



bi.vw



Technische Universität Wien

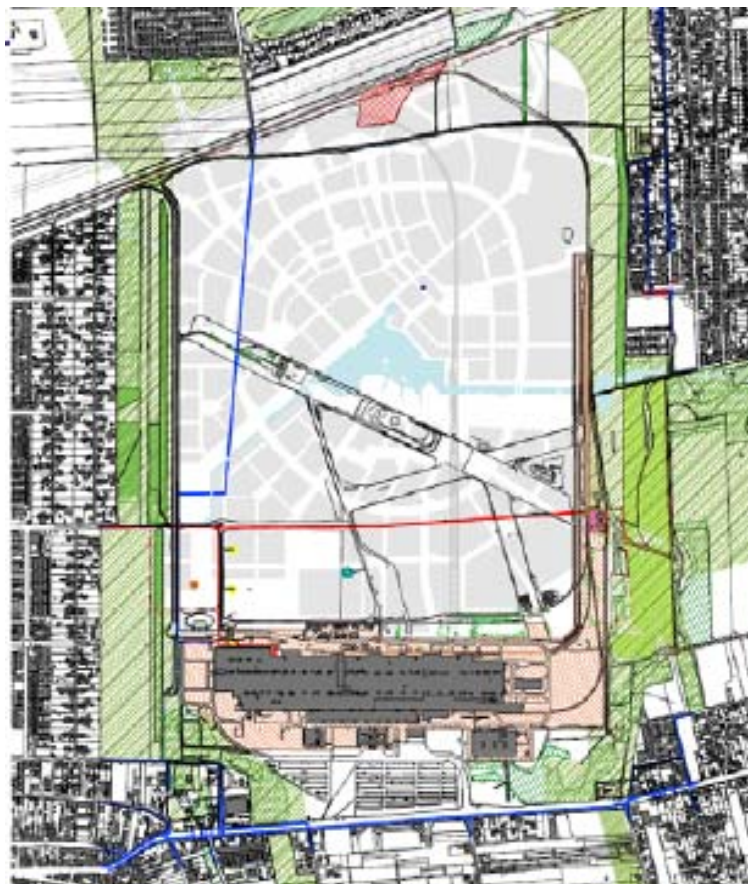
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Transport- und Siedlungswesen UE

LVA.: 231.031

WS 2009/10

Neuplanung Siedlungs- und Gewerbegebiet am ehemaligen Flugfeld Aspern.



PRICKLER *Lorenz*
STAUDENHIRZ *Manfred*
HASELBAUER *Katrin*

DIAMANDIEVA *Elena*
GEORGIEVA *Stoyana*
YANEVA *Krasiyana*

Inhaltverzeichnis

1	Aufgabenstellung	
1	Allgemeine Information	
	1.1 Lage und Infrastruktur	5
	1.2 Demografische Entwicklung	6
	1.3 Bebauungsstruktur der Umgebung	6
	1.4 Probleme bestehender Siedlungen	7
	1.5 Bestehende Einrichtungen des 22. Bezirks	8
	1.6 Entfernungen im Planungsgebiet	8
2	Planung und Bebauung im Planungsgebiet Gruppe 1	
	2.1 Bebauungsgrundsätze	10
	2.2 Bebauungstypologie	12
	2.2.1 Geschlossener Hoftyp	13
	2.2.2 Offener Hoftyp	14
	2.2.3 Funktional definierte Randbebauung	14
	2.2.4 Werkstattbereiche	15
	2.2.5 Siedlungskern (Bereich Multifunktionsfläche)	15
	2.2.6 Sonstige Planungen	16
	2.2.7 Öffentliche Grünflächen	16
	2.2.8 Private Grünflächen	16
	2.3 Einwohnerzahl	17
	2.4 Wohnen – Arbeit – Freizeit	18
	2.5 Bebauungsstruktur	19
	2.6 Flächenbilanzierung	19
	2.7 Geschäftsstruktur	20
3	Verkehr	
	3.1 Mikromobilität	21
	3.2 Makromobilität	21
	3.3 Verkehrliche Erschließung des Siedlungsgebiet (AG 1)	22
	3.3.1 Verkehrssysteme	23
	3.4 Wege	24
	3.4.1 Oberflächenstruktur der Wege	25
	3.4.2 Plätze	26
	3.5 Parkraumorganisation	27
	3.6 Gebundene Zeit in der Siedlung	28

4	Ver- und Entsorgung	
4.1	Energieversorgung	31
4.2	Warmwasser / Heizung	31
4.3	Elektrischer Strom	31
4.5	Wasserversorgung / Abwasserentsorgung	32
4.5.1	<i>Trinkwasserversorgung</i>	32
4.5.2	<i>Abwasserentsorgung</i>	32
4.6	Regenwasserbewirtschaftung	32
4.6.1	<i>Strategie</i>	32
4.6.2	<i>Regenwasserabführung</i>	33
4.7	Abfallentsorgung	33
4.7.1	<i>Abfallvermeidung</i>	33
4.7.2	<i>Müllentsorgung</i>	33
5	Grundbedürfnisse	34
5.1	Analyse der Planung an Hand von Satisfiern	
6	Analyse in Planungsgebiet	34
7	Querschnitte	38
8	Terrassenanordnung	39
9	Öffentlicher Grünraum	40
10	Höhenentwicklung	41
11	Bebauung Erdgeschoß	42
12	Bebauung 1. Stock	43
13	Bebauung 2. Stock	44
14	Bebauung 3. Stock	45
15	Bebauung 4. Stock	46

Aufgabenstellung



Im Rahmen der Übung „Transport- und Siedlungswesen“ im Wintersemester 2009/10 war es Aufgabe am ehemaligen Flugfeld Aspern - einem ca. 200 ha großen Areal im Nordwesten Wiens - ein Siedlungs- und Gewerbegebiet neu zu planen und zu gestalten. Da es bereits ein Planungsszenario der Stadt Wien gibt, welches als „Seestadt-Aspern“ bekannt ist, galt unser Interesse andere Möglichkeiten mit gleichen und vorgegebenen Planungsparametern zu finden. Es wäre nämlich zu leicht etwas Bestehendes zu kopieren

oder zu modifizieren.

Grundsätzlich sollen die Wirkungsmechanismen der Siedlung, sowohl intern als auch auf die Siedlungsumgebung, in qualitativer und quantitativer Form dargestellt und bewertet werden.

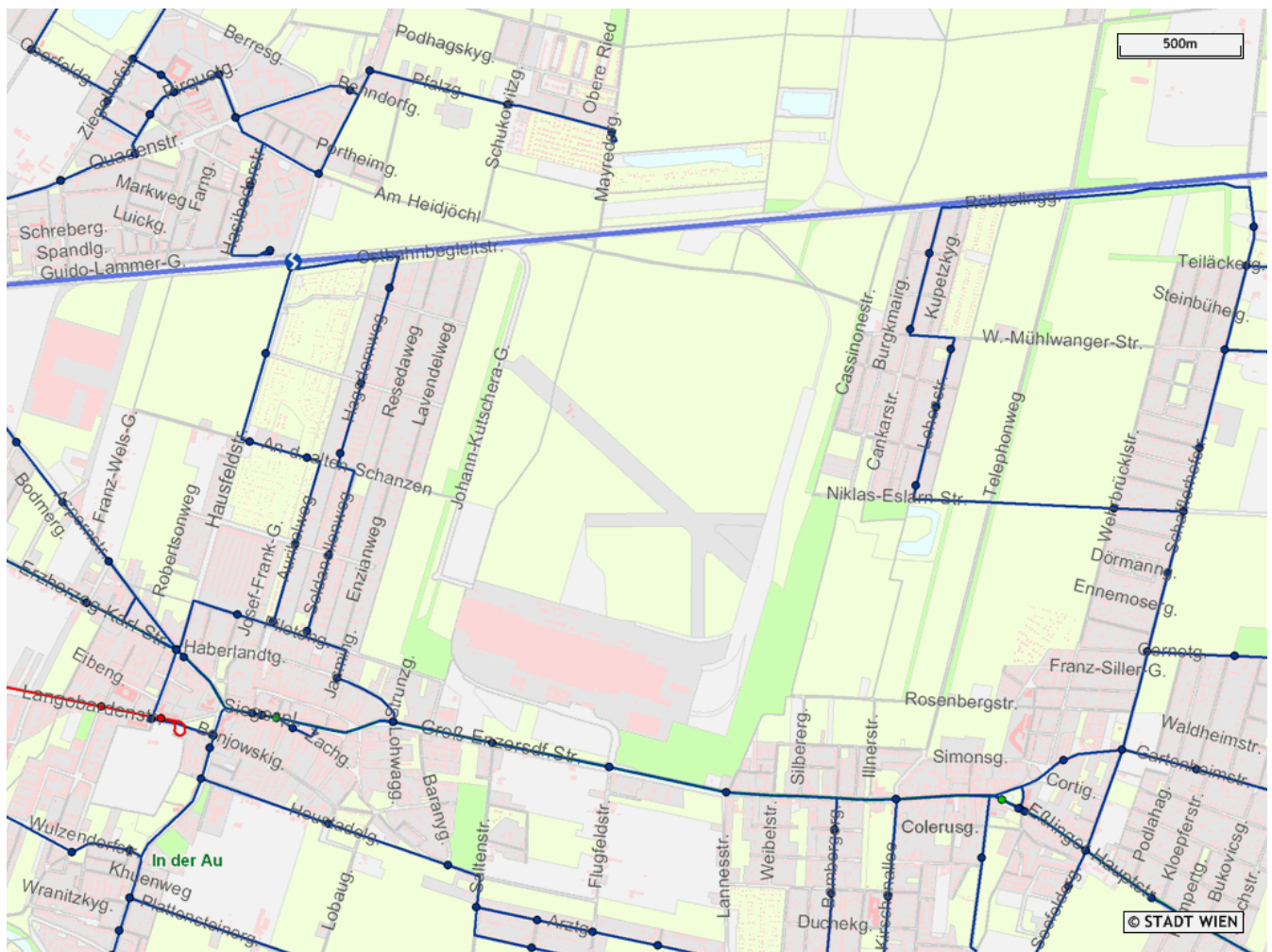


Abb.: vorhandene öffentliche Verkehrsmittel

1 Allgemeine Information

Lage und Infrastruktur



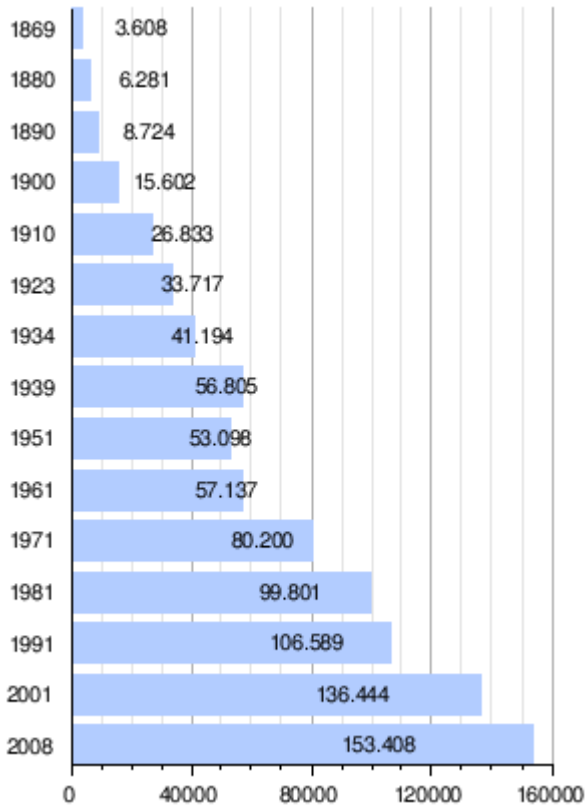
Das ehemalige Flugfeld Aspern ist nicht nur von geschichtlicher Bedeutung für Wien – denkt man an bronzezeitliche Funde um Aspern und Eßling, oder an Napoleons Niederlage durch Erzherzog Karl, aber auch der Beginn der Luftfahrt in Österreich Ende des 19. Jhdt. – soll es nun zu einem eigenständigen Zentrum des 22. Wiener Gemeindebezirks werden.

Die hervorragende Standortqualität beweisen die mannigfaltigen Anbindungsmöglichkeiten an bestehende Verkehrssysteme. Soll ab 2010 die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 mit zwei neuen Stationen das Gelände erschließen, wird auch eine neue Schnellbahnstation an der Bahnlinie Wien – Bratislava über Marchegg errichtet. Weiters soll eine Schnellstraßenverbindung zwischen bestehender S2 und der bereits in Planung befindlichen S1 mit zwei Abfahrten im nördlichen Bereich des Planungsgebietes entstehen. Es wird damit die Voraussetzung geschaffen, den schnellen Anschluss an die Zentren Wiens, Bratislavas aber auch zu den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten Wien, wie Flughafen, Hauptbahnhof und Hafen herzustellen. Der regionale Bereich soll durch Verlängerung der Straßenbahnlinie 26 vom Norden, sowie die Straßenbahnlinie 25 vom Süden her erschlossen werden. Im zentralen Bereich sollen Autobuslinien – angedacht sind ökologisch verträgliche Fahrzeuge – das gesamte Gebiet im öffentlichen Nahverkehr abdecken.

Demografische Entwicklung

Der 22. Wiener Gemeindebezirk umfasst ein Katasterfläche von 102,34 km² mit 153.408 (stand 2009) Einwohnern. Die Einwohnerdichte beträgt somit 1.499 EW/km².

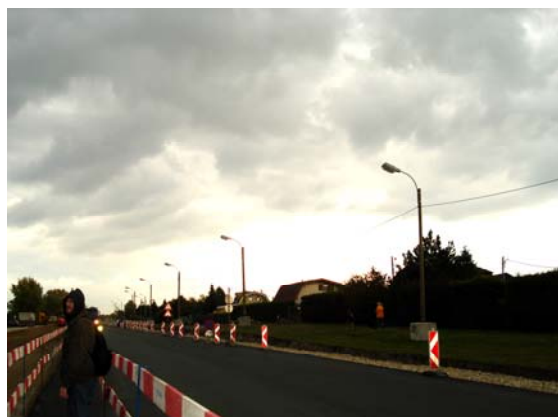
Bevölkerungsentwicklung 22. Bezirk



Bevölkerungsstruktur

In der Donaustadt war die Bevölkerungsstruktur 2005 deutlich jünger als der Durchschnitt Wiens. Die Zahl der Kinder unter 15 Jahren lag 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.

Bebauungsstruktur der Umgebung



Das Planungsgebiet liegt in Mitten von Kleingartensiedlungen. Im Bereich der Schnellbahnstation gibt es mehrere größere Wohnanlagen. Die vorhandenen Strukturen sind auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Direkt neben dem Planungsgebiet liegt eine Produktionshalle von General Motors in der 2000 Mitarbeiter beschäftigt sind. Gefertigt werden Motoren und Getriebe im Dreischichtbetrieb.

Eine Nahversorgung ist in weiten Teilen nicht gegeben und im Umkreis der neu zu planenden Siedlung gibt es faktisch keine Einrichtungen zur Freizeitgestaltung.

Die ehemaligen Vororte Wiens im Gebiet des heute 22. Bezirkes waren früher landwirtschaftlich genutzt. Die alten Dorfkerne sind heute noch sichtbar. Es werden dennoch weite Teile des Gebietes landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzt. Durch die intensive Urbanisierung der vergangenen Jahre bewegt sich der Bezirk weg von der ehemals sehr dünnen Besiedlung. Die alten Ortskerne von Ebling und Aspern werden durch das nördlich liegende angrenzende Werksgelände von GM vom Flugfeld abgegrenzt.

Probleme bestehender Siedlungen

In vielen bestehenden Siedlungen ist die Befriedigung der Grundbedürfnisse des Menschen nicht möglich. Dies verursacht verstärkte Verkehrsströme aus der Siedlung aber auch innerhalb der Siedlung weil durch die starke Zersiedelung die wichtigsten Einrichtungen nicht mehr fußläufig erreichbar sind. Dazu kommt, dass bei Planungen oft nicht der Mensch als Maßstab der Siedlung betrachtet wird sondern das Auto. Der Straßenraum wird in einer Art gestaltet die vom Menschen als Fußgänger äußerst unattraktiv wahrgenommen wird und bedingt, dass durch die Geschwindigkeit und Bequemlichkeit des Transportsystems Auto verstärkt ein Fluchtverhalten aus der Siedlung auftritt. Die wichtigsten Aktivitäten des Menschen verlassen die Siedlung, die ortsgebundene Wirtschaft wird dabei ruiniert. Der Ort wird geschwächt und von außen von „Parasiten“ befallen. Es gibt den öffentlichen Raum, der zum Verweilen einlädt vielfach nicht mehr. Weiters gibt es keine Gleichberechtigung bei der Wahl der Verkehrsmittel. Der private Parkplatz befindet sich direkt vor der Haustür, wohingegen lange Zugangszeiten zu öffentlichen Verkehrsträgern notwendig sind. Dass die Parkraumbewirtschaftung im Zuständigkeitsbereich der Länder liegt, stellt sich nicht gerade eine Erleichterung dar. Dieses auf den MIV konzentrierte System verschlingt unangebracht viel Energie, Ressourcen und verursacht soziale Probleme sowie gesundheitliche Schäden durch Lärm und Abgase.

Bestehende Einrichtungen des 22. Bezirks

Um die nötigen Einrichtungen, zur Befriedigung sämtlicher Bedürfnisse, im neuen Zentrum decken zu können ist es wichtig sich die bestehenden Einrichtungen der Umgebung anzusehen. Weiters muss überprüft werden, inwieweit bestehende Betriebe die Bedürfnisse von weiteren ca. 20000 Bewohnern (entspricht ca.3300 EW/Planungsgruppe) befriedigen können.

Entfernungen im Planungsgebiet

Bei einer angenommenen Gehgeschwindigkeit von 3 – 4 km/h ergibt sich ein Zeitbedarf von 15 Minuten pro Kilometer!

Apotheken	Entfernung [km]	Ärzte	Entfernung [km]
<i>Apotheke zum Löwen v. Aspern</i>	1,9	<i>Dr. Kames</i>	2
<i>Alpha Apotheke</i>	1,79	<i>Drmed Hammer</i>	1,87
Schulen	Entfernung [km]	<i>Drmed. Hainz</i>	1,75
<i>Kooperative Mittelschule Eibengasse</i>	2,5	<i>Tierklinik Aspern</i>	2
<i>Volksschule Aspern</i>	2	<i>Tierarzt</i>	1,66
<i>Kooperative Informatikmittelschule</i>	2	Gastronomie	Entfernung [km]
<i>Volksschule Essling</i>	2,5	<i>Espresso am Tivoli</i>	1,5
<i>Kindergarten</i>	1,1	<i>Restaurant Höpfengarten</i>	0,96
<i>Jugendzentrum Hirschstetten</i>	2	<i>Sushi Aspern</i>	1,9
Geschäfte	Entfernung [km]	<i>China Restaurant</i>	1,9
<i>Baumax AG</i>	1,7	<i>Asperner Schnitzelwirtin</i>	1,9
<i>OMV Tankstelle</i>	1,8	<i>Pizza Aspern</i>	2
<i>Elektroshop Köck</i>	2	<i>Cafe Hummel</i>	1,9
<i>Bank Austria</i>	2,57	<i>Cafe Lahodny</i>	2,2
Freizeit	Entfernung [km]	Sonstiges	Entfernung [km]
<i>SV Essling</i>	2	<i>Friedhof Aspern</i>	2,2
<i>Tennisverein Essling</i>	2		
<i>Schloss Essling</i>	2		

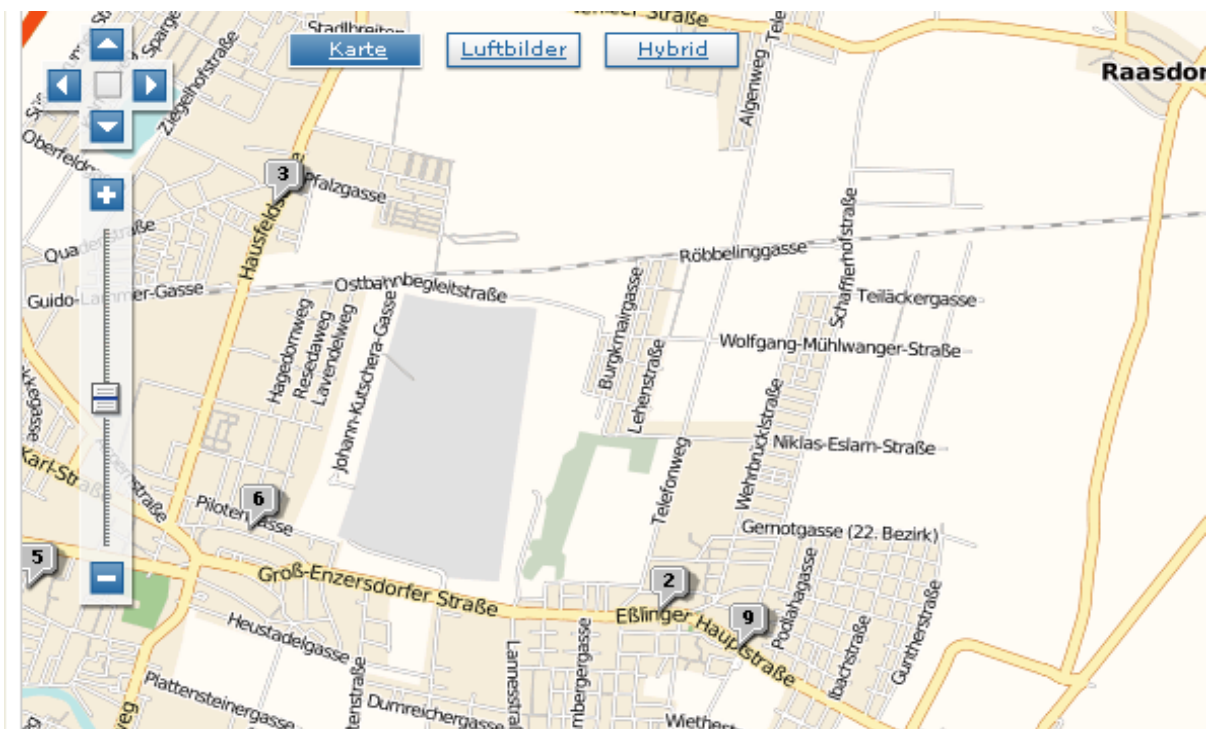


Abb.: Lebensmittelhandel in der Umgebung des Planungsbereiches



Abb.: Allgemeinmediziner im Umfeld des Planungsgebietes

2 Planung und Bebauung im Planungsgebiet Gruppe 1

Bebauungsgrundsätze

Ziele im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsstruktur:

- *Abwechslungsreiche, kleinteilige und attraktive Siedlungsstruktur*
- *Erfüllung möglichst vieler Grunddaseinsfunktionen*
- *Sicherer Lebensraum für jung und alt*
- *Gestaltung einer familien- und kinderfreundlichen Umgebung*
- *Steigerung der Lebensqualität durch Verbot von motorisiertem Individualverkehr innerhalb der Siedlung ("Autofreie Siedlung")*
- *Schaffung eines optimalen Wegenetzes für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger, Radfahrer)*
- *Gute Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Personennahverkehr*
- *Schaffung von Arbeitsplätzen in der Siedlung*
- *Errichtung von sozialer und kultureller Infrastrukturen (Theater, Volksschule, Sozialzentrum, Kindergarten, multifunktionale Veranstaltungshalle)*
- *Errichtung von Spiel- und Sportplätzen für Kinder und Jugendliche*
- *Schaffung von Grün- und Erholungsräumen (privat und öffentlich)*
- *Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Förderung der Kommunikation und sozialen Beziehungen*
- *Autarke Energieversorgung und energiesparendes Wohnen*
- *Vermeidung von versiegelten Flächen*
- *Umweltfreundliche Gestaltung*
- *Barrierefreiheit*
- *Anbindung an bestehende Strukturen*

Ziel der Bebauung ist es, eine Siedlung zu schaffen, die die Bedürfnisse aller Altersgruppen am besten erfüllt. Konkret bedeutet das auch, dass regionale und lokale Besonderheiten alter Siedlungsstrukturen in die Planung der neuen Siedlung einfließen. Die Siedlung bekommt damit eine Identität, im Gegensatz zu herkömmlichen „Copy and Paste“ – Siedlungen. Dies hat nicht nur ästhetische Gründe. Jahrhundertlange Erfahrungen haben Siedlungen entstehen lassen, die auf die regionalen Verhältnisse optimal angepasst sind, seien dies nun das Klima, die politische Situation oder wirtschaftliche Tätigkeiten.

Die Beobachtungen und bildlichen Dokumentationen vor Ort zeigen mit Ausnahme im nordwestlichen und südlichen Bereich kaum städtische Strukturen mit dichter Verbauung, sondern eher solche mit ländlichem Charakter. Parzellen mit Einfamilienhäuser im Osten – Richtung Ebling, sowie Schrebergartensiedlung im Westen. Lediglich der südliche Bereich –

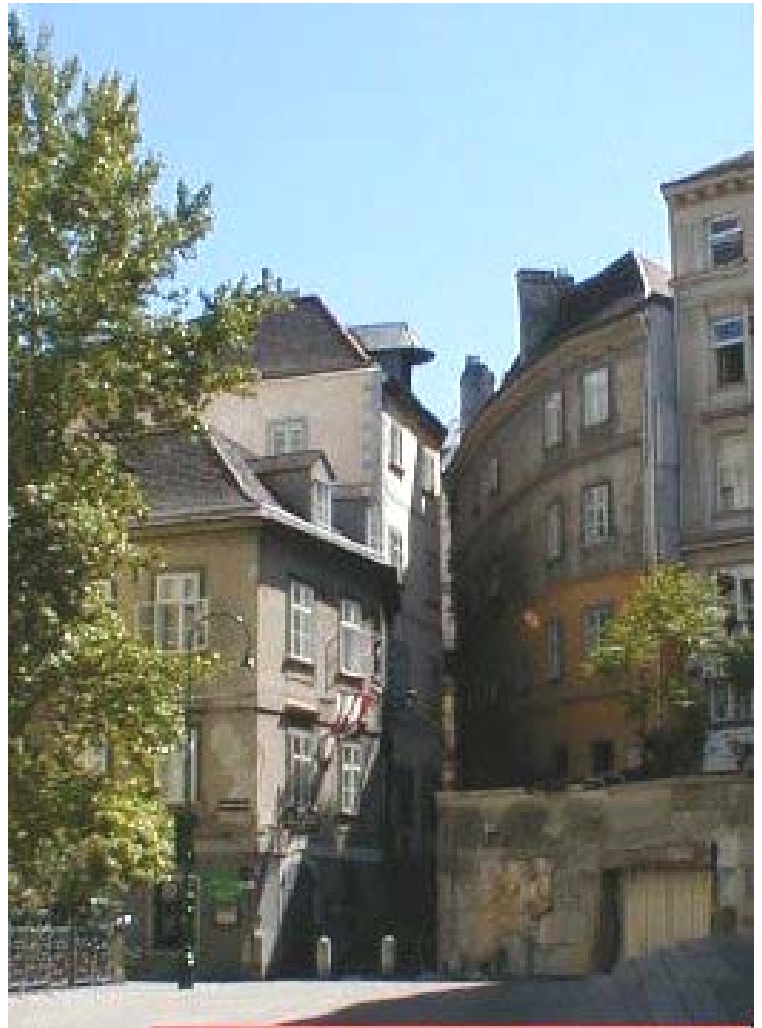
Richtung Aspern, weist dichtere Blockverbauung mit mehreren Geschößen auf.

Aus diesem Grund wird im Planungsgebiet der Gruppe 1 eine entsprechende Übergangsstruktur gewählt, um eine harmonische Anpassung der neu zu schaffenden zur bestehenden Siedlungsstruktur herzustellen.



Abb.: Aufnahmen vom Planungsgebiet Flugfeld Aspern

Abb.: Beispiele gelungener dichter städtischer Bebauung:



Bebauungstypologie

Das gesamte Planungsgebiet wird keine konkrete Gestaltung der einzelnen Objekte getroffen. Vielmehr soll die Struktur der einzelnen Blöcke im Vordergrund stehen und lediglich die Bebauungshöhe und Dichte definiert werden. Aus dieser Annahme ergeben sich folgende Bebauungstypen:

- ↪ **Geschlossener Hof** – vertritt den Charakter bestehender städtischer Strukturen im hochverdichteten Bereich entlang der Entwicklungshauptachsen sowie im Westbereich zum Grünstreifen hin und im Ostgebiet Richtung U2-Trasse
- ↪ **Offener Hof** – soll als Übergang zu den Planungsgebieten der anderen Arbeitsgruppen im Süden und Südosten angedacht werden.

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

GFD dieses Bereiches ist ~2,5-3,0 in der Hochverdichtung
bzw. ~1,5 im Westbereich

Offener Hoftyp

Die einzelnen Gebäude haben eine durchschnittliche Geschoßanzahl von 3 – maximal aber 4 Geschoße.

Dieser Bebauungstyp soll in den südlichen und südöstlichen Randgebieten zu den anderen Planungsgebieten zur Anwendung kommen, um einerseits den anderen Planungsgruppen einen gewissen Spielraum zur Anpassung zu lassen, andererseits, um eine Grünraumverzahnung bzw. –verteilung im übergeordneten Planungsgebiet zu schaffen.

Wie schon beim geschlossen Hoftyp soll auch hier eine klar definierte Gebäudegrenze existieren, welche in unregelmäßiger Ausprägung bezüglich Flucht und Fassade charakterisiert wird.

GFD dieses Bereiches ist ~1,5

Funktional definierte Randbebauung

Dieser Bereich sieht Blockverbauung vor, dessen Gebäude 4-5 Geschoße aufweisen werden. Vor allem im nördlichen Gebiet zur U-Bahn-Trasse werden die Gebäude höherer gewerblicher Nutzung gewidmet. Hierbei ist die Nähe zu den neu zu errichtenden Haltestellen der U-Bahnlinie U2 sowie jene der ÖBB an der Bahnlinie Wien-Bratislava 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.

GFD dieses Bereiches ist ~4-5

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 Ausfahrmöglichkeiten nach Süden hin ermöglicht werden.

Die Höhe der Verbauung ist nicht definiert und soll den Bedürfnissen der einzelnen Firmen angepasst werden können. Prinzipiell wird an 5 bis maximal 6 Geschoße gedacht.

GFD dieses Bereiches ist $\sim 0,9$

Siedlungskern (Bereich Multifunktionsfläche)

Dieser Bereich wird durch große Freiräume definiert. Vor allem der nördlich gelegene Marktplatz (ca. 8500 m²) bietet permanenten Marktbetreibern ortsfeste Stände, die an definierten Wochentagen durch mobile Marktfahrer erweitert werden können. Der Markt als zentraler Ort – so wie es bereits in urbanen Strukturen seit Betreiben des Handels gewollt ist. Den Bewohnern werden die frischen Waren des täglichen Konsums wesentlich günstiger angeboten, als im Gegensatz zu „dominierenden“ Handelsketten der Nahversorgung.

Da der gesamte Platz natürlich nicht permanent für Marktaktivitäten benötigt wird, ist es möglich diesen Freiraum für Events unterschiedlichen Charakters den Siedlungsbewohnern anzubieten. Die in den massiv errichteten Marktständerbereich sollen auch Gastronomie den einkaufenden Menschen zur Erfrischung und Rastplatz dienlich sein. Dieser gastronomische Bereich trägt im Zug der geplanten Events seinen wesentlichen Beitrag.

Der südliche Bereich der Freifläche (ca. 7000 m²) wird als Parkanlage angelegt, in dem Wasserspiele, Grünflächen, Blumenbeete aber auch Pavillons zwecks Konzertaufführungen errichtet werden. Weit dimensionierte – teils beschattete Liegewiesen – dienen der naturnahen Erholung und Kommunikation.

Sonstige Planungen

Am westlichen Siedlungsrand entlang der Johann Kutschera-Gasse – welche teilweise Zufahrtfunktion zu den jeweiligen Sammelgaragen hat,

wird der ca. 200m breite Grünzug zwischen Planungsgebiet und der Schrebergartensiedlung als Raum der naturnahen Freizeitgestaltung entwickelt werden. Ein Buschwald ähnlicher Charakter soll erzeugt werden, um einerseits der Tierwelt Lebensraum zu bieten, den Grüngürtel Wien zu verdichten, aber auch die sportliche Ertüchtigung der Siedlungsbewohner zu motivieren.

Gesellschaftsstrategisch sei angedacht, die Siedlungsbewohner der „neuen Welt“ mit der der Schrebergartenbesitzer – der „alten Welt“ – zu verknüpfen und so den notwendigen Kontakt zueinander herzustellen. Nichts soll als Reservat betrachtet werden. Im Gegenteil. Wir denken, das das landwirtschaftliche Know-how der Alteingesessenen den neuen Bewohnern von Nutzen sein wird, um selbst ihre Gärten bestellen zu können.

Öffentliche Grünflächen

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

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 für jene Wohnbereiche, denen keine Gartenfläche zur Verfügung steht, die Gebäude terrassenförmig ausgebildet und mit großzügig dimensionierten Dachterrassen ausgestattet werden, um auch in privater Struktur Erholung im Grünen zu erhalten und die Wege zum Gewünschten so kurz wie möglich zu halten.

Private Freiflächen sind demnach Wohnungsterrassen, welche individuell ausgestaltet werden können, um dem Bedürfnis nach Grünraum (zumindest teilweise) nachzukommen.

Zusätzlich sind auch Gemeinschaftsterrassen (halböffentlicher Grünraum) für die einzelnen Baublöcke vorgesehen, welche wiederum von den Bewohnern selber gestaltet werden können (z.B. Liegewiesen, Gemüseärten, Blumenbeete, etc.), was die Kommunikation unter den Bewohnern fördert und somit zur Bildung von Sozialräumen beiträgt.

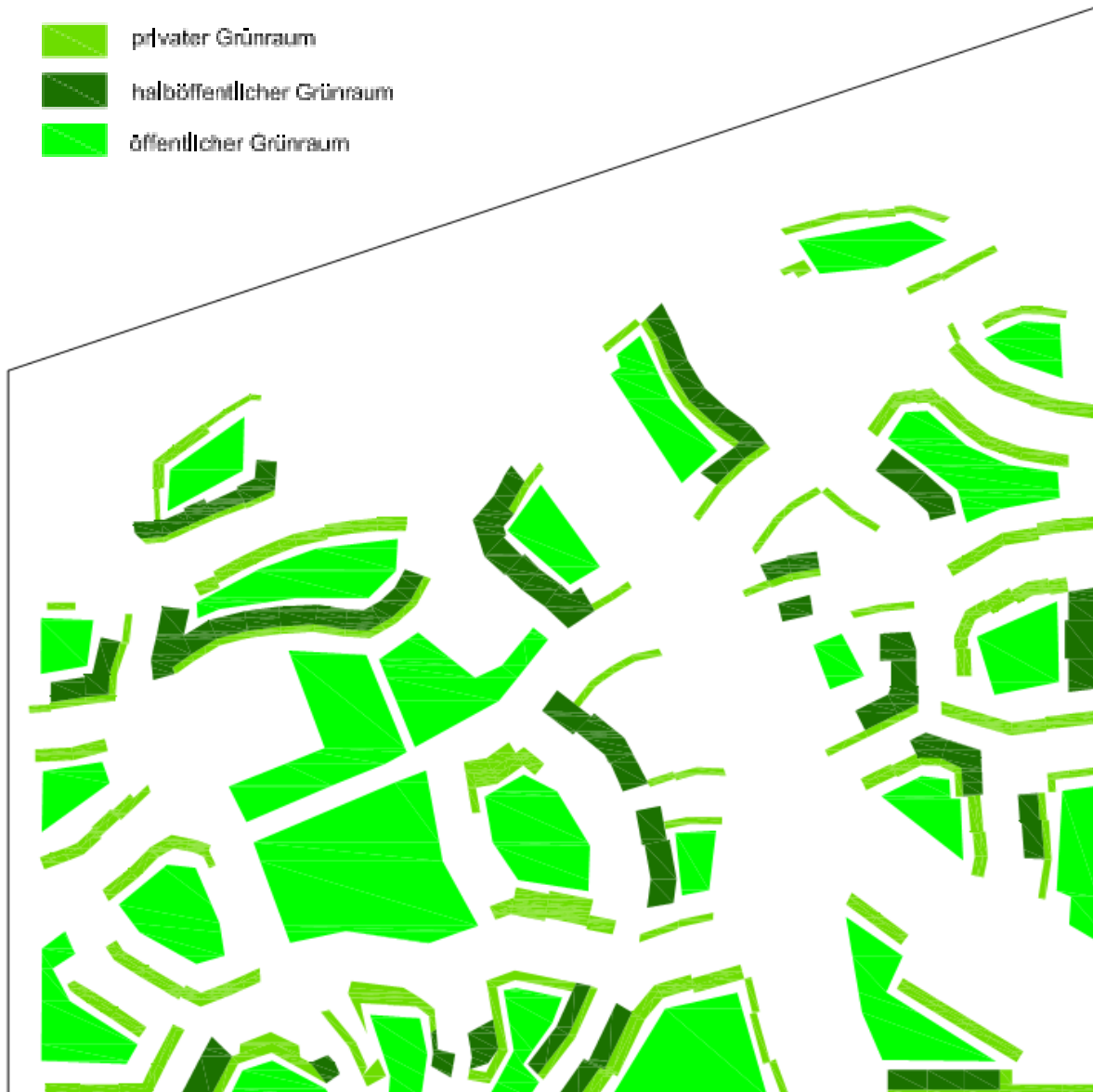


Abb.: Gesamter Grünraum

Einwohnerzahl

Der Berechnung der Anzahl der Bewohner im Planungsgebiets wurden 42m² BGF. pro Person veranschlagt. Damit konnten über die Bruttowohnfläche pro Gebäude die Einwohnerzahl ermittelt.

Bruttowohnfläche	132.232	m²
Wohnbevölkerung	3148	Personen

Auf den Wunsch nach größeren Wohneinheiten soll eingegangen werden, da auch Familien mit mehr Mitgliedern sich ansiedeln können. Dies kann durch entsprechende Wohnungszusammenlegungen erreicht werden.

Wohnen – Arbeit - Freizeit

Durch die Planung des Gebiets wurde versucht, die Einwohner in der Siedlung zu halten. Sie sollen hier nicht nur wohnen, sondern auch ihre Freizeit und wenn möglich auch hier arbeiten. Dadurch soll eine gewisse Identifikation mit der Siedlung gewährleistet werden.



Abb.: Darstellung Nutzungen

Bebauungsstruktur

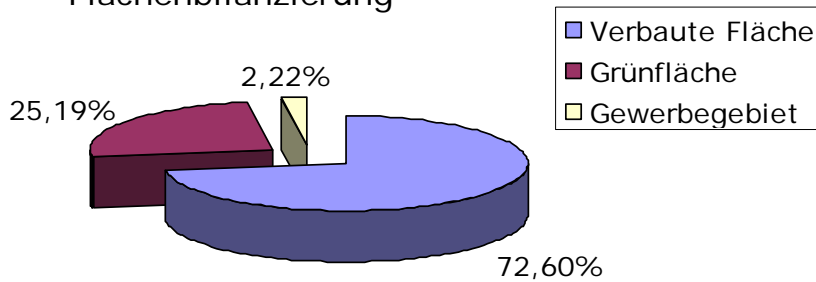
Das Siedlungskonzept der Arbeitsgruppe 1 entspricht einer autofreien Siedlung, deren Struktur durch den menschlichen Maßstab vorgegeben wird. Die Siedlung ist so aufgeschlossen, dass keine freie Sicht über weite Strecken möglich ist. Lineare Straßenverläufe wurden vermieden. Die Bebauung ist durch entsprechende Anordnung von Plätzen, im Abstand von 200 bis 300 Meter aufgelockert.

Generell ist zu sagen, dass die dzt. vorherrschende Nutzungstrennung ad acta gelegt wurde, um einer Nutzungsdurchmischung Folge zu leisten. Sämtliche Nutzungen werden möglichst gleichmäßig im Gebiet verteilt, um den Menschen die nötigen Wegelängen zu minimieren. Der Siedlungszentralraum wird als Platz des Treffens definiert. Um den Freiraum optisch zu vergrößern sollen die anrainenden Gebäude nur mit geringer Geschoßzahl (3-4) geplant werden. Die Erdgeschosse der Objekte dienen fast ausschließlich Handel, Gewerbe, ärztlicher Versorgung sowie Sozialbereichen. Im östlichen Planungsbereich sind höhere Verbautypen angestrebt. 4 bis 5 Geschoße dienen wiederum Handel und Wohnen, werden aber auch von Geschoßen mit Bürofunktionen durchzogen.

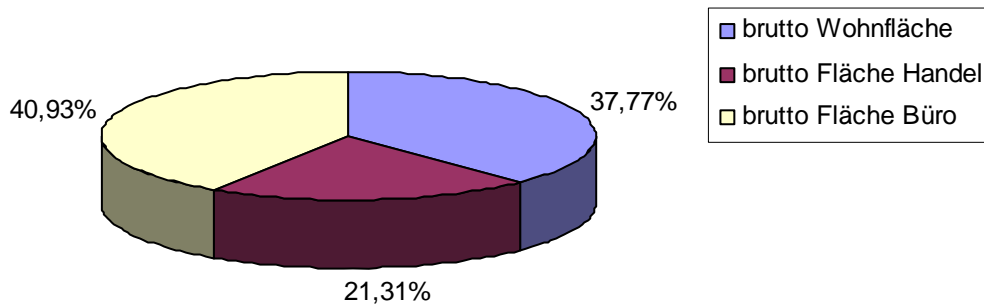
Flächenbilanzierung

Aus der entsprechenden Flächenverteilung ergibt sich die entsprechende Nutzungszuweisung:

Verbaute Fläche Gebäude	117.255	m ²	
Verkehrsfläche versiegelt	67.872	m ²	
Verbaute Plätze	32.660	m ²	
Summe verbaute Flächen	217.787	m²	72,60%
Private Grünflächen	19.541	m ²	
Halböffentliche Grünflächen	11.920	m ²	
Öffentliche Grünflächen	46.747	m ²	
Verkehrsflächen unversiegelt	29.088	m ²	
Summe Grünflächen	75.562	m²	25,20%
Gewerbegebiet	6.650	m²	2,20%
Gesamtfläche	300.000	m²	

Flächenbilanzierung


Bruttowohnfläche	132.232	m ²
Bruttofläche Handel	74.600	m ²
Bruttofläche Büro	143.290	m ²

Bruttoflächen

Geschäftsstruktur

<i>Bruttofläche Handel</i>	74.600	m ²
<i>Bruttofläche Büro</i>	143.290	m ²

Als Planungsgrundlage wurden Kennzahlen für Beschäftigte verwendet. In Büros wurden 50 m² BGF pro Arbeitnehmer veranschlagt. Im Handel wurde mit einer Bruttogeschoßfläche von 75 m² pro Beschäftigten gerechnet. Damit bietet die Siedlung Raum für 4128 Personen.

Arbeitsplätze	Handel	995	Personen
	Büro	2865	Personen
	Soz. Infrastruktur	43	Personen
	Volksschule	6	Personen
	<u>Kindergarten</u>	<u>10</u>	<u>Personen</u>
	Beschäftigte	4128	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 3km/h angenommen. In der Abbildung ist die festgelegte Position markiert.



Einrichtung	Entfernung [m]	Erreichbarkeit [min]
Gastronomie	17	0,25
Arzt	150	3,0
Apotheke	70	1,3
Nahversorger	50	1,0
Boutique	12	0,15
Geschäft (Frisör, Buchhandel,..)	30	0,5
Bank	50	1,0
Sozialeinrichtung (KiGa, Schule,..)	100	2,0
Kulturelle Einrichtungen	270	5,4
Parkhaus	500	10
Büro	90	1,8
Markt	300	6
ÖV- Haltestelle	80	1,5

3 Verkehr

Das Ziel im Bereich Verkehr ist es, dem Menschen Strukturen zur Verfügung zu stellen, die einen Anreiz schaffen, in einer möglichst menschen- und umweltverträglichen Form am Verkehrsgeschehen teilzunehmen.

Mikromobilität

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 Fußgeher und Radfahrer sowie ein dichtes Versorgungs- und Angebotsnetz an Geschäften und Freizeiteinrichtungen wird der Gebrauch eines PKW unattraktiv. Die Wertschöpfung im Gebiet kann gesteigert werden. Weiters wird dabei auch das soziale Gefüge in der Siedlung gestärkt. Durch die soziale Kontrolle der Gesellschaft steigt auch die Sicherheit im Planungsgebiet.

Makromobilität

In der Makromobilität sollten mindestens 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. Das heißt, dass die Parkzentren für den motorisierten Individualverkehr und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an den gleichen Stellen platziert sind.

Ein wichtiger genereller Aspekt im Verkehrswesen ist die Information. Die Bewohner sollen über die alternativen Mobilitätsformen bestens informiert sein, indem beispielsweise die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs in alle Haushaltungen verteilt werden, aber auch bei der Gestaltung der Haltestellenbereiche, Mitbestimmung bei Beschaffung neuer Fahrzeugtypen im ÖV, sowie eine entsprechende und rechtzeitige Information bei Einschränkungen des ÖV in Folge von Bau- und Adaptierungsarbeiten .

Verkehrliche Erschließung des Siedlungsgebiet (AG 1)

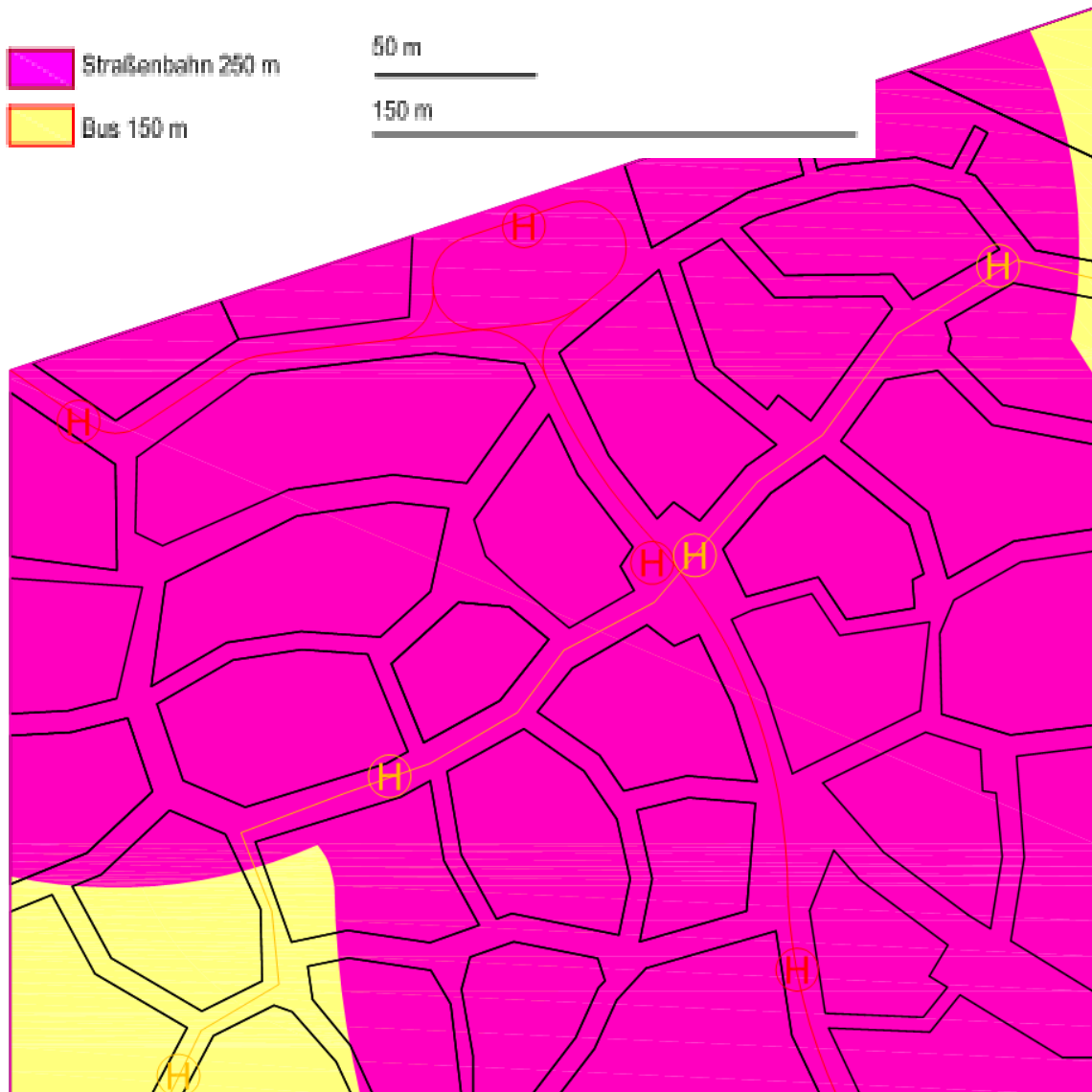


Abb.: ÖV Erreichbarkeit im Planungsgebiet

Das gesamte Siedlungsgebiet soll frei von motorisiertem Individualverkehr sein. Aus diesem Grund erfolgt die komplette Erschließung durch den Öffentlichen Nahverkehr. Ein flächendeckendes Haltestellensystem mit Radien zwischen 200 und 300m sorgt für adäquate Abdeckung. Die Netzstruktur des ÖV wird durch Straßenbahnlinien, U-Bahn, Bahn(ÖBB) sowie Shuttle-Busse ausgeschöpft.

Der Individualverkehr soll hauptsächlich mit Fußgänger- und Fahrradverkehr abgedeckt werden. Nur Einsatzfahrzeuge sollen jederzeit, Bau- und Lieferfahrzeuge an Werktagen zu definierten Zeiten auf den Erschließungswegen fahren dürfen. Um Störungen der Bewohner zu minimieren, sollen diese Fahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit

unterwegs sein. Das Fahrverbot sollte dank der menschenfreundlicheren Siedlungsstruktur durch soziale Kontrolle durchgesetzt werden können.

Verkehrssysteme

Bahn

Am Nordrand des Planungsgebietes erfolgt die verkehrliche Erschließung durch eine leistungsfähige Eisenbahnlinie, welche zur Zeit noch vom Ostbahnhof ihren Ausgang findet, aber mit Fertigstellung des Wiener Hauptbahnhofs die Anbindung an jene wichtigen Transversalen nach Westen und Süden bekommt. Andererseits verbindet die bestehende Bahnlinie die Stadt Wien mit Bratislava im Osten, wodurch ein überregionaler Anschluss besteht, der die gesamte Region dem internationalen Zugang in Osteuropa ermöglicht.

Gerade hier erscheint es sinnvoll einen Verkehrsknoten – entwickelt auf das Gesamtverkehrskonzept des Planungsgebiets zu installieren. Eine Verdichtung des Taktverkehr zwischen Marchegg und Wien Hbf, die Ausnützung des bestehenden, stündlichen Euregio-Taktes nach Bratislava, sowie die Verlängerung des Schnellbahnverkehrs der S80 (Wien – Hausfeldstraße) ist eine zweckmäßige Anbindung von U-Bahn, Straßenbahn bzw. Busse an das überregionale Netzgefüge und somit an das Umland Wien zu garantieren.

U-Bahn

Im Zuge des Masterplans Verkehr der Stadt Wien von 2003 wird die Erschließung des ehem. Flugfeld Aspern durch die U2-Nord Verlängerung erfolgen. Hierbei wird eine Weiterführung der Trasse ab der Station Aspernstraße erwogen. Es soll das westliche bestehende Siedlungsgebiet durch die Haltestelle „An den alten Schanzen“, die bestehenden ÖBB-Haltestelle „Hausfeldstraße“, der Gesamtverkehrsknoten im Norden des Planungsgebietes durch die Haltestelle „Flugfeld-Nord“ und das Zentrum des selbigen durch die Haltestelle „Flugfeld Süd“ erschlossen werden. 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

Eine Reaktivierung der ehemaligen Linie 25 wird angedacht, um das Planungsgebiet vom Südwesten her zu erschließen. Hierbei können bestehende Wege durch das Siedlungsgebiet Asperns genutzt und eine sinnvolle Verbindung Richtung Kagran über Oberdorfstraße – Langobardenstraße - Konstanziagasse - Erzherzog-Karl-Straße hergestellt

werden. Folglich könnten die Autobuslinien im Bereich Aspern – vor allem durch die Esslinger Hauptstraße – neu geordnet bzw. ersetzt werden.

Als zukünftige Endstation sei der Knoten Flugfeld „Nord“ gedacht, wo eine Anbindung an die Bahn, U-Bahn und zur Straßenbahnlinie 26 hergestellt werden soll. Die zu errichtende Straßenbahnhaltestelle und Kehrschleife wird gemeinsam mit der Linie 26 genutzt.

Die Linie 26 wird vom Nordwesten her in das Planungsgebiets geleitet, um im Bereich des Knotens Flugfeld Nord ihr Ende zu finden.

Mit der Linie 26 aber auch 25 können nicht nur optimale Anbindungen zur Linie U2 sondern auch Richtung Westen zur Linie U1 im Bereich Kagran hergestellt werden.

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.

Wege

Das Wegesystem im Siedlungsraum – basierend auf „Shared Space“ - definiert sich nach zwei Gesichtspunkten. Dort wo der ÖV gegeben ist, sind breite Boulevards angelegt, die einerseits dem ausreichenden Lichteinfall zwischen den Blockverbauungen genügt, und eine konfliktfreie Bewegung aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Die Hauptverkehrswege dienen unter anderen auch der Fortbewegung zu Fuß oder mit Fahrrad. Außerdem müssen auch Fahrzeuge der Müllabfuhr, Einsatzfahrzeuge, Taxifahrzeuge für gehbehinderte Menschen, sowie Fahrzeuge für differente Servicearbeiten im erforderlichen Fall die Möglichkeit finden, jene Wege konfliktfrei zu bewältigen.

Die Nebenwege dienen der Belieferung und der Gebäude, der Müllabfuhr und der Fortbewegung der Fußgeher und Radfahrer.

Beide Wegetypen werden so ausgeführt, dass sich keine zu lange Geraden ergeben, um dem Nutzer die „Erforschung“ und Abwechslung zu ermöglichen. Außerdem sollen Verbindungswege für Fußgänger und Radfahrer geschaffen, um Wegelängen auf einem sinnvollen Maß zu halten.

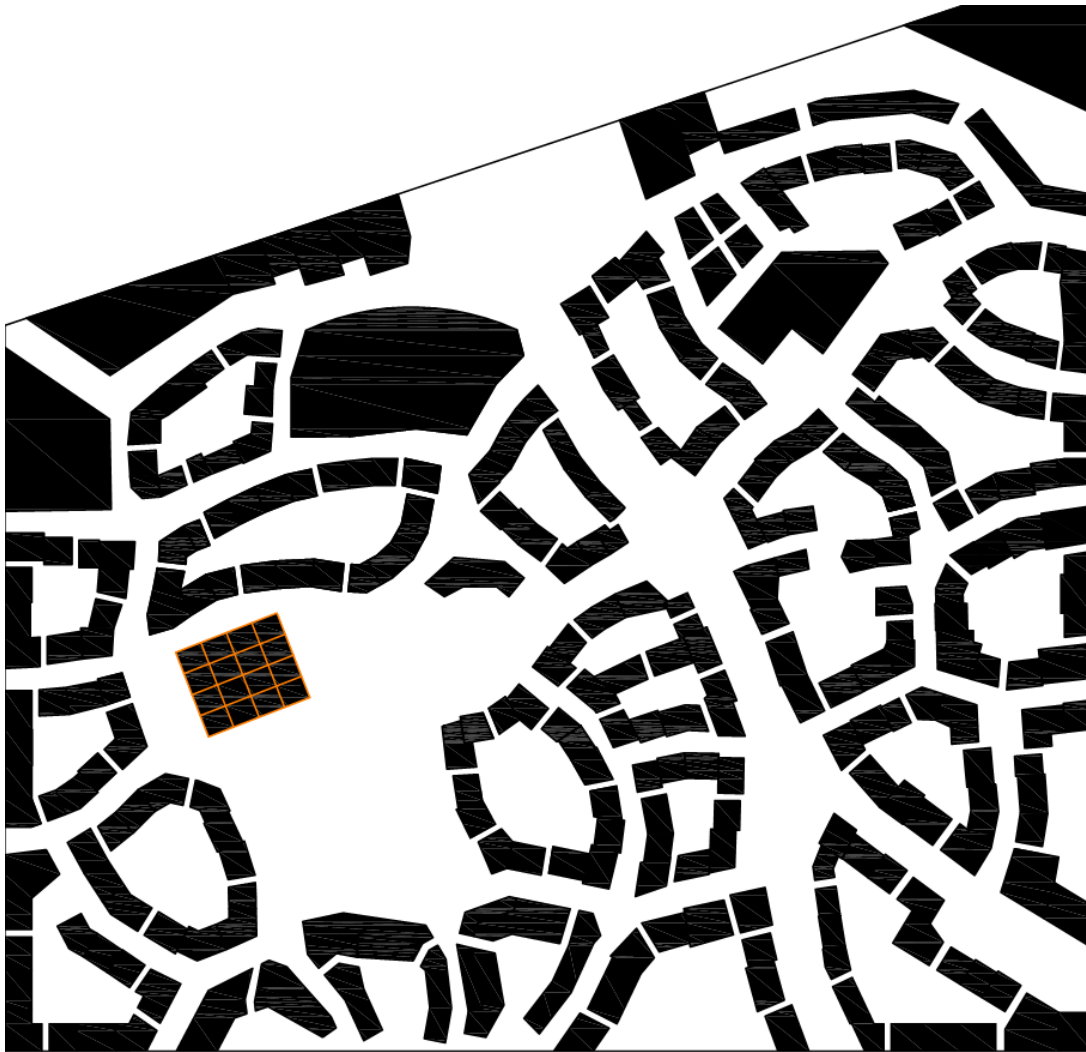


Abb.: Fußläufigkeit im Planungsgebiet

Oberflächenstruktur der Wege

Als Belag werden für beide – Haupt- und Nebenwege – Pflastersteine in Kombination mit Asphaltbeton vorgeschlagen, da 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 Baumreihenbepflanzung 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 zur Versickerungshilfe sollen Bäume und Sträucher als Bepflanzung den Wind minimieren, ein angenehmes Klima schaffen und ästhetische Zwecke erfüllen.

An den Verbindungswegen könnte als Belag ein Schotterbett dienen, da die Oberfläche ihrer Versickerungsfähigkeit nicht beraubt und die

Möglichkeit besteht, durch Wildsamenflug ein Biotop unterschiedlicher Wildblumen im Randbereich der Wege zu schaffen.

Plätze

Im Planungsgebiet wurde von der Gruppe 1 ein engmaschiges Netz an Plätzen vorgesehen. Die maximalen Abstände der einzelnen Plätze betragen nie mehr als 200 m. Dadurch wird die Qualität des öffentlichen Raumes gesteigert.

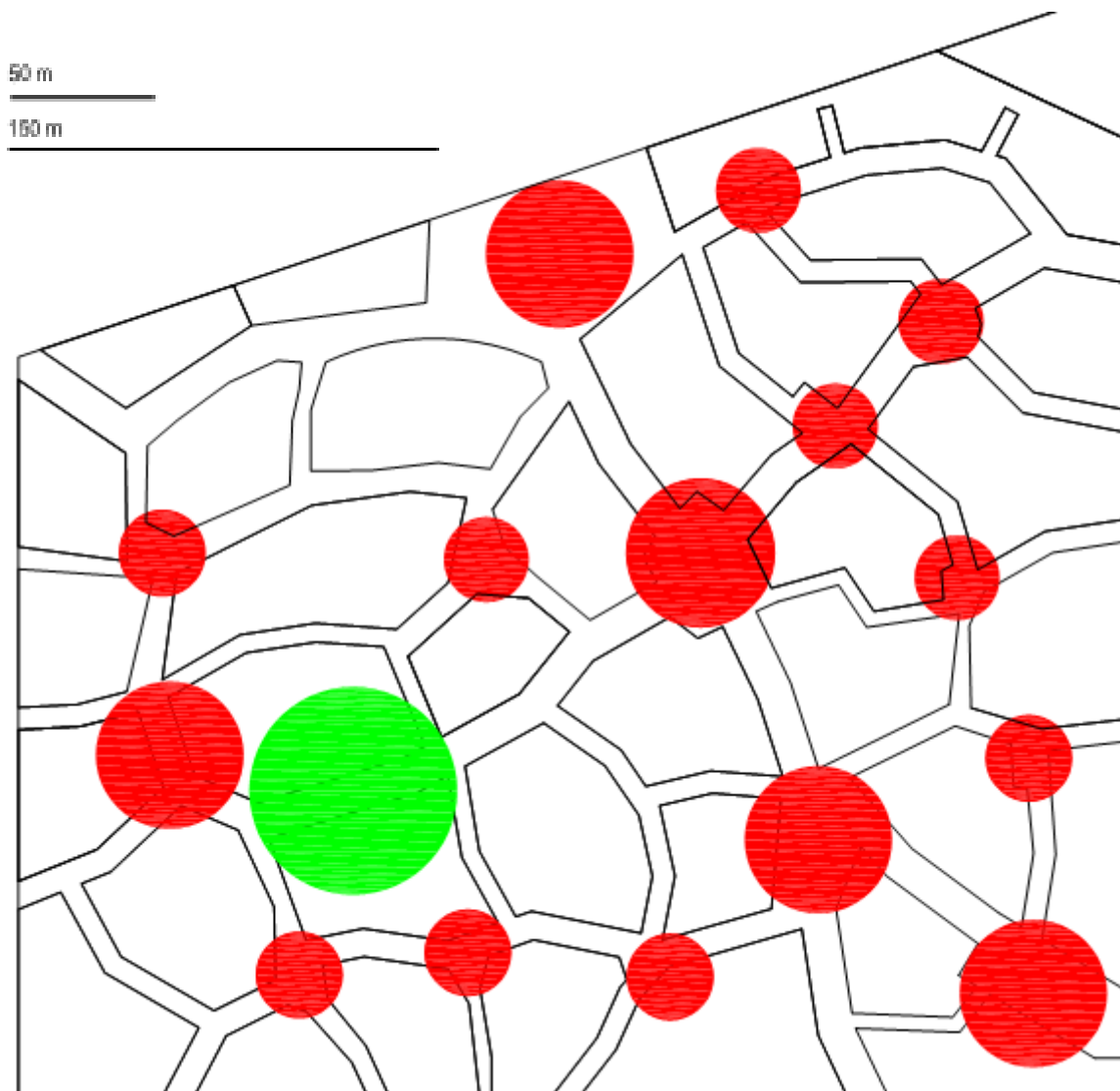


Abb.: Anordnung von Plätzen im Planungsgebiet

Parkraumorganisation

Für die Bewohner der Siedlung werden einige Parkplätze in Sammelgaragen am Siedlungsrand angeboten. Dies soll bezwecken, dass das Auto immer weiter entfernt steht als der öffentliche Verkehr und dass der Motorisierte Individualverkehr im Normalfall überhaupt nicht in die Siedlung vordringen kann. Durch die starke Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit können hier sehr stark die Synergien bei notwendigen Stellplätzen genützt 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 genützt werden welche in der Siedlung arbeiten. Weiters ist angedacht in einigen Bereichen des Planungsgebietes Car-sharing Plätze anzubieten, wodurch die Anzahl der notwendigen Stellplätze wiederum reduziert werden kann (schwarze Zahlen: laut Wiener Bauordnung notwendige Stellplätze x 0,6 ; rote Zahlen: Baublocknummer)

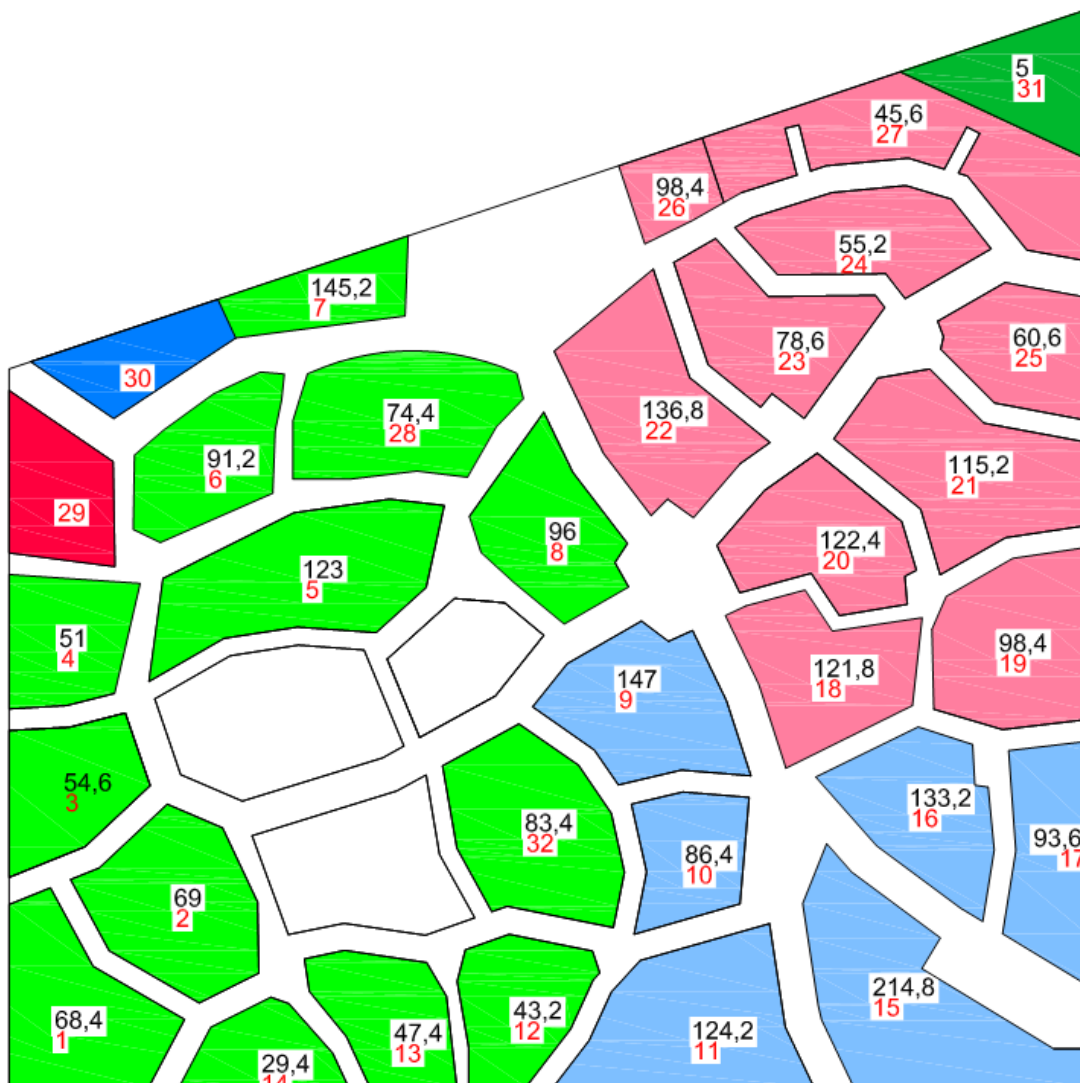
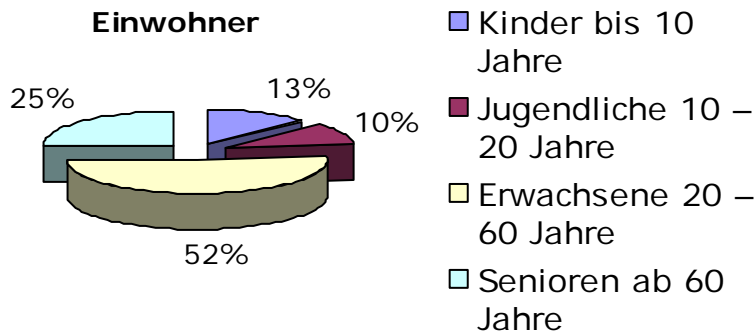


Abb.: Parkraumzuordnung

Gebundene Zeit in der Siedlung

Bevölkerungsstruktur:

Einwohner gesamt	100 %	3148
Kinder bis 10 Jahre	13 %	409
Jugendliche 10 – 20 Jahre	10 %	315
Erwachsene 20 – 60 Jahre	52 %	1637
Senioren ab 60 Jahre	25 %	787



Gebundene Zeit in der Siedlung:

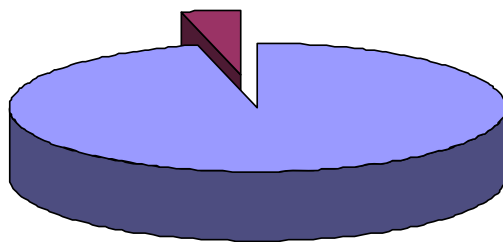
	Stunden pro Woche	Kinder 0 – 10 Jahre	Jugendliche 10 – 20 J.	Erwachsene 20 - 60 J.	Senioren Ab 60 J.
Freizeit	58	90 %	50 %	50 %	80 %
Wohnen	70	100 %	100 %	100 %	100 %
Arbeit	40	100 %	20 %	29 %	100 %
Gesamt-Stunden in der Siedlung	168	162	126	110	155
Prozent-anteil Innerhalb der Siedlung	100%	96 %	64 %	66 %	92 %

Die gebundene Zeit in der Siedlung für alle 3148 Bewohner beträgt im Durchschnitt 130 Stunden pro Woche, dies entspricht einem Anteil von 77 Prozent.

Erläuterungen zur Tabelle:

Kinder:

Zeitkuchen Kinder

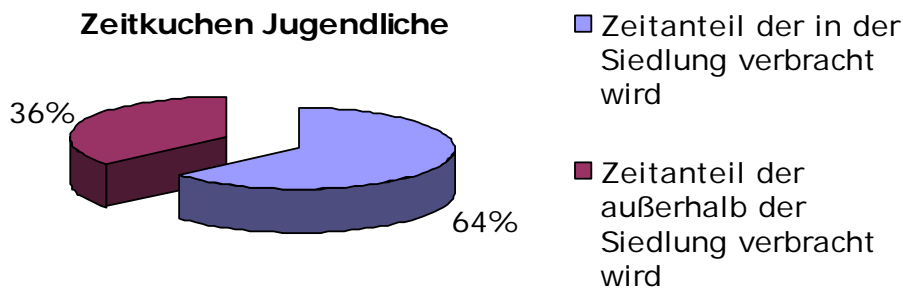


- Zeitanteil der in der Siedlung verbracht wird
- Zeitanteil der außerhalb der Siedlung verbracht wird

Da sich ein Kindergarten und eine Volksschule im Planungsgebiet der AG 1 befindet, 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 Planungsgebiete der einzelnen AG erreichbar.

Jugendliche:

Zeitkuchen Jugendliche

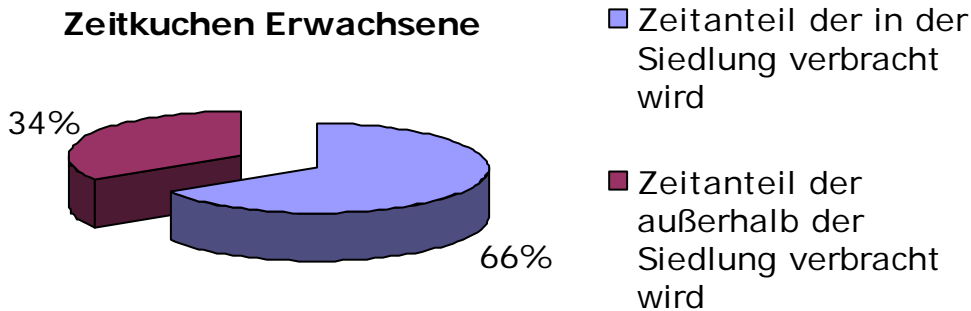


- Zeitanteil der in der Siedlung verbracht wird
- Zeitanteil der außerhalb der Siedlung verbracht wird

Höhere Schulen, berufsbildende Schulen, Fachhochschulen, Universitätscampus werden im Planungsgebiet anderer AG angesiedelt, und sind deshalb im Gebiet der Gruppe 1 nicht vorgesehen. Durch die zahlreichen Gewerbe sind für rund 65 Jugendliche Lehrplätze im Gebiet vorhanden. 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 an anderen Stadtteile Wiens - außerhalb der Siedlung verbringen. In der Siedlungsgebiet der AG 1 wurde eine sehr hohe Dichte an kommunikativen Orten geschaffen, welches natürlich eine Teil der Jugendlichen binden kann. Da jedoch in den anderen AG eine wesentlich höhere Dichte an Sportangebot und

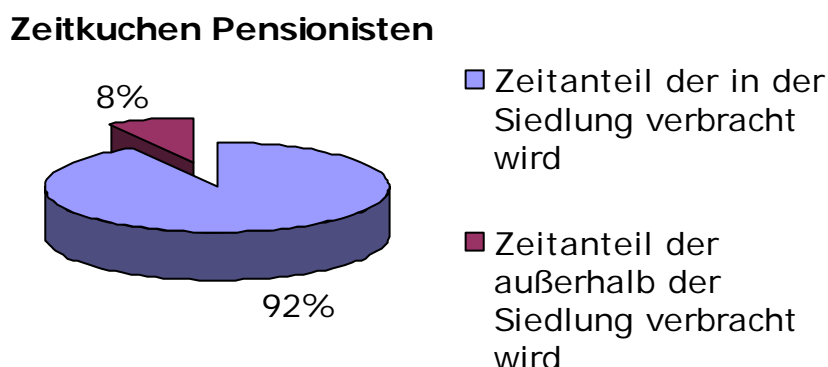
Jugendzentren gegeben ist, wird auf die Schaffung diverser Zentren weitgehend verzichtet, da zur zeitliche Bindung die Gesamtheit des Planungsgebietes betrachtet werden soll.

Erwachsene:



Innerhalb der Siedlung befinden sich 4128 Arbeitsplätze. Bei rund 600 erwerbsfähigen Personen entspricht das 700%. Durch das enorme Arbeitsplatzangebot ist garantiert, dass auch nach der Arbeitszeit ein gewisser Teil der Arbeitnehmer noch einige Freizeitanrichtungen nutzen wird, bevor dieser auspendelt. Genauso ist der Anteil an auspendelnden Siedlungsbewohner gedacht, 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 befriedigt werden.

Senioren:



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 Ver- und Entsorgung

Energieversorgung

Um ein effektives Energiemanagement zu betreiben, ist bei jedem Objekt auf sehr effiziente Wärmedämmung, Ausnutzung der Sonneneinstrahlung zur entsprechend gewählte Fensterlichte und Situierung der Blöcke untereinander zu achten. Optimale Blockabstände, sowie unterschiedliche Bebauungshöhen ermöglichen gezielt ausreichenden Lichteinfall. Es soll weitgehend auf überdimensionierte Glasflächen an Gebäuden verzichtet werden, da der sommerliche Wärmeschutz dadurch kaum gegeben und ein hohes Maß an Energieaufwendung zur Kühlung der Gebäude erforderlich ist.

Wünschenswert sei die Fassaden- und Dachgestaltung durch photovoltaische Paneele, sowie die Eigenerzeugung von Wärmeenergie durch Passivanlagen im großen Rahmen – angedacht für den gesamten Block – zu installieren. Abwasser, Geothermie, oder ähnliche Energieressourcen sollten prioritär genutzt werden.

Warmwasser / Heizung

Der notwendige Heizbedarf könnte somit einerseits durch Fernwärme aus einer regional situierten Müllverbrennungsanlage und andererseits durch geothermische Wärmegewinnung im Objekt selbst betrieben werden. Der Warmwasserbedarf wird ebenfalls aus Energierückgewinnung durch Passivanlagen und Geothermie sowie Kollektorwandlung abgedeckt.

Grundsätzlich soll gilt die Eigengewinnung an Wärme und Elektrizität. Zur Ergänzung soll das gesamte Siedlungsgebiet an das zentrale Fernwärme und Elektrizitätsnetz angeschlossen sein.

Elektrischer Strom

Jeder Block sollte eine autarke Energieerzeugung besitzen, in welcher durch photovoltaische Paneele genutzt werden. Nur zu Spitzenlasten wie Abend oder während der kalten Jahreszeit tritt eine Ergänzung aus dem öffentlichen Netz auf.

Wichtig ist, dass die notwendigen Energie-Kapazitäten in jenen Spitzenlastzeiten vorhanden sind, um einerseits den Bedarf für ca. 20000

Einwohner abdecken zu können, aber auch die ansässigen Betriebe und jene die angesiedelt werden mit elektrischer Energie zu versorgen.

Wasserversorgung / Abwasserentsorgung

Trinkwasserversorgung

Die Wasserversorgung könnte durch eigene Brunnenfelder erfolgen. Der Grundwasserspiegel liegt einerseits sehr hoch und würde trotz der benötigten Wassermengen nur geringfügig abgesenkt werden. Der notwendige Ausgleich im Wasserhaushalt kann durch die nicht unbedeutenden Regenfallmengen im Bereich des 22. Bezirk Donaustadt erfolgen, ohne den für das Marchfeld und deren intensive landwirtschaftliche Bewässerungsstrategie bedeutsame Grundwasserstrom zu beeinträchtigen.

Ergänzungen bzw. Qualitätsverbesserungen des Trinkwassers sollten durch die städtische Wasserleitung (größtenteils Quellwasser) erfolgen.

Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung erfolgt über ein Trennsystem. In dieser Siedlung werden praktisch nur die Abwässer eingeleitet, da durch eine Minimierung der versiegelten Flächen sowie durch großräumige Grünzonen, keine Notwendigkeit für die Ableitung der Regenwässer besteht. Bedingt durch die autofreie Gestaltung der Siedlung können Regenwässer bedenkenlos den Grundwasser wieder zugeführt werden. Für das Einzugsgebiet von ca. 250ha müssen somit keine notwendigen Regenwasserentlastungsanlagen situiert werden.

Regenwasserbewirtschaftung

Strategie

Ein ökologisch sinnvolles Entwässerungskonzept sowie eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung sollen gute Lösungen bringen. Durch geringere Bodenversiegelung kann mehr Wasser versickern und somit dem Grundwasser zurückgeführt werden.

Das Regenwasser in den Blöcken kann in Zisternen gesammelt werden und einerseits durch duale Wasserleitungssysteme – gedacht an gesonderten Wasserkreislauf für WC-Anlagen – und andererseits zur Aufbringung als Gießwasser in den hauseigenen Garten- und Terrassenanlagen. Diese Vorgangsweise minimiert den Einsatz von Chemikalien zur Wasseraufbereitung in den Wasserwerken und mindert den Bedarf an qualitativ hochwertigem Trinkwasser.

Regenwasserabführung

Entlang der Wege und Straßen im Siedlungsgebiet werden Einlauföffnungen mitgeführt, die das Regenwasser an den Untergrund abgeben und in den Regenwasserkanal eingeleitet werden. Durch die bestehende Untergrundsituation des Donauschotters ist es möglich den größten, nicht in Zisternen gesammelten Regenwasseranteil, selbsttätig zu Versickerung zu bringen. Für den Fall eines Starkniederschlages stehen Retentionsbecken in den Grünzonen zur Verfügung, die als naturnahe Biotope ausgeführt werden, und so der Bevölkerung als Erholungsraum zur Verfügung stehen.

Abfallentsorgung

Abfallvermeidung

Ziel ist: so wenig wie möglich an Abfall zu produzieren.

Grundsatz: Vermeidung – Recycling – Entsorgung.

Die Strategie des Marktstandes ist zu diesem Zweck der nützliche Beitrag. Hier fallen kaum Verpackungsmaterialien an. Ausschließlich Karton- oder Holzsteigen fallen an, die jedoch als reproduzierbarer Rohstoff angesehen werden und CO₂-neutral in der regionalen Müllverbrennungsanlage entsorgt werden können. In den Geschäften des regionalen Handels sollte es Anreiz sein, eine verpackungsarme Produktpalette anzubieten. Vor allem lokale und heimische Produkte, also jene Güter mit geringen Transportwegen, können dies erfüllen. Das humane Verständnis soll zur Verwendung von Stoffbeuteln statt Plastiksackerl und der Einsatz von Kunststoffbehältern beim Kauf von Feinkostwaren erzogen werden. Diese Überlegungen können schon im Vorfeld helfen große Mengen an Müll zu vermeiden.

Müllentsorgung

Grundsätzlich soll der Müll zentral gesammelt werden. Die Strategie dahinter ist einerseits die geringeren Transportwege, geringere Transportkosten und somit weniger Schadstoffausstoß. Andererseits werden die Bewohner gelehrt, den Müll zweimal tragen zu müssen – vom Geschäft nach Hause und von nach Hause zum Müllsammelbehälter. Bautechnisch bietet diese Vorgangsweise den Vorteil, nur wenige Wege für den Schwerlastverkehr (Müll-LKW) dimensionieren zu müssen.

Für den Bewohner soll die Sammelstelle keine zusätzlichen Wege bedeuten und könnte an zum Beispiel Orten des Einkaufs situiert werden. Somit besteht die Möglichkeit die täglich notwendigen Wege mit jene zur Müllbeseitigung zu kombinieren.

Ähnlich gilt für den Recyclingcontainern für Papier, Kunststoff, Glas und Blech. Als weitere Anregung des Handels gilt die Erhöhung der Pfand für diverse Gebinde, die somit direkt wieder in den Verpackungskreislauf eingebracht werden können

Für Sondermüll wie Batterien, Altöle, Farben, Medikamente etc. gibt es die Möglichkeit, diese bei der Bürgerservicestelle abzugeben.

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
MÜSSIGGANG Freizeit	Empfindlichkeit, Rücksichtslosigkeit	Spektakel, Clubs, Spielmöglichkeiten	Tagträumen, entspannen, der Fantasie freien Lauf lassen	Landschaft, Privatshäre
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

6 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 dieses 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 den Lösungen 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.

Analyse in Planungsgebiet

Dichtes Netz an Plätzen

Durch ein dichtes Netz an Plätzen in der Siedlung wird den Bewohnern viel Raum zum Interagieren geboten. Dient als Treffpunkt zur Kommunikation, Ort des Verweilens und bringt Ästhetik in die Siedlung.

Viele öffentliche Grünflächen

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 Gemeinschaftsgefühles
- 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 lokaler Produkte
- 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 Sicherheitsgefühl
- 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

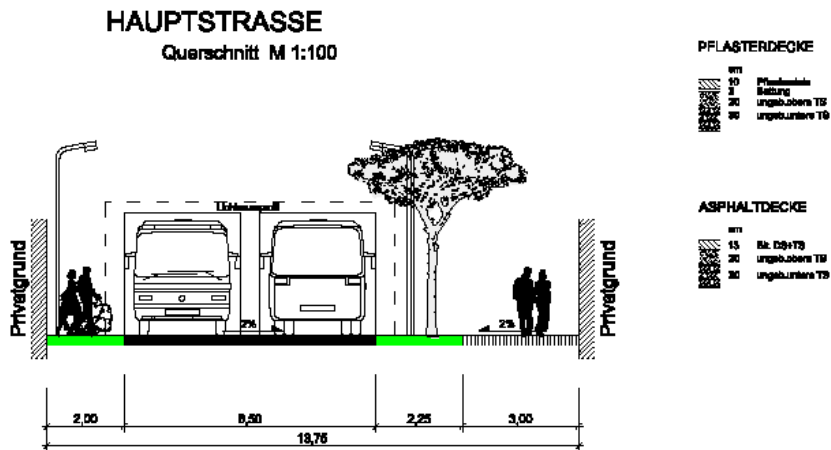
- Weniger Müll
- Mehr Eigenverantwortung
- Mehr Sauberkeit
- Geringere Kosten

Sammelgaragen am Rand der Siedlung und Carsharing

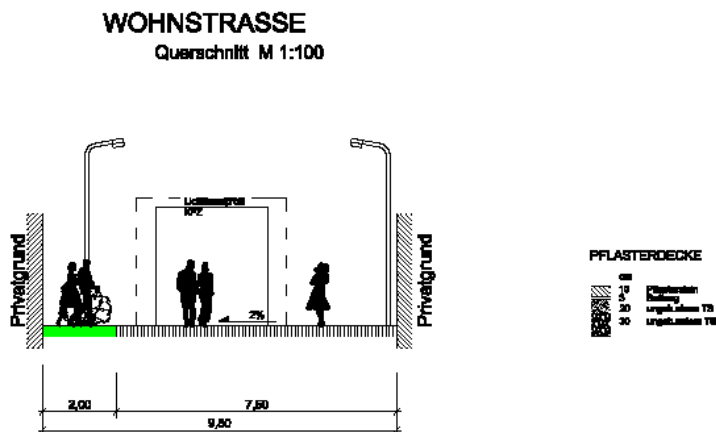
- Weniger MIV
- Steigerung Lebensqualität
- Geringere Erschließungskosten
- Bessere Nahversorgung
- Mehr soziale Kontakte
- Mehr Raum für den Menschen
- Kurze Wege
- Effizientere Nutzung von Ressourcen
- Ruhe

7 Querschnitte

Querschnitt der Hauptstrasse



Querschnitt einer Wohnstrasse



8 Terrassenanordnung

Die Ausrichtung der Baublöcke wurde so gewählt, dass die Terrassen möglichst nach Süden gerichtet sind, bzw. jede Terrasse eine Sonnenbestrahlung von zumindest einigen Stunden erfährt.

53 % der Wohnungen haben Privatterrassen, welche mit 4 m Tiefe äußerst großzügig bemessen sind.

47 % der Wohnungen haben Anteil an Gemeinschaftsterrassen, welche hauptsächlich für die Bewohner dieser Wohnungen gedacht sind, aber auch von den anderen Bewohnern genutzt werden können.

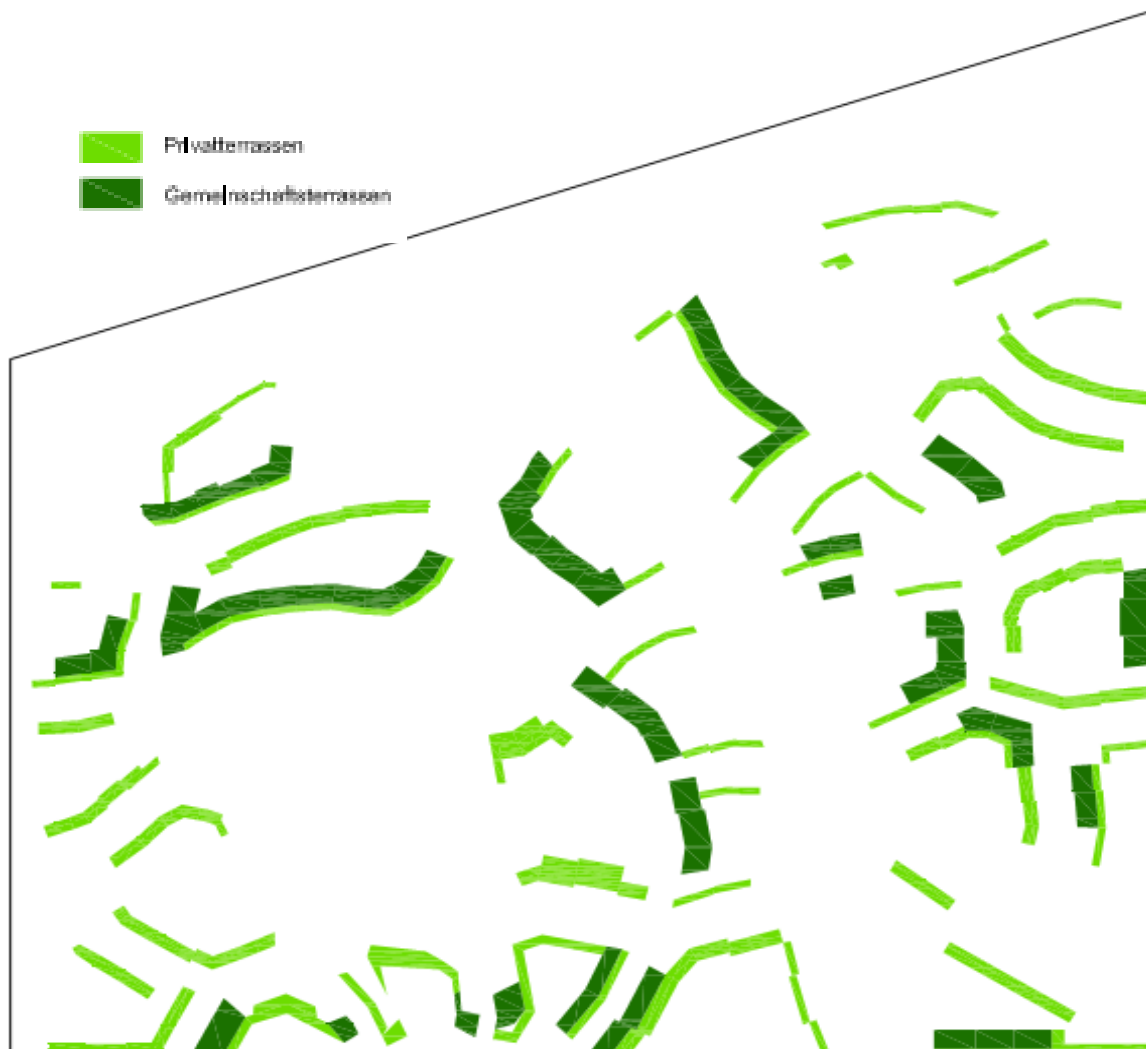


Abb.: Anordnung von Terrassen

9 Öffentlicher Grünraum

Der öffentliche Grünraum wurde hauptsächlich um das Marktgebiet bzw. in den Innenhöfen der Baublöcke situiert.

Zusätzliches Grün wird in den Straßen in Form von Baumallee- bzw. Strauch- und Blumenbepflanzung zum Tragen kommen.



Abb.: Öffentlicher Grünraum in der Siedlung

10 Höhenentwicklung

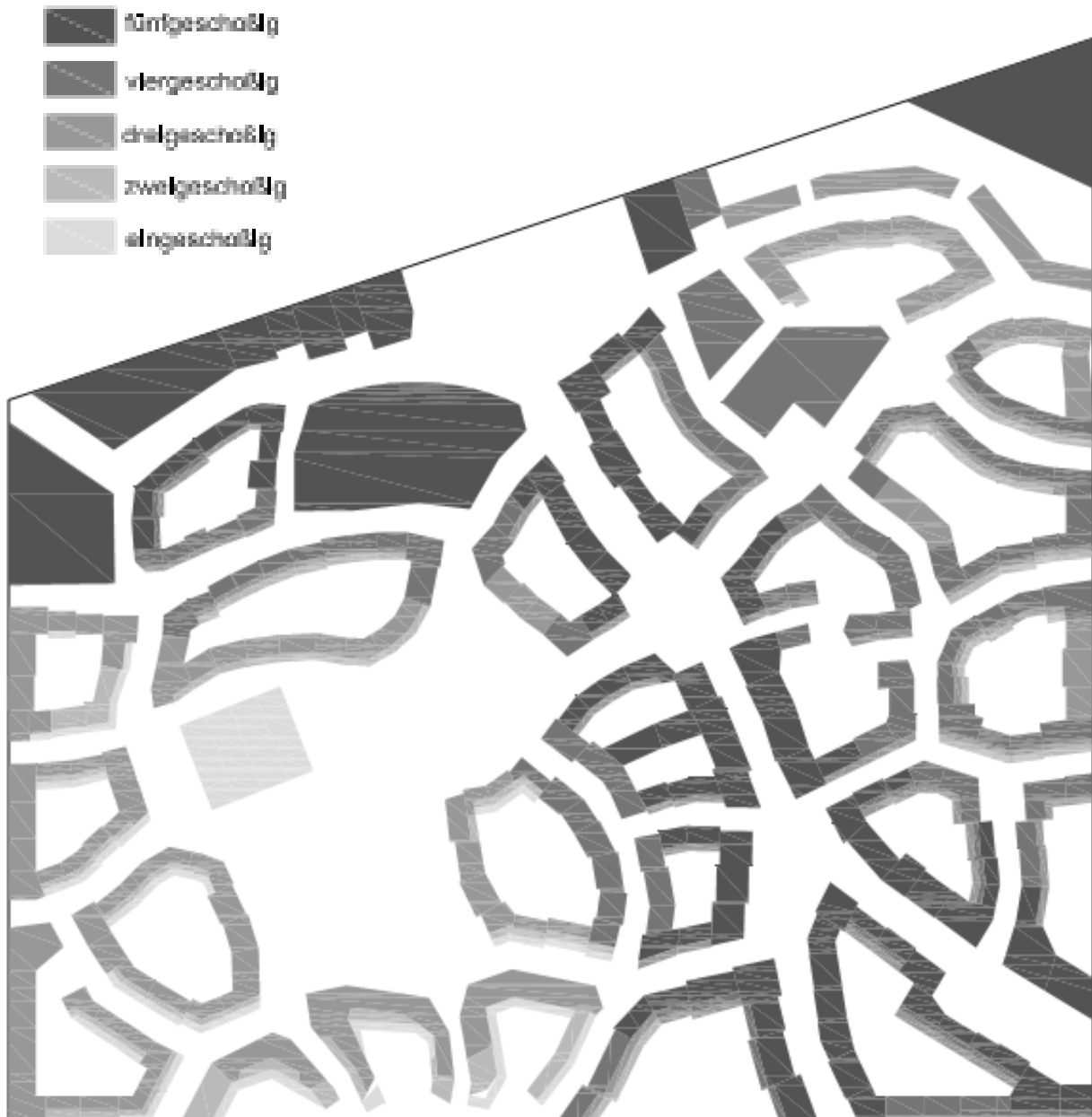


Abb.: Gebäudehöhen im Planungsgebiet

11 Bebauung Erdgeschoss



Abb.: Bebauung Erdgeschoss

12 Bebauung 1. Stock



Abb.: Bebauung Erster Stock

13 Bebauung 2. Stock



Abb.: Bebauung zweiter Stock

14 Bebauung 3. Stock



Abb.: Bebauung dritter Stock

15 Bebauung 4. Stock

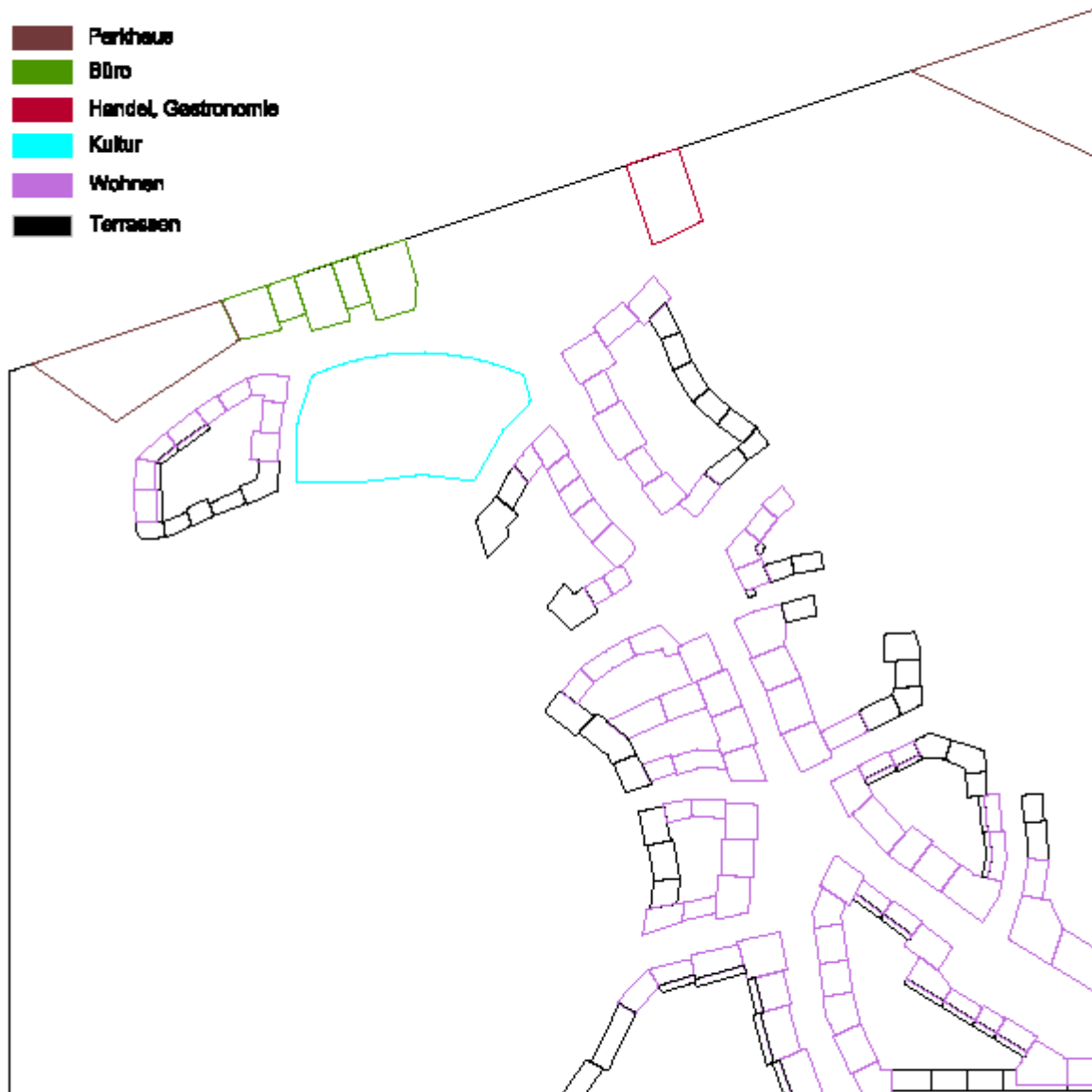


Abb.: Bebauung vierter Stock