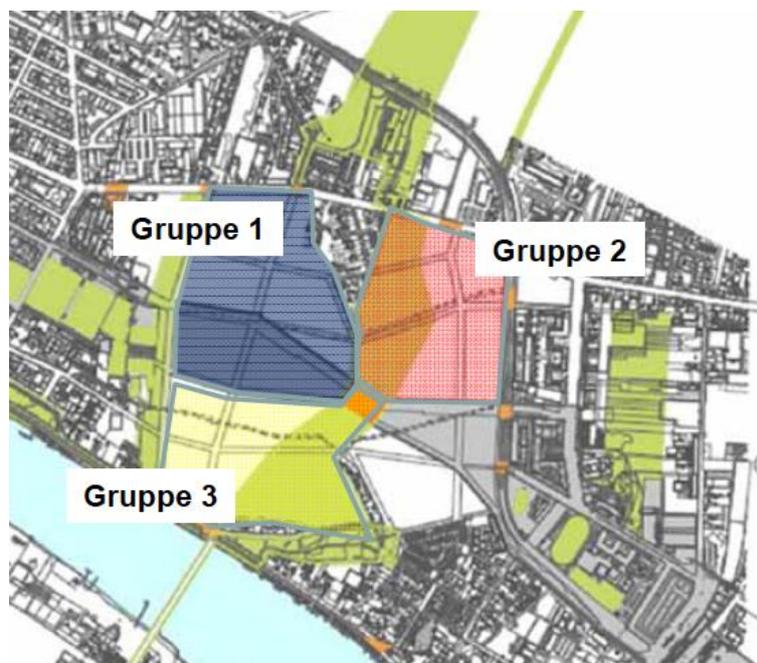


Technischer Bericht

Transport- und Siedlungswesen UE

LVA-Nr.: 231.031

**Planungsgebiet:
Donaufeld**



Gruppe 1

Alexander Grand 0925301

Svenja Lembke 0826634

Daniel Ulrichshofer 0926994

Elisabeth Zeller 0925061

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
1.1	Aufgabenstellung.....	5
1.2	Geschichtliche Entwicklung des Gebietes	5
2	Das Planungsgebiet	6
2.1	Lage und derzeitige Nutzung.....	6
2.2	Demografie und Bevölkerung.....	7
2.3	Fotodokumentation Planungsgebiet.....	10
2.4	Bebauungsstruktur und Umgebung	12
2.5	Bestehende Verkehrssituation	13
2.5.1	Öffentlicher Verkehr.....	13
2.5.2	Anbindung an das U-Bahn-Netz	13
2.5.3	Anbindung an das Straßenbahn-Netz	14
2.5.4	Anbindung an das Autobus-Netz.....	15
2.5.5	Anbindung an das Radwegenetz	17
2.5.6	Anbindung an das hochrangige Straßennetz	17
2.5.7	Parksituation	17
2.6	Bestehende Probleme im Nahbereich des Planungsgebietes.....	18
2.6.1	Barriere Wirkung	18
2.6.2	Alternatives Wohnen.....	19
2.6.3	Verkehrslärm	19
2.6.4	Fußgänger und Radfahrer.....	20
2.6.5	Öffentliche Plätze und Vereinseinrichtungen	21
2.6.6	Nahversorgung und Arbeitsplätze.....	21
2.6.7	Grünräume	22
2.7	Bestandsanalyse sozialer Infrastruktur und Nahversorgung	22
2.7.1	Kultur und Freizeit.....	23
2.7.2	Öffentliche Einrichtungen	24
2.7.3	Kommunikation und Wirtschaft	25
2.7.4	Bildung.....	25
2.7.5	Gesundheit und Soziales	26
2.7.6	Saubere Stadt	27
2.7.7	Restaurants.....	28
2.7.8	Cafés	28

2.7.9	Bars	29
2.7.10	Einkaufsmöglichkeiten	29
3	Grundsätze der Neuplanung	30
3.1	Flächenanalyse	30
3.1.1	Bebaute Fläche	30
3.1.2	Öffentliche und private Grünflächen	30
3.1.3	Verkehrsflächen.....	30
3.2	Verkehrsstruktur	31
3.2.1	Erschließung durch Fußgeher.....	31
3.2.2	Erschließung durch Radverkehr.....	32
3.2.3	Erschließung durch den öffentlichen Verkehr.....	32
3.2.4	Erschließung durch den MIV	34
3.2.5	Gestaltung von Verkehrsflächen	34
3.3	Bebauungsgrundsätze	35
3.3.1	Grundsätze der nachhaltigen Siedlungsstruktur	35
3.3.2	Siedlungsdichte und Geschosszahl.....	36
3.4	Verwendete Wohnhausstrukturen	37
3.4.1	Bebauungsstruktur	42
3.4.2	Zielsetzungen aktueller Planung	42
3.5	Geschäftsstruktur/Sozialstruktur	43
3.5.1	Sozialstruktur und Nahversorgung.....	43
3.5.2	Shops / Einkaufsmöglichkeiten / Dienstleistungen	43
3.5.3	Arbeitsplätze.....	43
3.5.4	Beschäftigungsszenarien	44
3.5.5	Grünräume	44
3.6	Ver- und Entsorgung.....	44
3.6.1	Energieversorgung – Energieeffizienz	44
3.6.2	Warmwasser und Heizung.....	45
3.6.3	Elektrische Stromversorgung	45
3.6.4	Wasserversorgung.....	45
3.6.5	Abwasserentsorgung / Regenwasserabführung	45
3.6.6	Abfallentsorgung	45
3.7	Grundbedürfnisse nach Max Neef	46
3.7.1	Einführung	46
3.7.2	Bedürfnisbefriedigung.....	47

3.8	Gebundene Zeit in der Siedlung	48
4	Darstellung der Neuplanung	51
4.1	Strukturfindung/Vorentwürfe	51
4.2	Grundriss Lageplan	51
4.3	Schnitte durch das Planungsgebiet	51
5	Literaturverzeichnis.....	52

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Wir als Gruppe 1 haben die Aufgabe eine Siedlung auf einem ca. 22 ha großen Grundstück im Bereich der Donauefelder Straße / Alois Negrelli-Gasse / Nordmannngasse im Donauefeld (21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf) unter Berücksichtigung folgender Punkte zu planen:

- ◆ Lage und Infrastruktur
- ◆ Bestehende Einrichtungen
- ◆ Entfernungen
- ◆ Bebauungsgrundsätze (GFZ, Dichte, BGF, etc.)
- ◆ Entwicklungen der Baufelder
- ◆ Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, soziale Einrichtungen, etc.)
- ◆ Grünflächen
- ◆ Beschäftigung
- ◆ Anzahl der Bewohner
- ◆ Bebauungsstruktur
- ◆ Flächenbilanzierung
- ◆ Erschließung im Siedlungsgebiet
- ◆ Wege
- ◆ Gebundene Zeit in der Siedlung
- ◆ Energieversorgung
- ◆ Warmwasser / Heizung
- ◆ Strom
- ◆ Wasserversorgung / Abwasserentsorgung
- ◆ Regenwasserbewirtschaftung
- ◆ Abfallentsorgung

1.2 Geschichtliche Entwicklung des Gebietes

Das Donauefeld ist im Vergleich zu früher heute ein im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf befindlicher Stadtteil. Von 1881 bis 1894 ist der Ort eine eigenständige Gemeinde gewesen.

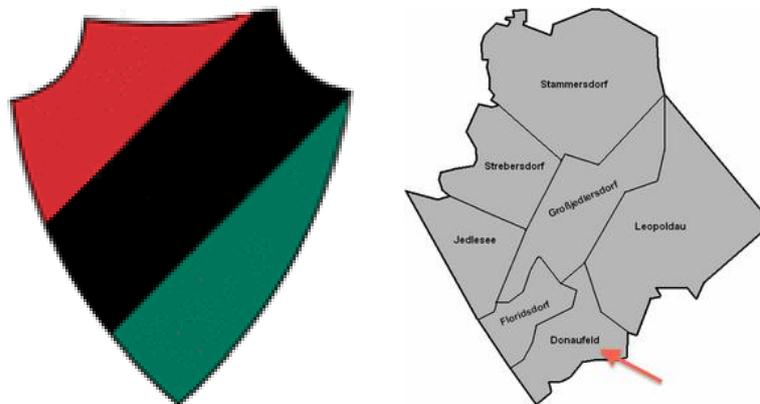


Abbildung 1.1: Das Wappen des Donauefeldes (links) und die Karte mit der Eingliederung in den 21. Bezirk (rechts) sind dargestellt.

Eigentlich hat das heutige Donauefeld einmal zur Gemeinde Leopoldau gehört. Durch die Ansiedlung von Fabriken und Wohnhäusern in der Mitte des 19. Jahrhunderts sind zwei neue Ortschaften, nämlich Neu-Leopoldau und Mühlenschüttel entstanden. Im Jahr 1881 ist durch die Trennung von der Gemeinde Leopoldau die neue Gemeinde Neu-Leopoldau mit Mühlenschüttel gebildet worden. Allerdings wurde diese schon 5 Jahre später in Gemeinde Donauefeld umgetauft. Der niederösterreichische Landtag hat im Jahr 1894 das Donauefeld mit den Gemeinden Jedlesee, Floridsdorf und Neu-Jedlersdorf zur Großgemeinde Floridsdorf ernannt.

Erst 1904 ist das Donauefeld in den 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf integriert worden.

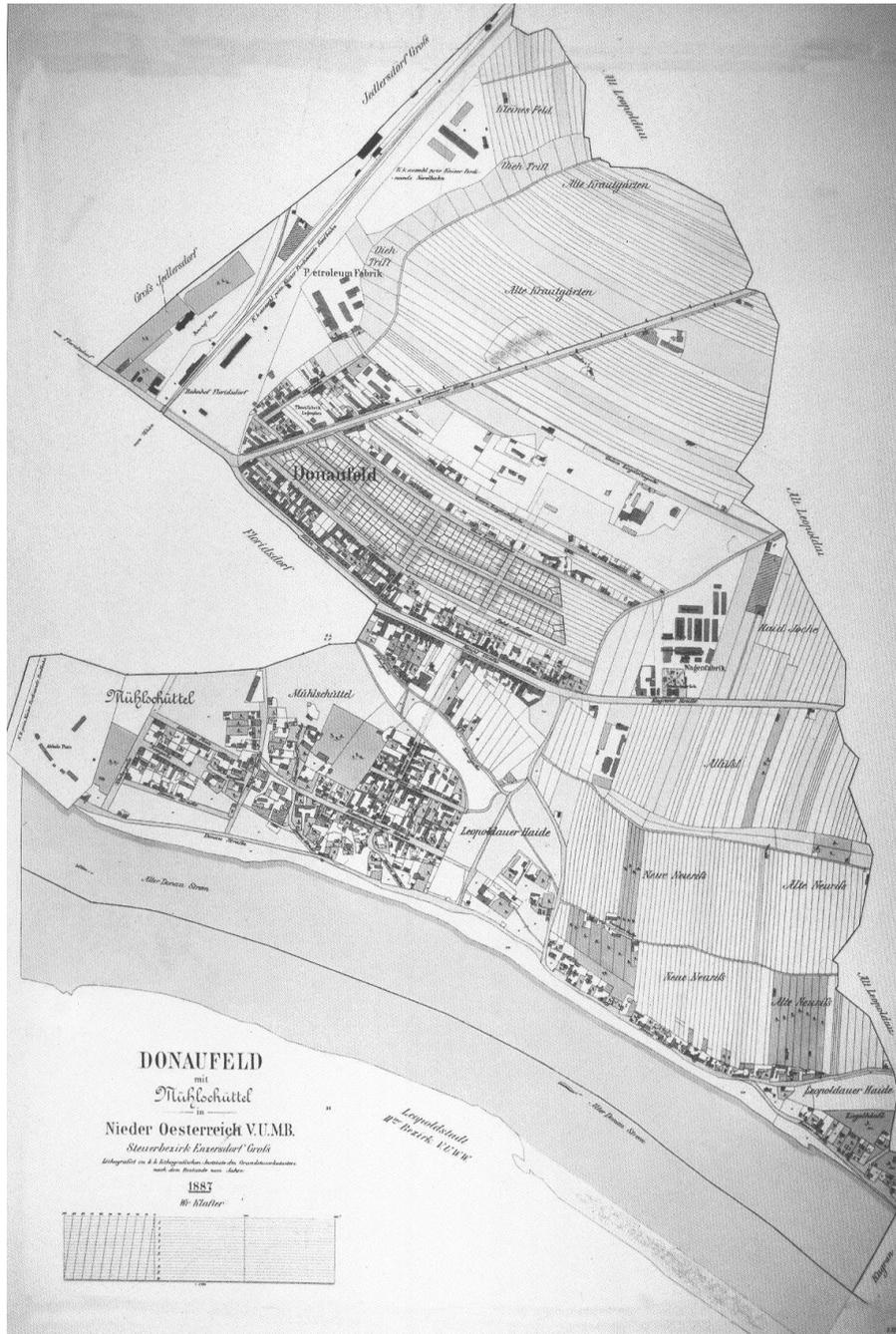


Abbildung 1.2: Das Donaufeld im Jahr 1887. Der historische Ortskern befindet sich jenseits der Alten Donau.

2 Das Planungsgebiet

2.1 Lage und derzeitige Nutzung

Das Planungsgebiet liegt im südöstlichen Bereich des 21. Wiener Gemeindebezirks (Floridsdorf) und umfasst eine Gebietsgröße von etwa 22ha. Die Nutzung ist derzeit ausschließlich landwirtschaftlich.

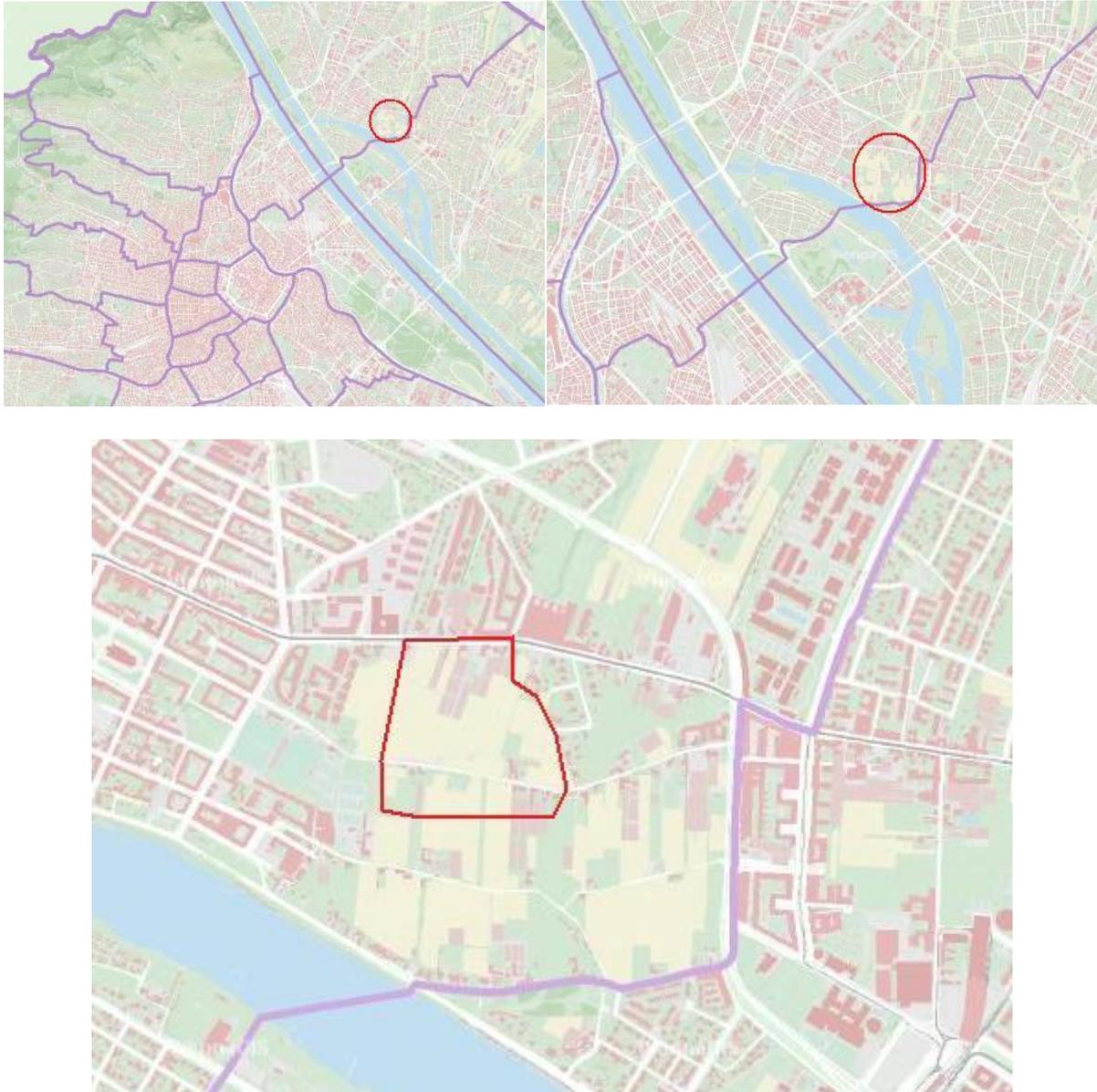


Abbildung 3: Darstellung des Gebiets in verschiedenen Kartengrößen (wien.gv)

2.2 Demografie und Bevölkerung

In den folgenden Tabellen und Grafiken sind die wesentlichen demographischen Daten des 21. Wiener Gemeindebezirks zusammengefasst. Die Daten stammen aus dem städtischen Jahrbuch der Stadt Wien aus dem Jahr 2012.

Wohnbevölkerung 2012 *	144.811	Einkommen in EUR **** 2010	20.218
Männer	69.387	Männer	22.707
Frauen	75.424	Frauen	17.613
Durchschnittsalter	40,8	Institutionelle Kinderbetreuung u. Pflichtschulen 2011/12	
Männer	39,4	Kinder in institutionellen Kinderbetreuungseinrichtungen	6.537
Frauen	42,1	Kinder in Pflichtschulen des Bezirks	9.581
AusländerInnenanteil in %	15,0	Medizinische Versorgung 2011	
Männer	15,2	Niedergelassene AllgemeinmedizinerInnen	80
Frauen	14,7	Niedergelassene Fach- und Zahnärztinnen und -ärzte	151
Altersgruppen		Öffentliche Apotheken	24
0-5 Jahre	8.536	Gebäude 2001	19.069
6-14 Jahre	13.263	erbaut vor 1919	1.768
15-24 Jahre	18.014	zwischen 1919 und 1944	2.539
25-64 Jahre	79.667	zwischen 1945 und 1980	8.036
65 Jahre und älter	25.331	nach 1980	3.450
Bevölkerungsbewegung		nicht rekonstruierbar	3.276
Lebendgeborene	1.344	Wohnungen 2012 *	
Gestorbene	1.379	Zahl der Wohnungen	69.253
Geburtenbilanz	-35	Personen je Wohnung	2,1
Wanderung		Straßen 2011	
Zuzüge	11.402	Gemeindestraßen in m	302.865
Wegzüge	9.195	Radwege in m	160.010
Wanderungsbilanz	2.207	Kraftfahrzeuge 2012 *****	
Bevölkerungsdichte	3.258,4	Pkw	57.412
Wirtschaft 2001		Pkw je 1.000 EinwohnerInnen	396,5
Unternehmen	3.087	Krafträder	7.484
Arbeitsstätten	4.289	Straßenverkehrsunfälle 2011	338
Arbeitsmarkt 2011		Verletzte	439
Erwerbspersonen **	67.398	Getötete	3
Männer	34.958	Auf dem Schulweg verletzte Kinder	12
Frauen	32.440	Tourismus 2011	
Arbeitslose ***	6.575	Betten in Hotels und Pensionen	714
Männer	3.833	Gäste	15.242
Frauen	2.742	Übernachtungen	36.821

* Zum Stichtag 1. 1. 2012
 ** Daten zum Stichtag 31. 10. 2009 (wohnortbezogen). Erwerbspersonen setzten sich zusammen aus Erwerbstätigen und Arbeitslosen.
 *** Beim Arbeitsmarktservice vorgemerkte Arbeitslose.
 **** Jahresnettoeinkommen der unselbstständig Beschäftigten nach dem Wohnort.
 ***** Zum Stichtag 31. 12. 2011. Gesamtsumme inklusive Polizei, Post und ÖBB.

Abbildung 2.4: Allgemeine Daten Floridsdorf

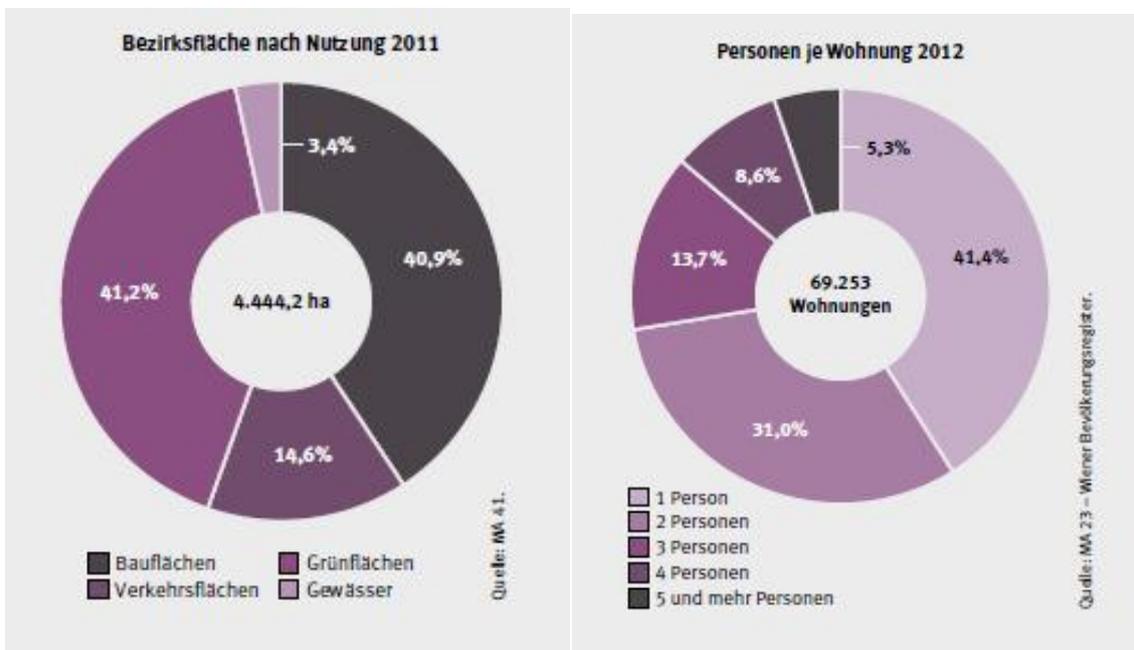


Abbildung 2.5: Bezirksfläche nach Nutzung (2011) und Personenanzahl je Wohnung (2012)

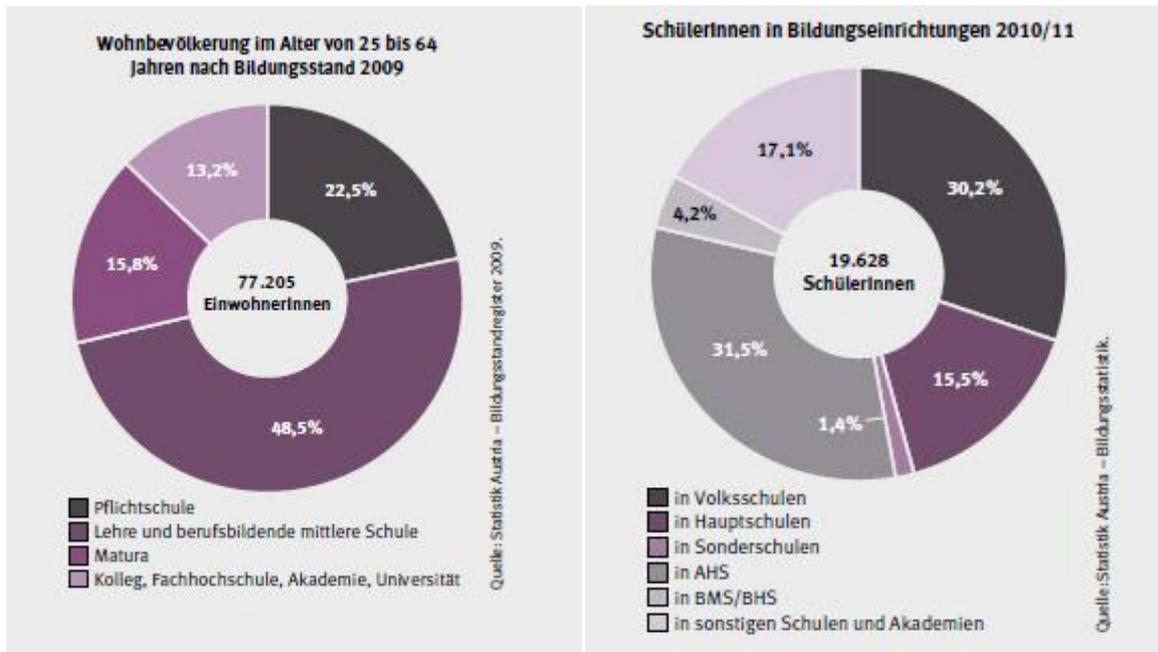


Abbildung 2.6: Bildungsstand der erwachsenen Bevölkerung (2009) und SchülerInnen in Bildungseinrichtungen (2010/2011)

Für unsere Planungsaufgabe sind folgende Fakten von besonderer Wichtigkeit:

- ◆ Wanderungsbilanz von 2.207 Personen (positiver Zuzug)
- ◆ Es gibt 396,5 Pkw je 1000 Einwohner
- ◆ 41,4% 1-Personen Haushalte
- ◆ 31,0% 2-Personen-Haushalte
- ◆ Durchschnittlich wohnen 2,1 Personen in einer Wohnung

Der Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf ist ein aufstrebender Stadtteil mit mehr Zu- als Wegzügen. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Errichtung eines neuen Siedlungsbereiches auf dem geplanten Gebiet auf positive Resonanz stoßen wird. Obwohl der Motorisierungsgrad in Floridsdorf beim Wiener Durchschnitt liegt (laut Statistik Austria: 393 Pkw je 1000 Einwohner im Jahr 2012), ist eine Senkung anzustreben. Dies kann mit einer guten Siedlungsstruktur und einem attraktiven Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs forciert werden.

Die derzeitige Wohnstruktur zeigt, dass es zu einem Großteil 1-oder 2-Personenhaushalte gibt (72,4%). Daraus lässt sich schließen, dass es kein typisches Familienwohnumfeld ist. Bei der Planung muss sich die Frage gestellt werden, welche Personengruppen man mit den vorhandenen Wohnungsgrößen und -formen ansprechen will. Es sollte jedoch in jedem Fall auf eine Durchmischung verschiedener Wohnmöglichkeiten zu achten sein.

Im folgenden ist die Bevölkerungspyramide von den Einwohnern in Floridsdorf aus dem Jahr 2012 dargestellt:

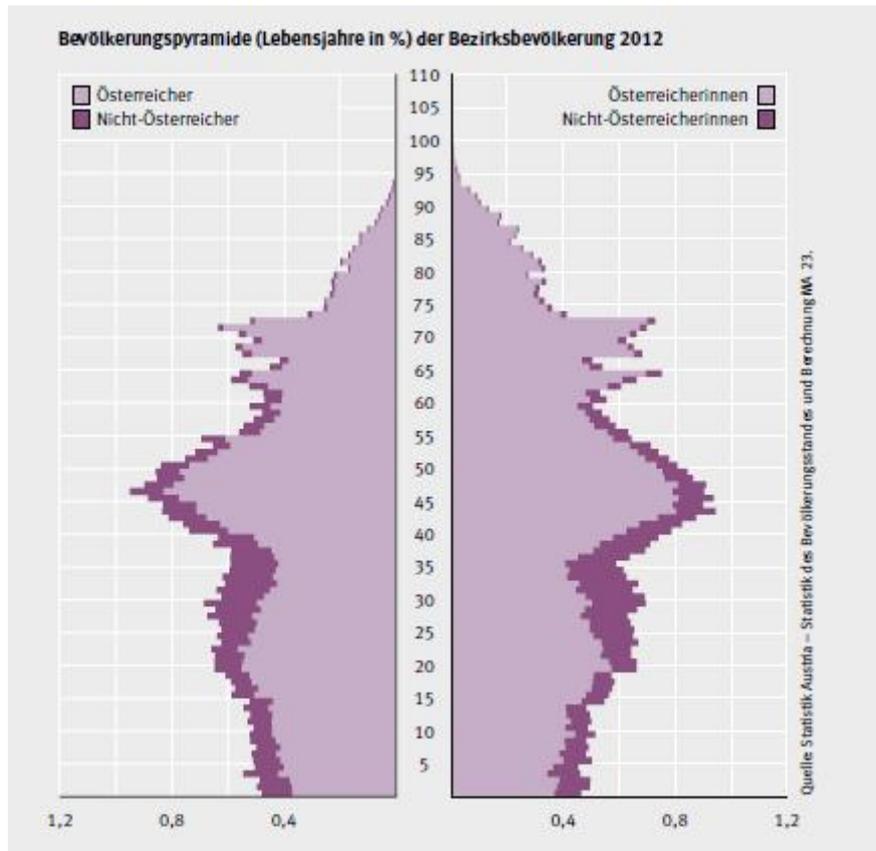


Abbildung 2.7: Bevölkerungspyramide 2012

2.3 Fotodokumentation Planungsgebiet

Die folgenden Fotos entstanden am 07.11.2013 während einer Begehung des Planungsgebiets in Floridsdorf:



Abbildung 2.8: Donaufelderstraße



Abbildung 2.9: Alfred-Nobel-Straße



Abbildung 2.10: Landwirtschaftliche Nutzung



Abbildung 2.11: Landwirtschaftliche Nutzung



Abbildung 2.12: Neue Bebauung westlich des Planungsgebiets

2.4 Bebauungsstruktur und Umgebung

Westlich unseres Planungsgebiets sind Neubaugebäude. Direkt angrenzend ist ein Studentenwohnheim mit sechs identischen Wohnblöcken und einem Hauptgebäude. Dahinter sind Wohnhäuser (Neubau) angesiedelt, die teilweise bis auf neun Geschosse hoch gebaut sind.

Nördlich des Planungsgebiets ist die viel befahrende Donaufelder Straße, in der Straßenbahnen und Busse verkehren. Anschließend sind sowohl Wohngebäude als auch Supermärkte, Einzelhandel und ein Campus Gebäude situiert. Die Bebauungsstruktur ist durch eine Mischung von großen Wohnblöcken aber auch Einzelhausstrukturen gekennzeichnet.

Östlich des Planungsgebiets hingegen sind ausschließlich freistehende Häuser, die fast an eine dörfliche Bebauung erinnern. Die Straßen sind durch Tempo 30 Zonen verkehrsberuhigt.

Südlich des Planungsgebiets sind weitere landwirtschaftliche Flächen, die von einer anderen Gruppe unserer Übung zu einer Siedlungsstruktur umgeplant werden.



Abbildung 2.13: Luftaufnahme des Planungsgebiets mit direkter Bebauungsstruktur in der Umgebung

Die Herausforderung der Neuplanung wird es sein, einen Übergang von großen Wohnhausblöcken im Westen und Norden zu den Einfamilienhausstrukturen im Osten herzustellen. Hier wird besonders

auf die Höhe der Gebäude und die Größe zu achten sein. Es soll eine harmonische Eingliederung der zu planenden Gebäude in das bestehende Stadtbild angestrebt werden. Weiters ist eine Abstimmung mit der anderen Übungsgruppe bezüglich der Planungen der angrenzenden Flächen notwendig.

2.5 Bestehende Verkehrssituation

2.5.1 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr spielt in der Stadt Wien eine immer größer werdende Rolle. Ein dichtes Netz an U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen sorgt dafür, dass alle Wienerinnen und Wiener bequem und schnell fast überall hinkommen.

Die Veränderung des Modal Splits über die letzten Jahre (Abbildung 2.14) spiegelt die steigende Attraktivität des öffentlichen Verkehrsnetzes wider. Ein gut ausgebautes Netz und eine hohe Bedienungshäufigkeit haben zur Folge, dass der öffentliche Verkehr mit einem Anteil von 39% aller zurückgelegten Wege das meistgewählte Verkehrsmittel in Wien ist.

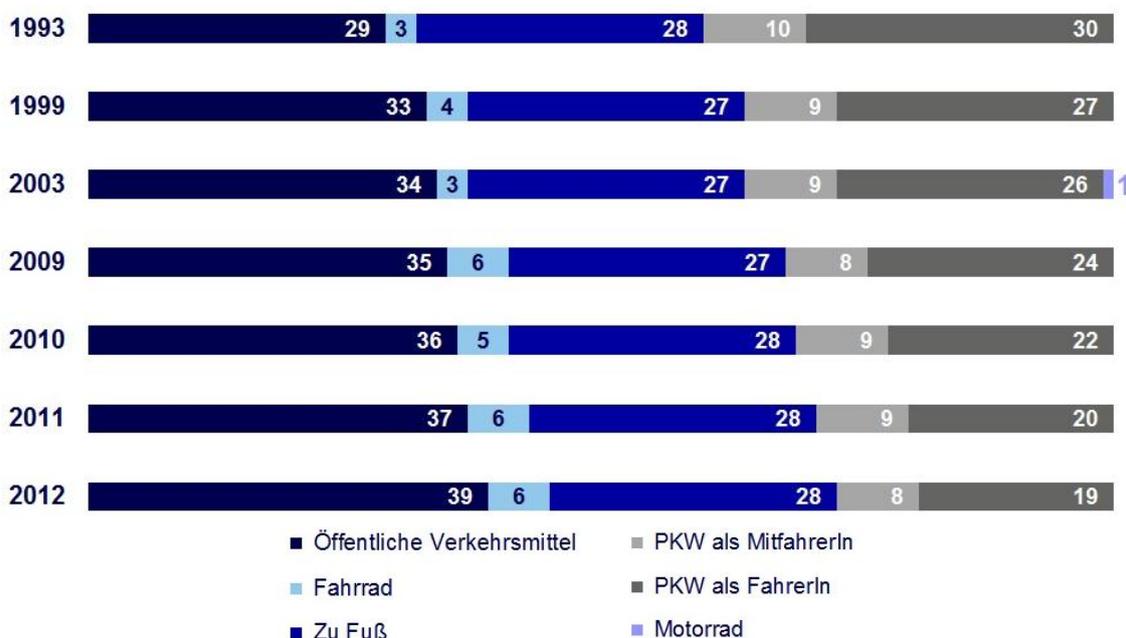


Abbildung 2.14: Modal Split der Stadt Wien in den Jahren 1993 bis 2012

2.5.2 Anbindung an das U-Bahn-Netz

Das geplante Siedlungsgebiet liegt in äußerst günstiger Reichweite der Linien U1 und U6. Die jeweiligen Entfernungen zu den Haltestellen und Wegezeiten sind der Tabelle 2.1 zu entnehmen.

Als Ausgangspunkt für die Berechnung der Fußwege dient die Nordmanngasse 60, die sich im Zentrum des Siedlungsgebietes befindet.

Tabelle 2.1: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden U-Bahn-Stationen

Linie	Haltestelle	Fußweg [km]	Wegzeit [min.]
U1	Kagraner Platz	2,1	26
U1	Kagran	2,0	24
U6	Floridsdorf	1,5	18

Zur besseren Orientierung dient die Abbildung 2.15. Sie stellt die Fußwege vom Siedlungsgebiet zu den einzelnen U-Bahn-Stationen anhand einer Straßenkarte dar.

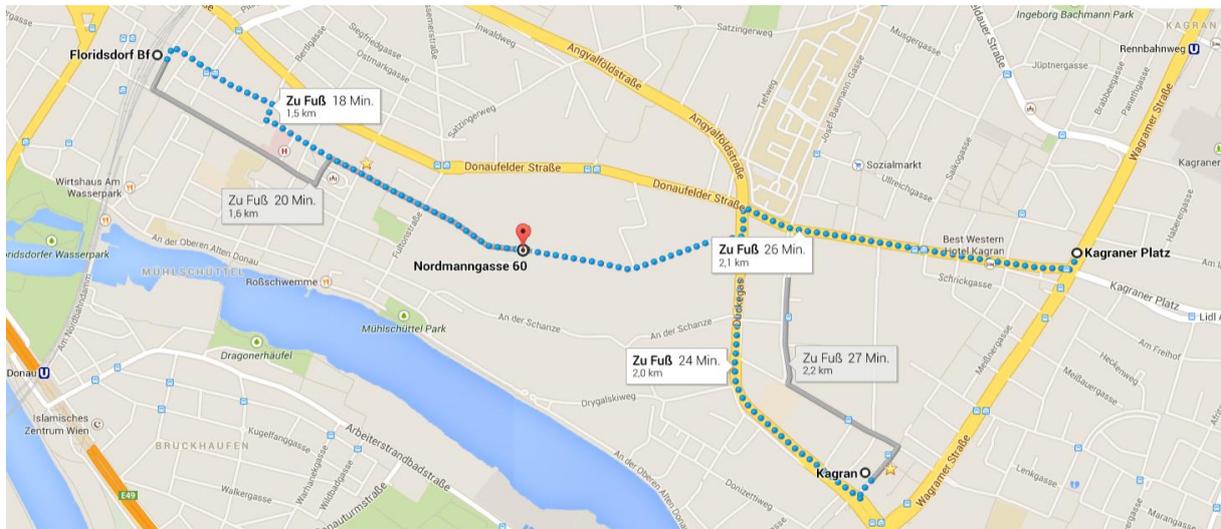


Abbildung 2.15: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden U-Bahn-Stationen

Bei Einbeziehung der guten Anbindung an das Straßenbahn-Netz verkürzen sich die Wegzeiten zu den U-Bahn-Stationen (siehe Tabelle 2.3).

2.5.3 Anbindung an das Straßenbahn-Netz

Entlang der Donauefelder Straße, die das Projektgebiet nördlich begrenzt, fahren die Straßenbahnlinien 25 und 26. Die jeweiligen Entfernungen zu den Haltestellen, Wegzeiten und Intervalle sind der Tabelle 2.2 zu entnehmen.

Als Ausgangspunkt für die Berechnung der Fußwege dient die Nordmannngasse 60, die sich im Zentrum des Siedlungsgebietes befindet.

Tabelle 2.2: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden Straßenbahn-Stationen

Haltestelle	Linie	Fußweg [m]	Wegzeit [min.]	Takt zur Hauptverkehrszeit [min.]
Fultonstraße	25 & 26	600	8	6
Carminweg	25 & 26	900	11	5 bis 6

Zur besseren Orientierung dient die Abbildung 2.16. Sie stellt die Fußwege vom Siedlungsgebiet zu den einzelnen U-Bahn-Stationen anhand einer Straßenkarte dar.

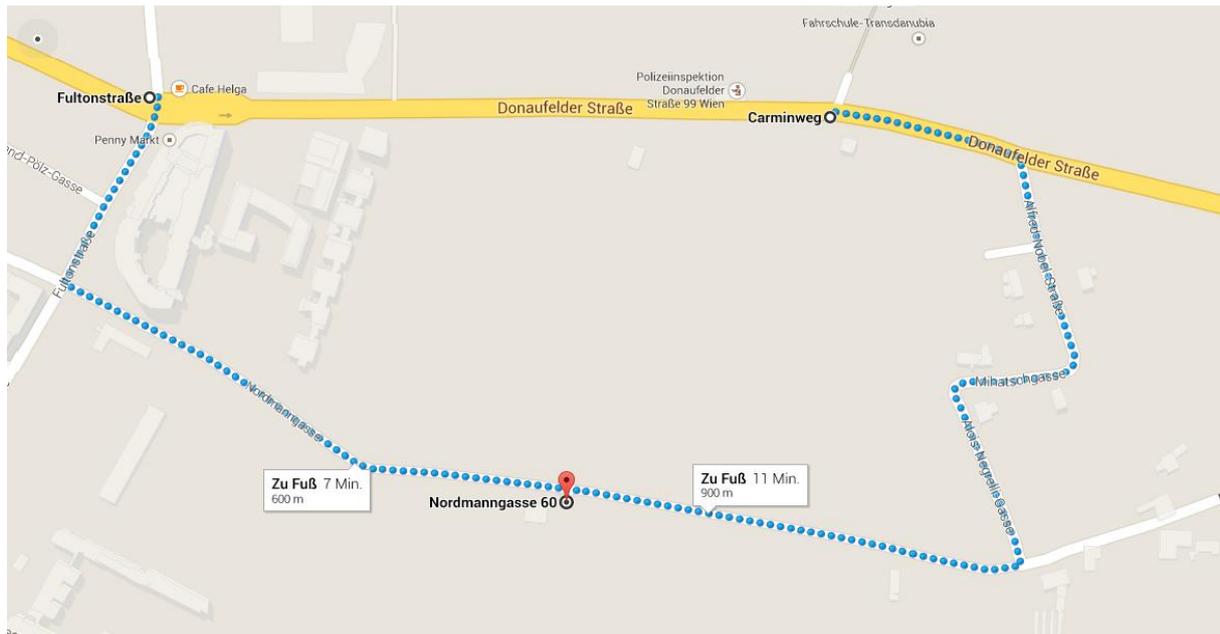


Abbildung 2.16: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden Straßenbahn-Stationen

Tabelle 2.3 zeigt, dass die beiden Straßenbahnlinien das Projektgebiet mit dem ohnehin schon gut erreichbaren U-Bahn-Netz verbinden und die reine Wegzeiten zu den U-Bahn-Haltestellen verkürzen.

Tabelle 2.3: Darstellung der Verkürzung der reinen Wegzeit zu U-Bahn-Stationen durch Benutzung der Straßenbahn

Wegzeit [min.]	Straßenbahn-Haltestelle	Linie	Fahrtzeit [min.]	U-Bahn-Haltestelle	Linie	reine Wegzeit [min.]
8	Fultonstraße	25 & 26	4	Floridsdorf	U6	12
11	Carminweg	26	6	Kagraner Platz	U1	17
11	Carminweg	25	6	Kagran	U1	17

2.5.4 Anbindung an das Autobus-Netz

Die Busse der Linie 33A fahren im 20 Minuten-Takt vom Bahnhof Floridsdorf über nur 4 weitere Stationen zur Endhaltestelle Mühlenschüttel, die sich in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befindet.

In Abbildung 2.17 ist ersichtlich, dass die Endstation der Linie 33A in nur 9 Minuten zu erreichen ist.

Die Busse der Linie 27A fahren zur Hauptverkehrszeit im Takt von 8 Minuten. Die dem Planungsgebiet am nächsten gelegene Haltestelle ist die in der Josef-Baumann-Gasse, die innerhalb von 12 Minuten zu Fuß zu erreichen ist.



Abbildung 2.17: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden Autobus-Stationen

Die Busse der Nachtbuslinie N20 fahren entlang der Donauefelder Straße und halten sowohl am Wochenende als auch unter der Woche an den Haltestellen der Straßenbahn am unmittelbaren Rand des Planungsgebietes. Sie verkehren zu den Nightline-Zeiten von 00:30 bis 05:00 im 30 Minuten-Takt.

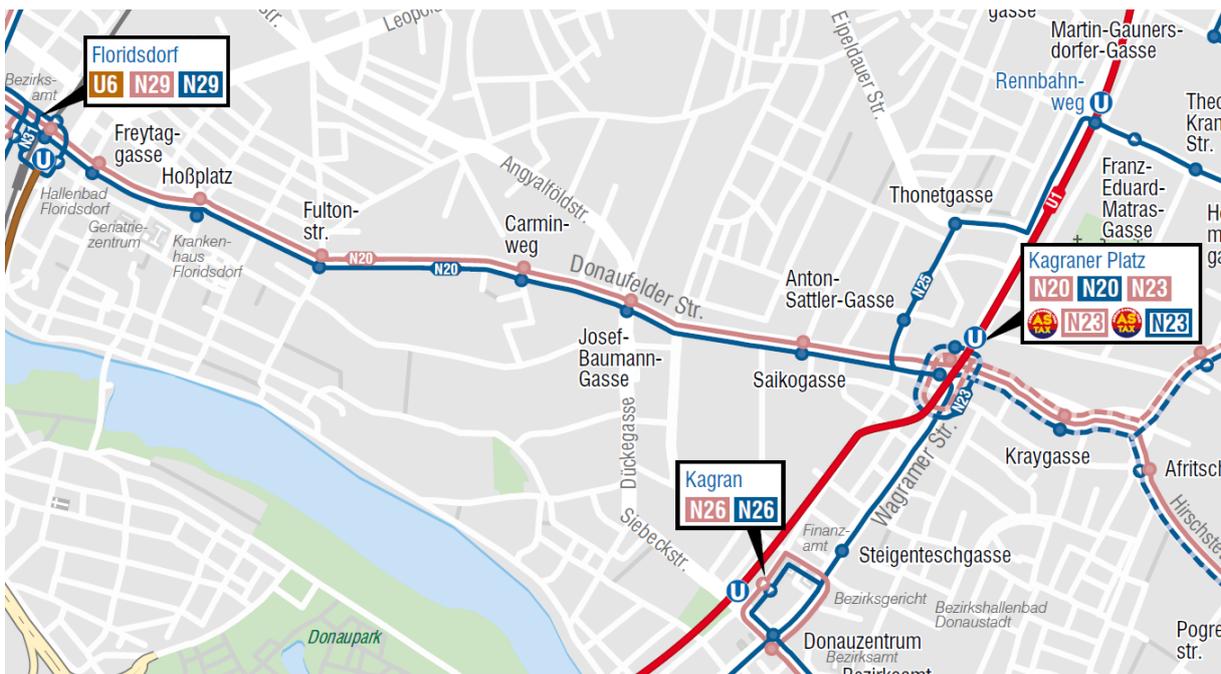


Abbildung 2.18: Darstellung der Nachtbus-Haltestellen

Tabelle 2.4: Darstellung der Fußwege zu den naheliegenden Autobus-Stationen

Haltestelle	Linie	Fußweg [m]	Wegzeit [min.]	Takt zur Hauptverkehrszeit [min.]
Mühlschüttel	33A	800	9	20
Josef-Baumann-Gasse	27A	1.000	12	8
Fultonstraße	N20	600	8	30
Carminweg	N20	900	11	30

2.5.5 Anbindung an das Radwegenetz

Im Grenzgebiet zwischen dem 21. und dem 22. Wiener Gemeindebezirk sind bereits viele Radwege sicher gekennzeichnet oder ausgebaut.

Die Abbildung 2.19 zeigt aber, dass das sichere Radfahren im Bereich des Planungsgebietes meist nur in kleine Nebenstraßen möglich ist. Insbesondere die stark befahrene Donaufelder Straße birgt große Gefahren für Radfahrer. Sie wirkt als eine Art künstliche Barriere gegen das sichere Queren und wäre bei korrektem Ausbau die schnellste Verbindung für Anwohner aus dem Planungsgebietes die mit dem Rad zu den Haltestellen der beiden naheliegenden U-Bahn-Linien fahren möchten.



Abbildung 2.19: Darstellung der bestehenden Radwege

2.5.6 Anbindung an das hochrangige Straßennetz

Durch die sehr gute Anbindung können zwei Autobahnen mit dem Auto in weniger als 10 Minuten erreicht werden.

Tabelle 2.5: Anbindung an das hochrangige Straßennetz

Straße	Richtung (Anschluss)	Entfernung [km]	Wegzeit [min.]
Donauufer Autobahn - A22	Stockerau (B4/S3/S5)	3,5	7
Donauufer Autobahn - A22	Kaisermühlen (B3/A23)	3,5	7
Südosttangente - A23	Altmannsdorf (B224)	4,0	8
Wiener Nordrand Schnellstraße - S2	Süßenbrunn (S1)	4,0	8

2.5.7 Parksituation

Floridsdorf zählt zu den wenigen Bezirken, die noch keine Parkraumbewirtschaftung eingeführt haben. Offizielle Park&Ride Anlagen der Wiener Linien sind erst bei den beiden U1-Stationen Aderklaaer Straße und Leopoldau vorhanden. Im Bereich der U1-Station Kagrán gibt es einen großen Parkplatz der von Pendlern sehr gut angenommen wird und oft überfüllt ist.

2.6 Bestehende Probleme im Nahbereich des Planungsgebietes

Bei der Begehung des zu planenden Areals sind uns einige Probleme aufgefallen, die wohl durch falsche oder nicht vollständige Siedlungsplanung entstanden sind. Um dem entgegenzuwirken haben wir versucht durch verschiedene Planungselemente eine attraktive, vielfältige und lebenswerte Siedlung zu kreieren, die sich in die vorhandene Umgebung gut einfügt.

2.6.1 Barriere Wirkung

Der Großteil unseres 22ha großen Planungsgebietes ist dadurch gekennzeichnet, dass es ein freiliegendes Feld ist. Im Norden begrenzt die stark befahrene Donaufelder Straße das Gebiet. Von Osten bis ca. in die Mitte nach Westen befindet sich an die Donaufelder Straße angrenzend eine Gärtnerei. Diese und das westlich anschließende freie Feld bietet eine bauliche bzw. geographische Barriere zwischen den Wohneinheiten bzw. Studentenheim im Westen an der Donaustraße und der in der Alfred-Nobel-Straße bzw. Alois-Negrelli-Gasse vorhandenen Einfamilienhaussiedlung im Osten. In den oben genannten Siedlungen ist nur das Wohnen angesiedelt, kein Arbeiten.



Abbildung 2.20: Blick auf die Gärtnerei bzw. das im Hintergrund befindliche Studentenheim und die dahinter vorhandenen Wohnungen (westlich).



Abbildung 2.21: Blick auf die rechts (im Osten) befindliche Einfamilienhaussiedlung. Links im Bild neben dem freien Feld beginnt ein Teil der Gärtnerei.

2.6.2 Alternatives Wohnen

Das Wohngebiet nördlich unserer zu planenden Siedlung besteht einerseits aus einem fünfstöckigen Haus, wobei das Erdgeschoss nicht für Wohnzwecke genutzt wird (Blick Richtung Westen) und aus einem vierstöckigen Komplex, wobei die Etagen 2, 3 und 4 als Wohnungen genutzt werden (Blick Richtung Osten). An beiden Häusern sind südseitig Balkone angebracht.



Abbildung 2.22: Wohnungen an der Donaufelder Straße. Blick Richtung Westen (links). Blick Richtung Osten (rechts).

Die Grundstücke der Einfamilienhaussiedlung haben alle einen Garten. Durch Schaffung von Reihenhäusern mit Gärten entstehen kleinere Wohnanlagen die einen Übergang von der Einfamilienhaussiedlung zu den Wohnungen an der Straße schaffen sollen. Dadurch wird die Siedlung vielfältiger und durch den Einsatz von Gärten bzw. Grünflächen wirkt das Gebiet freundlicher, grüner und attraktiver.

2.6.3 Verkehrslärm

Die Donaufelder Straße ist im Norden der neu geplanten Siedlung die meistbefahrenste, hoch frequentiertest und größte Straße der umliegenden Straßen. Sie stellt eine wichtige West-Ost Verbindung dar, die im Osten Richtung U-Bahn führt. Hier fahren auch zwei Straßenbahnlinien (25 und 26) der Wiener Linien. Der Straßenlärm muss durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z.B. Bepflanzung gemindert werden.



Abbildung 2.23: Die stark befahrene Donaufelder Straße. Blick Richtung Osten. Rechts im Bild beginnt unser Planungsgebiet.

Die Nordmanngasse, welche eine weitere West-Ost Verbindung darstellt (allerdings ist sie eine durch das einzuplanende Gebiet führende Straße) ist eine nur hauptsächlich von den Anrainern befahrene Straße (schwach frequentiert). Die Siedlung selber sollte autofrei sein, Zufahrten für Rettung und Feuerwehr müssen natürlich möglich sein.



Abbildung 2.24: Die Nordmanngasse. Blick Richtung Westen. Rechts im Bild befindet sich der Gärtnereibetrieb.

2.6.4 Fußgänger und Radfahrer

Die Donaufelder Straße ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht einladend für Fußgänger und nicht sicher für Radfahrer. Ein Gehsteig ist zwar vorhanden, jedoch fehlen hier in vielen Bereichen Grünflächen. Es

existieren auch keine Sitzmöglichkeiten, außer einzelne Bänke an den Straßenbahnhaltestellen, die zum Verweilen einladen. Die Fahrradfahrer müssen die Fahrbahn benutzen, da der Radweg fehlt. Es kommt hinzu, dass die Fußgeher, um zur Haltestelle der Straßenbahn zu gelangen den Fahrstreifen queren müssen. Dies ist vor allem auf Grund der Geradlinigkeit der Straße und dem damit verbundenen Reiz der Autofahrer schneller zu fahren ein erhebliches Sicherheitsrisiko.

Es sind zur Verbesserung Grünstreifen, einladende Fassadengestaltungen, größere Witterungsschutze an den Haltestellen und Radwege zu errichten.

2.6.5 Öffentliche Plätze und Vereinseinrichtungen

Shared-Space-Zonen sind leider hier noch nicht verwirklicht worden. Diese Begegnungszonen könnten allerdings einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass die viel befahrene Donaufelder Straße für Fußgänger und Radfahrer attraktiver wird. Es ist unbedingt auf eine sorgfältige Planung zu achten. Es sollten außerdem Plätze nicht nur im sondern auch um das neu zu schaffende Siedlungsgebiet geplant werden. Dadurch wird das Siedlungsgebiet auch für Menschen, die außerhalb jenem wohnen attraktiver und fügt sich besser in die Umgebung ein.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind Spielplätze für Kinder. Der westlich anschließende Kindergarten besitzt leider keinen besonders großen Spielplatz. Solche Plätze bieten vor allem den Kindern die Möglichkeit sich zu bewegen, sie sind aber auch Treffpunkt von Familien und fördern somit auch die Kommunikation in der Siedlung.

Direkt neben (westlich, in der Nordmannasse) den für unsere geplante Siedlung zur Verfügung stehendem Gelände befindet sich bereits eine Sportanlage. Diese Sommer- und Winter- Tennisanlage Donaufeld besteht aus einigen Sandplätzen, die einen wichtigen Freizeitgestaltungspunkt auch für unsere Siedlung darstellen werden. Nebenan befinden sich auch noch drei Fußballplätze. Um die Anlagen auch für Menschen in der neu entstehenden Siedlung attraktiv zu machen, müssen sie besser an die entstehende Siedlung angebunden werden.

Solche Anlagen müssen unbedingt erhalten bleiben, da sie einen wichtigen Treffpunkt für jung und alt darstellen.



Abbildung 2.25: Eingangsschild der Tennisanlage (links). Luftaufnahme der Sportanlagen in der Nordmannasse (rechts).

2.6.6 Nahversorgung und Arbeitsplätze

Am Rande des zu planenden Gebietes sind bereits einige Nahversorgungsunternehmen vorhanden. Um aber auch die Versorgung der in der von uns neu geplanten Siedlung für die Menschen zu gewährleisten werden auch Nahversorger in die Siedlung integriert. So kann das Prinzip der kurzen Wege eingehalten werden und es entstehen neue Arbeitsplätze direkt in der Siedlung.

2.6.7 Grünräume

In unserem Planungsgebiet befindet sich noch kein Park, der zum Verweilen einlädt. Aufgrund der vor allem im Norden angrenzenden dichten Bebauung ist es für uns als Planer sehr wichtig auf die ausreichende Schaffung von attraktiven Grünflächen zu achten. Auf den freien Feldern haben wir beobachtet, dass viele ansässige Menschen entlang von durch frequentiertes Wandern entstandenen Wegen Richtung Donau gehen. Es ist hier besonders auf einen von Norden nach Süden durchgängigen Grünstreifen zu achten.

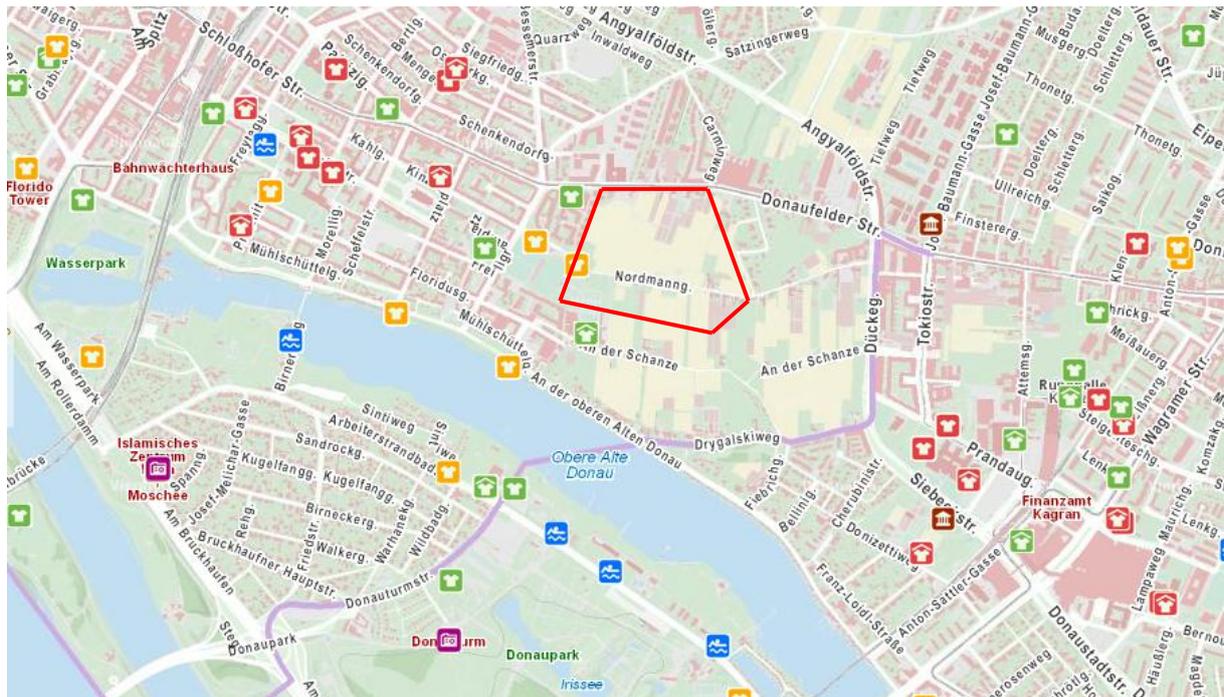


Abbildung 2.26: Von den Menschen durch häufiges Wandern gemachter Weg nach Süden in Richtung Donau.

2.7 Bestandsanalyse sozialer Infrastruktur und Nahversorgung

Das Ziel einer Siedlung ist es möglichst kurze Wege zu den einzelnen Einrichtungen zu haben und daher ist es sinnvoll die Einrichtungen in die Siedlung zu integrieren oder im Nahebereich anzuordnen. Um einen guten Überblick über die bereits vorhandenen Einrichtungen zu haben, ist nachfolgend eine Bestandsanalyse angeführt.

2.7.1 Kultur und Freizeit

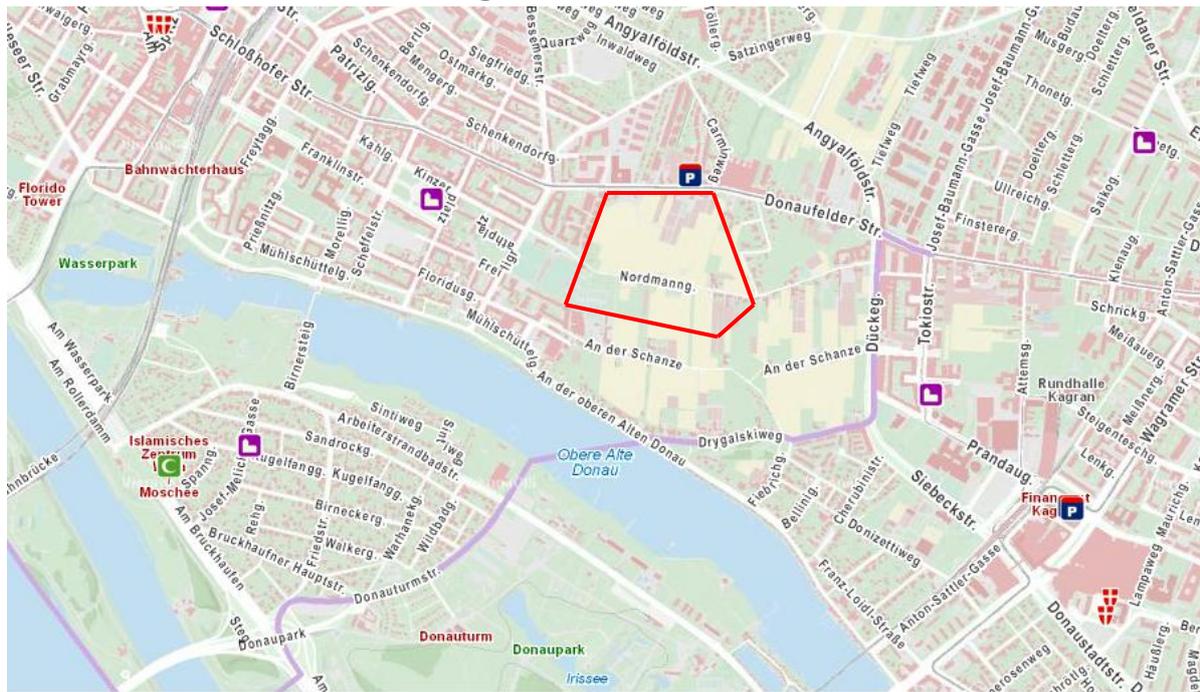


-  Sehenswürdigkeit
-  Museum
-  Schwimmbad
-  Schulsport outdoor
-  Tumsaal
-  Öffentlich outdoor
-  Sporthalle
-  Vereinssport outdoor

Abbildung 2.27: Kultur und Freizeit

Sehr nahe an unserem Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Sportanlagen, sowohl überdachte, als auch outdoor Anlagen. Auch die Alte Donau als Naherholungsgebiet liegt sehr nahe unserer zukünftigen Siedlung.

2.7.2 Öffentliche Einrichtungen



- Polizei
- Städtisches Amt
- Katholische Kirche
- Islamische Glaubensgemeinschaft

Abbildung 2.28: Öffentliche Einrichtungen

Eine Polizeistelle befindet sich gleich gegenüber unserem Planungsgebiet und auch zwei katholische Kirchen befinden sich im Einzugsgebiet unseres Planungsgebietes.

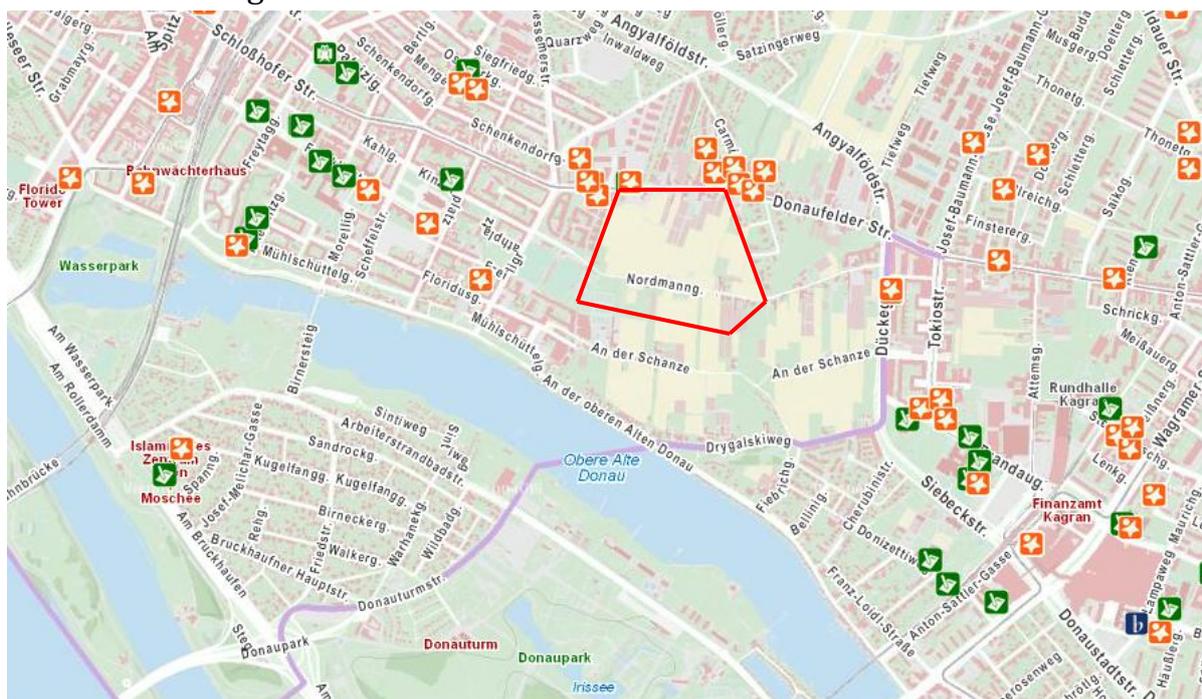
2.7.3 Kommunikation und Wirtschaft



Abbildung 2.29: Kommunikation und Wirtschaft

Einige Briefkästen sind in der Nähe unseres Planungsgebietes und auch eine Fahrschule grenzt an.

2.7.4 Bildung

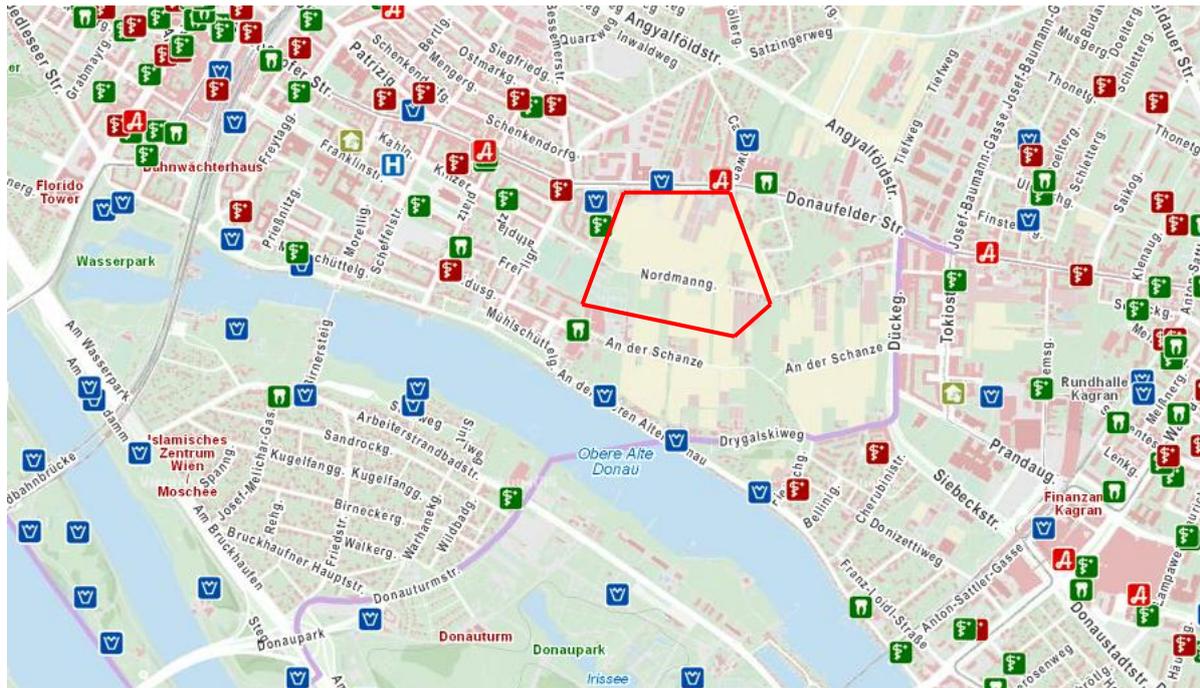


- Bücherei
- Kindergarten
- Schule
- Universität

Abbildung 2.30: Bildung

Zahlreiche Kindergärten liegen in der Nähe und grenzen an das Planungsgebiet an.

2.7.5 Gesundheit und Soziales



- Apotheke
- AllgemeinmedizinerIn
- Fachärztin/Facharzt
- Zahnärztin/Zahnarzt
- Krankenhaus
- Wohn-, Pflegehaus
- Trinkbrunnen

Abbildung 2.31: Gesundheit und Soziales

Eine Apotheke liegt grenzgleich an unserem Planungsgebiet an und auch die gesundheitliche Versorgung ist rundum gegeben.

2.7.6 Saubere Stadt

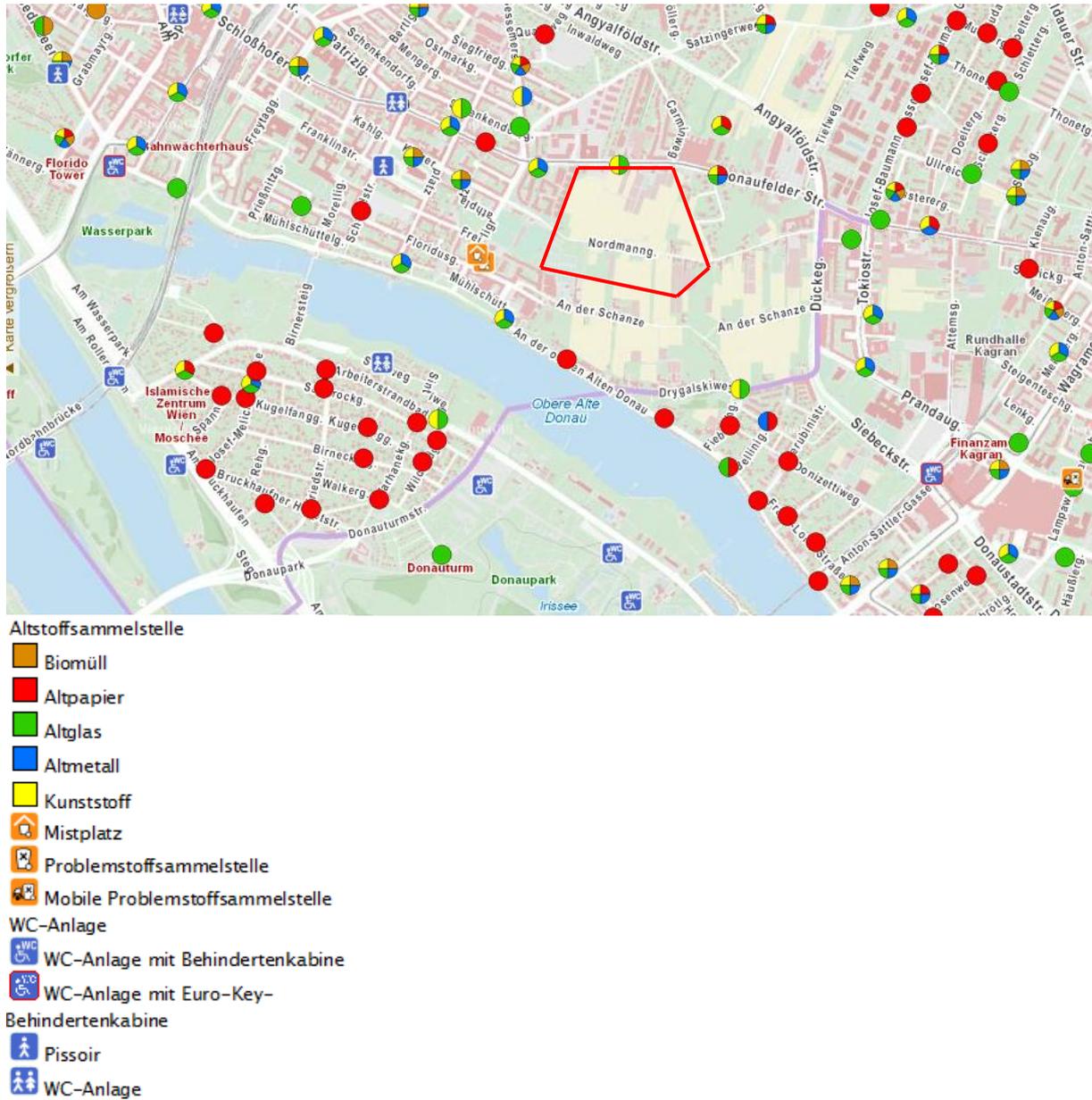


Abbildung 2.32: Saubere Stadt

Um die Hygiene einer Siedlung zu gewähren müssen auch Altstoffsammelstellen und Mistplätze vorhanden sein.

2.7.7 Restaurants

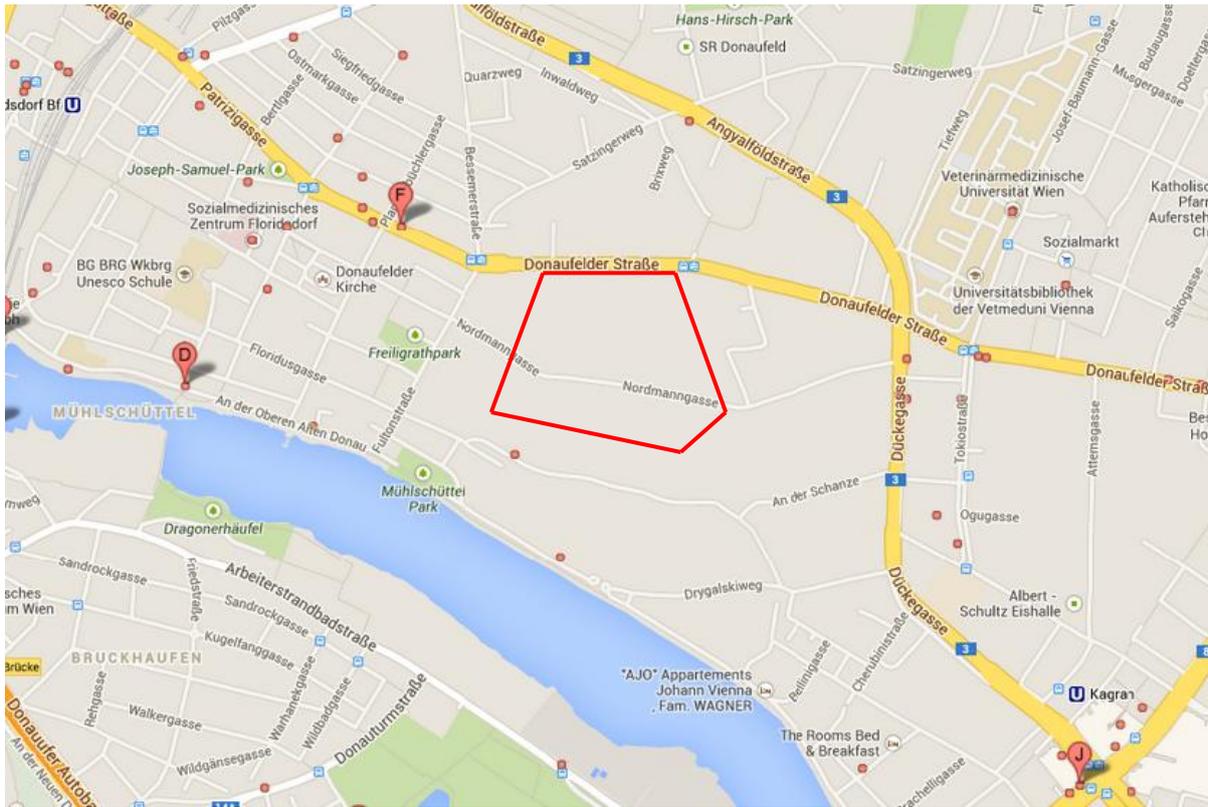


Abbildung 2.33: Restaurants

2.7.8 Cafés

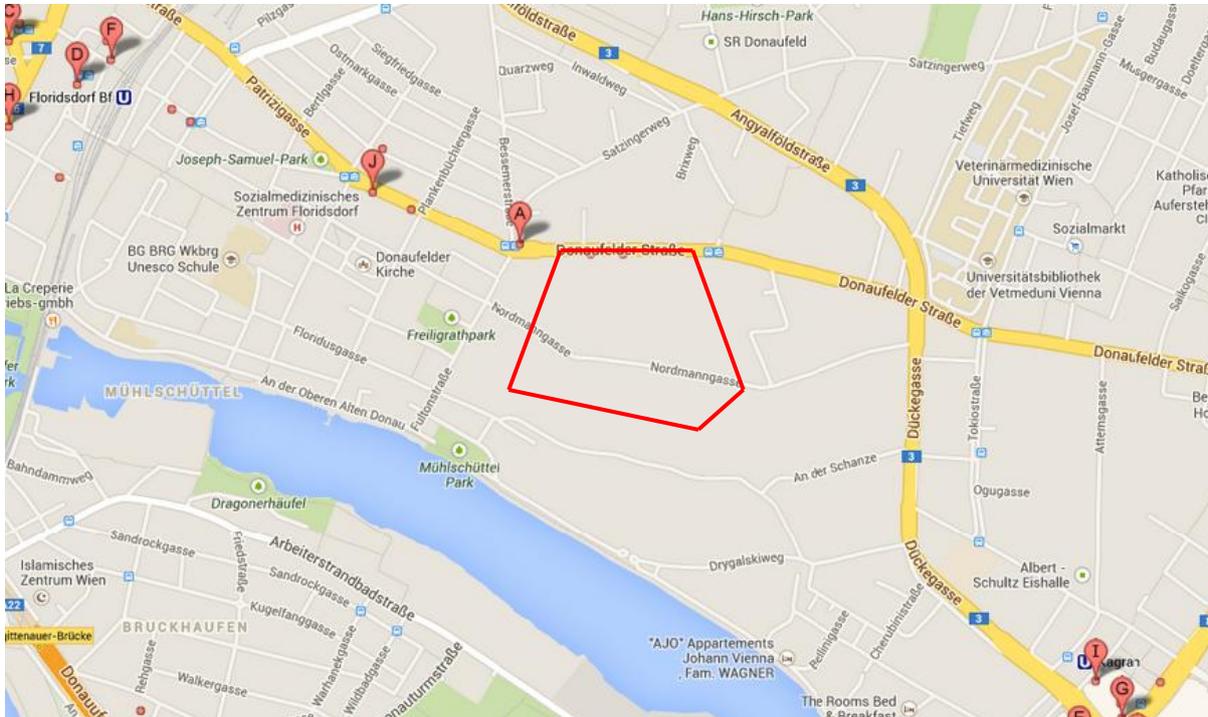


Abbildung 2.34: Cafés

2.7.9 Bars

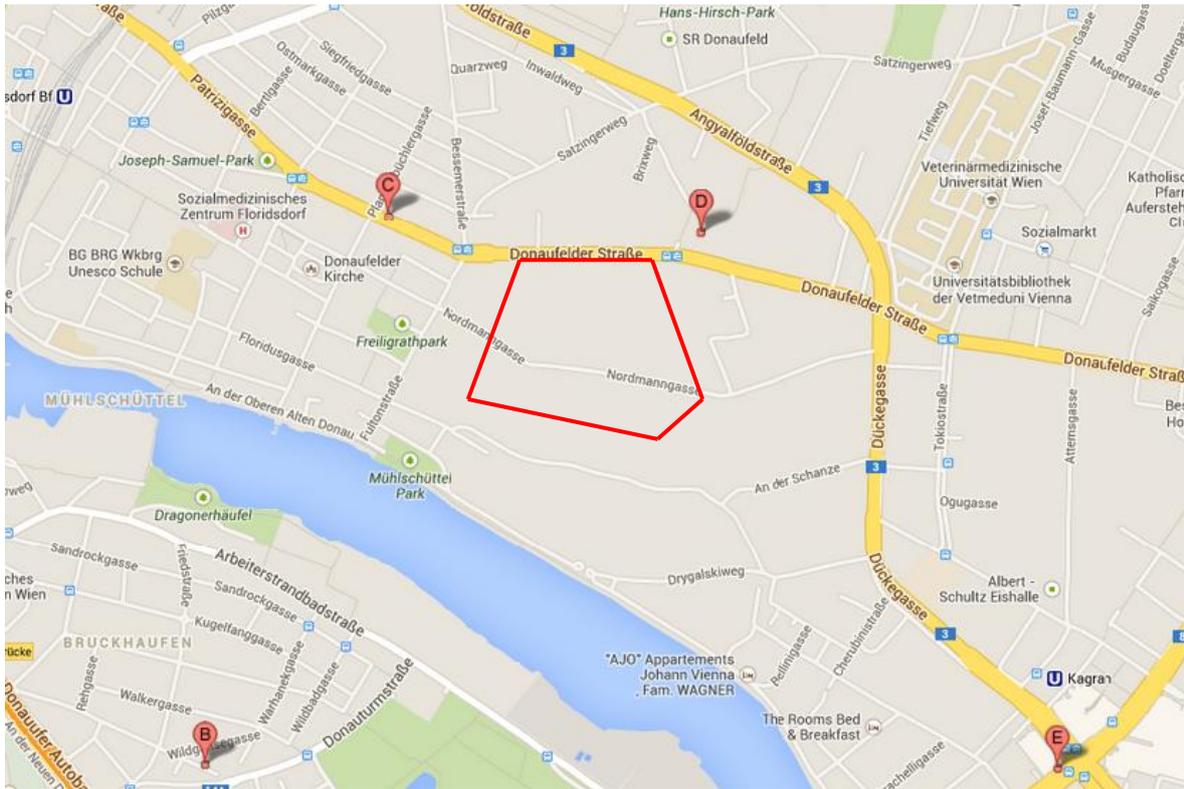


Abbildung 2.35: Bars

2.7.10 Einkaufsmöglichkeiten

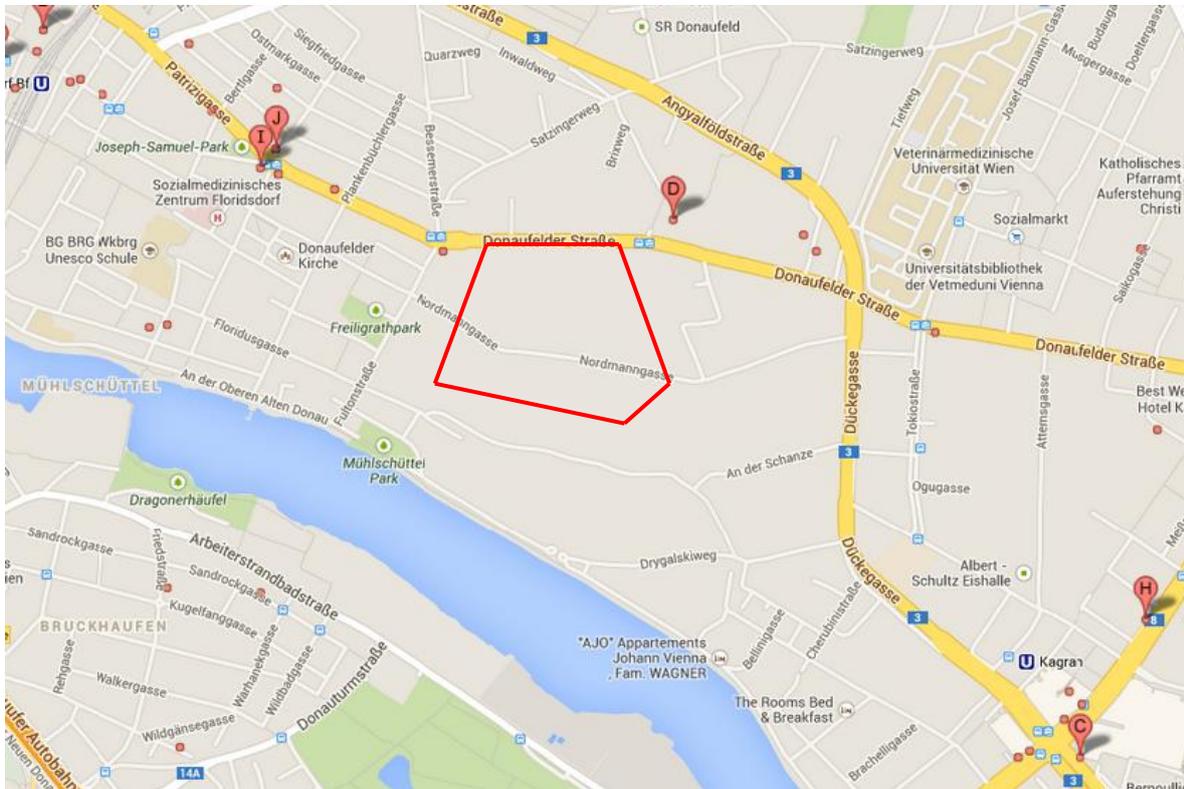


Abbildung 2.36: Einkaufsmöglichkeiten

3 Grundsätze der Neuplanung

3.1 Flächenanalyse

Das Planungsgebiet umfasst ca. 22 ha. Diese Fläche beinhaltet nicht nur das für die Bebauung vorgesehene Grundstück, sondern auch eine Gärtnerei, die derzeit vorhanden ist und eine Zufahrtsstraße (Nordmanngasse).

3.1.1 Bebaute Fläche

Mithilfe der Bruttowohnfläche pro Gebäude haben wir die Einwohnerzahl für das Planungsgebiet berechnet. Die Wohnfläche pro Person ist mit $42m^2$ festgelegt. Daraus ergeben sich ca. 4000 Einwohner für unsere Siedlung. Es ist von uns beabsichtigt in verschiedenen Blöcken im Erdgeschoss Geschäfte anzulegen. (siehe 4.1 Verwendete Wohnhausstrukturen) Die Ermittlung der Geschäftsflächen ist im Kapitel 3.4 dargestellt.

3.1.2 Öffentliche und private Grünflächen

Die Lebensqualität der Menschen in der Stadt Wien ist maßgeblich von Grün- und Freiräumen bestimmt. Sie haben auch eine ökologische und soziale Funktion. Vor allem die Klimaverbesserung, die Erhaltung der Rahmenbedingungen für Boden- und Wasserqualität und die Schaffung von Lebensraum für Pflanzen und Tiere sind wesentliche Merkmale der ökologischen Funktion. Außerdem sind die öffentlichen Grünflächen Naherholungsraum, Bewegungsraum und Begegnungsraum für Menschen. Die privaten Grünflächen werden als private Gärten genutzt. Der Spielplatz des Kindergartens gehört auch zu den privaten Grünflächen.

Die halböffentlichen Grünflächen der roten Wohnblöcke sollen Urban Gardening darstellen.

3.1.3 Verkehrsflächen

Zu den Verkehrsflächen zählen insbesondere Straßen und Fahrbahnen, Plätze, Parkplätze, Gehwege, Fußgängerzonen, Radwege und Straßenbegleitgrün. Der Flächenbedarf für die Garage ist wie folgt berechnet:

- ◆ Wohnen: Bei den Wohnblöcken laut Kapitel 4.1 ist ein Stellplatz pro $100m^2$ BGF angesetzt, bei den Reihenhäusern ein Stellplatz je Wohneinheit.
- ◆ Büro: Ein Stellplatz pro $100m^2$ BGF
- ◆ Handel: Ein Stellplatz pro $50m^2$ BGF
- ◆ Soz. Infrastruktur: Ein Stellplatz pro $100m^2$ BGF

Tabelle 3.6: Flächenbilanzierung

Gesamtfläche	ca. 22 ha	GFZ	1,5
Anzahl der Einwohner	4000	Bruttogeschosßfläche	23,0 ha
Bebaute Fläche	6,1 ha	Davon Wohnen	16,3 ha
Bebauungsgrad	40 %	Davon Arbeiten	6,3 ha
Geschosßanzahl	2-5	Anzahl der Arbeitsplätzen	1000
Mittlere Geschosßanzahl	3,5	Stellplatzanzahl (unterirdisch)	2516

Die genaue Flächenbilanzierung befindet sich in der angefügten Excel Datei.

3.2 Verkehrsstruktur

3.2.1 Erschließung durch Fußgeher

Das vorrangige Ziel unseres Projekts ist eine optimale Gestaltung für die Fußgänger, die durch die Einführung einer Fußgängerzone mit Radfahrerlaubnis und Liefermöglichkeit erreicht wird. Es ist auf attraktive Einrichtungen und kurze Wege zu achten. Der motorisierte Individualverkehr spielt in unserem Planungsgebiet eine untergeordnete Rolle. Aufgrund des Grundsatzes der kurzen Wege sollen die Weglängen nicht mehr als 220m betragen. Im gesamten Siedlungsgebiet hat der Fußgängerverkehr absolute Priorität. Die Einfamilienhäuser sollen an eine alte Dorfstruktur erinnern. D.h., dass v.a. nicht allzu lange geradlinige Wege vorhanden sind. Dadurch soll die Neugierde gesteigert werden, wodurch die Einwohner leichter längere Distanzen zu Fuß bewältigen.

Im Zentrum des Siedlungsgebiets wird ein großer Marktplatz errichtet. Dieser bietet durch die dort vorhandene Haltestelle der umgelegten Straßenbahnlinie 25 einen idealen Standort als soziale Begegnungszone.

In den großen Gebäudekomplexen (rote Gebäude) werden Höfe errichtet. Dadurch soll der soziale Zusammenhalt gestärkt werden. In den Erdgeschossen finden sich hier Cafés bzw. kleine Geschäfte.

Die Donaufelder Straße stellt die Grenze unseres Planungsgebiets im Norden dar. Sie muss einer für Fußgänger und Radfahrer attraktiver gestaltet werden. Es sollten shared-space-Zonen entstehen, damit der Übergang vom Siedlungsgebiet zur bestehenden Struktur gleichmäßiger erfolgt. Außerdem müssen Grünbereiche und Witterungsschutze zum Verweilen der Fußgänger geschaffen werden.

Ein taktiles Leitwerk ist für körperlich benachteiligte Menschen von uns zu installieren. Es wird in die Pflasterung eingebettet und ermöglicht somit für körperlich benachteiligte Menschen eine optimale Anbindung an den ÖV.



Abbildung 3.1: Öffentlicher Marktplatz



Abbildung 3.2: Innenhof der roten Gebäudekomplexe

3.2.2 Erschließung durch Radverkehr

Der Radverkehr an der Donaufelderstraße ist wie bereits oben in 2.5.5 erwähnt derzeit stark benachteiligt. Durch die Einführung einer shared-space-Zone ist die Straße für alle da. Dadurch soll vor allem die Anbindung der Radfahrer an das vorhandene U-Bahn Netz sichergestellt werden. Außerdem sollten Fahrradanlagen zum abstellen der Fahrräder vor allem im Bereich des öffentlichen Marktplatzes geschaffen werden. Aber auch in den beiden kleineren Straßen durch die Siedlung müssen solche Anlagen entstehen, um die Leute zum Radfahren zu motivieren. Natürlich werden diese Anlagen auch in den Innenhöfen bzw. bei den Reihenhäusern zu finden sein.

3.2.3 Erschließung durch den öffentlichen Verkehr

Die derzeitige Situation ist im Kapitel 2.5.1 Öffentlicher Verkehr dargestellt. Hier ist besonders wichtig, dass die Äquidistanz zwischen ÖV und MIV passt. D.h. dass die Distanz von der Wohneinheit zum MIV (Parkgarage) und zur ÖV Haltestelle mindestens gleich groß sein muss, um eine Benachteiligung des ÖVs ausschließen zu können.

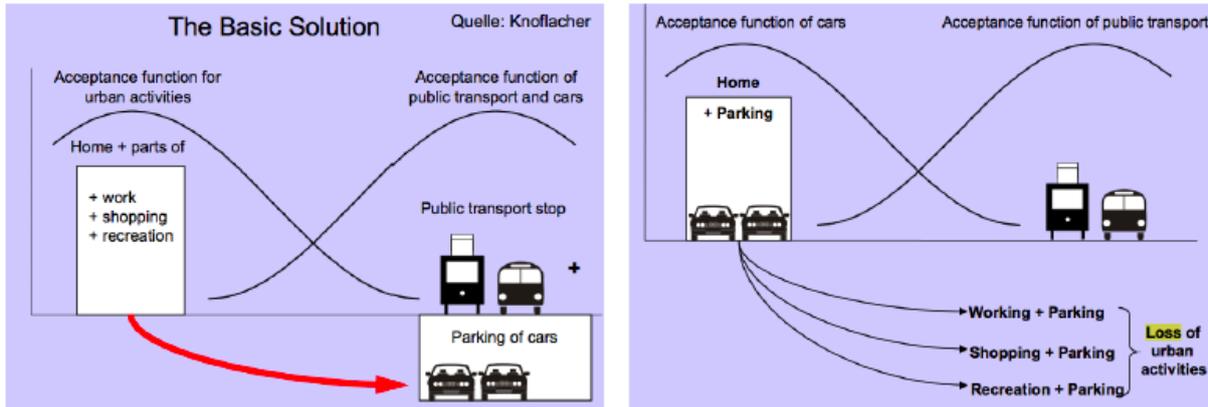


Abbildung 3.3: Problematik der bestehenden Strukturen (links), Lösungsansatz (rechts)

Die Straßenbahnlinie 25 wird von uns in die Siedlung umgeleitet. Eine neue Haltestelle direkt am Marktplatz entsteht. Zusätzlich muss die Taktung den neuen Bedürfnissen angepasst werden.



Abbildung 3.4: Neue Haltestelle in der Siedlung

Es werden von uns in der neu geplanten Siedlung Donauefeld zwei Tiefgaragen mit einer Gesamtkapazität von 2516 Stellplätzen geschaffen. Da das Hauptaugenmerk auf den ÖV liegt wird die Stellplatzanzahl mit einem Faktor verringert. Die Haltestelle Carminweg der Linie 26 soll ein um ein Stück weiter nach Westen verschoben werden, damit die Anbindung an die Siedlung gewährleistet werden kann.



Abbildung 3.5: Neue Haltestelle Carminweg

Es wird besonders auf Informationssysteme, Helligkeit, Witterungsschutz und Sicherheit Wert gelegt. Außerdem soll der von den Wiener Linien entwickelte multisensuelle Infopoint eingesetzt werden. Durch diesen stehen den Bewohnern viele Informationen zu Verfügung.

Um den ÖV noch attraktiver zu machen, sollten die Bewohner in die Planung miteinbezogen werden und durch Flugblätter auf die gute ÖV Situation aufmerksam gemacht werden.

3.2.4 Erschießung durch den MIV

Der Fokus der Siedlungsplanung liegt bei den Fußgehern, Radfahrern und beim ÖV. Durch die shared-space-Zone an der Donauefelder Straße soll die Geschwindigkeit des MIV reduziert werden.

Die Autos der in der Siedlung lebenden Menschen werden in einer am Nord-westlichen und Nord-östlichen Siedlungsrand errichteten Tiefgarage abgestellt. Die Zufahrt mittels Auto ist gestattet, parken ist nicht erlaubt. Ausnahme hierbei sind Einsatzfahrzeuge.

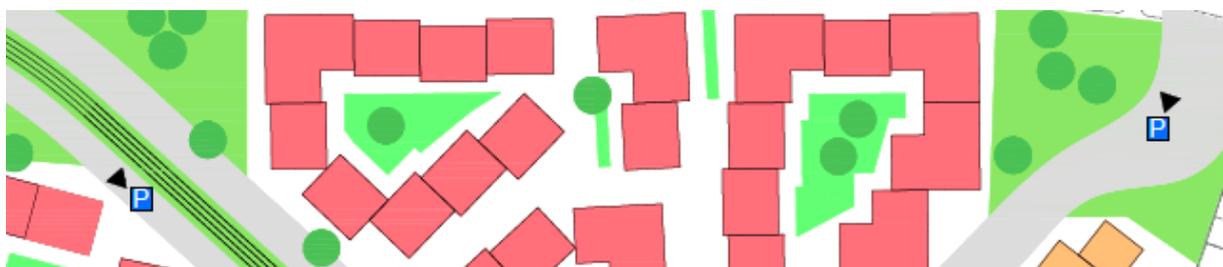


Abbildung 3.6: Platzierung der zwei Tiefgaragen

3.2.5 Gestaltung von Verkehrsflächen

Verschiedene Funktionen, wie Attraktivität, Ästhetik, Versickerung, Benutzerfreundlichkeit und Entwässerung sind für die Gestaltung der Verkehrsfläche wichtig. In der Planung haben wir versucht möglichst alle Grundsätze umzusetzen.

Rückspringende Fassaden sowie eine moderne Ausführung der Arkaden entlang der Wege sollen geschaffen werden. Außerdem werden zwischen den Gebäudekomplexen bzw. zwischen den

Reihenhäusern Aufweitungen und Verengungen geplant, um kleine Plätze zur Kommunikation und Begegnung zu schaffen.

Um die Gehweiten akzeptabel zu gestalten, wird ein Netz an Plätzen mit einem Maximalabstand von 220m geplant. Dies findet sich schon in historisch gewachsenen Städten. An den Plätzen können sich die Fußgeher ausruhen, austauschen und neue Motivation für den weiteren Weg finden. An diesen Plätzen werden auch öffentliche Institutionen angesiedelt. Die Gestaltung dieser Plätze kann sollte nach folgender Abbildung geschehen.

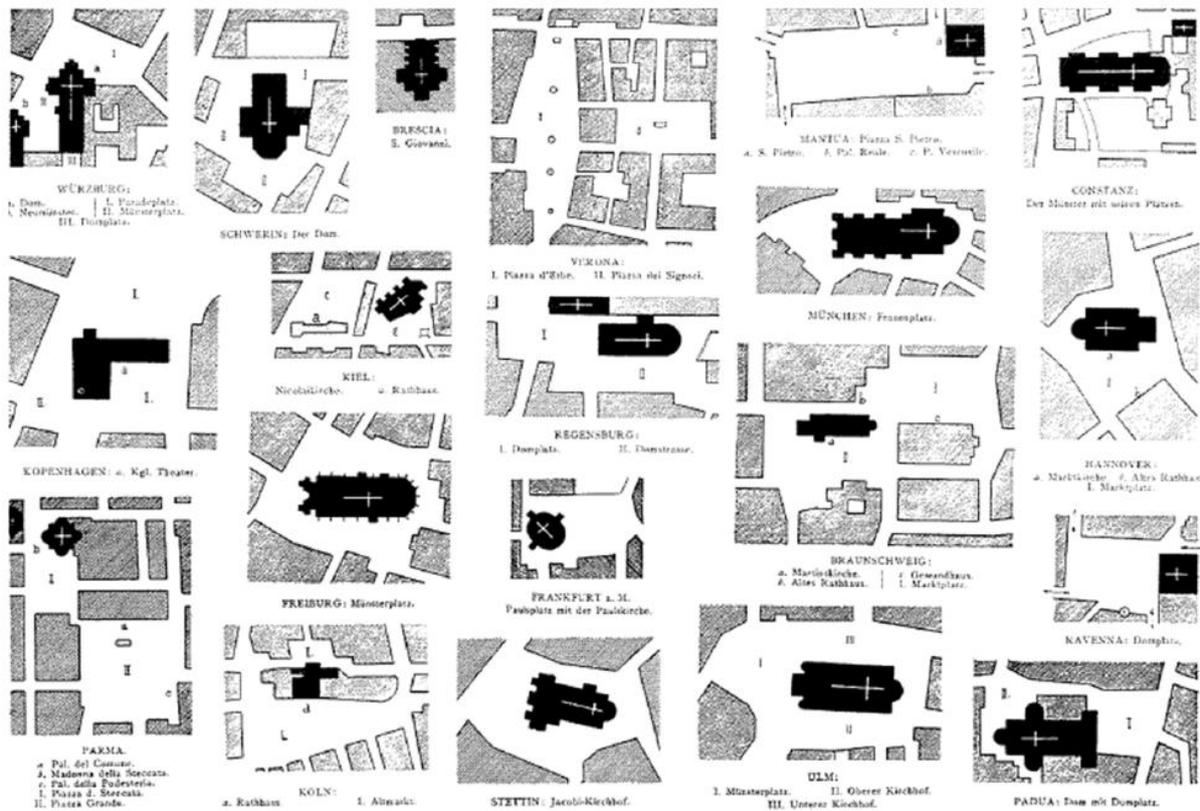


Abbildung 3.7: Platztypen

Des weiteren ist die Oberflächengestaltung der Verkehrsflächen besonders wichtig. Das Erscheinungsbild von Straßenräumen muss ansehnlich sein und kann mithilfe von optischen Kontrasten oder durch verschiedene Oberflächenmaterialien verschönert werden. Die Funktionalität muss aber auf jeden Fall noch gegeben sein.

Für den Großteil der befestigten Wege werden Natursteine und Rasengittersteine mit geringen Fugenabständen verwendet. (siehe Querschnitte) Unter anderem soll durch die Rasengittersteine die Querung und Begehrbarkeit der Gleiskörper erleichtert werden.

3.3 Bebauungsgrundsätze

3.3.1 Grundsätze der nachhaltigen Siedlungsstruktur

Eine nachhaltige Raumplanung und Siedlungsstruktur besteht darin, die Grunddaseinsfunktionen räumlich so zu organisieren, dass möglichst wenig Fläche, Ressourcen und Energie verbraucht werden. Die Grundbedürfnisse der Einwohner müssen gedeckt werden und die Lebensqualität und das Wohlbefinden soll maximiert werden. Es muss jedoch auch auf Nachhaltigkeit in Bezug auf Energie und Ressourcenschonung geachtet werden.

Grundsatz der aktuellen Planung soll es sein ein funktional durchmischtes Quartier entstehen zu lassen, das eine räumliche Verknüpfung von Wohnort, Einkaufen, Arbeitsplatz und Erholung schafft um so eine „Stadt der kurzen Wege“ zu ermöglichen.

3.3.2 Siedlungsdichte und Geschosshöhe

Eine dichte Verbauung verringert die erforderlichen Kosten für die Erschließung des Gebietes mit Infrastruktur bzw. die Kosten zur Erhaltung. Weiter sinkt der Energieverbrauch der einzelnen Gebäude durch geringere Wärmeverluste (geringere Gebäudeaußenfläche bei gleichem Volumen). Eine dichte Struktur erhöht die Erreichbarkeit von verschiedenen Nutzungen des Fußgängers und ermöglicht erst eine attraktive Gestaltung des Wegenetzes durch die größeren Personenmengen pro Flächeneinheit. Eine dichte Verbauung verkürzt also die Wegelängen, verschiebt den Modal Split in Richtung Fußgänger und trägt letztendlich massiv zur Einsparung externer Energie bei (Kostenvorteile, Klimaschutz).

Neben der optimalen Geschosshöhe und der optimalen Siedlungsdichte bezogen auf Energiekosten und Erreichbarkeit, müssen aber auch die Anpassung an bestehende Strukturen sowie die Wünsche von Bewohnern berücksichtigt werden. Der Wunsch nach großzügigen Wohnungen/Häusern mit eigenem Garten („Haus im Grünen“) ist bei vielen Menschen stark ausgeprägt. Da dies aufgrund hoher Grundstückspreise jedoch oft nur im ländlichen Gebiet möglich ist, erfolgt so eine Zersiedlung und der Pendlerverkehr entsteht. Da es dies zu vermeiden gilt, ist eine Integration von Einfamilienhäusern mit Garten in das Planungsgebiet sinnvoll. Zudem besteht im östlichen Teil des Planungsgebietes eine Einfamilienhaussiedlung, die von den Bebauungsstrukturen und der Siedlungsdichte berücksichtigt werden muss.

Aus oben genannten Gründen haben wir unser Planungsgebiet in verschiedene Strukturen unterteilt. Im Norden und Nordwesten ist Geschosswohnbau (im Plan rot markiert) mit einer Geschosshöhe von fünf Geschossen. Daran anschließend Richtung Südosten ist weiterer Geschosswohnbau geplant (im Plan orange markiert), der allerdings eine etwas kleinteiligere Struktur aufweist und die Geschosshöhe von fünf bis auf zwei variiert, wobei die Geschosshöhe nach Süden und Osten hin abnimmt. Im südlichen Teil des Planungsgebiets sollen Reihenhäuser entstehen (im Plan lila, hellgelb und grau markiert), die in Ihrer Größe variieren jedoch alle Zugang zu einem eigenen Garten besitzen. In der Flächenbilanz sind die mittleren Geschosshöhen detailliert angeführt.

3.4 Verwendete Wohnhausstrukturen

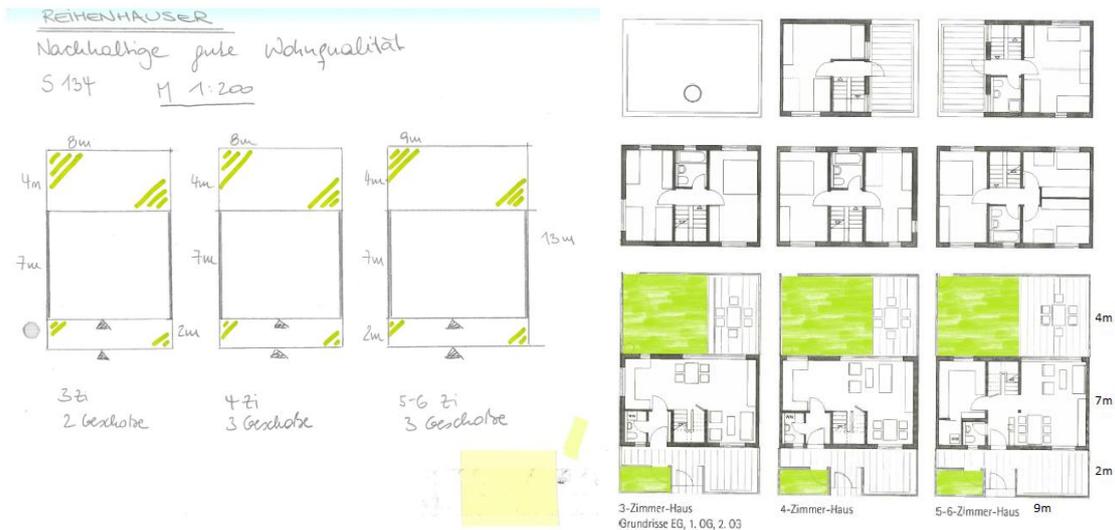


Abbildung 3.8: Grundrisse der Reihenhäuser (hellgelb)

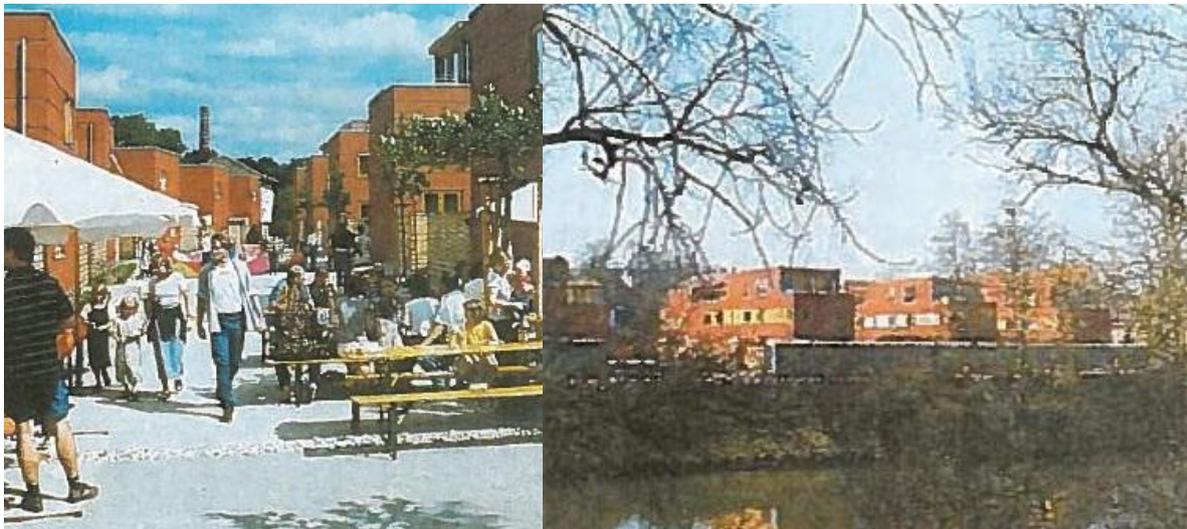


Abbildung 3.9: Darstellung der möglichen Nutzung (links) der Reihenhäussiedlung. Ansicht der Reihenhäuser (rechts). (hellgelb)



Abbildung 3.10: Grundrisse der Reihenhäuser (dunkelgelb)

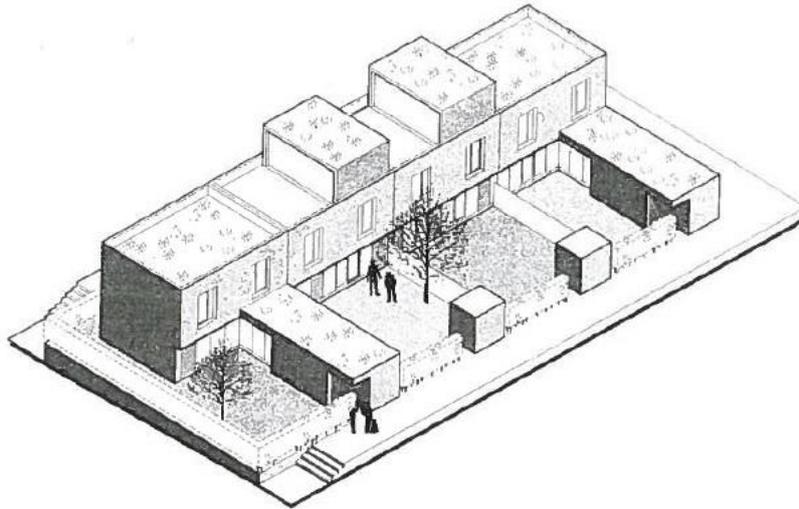


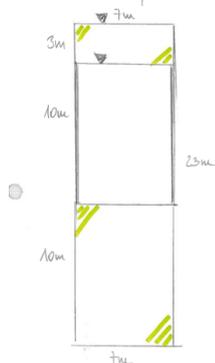
Abbildung 3.11: Modell der Reihenhäuser (dunkelgelb)



Abbildung 3.12: Ansichten der Reihenhäuser (dunkelgelb)

REIHENHÄUSER & ARBEITEN

individuell Wohnen
S 51 M 1:200



5 Zi od. 4 Zi + 1 Büro
3 Garderobe



- 1 Dachterrasse
- 2 Zentrale
- 3 Bad
- 4 Wohnz.
- 5 Essen/Kochen
- 6 WC

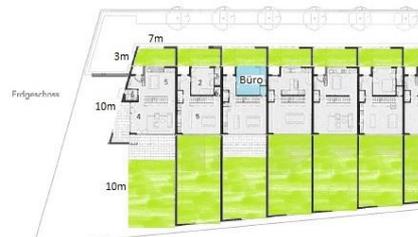


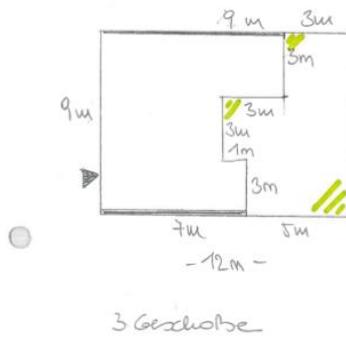
Abbildung 3.13: Grundrisse der Reihenhäuser mit Arbeitsbereich (im EG)(grau)



Abbildung 3.14: Außengestaltung der Reihenhäuser mit Arbeitsbereich (im EG)(grau)

REIHENHÄUSER & ARBEITEN ADVANCED

Häuser mit Zukunft
S 29



B 3 Obergeschoss



B 2. OG progress/absolutbewältigung



B 3. OG progress/absolutbewältigung

Abbildung 3.15: Grundrisse der Reihenhäuser mit Arbeitsbereich (im EG) (lila)



Abbildung 3.16: Gestaltung der Reihenhäuser mit Arbeitsbereich (im EG)(Ansichten) (lila)

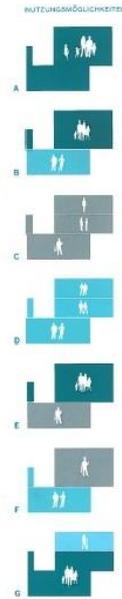


Abbildung 3.17: Geschossgestaltung der Reihenhäuser mit Arbeitsbereich(im EG)(lila)

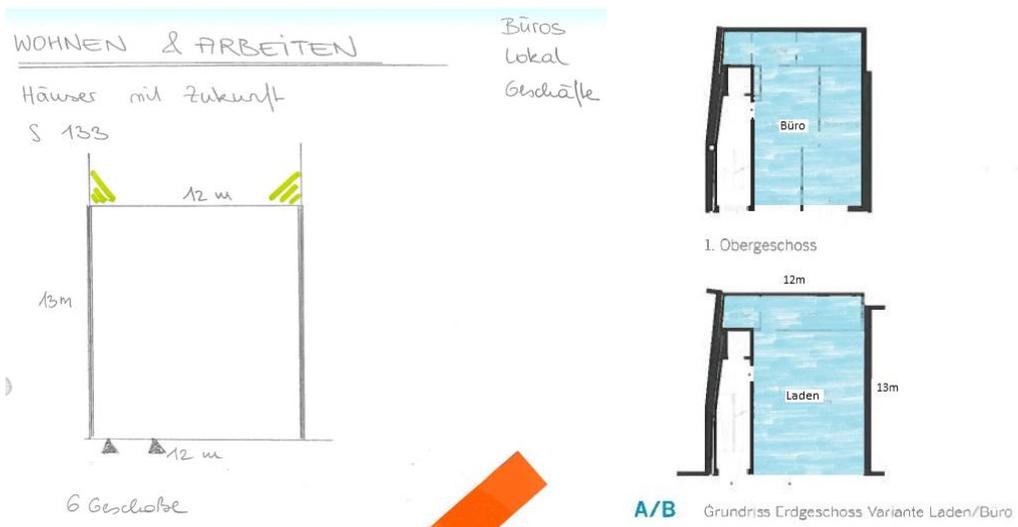


Abbildung 3.18: Grundrisse der Häuser für Wohnen und Arbeiten(im EG) (orange)



Abbildung 3.19: Außengestaltung der Häuser mit Arbeitsbereich. Im Erdgeschoss befinden sich Geschäfte und darüber Wohneinheiten. (orange)



Abbildung 3.20: Innengestaltung der Häuser für Arbeiten (links, EG) und Wohnen (rechts, OG) (orange)

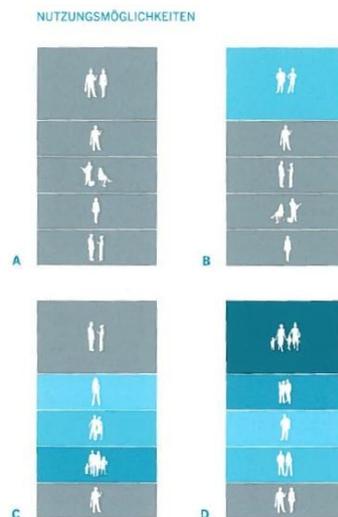


Abbildung 3.21: Nutzungsmöglichkeiten der Häuser für Wohnen und Arbeiten (im EG)(orange)



Abbildung 3.22: Grundrisse der Mehrparteienhäuser für Wohnen und Arbeiten (EG, ev. 1.OG) (rot)

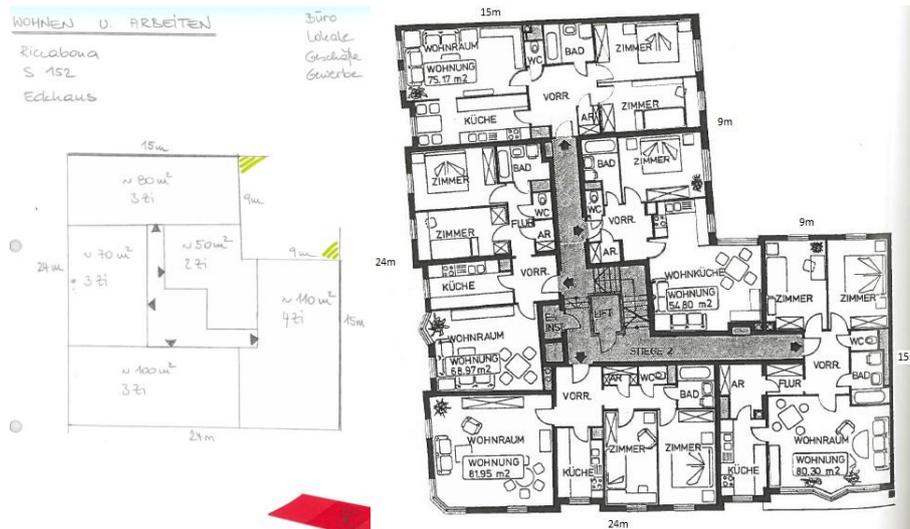


Abbildung 3.23: Grundrisse der Mehrparteieckhäuser für Wohnen und Arbeiten (EG, ev. 1.OG) (rot)



Abbildung 3.24: Grundriss eines Dreispanners (rot)

3.4.1 Bebauungsstruktur

Durch das Siedlungskonzept soll eine Struktur entstehen, die durch den menschlichen Maßstab vorgegeben wird. Die Siedlung ist so aufgeschlossen, dass keine freie Sicht über weite Strecken möglich ist. Lineare Straßenverläufe wurden bewusst vermieden. Die Bebauung ist durch entsprechende Anordnung von Plätzen im Abstand von 200 bis 300 Metern aufgelockert und durch Grünräume attraktiv gestaltet.

3.4.2 Zielsetzungen aktueller Planung

Im Folgenden werden Ziele im Sinne der Planung einer nachhaltigen Siedlungsstruktur aufgelistet:

- ◆ 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 Reduzierung vom Motorisierten Individualverkehr innerhalb der Siedlung auf ein Minimum (Lieferverkehr ect.)
- ◆ Schaffung eines optimalen Wegenetzes für den nicht motorisierten Individualverkehr
- ◆ Gute Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Personennahverkehr
- ◆ Schaffung von Arbeitsplätzen in der Siedlung
- ◆ Errichtung von sozialer und kultureller Infrastruktur (Volksschule, Kindergarten, Bücherei)
- ◆ Errichtung von Spiel- und Sportplätzen für Kinder und Jugendliche
- ◆ Schaffung von Grün- und Erholungsraum (privat, halb-privat und öffentlich)
- ◆ Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Förderung der Kommunikation und sozialen Beziehungen
- ◆ Energiesparendes Wohnen

- ◆ Vermeidung von versiegelten Flächen
- ◆ Umweltfreundliche Gestaltung
- ◆ Barrierefreiheit
- ◆ Anbindung an bestehende Strukturen

3.5 Geschäftsstruktur/Sozialstruktur

3.5.1 Sozialstruktur und Nahversorgung

Im vorliegenden Planungsgebiet sollen Möglichkeiten geschaffen werden, eine gute Sozialstruktur innerhalb des Gebietes zu erzielen. Zudem soll die Nahversorgung so gut ausgebaut werden, dass das regelmäßige Einkaufen auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden kann.

Aufgrund der angenommenen Bewohnerzahl von etwa 4000 Menschen sollen folgende Sozialeinrichtungen errichtet werden:

- ◆ 1 Volksschule
- ◆ 2 Kindertagesstätten
- ◆ 1 Altersheim
- ◆ 1 Verwaltungsgebäude/Gemeindehaus
- ◆ Evtl. 1 Kino
- ◆ Evtl. 1 Bücherei
- ◆ Evtl. 1 Apotheke
- ◆ Evtl. Ärzte
- ◆ Mehrere Spielplätze
- ◆ Fläche für einen Wochenmarkt

Die Volksschule soll im westlichen Teil des Planungsgebietes errichtet werden um eine geringe Nähe zu den bereits bestehenden Sportanlagen zu haben. Die Spielplätze sollen im Planungsgebiet verteilt errichtet werden und verschiedene Altersklassen ansprechen. Für die Durchführung eines Wochenmarktes kann die Fläche südlich der Straßenbahn genutzt werden.

Im Planungsgebiet sind zwei Kindergärten vorgesehen-einer nördlich und einer südlich des Hauptplatzes. Die Verwaltung soll im nördlichen Teil im Geschosswohnbau angesiedelt werden und gut erreichbar sein.

Die Nahversorgung muss im gesamten Planungsgebiet sicher gestellt werden. Trotz der Nähe des Planungsgebietes zu bereits bestehenden Supermärkten, ist es anzustreben neue Lebensmittelläden und beispielsweise Bäckereien zu schaffen. Dies ist wichtig um das Einkaufen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu ermöglichen.

3.5.2 Shops / Einkaufsmöglichkeiten / Dienstleistungen

Es wäre wünschenswert, wenn sich im Planungsgebiet einige Shops und Dienstleister anbieten. Der Handel soll in erster Linie an der Hauptstraße und um die Straßenbahnstation im Erdgeschoss (und evtl. teilweise im ersten Geschoß) der Häuser angesiedelt werden. Durch eine abwechslungsreiche und attraktive Nutzung soll der Straßenraum für den Fußgänger zum Erlebnisraum werden. Zudem sollen durch den Handel und die Dienstleistungen Arbeitsplätze geschaffen werden.

3.5.3 Arbeitsplätze

Neben den erwähnten Arbeitsplätzen, die durch den Einzelhandel und die Dienstleistungen rund um die Hauptstraße entstehen, entstehen weitere Arbeitsplätze durch die sozialen Einrichtungen wie

Schule, Kindergarten etc.. Zudem sollen im nördlichen Planungsgebiet in den Geschosswohnbauten Büroflächen zur Verfügung gestellt werden, in denen sich Firmen niederlassen können. Außerdem sind einige Reihenhäuser darauf ausgelegt, dass Ein-Personen-Büros im Erdgeschoss genutzt werden könnten. Dies könnte auch als „Home-Office“ genutzt werden, wodurch man die Bedürfnisse Wohnen und Arbeiten an einen Ort verlegen könnte um so den Verkehr zu reduzieren.

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Fläche von etwa 64.000m² für „Arbeiten“ (siehe Flächenbilanz) wird angenommen, dass etwa 1000 Arbeitsplätze entstehen. (64.000/60≈1000-Annahme 60m² pro Arbeitsplatz im Durchschnitt)

3.5.4 Beschäftigungsszenarien

Die Gegenüberstellung der potentiell geschaffenen Arbeitsplätze (1000) und der Anzahl der Bewohner (4000) im Planungsgebiet zeigt, dass theoretisch 25% der Bewohner vor Ort arbeiten könnten. Da bei der Bewohneranzahl allerdings alle Bewohner gezählt werden, also von Kleinkindern bis Senioren, muss an dieser Stelle eine differenzierte Betrachtung erfolgen. Etwa die Hälfte der Bewohner sind in einem „arbeitsfähigen“ Alter (vgl. demographische Daten aus Floridsdorf). Das heißt, dass theoretisch Arbeitsplätze für die Hälfte aller Bewohner im Planungsgebiet geschaffen werden (50%).

Es wäre wünschenswert, wenn viele Menschen, die in der neu geschaffenen Siedlung wohnen auch dort arbeiten. Da es jedoch unwahrscheinlich scheint, dass alle Bewohner, die in das Siedlungsgebiet ziehen, auch eine dortige Anstellung bekommen bzw bekommen wollen, wird von einer theoretischen Prozentzahl von 30% ausgegangen.

3.5.5 Grünräume

Grünflächen spielen in Städten eine wichtige Rolle. Sie dienen nicht nur den Menschen als Freizeit- und Erholungsgebiet, sondern sind auch für die Klimaregulierung von zentraler Bedeutung. Die Lebensqualität in einer Siedlung wird durch gut geplante Grünräume erheblich gesteigert und schafft einen sozialen Raum, in dem eine Zusammenführung von Menschen stattfinden kann.

Im vorliegenden Planungsgebiet sind mehrere kleinere öffentliche Parkanlagen geplant. Diese sollen durch ihre Gestaltung wie beispielsweise durch Sitzgruppen, Hundeausläufflächen, Brunnen etc. für die Bewohner des Siedlungsgebietes attraktiv errichtet werden. Zudem soll auch der Straßenraum „grün“ geplant werden, indem viele Bäume gepflanzt und Rasengittersteine verwendet werden.

3.6 Ver- und Entsorgung

3.6.1 Energieversorgung – Energieeffizienz

Ein energieeffizientes Gebäude muss viele verschiedenen Funktionen, wie behagliches Wohnen, Schlafen, Arbeiten, Ästhetik, Wind-, Schall- und Brandschutz bei minimalen Energiekosten erfüllen.

Es ist vor allem auf die Minimierung des Heizwärmebedarfs und des Kühlbedarfs (ev. nicht notwendig) zu achten. Durch die richtige Festlegung der Gebäudebeschaffenheit, der Gebäudeform in der Planung können die Lebenszykluskosten minimiert werden.

Durch die geeignete bauphysikalische Planung, insbesondere die richtige Dämmstärke kann der Heizwärmebedarf herabgesetzt werden und somit die laufenden Kosten gesenkt werden.

Solare Gewinne sollen möglichst gut genutzt werden. Allerdings ist darauf zu achten, dass keine aktive Kühlung notwendig ist. Die Kühlung soll vor allem über nächtliches Lüften gewährleistet

werden. Außerdem ist durch den Einsatz vieler Grünflächen ein zusätzlicher Kühlbeitrag gewährleistet.

Ganz allgemein sollte die Ausrichtung der Gebäude gut überlegt werden (Sonnenkollektoren, Solarzellen), der fossile Ressourceneinsatz reduziert werden und erneuerbare Energien verwendet werden.

3.6.2 Warmwasser und Heizung

Um den Heizwärmebedarf zu senken soll in der neu geplanten Siedlung Geothermie angewendet werden. Die Nutzung erfolgt mittels Kollektoren, Erdwärmesonden, Energiepfählen oder Wärmebrunnenanlagen. Außerdem ist eine Wärmepumpe notwendig. Dieses System könnte auch im Sommer zur Kühlung genutzt werden. Auch der Warmwasserbedarf wird mithilfe dieser geothermischen Anlagen gedeckt.

Eine weitere Möglichkeit Warmwasser zu produzieren ist die Nutzung der Solarenergie. Durch den Einsatz von Pufferspeichern kann das auftretende Überangebot an Solarwärme zwischengespeichert werden. Diese Möglichkeit soll in der Siedlung Donauefeld zur Anwendung kommen.

3.6.3 Elektrische Stromversorgung

Das Ziel der Planung ist es, dass jeder Gebäudekomplex eine autarke Energieerzeugung besitzt. Der elektrische Strom soll wiederum durch Solartechnik-Photovoltaik erzeugt werden. In unserem Planungsgebiet soll jedes Gebäude Photovoltaikpaneele besitzen, um die Autarkie aufrecht zu erhalten. Es ist aber aufgrund von Spitzenzeiten der Anschluss an das öffentliche Stromnetz unvermeidbar.

3.6.4 Wasserversorgung

Um die Trinkwasserversorgung (Qualität und Quantität) zu gewährleisten wird die Siedlung Donauefeld an das öffentliche Wassernetz der Stadt Wien angeschlossen. Das bedeutet, dass zum größten Teil das Trinkwasser von den zwei Hochquellleitungen sowie verschiedenen Grundwasserspendern kommt. Betreiber der Wasserversorgung der Gemeinde Wien ist die MA 31.

3.6.5 Abwasserentsorgung / Regenwasserabführung

Das Planungsgebiet wird an die öffentliche Kanalisation angeschlossen. Es wird ein Trennsystem verwendet, wobei das Schmutzwasser zur Hauptkläranlage Wien weitergeleitet wird. Aufgrund der Minimierung der versiegelten Flächen und des Anbaus vieler Grünflächen besteht keine Notwendigkeit das Regenwasser zu Kläranlage abzuleiten. Es wird vor Ort versickert. Außerdem soll die Regenwassernutzung durch Zisternen gewährleistet werden. Dieses Wasser kann dann z.B. für die WC-Anlagen verwendet werden.

3.6.6 Abfallentsorgung

Der Grundsatz der Abfallwirtschaft lautet:

Vermeidung-Recycling-Entsorgung

Es soll also von vorneherein wenig Abfall produziert werden. Dies ist durch Anreizprogramme zur verpackungsarmen Produkten zu gewährleisten. Die heimische Produktvielfalt muss gefördert werden. In unserem Planungsgebiet sollten mehrere zentrale Müllräume entstehen, welche für die Bewohner keine zusätzlichen Wege bedeuten. Es entstehen also kurze Transportwege. Die

Anbindung an die Müllverbrennungsanlagen in Wien (z.B. Spittelau) sollte forciert werden. Betreiber der Abfallversorgung der Gemeinde Wien ist die MA 48.

3.7 Grundbedürfnisse nach Max Neef

3.7.1 Einführung

Max Neef geht davon aus, dass menschliche Bedürfnisse

- ◆ Begrenzt sind
- ◆ Zahlenmäßig gering sind
- ◆ Klassifizierbar sind
- ◆ Miteinander in einer Wechselbefriedigung stehen und interagieren
- ◆ Von Befriedigern zu trennen sind

Er widerspricht damit der traditionellen Auffassung, dass menschliche Bedürfnisse unbegrenzt seien, ständigen Veränderungen unterlägen und sich von einer Kultur zur anderen veränderten und in jeder historischen Entwicklungsphase unterschiedlich seien.

Er schlägt für die Ordnung der menschlichen Grundbedürfnisse folgende neun Wertkategorien vor:

	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

Abbildung 3.25: Grundbedürfnisse nach Max Neef

Die linke Spalte enthält die neun Grundbedürfnisse, die nebenstehenden 36 Felder sind Beispiele für Bedürfniserfüller. Die Bedürfniserfüller sind nach vier Kategorien (existenzielle Kategorien) geordnet. Diese Kategorien, die das Dasein betreffen, können wie folgt beschrieben werden:

Sein: führt qualitative Merkmale von Individuen oder Gruppen in Form von Substantiven auf

Haben: führt Einrichtungen, Normen, Wirkungsmechanismen, Werkzeuge (nicht im materiellen Sinne), Gesetze usw. auf, die mit einem oder mehreren Worten erfasst sind

Tun: führt individuelle oder kollektive Handlungen auf, die man mit einem Verb ausdrücken kann

Interagieren: führt Orte und Hintergründe auf (zeitlich und räumlich)

Max Neef hält es zudem für unerlässlich, Bedürfnisse (Needs) von Befriedigern (Satisfier) zu unterscheiden, wobei die Satisfier in folgende fünf Kategorien eingeteilt werden können:

Zerstörende Satisfier: Sie geben vor ein Bedürfnis zu befriedigen, verunmöglichen aber in Wahrheit die Befriedigung dieses und auch anderer Bedürfnisse → sind zu vermeiden

Pseudobefriediger: Sie geben den Menschen das Gefühl bestimmte Probleme zu lösen, tun es in Wirklichkeit aber nicht → sind zu vermeiden

Behindernde Satisfier: Sie befriedigen ein Bedürfnis sehr wohl, allerdings auf eine Art und Weise, die der Befriedigung anderer Bedürfnisse im Wege steht → sind eher zu vermeiden

Singuläre Satisfier: Sie dienen der Lösung eines einzigen Problems oder befriedigen genau ein Bedürfnis. Gegenüber den Lösungen anderer Probleme verhalten sie sich neutral. → sind durchaus akzeptabel

Synergetische Satisfier: Befriedigen einen wichtigen Bedarf und wirken sich auch sehr positiv auf die Befriedigung anderer Bedürfnisse aus → sind anzustreben.

3.7.2 Bedürfnisbefriedigung

Nachfolgend werden beispielhaft Flächentypen des Planungsgebietes und deren Befriedigung von Grundbedürfnissen (nach Max Neef) angeführt:

Tabelle 3.7: Bedürfnisbefriedigung

	Sein	Haben	Tun	Interagieren
Grünflächen	x		x	x
Geschäftsfläche		x	x	
Plätze	X		x	x
Gastronomie		x	x	x
Wohnfläche		x		x
...				

Grundsätzlich wird in der geplanten Siedlung darauf geachtet, dass viele Bedürfnisse ohne große Distanzen zurück legen zu müssen befriedigt werden können. Dies wird beispielsweise durch folgende Maßnahmen umgesetzt:

- ◆ Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- ◆ Dichtes Netz an Plätzen

- ◆ Öffentliche Grünflächen
- ◆ Großer zentraler Platz
- ◆ Basisbildungseinrichtungen (Kindergärten, Volksschulen)
- ◆ Kulturangebot
- ◆ Vielfältige Gastronomie
- ◆ Nahversorger
- ◆ Verstärkte Anbindung an den ÖV, sowie Sammelgaragen in Äquidistanz
- ◆ ...

Somit ist diese Siedlung durchaus ein Attraktor für die Bewohner und führt dazu, dass die Menschen einen beträchtlichen Teil in der Siedlung verbringen. Es wird darauf geachtet den Großteil der Grundbedürfnisse möglichst im Planungsgebiet zu befriedigen, um große Distanzen zur Bedürfnisbefriedigung zu vermeiden.

Es können jedoch nicht alle Bedürfnisse im Planungsgebiet befriedigt werden. Es ist eine Interaktion mit anliegenden Stadtteilen notwendig und auch erwünscht. Das heißt konkret, dass Bewohner der neuen Siedlung Bedürfnisse in umliegenden Stadtgebieten befriedigen werden und umgekehrt heißt es, dass auch für umliegende Anwohner das neue Siedlungsgebiet eine Anziehungskraft ausüben wird, beispielsweise durch die vielen Grünflächen und Parkanlagen, die zur Erholung einladen.

3.8 Gebundene Zeit in der Siedlung

Um die gebundene Zeit in der Siedlung zu schätzen, wird die Bevölkerung gemäß den demografischen Daten in folgende fünf Gruppen eingeteilt:

- ◆ Kleinkinder (0-5 Jahre)
- ◆ Kinder (6-14 Jahre)
- ◆ Jugendliche (15-24 Jahre)
- ◆ Erwachsene (25-64 Jahre)
- ◆ Senioren (65+ Jahre)

Für die Schätzung der gebundenen Zeit in der Siedlung werden die 186 Stunden pro Woche (7*24) auf die drei Tätigkeiten Wohnen, Arbeiten und Freizeit aufgeteilt. Die Aufteilung der Stunden auf die drei Tätigkeiten erfolgt abhängig von der demografischen Gruppe. Bei den Kindern werden beispielsweise nur 25 Stunden Arbeit (also Schule oder Kindergarten) pro Woche angenommen, bei den Erwachsenen hingegen 40 Stunden pro Woche. Anschließend wird die Zeit bzw. der Prozentsatz geschätzt, wie lange sich eine Person der jeweiligen Gruppe bei der entsprechenden Tätigkeit in der Siedlung aufhält. Bei dieser Abschätzung wurden unter anderem folgende Punkte berücksichtigt:

- ◆ Wohnen wird generell zu 100% in der Siedlung angenommen
- ◆ Da sich in dem Planungsgebiet Kindergärten sowie eine Schule befinden „arbeiten“ die Kinder in der Siedlung
- ◆ Da es ein großes Angebot an Spielplätzen gibt, wird angenommen, dass viele Kinder ihre Freizeit in der Siedlung verbringen
- ◆ Bei den Jugendlichen wird angenommen, dass diejenigen, die eine höhere Schule besuchen, auswärtig „arbeiten“; Ein Teil der Jugendlichen wird jedoch schon im Beruf sein und somit eventuell in dem Siedlungsgebiet arbeiten

- ◆ Aufgrund der angebotenen Arbeitsplätze in dem Siedlungsgebiet wird davon ausgegangen, dass 30% der Erwachsenen in dem Gebiet arbeiten
- ◆ Senioren halten sich im Schnitt viel in ihrer eigenen Wohnung auf und verbringen ihre Freizeit meist in der Nähe

Aufgrund der oben genannten Annahmen wurde folgende Tabelle erstellt. Zudem wurden aus diesen Daten graphische Darstellungen generiert, die in Form eines Zeitkuchens mit der Unterscheidung „Zeit innerhalb der Siedlung“ und „Zeit außerhalb der Siedlung“ dargestellt werden. Die genaue Zusammensetzung ist jedoch der Tabelle zu entnehmen.

	Kleinkinder (0-5 Jahre)		Kinder (6-14 Jahre)		Jugendliche (15-24 Jahre)		Erwachsene (25-64 Jahre)		Senioren (>65 Jahre)	
	Stunden [h/Woche]	davon in Siedlung	Stunden [h/Woche]	davon in Siedlung	Stunden [h/Woche]	davon in Siedlung	Stunden [h/Woche]	davon in Siedlung	Stunden [h/Woche]	davon in Siedlung
Wohnen	85	100%	85	100%	75	100%	75	100%	85	100%
Arbeiten	25	100%	25	50%	30	10%	40	30%	0	0%
Freizeit	58	90%	58	70%	63	40%	53	30%	83	80%
Gesamt	168		168		168		168		168	
innerhalb Siedlung	162	97%	138	82%	103	61%	103	61%	151	90%
außerhalb Siedlung	6	3%	30	18%	65	39%	65	39%	17	10%

Abbildung 3.26: Gebundene Zeit in der Siedlung

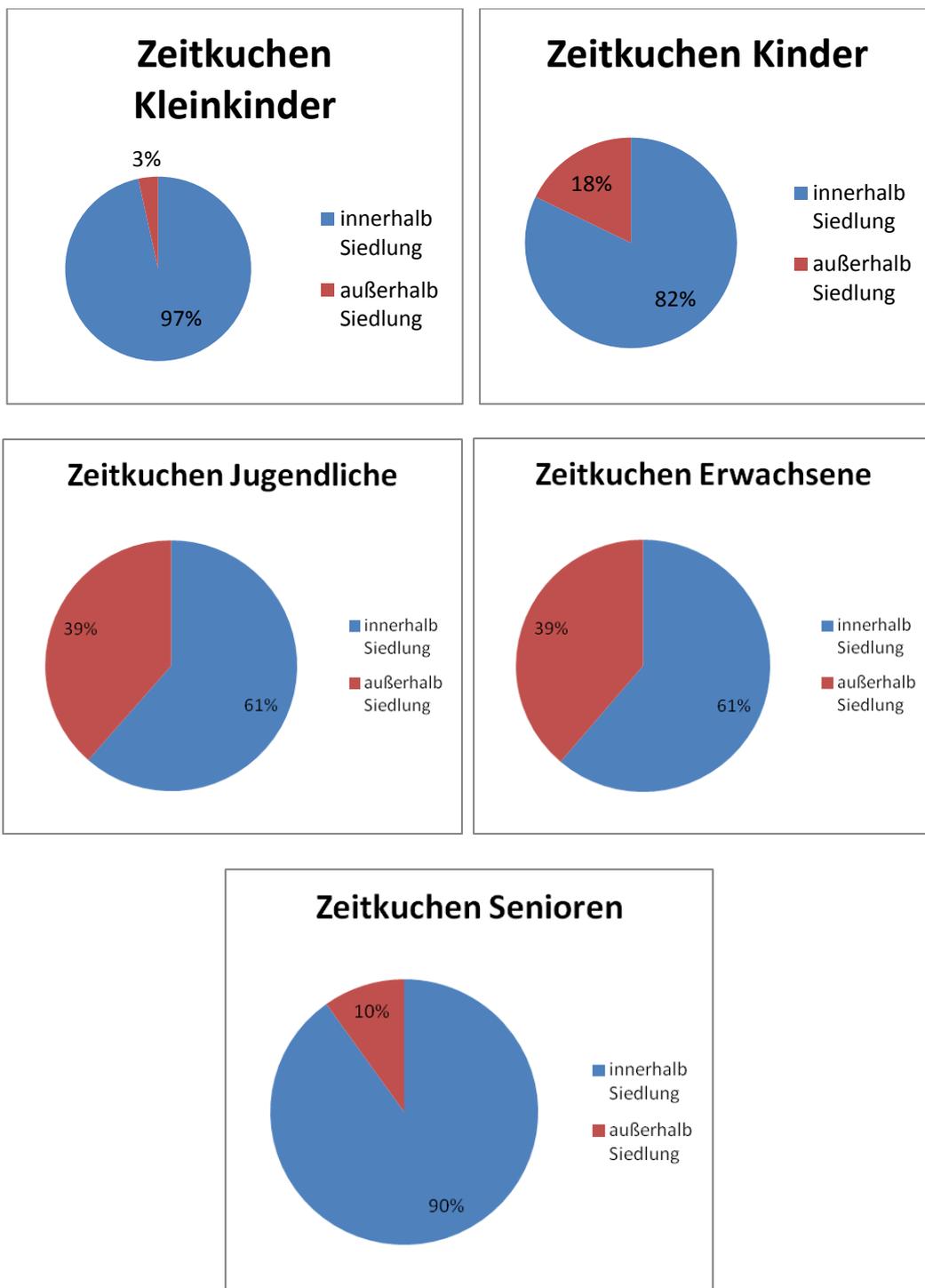


Abbildung 3.27: Zeitkuchen

4 Darstellung der Neuplanung

4.1 Strukturfindung/Vorentwürfe



Abbildung 4.1: Strukturfindung und Vorentwurf vom 29.11.2013



Abbildung 4.2: Strukturfindung und Vorentwurf vom 17.12.2013

4.2 Grundriss Lageplan

Siehe Anhang.

4.3 Schnitte durch das Planungsgebiet

Siehe Anhang.

5 Literaturverzeichnis

- [1] Unterlagen zur Übung Transport u. Siedlungswesen
- [2] <http://de.wikipedia.org/wiki/Donaufeld>
- [3] <http://de.wikipedia.org/wiki/Floridsdorf>
- [4] <http://www.wien.gv.at>
- [5] Hannes Weeber, Simone Bosch: Nachhaltig gute Wohnqualität, Beispielhafte Einfamilienhäuser in verdichteter Bebauung, Bauforschung für die Praxis Band 64, Fraunhofer IRB, Verlag Stuttgart 2004
- [6] Johannes Kottje: Individuell Wohnen in Reihen- und Doppelhäusern, Deutsche Verlags-Anstalt
- [7] Veronika Lenze, Klaus Th. Luig, Kristin Köhler: Häuser mit Zukunft, Variable Grundriss für flexible Wohnformen, Deutsche Verlags-Anstalt
- [8] Christof Riccabona: Gebäude- und Gestaltungslehre 1, Wohnbau, Manz Verlag, 2002
- [9] <https://maps.google.at>
- [10] http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html

KONZEPT

Durch das Siedlungskonzept soll eine Struktur entstehen, die durch den menschlichen Maßstab vorgegeben wird.
 Die Siedlung ist so aufgeschlossen, dass keine freie Sicht über weite Strecken möglich ist. Lineare Straßenverläufe wurden bewusst vermieden.
 Die Bebauung ist durch entsprechende Anordnung von Plätzen im Abstand von 200 bis 300 Metern aufgelockert und durch Grünräume attraktiv gestaltet.

ARBEITEN

Neben den Arbeitsplätzen, die durch den Einzelhandel und die Dienstleistungen rund um die Hauptstraße geschaffen werden, entstehen weitere Arbeitsplätze durch die sozialen Einrichtungen wie Schule, Kindergarten etc.
 Zudem sollen im nördlichen Planungsgebiet in den Geschosswohnbauten Büroflächen zur Verfügung gestellt werden, in denen sich Firmen niederlassen können.
 Außerdem sind einige Reihenhäuser darauf ausgelegt, dass Ein-Personen-Büros im Erdgeschoss genutzt werden könnten.
 Dies könnte auch als „Home-Office“ genutzt werden, wodurch man die Bedürfnisse Wohnen und Arbeiten an einen Ort verlegen könnte um so den Verkehr zu reduzieren.

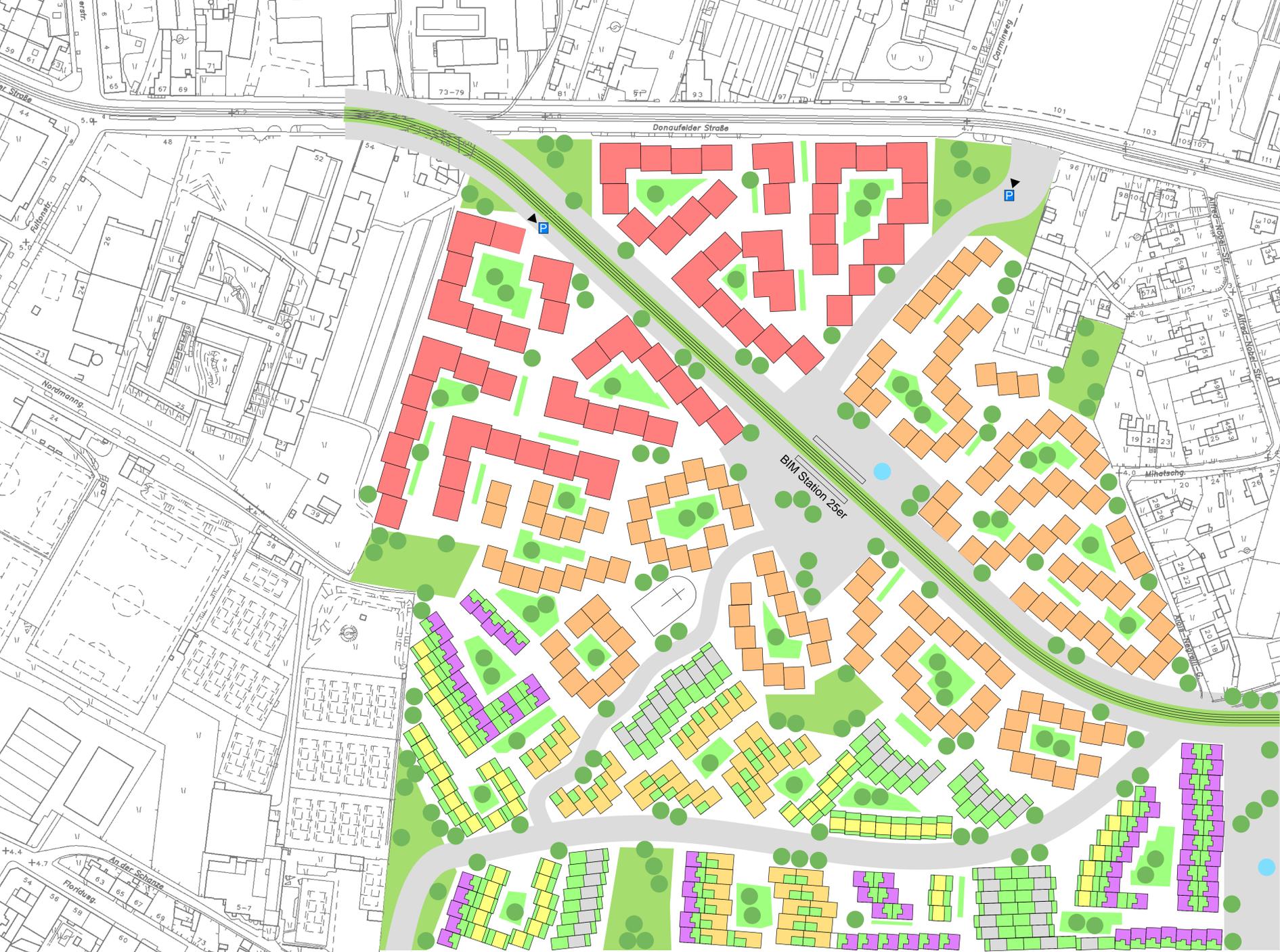
GRÜNRÄUME

Grünflächen spielen in Städten eine wichtige Rolle. Sie dienen nicht nur den Menschen als Freizeit- und Erholungsgebiet, sondern sind auch für die Klimaregulierung von zentraler Bedeutung.
 Die Lebensqualität in der Siedlung wird durch gut geplante Grünräume erheblich gesteigert und schafft einen sozialen Raum, in dem eine Zusammenführung von Menschen stattfinden kann.
 Es sind mehrere kleinere öffentliche Parkanlagen geplant. Diese sollen durch ihre besondere Gestaltung, durch Sitzgruppen, Hundeausläuferflächen, Brunnen etc. für die Bewohner des Siedlungsgebietes attraktiv errichtet werden.
 Zudem soll auch der Straßenraum „grün“ geplant werden, indem viele Bäume gepflanzt und befahrbare Rasengittersteine verwendet werden.

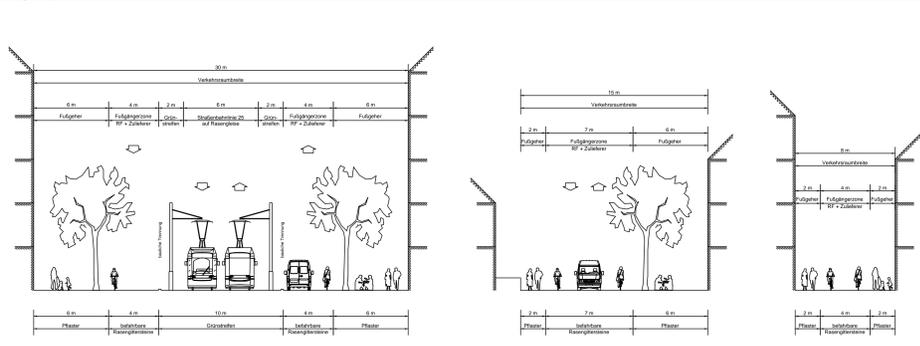
VERKEHR

Das vorrangige Ziel unseres Projekts ist eine optimale Gestaltung für die Fußgänger, die durch die Einführung einer Fußgängerzone mit Radfahrerlaubnis und Liefermöglichkeit erreicht wird.
 Durch die besondere Gestaltung und kurze Wege wird die Attraktivität für Fußgänger maximiert und die Akzeptanz für längere Fußwege gesteigert.
 Im gesamten Siedlungsgebiet hat der Fußgängerverkehr absolute Priorität, der motorisierte Individualverkehr spielt eine untergeordnete Rolle.

Übersichtslageplan M 1:1000



Regelquerschnitte M 1:200



Luftbild des Planungsgebietes



Erdgeschoss



1. Obergeschoss



2. Obergeschoss



3. Obergeschoss



4. Obergeschoss

