeindebezirks Landstraße befindet sich Neu Marx, es ist Teilgebiet des Erdberger Mais und erstreckt sich über 37 Hektar.

Das Gebiet diente früher als zentrale Fleischversorgung Wiens, woran bis zum heutigen Tag die 1846 errichtete schmiedeeiserne Rinderhalle (jetzt: Marx-Halle), die zahlreichen Backsteinbauten und auch das denkmalgeschützte Stiertor erinnern.

Heute präsentiert sich der Stadtteil als innovativer, gut durchnetzter Standort für die sogenannten „neuen Branchen“, also Technologie, Forschung, Medien und die Kreativwirtschaft. Er ist durch eine vielschichtige Transformation zum Dreh- und Angelpunkt der Stadt für ebendiese Branchen gekennzeichnet. Dies wird durch die zentrale Lage entlang der Verbindungsachse zwischen City und dem Internationalen Flughafen Wien-Schwechat, aber auch durch die intensive Auseinandersetzung mit möglichen räumlichen Entwicklungsflächen mithilfe von Stadtentwicklungsprojekten gefördert. Bereits jetzt haben sich über 75 Unternehmen mit 6

500 Arbeitsplätzen hier angesiedelt. Ebenso forschen mehr als 1700 WissenschaftlerInnen und über 700 Studenten an mehreren Niederlassungen. In den kommenden Jahren soll das Stadtquartier ausgebaut und erweitert werden, sodass mehr als 16 000 Menschen hier tätig sein können.²⁷

Abb. 9 | St. Marx im Stadtgefüge



2.2. STADTRÄUMLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Öffentliche Verkehrsmittel

Ein besonderes Merkmal des Stadtteils ist die hervorragende Anbindung an das öffentliche Wiener Verkehrsnetz und die damit zusammenhängende Verknüpfung mit der ganzen Stadt. Er wird sowohl durch die U-Bahn und S-Bahn, wie auch durch mehrere Bus- und Straßenbahnlinien erschlossen.

Entlang der Gebietsgrenzen verlaufen die U-Bahn-Linie U3 und die S-Bahn-Linie S7. Im Norden liegt die U-Bahn-Haltestelle Schlachhausgasse, im Nordosten Erdberg, im Osten Gasometer und im Westen die S-Bahn-Haltestelle St. Marx.

Die Buslinien 74A und die erst 2015 verlängerte Linie 80A, sowie die Straßenbahnlinien 18 und 70 verknüpfen das Gebiet zusätzlich mit den umliegenden Stadtteilen und dem Stadtkern.

Durch das Vienna International Busterminal, das in unmittelbarer Nähe der U-Bahn-Haltestelle Erdberg liegt, ist auch eine wertvolle überregionale Verbindung vorhanden.

Anzumerken ist noch, dass die Erschließung der zentralen Kernzone des Gebiets (rund

um das Grundstück entlang der Karl-Farkas-Gasse) noch nicht ausreichend vorhanden ist. Ein Ausbau oder eine Erweiterung des Busliniennetzes bzw. eventuell die Hinzufügung einer neuen Linie wäre wünschenswert und von zusätzlichem Mehrwert für St. Marx und dessen Umfeld.²⁸



Abb. 10 | Haltestelle der Straßenbahnlinie 18

Abb. 11 | S-Bahn-Haltestelle St. Marx und Haltestelle der Buslinie 74a

Motorisierter Individualverkehr

Auch die direkte Anbindung an das Autobahnnetz stellt ein markantes Charakteristikum von St. Marx dar.

Der Stadtteil grenzt unmittelbar an die Stadtautobahn, die hochgeführte Südosttangente A23, die entlang des nordöstlichen Gebietsrandes verläuft. Sie führt Richtung Norden nach Brno und in Richtung Süden nach Graz. Die Abfahrt „St. Marx“, die dabei die Verbindungsstelle darstellt, liegt allerdings auf der östlichen Seite der Autobahn. Weiters liegt am nördlichen Rand die Autobahn A4, die eine direkte Verbindung zum Flughafen und nach Bratislava ermöglicht.

Die Südosttangente stellt einen besonderen Mehrwert bezüglich der Erreichbarkeit für den Standort dar. Die Kehrseite ist jedoch die durch sie verursachte markante Trennung des Erdberger Mais, die Schadstoffbelast (Lärm- und Abgaseinwirkung) und die Verzögerung der Umnutzung und Weiterentwicklung des Gebiets.

Der Zugang des motorisierten Individualverkehrs zum Areal erfolgt aus drei Richtungen. Im

Nordwesten über die Schlachthausgasse und die Viehmarktgasse (welche am Stiertor in einer Sachkgasse endet), im Nordosten über die Baumgasse und die Hermine-Jursa-Gasse, im Südosten über den Rennweg und die Litfaßgasse, sowie über den Franzosengraben und die Maria-Jacobi-Gasse.²⁹



Abb. 12 | Auf- und Abfahrten der Tangente

Abb. 13 | Rennweg, ein der wichtigsten Verkehrsadern rund um Neu Marx



Südosttangente (Autobahn)
wichtige Straßenverbindungen

Fußgeherwege | Fahrradnetz

Der Zugang zum Stadtteil ist eher an die Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr bzw. an die öffentlichen Verkehrsmittel ausgerichtet und dadurch für Fußgeher und Radfahrer weniger ansprechend. Wenige Zugänge und eine beschränkte Anzahl an durchquerenden Wegen erwecken den Eindruck eines geschlossenen Gebiets und bringen Mängel hinsichtlich Qualität der fußläufigen Erschließung mit sich.

Insbesondere die Wegeföhrung zu den Knotenpunkten der öffentlichen Verkehrsmittel (Kreuzung Schlachthausgasse, Rennweg, Landstraßer Hauptstraße und U3-Haltestelle Schlachthausgasse) ist wenig attraktiv und Verbesserungen wünschenswert. Die vorhandenen Zutrittsmöglichkeiten sind oft wenig einsehbar und werden durch bestimmte räumliche Gegebenheiten erschwert. So ist z.B. der Zugang durch das T-Mobile Center in Richtung der Marx-Halle nur schwer erkennbar und durch den Geländeabfall schwierig zu überwindbar.

Das Fahrradwegenetz verknüpft Neu Marx mit den umliegenden Teilgebieten des Erdberger Mais und damit auch mit der restlichen Stadt. Ebenso stellt es eine schnelle Verbindung zu

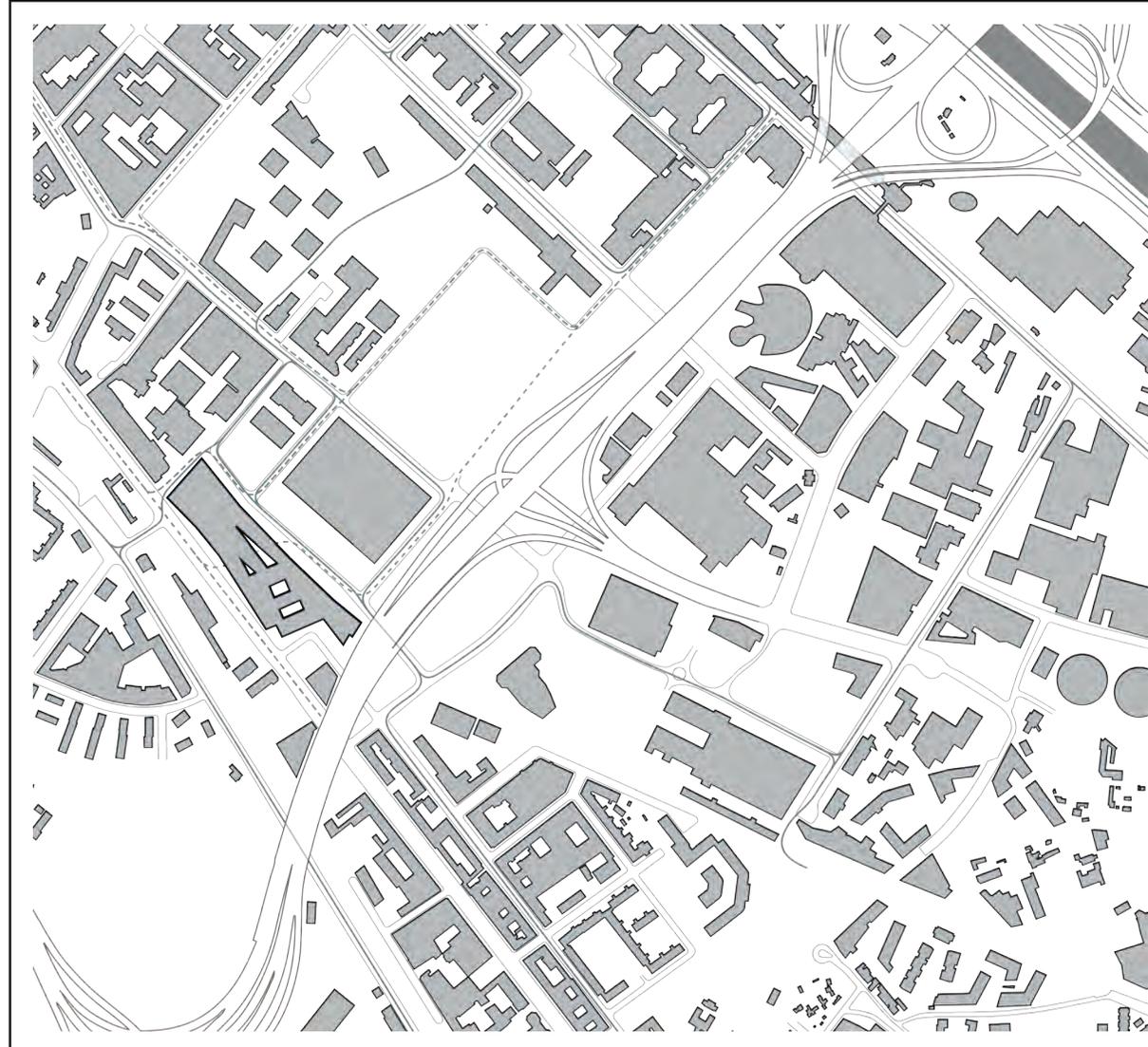
den Naherholungsgebieten entlang der Donau und zum Wiener Prater dar.

Allerdings muss auch hier auf die Defizite bezüglich der Durchwegung hingewiesen werden, deren Verlauf oft abrupt endet und große Lücken aufweist.³⁰



Abb. 14 | Radweg durch NeuMarx vorbei an der Marxhalle

Abb. 15 | Radweg entlang der Südosttangente in nordöstliche Richtung



Fußgeherwege
Fahrradwege

Freiraum I Grünflächen

Das Areal weist einen hohen Versiegelungsgrad auf und wird nur von vereinzelt Frei- und Grünräumen durchzogen, die keinerlei Verbindung zueinander aufweisen. Allerdings findet man auch hier besondere naturbelassene Grünflächen, so ist z.B. der Wohnbau Karree St. Marx im Norden des Gebiets von einer Stadtwildnis umgeben, bei dem es sich um ein wertvolles Überbleibsel der ehemaligen Donauufervegetation handelt. Die Bewohner machten sich die Aulandschaft durch Trampelpfade und selbsterrichteten Beeten zu eigen und kreierte einen wichtigen Rückzugs- und Entspannungsort.

Ebenso liegt im Kern des Gebiets der neu gestaltete Robert-Hochner-Park, der sowohl durch einen Kinderspielplatz wie auch durch mehrere Lounge- und Outdoormöbel zum verweilen einlädt.

Am Rande des Stadtteils gibt es zwei weitere Naherholungsgebiete. Im Südwesten befindet sich der im 19. Jahrhundert stillgelegte St. Marxer Biedermeier Friedhof, der ab 1936 wieder instand und unter Denkmalschutz gesetzt wurde und danach der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Im Nordosten über der Donau liegt der grüne

Prater, einer der größten und beliebtesten Parkanlagen Wiens, wo auch heute noch zum Teil die ursprüngliche Aulandschaft erkennbar ist. Auf über 112 000 m² findet man ein vielfältiges Angebot für Sportler und Entspannungssuchende.

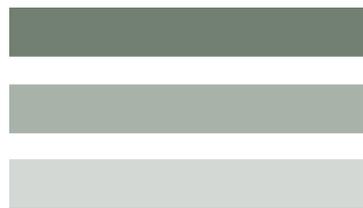
Allerdings sind beide Grünflächen trotz ihrer Nähe zum Standort schwer zu erreichen, da beide durch stark befahrene Straßen abgetrennt werden – der Friedhof durch den Rennweg, der Prater durch die Autobahn A4.

Auch die Auswahl an Sportstätten im Gebiet ist überschaubar. So existieren nur zwei Sportclubs mit Sportplätzen im Freien in der Kernzone und ein weiterer etwas abseits gelegen Nahe des St. Marxer Friedhofs.³¹



Abb. 16 | Biedermeierfriedhof St. Marx

Abb. 17 | Robert-Hochner-Park



Parks

Sportanlagen

Friedhöfe



2.3. STADTRÄUMLICHER KONTEXT

Die vielschichtige Transformation des Stadtteils St. Marx vom industriellen Versorgungsstandort zum Zentrum für Technologie, Forschung und Kreativwirtschaft hinterließ ein heterogenes Stadtbild aus unterschiedlichsten Größenordnungen, Funktionen und Stilen, wie es in Wien kein zweites Mal zu finden ist.

Historische Gebäude, Brachflächen und Industriebauten werden architektonischen Großprojekten und innovativen Wohn- und Bürobauten gegenübergestellt, wodurch sich spannende Räume ergeben.

Die Identität des Standorts wird nicht nur durch die auffallende Architektur der Bauwerke geprägt, sondern auch durch die unterschiedliche Höhenentwicklung. So erreicht das T-Mobile Center eine Höhe von 60 m und womit sie auch von der Südosttangente aus sofort ersichtlich und bildet so das Wahrzeichen von Neu Marx. Andere Gebäude hingegen erheben sich nicht so weit und bleiben somit den Blicken der vorbeifahrenden Autofahrer verborgen.³²

Auf den nächsten Seiten folgt eine Zusammenfassung dieser Stadtraum prägenden Projekte: Südosttangente, Marx-Halle, ehemaliger Fleischmarkt, T-Mobile Center, ÖAMTC-Mobilitätszentrum, Campus Vienna Biocenter I Marxbox, Media Quarter Marx

1-3, Karree St. Marx, Solaris.



A23 | Südosttangente

Die hochgelegte Autobahn stellt nicht nur eine wichtige Verkehrsverknüpfung des Gebiets dar, sondern ist auch eine markante raumbildende Struktur, die Neu Marx wie kaum eine andere Raumfigur prägt.

Die Stadtautobahn A23 stellt ein großmütiges Projekt zur Verbesserung der Verkehrslage und Errichtung einer modernen Infrastruktur in und um Wien dar. Sie sollte eine Verbindung der S2 Nordrandschnellstraße mit der A22 Donauuferautobahn sowie der A4 Ostautobahn mit der A2 Südautobahn ermöglichen.

1970 wurde die erste Etappe der Südosttangente zwischen Inzersdorf und der Favoritenstraße fertiggestellt, 1978 folgte das zweite Teilstück bis zum Knoten Prater, der letzte Abschnitt zwischen Knoten Kaisermühlen und Hirschstetten wurde 1993 in Betrieb genommen.

Zwischen 2012 und 2019 wird der ganze Autobahnabschnitt etappenweise saniert und wesentlich erneuert.

Obwohl dieser Teil der Autobahn mit nur 23 km Länge den kürzesten Autobahnabschnitt Österreichs darstellt, ist er mit jährlich 66 Millionen Autos und Lkws der meistbefahrenste. Speziell in der Hinsicht, dass der Verkehr in Zukunft wohl noch zunehmen wird, bringt

diese außergewöhnlich hohe Frequenz für das Erdberger Mais eine hohe Belastung mit sich. Besonders die Teilgebiete St. Marx, Neu Erdberg und Franzosengraben sind dieser hohen Lärm- und Schadstoffemission, die proportional zur Höhe steigt, ausgesetzt.

Des Weiteren stellt die Tangente auch eine physische Barriere für das Gebiet dar, welches durch die Hochlage noch verstärkt wird. Sie separiert den Stadtraum auf eine markante Art und Weise, wobei wiederum die Teilbereiche St. Marx, Neu Erdberg und Franzosengraben am stärksten davon betroffen sind. Sie werden durch die Autobahn beinahe unüberwindbar voneinander getrennt.³³



Abb. 18 | Planungsgebiet

Abb. 19 | unterhalb der Tangente befindet sich momentan eine BOE-Hochgarage



Abb.20 | Südosttangente mit Blick auf das T-Mobile Center

Marx Halle | ehemalige Rinderhalle

Im Zuge der Formierung des Erdberger Mais zur Ver- und Entsorgungsstätte Wiens zur Zeit der industriellen Revolution wurde St. Marx als Standort für die Fleischproduktion ausgewählt. Infolgedessen wurde 1846 ein Schlachthof errichtet. Um eine direkte Verbindung nach Wien zu gewährleisten, baute man 1874 eine eigene Eisenbahnstrecke, wodurch die Produktion dermaßen gesteigert werden konnte, dass eine Vergrößerung des Schlachthofs notwendig wurde. Darum begann man 1884 mit der Errichtung der Rinderhalle. Sie wurde vom Architekten Rudolf Frey geplant und sollte die erste Schmiedeeisenkonstruktion Wiens sein. Das 175 m lange, 114 m breite und 17 m hohe Gebäude galt zu jener Zeit als der größte Viehmarkt Europas.

Bis in die 1960er Jahre wurde die Halle kontinuierlich ausgebaut und erweitert. Allerdings konnte das Schlachthaus den steigenden Anforderungen nicht mehr

gerecht werden, weshalb man 1972 zeitgerechtes Gebäude für den neuen Fleischmarkt am Nachbargrundstück errichtete.

Die Rinderhalle wurde stillgelegt und 1990 unter Denkmalschutz gestellt.

Erst nach einer Sanierung in den den frühen 2000er- Jahren begann man eine neue Funktion für das leer stehende Bauwerk zu suchen. 2014 wurde der neue Name "Marx-Halle" präsentiert und ein neues Nutzungskonzept festgelegt, welches das Gebäude als temporäre Veranstaltungshalle für Konzerte, Märkte, Ausstellungen u.ä.usw. vorsieht.

In Zukunft soll die Marx-Halle eine neue Position im Quartier Neu Marx einnehmen. Anstatt nur Austragungsort diverser kurzzeitiger Bespielungen zu sein, soll sie den Mittelpunkt einer funktionalen Durchmischung in Form von frei zugänglichen Werkstätten, (Start-up)-Büros, Gastronomie, Verkaufs- und Freiflächen darstellen.

"Die Marx Halle wird zukünftig als allgemein benutzbares „Dach“, mit einer darunterliegenden Grundfläche von ca. 20.000 m² gesehen, welche wie im ursprünglichen Zustand an drei Seiten geöffnet ist." ^{34 35}



Abb. 21 | Planungsgebiet

Abb. 22 | Innenansicht der ehemaligen Rinderhalle



Abb. 23 | Eingangsbereich der Marxhalle

Ehemaliger Fleischmarkt

Das Grundstück des ehemaligen Fleischmarkts an der Karl-Farkas-Gasse 1 ist eng mit der Geschichte der Rinderhalle verknüpft.

Nach der Errichtung des neuen Schlachthauses 1972 wurde auch der Landstraßer Fleischmarkt hierher verlegt, gemeinsam bildeten sie das sogenannten „Fleischzentrum Sankt Marx“. Allerdings blieben die gewünschten wirtschaftlichen Erfolge aus, weshalb der Lebendviehmarkt 1998 geschlossen werden musste. Das Schlachthaus war noch bis 2007 hier ansässig, bis der gesamte Fleischmarkt nach Inzersdorf verlegt wurde. 2009 begannen die Abrissarbeiten, welche mit ca. 40 000 m² eines der größten innerstädtische Grundstücke freigaben.

Trotz vielzähliger Versuche die Brachfläche zu bewerben, konnte bis heute keine dauerhafte Funktion gefunden werden. Jedoch wird *„ihre Aktivierung und temporäre Bespielung zu einem Schlüssel und Katalysator für die weitere Standortentwicklung. (...) Die Zwischennutzung muss hier als informelles Instrument der Stadtentwicklung verstanden werden.“*³⁶

Solch eine Zwischennutzung stellt z.B. das mobile Stadtlabor der TU Wien dar. Dieses wurde von Architekturstudenten entworfen und gebaut und soll sowohl den Studierenden als

auch den Bewohnern der Umgebung als Ort für gemeinsame Unternehmungen und Projekte dienen.

Für eine gewisse Zeit gab es eine Diskussion über den Neubau des ORF-Zentrums am Grundstück, allerdings gab das Unternehmen schlussendlich seine Absage bekannt, womit die Stadt Wien und der Grundstückseigentümer WSE wieder auf der Suche nach einem neuen Nutzungskonzept waren.

2014 und 2015 wurde schließlich in einer Kooperation mit dem Planungsbüro „Raumposition“ ein Programm erarbeitet, dass für die Fläche eine Mischung aus Arbeiten und Wohnen vorsieht. Das gesamte Verfahren wurde als offener Dialog durchgeführt, zu dem neben den Bewohnern und Bezirkspolitikern auch Vertreter u.a. aus den Bereichen Architektur, Städteplanung, Verkehr und Umwelt eingeladen wurden, um ein Konzept für das Grundstück zu schaffen. Das Resultat sollte als Basis für alle weiteren Entschlüsse der (Frei)Raum- und Verkehrsplanung dienen. Schlussendlich wurde ein städtebaulicher Wettbewerb abgehalten, zu dem fünf ausgewählte Bewerber eingeladen wurden. Die Entwürfe wurden zunächst öffentlich im mobilen Stadtlabor präsentiert, erst danach sprach eine Fachjury ihre Empfehlung aus.³⁷



Abb. 24 | Planungsgebiet

Abb. 25 | Temporäre Bespielung des ehemaligen Fleischmarkt-Areals



Abb. 26 | das Grundstück Karl-Farkas-Gasse ein, im Hintergrund die Marxhalle, das T-Mobile Center, sowie weitere Bauteile von Neu Marx

T-Mobile Center

Eines der wohl markantesten Bauwerke in St. Marx ist wohl das 255 m lange und 60 m hohe am Rennweg gelegene T-Mobile Center. Aufgrund seiner Höhe überragt es die hochgelagerte Tangente und kann somit als ein Tor zu Wien gesehen werden. Das Gebäude wurde 2000 vom Mobilfunkanbieter T-Mobile in Auftrag gegeben und vom Architektur Consult Domenig & Eisenköck geplant, die das Bauwerk als eine „liegende Skulptur“³⁸ sehen.

Neben seiner Funktion als Bürogebäude (für 2500 Mitarbeiter) beherbergt das in mehrere Teile trennbare Gebäude auch noch einige weitere Gewerbe. Der monumental geformte „Flügel“ beinhaltet die interne Erschließung, in vier sogenannten „Fingern“ finden sich Büros und ein Hotel, weiters sind noch mehrere Geschäfte, Restaurants und öffentliche Einrichtungen untergebracht.

Es schafft durch seine „weitläufige und durchlässige Sockellandschaft“³⁸ einen neuen Verbindungsweg zum Neu Marxer Area, welches das Gebiet mit der Umgebung verknüpft und dadurch aufwertet.³⁹



Abb. 27 | Planungsgebiet

Abb. 28 | Detailansicht



Abb. 29 | das T-Mobile Center

ÖAMTC-Mobilitätszentrum

Der neueste Zuwachs rund um das Neu Marxer Gebiet und die Südosttangente ist das Ende 2016 fertiggestellte ÖAMTC-Mobilitätszentrum. Anders als die meisten markanten Bauwerke der Gegend liegt es auf der östlichen Seite der Autobahn im Teilgebiet Franzosengraben und bildet dadurch zusammen mit dem T-Mobile Center eine Schwelle und ein Tor zu Wien.

Im Gebäude wurden die fünf bisher in ganz Wien verteilten Posten des Autoclubs zusammengefasst, sodass sich von den Servicestellen bis hin zum Helikopterlandeplatz, alle Spektren der Verkehrssicherheit hier vereinen.

Das vom Architekturbüro Pichler & Traupmann geplante Bauwerk beeindruckt durch die um das Gebäude schwingende Fassade, die die Fluchtwege beherbergt, aber gleichzeitig auch als Schallschutz dient.

Innerhalb des sternförmigen Baus befinden sich erweiterbare Räume für die Verwaltung. Die Erschließung erfolgt nicht auf Erdgeschossebene, sondern auf Höhe des ersten Obergeschosses, welches gleichauf mit der Tangente liegt.⁴⁰

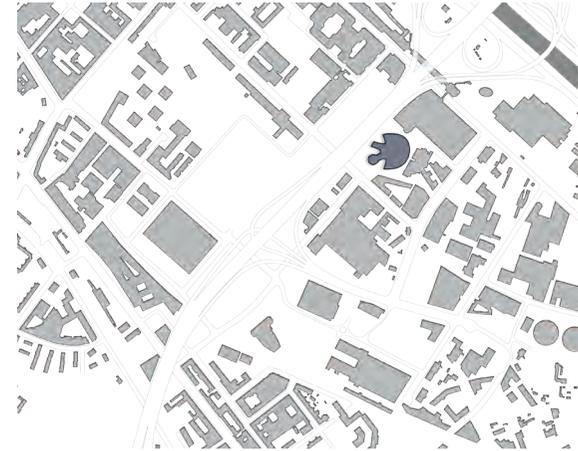


Abb. 30 | Ansicht des Innenraums

Abb. 31 | Gesamtaufnahme der ÖAMTC-Zentrale aus Richtung der Baumgasse



Abb. 32 | das neue ÖAMTC-Mobilitätszentrum in Wien-Erdberg

Campus Vienna Biocenter

Neben dem T-Mobile Center war das Campus Vienna Biocenter mitverantwortlich für die Entwicklung des Standorts Neu Marx zum Medien-, Technologie- und Kreativzentrum. Es vereint Universität, Forschungsstätten- und Unternehmen zum Thema Biotechnik unter einem Dach und bildet somit *„eines der größten Biotechnologiezentren Europas“*⁴¹.

Das Biocenter verteilt sich auf drei Bauteile, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden und die in drei Bauabschnitten zwischen 2002 und 2008 errichtet wurden. Obwohl sie vom selben Architekten (Boris Podrecca) entworfen wurden, weisen sie unterschiedliche Stile auf, um so auf die ihrer verschiedenartige Kompetenzen hinzuweisen.⁴²

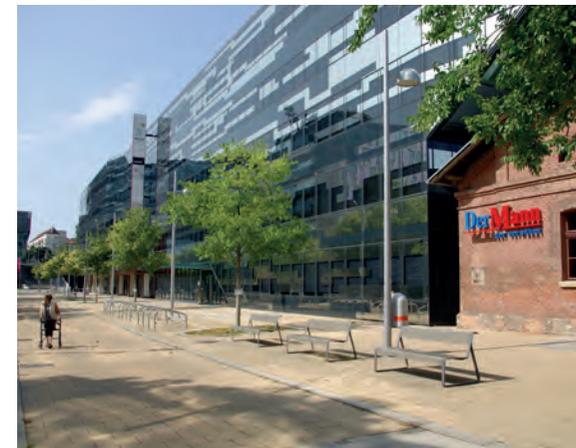


Abb. 33 | Planungsgebiet

Abb. 34 | der Campus Vienna Biocenter, bei der Planung wurde Rücksicht auf bestehende historische Gebäude genommen

Abb. 35 | der Campus Vienna Biocenter, sowohl im Vorder- wie auch im Hintergrund



Media Quarter Marx (MQM) 1-3

Das Medien Quarter Marx beherbergt einige der größten Privatsender Österreichs (ProSieben, Kabel1, Sat1, usw.) und bildet somit einen der bedeutendsten Standorte für die Medienwirtschaft in Österreich.

Einer der Gründe, warum man sich 2003 entschloss ein neues Zentrum für Medien in St. Marx zu errichten, war die gute Verkehrsanbindung zur Innenstadt und zum Flughafen Schwechat, aber auch das sich in einer Entwicklung befindliche interessante Umfeld von Neu Marx und die Möglichkeit der räumlichen Ausdehnung spielten eine Rolle.

So befinden sich zwei der drei MQM-Teile (1 und 2) in den denkmalgeschützten Backsteinbauten ehemaliger Verwaltungsgebäude des Fleischmarktes. Nachdem der Platz nicht mehr ausreichend war und man Raum für eine Erweiterung suchte, entschloss man sich, den dritten Bauteil in Form eines Neubaus in unmittelbarer Nähe zu errichten. Das vom Architekturbüro Vasko + Partner geplante Gebäude wurde 2011 fertiggestellt und beherbergt nun auf über 35 000 m² das Medien Quarter 3.⁴³



Abb. 36 | sowohl das MQM 1, wie auch das MQM2, befindet sich in einer der renovierten Backsteinbauten.
Abb. 37 | das Medien Quarter 3.



Abb. 38 | das MQM 2, im Hintergrund das MQM3

Karree St. Marx

Der Stadtteil St. Marx ist durch eine bunte Mischung an Nutzungen geprägt, daher findet man hier auch spannende Wohnbauprojekte, z.B. das Karree St. Marx.

Es befindet sich im Nordwesten des Gebiets und ist auf drei Parzellen aufgeteilt. Der von Geiswinkler&Geiswinkler entworfene Masterplan sieht einen Büro- und Gewerbekomplex entlang der viel befahrenen Schlachthausgasse vor, der den dahinterliegenden L-förmigen Wohnbau vom Verkehrslärm abschirmen soll. Diese beiden Gebäude sollten zusammen einen Rahmen für die fünf in der Mitte gelegene Stadtwildnis und scheinbar lose darin verteilten würfelförmigen Wohntürme darstellen.

Der Entwurf sah ein Zusammenspiel von drei verschiedenartigen Konzepten vor, um *„ein möglichst breites Angebot an leistbaren Wohnraum zu schaffen (insgesamt ca. 420 geförderte Mietwohnungen)“*.⁴⁴

Geiswinkler & Geiswinkler übernahmen auch die Planung des L-förmigen Baukörpers am Bauplatz E, der sich entlang der Viehmarktgassee ausdehnt. Dieser enthält 101 Wohnungen, die aus 16 unterschiedlichen Wohnungstypen entstehen und durch einen

hofseitigen Laubengang erschlossen werden. Das Erdgeschoss wurde teilweise offen gestaltet, um die dahinter liegenden Bauten mit der Umgebung zu verbinden.

Die Planung des Bauplatzes D, der einen Teil des L-förmigen Riegels und eines der freistehenden Punkthäuser beherbergt, wurde von querkraft Architekten übernommen. Die Komplexe fassen neben zahlreichen Gemeinschaftsräumen auch in etwa 140 Wohnungen. Diese werden durch ein zentrales Atrium erschlossen und sind jeweils in über Eck platziert, wodurch ein Rundumblick auf die grüne Umgebung ermöglicht wird.

Die drei am Bauplatz C liegenden punktförmigen Wohnbauten wurden von Elsa Prochazka entworfen und beinhalten 118 Wohnungen. Diese sind in jeweils zwei Himmelsrichtungen orientiert, um eine Öffnung zur umliegenden Stadtwildnis herzustellen.⁴⁵



Abb. 39 | Planungsgebiet

Abb. 40 | der begrünte Freiraumbereich in und um das Karree St. Marx



Abb. 41 | das MQM 2, im Hintergrund das MQM3

Solaris

Das letzte nennenswerte Bauwerk in und um Neu Marx ist das Solaris.

Das 2008 fertiggestellte moderne Bürogebäude wurde vom Architekten Ernst Hoffmann entworfen und schließt direkt an den Robert-Hochner-Park an. Der Name deutet schon auf seine Besonderheit hin, so wurde das Bauwerk als Niedrigenergiehaus geplant und besitzt eine Fotovoltaikanlage am Dach, weshalb es als das "Green Building" des Areals gilt.⁴⁶



Abb. 42 | sowohl das MQM 1, wie auch das MQM2, befindet sich in einer der renovierten Backsteinbauten.

Abb. 43 | Blick vom Robert-Hochner-Park auf das Solaris



Abb. 44 | das Solaris

2.4. DER BAUPLATZ

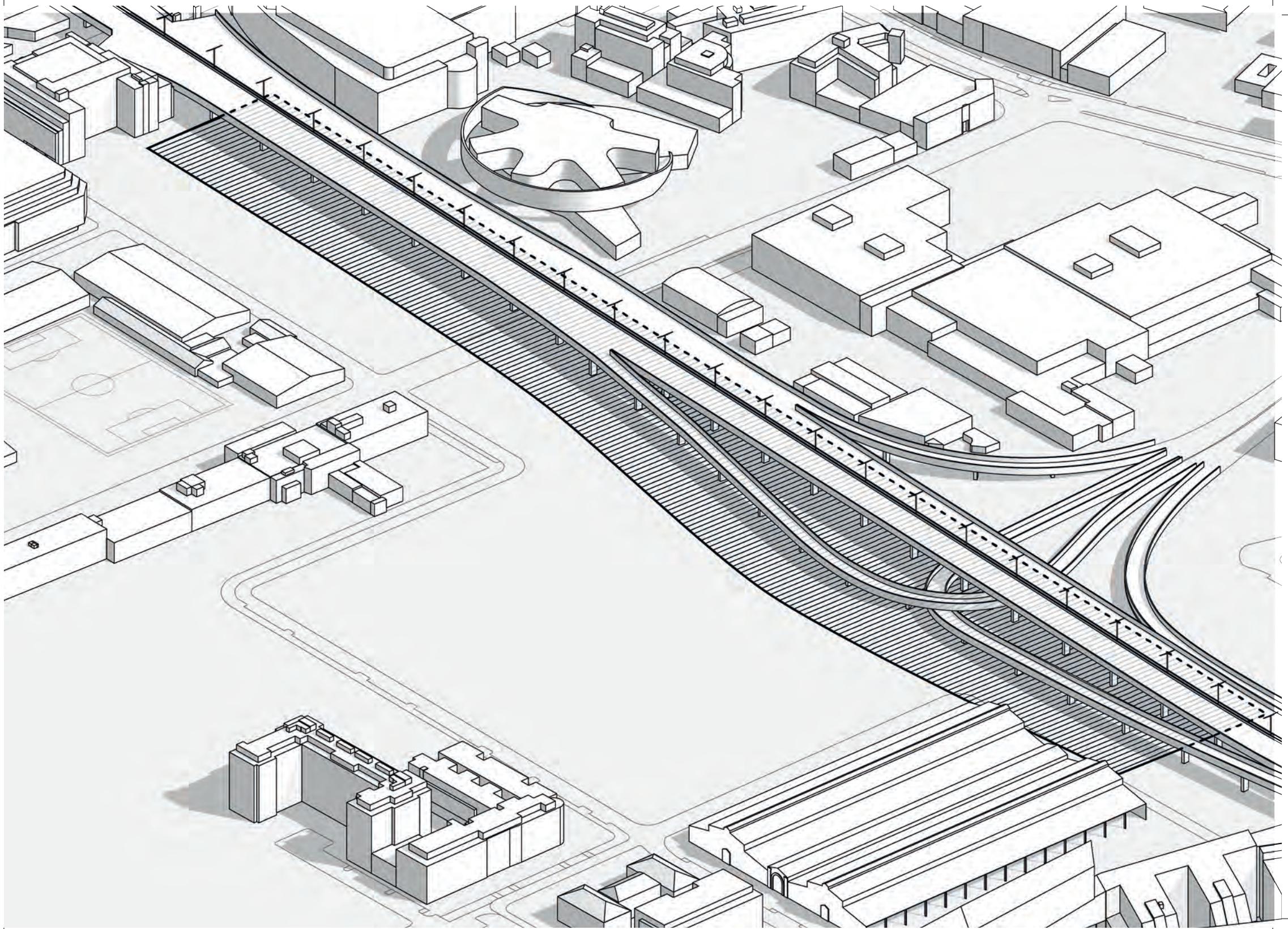
Der für den Entwurf ausgewählte Bauplatz liegt entlang und gleichzeitig unterhalb der Südosttangente, inmitten des Erdberger Mais, genauer noch zum Großteil im Teilgebiet St. Marx. Er erstreckt sich auf über 700 m und erfasst eine Fläche von rund 50 000 m².

Dieses umliegende Areal ist geprägt von einer umfangreichen Transformation, die mit der Schließung und dem folgenden Abriss des ehemaligen Fleischmarktes begann und bis heute noch nicht abgeschlossen ist. Zahlreiche raumbildende Bauwerke, wie das T-Mobile Center, die Marx-Halle und das ÖAMTC-Mobilitätszentrum definieren den Standort als Zentrum für Forschung, Technologie und Kreativität, dessen Potenzial noch nicht völlig ausgeschöpft ist.

Die Qualität des Gebiets wird allerdings durch die hochgeführte Südosttangente stark gemindert. Diese belastet den Stadtteil nicht nur durch das hohe Verkehrsaufkommen, welches eine enorme Schadstoffbelastung in Form von Lärm- und Abgasemissionen mit sich bringt, sondern auch durch ihre Barrierewirkung. Die Autobahn durchschneidet das Erdberger Mais drastisch und trennt die zwei Teilgebiete St. Marx und Franzosengraben

aufgrund der beachtlichen Höhenentwicklung scheinbar unüberwindbar. Die Brachfläche unterhalb der Verkehrsfläche fällt durch seine Aussagelosigkeit, fehlende Identität und Funktion ins Auge und kann somit als Paradebeispiel eines Unortes herangezogen werden.

Diese Arbeit setzt genau hier an. Es wurde ein Konzept entwickelt, um dieses städtebauliche Problem zu lösen und die vielleicht nicht sofort ersichtlichen Möglichkeiten eines solchen (Un)Ortes aufzuzeigen - weshalb der gewählte Bauplatz auch als Stellvertreter ähnlicher räumlicher Situationen gesehen werden kann. In dem Entwurf wird einerseits der Raum mithilfe neuer Funktionen sinnvoll bespielt, welche die Voraussetzung schafft, die separierten Teilgebiete miteinander zu verknüpfen. Andererseits ermöglicht die Form des Bauwerks eine Reduktion der Schall- und Abgaseinwirkung und schafft somit einen Mehrwert nicht nur für die nähere Umgebung, sondern für das gesamte Gebiet. Infolgedessen soll die Entwicklung Neu Marx zu einem der bedeutendsten Wirtschaftsstandort Wiens vorangetrieben und zahlreiche in Planung stehende Projekte befähigt und unterstützt werden.



Konzept

3

62 3.1. Konzeptdarstellungen

Formfindung

Aufbau

Achsen und Verknüpfungen

68 3.2. Funktionen

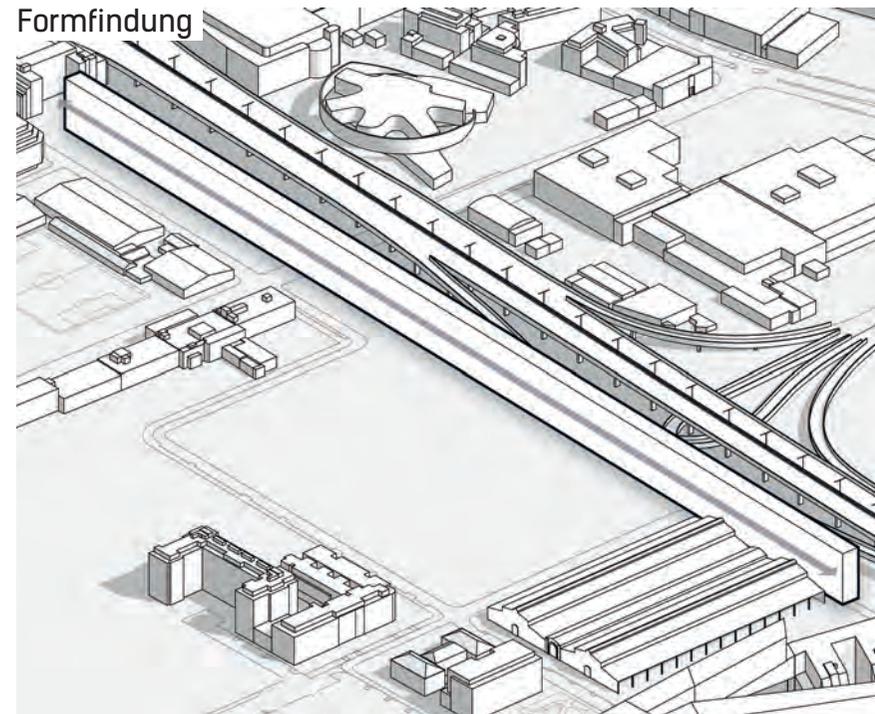
Socketzone

Obergeschosse

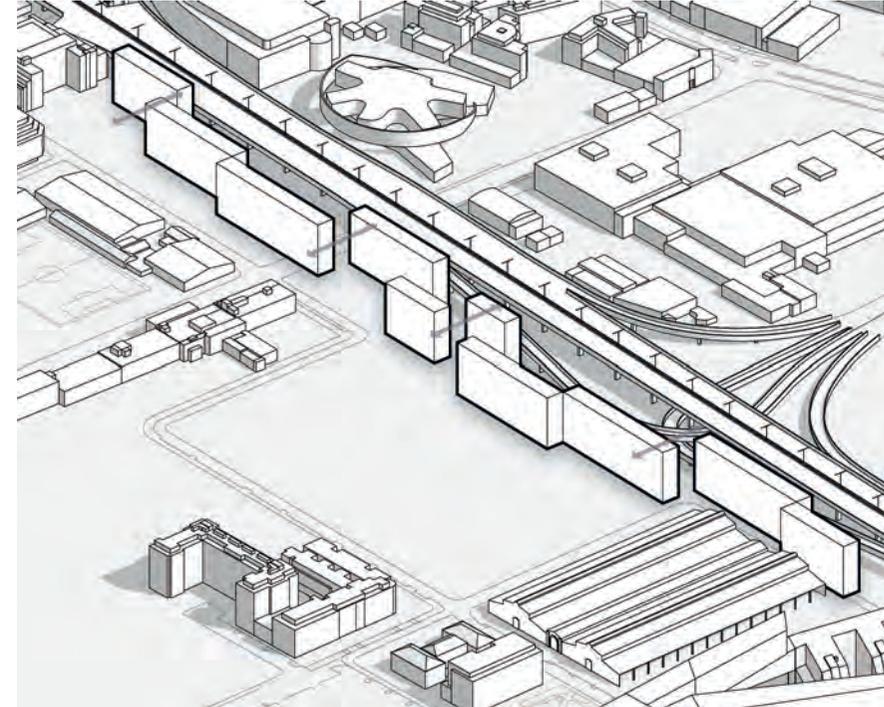
Zwischenräume

Außenräume

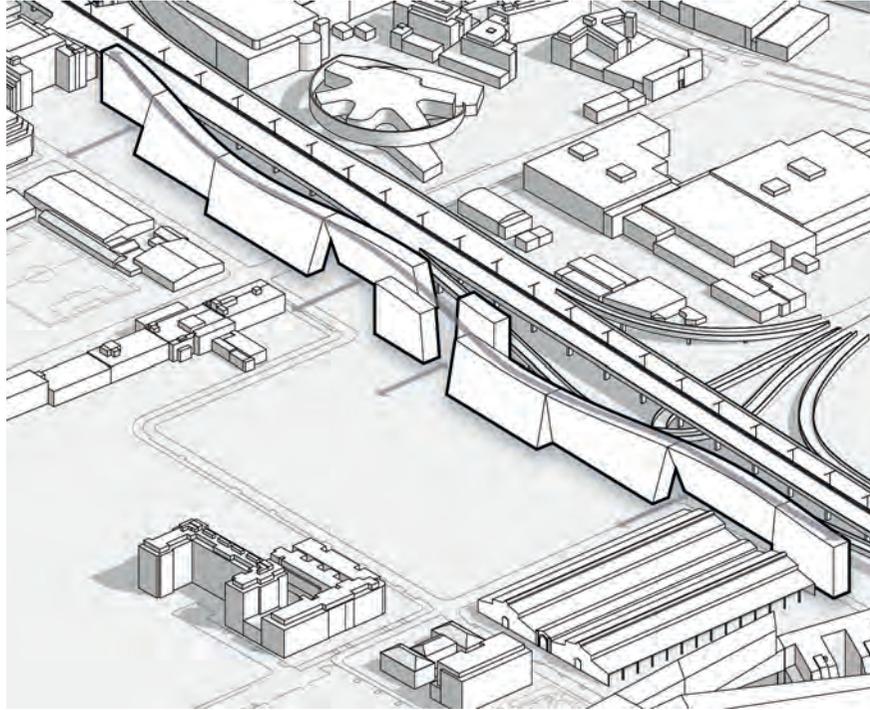
3.1. KONZEPTDARSTELLUNGEN



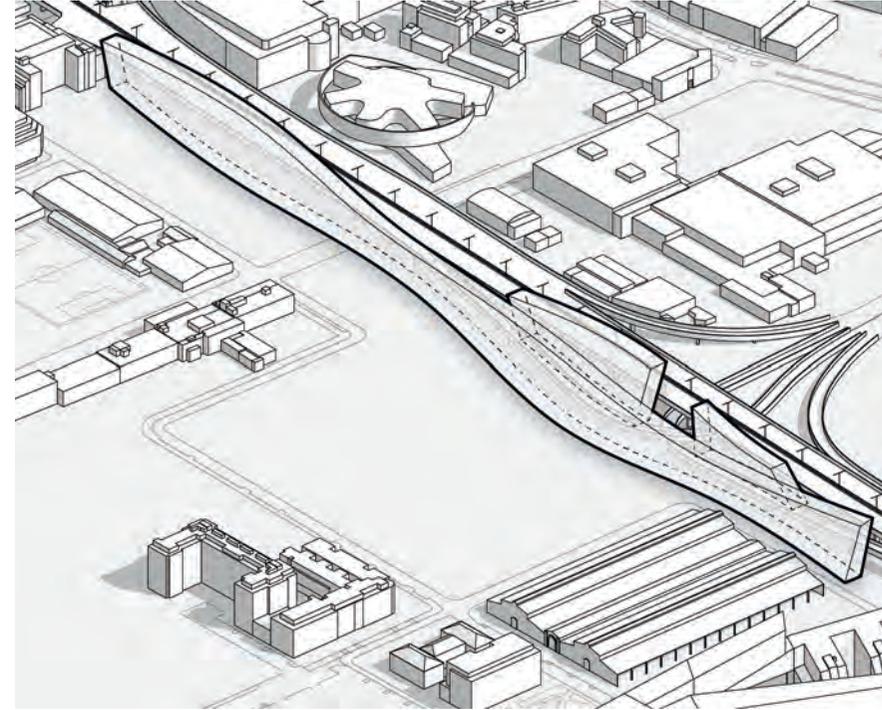
Die einfachste Form, um einen Schallschutzes zu gewährleisten, ist ein langgestreckter Zeilenbau, der das Gebiet vollkommen von der Tangente abschirmt. Allerdings sind so keinerlei Durchblicke und somit Interaktionen mit der Umgebung möglich. Außerdem würde sich die Verbindung zum auf der anderen Seite liegenden Gebiet als schwierig gestalten.



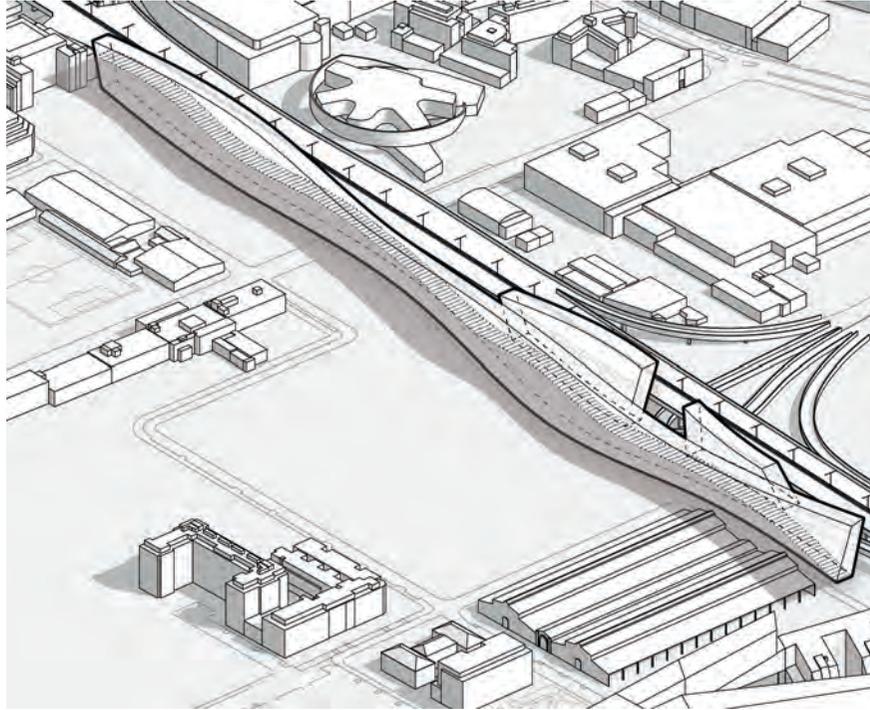
Durch das Teilen und gleichzeitige Versetzen des langen Baukörpers werden kleinere Volumen erzeugt. Diese verzahnen sich besser mit der Umgebung und ermöglichen eine größere Variabilität. Allerdings wäre dadurch der Schallschutz nicht mehr gewährleistet. Auch wird keine Verknüpfung der Teilgebiete zugelassen.



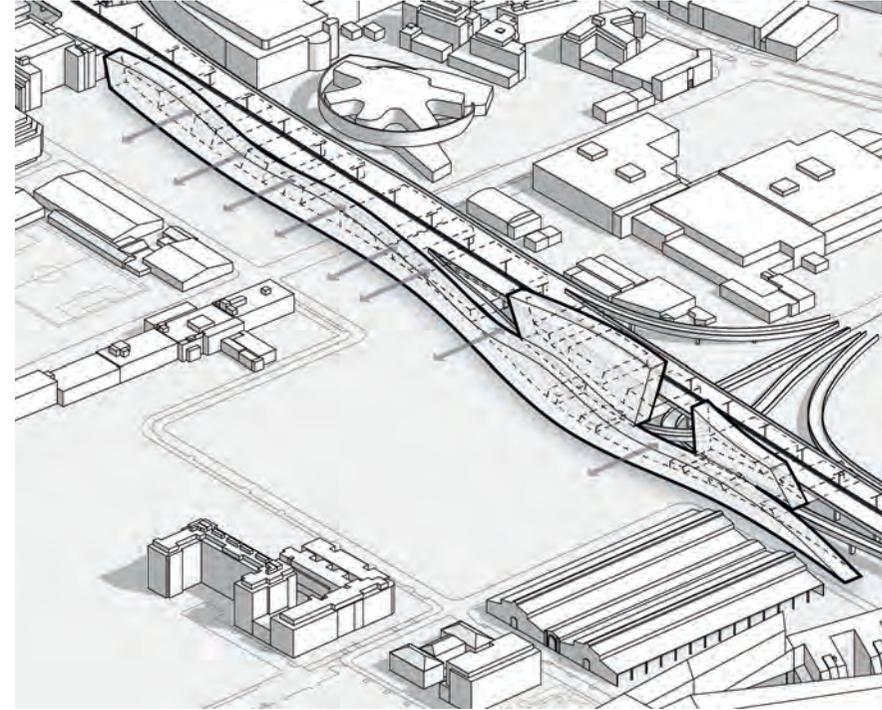
Die Trennung und Verschiebung erfolgt nur mehr im Bereich des Erdgeschosses. Nach oben hin verbinden sich die Baukörper in einer wellenförmigen Fläche. Dadurch vermindert sich die Schalldurchlässigkeit, allerdings ist die Einbindung in das Gebiet weiterhin erschwert.



Der Baukörper wird durch zwei unterschiedlich verlaufende, wellenförmige Flächen gebildet. Dieser Formfindungsversuch ähnelt dem ersten, da auch hier ein langgestreckter Baukörper erzeugt wird. Allerdings ist dieser weitaus variabler und erzeugt durch die geschwungene Form verschiedenartige Plätze und Raumsituationen.



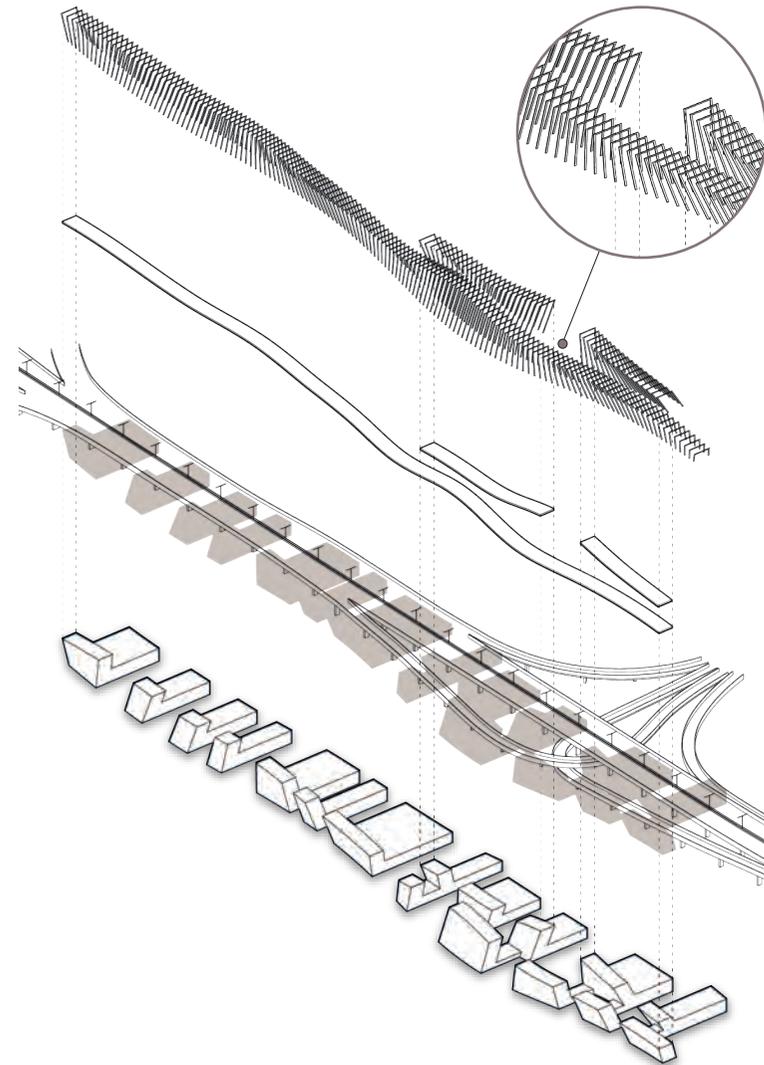
Hier wird der Baukörper (abermals wellenförmig) in der Höhe beschnitten. Dadurch wird die Form differenzierbarer, vor allem aus der Sicht der Autofahrer auf der Tangente. Das Problem der getrennten Teilgebiete besteht allerdings weiterhin.



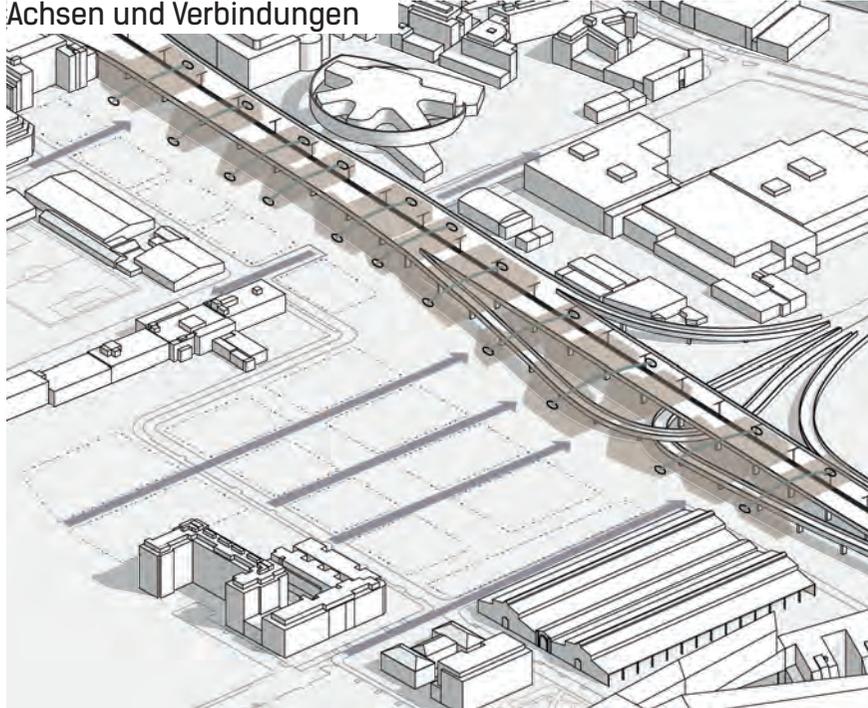
Durch die abschnittsweise Verlängerung des Baukörpers unterhalb der Verkehrsfläche der Autobahn und die Teilung in Gebäude und Schallschutzbereich schafft man die Verknüpfung der zwei aneinandergrenzenden Bezirksteile und mit der Umgebung. Der Raum unterhalb der Tangente wird ebenfalls bespielbar und kann Funktionen zugeteilt werden.

Aufbau

Die Grafik zeigt den schematischen Aufbau des Komplexes. Die zwischen zwei wellenförmigen Flächen aufgespannten Baukörper schmiegen sich an die Tangente und deren zwei Abfahrten an. Dieser wird systematisch getrennt, in Bauteil und Zwischenraum aufgeteilt und unterhalb der Südosttangente verlängert. Das verbindende Element stellt das Dach dar, welches abermals der Wellenform folgt und dem ganzen Gebäude einen einheitlichen Charakter verleiht. Schlussendlich wird das gesamte Bauwerk durch zahlreiche Rahmen sprichwörtlich zusammengehalten. Diese sind ebenfalls geschwungen, allerdings orthogonal zur Grundfläche. Sie stellen nicht nur die Hauptkonstruktion dar, sondern tragen zusätzlich zur Identitätsschaffung bei. Der klar erkennbare Rhythmus wirkt beruhigend auf die ansonsten sehr lebhaft form des Gebäudes.



Achsen und Verbindungen



Vielzählige Achsen und Verknüpfungspunkte fließen in den Entwurf mit ein. So wird auch eine wichtige Verbindungsstraße, die Baumgasse, mithilfe einer Unterführung unter das Gebäude hindurch gelenkt. Der verbindende und zusammenführende Charakter des Entwurfs wird in dieser Grafik verdeutlicht. Wie eine Naht bringt das Bauwerk die von der Tangente durchschnittenen Teilgebiete des Erdberger Mais zueinander. Die bis jetzt durch die trennende Wirkung geprägte Autobahn wandelt sich nun zum verbindenden Element. Die Wunde schließt sich.



3.2. FUNKTIONEN

Das sich in einer Entwicklungsphase befindende Gebiet rund um Neu Marx ist von einem vielseitigen Nutzungsmix geprägt. Um diese Mischung zur komplettieren, wurden Funktionen gewählt, die einerseits die vorhandenen aufgreifen und ausweiten, andererseits fehlende ergänzen. So findet sich ein breites Spektrum an sozialen, kulturellen, gewerblichen und öffentlichen Nutzungen wieder, wobei auch der Freiraum mitbedacht wurde.

Sockelzone

Die Aufteilung der Funktionen der Bauteile der Sockelzone kann als eine Gliederung in eine aktive, soziale und passive Zone verstanden werden, deren Übergänge fließend verläuft. Nördlich befindet sich der aktive Bereich, hier werden sportliche Aktivitäten, wie Tennis, Klettern und Volleyball ausgeübt. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass das sportliche Angebote in der Umgebung selten vorhanden sind und deshalb ein Ausbau wünschenswert wäre.

Der aktiven Zone folgt die soziale. Hier finden ein Jugendtreff mit Skateplatz, ein Kinderzentrum sowie eine Indoor-Sporthalle Platz.

Darauffolgt ein Bereich für gewerbliche Nutzung, wie eine Markthalle und ein Nahversorgungszentrum. Auch hier zeigte die Analyse, dass besonders die Versorgungsmöglichkeiten des Gebiets Lücken

aufweisen und erweitert werden sollten.

Schließlich werden südlich passive Funktionen untergebracht. Diese setzen sich aus einer Galerie, einer Stadtteilbibliothek, einem Bezirksmuseum, einem Konzertsaal und einer Mehrzweckhalle zusammen. Diese Funktionen ergänzen zum Teil das bereits vorhandene Freizeitangebot des Quartiers.

Obergeschosse

Die Obergeschosse sind in ihren Ausmaßen um ein Vielfaches kleiner als die Sockelzone, nichtsdestotrotz beinhalten sie wichtige Aufgaben, die zu einer differenzierten Durchmischung der Funktionen im Entwurf beitragen. Grundsätzlich wird auch hier wieder der Gliederung in aktive, soziale und passive Zone gefolgt, allerdings ist die Ausführung nicht mehr so markant erkennbar. So findet in den nördlichen Baukörpern nur eine leichte Mischung der Funktionen statt, d.h. sie können nicht mehr klar voneinander getrennt werden. Im Detail heißt das, dass man hier Räume für Vereine, soziale Einrichtungen, aber auch Büros vorfindet. Diesen anschließend sind wieder soziale Nutzungen – wie ein Jugendzentrum und ein Schülerheim – untergebracht.

Darauf folgen wieder einige für die private Nutzung bestimmte Baukörper, in denen unterschiedliche Wohnungen zu finden sind.

Die nachkommenden Gebäudeteile sind einerseits für gewerbliche Funktionen bestimmte, andererseits ist abermals eine Durchmischung erkennbar. Hier sollen neben (Start-ups) Büros, auch Ateliers und Coworkingspaces untergebracht werden. Schlussendlich spiegeln sich im südlichen Teil die Funktionen der Sockelzone in den Obergeschossen wieder. So befinden sich hier weitere Abteilungen der Bibliothek, aber auch eine Musikschule, der der Konzertsaal im Erdgeschoss zugehörig ist. Komplettiert wird der Nutzungsmix durch die Unterbringung eines Hotel im südlichsten Baukörper.

Zwischenräume

Die wichtigste Funktion der Zwischenräume ist in erster Linie die verbindende. Diese soll durch ein entsprechendes Angebot an Nutzungen erreicht werden. Grundsätzlich ergänzen diese Bereiche die Funktionen in den Baukörpern, d.h. sie sind Teil deren oder von ähnlicher Natur. Allerdings muss man die Bereiche zwischen den Erdgeschossen und die Bereiche zwischen den Obergeschossen differenziert betrachten, dies ergibt sich durch die trennende Wirkung der Schallschutzfläche.

In den Zwischenräumen des Erdgeschosses wird der Aufteilung in eine aktive, eine soziale und eine passive Zone nicht mehr so streng gefolgt. Den

sportlichen Funktionen zugeteilten Baukörpern ist ein Outdoorbereich angeschlossen. So findet man z.B. nicht nur innerhalb des Bauwerks Tennisplätze, sondern auch in der Zwischenzone. Dem folgt erneut ein für soziale Projekte bestimmter und dem Gewerbe zugewiesener Bereich.

Auch die südlicheren Räume entsprechen einigermaßen den Funktionen der ihnen angeschlossenen Baukörper

Die Zwischenräumen der Obergeschosse können - was die Nutzungen betrifft- nicht so klar den Zonen zugeteilt werden. Diese sind nochmals durch ihre Mischung gekennzeichnet. Hier finden sich Balkone und Terrassen, die als zusätzliche (Frei)Räume den Obergeschossen zugewiesen werden.

Außenräume

Die Außenräume sind hauptsächlich für die Verknüpfung mit der Umgebung verantwortlich. Grün- und Wasserflächen sollen dazu beitragen, einen attraktiven urbanen Raum zu schaffen. Unterstützt werden sie durch die am Bauplatz verstreuten Aufenthaltsbereiche, so laden ein Spielplatz, Sportflächen, aber auch ein Gemüse- und Blumengarten zum Verweilen ein.

Sockelzone

Sport



Tennis



Klettern



Volleyball

Sozial



Jugendtreff | Skateplatz



Kinderzentrum | Spielhalle

Gewerbe



Markthalle



Einkaufsmöglichkeiten

Kultur



Galerie



Bibliothek



Bezirksmuseum



Musikschule



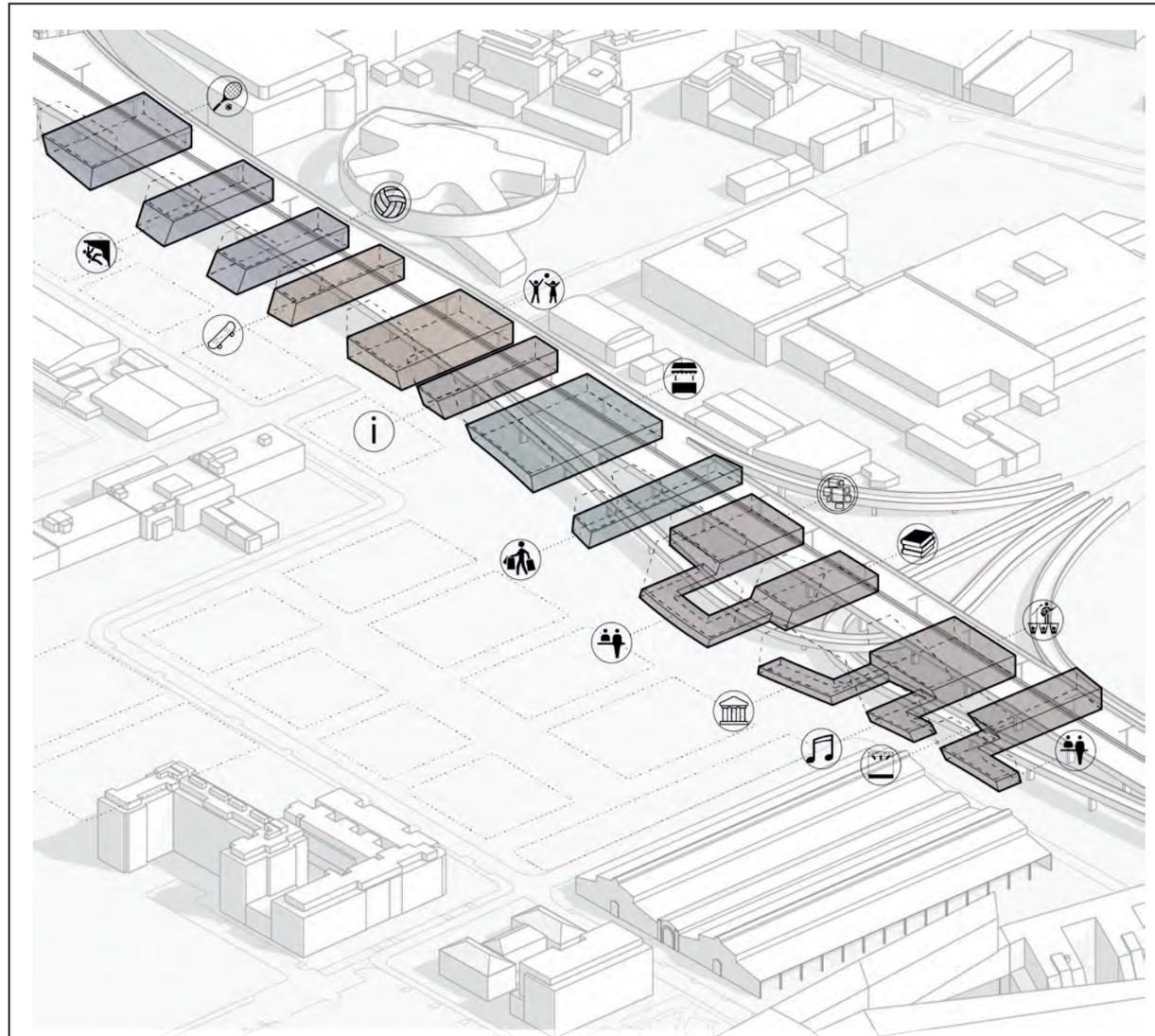
Konzertsaal

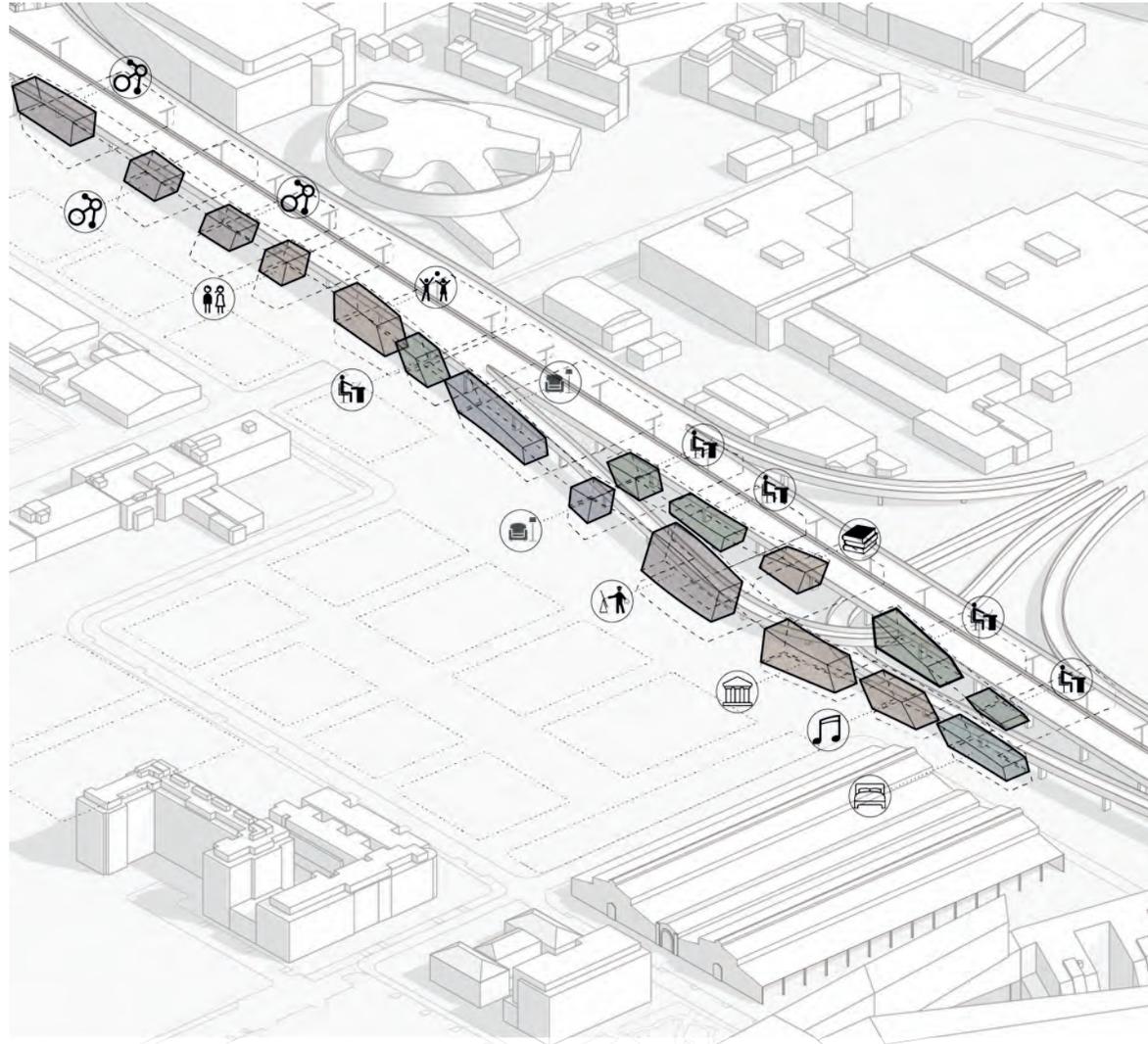


Mehrzweckhalle



Empfang | Eingangsbereich





Obergeschoße

Privat

Wohnen 

Mischung

Vereine | Büros | Soziale Einrichtungen 

Ateliers | Start-ups | Coworkingspace 

Sozial

Kinderzentrum 

Jugendzentrum | Schülerheim 

Gewerbe

Büro 

Hotel 

Öffentlich

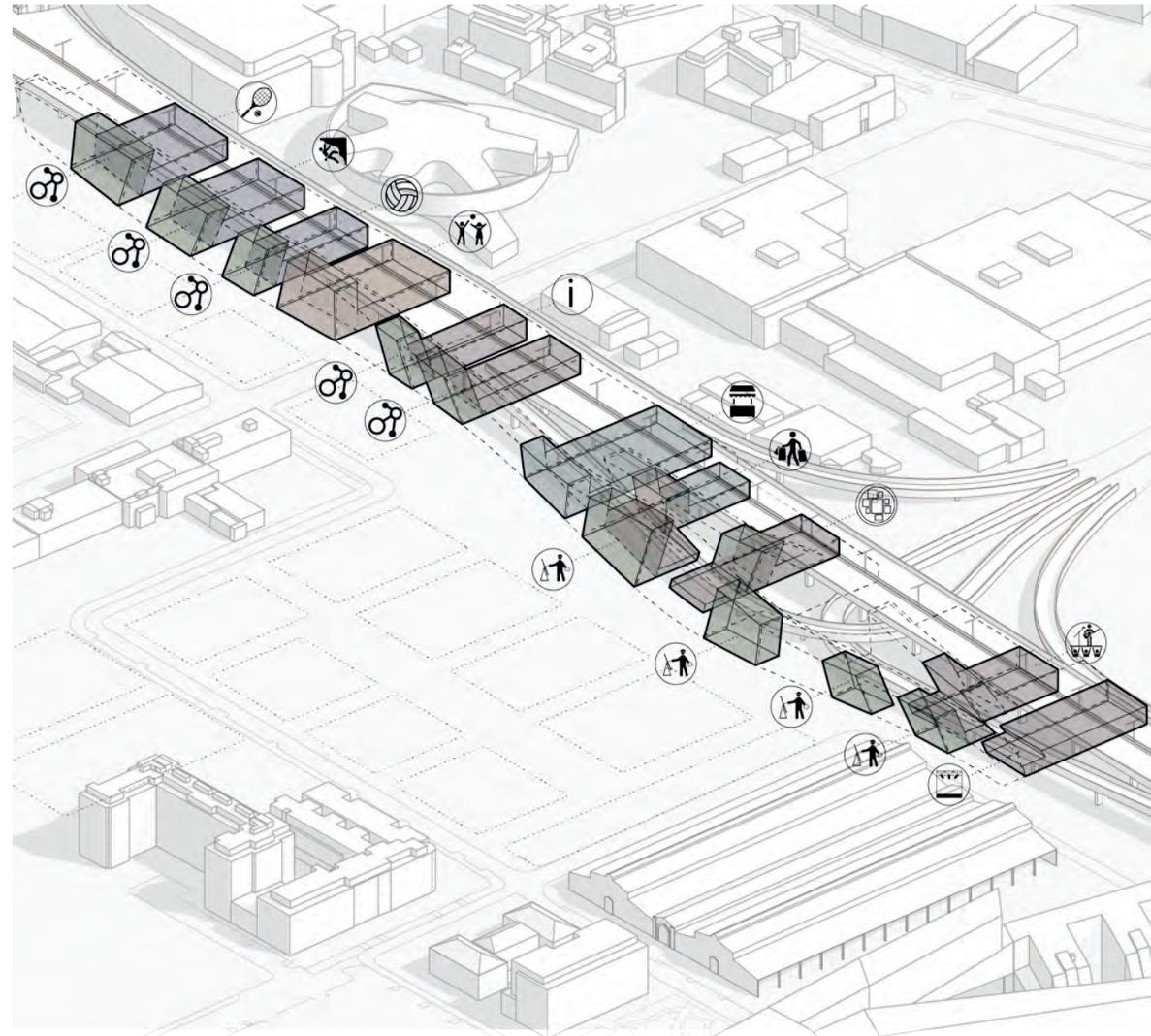
Bibliothek 

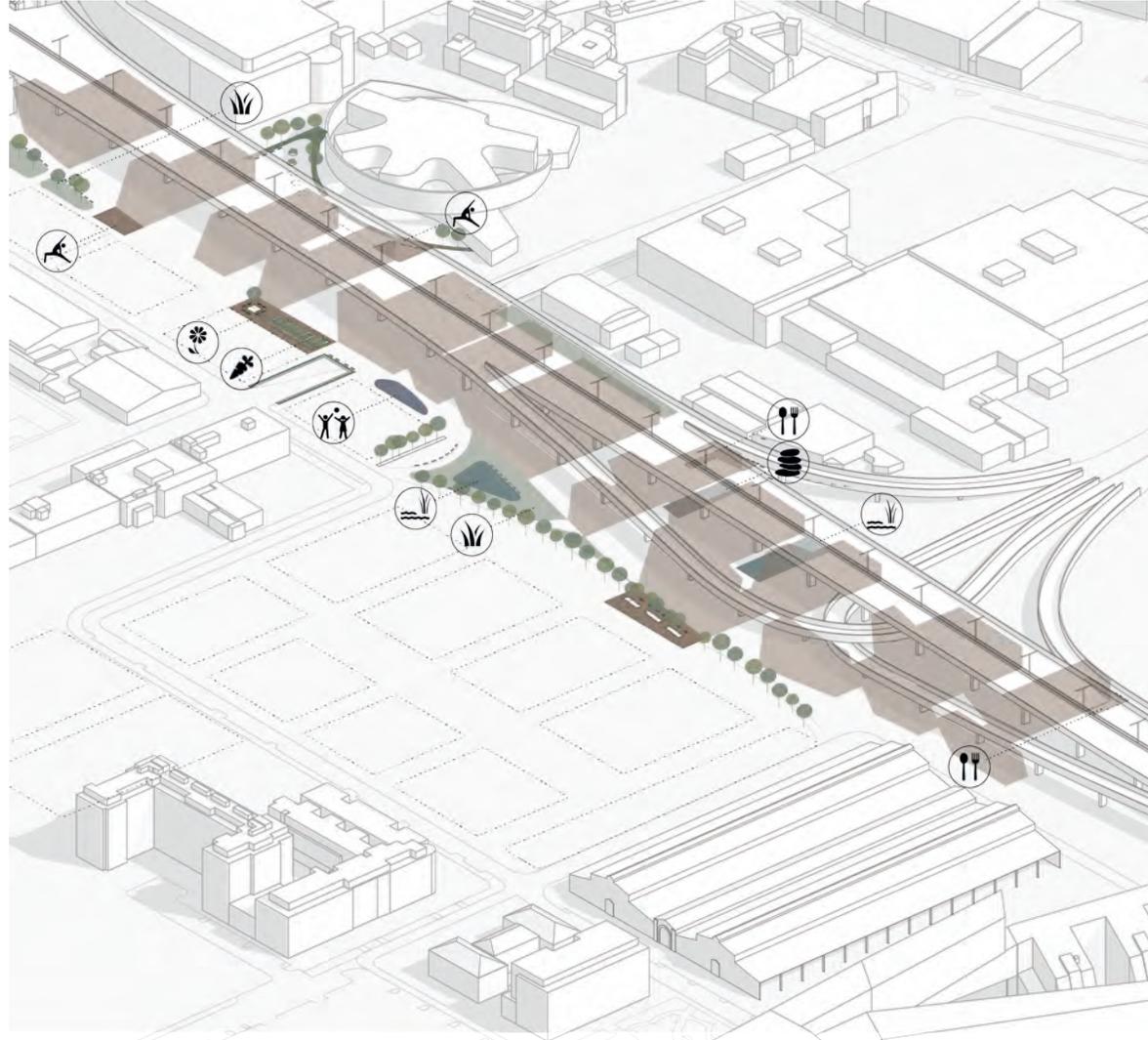
Bezirksmuseum 

Musikschule 

Zwischenräume

- Sport**
-  Tennis
 -  Klettern
 -  Volleyball
- Mischung**
-  Freibereiche Vereine | Büros | Soziale Einrichtungen
 -  Freibereiche Ateliers | Ausstellungsraum
- Sozial**
-  Outdoor-Spielplatz
- Kultur**
-  Informationsveranstaltungen | Tourentreffpunkt
 -  Erweiterung | Außenbereich Gallerie
 -  Openair-Bühne
 -  Erweiterung | Außenbereich Mehrzweckhalle
- Gewerbe**
-  Wochenmarkt
 -  Erweiterung | Außenbereich Einkaufsmöglichkeiten





Außenräume

Sport

Outdoor-Sportflächen 

Freiraum

Grünflächen 

Wasserflächen 

Steingarten 

Blumenbeete 

Gemüsebeete 

Spielplatz 

Gewerbe

Außenraum | Erweiterung Restaurant 

Entwurf

4

76 4.1. Planmaterial

Lagepläne

Grundrisse

Schnitte

Ansichten

4.1. PLANMATERIAL

Lagepläne

Der Lageplan macht den Bauplatz in seiner Platzierung an, um und unter der Tangente, sowie den Stand im Stadtgefüge ersichtlich. Ebenso wird der Bezug zu den umliegenden standortprägenden Bauten - vor allem zu dem leerstehende Grundstück entlang der Karl-Farkas-Gasse des ehemaligen Fleischermarktes, der Marx-Halle und dem ÖAMTC-Mobilitätszentrum - deutlich.

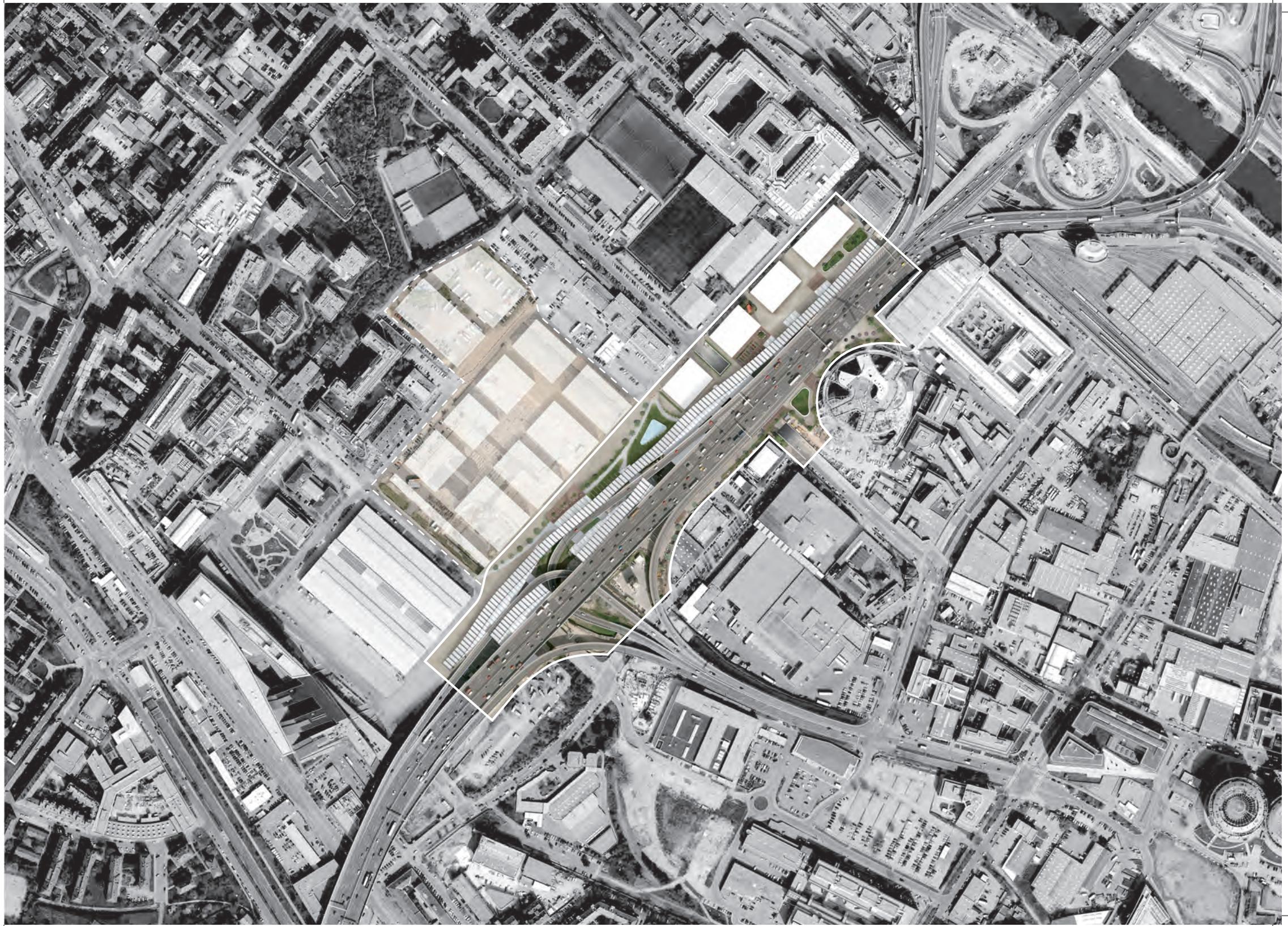
Es ist erkennbar, dass sich der Entwurf nicht nur der Hauptfahrbahn anschmiegt, sondern auch auf die beiden westlichen Abfahrten reagiert. Dadurch soll ein ansonsten völlig ungenützter Raum bespielt und in die Umgebung eingegliedert werden.

Weiters wird die von mehrgeschossigen Rahmen umgebene wellenartige Form des Bauwerks ersichtlich. Diese schafft einen abwechslungsreichen Anblick, nicht nur auf der Höhe des Erdgeschosses, sondern auch für die höher gelegenen Blicke vorbeifahrender Autofahrer auf der Autobahn.

Außerdem kann die Verknüpfung mit dem Areal abgelesen werden. Neben den unterhalb der Verkehrsfläche liegenden Bauteilen, die die beiden Teilgebiete verbinden, tragen besonders die neue Wegführung und die öffentlich

zugänglichen Freiräume zur Verbindung bei. Zusätzlich erkennt man, dass bei dem Entwurf auch Überlegungen bezüglich des leeren Grundstücks an der Karl-Farkas-Gasse (und darüber hinaus) unternommen wurden. Da es dazu jedoch bereits Entwürfe und sogar einen Masterplan gibt, wurden diese nur schematisch durchgeführt.





4.1. PLANMATERIAL

Grundrisse

Erdgeschoss

Der Erdgeschoss- Grundriss lässt sogleich erkennen, dass zur detaillierteren Ausarbeitung ein Teilbereich des Gesamtentwurfs ausgewählt wurde. Dieser zeigt sowohl den entlang der Hauptfahrbahn liegende, wie auch den sich der Abfahrt anpassenden Baukörper.

Es wird ersichtlich, wie sich das Gebäude unterhalb der Südosttangente ausdehnt und den Raum bespielt. In diesem Fall sind in der Sockelzone ein Nahversorgungszentrum mit Bäckerei/Café, Restaurant, Kleidergeschäft, Drogerie und Apotheke sowie eine Galerie und eine Bibliothek zu finden, welche sich einen gemeinsamen Eingangsbereich teilen. Der Zugang erfolgt hauptsächlich von der Neu Marx Seite über mehrere Zugänge, aber auch vom Franzosengraben ist ein Zutritt möglich. Innerhalb des Gebäudes sind mehrere zentrale Erschließungskerne für die Verteilung innerhalb und in die höheren Geschosse zuständig.

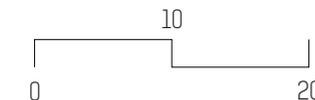
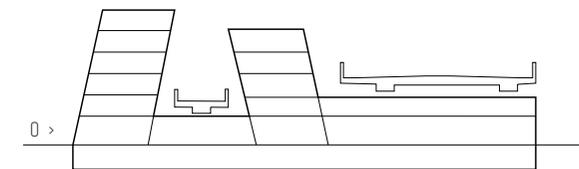
Ein Hauptmerkmal des Entwurfs ist der durch gebäudehohe Glasflächen erzeugte Schallschutzbereich, der zum Teil durch die

Baukörper gefüllt ist. Im gewählten Ausschnitt macht die Abfahrt es notwendig, dass dieser sogar zweimal auftritt. Das äußere Volumen öffnet sich zu St. Marx hin, lässt damit die Umgebung ins Gebäude fließen und trägt zur Verknüpfung bei. Diese einzigartigen Räume werden auf unterschiedliche Art und Weise bespielt, so befinden sich z.B. mehrere terrassenartige Balkone darin, die als Erweiterung des Innenraums gesehen werden können. Mit deren Hilfe wird eine interessante Komposition und Bespielung des Raumes ermöglicht.

In den Zwischenräumen der Baukörper findet die eigentliche Verbindung der Teilgebiete statt. Durch die ausgewählten Nutzungen werden die Bereiche aufgewertet und locken somit die Bewohner näher, lassen sie verweilen oder führen sie unter der Tangente hindurch auf die andere Seite.

Legende

- 1 Restaurant
- 2 Bekleidungsgeschäft
- 3 Drogeriemarkt
- 4 Empfang Büro
- 5 Bäckerei | Café
- 6 Apotheke
- 7 Eingangsbereich Wohnungen
- 8 Wochenmarktgebiet
- 9 Galerie | Ausstellungsbereich
- 10 Eingangsbereich Galerie und Bibliothek
- 11 Bibliothek | Lesebereich
- 12 öffentlicher Freiraum mit Steingarten
- 13 öffentlicher Freiraum mit Teich
- 14 Schallschutzbereich | öffentlich zugänglich





1. Obergeschoss

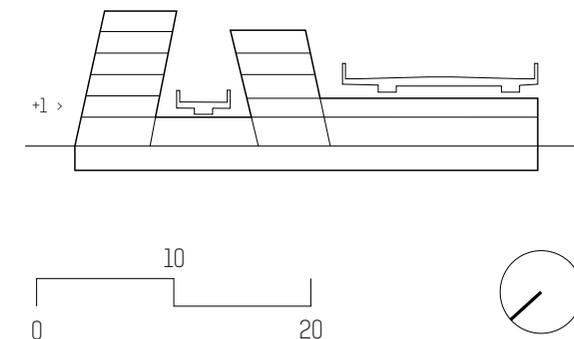
In diesem Grundriss ist die Zweigeschossigkeit der Sockelzone gut zu erkennen. Die Funktionen erstrecken sich in den meisten Fällen über beide Geschosse, wodurch eine gewisse Großzügigkeit erreicht wird und der Raum unterhalb der Tangente spürbar gemacht werden soll.

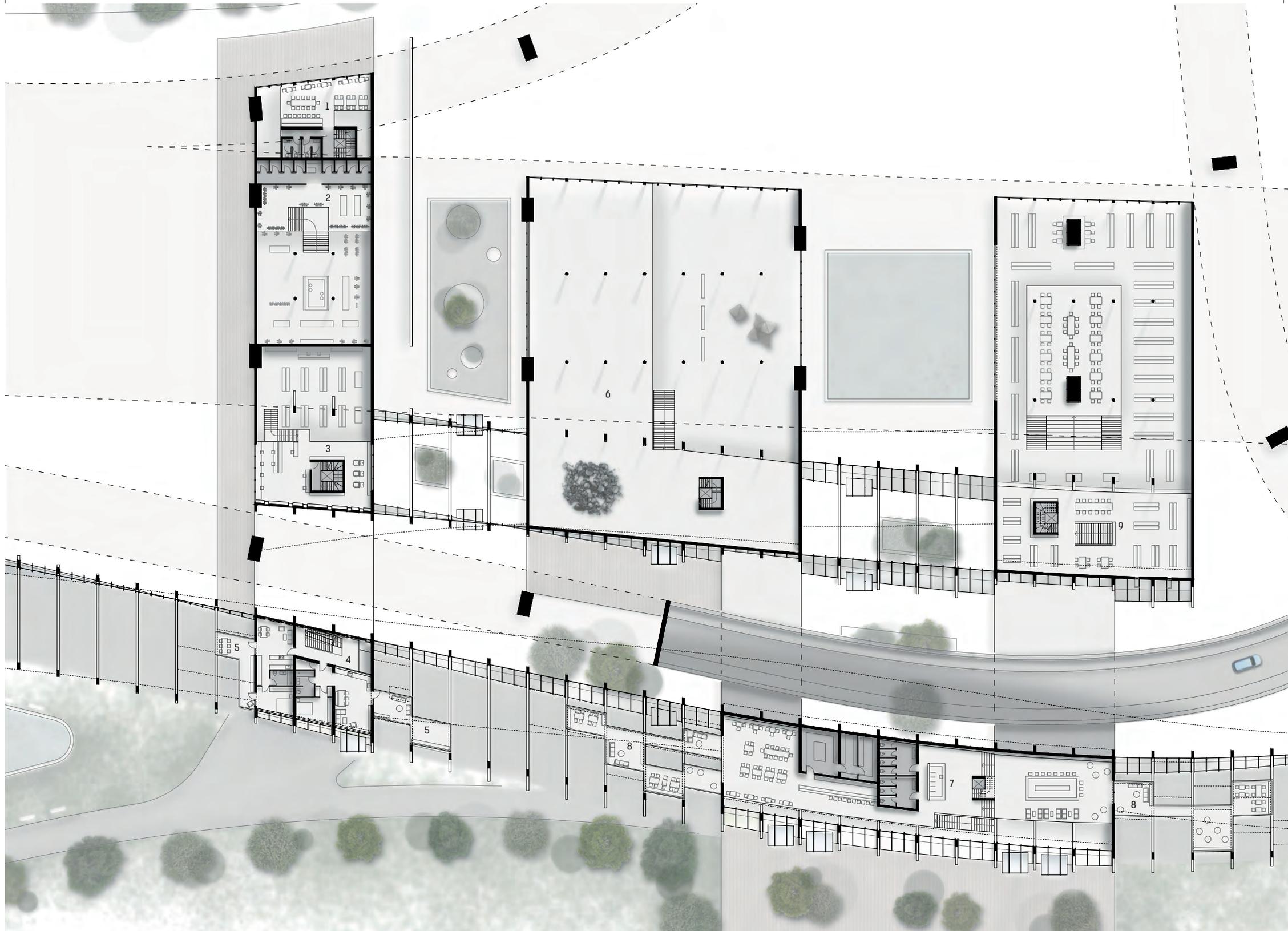
Hier beginnt man zu erkennen, dass die Räume nach oben hin kleinteiliger werden. So befinden sich im nörlicheren Bauteil die ersten Wohnungen, die zum Neu Marxer Quartier orientiert sind. Die Erschließung, aber auch Räume, in denen man sich hauptsächlich tagsüber aufhält, findet man auf der östlichen, der zur Tangente ausgerichteten Seite.

Über dem Eingangsbereich der Galerie und der Bibliothek ist ein Restaurant und Club untergebracht. Beiden sind Terrassen angeschlossen, die dazu einladen, den spannenden durch die Rahmenkonstruktion erzeugten Raum nicht nur vom Erdgeschoss aus zu erfahren.

Legende

- 1 Restaurant
- 2 Bekleidungsgeschäft
- 3 Drogerie | Frisör
- 4 Wohnungen
- 5 Schallschutzbereich | Balkone
Wohnungen
- 6 Galerie | Ausstellungsbereich
- 7 Restaurant | Club
- 8 Schallschutzbereich | Terrassen
Restaurant





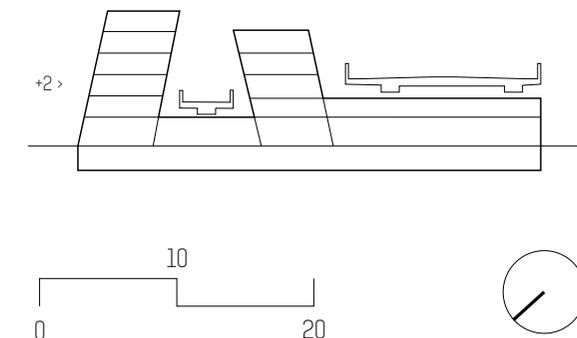
2. Obergeschoss

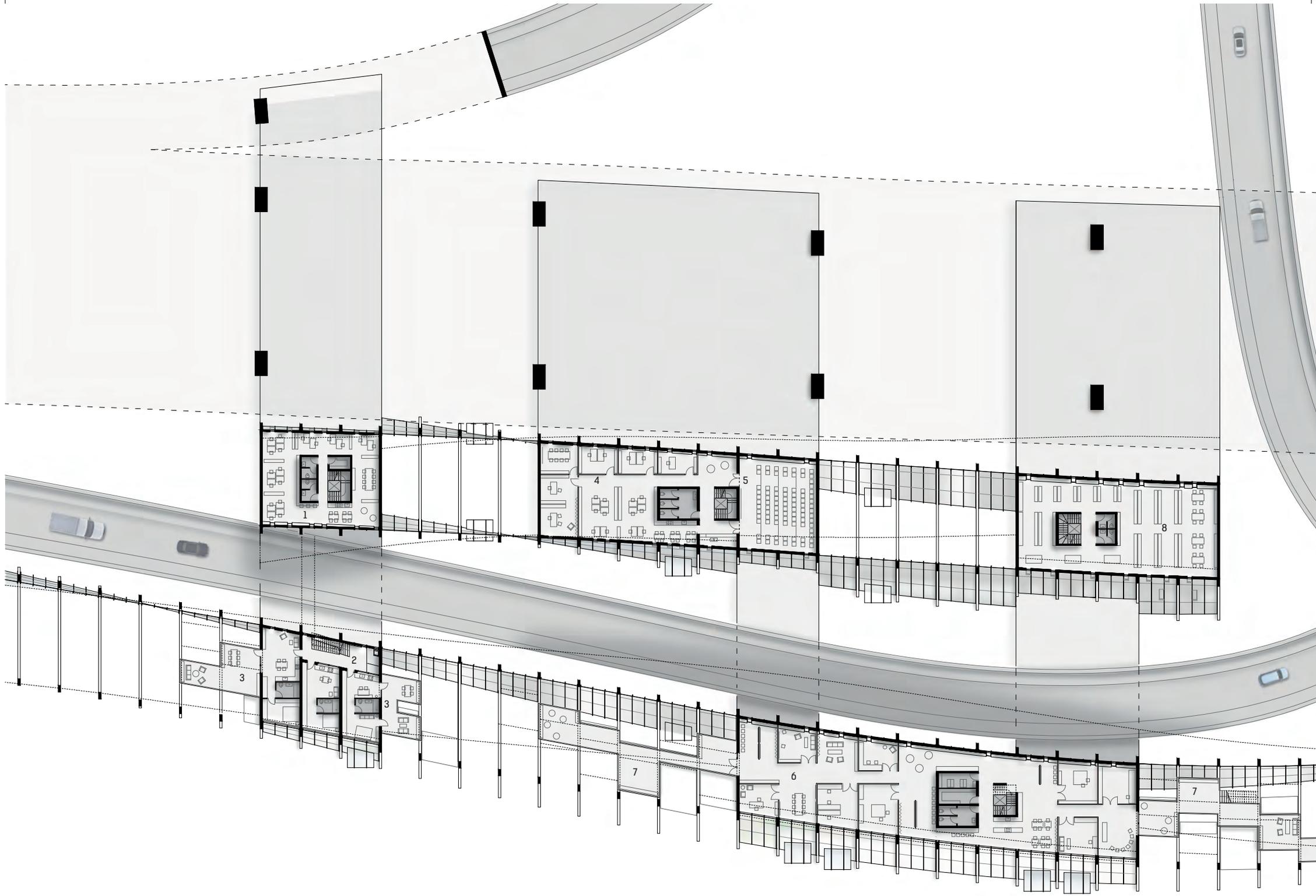
Man befinde sich leicht unterhalb der Fahrbahn der Tangente; die Abfahrten sind bereits gut erkennbar. Diese Darstellung lässt den wellenförmigen Charakter der Obergeschosse deutlich werden, welcher in den beiden unteren Geschossen aufgrund der Ausdehnung unterhalb der Tangente nicht auf den ersten Blick ersichtlich ist. Ebenso ist die Gegensätzlichkeit und das Zusammenspiel von Schallschutzbereich und Baukörper gut ablesbar.

Im 2. Obergeschoss hat sich die Nutzung in den meisten Fällen drastisch geändert. Hier finden sich nun Büros, Ateliers und Werkstätten anstelle von Geschäften und Kultureinrichtungen. Allerdings sind abermals die terrassenartigen Balkone in den Schallschutzbereichen erkennbar; diese dienen hier, aber in erster Linie als Ausstellungsbereich bzw. Outdoorwerkstätten.

Legende

- 1 Büro
- 2 Wohnungen
- 3 Schallschutzbereich | Balkone
Wohnungen
- 4 Verwaltung Büro | Galerie
- 5 Vortragsraum
- 6 Ateliers | Werkstätten
- 7 Zeitschriften | Kataloge | Spiele
- 8 Schallschutzbereich | Terrassen
Ateliers | Outdoor-Werkstätten





3. Obergeschoss

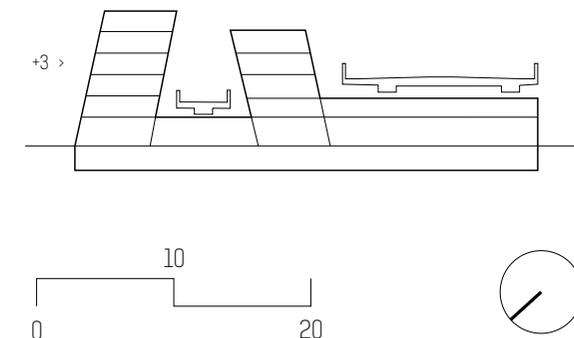
Erstmals zeigt die Grafik eine Draufsicht auf die Südosttangente und die damit verbundene wechselseitige Beziehung zwischen dieser und dem Entwurf.

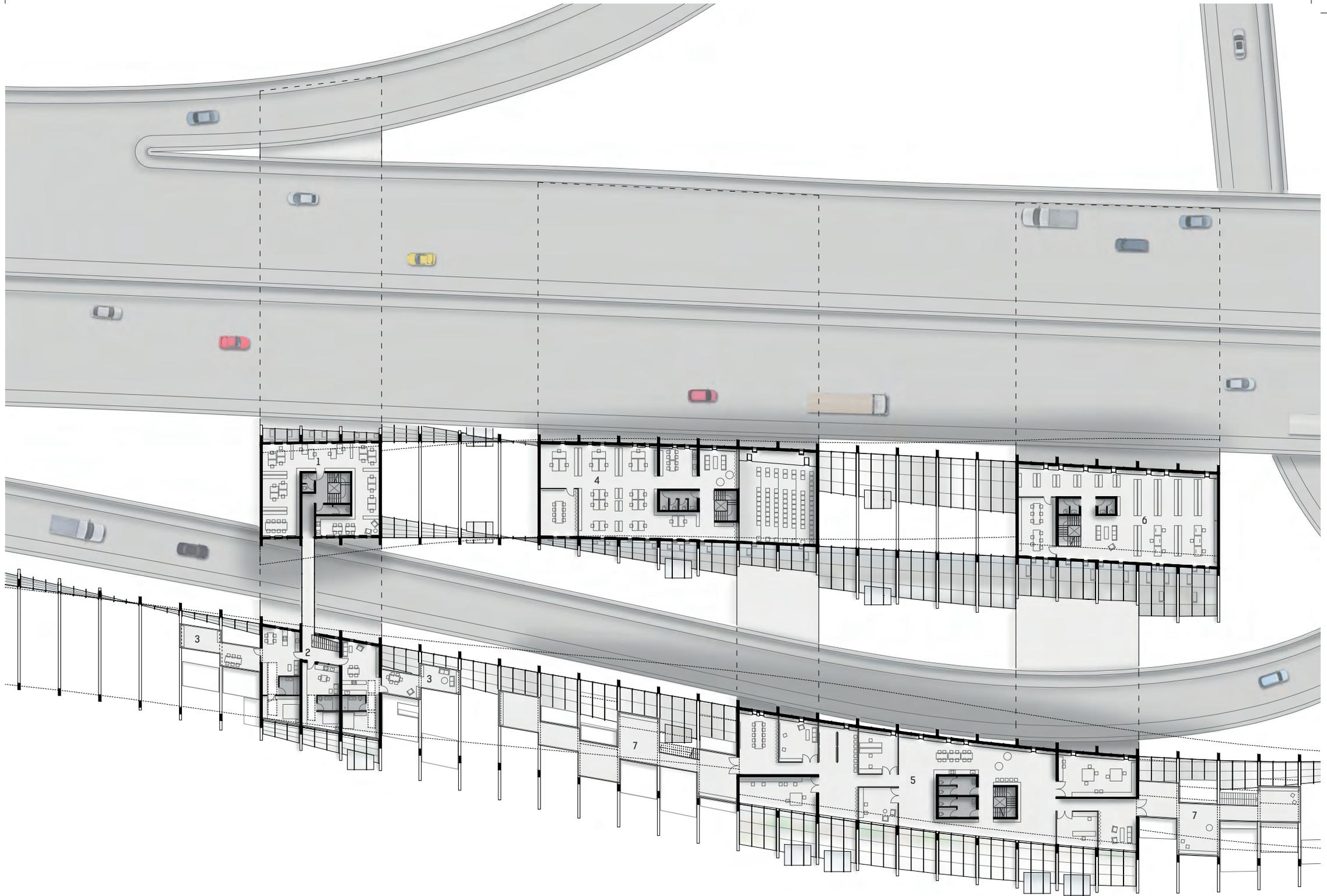
Das dritte Obergeschoss gleicht zum Großteil dem zweiten hinsichtlich ihrer Funktionen. Zu erkennen ist eine Verbindung zwischen den nördlichen Wohn- und Büroturm. Diese ermöglicht es die Erschließung der Wohnungen auf Stiegen zu begrenzen, da sich der Lift im anderen Gebäudeteil befindet und somit wertvolle Fläche einzusparen.

Ebenfalls ist die Fassade erkennbar. Damit ein angemessener Schallschutz gewährleistet ist, wird einerseits die Fläche der Fenster auf ein Minimum reduziert, wodurch nur noch schlitzartige Öffnungen eingefügt worden sind. Andererseits wird eine gläserne zweite Fassade vorgehängt, die eine ebenso ausreichend Belüftung ermöglichen soll.

Legende

- 1 Büro
- 2 Wohnungen
- 3 Schallschutzbereich | Balkone
Wohnungen
- 4 Verwaltung Büro | Galerie
- 5 Ateliers | Werkstätten
- 6 nicht öffentliches Magazin
- 7 Schallschutzbereich | Terrassen
Ateliers | Outdoor-Werkstätten





4. Obergeschoss

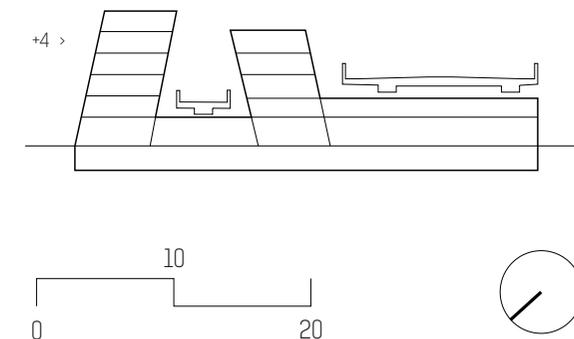
Hier wird zum ersten Mal das angeschnittene Dach des Entwurfs ersichtlich, welches die niedrigeren Baukörper bereits überdeckt.

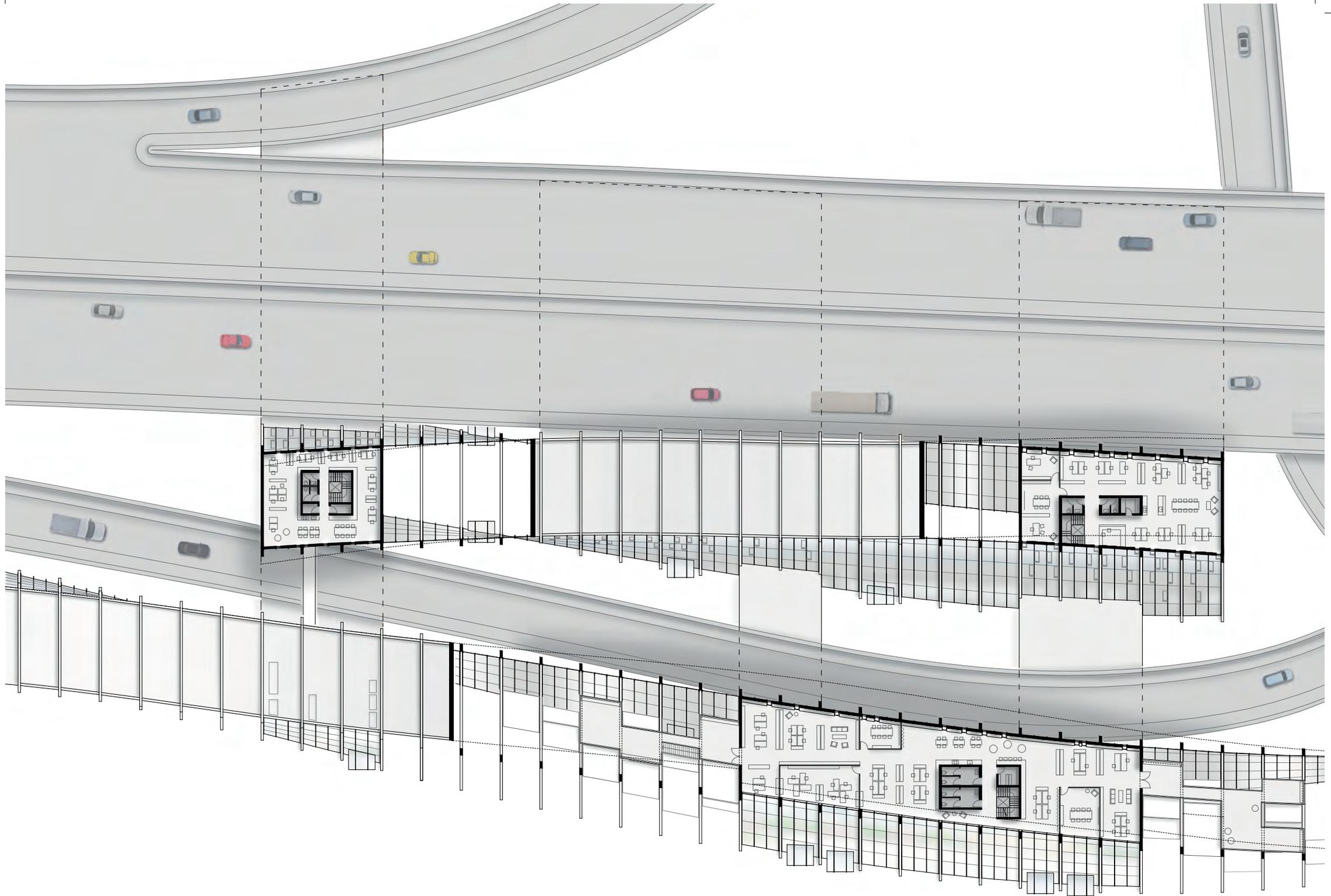
Ähnlich wie bei den vorangegangenen Grundrissen wird die endgültige Form des Bauwerks und welche Beziehung es zur Südosttangente einnimmt immer starker erkennbar.

Die Funktionen dieser Geschosse sind weiterhin Büros, Ateliers und Werkstätten.

Legende

- 1 Büro
- 2 Start-up Büros | Coworkingspace
- 3 Schallschutzbereich | Terrassen
Büros | Outdoor-Werkstätten
- 4 Dokumentation Bibliothek



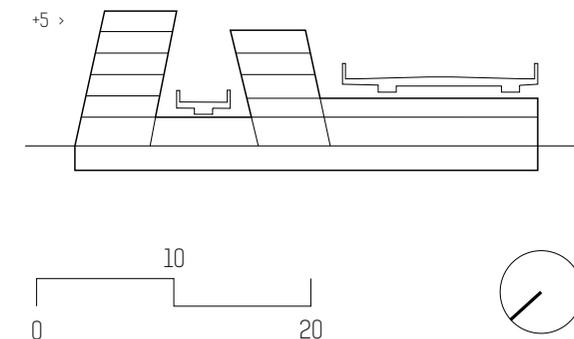


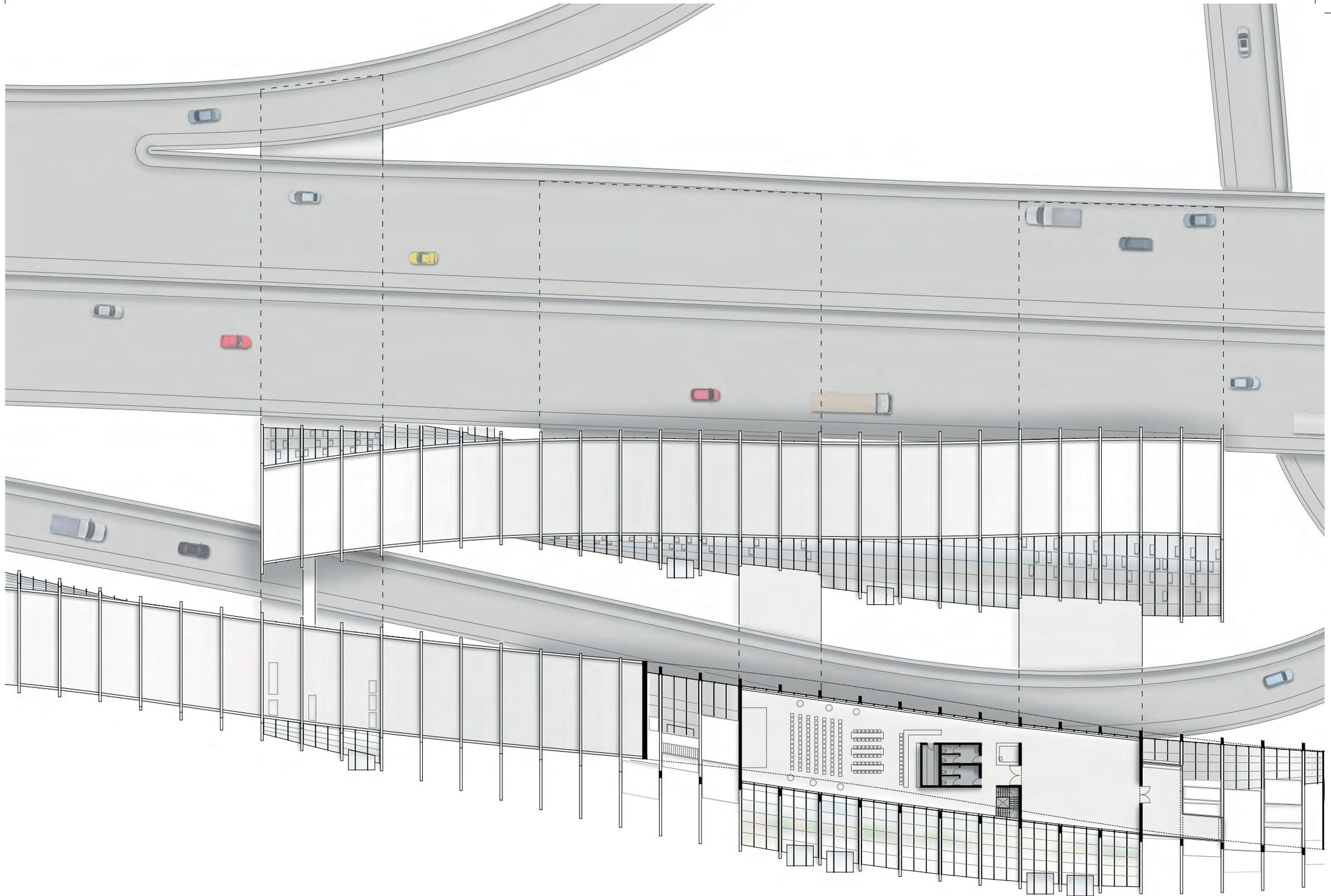
5. Obergeschoss

Das Dach überdeckt bereits einen Großteil der vorhandenen Baukörper, nur noch einer wird angeschnitten. Dieser beinhaltet in diesem Geschoss einen großzügigen Veranstaltungsraum, der sowohl gebäudeintern verwendet, wie auch an Externe vermietet wird. Auch hier findet sich wieder eine Terrasse, die nun zusammen mit den anderen der unteren Geschosse den Schallschutzbereich in seiner räumlichen Erlebbarkeit definieren.

Legende

- 1 Veranstaltungsraum
- 2 Schallschutzbereich | Terrassen

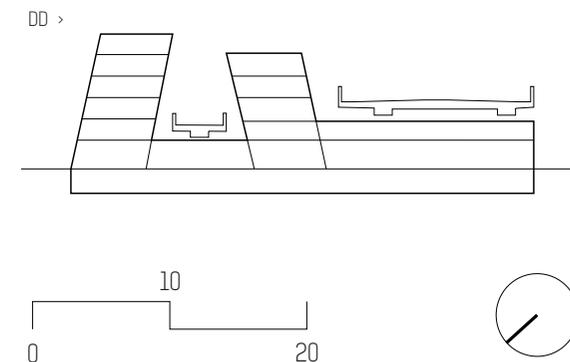


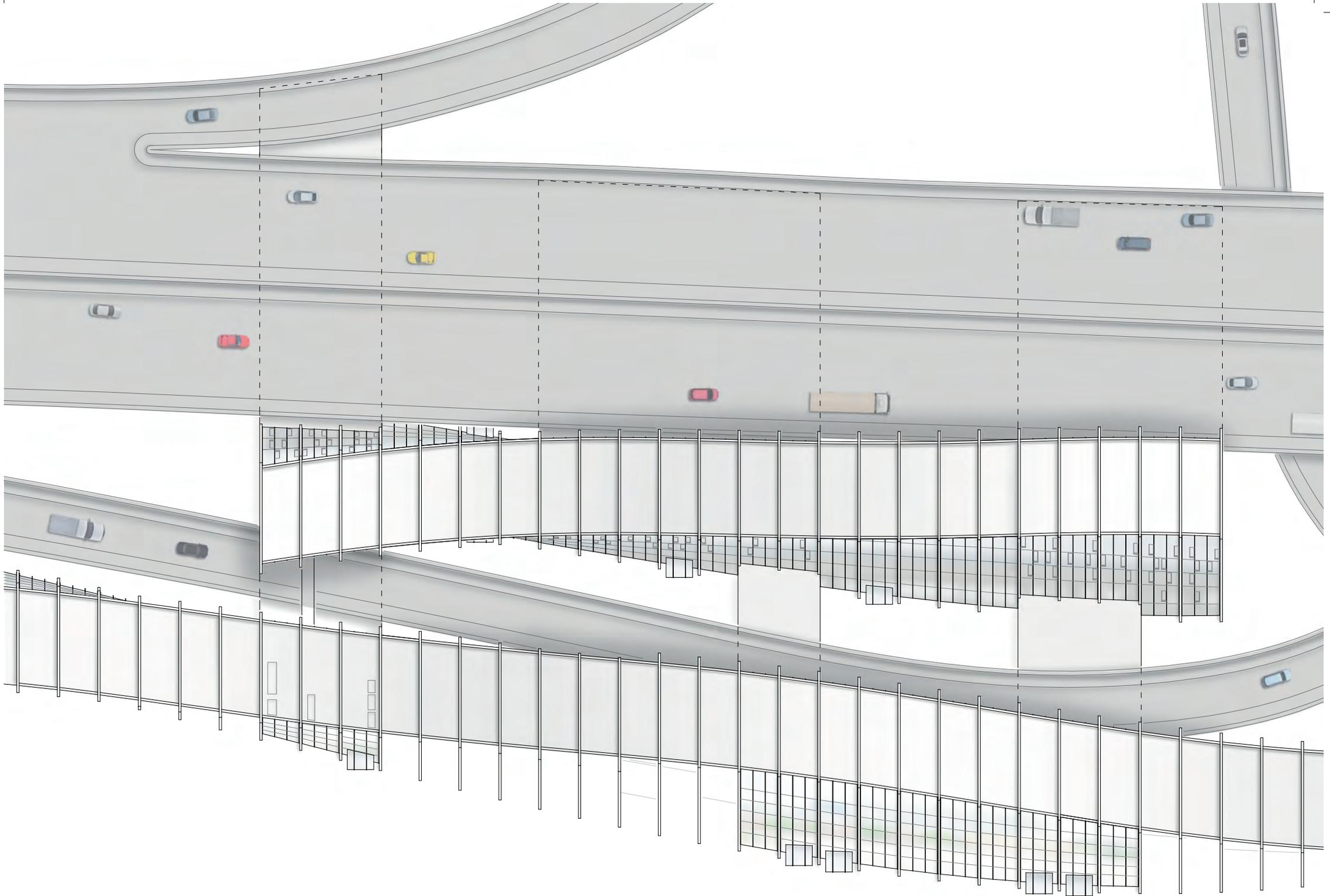


Dachdraufsicht

Diese Darstellung zeigt, wie das Dach die Baukörper und Schallschutzbereiche überdeckt. Gemeinsam mit der Rahmenkonstruktion bildet es eine Einheit, die das Bauwerk zusammenfasst und scheinbar zusammenhält.

Weiters ist der Unterschied zwischen dem östlichen und westlichen Gebäudeteil sofort ersichtlich. Die Lage inmitten von Hauptverkehrsfläche und Abfahrt macht es für den Schallschutzbereich des östlichen Teils notwendig von beiden beidseitig geschlossen zu sein. Anders der westliche, der nur in Richtung der Autobahn undurchlassig sein muss und somit die Seite zum Areal von Neu Marx offen gestaltet werden kann.



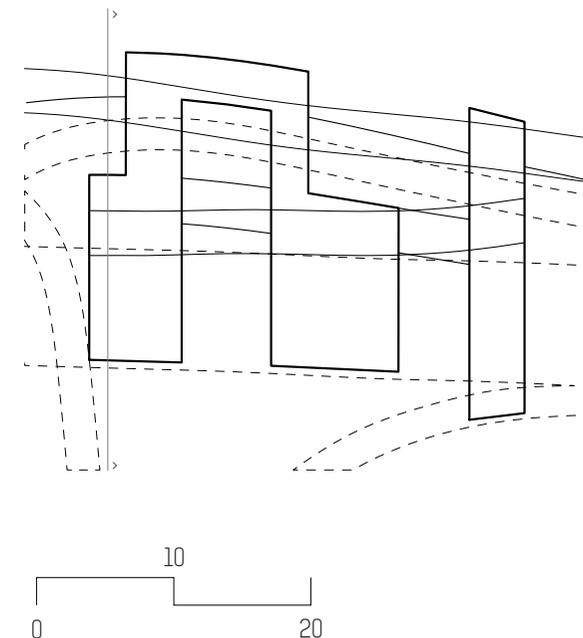


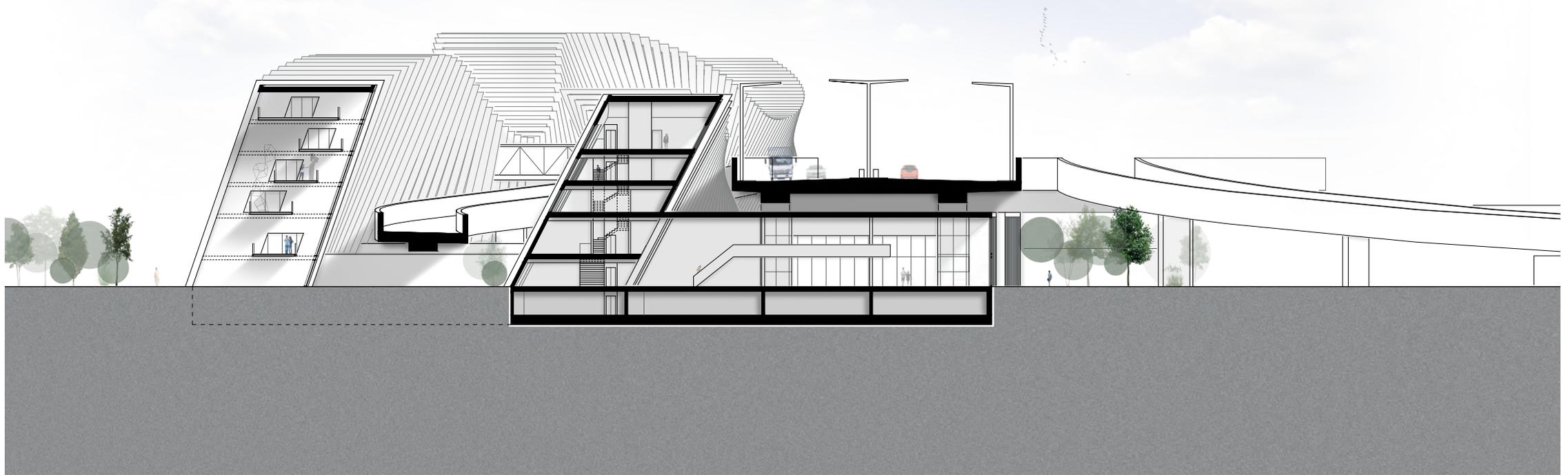
Schnitte

Schnitt 1

DienachNordenblickendeGrafikdurchschneidet nur einen Gebäudeteil und verläuft außerhalb des zweiten. Dadurch werden einerseits der zweigeschossige Innenraum der Bibliothek und die darüber liegenden weiteren Abteilungen ersichtlich. Andererseits lässt sich auch der nur auf einer Seite verschlossene Schallbereich des westlichen Baukörpers erkennen. In diesem finden sich die angeschnittenen terrassenförmigen Balkone, die in jedem Geschoss vorkommen und den Raum teilen, gliedern und organisieren. Diese überdachten Außenräume können als eine Erweiterung der Innenräume gesehen werden.

Des Weiteren zeigt sich wie sich das Bauwerk an die Südosttangente, aber auch deren Ab- und Auffahrten, anschmiegt und in welchem Zusammenhang sie stehen. Schlussendlich ist auch die geschwungene Form des gesamten Entwurfs ablesbar, die sich sowohl in ihrer Höhe wie auch der vertikalen Neigung ändert.

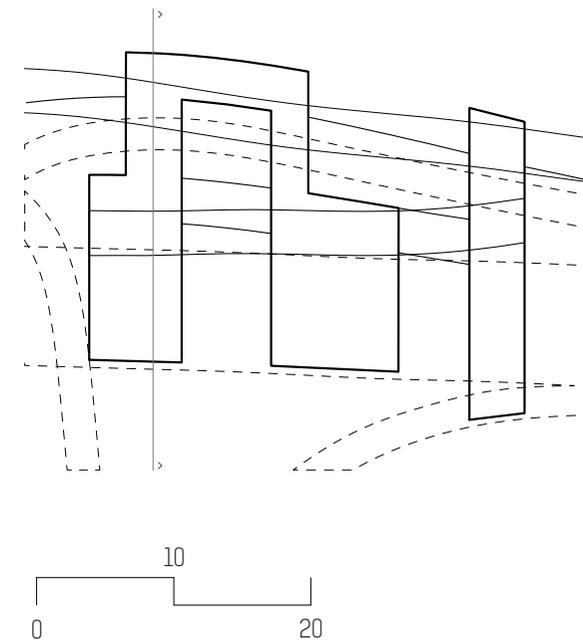


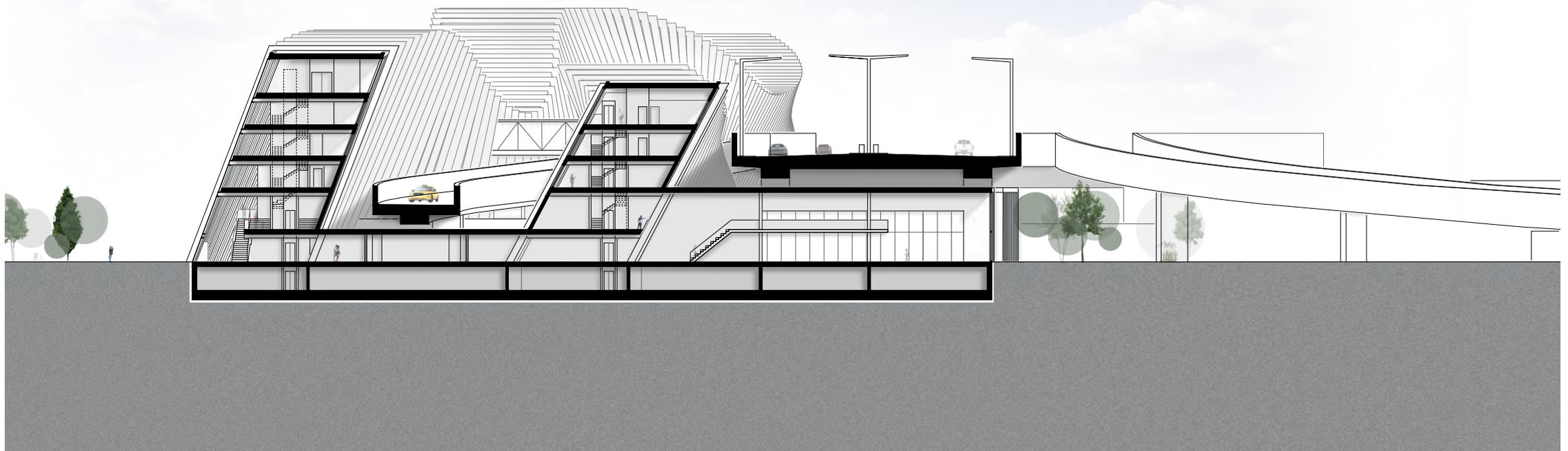


Schnitt 2

Dieser Schnitt ist wieder nach Norden ausgerichtet und läuft sowohl durch den westlichen, den östlichen, wie auch den unter der Tangente liegenden Baukörper. Abermals sieht man den Innenraum der Bibliothek, wie er sich unterhalb der Fahrbahn auf eine Raumhöhe von fast 10 m ausbreitet und die beiden Teilgebiete des Erdberger Mais – St. Marx und Franzosengraben – miteinander verbindet. Weiters erkennt man den gemeinsamen Eingangsbereich der Ausstellungsflächen und der beschriebenen Bibliothek. Auch dieser erstreckt sich über zwei Geschosse und bildet eine Galerie, die es ermöglicht die gesamte Höhe zu erfassen.

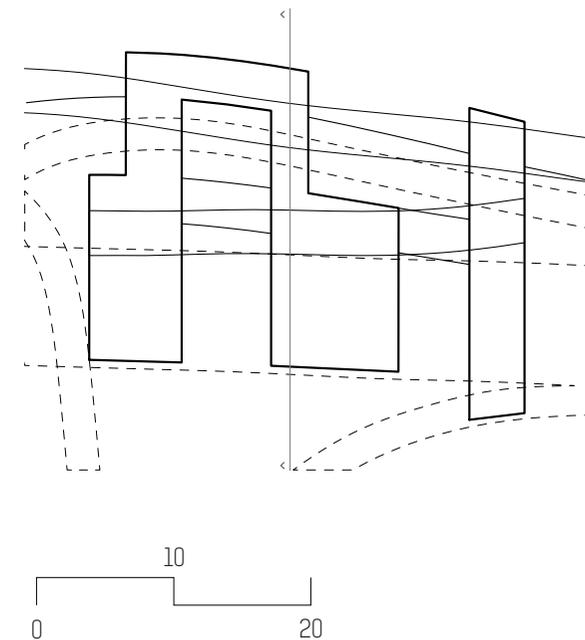
Der Schnitt zeigt auch die beiden Erschließungskerne, die sowohl einen Lift wie auch ein Treppenhaus beinhalten.

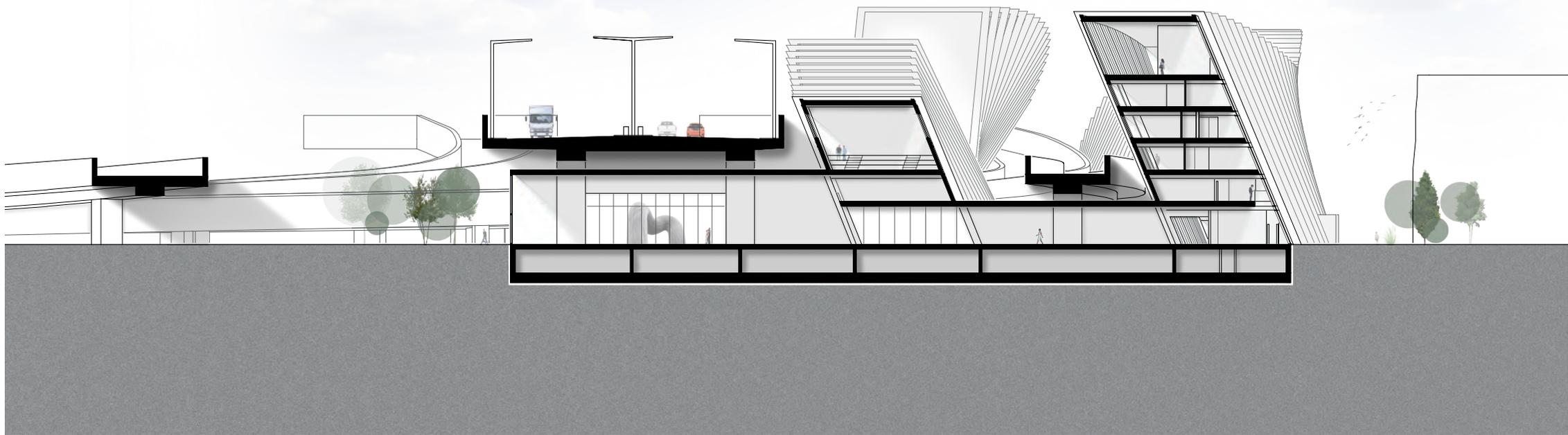




Schnitt 3

Hier wird in die andere Richtung durch das Gebäude geschnitten, man blickt gen Süden. Anders als bei den vorherigen Schnitten verläuft dieser hier durch den Baukörper, in dem sich die Galerie befindet. Abermals ist die Zweigeschossigkeit gut zu erkennen, die sowohl im Ausstellungsbereich als auch wieder im Eingangsbereich zu finden ist. Weiters sind die beiden unterschiedlichen Fassaden ersichtlich. Einerseits erkennt man den geschlossenen Charakter, der der Autobahn zugewandt, andererseits die offenen, leichten Eigenschaften, der zu Neu Marx ausgerichteten Außenhülle. Wie bereits beschrieben, macht es der Schutz vor Lärm und Abgasen notwendig, die Fassade mit wenig Öffnungen zu versehen und eine weitere Schicht vorzuhängen.

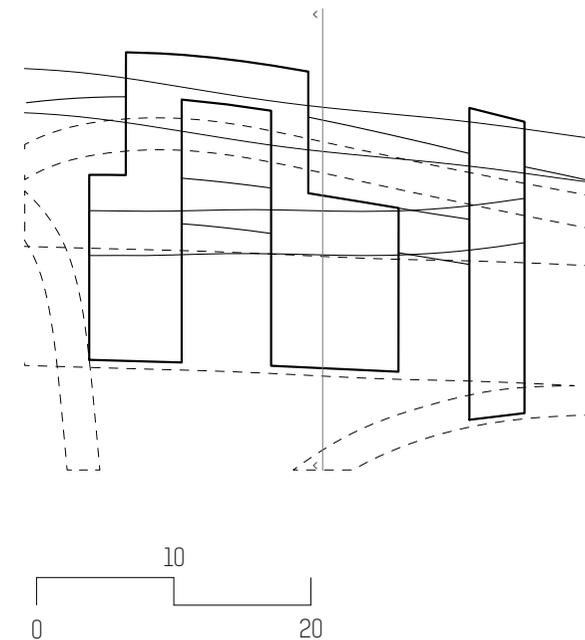




Schnitt 4

Dieser Schnitt verläuft abermals durch die Galerie, allerdings wurde er so platziert, dass sowohl der Bereich unterhalb der Abfahrt, aber auch der äußere Schallschutzbereich mit den zahlreichen Terrassen veranschaulicht wird. Auch hier definieren diese den Raum und geben ihm seinen Charakter.

Überdies zeigt sich nochmals in welcher Beziehung der Entwurf und die Südosttangente zueinander stehen. So wird einerseits die Autobahn vom Baukörper umspielt, indem er sich zu ihr hin und weg neigt, andererseits schneidet die Abfahrt scheinbar mitten durch das Gebäude hindurch.

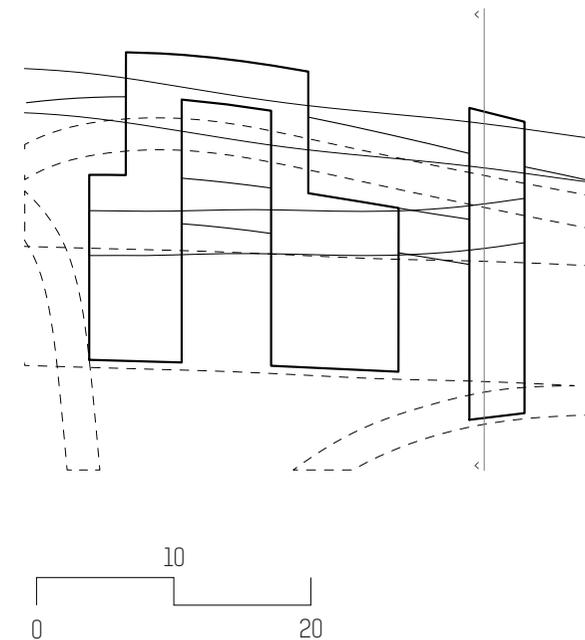


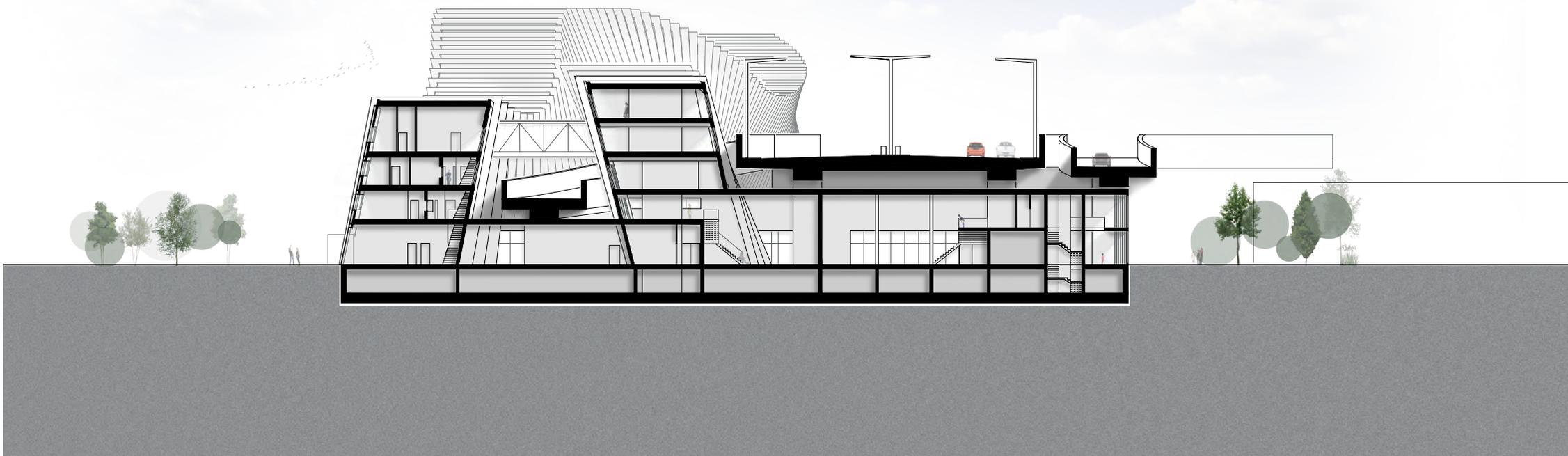


Schnitt 5

Die nochmals nach Norden ausgerichtete Darstellung verläuft durch den nördlichsten Baukörper, in dem sich das Nahversorgungszentrum befindet.

Wie auch in den anderen Gebäudeteilen ist der unterhalb der Hauptfahrbahn befindliche Raum von seiner Zweigeschossigkeit geprägt. Zu erkennen ist die zwischen Wohn- und Büroturm verlaufende Verbindung, die diese neben dem Erdgeschoss noch ein zweites Mal in Zusammenhang bringt.



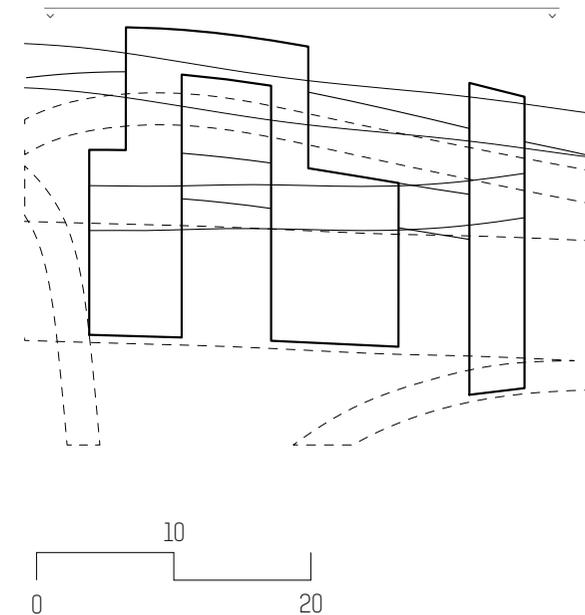


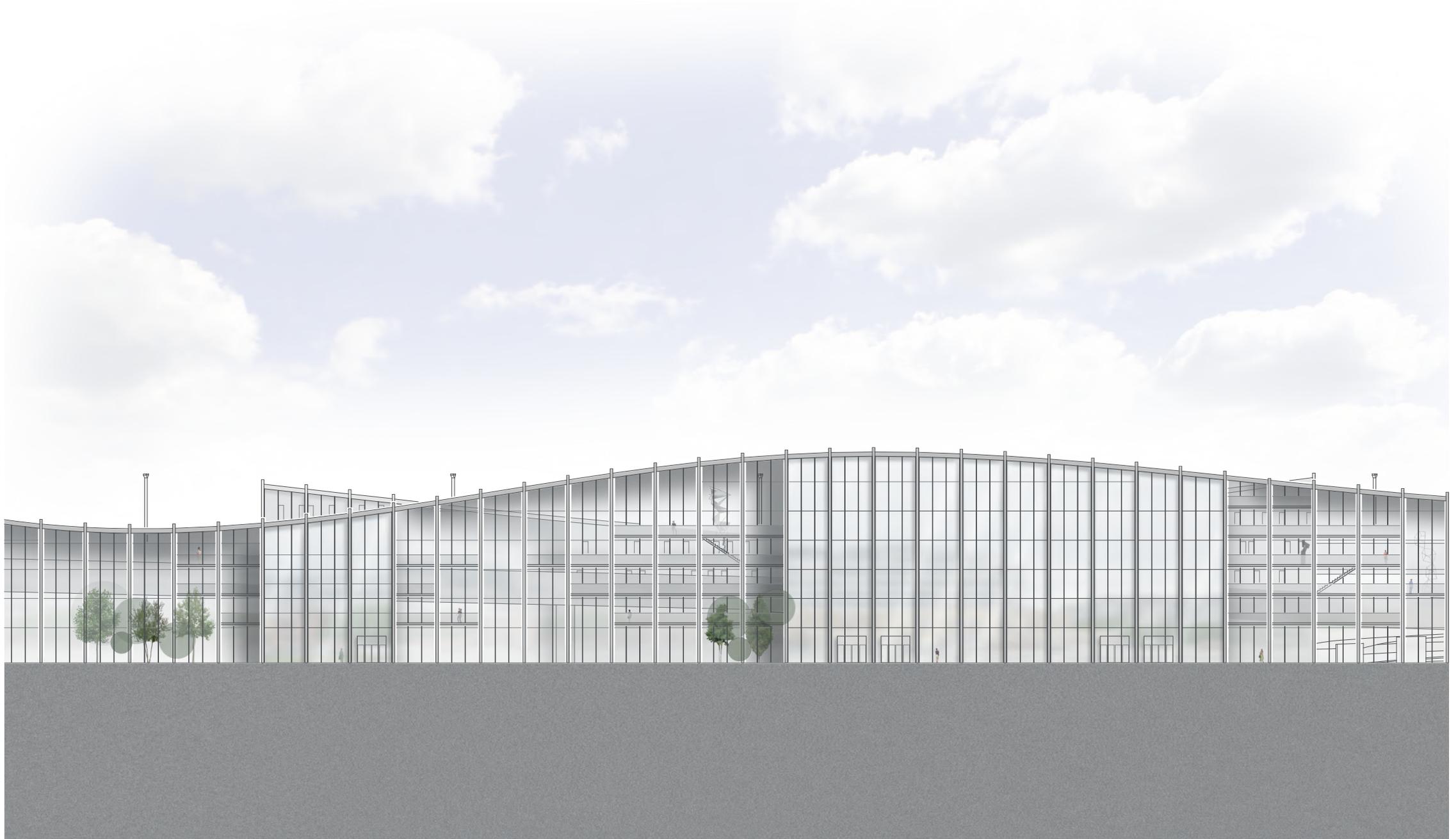
Ansicht

Nordwest

In der Ansicht wird die geschwungene Höhenentwicklung des gesamten Daches, die beim westlichen und östlichen Gebäudeteil unterschiedlich verläuft, ersichtlich. Dieses umfasst mit der in dieser Perspektive orthogonal erscheinenden Rahmenkonstruktion, das Bauvolumen und definiert scheinbar ihre Ausmaße.

Des Weiteren zeigt sich die Aufteilung der terrassenförmigen Balkone und wie sie den Raum des Schallschutzbereiches definieren und formen.





Anhang

5

106	6.1. Endnoten
110	6.2. Quellen
	Selbstständige Quellen
	Unselbstständige Quellen
114	6.3. Abbildungsverzeichnis

6.1. ENDNOTEN

1 Vgl. BAUSCH I DIETSCH, *Lärmschutz an Straßen*, S. 102.

THALER I GARTNER I GRATT I DOPPLER, BERGTHALER I LESZKOVICS I NIEDERSÜSS I KANDL I HRDLICZKA I EMRICH, *Handbuch Umgebungslärm*, S. 25.

SIEBENHAAR, *Phonetik und Phonologie des Deutschen*, S. 1.

WERNER, *Handbuch Schallschutz und Raumakustik*, S. 41.

WILLEMS I SCHILD I DINTER, *Handbuch Bauphysik Teil 2*, S. 7.9.

2 Vgl. O.N., *Das menschliche Ohr*, WERNER, *Handbuch Schallschutz und Raumakustik*, S. 142.

3 Vgl. GENUIT, *Sound-Engineering im Automobilbereich*, S. 39.

O.N., *Unser Gehör. Das Ohr führt die Welt in den Menschen*, S. 3-4.

WERNER, *Handbuch Schallschutz und Raumakustik*, S. 142-143-145.

4 GENUIT, *Sound-Engineering im Automobilbereich*, S. 39.

5 Vgl. O.N., *Das menschliche Ohr*.

6 Vgl. O.N., *Unser Gehör. Das Ohr führt die Welt in den Menschen*, S. 4-6.

DIETZE, *Menschliches Gehör*.

WERNER, *Handbuch Schallschutz und Raumakustik*, S. 142-144.

7 THALER I GARTNER I GRATT I DOPPLER, BERGTHALER I LESZKOVICS I NIEDERSÜSS I KANDL I HRDLICZKA I EMRICH, *Handbuch Umgebungslärm*, S. 25.

8 Vgl. FISCHER I FREYMUTH I HÄUPL I HOMANN I JENISCH I RICHTER I STOHRER, *Lehrbuch der Bauphysik*, S. 9.

Hessen Mobil, *Straßen- und Verkehrsmanagement, Lärmschutz an Straßen*, S. 4.

THALER I GARTNER I GRATT I DOPPLER, BERGTHALER I LESZKOVICS I NIEDERSÜSS I KANDL I HRDLICZKA I EMRICH, *Handbuch Umgebungslärm*, S. 25-26.

WILLEMS I SCHILD I DINTER, *Handbuch Bauphysik Teil 2*, S. 7.9.

9 World Health Organisation, 1972.

10 ROSIC, *ORNAMENT I MUSTER I STRUKTUR*, S. 118.

11 Vgl. O.N., *Umweltbedingungen,-verhalten*.

O.N. *Verursacher für Lärm*.

O.N. *Gesundheitsfaktor Mobilität*, S. 29.

O.N., *Jeder 5. Österreicher wird durch Lärm des Kfz-Verkehrs belastet*.

O.N., *Verkehrslärm beeinträchtigt jeden 4. Österreicher*.

12 Vgl. THEAKSTON, *Burden of disease from environmental noise*, S. 99-100.

13 Vgl. O.N., „Metrics: Disability-Adjusted Life Year (DALY)“.

14 Vgl. O.N. *Gesundheitsfaktor Mobilität*, S. 12, 29-30.

THEAKSTON, *Burden of disease from environmental noise*, S. 101-102.

15 O.N. *Gesundheitsfaktor Mobilität*, S. 30.

16 AUGÉ, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, S. 92.

17 AUGÉ, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, S. 93.

18 AUGÉ, *Entwurzelung und grenzenloses Spektakel*.

19 Vgl. AUGÉ, *Entwurzelung und grenzenloses Spektakel*.
AUGÉ, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, S. 38-93.
O.N., *Marc Augé und die «Übermoderne»*.
O.N., *Nicht-Orte. Marc Augé*.

20 AUGÉ, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, S. 38.

21 AUGÉ, *Entwurzelung und grenzenloses Spektakel*.

22 Vgl. AUGÉ, *Entwurzelung und grenzenloses Spektakel*.
AUGÉ, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, S. 38-93.
O.N., *Marc Augé und die «Übermoderne»*.
O.N., *Nicht-Orte. Marc Augé*.

23 Vgl. FAUSERS, *„nicht-orte“ von marc augé in der wertlosen bibliothek (2)*.

24 MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in*

Bewegung, S. 5.

25 Vgl. MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 2-5.
O.N. *Erdberger Maiß*.

26 Vgl. MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 2-5.

27 Vgl. *Neu Marx Standortmarketing GmbH, Ein Tag in der Zukunft. Neu Marx*, S. 2, 5, 9, 15, 17, 23, 29, 32
O.N., *Historisches. Vom ehemaligen Schlachthofareal zum modernen Wirtschaftsstandort*.

MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 7.

28 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City - Neu Marx Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 34-35.

MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in*

Bewegung, S. 6-7.

SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEU MARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 42.

29 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City - Neu Marx Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 32-33.
SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEU MARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 42.

30 Vgl. BAGIENSKI, *CreativeCity-NeuMarx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 36-37.
MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 10.
SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 41.

31 Vgl. BAGIENSKI, *CreativeCity-NeuMarx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 28-29.
SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 43.

MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 9.

MA 42, *St. Marxer Friedhofspark*.

MA 42, *Der Wiener Prater*.

32 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 38-39.

SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 40.

33 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 32-33.

MÜLLNERITSCH | PILS, *Die Südosttangente – Lebensader durch Wien*.

O.N., *VCÖ-Untersuchung: Südosttangente ist meist befahrene Autobahn Österreichs*.

MA 21, *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, S. 7.

SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 42.

34 SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 49.

35 Vgl. GRANER, *Sankt Marx - Historische*

Entwicklung des Schlachthofes Sankt Marx.

MA 59, *Central-Viehmarkt - Geschichte der Wiener Märkte*.

NeuMarx Standortmarketing GmbH.(Hrsg.), *Ein Tag in der Zukunft*, S.96-105.

36 SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 49.

37 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 50-58.

SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEUMARX GEMEINSAM GESTALTEN*, S. 49.

WINROITHER, *Neu Marx wird Zentrum für Start-ups*, S. 9.

38 Architekturzentrum Wien, *T-Center St. Marx*.

39 Vgl. Architekturzentrum Wien, *T-Center St. Marx*.

BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 42-43.

TRENKER, *Eine liegende Skulptur, die abhebt*.

40 Vgl. NEXTROOM, *ÖAMTC-Zentrale*.

41 ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Vienna Biocenter 1, 2 + 3*.

42 Vgl. ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Vienna Biocenter 1, 2 + 3*.

BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 45.

43 Vgl. Architekturzentrum Wien, *Vienna Biocenter 1, 2 + 3*.

BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 46.

44 ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Karrée St. Marx – Bauplatz E*.

45 Vgl. ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Karrée St. Marx – Bauplatz C*.

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Karrée St. Marx – Bauplatz D*.

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, *Karrée St. Marx –*

Bauplatz E.

BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 47-48.

46 Vgl. BAGIENSKI, *Creative City- Neu Marx. Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, S. 48.

NEU MARX STANDORTMARKETING GMBH, *Ein Tag in der Zukunft. Neu Marx*, S. 27.

6.2. QUELLEN

Selbstständige Literatur

AUGÉ, Marc, *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt, S. Fischer, 1994.

AUGÉ, Marc, *Nicht-Orte*, München, C.H. Beck, 2014.

BAUSCH, Dieter | DIETSCH, Wolfgang, Bundesverband der Deutschen Zementindustrie (Hrsg.), *Lärmschutz an Straßen. Planungsgrundlagen - Systeme aus Beton*, Düsseldorf: Beton-Verlag GmbH, 1979.

BAGIENSKI, Patricia, *Creative City - Neu Marx Warum wir andere Häuser brauchen? Strategien für das zukünftige Wohnen*, Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung, Wien, 2016.

FISCHER, Heinz-Martin | FREYMUTH, Hanns | HÄUPL, Peter | HOMANN, Martin | JENISCH, Richard | RICHTER, Ekkehard | STOHRER, Martin, *Lehrbuch der Bauphysik. Schall - Wärme - Feuchte - Licht - Brand - Klima*, Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag, GWV Fachverlage

GmbH, 2008.

GENUIT, Klaus, *Sound-Engineering im Automobilbereich. Methoden zur Messung und Auswertung von Geräuschen und Schwingungen*, Heidelberg: Springer-Verlag, 2010.

Magistrat der Stadt Wien, Stadtteilplanung und Flächennutzung - MA 21 (Hrsg.), *Perspektive Erdberger Mais. Ein Entwicklungskonzept für ein Stadtgebiet in Bewegung*, Wien, 2015.

Neu Marx Standortmarketing GmbH.(Hrsg.), *Ein Tag in der Zukunft. Neu Marx*, Wien, 2013.

ROSIC, Andrea, *ORNAMENT | MUSTER | STRUKTUR. Entwurf für eine Lärmschutzwand aus Beton unter Einbezug digitaler Produktionsmethoden*, Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung, Wien, 2015.

SCHEUVENS | ALLMEIER | ZIEGLER, *NEU MARX GEMEINSAM GESTALTEN. AUFGABENSTELLUNG FÜR DIE ENTWICKLUNG VON NEU MARX (STÄDTEBAULICHER WETTBEWERBLICHER*

DIALOG), Raumposition, Wien, 2016.

THALER, Robert | GARTNER, Helfried | GRATT, Wolfgang | DOPPLER, Andreas | BERGTHALER, Wilhelm | LESZKOVICS, Lukas | NIEDERSÜSS, D.Paula | KANDL, Lucian | Paul | HRDLICZKA, Reinhard | EMRICH, Hans, *Handbuch Umgebungslärm. Minderung und Ruhevorsorge*, Wien: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, 2009.

THEAKSTON, Frank, *Burden of disease from environmental noise: Quantification of healthy life years lost in Europe*, Copenhagen: World Health Organisation Regional Office for Europe, 2011.

WERNER, Ulf, *Handbuch Schallschutz und Raumakustik. Für Theorie und Praxis*, Berlin: Beuth Verlag GmbH, 2015.

WILLEMS, Wolfgang M., SCHILD, Kai, DINTER, Simone, *Handbuch Bauphysik Teil 2*, Vieweg Verlag, Wiesbaden, 2006.

Unselbständige Literatur

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, „Karrée St. Marx – Bauplatz c“, *nextroom*, 11.4. 2004, <https://www.nextroom.at/building.php?id=33537>, Zugriff: 26.9.2017.

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, „Karrée St. Marx – Bauplatz D“, *nextroom*, 11.4.2004, <https://www.nextroom.at/building.php?id=33541>, Zugriff: 26.9.2017.

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, „Karrée St. Marx – Bauplatz E“, *nextroom*, 16.8.2010, <https://www.nextroom.at/building.php?id=33869>, Zugriff: 26.9.2017.

ARCHITEKTURZENTRUM WIEN, „T-Center St. Marx“, *nextroom*, 20.11.2004, <https://www.nextroom.at/building.php?id=18284>, Zugriff: 26.9.2017.

Architekturzentrum Wien, „Vienna Biocenter 1, 2 + 3“, *nextroom*, 27.9.2009, <https://www.nextroom.at/building.php?id=19484>, Zugriff: 25.9.2017.

DIETZE, U., „Menschliches Gehör“, *Studienarbeit zum Thema Maschinenakustik*, o.J., <http://www3.imw.tu-clausthal.de/forschung/projekte/EQUIP/studiarbeit/geoer.html>, Zugriff: 2.5.2016.

FAUSERS, Elias, „nicht-orte“ von marc augé in der wertlosen bibliothek (2), *Off Journal*, 6.10.2013, <http://www.offjournal.de/archives/911>, Zugriff: 24.6.2017.

GRANER, Hans-Peter, „Sankt Marx - Historische Entwicklung des Schlachthofes Sankt Marx“, *Webservice der Stadt Wien*, Wien, o.J., <https://web.archive.org/web/20070929111356/http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/erdbergermais/stmarx.htm>, Zugriff: 25.9.2017.

Magistrat der Stadt Wien, Marktservice & Lebensmittelsicherheit – MA 59, „Central-Viehmarkt - Geschichte der Wiener Märkte“, *Stadt Wien*, o.J., <https://www.wien.gv.at/freizeit/einkaufen/maerkte/geschichte/viehmarkt.html>, Zugriff: 25.9.2017.

Magistrat der Stadt Wien, Wiener Stadtgärten -MA 42 (Hrsg.), „St. Marxer Friedhofspark“, *Stadt Wien*, Wien, o.J., <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/friedhof-st-marx.html>, Zugriff: 24. 9.2017.

Magistrat der Stadt Wien, Wiener Stadtgärten

-MA 42 (Hrsg.), „Der Wiener Prater“, *Stadt Wien*, Wien, o.J., <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/prater.html>, Zugriff: 25. 9.2017.

MÜLLNERITSCH, Brigitte | PILS, Thomas, „Die Südosttangente – Lebensader durch Wien“, *Gestrata*, o.J., Wien, <http://www.gestrata.at/publikationen/archiv-journal-beitrage/gestrata-journal-149/die-suedosttangente-lebensader-durch-wien>, Zugriff: 25.9.2017.

Nextroom, „ÖAMTC-Zentrale“, *nextroom*, 29.12.2017, <https://www.nextroom.at/building.php?id=37748>, Zugriff: 27.9.2017.

O.N. „Erdberger Maiß“, *Wien Geschichte Wiki*, Wien, 2017, https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Erdberger_Maiß, Zugriff: 24.9.2017.

O.N., „Gesundheitsfaktor Mobilität“, *VCÖ-Schriftenreihe. Mobilität mit Zukunft*, Wien: VCÖ, 2012, http://www.umwelt.graz.at/cms/dokumente/10204880_4851517/8827ecb2/2012-04%20VCÖ-Publikation%20Gesundheitsfaktor%20Mobilität.pdf, Zugriff: 31.5.2016.

O.N., „Historisches. Vom ehemaligen Schlachthofareal zum modernen Wirtschaftsstandort“, *Neu Marx*, Wie, 204, <http://www.neumarx.at/Historisches/2087>, Zugriff: 25.9.2017.

O.N., „Das menschliche Ohr“, *Schweizerischer Berufsverband für Audio-Psycho-Phonologie nach A. Tomatis*, o.J., <http://www.a-p-p.ch/de/audio-psycho-phonologie/menschliche-ohr/>, Zugriff: 29.4.2016.

O.N., „Jeder 5. Österreicher wird durch Lärm des Kfz-Verkehrs belastet“, *VCÖ - Mobilität mit Zukunft*, 23.4.2013, <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-jeder-5-oesterreicher-wird-durch-laerm-des-kfz-verkehrs-belastet-23042013>, Zugriff: 19.4.2016.

O.N., „Marc Augé und die «Übermoderne»“, *bobbycalifornia*, 25.12.2012, <http://bobbycalifornia.blogspot.co.at>, Zugriff: 24.6.2017.

O.N., „Metrics: Disability-Adjusted Life Year (DALY). Quantifying the Burden of Disease from mortality and morbidity“, *World Health Organisation*, o.J.,

http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/metrics_daly/en/, Zugriff: 19.4.2016.

O.N., „Nicht-Orte. Marc Augé“, *Elfenbeinstraße*, 12.3.2013, <http://elfenbeinstrasse.de/?p=371>, Zugriff: 24.6.2017.

O.N., „Umweltbedingungen,- verhalten. Mikrozensus Umweltbedingungen, Umweltverhalten; 3. Quartal 2011 – Ergebnisse“, *Statistik Austria – Das Informationsmanager*, 13.6.2014, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/energie_und_umwelt/umwelt/umweltbedingungen_verhalten/index.html, Zugriff: 6.4.2016.

O.N., „Unser Gehör. Das Ohr führt die Welt in den Menschen“, *Musikschule Region Gübental*, o.J., http://www.ms-guerbetal.ch/fileadmin/media/pdf/Intermezzo/FS_11/UnserGehoer.pdf, Zugriff: 29.4.2016.

O.N., „VCÖ-Untersuchung: Südosttangente ist meist befahrene Autobahn Österreichs“, *VCÖ - Mobilität mit Zukunft*, 18.3.2013, <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-untersuchung-suedosttangente-ist-meist-befahrene-autobahn-oesterreichs-18032013>, Zugriff: 25.9.2017.

O.N., „Verkehrslärm beeinträchtigt jeden 4. Österreicher“, *VCÖ - Mobilität mit Zukunft*, 29.4.2014, <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-verkehrslaerm-beeintraechtigt-jeden-4-oesterreicher>, Zugriff: 19.4.2016.

O.N., „Verursacher für Lärm“, *Umweltbundesamt – Perspektiven für Umwelt & Gesellschaft*, o.J., <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/verursacher/>, Zugriff: 6.4.2016.

O.N., „Verursacher für Lärm“, *Umweltbundesamt – Perspektiven für Umwelt & Gesellschaft*, o.J., <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/verursacher/>, Zugriff: 6.4.2016.

SIEBENHAAR, Beat, Universität Leipzig, *Phonetik und Phonologie des Deutschen*, Leipzig, 2008, http://home.uni-leipzig.de/siebenh/kurse/WS0809/v_phonetik_phonologie/akustische_phonetik_skript.pdf, Zugriff: 3.4.2016.

TRENKER, Thomas, „Eine liegende Skulptur, die abhebt“, *Der Standard*, 2.7.2003, <http://derstandard.at/1348857/Eine-liegende->

Skulptur-die-abhebt, Zugriff: 26.9.2017.

WINROITHER, Eva, "Neu Marx wird Zentrum für Start-ups", *Die Presse*, 21.2.2015, S. 9.

6.3. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1 | Musikschule Region Gürbetal, Unser Gehör: Das Ohr führt die Welt in den Menschen, http://www.ms-guerbetal.ch/fileadmin/media/pdf/Intermezzo/FS_11/UnserGehoer.pdf, Zugriff: 2.5.2016, S. 5.

Abb. 2 | <https://www2.mvcc.edu/users/faculty/jfiore/SoS/images/ISO226Graph.jpg>, Zugriff: 3.4.2016.

Abb. 3 | <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/verursacher/>, Zugriff: 6.4.2016.

Abb. 20 | https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/13/T-Center_-_Vienna.jpg, Zugriff: 23.9.2017.

Abb. 22 | http://www.location-finder.at/system/location_images/large/2357/MarxHalle_MondialLocationfinder_%2812%29.jpg?1430144066, Zugriff: 24.9.2017.

Abb. 31 | <http://www.openhouse-wien.at/files/images/gebaeude/OeAMTC%20Zentrale/FO->

[ÖAMTC-Zentrale08%28c%29DieterHenkel.jpg](#), Zugriff: 24.9.2017.

Abb. 32 | <http://toro.cc/wp-content/uploads/2017/06/oeamtc-zentrale-wien-erdberg-3-architektur-fotograf-robert-tober.jpg>, Zugriff: 24.9.2017.

Abb. 40 | http://old.3zu0.com/fileadmin/_migrated/news_import/122_10_KarreeStMarx_web.jpg, Zugriff: 24.9.2017.