



Atmosphärenplan

1/8

Grünes Band

## Kooperatives Verfahren Oberlaa



M 1:1000

© DnD

**Sabine Dessoovic, Roland Barthofer,  
Julia Lammers, Tanja Neumayer**



### Kooperatives Verfahren Oberlaa

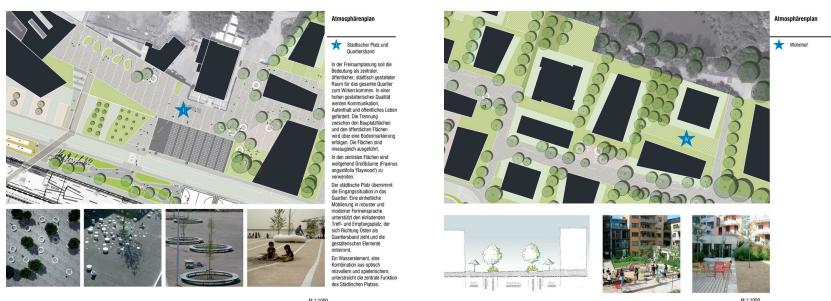
Planungszeitraum: 2016

Das Gebiet wird über die Kurbadstraße erschlossen.

Als Rahmenbedingung aus dem kooperativen Verfahren ging hervor, dass aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen die Lage und die Anlageverhältnisse der Kurbadstraße weitestgehend unverändert im Bestand bleiben soll. Bestehende Randsteinlagen, im Untergrund befindliche Einbauten sowie ein Brückentragwerk bei der Unterführung Kästenbaumtunnel sollen möglichst wenig angetastet werden, um unnötige Kosten zu vermeiden und möglichst viel Budgetspielraum für die Ausgestaltung des Freiraums vorzuhalten.

Optimierte Wegeführungen und für FußgängerInnen und RadfahrerInnen und Verknüpfungen an das umliegende Wegenetz stehen im Vordergrund - vor allem in Richtung U-Bahnstation Oberlaa. Eine neue Rad- und Fuß-Hauptachse führt in West-Ost-Richtung zentral durch das Entwicklungsgebiet. Die Durchwegung des Areals ist verknüpft mit dieser Hauptachse, des Weiteren mit strassenbegleitenden Gehsteigen entlang der Kurbadstraße, einem Radweg entlang des U-Bahnbauwerks, der gleichzeitig als Revisionsstreifen für die Wiener Linien (für Einsatzfahrzeuge befahrbar) genutzt wird, und mit einer barrierefreie Verbindung mit dem Ortskern Oberlaa durch den Kästenbaumtunnel - mit Hilfe einer Wendelrampe.

Der Kfz-Verkehr soll möglichst wenig in das Gebiet eindringen. Stellplätze für Kfz werden in Tiefgaragen mit direktem Anschluss an die Kurbadstraße untergebracht. Die Stellplätze der Baufelder in der 'zweiten Reihe' (BF 2, 3, 8 und 5) werden mit den jeweils davorliegenden Garagen in der „ersten Reihe“ (BF 1, 4, 7 und 6) zu



© DnD

© DnD

Sammelgaragen verknüpft - mit unterirdischen Durchfahrtsverbindungen unter den öffentlichen Fußwegen und den darin liegenden Einbauten. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gibt es in der Kurbadstraße, der Fontanastraße und in der verlängerten Segnerstraße (Zufahrt zur Seniorenresidenz). Zwischen den Baufeldern führen Bedarfswege als Spangen durch das Areal, jeweils mit Anbindungen an die Kurbadstraße. Durch sie sind alle Baufelder für Müll- und Einsatzfahrzeuge sowie für Bedarfsverkehr wie etwa Möbellieferungen erreichbar. Die notwendigen Fahrwege für die Feuerwehr auf den Baufeldern selbst sind Gegenstand weiterer Detailplanungen.

Der Platz zwischen der U-Bahn-Zugangsbrücke bei der Therme Wien und dem Baufeld 1 nimmt einerseits die Hauptachse für den Fuß- und Radverkehr auf und ist weiterhin beschränkt für Lieferverkehr der Apotheke und der Kurkonditorei befahrbar. Das Gebäude mit Kulturnutzung auf Baufeld 01.01 ist aufgeständert und bietet auf Erdgeschoßniveau Platz für Fahrradabstellplätze (Bike&Ride, Therme, Kurpark, etc) sowie Durchfahrt und Durchgang zwischen Kurbadstraße und Platz.

Die Anlieferung von Handels- oder Dienstleistungsnutzungen kann grundsätzlich über Ladezonen in den Parkstreifen der Kurbadstraße oder, sofern es sich um seltene Fahrten handelt, über die Bedarfswege abgewickelt werden. Die beiden potenziellen Kindergarten-Standorte sind mit Pkw erreichbar, sodass grundsätzlich auch die Möglichkeit zum Bringen und Abholen von Kindern mit Pkw besteht. Die Abschätzung der Stellplatzanzahl auf Basis der Nutzungen ergibt etwa 815 Garagenstellplätze. Davon sind etwa 785 Pflichtstellplätze. Weitere Kurzpark-Kontingente in zwei Garagen sollen ein zusätzliches Angebot für Besucher bieten, für die grundsätzlich bis zu 90 Stellplätze im öffentlichen

Straßenraum zur Verfügung stehen. Diese entsprechen etwa 10% dem gesamten Stellplatzangebot.

Die Thermengarage bietet ca. 600 Stellplätze für Thermenbesucher. Im Bestand ist davon auszugehen, dass viele Thermenbesucher die kostenlosen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nutzen. Mit der Eröffnung der U-Bahn und der Entwicklung des Areals wird der Bedarf nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum durch diese Nutzergruppe deutlich sinken.

Zu den wichtigen Maßnahmen im Mobilitätsmanagement des Entwicklungsgebietes zählen im Wesentlichen die Parkierung in Sammelgaragen und ein großzügiges Angebot an Fahrradabstellplätzen. Die Abstellmöglichkeiten bei den Wohnhäusern sollen dem unterschiedlichen Nutzerverhalten der RadfahrerInnen entsprechen. Eine Mischung aus ebenerdig zugänglichen Fahrradräumen in den Erdgeschoßzonen, fahrradtauglichen Einlagerungsräumen (über entsprechende Lifte erschlossen) und Stellplätzen für BesucherInnen und BewohnerInnen im Freiraum (überdacht) ist vorzusehen. Das Mobilitätsangebot soll durch Carsharing-Angebote, Mobilitätsberatung beim Einzug, ev. Ladestationen für E-Fahrräder und E-Autos sowie einen Radverleihservice (E-Bikes, Radanhänger, etc) noch erweitert werden.



Atmosphärenplan



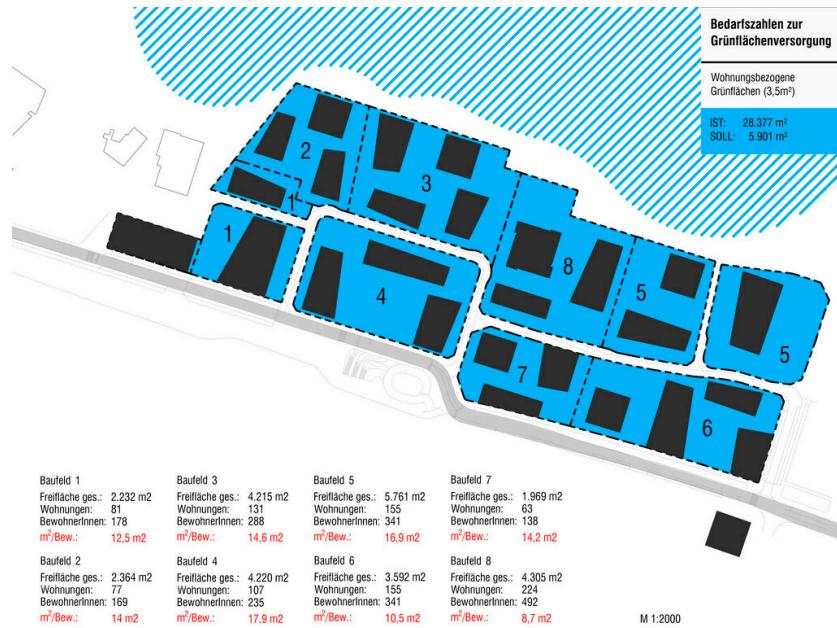
## Kooperatives Verfahren Oberlaa



© DnD

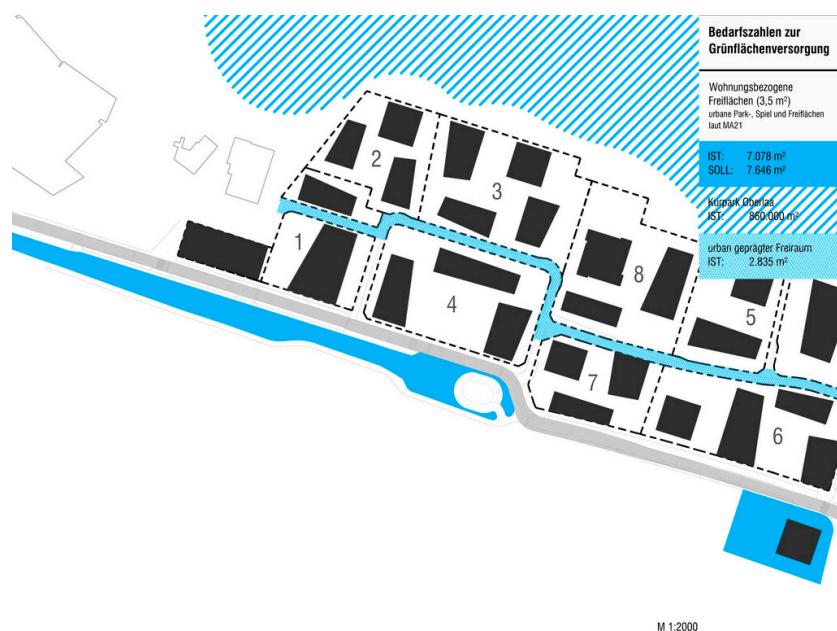


© DnD

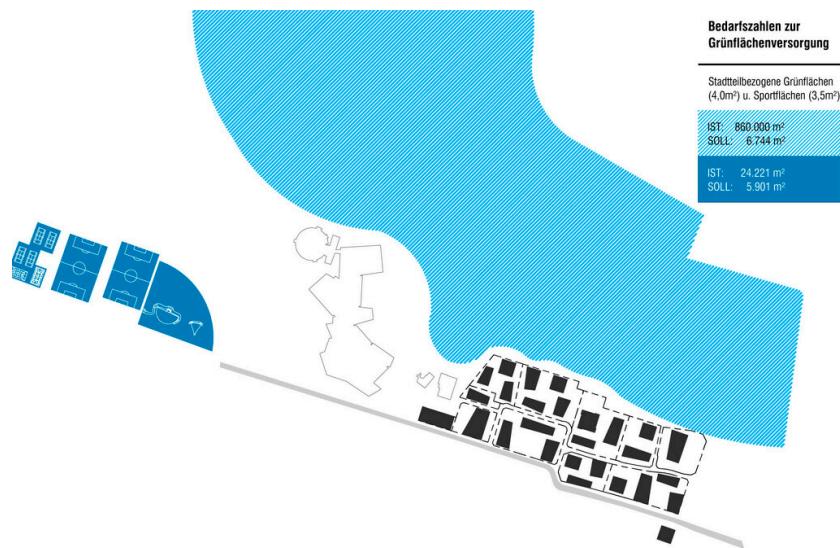


### Kooperatives Verfahren Oberlaa

© DnD



© DnD



### Kooperatives Verfahren Oberlaa

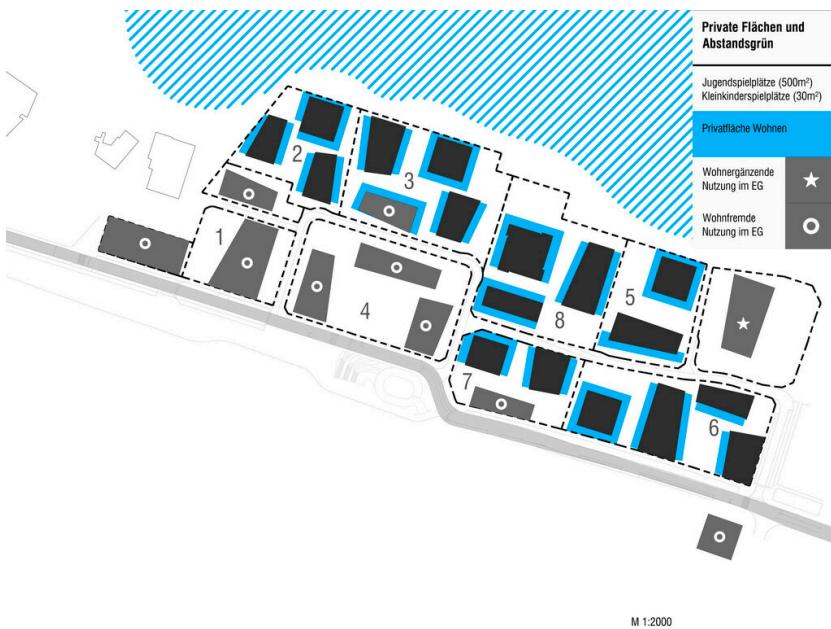
M 1:5000

© DnD



M 1:8000

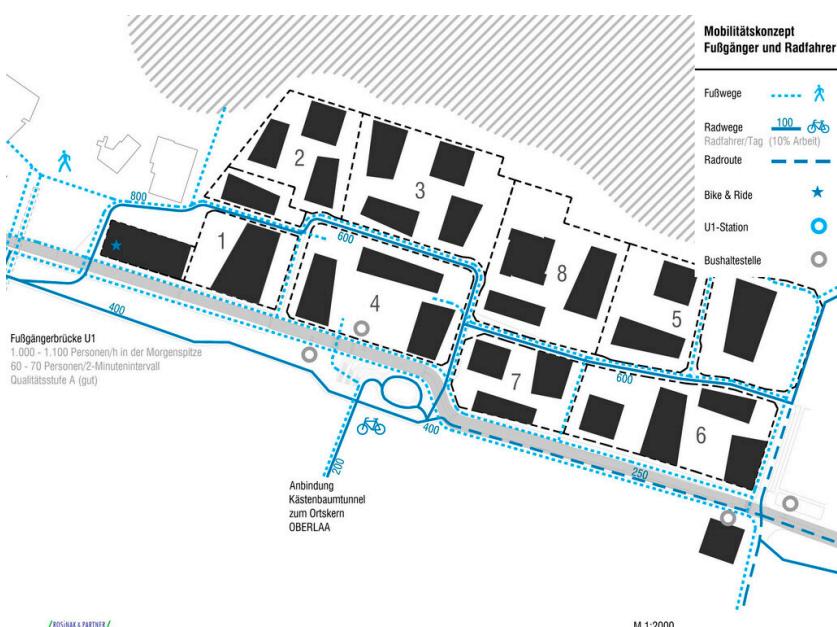
© DnD



## Kooperatives Verfahren Oberlaa

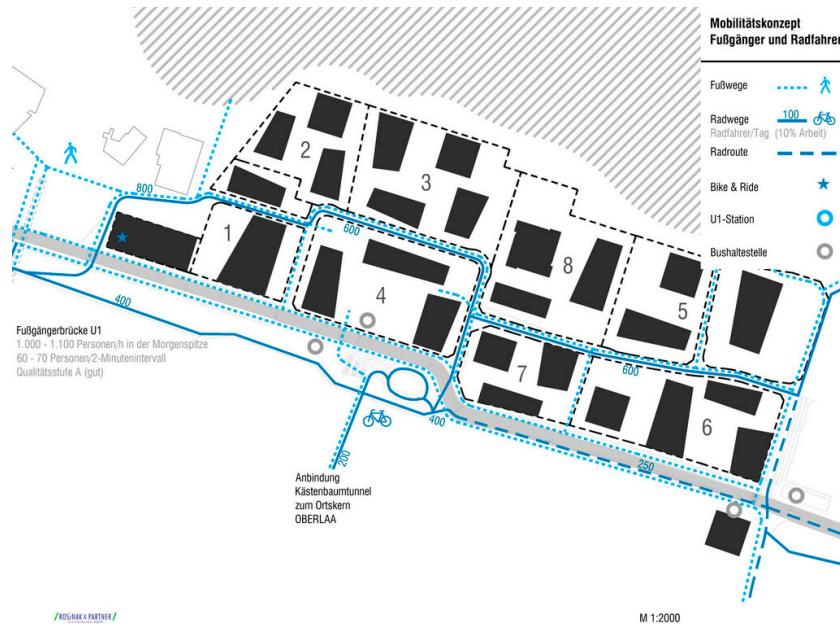
M 1:2000

© DnD



M 1:2000

© DnD, Rosinak



© DnD, Rosinak

Kooperatives Verfahren Oberlaa



© DnD Rosinak