

Technische Universität Wien
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Transport- und Siedlungswesen UE
LVA.: 231.031
WS 2009/10

Neuplanung Siedlungs- und Gewerbegebiet am ehemaligen Flugfeld Aspern.



Chipilov Iliya

Mihov Aleksandar

Mirchev Kalin

Bernhard Raffel

Zhulev Stanislav

Inhaltverzeichnis

Aufgabenstellung

1. Allgemeine Information

- 1.1 Historische Entwicklung des Gebietes
- 1.2 Lage und Infrastruktur
- 1.3 Demografische Entwicklung
 - 1.3.1 Bevölkerungsentwicklung
 - 1.3.2 Bevölkerungsstruktur
- 1.4 Bebauungsstruktur der Umgebung
- 1.5 Probleme bestehender Siedlungen
- 1.6 Bestehende Einrichtungen des 22. Bezirks

2. Planung und Bebauung im Planungsgebiet Gruppe 2

- 2.1 Bebauungsgrundsätze
- 2.2 Bebauungstypologie
 - 2.2.1 Geschlossener Hoftyp
 - 2.2.2 Offener Hoftyp
 - 2.2.3 Funktional definierte Randbebauung
 - 2.2.4 Werkstattbereiche
 - 2.2.5 Öffentliche Grünflächen
 - 2.2.6 Private Grünflächen
- 2.3 Einwohnerzahl
- 2.4 Wohnen-Arbeit-Freizeit
- 2.5 Bebauungsstruktur
- 2.6 Flächenbilanzierung
- 2.7 Geschäftsstruktur

3. Verkehr

- 3.1 Mikromobilität
- 3.2 Makromobilität
- 3.3 Verkehrliche Erschließung des Siedlungsgebiet
 - 3.3.1 Verkehrssysteme

3.4 Wege

3.4.1 Oberflächenstruktur der Wege

3.4.2 Plätze

3.5 Parkraumorganisation

3.6 Gebundene Zeit in der Siedlung

4. Versorgung und Entsorgung

4.1 Energieversorgung

4.2 Warmwasser und Heizung

4.3 Elektrischer Strom

4.4 Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

4.5 Abfallentsorgung

4.5.1 Abfallvermeidung

4.5.2 Müllentsorgung

5. Grundbedürfnisse

5.1 Analyse der Planung an Hand von „Satisfiern“

6. Analyse im Planungsgebiet

7. Querschnitte

8. Bebauung Erdgeschoß

9. Bebauung 1. 2. Stock

10. Bebauung 3. Stock

11. Bebauung 4. Stock

Aufgabestellung

Im Rahmen der Übung "Transport- und Siedlungswesen" ist ein Siedlungs- und Gewerbegebiet neu zu planen. Das zu planende Gebiet befindet sich im 22. Wiener Bezirk und wird sich an der Stelle des ehemaligen Flughafens Aspern auf einer Fläche von zirka 200 Hektar erstrecken. Insbesondere soll ein dicht bebauter neuer urbaner Stadtteil entstehen, der dem östlichen 22. Bezirk als Zentrum dient. Es werden zwischen 6.500 und 8.500 Wohnungen entstehen und etwa 16.000 bis 25.000 Arbeitsplätze geschaffen. Es sind Büros geplant und auch Bildungs- und Kulturzentren werden entstehen. Außerdem sollen zur Ergänzung des neuen Lebensraumes Freizeit- und Sozialeinrichtungen geschaffen werden. Die besonderen Merkmale des neuen Stadtteils sollen ein hochwertiger öffentlicher Raum, gute Ausstattung mit öffentlicher Infrastruktur, Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und Unterhaltung, Einrichtungen für Sport und Wellness sowie großzügige Freiräume sein.



1. Allgemeine Information

1.1 Historische Entwicklung des Gebietes

Das Gebiet um Aspern und Eßling war aufgrund seiner Lage im hochwassersicheren Bereich bevorzugtes Siedlungsgebiet und bereits lange vor Christi Geburt besiedelt. Diese Tatsache wird durch Wohngruben belegt, die der Jungsteinzeit zugerechnet werden. Weitere Siedlungsspuren und Grabfunde werden mit der Bronzezeit (2300 bis 750 v. Chr.) datiert.

1258 wurde der Name „Asparan“ - Ort unter den Espen - erstmals urkundlich erwähnt. Andere Quellen weisen die adelige Familie derer von Asparn, die ihr Schloss und zahlreiche Ländereien in diesem Gebiet besaßen, als Namensgeber aus. Die ansässigen Bauern lebten hauptsächlich vom Ackerbau. Durch die Errichtung von Schiffsmühlen am Mühlwasser entwickelte sich ein ausgedehnter Mehlhandel. Knapp vor den verheerenden Auswirkungen des Napoleon-Krieges erreichte das Dorf seine Blütezeit. Ein gewisser Wohlstand, ja Reichtum, war in das Dorf eingezogen.

Im Jahr 1809 eilte Napoleon mit seinen Truppen von Sieg zu Sieg. In diesem Jahr erlangte das Dorf Aspern historische Weltberühmtheit. Den Sieg der österreichischen Truppen, unter der Führung von Erzherzog Karl, über den bis dahin unbesiegten, selbsternannten, Kaiser Napoleon.

Der Flughafen

1880 wurde auf dem Flugfeld Aspern der erste Flugversuch gestartet. Der Wiener Flughafen wurde 1912 errichtet. Er zählte zu den größten und modernsten in ganz Europa.

Nach dem 2. Weltkrieg diente das Areal dem Flugsport und der Pilotenausbildung. Da sich der Flugverkehr immer stärker auf Schwechat konzentrierte, verlor das Flugfeld Aspern immer mehr an Bedeutung. Am 1. Mai 1977 wurde der Flughafen schließlich aufgelassen.

1980 wurde mit dem Abbruch des Flughafenhauptgebäudes und des Kontrollturmes begonnen. An deren Stelle wurde die Produktionshalle von General Motors errichtet. 1982 öffnete das Motorenwerk seine Pforten. Es gab seither eine Reihe von Zu- und Umbauten. Der Betrieb ist derzeit Arbeitgeber für rund 2.000 MitarbeiterInnen. Es werden Motoren und Getriebe im Dreischichtbetrieb hergestellt.



Abb. Der Flughafen kurz vor der Sperre

1.2 Lage und Infrastruktur

Das Areal des Flugfelds Aspern liegt nördlich der alten Ortskerne von Aspern und Eßling. Das südlich angrenzende Werksgelände von General Motors, mit seiner rund 800 m langen Produktionshalle, trennt das Areal jedoch von diesen beiden Siedlungszentren räumlich und funktionell ab. Im Norden wird das Areal von der Bahnverbindung Wien – Marchegg – Bratislava begrenzt. Von der Ostbahn im Norden zum GM-Werk im Süden verläuft eine Gleisanlage (Schleppgleise, Rangierzone und mehrere Gleise für Güterwaggons). Die Anschlussbahnanlage mit ihren Einrichtungen, beginnend von der Anschlussstelle zur Ostbahn bis zum Werksgelände, steht in Nutzung durch GM. Ab 2010 ist die Verlängerung der U2 mit zwei neuen Stationen zu erwarten. Auch eine neue Schnellbahnstation auf der Linie Wien-Bratislava wird eingerichtet. Im nördlichen Teil des Gebietes soll eine Schnellstraßenverbindung zwischen der S2 und der sich bereits in der Planung befindenden S1 entstehen. Gezielt wird der Anschluss des Planungsgebietes an die wichtigsten Wiener Verkehrsknoten, wie den Flughafen, Hauptbahnhof und Hafen, vorangetrieben. Darum wird auch die Anbindung an die Süd-Ost Tangente, die Wiener Stadtautobahn A 23 (bis 2016) und den Bahnhof (Schnellbahn/Regionalbahn S80/R80 bis 2015), sowie die Intercityanbindung nach Bratislava geplant. Durch eventuelle Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 vom Norden und der Straßenbahnlinie 25 vom Süden erzielt man die Erschließung des regionalen Bereiches. Im Inneren der Siedlung sollen Autobuslinien das gesamte Gebiet an den öffentlichen Verkehr anbinden.



Abb. Aspern - Aufnahme von oben



Abb. Aspern und die Nachbarviertel im 22. Bezirk Wien

1.3 Demografische Entwicklung

1.3.1 Bevölkerungsentwicklung

Das heutige Bezirksgebiet von Donaustadt weist das stärkste Bevölkerungswachstum aller Wiener Gemeindebezirke auf. Durch die große Fläche des heutigen Bezirksgebietes und die gärtnerische oder landwirtschaftliche Nutzung standen und stehen große Flächen für eine fortschreitende Urbanisierung zur Verfügung. Der 22. Bezirk hatte Anfang 2009 eine Einwohnerzahl von 153.408 Menschen und ist damit der Bezirk mit der zweitgrößten Bevölkerungszahl.

Dennoch ist der Bezirk auch heute noch vergleichsweise dünn besiedelt. Die Bevölkerungsdichte betrug Anfang 2009 1.499 Einwohner/km.

1.3.2 Bevölkerungsstruktur

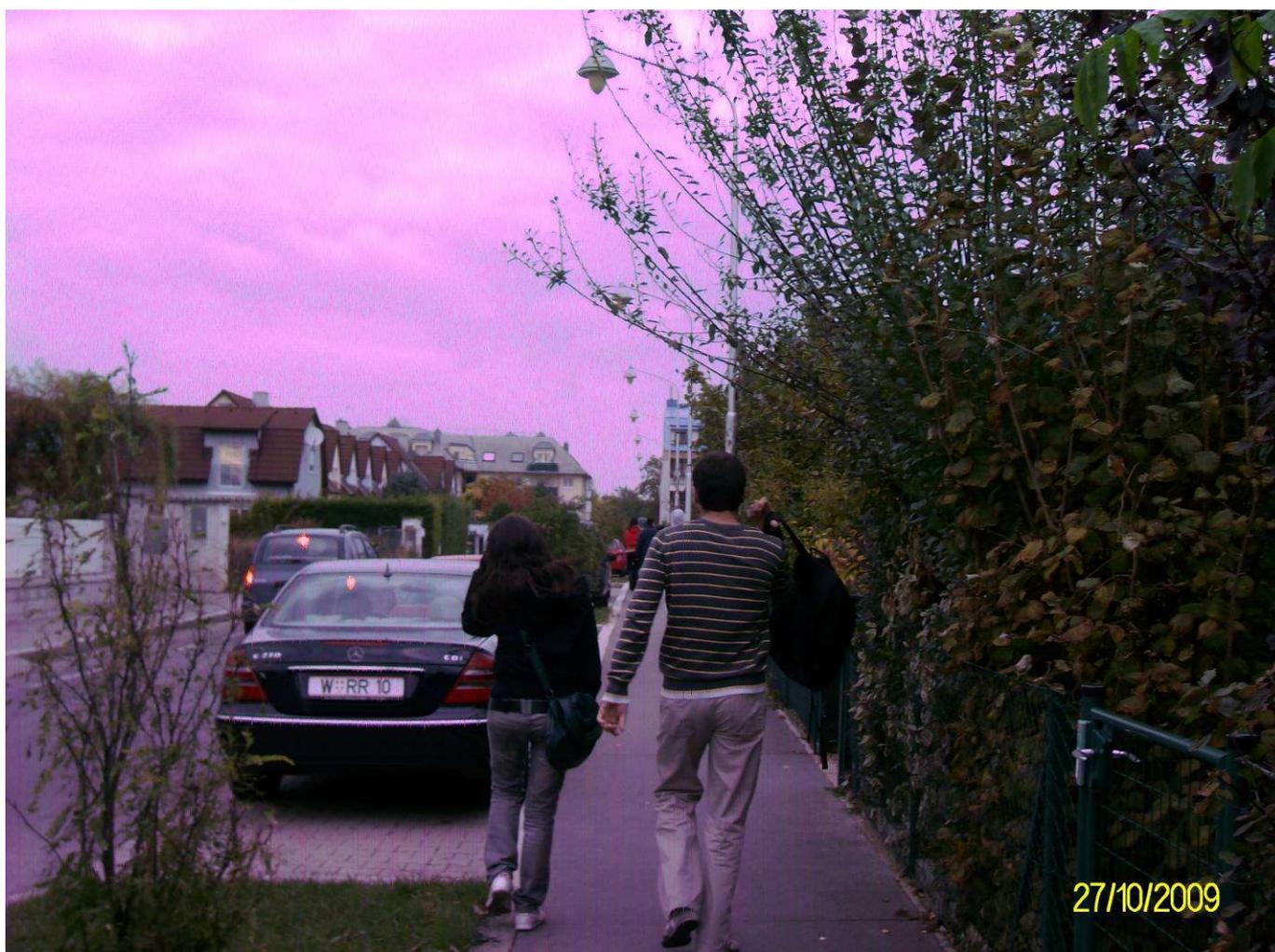
In der Donaustadt war die Bevölkerungsstruktur 2005 deutlich jünger als der Durchschnitt Wiens. Die Zahl der Kinder unter 15 Jahren erreichte mit einem Anteil von 18,0 % an der Bezirksbevölkerung den höchsten Wert in Wien (14,6 %). Der Anteil der Bevölkerung zwischen 15 und 59 Jahren war mit 62,9 % (Wien: 63,4 %) etwa im Wiener Durchschnitt, während der Anteil der Menschen im Alter von 60 oder mehr Jahren mit 19,1 % (Wien: 22,0 %) im unteren Bereich der Wiener Bezirke lag. Die Geschlechterverteilung lag im Bezirksgebiet 2001 bei 47,8 % Männern und 52,2 % Frauen, die Anzahl der verheirateten Bevölkerung war mit einem Anteil von 43,9 % gegenüber 41,2 % über dem Durchschnitt Wiens.

1.4 Bebauungsstruktur der Umgebung

Es existieren im Zielgebiet Flugfeld Aspern einige alte Betriebe, aber auch seit 1982 das Motoren- und Getriebewerk von General Motors, General Motors Powertrain - Austria GmbH, sowie die GM-Verkaufsorganisation General Motors Austria. Die alten Ortskerne von Eßling und Aspern sind durch das nördlich liegende Werksgelände von General Motors vom Flughafen abgegrenzt. Das Planungsgebiet liegt in der Mitte von Kleingarten Siedlungen. Die verschiedenen Siedlungen haben zwar kleine Zentren, jedoch keine einheitliche starke Zentrenstruktur. Nur im Bereich der Schnellbahnstation gibt es mehrere größere Wohnhäuser. Die vorhandene Bebauungsstruktur wird auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Die Nahversorgung um und im Planungsgebiet ist weitgehend nicht gegeben. Auf Grund der Nähe zu den Naturräumen, beispielsweise der Lobau, gab es in den letzten Jahren einen starken Zustrom in diese Gebiete. Durch die starke Urbanisierung in den letzten Jahren ist die ehemalige dünne Besiedlung wie ehemals nicht mehr vorhanden.



Abb. Aufnahme von der Umgebung



Aufnahme- Südost von Zielgebiet

1.5 Probleme bestehender Siedlungen

Die wichtigsten Probleme bestehender Strukturen sind mit der Befriedigung der Grundbedürfnisse und Zunahme von motorisiertem Individualverkehr verbunden. Die Distanz zwischen den einzelnen Aktivitätsorten ist so bemessen, dass man sie statt fußläufig nur mit dem Auto erreichen kann, d.h. sie sind autoorientiert. Diese Zersiedlung bewirkt, dass durch die Aktivitäten die Siedlung verlassen wird und die ortsgebundene Wirtschaft geschwächt wird. Bei den autoorientierten Straßen wird das Gebiet nicht als Lebensraum und als nicht attraktiv wahrgenommen. Das führt dazu, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) immer mehr wird, was neben den verschlungenen Ressourcen und der verbrauchten Energie auch viele soziale Probleme mit sich bringt. Und nicht an letzter Stelle ist die eventuelle Zunahme an MIV für viele gesundheitliche Schäden durch Abgase und Lärm verantwortlich.

Eine weitere Voraussetzung für Zunahme des Autoverkehrs ist die Planung von Parkplätzen. In den meisten Fällen befinden sie sich direkt vor der Haustür, viel näher als die öffentlichen Verkehrsstationen. Das macht den MIV zugänglicher und er wird von den Einwohnern bevorzugt. Weitere Probleme sind die

kleinen Grünflächen und die nicht vorhandenen Sport- und Erholungsflächen. Es ist wichtig die Siedlung so zu gestalten, dass genügend Arbeitsplätze vor Ort vorhanden sind.

1.6 Bestehende Einrichtungen im 22. Bezirk

Um die notwendigen Einrichtungen zur Befriedigung der Bedürfnisse zu projektieren, muss man zuerst wissen, welche Einrichtungen in der Nähe bestehen und ob sie ausreichend für die zunehmende Bevölkerung sind.

Ausbildung:

- Volksschule Eßling
- Volksschule Aspern
- Kooperative Informationsmittelschule
- Kooperative Mittelschule Eisbengasse
- Jugendzentrum Hirschstetten

Apotheken:

- Andromeda Apotheke
- Rennbahn-Apotheke
- Apotheke "Zum Löwen von Aspern"
- Alpha Apotheke
- Vitaplus-Apotheke

Krankenhäuser:

- Sozialmedizinisches Zentrum Ost Krankenhaus Donauspital
- Tierklinik Aspern

Ärzte:

- Dr. Alfred Kaff
- Dr. Karl Wohak
- Dr. Ulrike Prem

Geschäfte:

- Billa
- Elektroshop Köck
- Bank Austria
- OMV Tankstelle

Kaffeehäuser:

- Cafe Admiral
- Cafe Liane
- Pony Cafe
- Surface Internet-Bar

Bierlokale Pubs:

- Bierpub Cheers
- The Laurel Leaf
- Cafe Pub Tom & Tina

Gasthäuser Gasthöfe:

- Stadlauer Vorstadtbeisl Selitsch
- Gasthaus Rössler
- Gasthaus Christian Ratka VIROVAC

Restaurants:

- Restaurant Fischer
- Asia-Restaurant Hak-Ka
- China Restaurant Hua Qiang
- Aspern Pizza
- Restaurant Paulaner
- Lindenhof

Freizeit und Erholung:

- SV Eßling
- Schloss Eßling
- Tennisverein Eßling

Friedhöfe:

- Friedhof Aspern



Abb. Schulen in der Nähe vom Planungsgebiet



Abb. Ärzte in der Nähe vom Planungsgebiet

2. Planung und Bebauung

2.1 Bebauungsgrundsätze

- Vielfältige, attraktive und fußgängerorientierte Siedlungsstruktur
- Deckung von allen Grundbedürfnissen der Einwohner
- Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit durch Herstellung von Shared Space- und Begegnungszonen
- Gute Erschließung der Siedlung mit dem öffentlichen Nahverkehr
- Unattraktive Planung für den MIV und dadurch Verringerung der Beeinträchtigung der Bewohner durch Abgase und Lärm
- kurze Wege zwischen den Nutzungsorten d.h. möglichst kompakte Siedlung
- Herstellung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen für die Bevölkerung
- Schutz und gepflegte Nutzung der natürlichen Lebensgrundlagen
- Ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen, Wohnungen und Infrastruktur
- Entwicklung der natürlich gewachsenen Lebensräume des ländlichen Gebietes
- Anbindung an bestehende Strukturen

- Errichtung von kulturellen und sozialen Einrichtungen wie Schulen, Theater, Kindergarten und Veranstaltungshallen
- Sportplätze für Freizeitaktivitäten
- ausreichende Anzahl an Grün- und Erholungsflächen
- flächendeckende Trinkwasser- und Energieversorgung
- Abfallentsorgung für eine nachhaltige Entwicklung
- Umweltfreundliche Gestaltung
- ressourcen- und energieschonendes Wohnen

Eines der wichtigsten Ziele bei der Planung der Bebauung ist es, die Siedlung so zu gestalten, dass die Bedürfnisse von allen Menschen unabhängig von Alter und Geschlecht befriedigt werden. Man muss auch so planen, dass die neu entstehende Siedlung mit den schon existierenden Strukturen in Harmonie steht. Im nördlichen Bereich sind dies überwiegend Strukturen mit ländlichem Charakter. Im Osten gibt es viele Einfamilienhäuser. Im südlichen Teil in Richtung Aspern überwiegen mehrgeschoßige Blöcke, die dicht bebaut werden. Aufgrund von diesen bekannten Fakten wird unser Planungsgebiet nach den bestehenden Strukturen harmonisch angepasst gestaltet.





Abb. Aktuelle Aufnahme vom Gebiet

2.2 Bebauungstypologie

In der folgenden Bebauungstypologie werden 4 Bauformen unterschieden, deren spezifische Eigenschaften für die jeweiligen im Übersichtsplan dargestellten Zonen des Gebietes charakteristisch und für die Entfaltung der beabsichtigten Wirkungen im Raumgefüge bedeutsam sind:

- **Geschlossener Hof**typ – klassisches Element eines städtischen Wohnquartiers; vertritt den Charakter bestehender städtischer Strukturen des Planungsgebietes, sowie den Übergang zu den nachbarschaftlichen Projektgruppen
- **Offener Hof**typ – Wohnbebauung mit starkem Bezug zu angrenzenden großzügigen Grünräumen
- **Multifunktionale Randbebauung** – städtischer Hoftyp in zentralen Bereichen mit hohem Anteil kommerzieller Nutzungen
- **Werkstattbereiche** – Bebauung im Gewerbegebiet mit Schnittstellen zu städtischen Räumen

Geschoßflächenzahlen



Abb.: Geschoßflächenzahl

2.2.1 Geschlossener Hof

Die einzelnen Gebäude haben unterschiedliche Geschoßanzahlen. In Abhängigkeit von Gebäudehöhe und Lichteinfall weisen die hauptstraßenseitig gelegenen Objekte 5 Geschoße, die innen- bzw.

nebenstraßenseitig gelegenen Objekte weniger Geschoße auf. Jeder Block wird aus mehreren Gebäuden mit unterschiedlicher Fassadenstruktur und Flucht zusammengefügt. Es wird darauf geachtet, dass Durchgänge im Blockbereich in einem regelmäßigen Abstand von ca. 50 m dem Fußgeher, aber auch dem Radfahrer, jene Barrierefreiheit schaffen, um auf jegliche individuelle Motorisierung verzichten zu können. Größere Öffnungen in der Verbauung im Nebenstraßenbereich ermöglichen den Zugang und Blick auf Boulevard und Grünflächen an den entstehenden Platzbereichen.

Die Geschoßflächendichte in diesem Bereich ergibt sich wie folgt:

GFD~3,0

2.2.2 Offener Hoftyp

Die einzelnen Gebäude haben eine durchschnittliche Geschoßanzahl von 3 bis maximal 4 Geschoßen. Hierbei werden jene Bereiche im Westen des Planungsgebietes, die einerseits an den Grünstreifen zur Schrebergartensiedlung anrainen, sowie im zentralen Bereich eine Öffnung zu den multifunktionalen Flächen bzw. Grün- und Freizeitanlagen, dargestellt. Der Nutzer jener Freibereiche soll den Eindruck erhalten, sich in Kleingartenbereichen, gepaart mit Parkanlagen zu befinden, in denen es sich lohnt zu verweilen. Wie schon beim geschlossenen Hoftyp soll auch hier eine klar definierte Gebäudegrenze existieren, welche in unregelmäßiger Ausprägung bezüglich Flucht und Fassade charakterisiert wird.

Die Geschoßflächendichte in diesem Bereich berechnet sich wie folgt:

GFD~2,0

2.2.3 Multifunktionale Randbebauung

Dieser Bereich sieht ebenfalls Blockverbauung vor, dessen Gebäude 4-5 Geschoße aufweisen werden. Hierbei ist die Nähe zu den neu zu errichtenden Haltestellen der U-Bahnlinie U2 von großer Bedeutung. Durch die Nähe zu diesem Verkehrsknoten besteht vor allem die Möglichkeit, dass auch Pendler jene Arbeitsplatzressourcen nutzen können ohne auf die Vorteile des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) verzichten zu müssen. Gerade in diesen Gebieten werden auch die notwendigen Sammelgaragen errichtet. Die notwendigen Stellplätze sollen im Einklang mit dem jeweiligen Ziel- und Quellverkehr der Pendler im motorisierten Individualverkehr gesehen werden.

Die Geschoßflächendichte in diesem Bereich berechnet sich wie folgt:

GFD~1,5

2.2.4 Werkstattbereiche

Hierbei ist an den äußersten Randbereich im nordöstlichen Teil des Planungsgebietes gedacht. Es ist von Vorteil, dass gerade hier die geplante Schnellstraßenverbindung durch die jeweiligen Anschlussmöglichkeiten vom Schwerlastverkehr bestens erreicht werden kann. Prinzip ist es, dass der gesamte Schwerverkehr zum restlichen Siedlungsgebiet abgeschirmt bleibt. Voraussetzung dafür ist, mögliche Zufahrten in diese Teilbereiche für LKW, sowie Güter-Manipulationsflächen zu schaffen, die vom Wohngebiet nicht eingesehen werden können und eine akustische Barriere darstellen. Es sollen keine Ausfahrtmöglichkeiten nach Süden hin ermöglicht werden.

Die Geschoßflächendichte in diesem Bereich berechnet sich wie folgt: GFD~0,89

2.2.5 Öffentliche Grünflächen

Der öffentliche Freiraum dient also der Kommunikation, soll aber auch ein Bereich sein, in dem Informationen ausgetauscht, gespielt oder Erholung gefunden werden kann. Zu den öffentlichen Grünflächen zählen unter anderem sämtliche Parkflächen, Kinderspielplätze sowie Sport- und Freizeitanlagen.

Die Pflege der öffentlichen Grünflächen wird kommunal durchgeführt.

2.2.6 Private Grünflächen

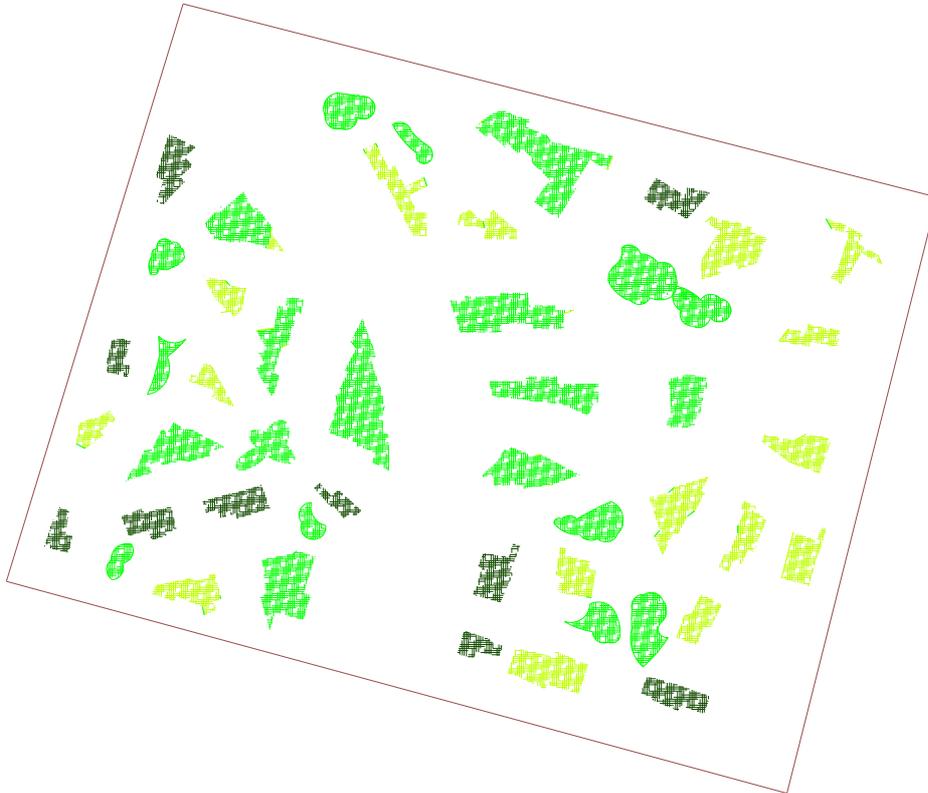
Trotz der dichten Verbauung des gesamten Planungsgebiet erscheint es erstrebenswert, dem Großteil der Bewohner Privatgärten zur Verfügung zu stellen, da dies in den meisten Fällen auch von den Bewohnern gewünscht wird. Diese bieten den Besitzern Gelegenheit sich zurückzuziehen, selber gestalterisch tätig zu werden oder sich mit Nahrungsmitteln aus dem Eigenanbau zu versorgen. All diese Funktionen sind im öffentlichen Raum nicht uneingeschränkt möglich. Es ist angedacht, dass jene Wohnbereiche, denen keine Gartenfläche zur Verfügung steht, terrassenförmig mit großzügig dimensionierter Dachterrasse ausgestattet werden, um auch in privater Umgebung Erholung im Grünen zu ermöglichen und die Wege zum Gewünschten so kurz wie möglich zu halten. Private Freiflächen sind demnach Gärten, welche direkt an die Gebäude angrenzen. Die Gestaltung dieser privaten Freiflächen ist den Besitzern überlassen, eine Abgrenzung zu öffentlichen Freiräumen und gegebenenfalls zu benachbarten Gärten mit Hecken anstelle von massiven Einfriedigungen ist vorzusehen.



Private Grünfläche

Öffentliche Grünfläche

Halböffentliche Grünfläche



2.3 Einwohnerzahl

Für die Berechnung der Anzahl der Bewohner im Planungsgebiet wurde eine Fläche von 42 m² pro Person veranschlagt. Damit konnte über die Bruttowohnfläche pro Gebäude die Einwohnerzahl ermittelt werden.

Bruttowohnfläche: 191.115 m²

Wohnbevölkerung: 4550 Personen

2.4 Wohnen – Arbeit – Freizeit

Es wurde eine Mischung der Funktionen in der Planung des Gebietes versucht, damit die Einwohner der Siedlung nicht nur wohnen, sondern auch hier arbeiten, kaufen und auch ihre Freizeit verbringen können.

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| Wohnen | Handelsfläche/Geschäfte |
| Büro | Bank |
| Kaufzentrum | Parkhaus |
| Hotel | Kindergarten-Schule |
| Restaurant Cafe Bar | Arzt |
| Apotheke | Fitnes |
| Administrativgebäude | Kino |



Abb. Darstellung der Nutzungen im Erdgeschoß



Abb. Darstellung der Nutzungen im 1. Stock



Abb. Darstellung der Nutzungen im 2. Stock

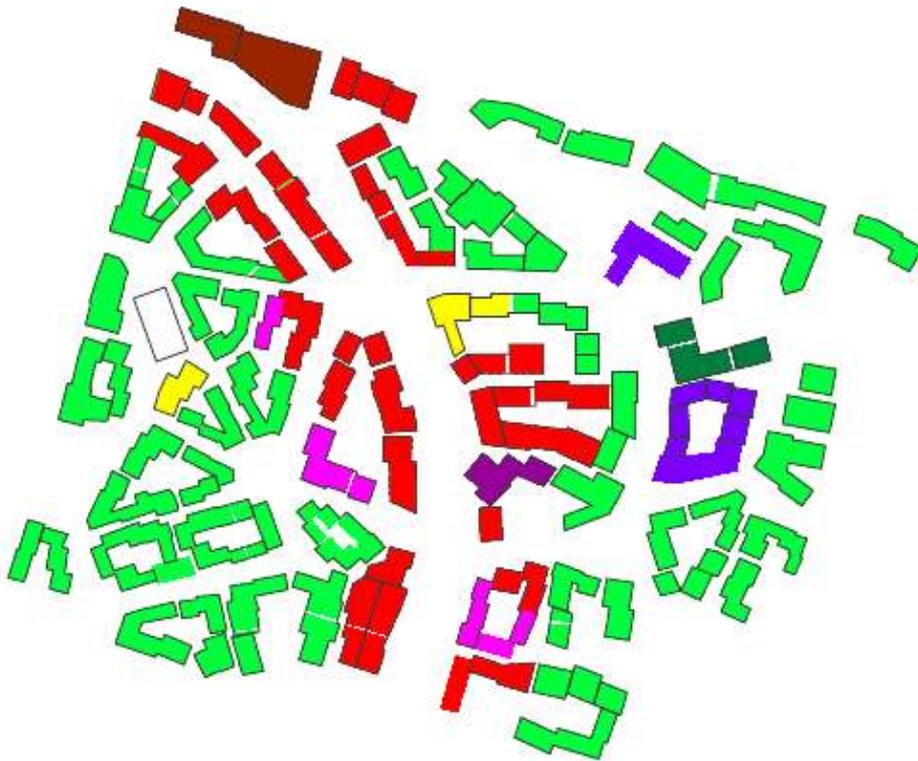


Abb. Darstellung der Nutzungen im 3. Stock

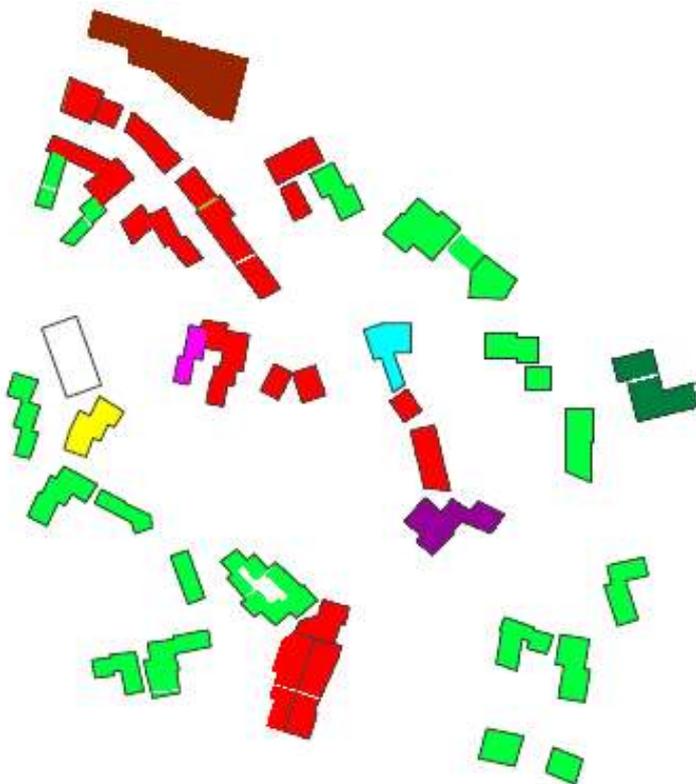


Abb. Darstellung der Nutzungen im 4. Stock

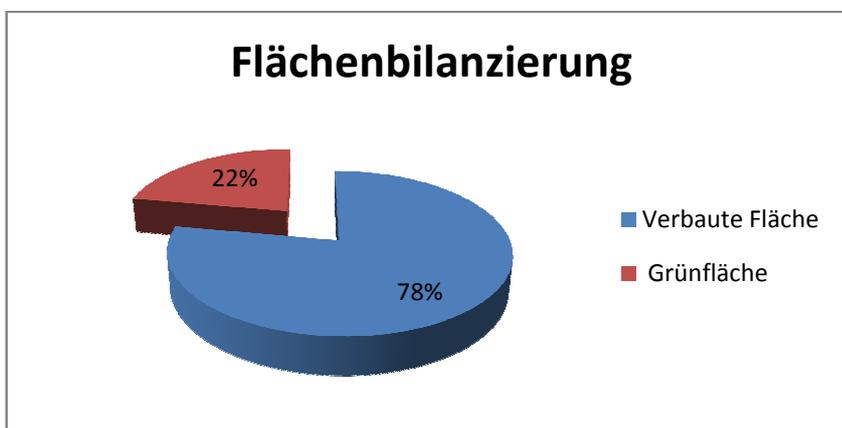
2.5 Bebauungsstruktur

Folgende Anmerkungen werden berücksichtigt:

- Am Rand der Siedlung niedrigere Gebäude, die für Wohnen verwendet werden
- Entlang der U2 höhere Office- und Bürogebäude, sowie Handelsflächen
- Mischung der Funktionen innerhalb der Gebäude – Erdgeschoß: Geschäfte; 1.Stock: Büro; 2.-4.Stock: Wohnen
- Gebäude mit geringer Geschößzahl von Süden
- Keine breiten und geradlinigen, sondern enge und gekrümmte Straßen, die leicht zu überqueren sind und die Neugier der Fußgänger erregen
- Regelmäßige Verteilung verschiedener Funktionen, damit die Entfernungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad überwunden werden können

2.6 Flächenanordnung

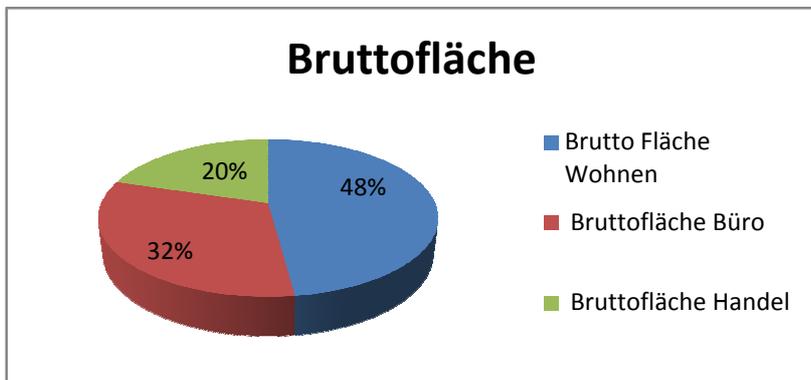
• Verbaute Fläche Gebäude	123.882 m ²
• Verkehrsfläche versiegelt	69.845 m ²
• Verbaute Plätze	28.170 m ²
• <u>Summe verbaute Flächen</u>	<u>225.897 m²</u>
• Private Grünflächen	7.730 m ²
• Halböffentliche Grünflächen	9.274 m ²
• Öffentliche Grünflächen	28.546 m ²
• Verkehrsflächen unversiegelt	18.553 m ²
• <u>Summe Grünflächen</u>	<u>64.103 m²</u>
• Gesamtfläche	290.000 m²



Bruttowohnfläche 191.114 m²

Bruttofläche Handel 80.941 m²

Bruttofläche Büro 126.841 m²



2.7 Beschäftigungsstruktur

Bruttofläche Handel 80.941 m²

Bruttofläche Büro 126.841 m²

Als Planungsgrundlage wurden Kennzahlen für Beschäftigte verwendet. In Büros wurden 50m² BGF pro Arbeitnehmer veranschlagt. Im Handel wurde mit einer Bruttogeschoßfläche von 75m² pro Beschäftigten gerechnet. Damit bietet die Siedlung Raum für 3721 Personen.

Arbeitsplätze:

- Handel 1079 Personen
- Büro 2536 Personen
- Schule 57 Personen
- Kindergarten 19 Personen
- Beschäftigte 3691 Personen**

Erreichbarkeit in der Siedlung

Es wurde ein beliebiger Ausgangsort in der Siedlung gewählt und die fußläufige Distanz zu den jeweils nächstgelegenen gewünschten Einrichtungen (Arzt, Geschäft) ermittelt. Die Geschwindigkeit eines Fußgehers wurde mit 4km/h angenommen. In der Abbildung ist festgelegte Position markiert.



Einrichtung	Entfernung [m]	Erreichbarkeit [min]
Restaurant/Café/Bar	60	0,8
Arzt	105	1,45
Apotheke	120	1,7
Bank	75	1,05
Kino	142	2
ÖV Haltestelle	165	2,3
KIGA/Schule	292	4

Fitness	206	2,9
Parkhaus	335	4,65

3. Verkehr

Das Ziel bei der Planung des Gebiets ist die möglichst beschränkte Nutzung von Automobilen und dass man sich für eine umweltverträgliche Form entscheidet am Verkehrsgeschehen teilzunehmen.



3.1 Mobilität

Mobilität ist die Anzahl der pro Person und Tag zurückgelegten außerhäusigen Wege, unabhängig davon wie lang sie sind und auf welche Weise sie zurückgelegt werden. Man unterscheidet Mikromobilität, lokale Mobilität, Makromobilität und Mischform.

Mikromobilität: Geht es um Artefakte, die verschoben oder verändert werden sollen

Lokale Mobilität: Dies bedeutet, dass eine Person zwischen verschiedenen Räumen oder Stockwerken wechselt und in diesem Umfeld Informationen abrufen.

Makromobilität: Die entfernte Mobilität ändert die lokale Mobilität dahingehend ab, dass der Nutzer nicht an einen Ort gebunden ist.

Mischform: Eine Vermischung der drei Mobilitätsarten. Passend hierfür ist eine U-Bahn Haltestelle, da dort lokale und Makromobilität zusammen treffen.

In der Siedlung selbst soll durch den Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr der Anteil der Mikromobilität am Gesamtverkehr erhöht werden. Im Wissen, dass die Anzahl zurückgelegter Wege pro Person und Tag in etwa konstant ist, kann dadurch die Anzahl siedlungsexterner Wege reduziert werden. Durch ein attraktives engmaschiges Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer sowie ein dichtes Versorgungs- und Angebotsnetz an Geschäften und Freizeiteinrichtungen wird der Gebrauch eines PKW unattraktiv.

In der Makromobilität sollten für den Zugang zu den Verkehrsmitteln für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr gleich lange Wege geschaffen werden, um dem umweltverträglicheren Verkehr eine Chance zu geben. Die Bewohner sollen über die alternativen Mobilitätsformen bestens informiert sein, indem beispielsweise die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs weitgehend bekannt gemacht werden.

3.2 Verkehrliche Erschließung des Siedlungsgebiets



Das Siedlungsgebiet bietet eine attraktive Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer und soll frei von motorisiertem Individualverkehr sein. Aus diesem Grund erfolgt die komplette Erschließung durch den Öffentlichen Nahverkehr. Ein flächendeckendes Haltestellensystem mit Radien von etwa 200m sorgt für die adäquate Abdeckung. Für das gesamte Gebiet wird eine „Tempo 30 Zone“ eingeführt, um die

Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. Für die gute Integration des Gebiets im ÖV von Wien sorgt ein dichtes Netz von U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und Bussen.

3.3. Verkehrssysteme

Im Masterplan Verkehr Wien 2003 wurde der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) beschlossen. Es wird ein Einblick in den aktuellen Planungsstand der für die Donaustadt (22. Bezirk) sehr wichtigen ÖV-Projekte gegeben. Neben den Varianten, die derzeit für eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 von der zukünftigen Station Aspernstraße ins Flugfeld Aspern untersucht werden, wird auch eine Verlängerung der Linie 25 nach Groß-Enzersdorf und der Linie 26 vom Kagraner Platz nach Hirschstetten geplant.

U2-Nord: Verlängerung von der Station Aspernstraße ins Flugfeld Aspern

Nach Beendigung der derzeit in Realisierung befindlichen dritten U-Bahn-Ausbauphase wird die U2 bis zur Aspernstraße (2009) verkehren. Der am 4.11.2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossene Masterplan Verkehr Wien 2003 sieht für eine vierte Ausbauphase neben anderen U-Bahn-Abschnitten auch die weitere Verlängerung der Linie U2 von der Aspernstraße bis ins Flugfeld Aspern vor. Aus heutiger Sicht kann die Verlängerung der U2 ins Flugfeld Aspern unter Zugrundelegung von optimalen Planungsabläufen und bei gesicherter Finanzierung frühestens 2011 in Betrieb gehen. Ziel ist es die optimale Anbindung des Entwicklungsgebietes Flugfeld Aspern an das Zentrum Wiens herzustellen, aber auch im inneren Bereich des Siedlungsgebietes und der angrenzenden Region eine optimale Anbindung an Bahn, Straßenbahn und Bus zu gewährleisten.

Straßenbahn-Linie 25: Verlängerung von Aspern nach Groß-Enzersdorf



Vor dem Hintergrund, dass die räumliche Entwicklungskonzeption für die Achse Stadlau-Aspern-Eßling, eine städtebauliche Verdichtung entlang der Erzherzog-Karl-Straße in Verbindung mit der Bildung bzw. Aufwertung von Zentren vorsieht und in Anbetracht dessen, dass die derzeitige ÖV-Erschließung durch die Autobuslinie 26A in absehbarer Zeit an seine Grenzen stößt, wurde die Realisierbarkeit einer Verlängerung der Straßenbahn-Linie 25 von Aspern nach Groß-Enzersdorf auf ihre Machbarkeit hin untersucht.

Mit der Linienführung in der B 3 kann eine wichtige und leistungsfähige Trasse für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, welche die Bezirksteile Kagran, Stadlau, Aspern, Eßling und die Gemeinde Groß-Enzersdorf schienenengebunden verbindet. Neben der kleinräumigen Verknüpfung der einzelnen Bezirksteile wären diese Zentren durch Umsetzung dieser Straßenbahnverlängerung auch direkt an die höherrangigen Verkehrsmittel U 1, U 2, R 20, R 80 und S 80 angebunden. Darüber hinaus könnte künftig auch das geplante Stadterweiterungsgebiet Flugfeld Aspern am südlichen Ende erschlossen werden.

Straßenbahn-Linie 26: Verlängerung vom Kagraner Platz nach Hirschstetten

Im Masterplan Verkehr Wien 2003 bildet die vierte ÖV-Ausbauphase, in der auch neue Straßenbahnlinien errichtet werden sollen, einen Handlungsschwerpunkt zur Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs. Neue Straßenbahntangenten im 21. und 22. Bezirk sollen direkte ÖV-Verbindungen zwischen den Zentren sowie eine optimale Verknüpfung mit den neuen U-Bahn-Linien ermöglichen.

Shuttle-Busse

Dienen zur Verdichtung der Netzstruktur im Planungsgebiet selbst. Es sollen Autobusse mit Hybrid-Antriebsaggregaten sein, die ihre Energie einerseits durch Solarstrom – gewonnen mittels Voltaik-Paneele in den Depotunterständen der Busse – andererseits durch umweltgerechten Gasantrieb. Die Shuttle-Busse sollen ergänzend die vollständige Abdeckung des ÖV im Siedlungsraum garantieren.

3.4 Wege

Gesichtspunkte für das Wegesystem im Siedlungsraum:

- Konfliktfreie Bewegung
- Breite Straßen sind Hauptverkehrswege, wo der ÖV geführt wird (genug Raum für die Schleppkurve sichern) und wo ausreichender Lichteinfall zwischen den Blockverbauungen benötigt wird, sowie eine konfliktfreie Bewegung aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden soll.
- Die Hauptverkehrswege dienen auch den Fahrzeugen der Müllabfuhr, Einsatzfahrzeugen, Taxifahrzeugen für gehbehinderte Menschen, sowie erforderlichenfalls auch Fahrzeugen für verschiedene Servicearbeiten.
- Die Nebenwege dienen der Belieferung der Gebäude, der Müllabfuhr und der Fortbewegung der Fußgeher und Radfahrer.
- Verbindungswege für Fußgänger und Radfahrer werden angelegt, um Weglängen auf einem sinnvollen Maß zu halten.
- Minimierung der Rutschgefahr auf dem Gehsteig im Winter durch entsprechende Belagwahl
- Die Projektierungsgeschwindigkeit für die Fahrradwege beträgt 20km/h und für Fußgängerzone ist 5 km/h veranschlagt.

3.4.1 Oberflächenstruktur der Wege

Als Belag werden für beide – Haupt- und Nebenwege – Pflastersteine in Kombination mit Asphaltbeton vorgeschlagen, da auch für die Radfahrer glatte Oberflächen benötigt werden. Rasengittersteine hätten zwar bessere versickerungstechnische Eigenschaften, sind jedoch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen problematisch. An den Seitenbereichen der Boulevards soll die Straßenneigung so angelegt sein, dass die baumreiche Bepflanzung als Versickerungszone eingerichtet wird. Dort wo Bäume keinen oder nur geringen Bestand aufweisen, vor allem in den Nebenstraßen, werden Versickerungsmulden oder örtliche Neigungen zur Bepflanzung hin angeordnet. Außer der Versickerungshilfe werden Bäume und Sträucher auch zur Windminimierung eingesetzt. Sie schaffen ein angenehmes Klima und dienen ästhetischen Zwecken. An den Verbindungswegen könnte als Belag ein Schotterbett dienen, damit die Oberfläche ihrer Versickerungsfähigkeit nicht beraubt ist und die Möglichkeit besteht durch Wildsamensflug ein Biotop unterschiedlicher Wildblumen im Randbereich der Wege zu schaffen.

3.5 Parkraumorganisation

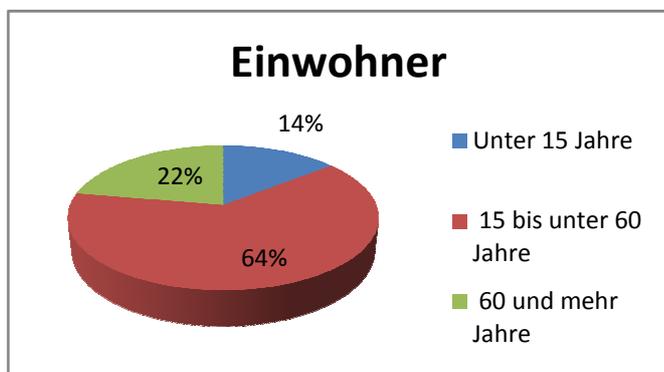
Für die Nutzung des Gebiets wird eine Tiefgarage am Siedlungsrand mit Bruttogeschoßfläche von 18.756 m² geplant, die Parkraum für etwa 750 Autos bietet. Damit der ÖV attraktiver sein kann, sind die Parkplätze weiter entfernt von den Wohnblöcken, als die Haltestelle. Durch die starke Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeit und Freizeit können hier sehr stark die Synergien bei den notwendigen Stellplätzen genutzt werden. In den Abendstunden und während der Nacht stehen die Stellplätze vor allem den Bewohnern der Siedlung zur Verfügung. Untertags können viele dieser Stellplätze von Personen genutzt werden, welche in der Siedlung arbeiten. Weiters ist angedacht in einigen Bereichen des Planungsgebietes Carsharing Plätze anzubieten, wodurch die Anzahl der notwendigen Stellplätze wiederum reduziert werden kann.

3.6 Gebundene Zeit in der Siedlung

Bevölkerungsstruktur nach Alter

Quelle: Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2009-2075 laut Hauptszenario

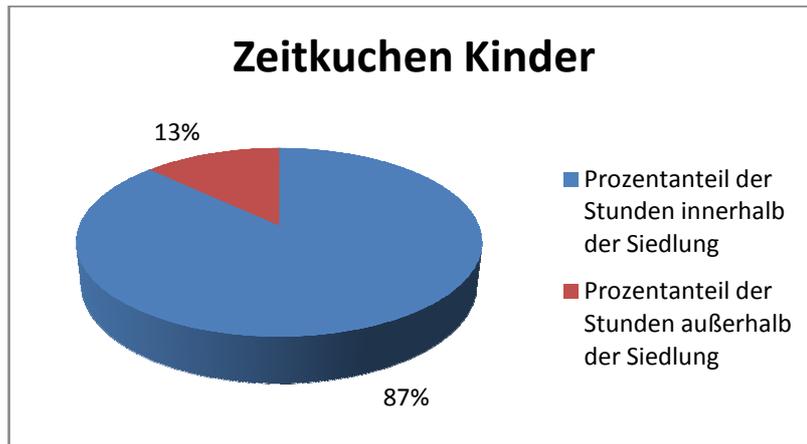
<u>Einwohner Gesamt</u>	100%	4550
Unter 15 Jahre	14,3%	650
15 bis unter 60 Jahre	63,4%	2885
60 und mehr Jahre	22,3%	1015



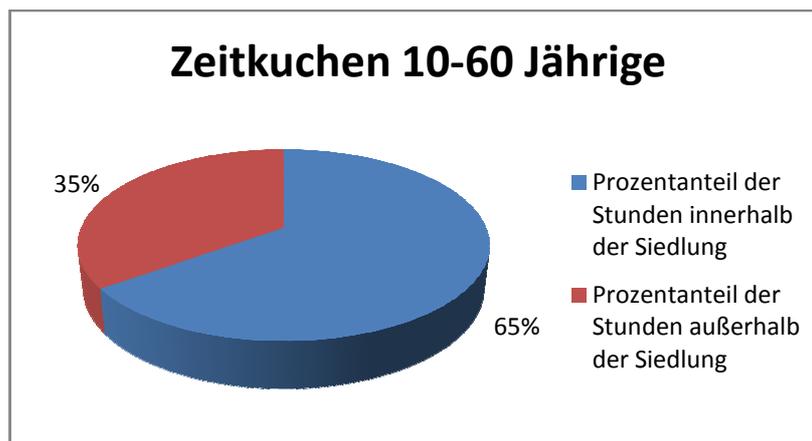
	Stunden pro Woche	Unter 15 Jahre	15 bis unter 60 Jahre	60 und mehr Jahre
Freizeit	58	70%	50%	80%
Wohnen	70	100%	100%	100%
Arbeit	40	90%	25%	100%
Gesamt-Stunden in der Siedlung	168	146,6	109	156
Prozentanteil				

Innerhalb der Siedlung 100% 87% 65% 93%

Die gebundene Zeit in der Siedlung für alle 4550 Bewohner beträgt im Durchschnitt 137,2 Stunden pro Woche, dies entspricht einem Anteil von 82 Prozent.

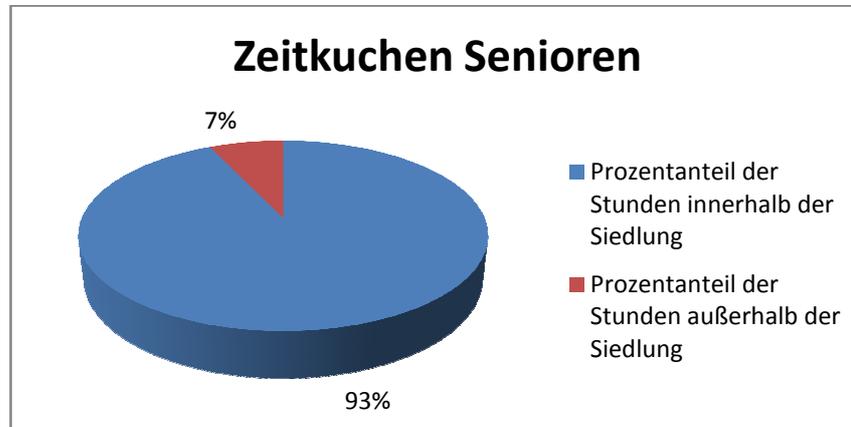


Da sich ein Kindergarten und eine Volksschule im Planungsgebiet befinden, kann angenommen werden, dass alle Kinder diese Einrichtungen besuchen. Weiters befinden sich zusätzlich zu den Mehrzweckverkehrsflächen Freizeiteinrichtungen für Kinder, wie zum Beispiel Spielplätze und ähnliches, direkt in der Anlage. Spezifische Angebote, wie zum Beispiel Schwimmen oder Eislaufen, Ballspiele, usw. sind durch die gut erschlossenen Bereiche in den anderen Planungsgebieten der einzelnen Arbeitsgruppen erreichbar. Im Siedlungsgebiet wurde eine sehr hohe Dichte an Kommunikationsplätzen geschaffen, welche einen Teil der Jugendlichen binden.



Die Jugendlichen der AHS bzw. BHS sowie die Studierenden werden mit großer Sicherheit einen kleinen Teil ihrer Freizeit – bedingt durch die gut entwickelte verkehrliche Anbindung anderer Stadtteile Wiens - außerhalb der Siedlung verbringen. Durch das Arbeitsplatzangebot in der Siedlung ist garantiert, dass auch nach der Arbeitszeit ein gewisser Teil der Arbeitnehmer noch einige Freizeiteinrichtungen nutzen wird, bevor dieser auspendelt. Genauso groß wird der Anteil an auspendelnden Siedlungsbewohnern geschätzt, der im Anschluss an die berufliche Tätigkeit noch in anderen Teilen

Wiens oder im Umland verbringen wird. Aus diesem Grund sollten kulturelle Freizeitangebote nicht fehlen und als Ergänzung zur sportlichen Aktivität, die Bedürfnisse des Einzelnen befriedigen.



Senioren können in der Siedlung den Großteil ihrer Zeit verbringen, da die meisten Bedürfnisse hier abgedeckt werden können. Für ältere Personen steht auch ein Altenheim und betreutes Wohnen in den eigenen vier Wänden zur Verfügung. Es soll durch entsprechende Straßenraumgestaltung die Möglichkeit der Kommunikation, sowie die Situation des „sehens und gesehen werdens“ eingehalten werden. Beobachtung und Präsenz als Vorstufe der Kommunikation auch zu unterschiedlichen Generationen. Durch die großzügig gestalteten Freiflächen und Parkanlagen im Zentrum des Planungsgebietes finden ebenfalls ältere Menschen Treffpunkte der Kommunikation und Kontakt zu jüngeren Generationen.

4. Versorgung und Entsorgung

4.1 Energieversorgung

Um eine effiziente Energienutzung zu schaffen, müssen wir acht auf eine geeignete Wärmedämmung und die Anordnung der Gebäude zur Ausnutzung der Sonneneinstrahlung geben. Für die optimale Einstrahlung sind unterschiedliche Gebäudehöhen und der Abstand zwischen ihnen entscheidend. Auf den Dächern ist die Installierung von Photovoltaik-Paneelen vorgesehen, so dass ein Teil der benötigten Energie in der Siedlung selbst erzeugt werden kann.

4.1.1 Heizung und Warmwasser

Ein Teil des Heizbedarfs kann durch geothermische Wärmegewinnung oder durch Heizkraftwerke gewonnen werden. Durch die Reduzierung der Temperatur von Warmwasserspeichern kann der Energieverbrauch deutlich gesenkt werden. Direkt ersichtliche Nachteile ergeben sich dadurch in der Regel nicht, da dem Warmwasser normalerweise ohnehin Kaltwasser zugemischt wird. Zirkulationspumpen sind zur kurzfristigen Bereitstellung großer Mengen an Warmwasser in Hotels und im Gewerbe weiterhin empfehlenswert. Die ganze Siedlung muss an das zentrale Fernwärme- und Elektrizitätsnetz angeschlossen werden.



Abb. Dampfkraftwerk Donaustadt

4.1.2 Elektrischer Strom

Jedes Gebäude soll einen Teil der Energie durch die Photovoltaik-Paneele erzeugen. Nur während der Spitzenzeiten soll der Energiebedarf aus dem öffentlichen Netz ergänzt werden. In der Nähe des Planungsgebietes befinden sich das Dampfkraftwerk Donaustadt und das Donaukraftwerk Freudenau. In diesen zwei Kraftwerken kann die notwendige Strommenge erzeugt werden.



Abb. Kraftwerk Freudenau

4.2 Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

4.2.1 Trinkwasser

Es muss überprüft werden, ob eine eventuelle Trinkwasserversorgung durch Brunnen möglich ist. Wenn der Grundwasserspiegel hoch ist und nur geringfügig durch die Brunnen abgesenkt wird, ist das eine gute Alternative der Wasserversorgung. Außerdem müssen alle Gebäude an die städtische Wasserleitung angeschlossen werden.

4.2.2 Abwasserentsorgung

Jeder Haushalt muss an die zentrale Kanalisation angeschlossen werden. Das Abwasser muss in Abwasserreinigungsanlagen behandelt werden. Neben der Behandlung in technischen Kläranlagen kann Abwasser unter gewissen Umständen auch auf Rieselfeldern versickert werden, in Mulden abgesetzt oder in Abwasserteiche sowie Pflanzenkläranlagen eingeleitet werden.

Haushalte und Anlagen, die nicht an die Kanalisation angeschlossen sind, müssen das anfallende Abwasser entweder in einer Senkgrube sammeln und danach abtransportieren lassen oder über eine Kleinkläranlage reinigen und dann verrieseln lassen.

4.3 Regenwasserbewirtschaftung

4.3.1 Ziele

- Erhöhung der Grundwasserneubildung
- Verringerung der Niederschlagswasserabflüsse in öffentliche Entwässerungsanlagen und Gewässer
- Verlangsamung der Niederschlagswasserabflüsse
- Verringerung des Hochwasserrisikos
- Nachhaltigkeit in der Wasserwirtschaft
- Verringerung von Investitions- und Betriebskosten

4.3.1 Maßnahmen

- Förderung natürlicher, aber auch technischer Versickerung von Niederschlagswasser z.B. auch von Dachbegrünungen
- Förderung der Regenwassernutzung
- möglichst ortsnahe Einleitung von Niederschlagswasser in offene Gewässer
- naturnah gestaltete Abflussrinnen mit Hindernissen (z. B. groben Steinen) sowie Rückhalteanlagen in Entwässerungsanlagen
- Rückbau von ausgebauten Gewässern in einen natürlichen oder naturnahen Zustand (Verlangsamung des Abflusses; Zunahme an Pflanzen und Tieren im Gewässerraum; Verbesserung der Selbstreinigungskräfte und des Wiederbesiedlungspotentials im Gewässer)
- bewusstseinsbildende Maßnahmen zum nachhaltigen Umgang mit Niederschlagswasser
- ein umfassendes Beratungskonzept vor Ort, mit dem Verweis darauf, dass grundsätzlich auf Antrag eine Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang für Niederschlagswasser erfolgen kann
- Schaffung von Gebührenanreizen zur Regenwassernutzung und -versickerung

4.4 Abfallentsorgung

In diesem 22. Wiener Bezirk befindet sich die Deponie Rautenweg. Sie ist die einzige Deponie der Stadt für Massenabfälle und ist gleichzeitig Österreichs größte Mülldeponie. Gemeinsam mit dem Rinterzelt und dem Kompostwerk Lobau ist sie eine von drei Entsorgungsanlagen in der Donaustadt. Der Müll soll zentral gesammelt werden und zu diesen nahen Entsorgungsanlagen transportiert werden. Das Ziel sind kurze Transportwege, geringe Kosten und wenig Schadstoffausstoß. Sehr wichtig für die Abfallwirtschaft ist die getrennte Sammlung von Müll. Das ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine effiziente und hochwertige Abfallverwertung. Es müssen auch bestimmte Behälter für Sondermüll wie z.B. für alte Batterien vorgesehen werden.

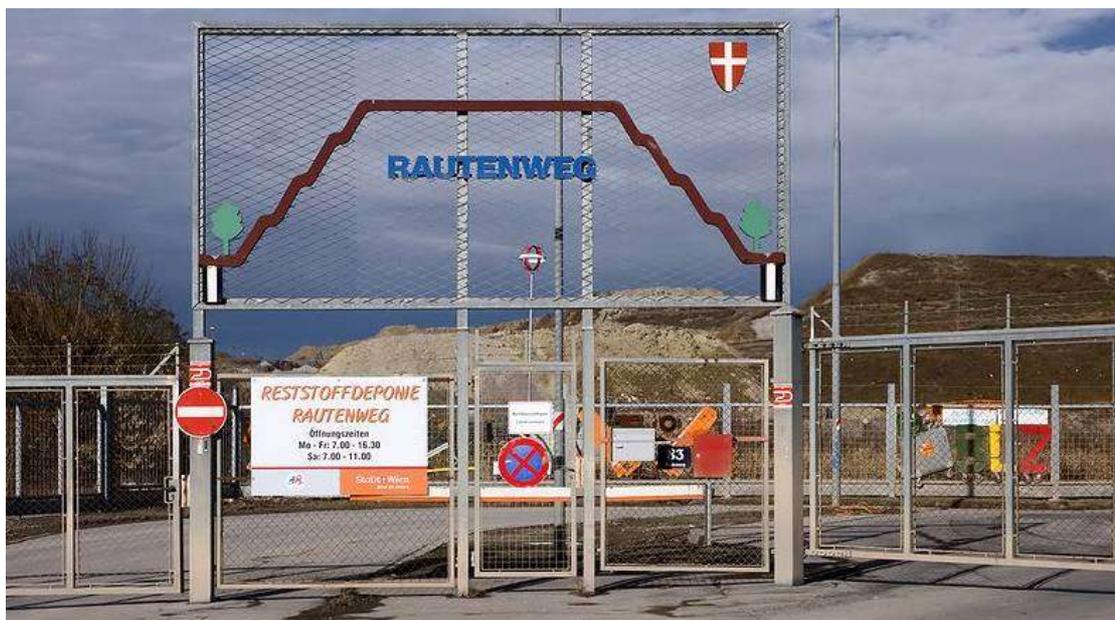


Abb. Deponie Rautenweg



Abb. Abfallbehandlungsanlage Rinterzelt

5 Grundbedürfnisse

	SEIN	HABEN	TUN	INTERAGIEREN
EXISTENZ	phys. & mental. Gesundheit, Gleichwertigkeitsprinzip, Humor	Essen, Trinken, Wohnung, Beschäftigung	Nahrung beschaffen & aufbereiten, erholen, arbeiten	Kommunikationsraum, Soziale Regeln
SCHUTZ	Autonomie, Anpassungsfähigkeit, Solidarität, Gleichwert	Rechte, Versicherung, Gesundheitssystem, Familie, Justiz	Beteiligen, vermeiden, planen, helfen	Soziale Umwelt, Mitgefühl
GEFÜHL	Toleranz, Solidarität	Freunde, Familie, Naturverständnis	Emotionen ausdrücken, wertschätzen	Privat- & Sozialraum
VERSTÄNDNIS	Kritisches Bewusstsein, Neugierde, Disziplin, Verstand	Kommunikationstechnik, Bildungspolitik, Lehrer	Forschen, studieren, ausprobieren, analysieren	Unis, Schulen, Familie
PARTIZIPATION	Solidarität, Respekt, Adaption	Bereitschaft, Verantwortung, Verpflichtung, Privilegien	Kooperieren, zustimmen, ablehnen, fragen	Parteien, Kirchen, Gemeinschaften, Familie
MÜSSIGANG Freizeit	Empfindlichkeit, Rücksichtslosigkeit	Spektakel, Clubs, Spielmöglichkeiten	Tagträumen, entspannen, der Fantasie freien Lauf lassen	Landschaft, Privatsphäre
KREATIVITÄT	Verstand, Neigung, Vorstellungsvermögen	Methoden, Training	Arbeiten entwerfen, interpretieren, forschen	Freiheit, Räume, Feedback
IDENTITÄT	Zugehörigkeitsgefühl, Differenziertheit	Sprache, Symbole, Werte, Gruppe, Norm, Religion, Geschichte	Integrieren, konfrontieren, sich selbst verstehen	Was paßt zu mir?, mitgestalten
FREIHEIT	Toleranz, Autonomie, Bestimmtheit, offene Meinung	gleiche Rechte	Riskieren, wählen, differenzieren	Gestaltungsmöglichkeiten schaffen

5.1 Analyse der Planung an Hand von „Satisfiern“

Maßnahmen oder Lösungen können in fünf Gruppen von so genannten „Satisfiern“ eingeteilt werden. Dies erlaubt eine Bewertung nach ihrem scheinbaren bzw. tatsächlichen Nutzen.

Zerstörende Satisfier:

Sie geben vor ein Bedürfnis zu befriedigen, verunmöglichen aber in Wahrheit die Befriedigung von diesem und auch anderer Bedürfnisse. Sie sind natürlich zu vermeiden.

Pseudosatisfier:

Sie geben den Menschen das Gefühl bestimmte Probleme zu lösen, tun es in Wirklichkeit aber nicht. Sie sind ebenfalls zu vermeiden.

Hemmende Satisfier:

Sie befriedigen ein Bedürfnis sehr wohl, allerdings auf eine Art und Weise, die der Befriedigung anderer Bedürfnisse im Wege steht.

Singuläre Satisfier:

Sie dienen der Lösung eines einzigen Problems oder befriedigen genau ein Bedürfnis. Gegenüber der Lösung anderer Probleme verhalten sie sich neutral. Singuläre Satisfier stellen also brauchbare Maßnahmen dar.

synergetische Satisfier

Befriedigen einen wichtigen Bedarf und wirken sich auch sehr positiv auf die Befriedigung anderer Bedürfnisse aus. Sie wurden in der Siedlung vorrangig angestrebt.

6. Analyse in Planungsgebiet

Dichtes Netz an Plätzen

Durch ein dichtes Netz an Plätzen in der Siedlung wird dem Bewohner viel Raum zum Interagieren geboten. Der Platz dient als Treffpunkt zur Kommunikation, Ort des Verweilens und bringt Ästhetik in die Siedlung. Durch weniger versiegelte Flächen verbessert sich das Makroklima der Siedlung. Viele Grünflächen sorgen für Kühlung und Sonnenschutz zur heißen Jahreszeit und stellen einen Windschutz dar. Für die Bewohner ergeben sich dadurch ein schöneres Umfeld, mehr Bezug zur Natur und Raum für Erholung.

Zentraler Platz

- Interaktion
- Möglichkeit für Gemeinschaft fördernde Veranstaltungen
- Treffen aller Art
- Befriedigung von Grundbedürfnissen in unmittelbarer Nähe

Veranstaltungszentren

- Raum für Betreuungseinrichtungen
- Treffpunkt aller Generationen
- Raum für Vereine und Verbände
- Stärkung des Gemeinschaftsgefühls
- Freizeitgestaltung

Lokale Nahversorgung

- Persönliche Betreuung, Bedienung
- Lokale Arbeitsplätze
- Wertschöpfung in der Region
- Nachhaltige Struktur (Energie)
- Kurze Wege in der Siedlung
- Kommunikation
- Förderung von Qualität und lokalen Produkten
- Möglichkeit der Abfallvermeidung
- Bessere Anpassung an die Bedürfnisse in der Siedlung

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

- Straße als Ort der Kommunikation
- Akzeptanz von Fußwegen
- Stärkung des Sicherheitsgefühls
- Raum für Gastgärten

Einbindung der Bewohner in die Gestaltung und Pflege des öffentlichen Raumes

- Bewohner identifizieren sich mit der Siedlung
- Schöneres Umfeld
- Förderung der Kreativität
- Erfüllende Aufgabe vor allem auch für Menschen in Pension
- Soziales Prestige
- Bezug zur Natur

Arkaden

- Raum für dichte Versorgungsstruktur
- Schaffung von Kommunikationsraum
- Schutz vor Witterung

- Ästhetik
- Raum zur Freizeitgestaltung

Lokale Energieversorgung

- Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen
- Weniger Abhängigkeit vom globalen Energiemarkt
- Nachhaltigkeit
- Schaffung von Arbeitsplätzen

Kinderspielplätze

- Stärkung der Familie
- Kommunikation fördernd
- Persönliche Entwicklung

Vielfältige Gastronomie

- Befriedigung der Grundbedürfnisse Essen, Trinken
- Kommunikation
- Schaffung von Arbeitsplätzen

Kulturangebot

- Bildung
- Möglichkeit zur Interaktion
- Förderung der Kreativität
- Freizeitgestaltung

Dichtes Kindergarten- und Schulnetz

- Vereinbarkeit von Beruf und Familie
- Partizipation
- Interaktion

Sportanlagen

- Gesundheit
- Interaktion
- Identität

Gut gelegene Müllsammelstellen

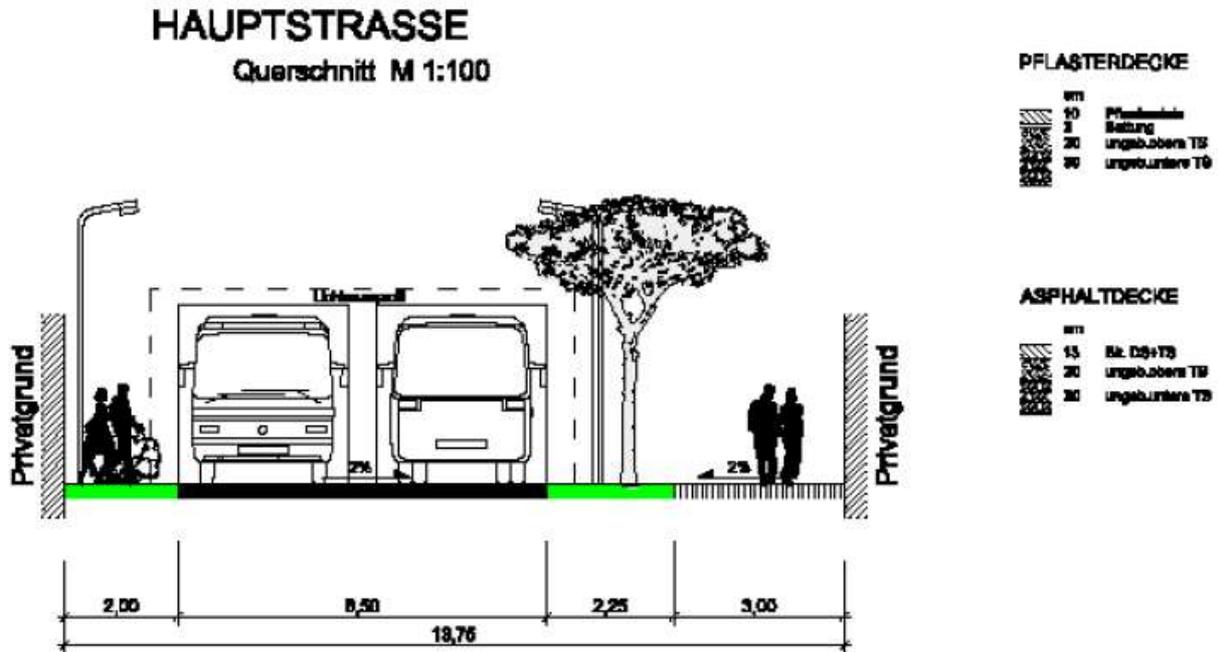
- Weniger Müll
- Mehr Eigenverantwortung
- Mehr Sauberkeit
- Geringere Kosten

Sammelgaragen am Rand der Siedlung und Carsharing

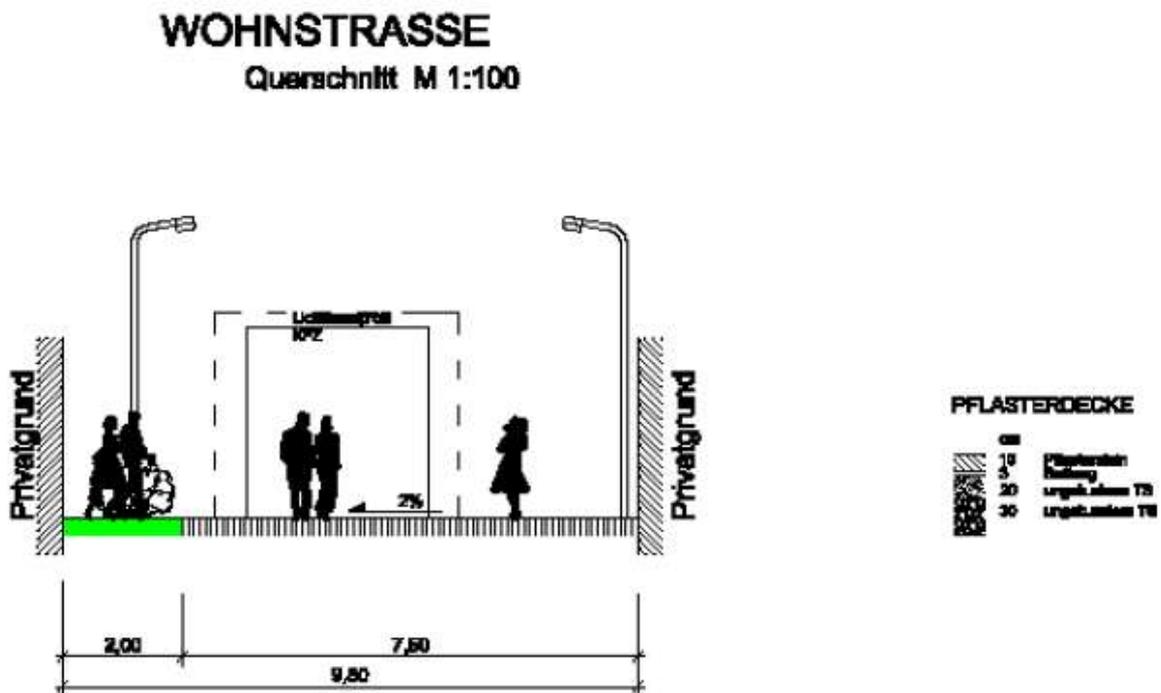
- Weniger MIV
- Steigerung der Lebensqualität
- Geringere Erschließungskosten
- Bessere Nahversorgung
- Mehr soziale Kontakte
- Mehr Raum für den Menschen
- Kurze Wege
- Effizientere Nutzung von Ressourcen
- Ruhe

7 Querschnitte

7.2 Querschnitt einer Hauptstraße



7.2 Querschnitt einer Wohnstraße



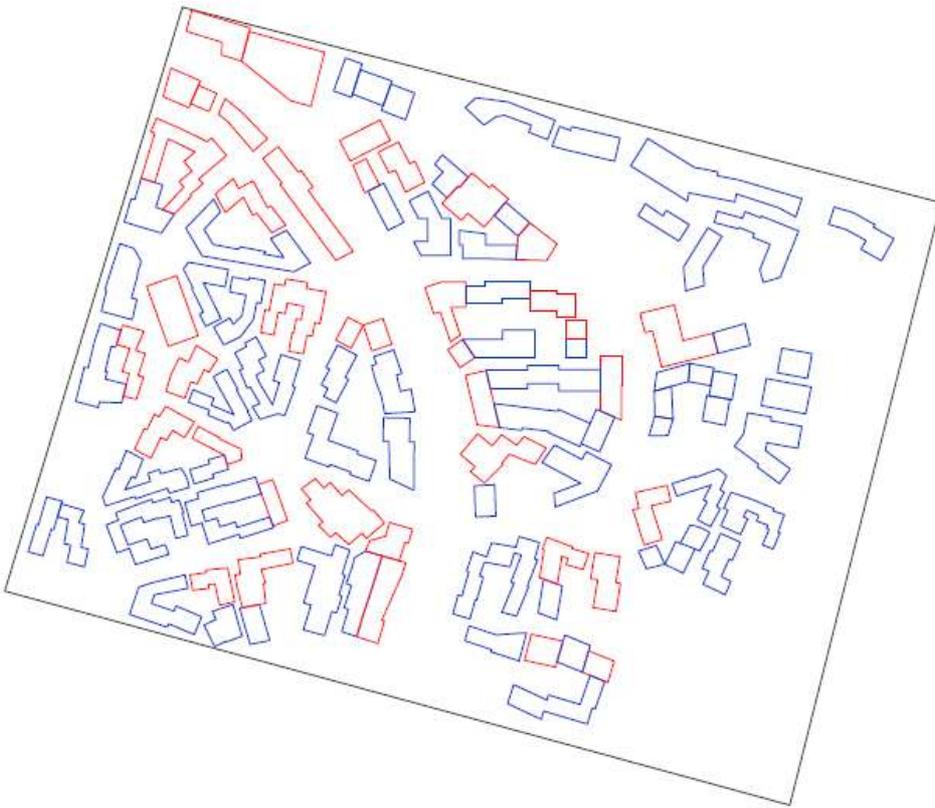
8. Bebauung Erdgeschoß



9. Bebauung 1. und 2. Stock



10. Bebauung 3. Stock



11. Bebauung 4. Stock

