



Einführung in das Dokument

Als Ergebnis eines umfassenden Evaluierungsprozesses, dessen Ausgangspunkt der im Jahr 2005 im Rahmen der BieterInnenkonkurrenz eingereichte städtebauliche Lösungsvorschlag war, ist ein umfangreicher Satz von Plänen und Zeichnungen entstanden. Die vorliegende Broschüre „Masterplan Flugfeld Aspern“ versucht diesem Ergebnis einen systematischen Ordnungsrahmen zu geben und das Verständnis der in den Plänen und Zeichnungen enthaltenen Informationen und Ideen zu erleichtern.

Gleichzeitig versteht sich die Broschüre als Dokument, das auf der Grundlage eines politischen Grundsatzbeschlusses zur städtebaulichen Entwicklung des Flugfelds Aspern eine verbindliche und gleichzeitig ausreichend flexible Orientierung für den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess bilden kann.

Der Masterplan Flugfeld Aspern gliedert sich in 10 Kapitel, die jeweils grundlegende Bausteine eines städtebaulichen Leitbilds darstellen. Sowohl durch die räumliche Struktur des Entwurfs als auch durch die Struktur der Informationen im Dokument bildet der Masterplan ein gut nachvollziehbares Rahmenwerk in Bezug auf die Entwicklungsphilosophie, die Verkehrsstrategien, die räumlichen und baulichen Typologien sowie die Verteilung und Organisation der Nutzungen.

Der Hauptzweck des Gesamtdokuments ist es, gemeinsames Verständnis und gemeinsames Wissen über die Ziele, Probleme und Lösungen einer städtebaulichen Entwicklung herzustellen und zu vermitteln. Durch ausreichende Tiefe und Detailliertheit der Informationen wird der Masterplan zu einer stabilen und seriösen Grundlage für künftige Entscheidungen und Bewertungen.

Angesichts des Lebenszeitraums des Projekts und des daraus resultierenden Anspruchs, dass es Jahrzehnte mit unvorhersehbaren Veränderungen in den wirtschaftlichen, sozialen und politischen Rahmenbedingungen überdauern muss, sollte der Plan als Ausgangspunkt gesehen werden, von dem aus Veränderungen und Verbesserungen in Angriff genommen werden können und sollen. Immer dann, wenn bei weiterführenden, detaillierteren Planungen von allen Beteiligten festgestellt – und durch geeignete Instrumente abgesichert – werden kann, dass die im Masterplan formulierten Qualitäten erzielt oder übertroffen worden sind, hat das Dokument seine Schuldigkeit getan.

„Eine Utopie macht erst Spaß, wenn sie machbar ist, wenn sie mit der Wirklichkeit polemisch verbunden bleibt. Zu weit Entferntes überanstrengt die Augen. Fernsichtige übersehen die Details, in ihnen liegt nicht nur der Teufel, sondern auch die Utopie.“

Wilhelm Kainrath – Stadtplaner in Wien (†1986), Zit. aus „Verändert die Stadt“

INHALT

EINLEITUNG

Vorwort Rudolf Schicker, Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr	4
Vorwort Norbert Scheed, Bezirksvorsteher für den 22. Wiener Gemeindebezirk	5
Vorwort NachbarInnen - „ExpertInnen vor Ort“ Barbara Boll, Karl Haas, Wolfgang Pollak	6
Vorwort Johannes Tovatt, Architekt	7
Die Rolle und Funktion des Masterplans	8

1. HINTERGRUND UND PLANUNGSPROZESS

1.1 Geschichte des Gebiets	10
1.2 Derzeitige Situation	12
1.3 Das Programm	14
1.4 Die NachbarInnen	16
1.5 Auswahl des Planungsteams	18

2. KONTEXT

2.1 Die Rolle des neuen Stadtteils in Wien und in der Region	20
2.2 Regionale Strategien für die Landschaft	22
2.3 Verkehrstrategien für den Nordosten Wiens	23
2.4 Die Struktur des Umfelds - städtebauliche und funktionelle Beziehungen	24

3. KONZEPT

3.1 Gedanken über einen neuen Stadtteil	26
3.2 Die städtebauliche Gesamtstruktur	28
3.3 Die wichtigen Strukturbildner im Gesamtkonzept	30

4. STADTRÄUME

4.1 Ziele und Grundsätze	32
4.2 Stadträume - öffentlicher Raum	34

5. GRÜN - UND FREIRAUM

5.1 Ziele und Grundsätze	36
5.2 Die Elemente des Grün - und Freiraums am Flugfeld Aspern	38
5.3 Typologie der Freiräume	40

6. VERKEHR

6.1 Ziele und Grundsätze	48
6.2 Öffentlicher Verkehr	50
6.3 Nicht motorisierter Verkehr	54
6.4 Straßensystem	57
6.5 Ruhender Verkehr	60
6.6 Öffentlicher Raum - Straßentypologien	64

7. BEBAUUNG

7.1 Nutzungen	76
7.2 Dichten	82
7.3 Höhen	84
7.4 Beziehungen Bebauung - öffentlicher Raum	86
7.5 Bebauungstypologien	88
7.6 Die Schlüsselgebiete der Entwicklung	96

8. MEILENSTEINE DER ENTWICKLUNG

8.1 Ziele und Grundsätze	106
8.2 Phase 0	108
8.3 Phase 1	112
8.4 Phase 2	114
8.5 Phase 3	116
8.6 Zusammenstellung des Mengengerüsts	118

9. TOPOGRAPHIE

9.1 Ziele und Grundsätze	120
--------------------------	-----

10. ALLGEMEINE ZIELE

10.1 Ökologie	122
10.2 Klima und Umweltschutz	123
10.3 Gender Mainstreaming	124

ANHANG

Abbildungsverzeichnis	128
-----------------------	-----

EINLEITUNG



Rudolf Schicker, Vorwort

Wien ist im Ranking der lebenswertesten Metropolen schon seit längerem immer ganz weit oben zu finden. Und das hat mehrere Gründe: Sicherheit, soziale Verantwortung, Forschung und Kultur werden in unserer Stadt ganz groß geschrieben. Wien hat aber in den letzten Jahren auch seinen Ruf als Wissenschaftsstandort gefestigt. Unsere Stadt gilt als Kompetenzzentrum für Umwelttechnik, für Biotechnologie, aber auch für andere Hochtechnologiebereiche.

Mit der EU-Erweiterung haben sich für Wien neue wirtschaftliche Beziehungen ergeben und neue wissenschaftliche Netzwerke gebildet. Unter dem Begriff CENTROPE haben diese Entwicklungen auch schon ihren adäquaten regionalpolitischen Ausdruck gefunden. Die Rolle, die Wien in diesem wirtschaftlichen und politischen Gefüge spielen kann, wird nicht zuletzt von der Kraft abhängen, die dieser Standort über die Grenzen hinweg ausstrahlen kann. Hand in Hand mit der Bereitstellung von Flächen und Standorten mit höchster technischer, ökologischer und architektonischer Qualität müssen sichtbare Zeichen für die wirtschaftliche Dynamik der Stadt gesetzt werden.

Die hervorragende strategische Lage an der Achse Wien-Bratislava und die enorme Dimension der an diesem Standort geschlossen verfügbaren Fläche bieten die einmalige Chance, das Flugfeld Aspern zum internationalen Anziehungspunkt und zur Drehscheibe für Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung in der grenzüberschreitenden Europaregion Centropo werden zu lassen.

Das 2 km² große Areal soll sich in mehreren Ausbaustufen entwickeln: in eine Stadt zum Wohnen und Arbeiten, in eine Stadt der Hochtechnologie, für Studierende ebenso wie für ForscherInnen, KünstlerInnen und innovative Unternehmen.

Diese Entwicklung kommt auch dem östlichen Teil der Donaustadt und den dort lebenden Menschen zugute.

Es ist mit dem vorliegenden Masterplan gelungen, ein Bild von dem ambitionierten Entwicklungsvorhaben entstehen zu lassen: ein Bild, das Lebensqualität, Vertrautheit und ein Stück lokaler Identität, an die auch die Nachbarn anknüpfen können, vermittelt.

Natürlich ist der Masterplan erst der Anfang. Einige Jahre ausdauernder Arbeit und einige spannende, hoffentlich konstruktive Diskussionen haben wir noch vor uns.

Bisher wurde gemeinsam mit Developern und engagierten VertreterInnen der BürgerInnen gewissenhaft und emsig gearbeitet. Und das macht mich zuversichtlich, dass dieser Masterplan eine klare und dennoch flexible Grundlage für einen erfolgreichen Entwicklungsprozess ist, den viele Personen und Institutionen mit gestalten müssen.

Rudolf Schicker

Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr



Norbert Scheed, Vorwort

Die geplante Entwicklung am ehemaligen Flugfeld Aspern stellt für die Donaustadt nicht das einzige aber mit Abstand das größte Stadtentwicklungsgebiet dar. Damit wird ein Prozess, der mit der Errichtung der Donau City begonnen hat und seither für stetiges Wachstum und permanente Weiterentwicklung im 22. Bezirk sorgt, einen vorläufigen Höhepunkt erreichen.

Die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten hat Wien aus einer Randlage in eine sehr zentrale Position gebracht, die von der Wiener Wirtschaft auch mit großem Einsatz und ebensolchem Erfolg genutzt wird. Durch die in ganz Europa einmalige räumliche Nahebeziehung zweier Hauptstädte, Wien und Bratislava, und die in weitgehend gerader Linienführung bestehende direkte Bahnverbindung rückt innerhalb Wiens natürlich auch die Donaustadt und im speziellen das ehemalige Flugfeld Aspern in den Vordergrund.

Es gilt daher, die Chancen aus dieser Twin-City-Positionierung zu nutzen und den Standort in Form eines qualitativ hochwertigen Stadtwachstums zu entwickeln. Dabei soll nicht ein einzelnes Ziel als vorrangiges herausgegriffen werden, sondern die geordnete Schaffung von attraktiven Rahmenbedingungen für eine Vielfalt der Nutzungen zum Wohl der Bevölkerung im Vordergrund stehen. Diese Rahmenbedingungen sollen zum Beispiel die Schaffung von dringend notwendigen Arbeitsplätzen in modernen Betrieben ermöglichen, die Verbesserung des Modal Splits zur Entlastung verkehrsgeplagter DonaustädterInnen unterstützen, die Erreichbarkeiten für die BewohnerInnen des gesamten Ostteils der Donaustadt durch die Errichtung eines weiteren Bezirkszentrums verbessern aber auch Bildungs- und hochqualifizierte Forschungseinrichtungen sowie ein kulturelles Angebot beinhalten. Das alles, eingebunden in einem für die Donaustadt typischen grünen Rahmen und intakter Natur.

„Europäisch denken – regional handeln“ ist ein Motto des Stadtentwicklungsplans STEP 05. Mit dem vorliegenden Masterplan kann die Donaustadt eine Chance zur Neupositionierung ergreifen und damit einen wichtigen Schritt zur Umsetzung dieses Leitgedankens beitragen.

Norbert Scheed

Bezirksvorsteher für den 22. Wiener Gemeindebezirk

Vorwort NachbarInnen - „ExpertInnen vor Ort“



Als Laienjurorin in einem städtebaulichen Bewerb hat frau die angenehme Aufgabe, unter anderem auf ihren Bauch zu hören. Bei keinem anderen Projekt als bei dem von Erskine-Tovatt gab mir dieser das Gefühl, dass ich als Bewohnerin eines der angrenzenden „Hosenträgers“ nicht mehr in der Pampa wohnen, sondern plötzlich zu einem Zentrum gehören würde. Ein angenehmer Gedanke, wenn man mit dem ÖV innerhalb desselben Bezirks eine Stunde zur nächsten hochwertigen Anbindung braucht oder der nächste Supermarkt drei Kilometer entfernt ist.

Anfängliche Genierer wegen meiner Tendenz zu dieser archetypischen Anlage überwand ich schnell, als auch die Herren Pollak und Haas meine Sympathie teilten, und wir später den Namen der Architekten erfuhren. Ich kenne seit Jahren Erskines Wohnanlage Wienerberger Gründe in Graz und schätze deren Lebensqualität als unglaublich hoch ein. Umso unverständlicher für mich die (bisherige?) Weigerung der TU, das Übersiedlungsangebot anzunehmen.

Einige Vorgaben der Ausschreibung wie die umgerechnete Geschoßflächendichte von 2(!), waren für AnrainerInnen schwer zu akzeptieren, ließen sich aber von uns nicht ändern. Umso wichtiger ist uns die zugesicherte Entwicklung der Grünräume vor allen anderen Bauvorhaben. Auch hätten wir die von Tovatt vorgeschlagene Führung der U-Bahn auf Straßenniveau und in Randlage vorgezogen. Nunmehr bleibt abzuwarten, ob die aufgeständerte U-Bahn in der Mitte des Planungsgebietes zu einer ästhetisch und kommunikativ befriedigenderen Lösung als bei der transdanubischen U1 führen wird.

Gender Mainstreaming in der Raumplanung, von mir in die Ausschreibung hineinreklamiert, deckt sich erfahrungsgemäß weitgehend mit einer Zurückdrängung des MIV. Unter diesem Gesichtspunkt sollte der Ausbau des ÖV und die Anbindung an die transdanubischen Ortskerne mit U-Bahn, Straßenbahnen und Autobuslinien, sowie durch Radwegverbindungen den absoluten Vorrang haben. Nimmt man diese Prämisse aus der Ausschreibung ernst, so würde der neue Stadtteil statt mit dem Schreckensgespenst Autobahn mit Bundesstraßenanbindungen auskommen, die zudem als Ortsumfahrung für Hirschstetten und Essling dienen könnten.

Ein ernstgemeinter Paradigmenwechsel wäre hoch an der Zeit – und Wien sollte sich diese Chance nicht entgehen lassen.

Barbara Boll



Zum ersten Mal wurde es ermöglicht, BürgervertreterInnen (ExpertInnen vor Ort) in die Bewertungskommission einzubinden, sodass die Anliegen der Anrainer vertreten und konstruktive Vorschläge eingebracht werden konnten.

Was erreicht wurde:

Ein Teil der wesentlichsten Wünsche wurden eingearbeitet (Gender Mainstreaming, öffentliche Verkehrsanbindung, Thermenlandschaft, Schulen und Universitäten, Grünraumgestaltung und Radwege).

Was mir nicht gefällt:

Die LKW-Zufahrt zu Opel Austria über die östliche Anbindung zur nordöstlichen Anschlussstelle der A23 mit einer Frequenz von derzeit 130 LKWs pro Tag (Zu- und Abfahrten) plus MIV plus ÖV plus Bahntrasse plus Hubschrauber-Einflugschneise (ca. 15 bis 20 mal pro Tag) entlang des Bahnkorridors stellen eine ungleiche Aufteilung der Verkehrsbelastung dar.

Auch die Anbindung des MIV und ÖV im südöstlichen Teil zur B3 und der gesamte Flugverkehr über die nordöstliche Route plus Warteschleifen bringen

- bedingt bzw. verstärkt durch die überwiegende Nordwestwetterlage (Wind)
- zusätzliche Belastungen wie Lärm, Abgas, Feinstaub mit sich.

Was noch fehlt:

Offen bleiben Alternativenenergien (Sicherstellung der Heißwassernutzung, Windkraftanlage, Solarenergie, etc.).

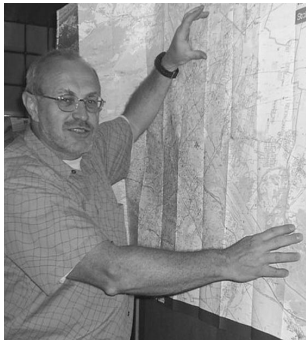
Die im Masterplan beschriebene Option (südwestliche Anbindung an das Flugfeld) müsste umgesetzt werden und würde eine deutliche Verminderung der Verkehrsfrequenz bewirken.

In Hinblick auf die bevorstehende Osterweiterung und zum Schutz der Bevölkerung, Betriebe, ÖV, fehlen eine große Polizeiinspektion, eine großzügige Rettungsstation sowie eine Hauptfeuerwache.

Was ich gut finde:

Zur Projektplanung-Tovatt kann ich mir nur wünschen das auch die vielen kleinen Details in der Planung umgesetzt werden. Auch die Zugängigkeit zum Planungsteam ist hervorragend und wird auch von vielen betroffenen Anrainern positiv gesehen. So gesehen bin ich zum Dialog der obigen Außenstände voller Erwartung

Karl Haas



Jahrtausend Chance

Ob unseren Vorstellungen, zukunftsweisende Wege der Planung und Ausführung zu beschreiten nachgekommen wird, bleibt abzuwarten.

Wie die „Wiener Schule“ um 1900 ein Aufbruch in eine neue Zeit war, ermöglicht das Projekt „Flugfeld Aspern“ nun zur Jahrtausendwende den Schritt in eine neue Ära des technischen, künstlerischen und sozialen Städtebaus. Mit dem größten

geschlossenen Planungsgebiet, innerhalb der Grenzen einer europäischen Stadt, ergibt sich für Wien diese einzigartige Chance.

Erstmalig hatten BürgerInnen die Möglichkeit an der Auswahl des Siegerprojektes mitzuwirken und Vorschläge einzubringen.

Für uns war vor allem wichtig, die möglichste Schonung der umliegenden Wohngebiete und Menschen unter Berücksichtigung nachhaltiger Gesichtspunkte zu erreichen. Unser großes Anliegen war es, Voraussetzungen für positive Wechselwirkungen zwischen Altem und Neuem - eine win/win Situation - zu schaffen.

Wir haben erreicht, dass Aspekte des Gender Mainstreaming im Projekt Berücksichtigung finden; dass ein fließender Übergang zwischen bestehender

und neuer Bebauung entsteht; dass die Hauptverkehrsströme die bestehenden Siedlungsgebiete nicht durchschneiden.

Die Verkehrsquerungen der Siedlungsgebiete beschränken sich auf den öffentlichen Verkehr (Busschleusen), RadfahrerInnen und FußgängerInnen und stellen damit auch eine soziale Verbindung zwischen den bestehenden Siedlungs- und Ortsgebieten und der neuen Stadt her.

Was unbedingt im Zuge der Erschließung für das „Flugfeld Aspern“ zu erledigen ist: die Menschen in den umgebenden Siedlungsgebieten vor den negativen Auswirkungen (Lärm, Feinstaub,...) der zukünftigen hochrangigen Verkehrswege, besonders im Norden, so gut wie nur möglich zu bewahren. Wir stehen noch immer auf dem Standpunkt und fordern: „Menschen sind genauso schützenswert, wie Frösche“

Durch die Bebauung des „Flugfelds Aspern“ entsteht ein Bezirkszentrum im Herzen der Donaustadt mit wichtiger Infrastruktur für 200.000 DonaustädterInnen.

Wir wünschen und erwarten, dass die PlanerInnen der Stadt Wien und die nachfolgenden ProjektbetreiberInnen, sich Ihrer Verantwortung und Sendung bewusst sind, die qualitativ begonnenen Planungen in ein für die Nachwelt entsprechendes Werk umzusetzen und sich nicht von materiellen Knebeln abwürgen zu lassen.

Wolfgang Pollak



Johannes Tovatt, Vorwort

Sustainability in urban planning is about long term respect for changing ways of living, respect for basic human needs and for the integration into the context. Creation of a new community must reflect and cater for changes over short and long periods of time, it needs to be precise as to the goals and aspirations on one hand, to retain flexibility and to stay open-minded on the other.

Flugfeld Aspern is, due to its location, the beauty of the open landscape, the mix of functions and its proposed public transport, an unparalleled opportunity to challenge fundamental aspects of urban life.

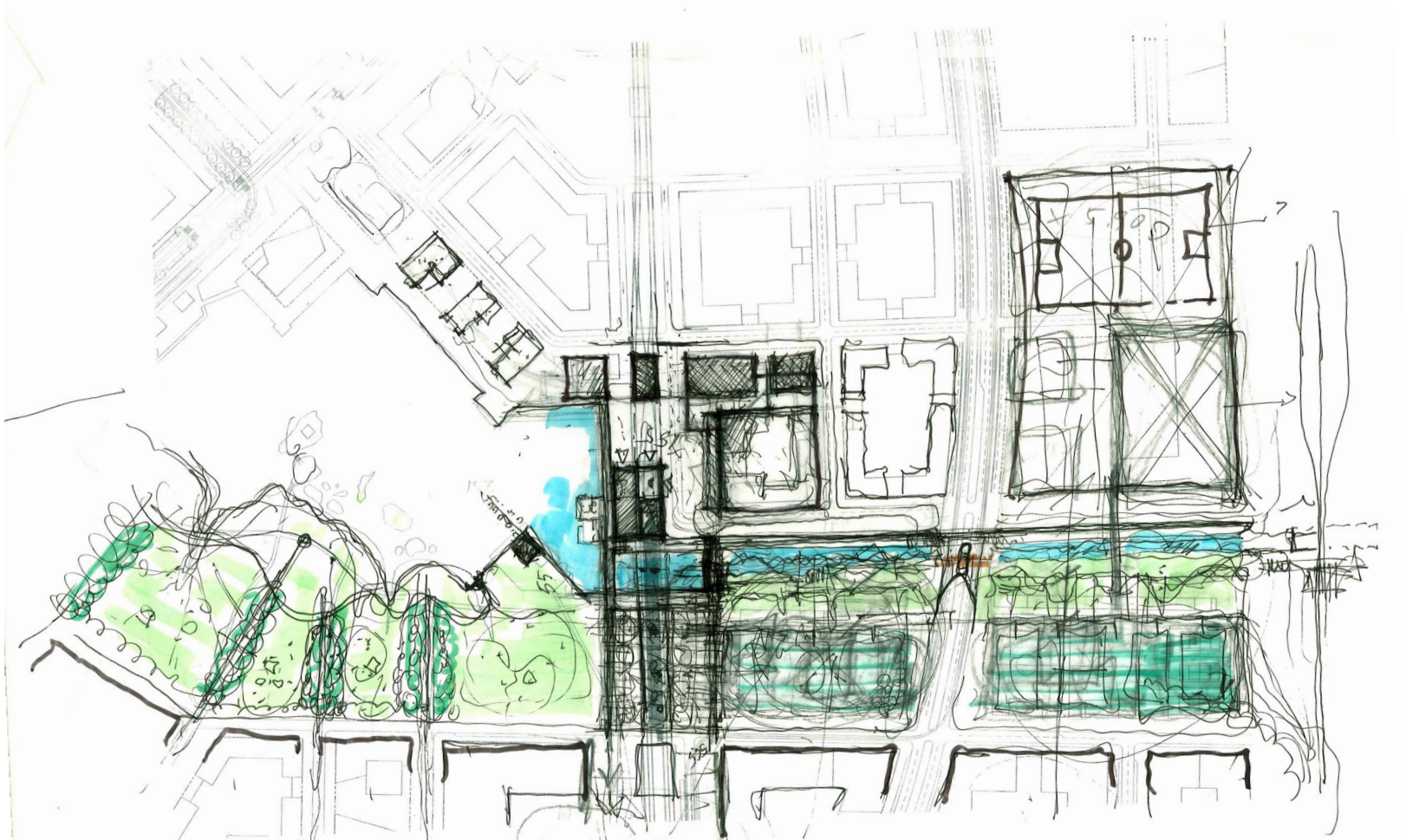
Since the beginning of the design process in the summer of 2005, the shire scale of this development was perceived as the most difficult challenge. Due to the size and complexity of the scheme, the large-scale gestures – such as the Ringstraße, Boulevards, and axis's – have an important role to play. Equally important, the informal and small-scale structures complement the urbanity and its aspirations and thus, create a sense of tension and opposites that belongs to any qualitative urban environment.

Many of the 20th Centuries urban developments, including a large proportion of today's urban design trends, have created a diminished sense of locality, of shared place and identity that has made cities less clearly defined as places. Communities are now increasingly defined on the basis of private ownership, creating single-minded residential sprawl. Even at the level of the neighbourhood there is often no community, because the factors that give rise to it – social and functional diversity and the need to cooperate – are no longer there.

Our ambition has been to provide a Masterplan that creates streets and public spaces that are fundamentally public, human, lively, intimate and secure. The Masterplan structure uses buildings to create a well-tempered environment where the impact of cars will not conflict with the network of public open spaces. Despite this, “conflicts” are a healthy part of urban life and to some extent; these conflicts have been celebrated within the structure of the plan. The encouragement of public movement and the clear spatial relationships are two essential components for the Potenzial success of this large land parcel.

Johannes Tovatt

Architekt



Skizze - Herbst 2006

Die Rolle und Funktion des Masterplans

Stabile Qualitäten für flexible Entwicklungen

Die im vorliegenden Masterplan dargestellte Entwicklung auf dem riesigen Areal des Flugfelds Aspern wird sich voraussichtlich über mehrere Jahrzehnte erstrecken. In einem derartigen Zeitraum kann es zu heute noch nicht genau vorhersehbaren Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen und dementsprechend auch zu veränderten Schwerpunkten in den entwicklungspolitischen Zielsetzungen kommen. Der Leitfaden, dem die Entwicklung folgen soll, das städtebauliche Konzept, muss daher in der Lage sein, auf solche Veränderungen zu reagieren ohne seine grundlegenden Qualitäten zu verlieren.

Die Leistungen des vorliegenden Masterplans für das Flugfeld Aspern sollen in erster Linie darin bestehen

- den Nachweis zu erbringen, dass auf dem Areal eine multifunktionale urbane Bau- und Nutzungsstruktur im Zusammenspiel mit einem attraktiven Netz öffentlicher Räume und einem hochwertigen Grünraumsystem geschaffen werden kann;
- eine stabile städtebauliche Grundstruktur festzulegen, die den Rahmen für ein vielfältiges und flexibles Nutzungsspektrum bildet;
- die Qualitäten und Potenziale wichtiger Schlüsselbereiche, die dem neuen Stadtteil seine unverwechselbare Identität geben, zu definieren und zu veranschaulichen;
- ein Verkehrssystem darzustellen, das den Stadtteil bestmöglich an die hochrangigen Verkehrsnetze, insbesondere des Öffentlichen Verkehrs, anbindet und allen VerkehrsteilnehmerInnen und Verkehrsarten ein klar strukturiertes und attraktives Netz von Bewegungslinien im Gebiet und in die Nachbarschaft bietet;
- funktionelle und gestalterische Prinzipien und Qualitätsstandards, die in den weiteren Planungen zu beachten sind, zu vermitteln und vor allem
- bei allen Beteiligten jenes Maß an Freude und Engagement aber auch an Sensibilität und Vorsicht hervorzurufen, das für ein Entwicklungsprojekt von der Dimension und Komplexität des Flugfelds Aspern erforderlich ist.

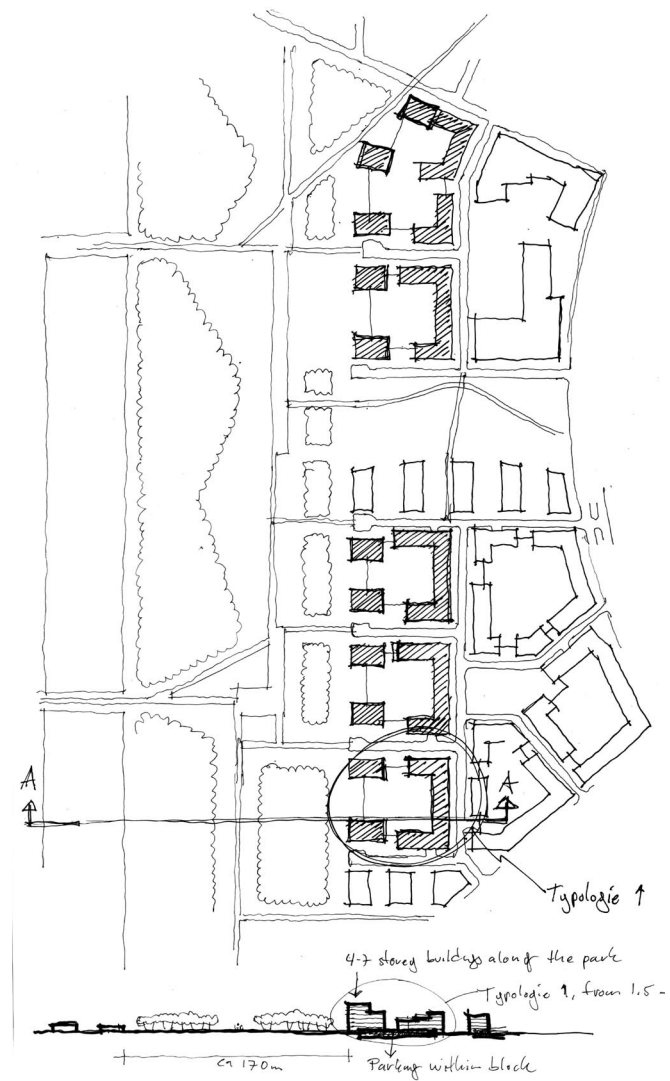
In diesem Sinn richtet der Masterplan seinen Blick auch auf Bereiche, die außerhalb des engeren Planungsgebiets liegen, aber eng mit der städtebaulichen Konzeption auf dem Flugfeld verknüpft sind. Bei den Aussagen des Masterplans zu Projekten, die nicht der Planungshoheit der Stadt Wien unterliegen, wurde versucht, wichtige Zielvorstellungen aus der Sicht der Stadt und der Masterplanung mit technischen und wirtschaftlichen Parametern der externen PlanungsträgerInnen zu verschneiden und städtebaulich optimierte Lösungen zu finden.



Skizze - Herbst 2005



Skizze - Herbst 2006



Skizze - Herbst 2006

Der Masterplan ist erst der Anfang

Der Masterplan ist als planerischer Ausgangspunkt zu verstehen, der in der Zukunft konkretisiert, ergänzt und verbessert werden kann und soll. Er ist Grundlage und Orientierung für

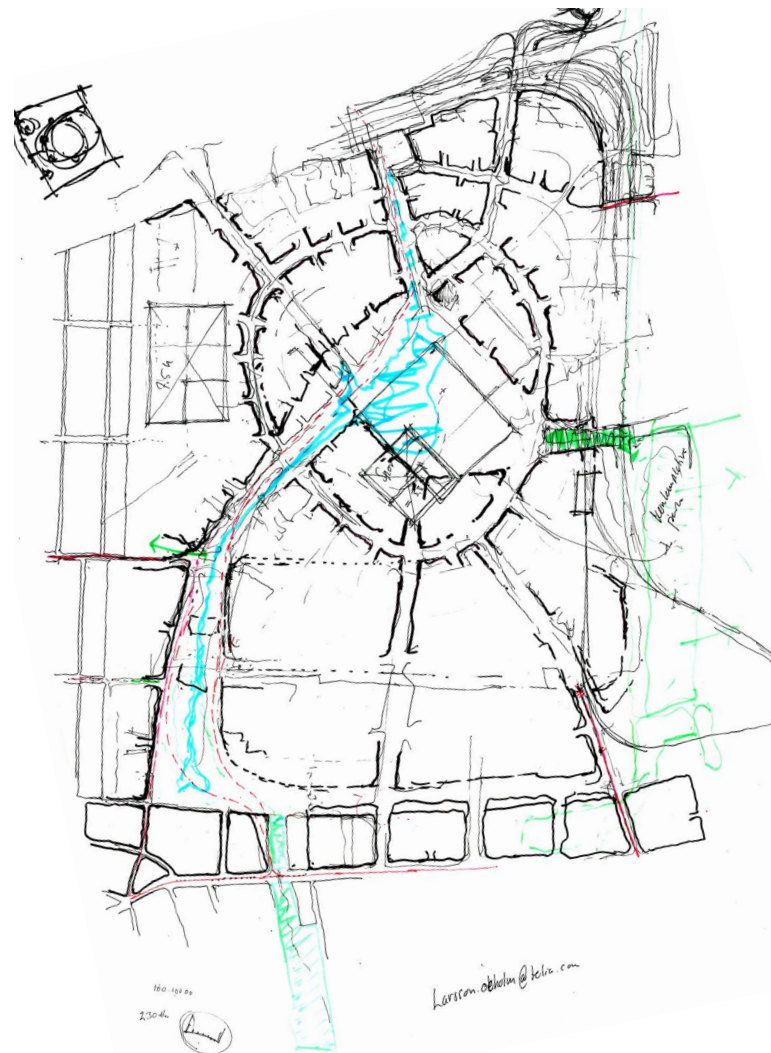
- Flächenwidmungspläne und Bebauungspläne, die für die angestrebten Entwicklungsschritte den rechtlichen Rahmen bilden und die wichtigsten städtebaulichen Parameter festlegen sollen;
- die Abstimmung an den Schnittstellen zu Projekten, die wesentliche Voraussetzungen für die Entwicklung auf dem Flugfeld darstellen, aber nicht der unmittelbaren Planungshoheit der Stadt Wien unterliegen;
- Ziel- und Qualitätsvereinbarungen, die zwischen der Stadt und den GrundeigentümerInnen (der Entwicklungsgesellschaft) geschlossen werden;
- städtebauliche und architektonische Planungsverfahren zur Konkretisierung von Entwicklungsbereichen und Projekten;
- die möglichst frühzeitige Ausgestaltung von Grünräumen und Grünverbindungen;
- die Planung und den Ausbau der technischen und sozialen Infrastruktur in dem Gebiet sowie für
- die Bewerbung des Standortes bzw.
- die Beurteilung der Standortqualitäten durch potenzielle Investoren.

Prozesssteuerung und Qualitätssicherung auf der Grundlage des Masterplans

Die Weiterentwicklung und Umsetzung des Masterplans erfordert ein strukturiertes Zusammenspiel aller Beteiligten und deren Interessen im weiteren Prozess. Durch ein geeignetes Gebiets- und Entwicklungsmanagement unter maßgebender Beteiligung der Stadt Wien sind im Zuge der Vorbereitung größerer Entwicklungsschritte der jeweils aktuelle Bedarf an sozialer Infrastruktur und die Möglichkeiten seiner Abdeckung bzw. die kurz- und mittelfristige Realisierbarkeit einer ausgewogenen Nutzungs- und Versorgungsstruktur abzuklären.

Um innerhalb eines möglichst flexiblen planungsrechtlichen Ordnungsrahmens zu gewährleisten, dass bei der Entwicklung und Umsetzung konkreter privater Projekte die mit dem Masterplan zum Ausdruck gebrachten grundsätzlichen Qualitäten erzielt werden, sind ebenfalls geeignete Vorgangsweisen und organisatorische Strukturen zu entwickeln. Die wichtigsten Kernelemente einer Qualitätssicherung im Zuge der privaten Projektentwicklung sind

- die Beurteilung von Projektplanungen durch Gremien, in denen unabhängige Fachleute maßgebend vertreten sind und
- die Möglichkeit, diesen Prozess der Qualitätssicherung im Wege privatrechtlicher Verträge verbindlich zu machen.



Skizze - Herbst 2005

1. HINTERGRUND UND PLANUNGSPROZESS



Alter Gutshof im Ortskern Aspern



Die Schlacht von Aspern 1809



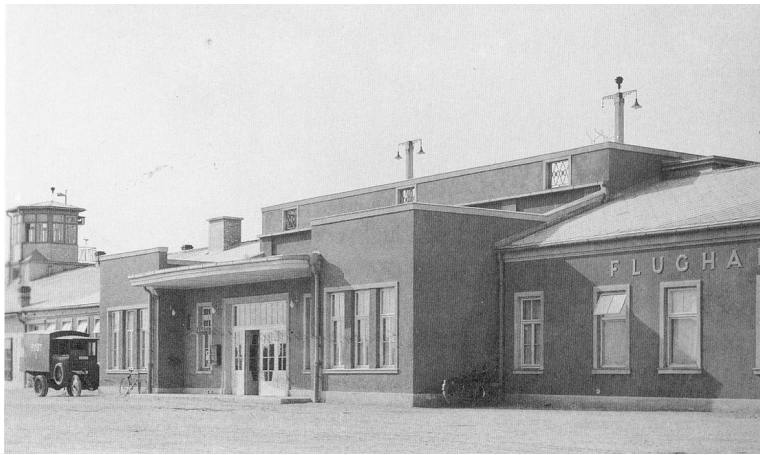
Der Asperner Löwe



Doppeldecker 1922



Zeppelininlandung 1931



Das ehemalige Flughafengebäude

1.1 Geschichte des Gebiets

Jungsteinzeit Bronzezeit

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

Asparan

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

Napoleon

Im Jahr 1809 eilte Napoleon mit seinen Truppen von Sieg zu Sieg. In diesem Jahr erlangte das Dorf Aspern historische Weltberühmtheit. Der Sieg der österreichischen Truppen unter der Führung von Erzherzog Karl über den bis dahin unbesiegten, selbsternannten Kaiser Napoleon ließ die Welt aufhorchen: Am 19. Mai begann die Schlacht. Im Gebiet zwischen Aspern und Eßling detonierten die ersten Geschosse, von der Lobau her war heftiger Schusswechsel zu hören. Neben der erbitterten Gegenwehr der österreichischen Truppen wurde Napoleon die Fragilität einer Brücke, die den Nachschub erschwerte und den Einsatz schweren Gerätes verhinderte, zum Verhängnis. Am 23. Mai musste der französische Feldherr zum ersten Mal in seiner Laufbahn den Befehl zum Rückzug geben. Im Gedenken an die Gefallenen wurde 1858 der „Löwe von Aspern“ von Bildhauer Anton Dominik Fernkorn errichtet.

Der Flughafen

1880 wurde auf dem Flugfeld Aspern der erste Flugversuch gestartet. Der Wiener Flughafen wurde 1912 errichtet. Er zählte zu den größten und modernsten in ganz Europa. Auf dem Gelände befand sich eine Flugschule ebenso wie ein Flugmuseum, das die ersten flugfähigen Maschinen beherbergte. Im ersten Weltkrieg war Aspern ein wichtiger Stützpunkt der heimischen Luftschutztruppen. 1920 wurde der Flughafen weiter ausgebaut und zählte wieder zu den am besten ausgestatteten Europas. Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 wurde der Flughafen neuerlich zum Luftwaffenstützpunkt und als solcher eines der Hauptziele der Bombenangriffe der Alliierten. 1945 wurde in Aspern die russische Kommandatur eingerichtet. Nach dem Abschluss des Staatsvertrags übernahm der österreichische Aero Club den Flughafen. Das Areal diente dem Flugsport und der Pilotenausbildung. Da sich der Flugverkehr immer stärker auf Schwechat konzentrierte, verlor das Flugfeld Aspern immer mehr an Bedeutung. Am 1. Mai 1977 wurde der Flughafen schließlich aufgelassen.

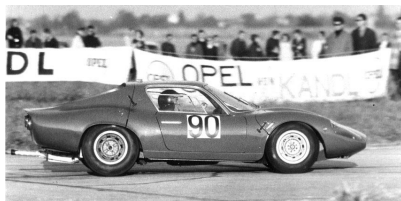
Flugplatzrennen

Gelegentlich wurde die Rollbahn vom Automobilsport für Flugplatzrennen verwendet. Ende der 50er Jahre wurde der Flugplatz einmal jährlich zum Austragungsort des Preises von Wien. Die Rollbahn wurde zur Autorennstrecke umfunktioniert. Die Rennstrecke wurde von Go-Karts ebenso befahren, wie von Motorrädern, Tourenwagen, und Formel-Junior-Rennwagen, welche den jeweiligen Höhepunkt der Veranstaltung bildeten. Größen wie Jochen Rindt und Niki Lauda gingen hier an den Start.

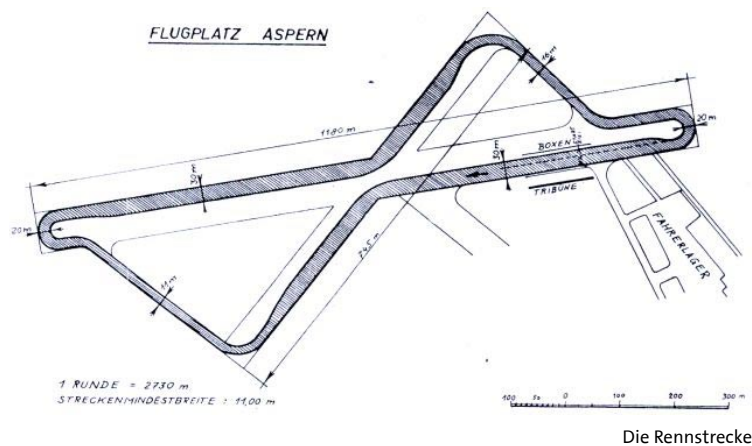
1. Hintergrund und Planungsprozess



Formel Junior



Jochen Rindt



General Motors Austria GmbH (GM)

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

Der Gedächtniswald

Im Südosten befindet sich, an das unmittelbare Planungsgebiet angrenzend, der sogenannte Gedächtniswald. 1987 wurden zum Gedenken an die während des 2. Weltkrieges ermordeten jüdischen WienerInnen, für die Opfer Bäume gepflanzt. Mit diesem Wald und den darin noch befindlichen Relikten aus der Zeit des 2. Weltkriegs ist ein stiller, kontemplativer Ort der Besinnung und der Erinnerung an die Gräueltaten der NS-Zeit entstanden.

Städtebauliche Entwicklung

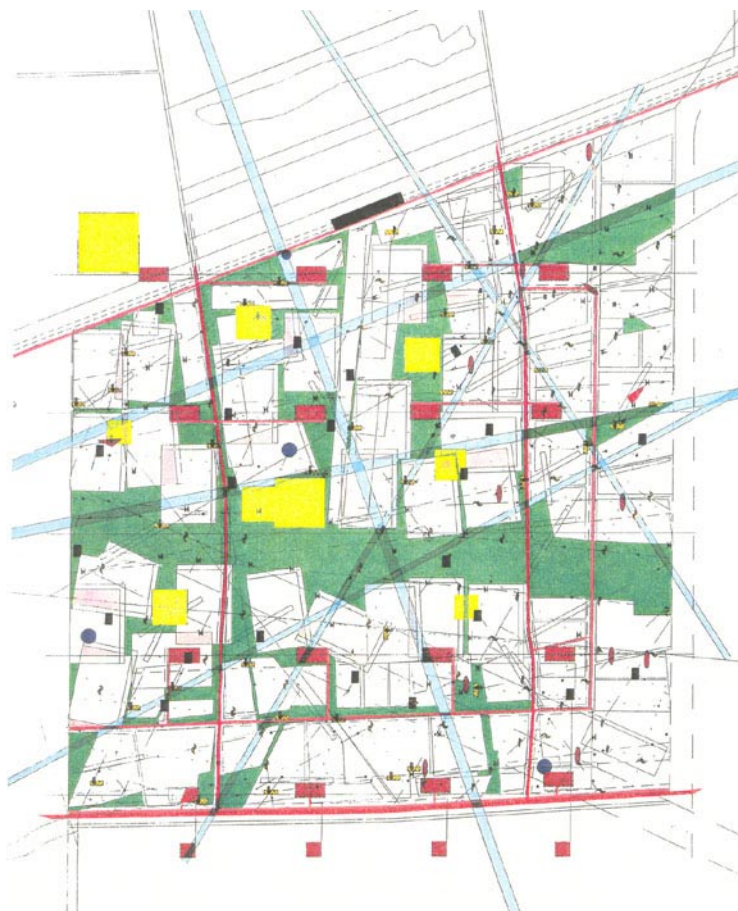
Im Zusammenhang mit einem zu Beginn der 90er-Jahre festgestellten erheblichen Wohnraumbedarf und der daraufhin eingeleiteten Stadterweiterungsphase erfuhr der Raum Aspern – Eßling einen deutlichen Zuwachs an qualitativ hochwertigen Wohnvierteln mit guter infrastruktureller Ausstattung. Dabei stand auch die Entwicklung des Flugfelds Aspern schon einmal im Blickfeld der Stadtplanung. 1992 wurde von der Stadt Wien und dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) unter Begleitung eines internationalen und interdisziplinären Beirats für die Stadtentwicklung ein städtebauliches ExpertInnenverfahren durchgeführt. Die damaligen Rahmenbedingungen sahen noch keine U-Bahnanbindung und auch keine zusätzliche die Donau querende Straßenverbindung vor und gingen (mit ca. 129 ha) von einer deutlich kleineren verfügbaren Fläche aus. Aus den sechs Beiträgen empfahl die Jury das Konzept von Architekt Rüdiger Lainer zur Weiterbearbeitung. Nach den damaligen Planungen sollten Wohnungen und die entsprechende soziale Infrastruktur für 10.000 bis 12.000 BewohnerInnen, eine Gewerbezone für rund 6.000 Arbeitsplätze sowie ein großzügiges Grünraumsystem entstehen. Verankert in einem einfachen Verkehrssystem mit einem Netz von Hochgaragen und durchdrungen von einem Gitter wichtiger Sichtbeziehungen wurde ein System von Baufeldern über das Gebiet gelegt für das spezifische Bebauungsregeln entwickelt wurden. „Restflächen“, die in Überlappungsbereichen der Baufelder entstanden, wurden als Aneignungsflächen bzw. Zonen späterer Nachverdichtung definiert. Obwohl das Konzept aufgrund fehlender infrastruktureller Vorleistungen letztlich nicht weiterverfolgt wurde, stellte es – als „Urbane Partitur“ charakterisiert – einen wichtigen und auch international beachteten Beitrag zur Städtebaudiskussion in Wien und weit darüber hinaus dar.



Bestehendes Werksgebäude GM



Gedächtniswald



Das Projekt von Architekt Rüdiger Lainer aus dem Jahr 1992



Bestehende Anbindung zu "An den alten Schanzen"



Hollerbusch



Marchegger Ostbahn Richtung Bratislava



Das Flugfeld Aspern heute

1.2 Derzeitige Situation

Die Grundflächen befinden sich zum überwiegenden Teil im Einflussbereich der öffentlichen Hand, wenn auch in verschiedenen Organisationsformen und Verwaltungshoheiten. Lediglich im Bereich der beiden längsgestreckten Grünverbindungen sowie im nordöstlichen Bereich des ehemaligen Flugfelds befinden sich vereinzelt Grundflächen in Privateigentum.

Die GrundeigentümerInnen Bundesimmobiliengesellschaft (BIG), Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) und Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung (wohnfonds_wien) beabsichtigen, ihre Flächen in eine Projektgesellschaft einzubringen und die Projektentwicklung des Gebiets gemeinsam vorzunehmen.

Das Areal des Flugfelds Aspern liegt nördlich der alten Ortskerne von Aspern und Eßling. Das südlich angrenzende Werksgelände von GM mit seiner rund 800 m langen Produktionshalle trennt das Areal jedoch von diesen beiden Siedlungszentren räumlich und funktionell ab. Im Norden wird das Areal von der Bahnverbindung Wien – Marchegg – Bratislava begrenzt.

Von der Ostbahn im Norden zum GM-Werk im Süden verläuft eine Gleisanlage (Schleppgleise, Rangierzone und mehrere Gleise für Güterwagons). Die Anschlussbahnanlage mit ihren Einrichtungen, beginnend von der Anschlussstelle zur Ostbahn bis zum Werksgelände, steht in Nutzung durch GM.

Das Flugfeld Aspern ist derzeit nahezu unbebaut. Die ehemaligen Pisten (Rollbahnen) sind noch weitgehend vorhanden und führen quer durch das Areal. Auch das Fundament eines Ankermasts für Zeppelinlandungen besteht noch.

Folgende Nutzungen wurden im Laufe der Zeit auf den befestigten Pisten angesiedelt:

- Seit 1988 befindet sich das ARBÖ-Fahrsicherheitszentrum am westlichen Ende der breiteren Piste (Gebäude des Fahrsicherheitszentrums, Büro-Container und Garagen).
- Am östlichen Ende der ehemaligen Rollbahn, innerhalb des eingezäunten Bereichs der Gleisanlage von GM, wurde 2001 ein Stützpunkt für einen Notarzhubschrauber des ÖAMTC errichtet.

Das Bohrloch einer stillgelegten Ölbohrsonde im Südwesten des Areals wurde 1982 verfüllt und verdichtet. Die Rohre wurden 3,5 m unter Geländeoberkante geschnitten und die Rohrenden mit einem Eisendeckel dicht verschlossen. Darüber wurde eine Betonplatte gesetzt.

Quer über das Flugfeld verläuft auf Höhe „An den alten Schanzen“ eine Fernwärmetransportleitung (Primärleitung).

Des weiteren liegt im Nordwesten des Bearbeitungsgebiets ein DN 800-Wassertransportstrang. Diese DN 800-Leitung dient nur dem Transport und ist nicht für Anschlüsse geeignet.

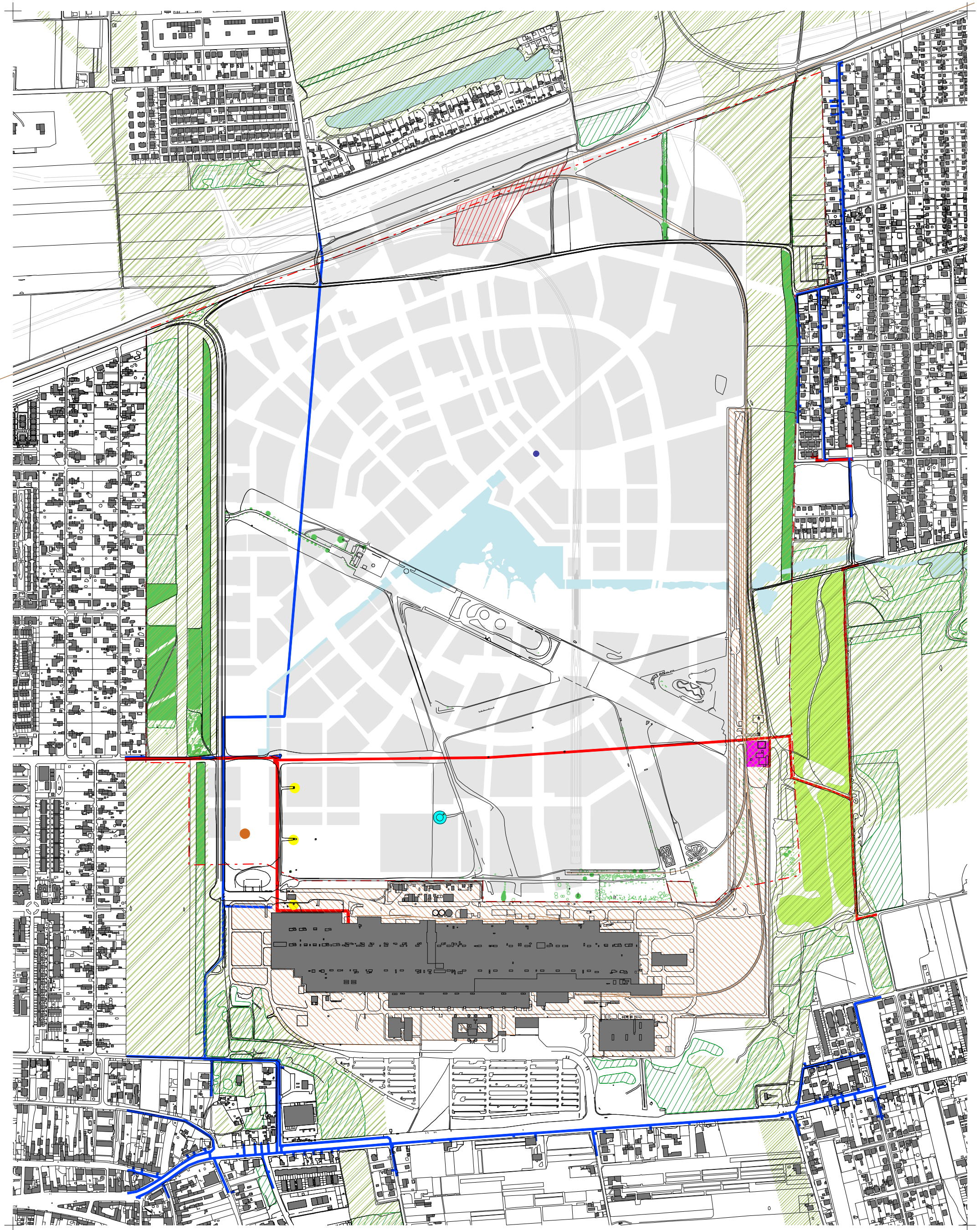
Im Norden des Projektgebiets befindet sich eine alte Deponie. Bei der Verdachtsfläche handelt es sich um eine im Zeitraum 1971 bis 1976 ungenehmigt verfüllte Kiesgrube mit einer Tiefe von durchschnittlich ca. 4 m.

Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Entwicklung wird zur Wiederherstellung des ausreichenden Schutzes für das Grundwasser eine Entsorgung erforderlich und durch die EigentümerInnen veranlasst.

Die vorhandenen Löschwasserbrunnen im Projektgebiet werden auf das GM Werksgelände verlegt.

Im Rahmen des städtischen Entwicklungsprojekts Flugfeld Aspern wurde eine landschaftsstrukturelle und geomantische Studie unter der Projektleitung von Ao. Univ. Prof. Dr. Erwin Frohmann durchgeführt. Da die Lebenskraft der wenigen Bäume auf dem Grundstück sehr auffallend ist, spielen sie eine wichtige Rolle zur Stabilisierung auf der vitalenergetischen Ebene. Die signifikantesten Orte, z. B. der im Plan dargestellte Hollerbusch, sollen im Zuge der Entwicklungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

1. Hintergrund und Planungsprozess



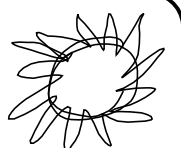
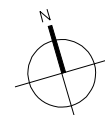
LEGENDE

- | | | | |
|------------------------|-----------------|--------------------|-----------------------------------|
| Grüngürtel Wien | Bohrsonde | Zeppelin Ankermast | Gedächtniswald |
| Fernwärmeleitung | Deponie | Löschwasserbrunnen | Pflanzenbestand im Planungsgebiet |
| Wasserleitung | Gleise | Hollerbusch | Wald laut Forstgesetz |
| Hubschrauberlandeplatz | GM Werksgelände | Planbereichsgrenze | |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 01:001

1:4000@A1 1:8000@A3

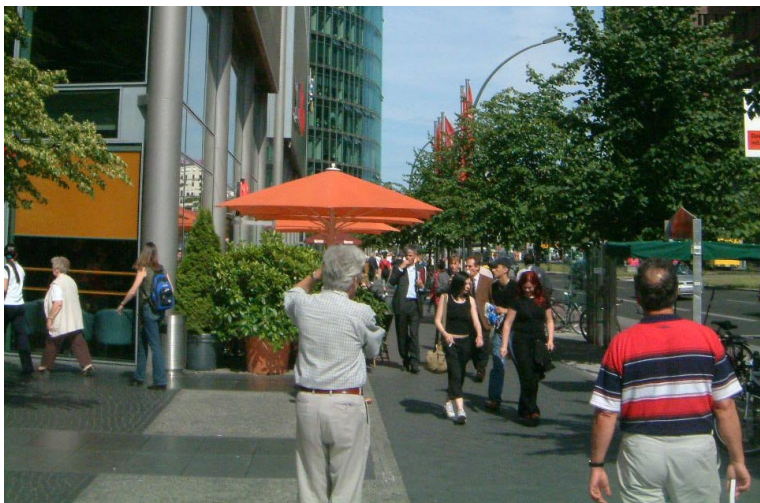
DERZEITIGE SITUATION



Parkanlage, Greenwich Millennium Village, London



“Hanami”, Kyoto



Potsdamer Platz, Berlin



Parkanlage, München

1.3 Das Programm

Zielsetzungen der Auslober für das Planungsgebiet

Am Beginn der Masterplanung für das ehemalige Flugfeld Aspern standen die zentralen Fragen: Was, wie und für wen soll auf dem Gelände gebaut werden? Eine Reihe von Antworten konnten aus übergeordneten Planungen und politischen Zielsetzungen abgeleitet werden. Viele weitere Klärungen ergaben sich aus Analysen der bestehenden Situation, der Einschätzung der Marktnachfrage und der Leistbarkeit, der Konsultation der in der Umgebung lebenden Bevölkerung, der Einschätzung von ExpertInnen aus der städtischen Verwaltung und externer KonsulentInnen etc. Diese Positionsbestimmung, für die ein Jahr intensiver Arbeit und Diskussion erforderlich war, resultierte schließlich in jenem „Programm“, das die Anforderungen der Auftraggeber an den Masterplan definierte und so zur Grundlage für die Arbeit der Masterplaner und des Projektteams wurde. Die folgenden Abschnitte fassen die im Programm dargelegten Anforderungen an den Masterplan Flugfeld Aspern zusammen.

Ein eigenständiger Stadtteil

Ab 2010 sollen auf dem Flugfeld Aspern sukzessive eine Station für die Schnellbahn und die ÖBB-Linie Wien – Bratislava, zwei U-Bahn Stationen sowie zwei Autobahnanschlüsse geschaffen werden, sodass damit alle wichtigen Ziele in der Region wie z.B. die Zentren von Wien und Bratislava, der Flughafen Wien-Schwechat, der Hauptbahnhof Wien, der Hafen Wien sowie das überregionale Autobahn- und Schnellstraßennetz sehr gut erreichbar sein werden.

Diese hervorragenden Standortqualitäten sowie das enorme Ausmaß der verfügbaren Planungsfläche von rund 200 ha sprechen dafür, hier einen eigenständigen Stadtteil zu entwickeln, der in seiner Dimension mit Baden, Mödling oder Klosterneuburg vergleichbar ist.

20.000 Menschen sollen hier künftig wohnen. Für fast ebenso viele Menschen sollen Arbeitsplätze im Büro- und Dienstleistungsbereich, für weitere 6.000 im produktiven Gewerbe geschaffen werden. Ein attraktives Areal mit ausreichender Entwicklungsfähigkeit soll für Wissenschaft und Forschung zur Verfügung stehen. Die Wohn- und Arbeitsbevölkerung soll auf dem Flugfeld ein vollständiges, urbanes Angebot an Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie an Gelegenheiten für Kultur- und Freizeitaktivitäten vorfinden.

Zentrum im Nordosten Wiens

Die Stadt am Flugfeld ist keine Siedlung, sondern das neue Zentrum für den östlichen 22. Bezirk und angrenzende Gebiete – immerhin ist der 22. Bezirk in den letzten 30 Jahren um 55.000 EinwohnerInnen gewachsen und soll in den nächsten 30 Jahren weitere 30.000 EinwohnerInnen gewinnen. Viele KonsumentInnen machen ein hochwertiges Angebot vor Ort möglich, beginnend bei der sozialen Infrastruktur, im Handels- und Dienstleistungssektor bis hin zu Unterhaltung, Kultur, Sport und Freizeit. Die alten Ortskerne, die neuen Wohnsiedlungsgebiete rund um das Flugfeld und nun die zusätzlichen BewohnerInnen und Beschäftigten des neuen Stadtteils sind eine ausreichende Basis für neue städtische Funktionen. Deshalb war im Masterplan ein vollständiges urbanes Angebot mit guter Erreichbarkeit vorzusehen. Das Angebot der Stadt am Flugfeld soll aber noch weiter gehen. Für regionale und internationale Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen oder Organisationen ist das Gebiet wegen der Lage an der Schnittstelle zwischen Ost- und Westeuropa, den hochwertigen Verkehrsbeziehungen, dem großen Baulandangebot und der herausragenden Freiraumqualität bestens geeignet. Auch für solche Nutzungen waren Standorte vorzusehen.

Markenzeichen: Echte Natur- und Freiraumqualität

Früh stellte sich heraus, dass überragende Natur- und Freiraumqualität ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal für die Stadt am Flugfeld sein sollte. Wo sonst kann es gelingen, höchste Grünraumqualität mit guter Verkehrsanbindung, Zentralität und Urbanität sowie der Umsetzung aus einer Hand zu kombinieren? Ein großzügiges internes Grün- und Freiraumsystem, integriert in die angrenzenden überregionalen Naturräume, sollte ein für städtische Verhältnisse neues Niveau schaffen. Damit die Natur einen Vorsprung erhält, sollen Maßnahmen der Grünraumausgestaltung so früh wie möglich in Angriff genommen werden.

1. Hintergrund und Planungsprozess

Hochwertiger öffentlicher Raum

Nicht nur der Grünraum soll die Stadt am Flugfeld auszeichnen, sondern der gesamte öffentliche Raum soll besondere Bedeutung und Qualität erlangen. Straßen und Freiflächen sind Planungsschwerpunkte und nicht, wie so oft, Restflächen oder notwendiges Übel zwischen den Gebäuden. Straßen- und Wegenetze sollen zum zu Fuß gehen und Radfahren einladen und die einzelnen Baublöcke rasch mit allen wichtigen Zielen verbinden. Menschen treffen im Alltag im Straßenraum aufeinander, benützen lokale Einrichtungen, Geschäfte und die Gastronomie, schaffen öffentliches Leben. Häuser und Wohnungen orientieren sich zum öffentlichen Raum, sorgen für Sicherheit durch soziale Kontrolle. Erdgeschoßzonen entlang wichtiger Straßen werden bewusst für öffentliche Zwecke nutzbar gestaltet, seien es soziale Einrichtungen, Geschäfte oder kleine Büroeinheiten. Und nicht zuletzt wird dafür gesorgt, dass Autos im Straßenraum nur in einem verträglichen Maß vorhanden sind.

Ein Angebot für Alle

Angeichts der ungewöhnlichen Größenordnung der Stadt am Flugfeld war es nahe liegend, Flächen für ein breites Nutzungsspektrum vorzusehen. Damit soll eine ausgewogene Mischung und Vielfalt erreicht werden, die unter anderem Arbeitsplätze im Bezirk und Ansiedlungsmöglichkeiten für verschiedenste Bevölkerungsgruppen umfasst. Städtische Vielfalt und Lebendigkeit verlangen schließlich viele Funktionen und verschiedene Bauherren. Nicht nur Rom ist nicht an einem Tag erbaut worden, sondern jede lebenswerte Stadt das Ergebnis eines Prozesses. Auch das Stadtgebiet Aspern wird temporäre und provisorische Lösungen zulassen müssen, schon allein um weniger zahlungskräftigen NutzerInnen wie JungunternehmerInnen, StudentInnen oder auch gemeinschaftlichen oder kulturellen Funktionen Raum zu bieten. Eine intensivere Nutzung der Flächen, etwa durch Neubau, Zubau oder Nachverdichtung, soll in späteren Phasen möglich sein.

Arbeiten am Flugfeld: eine essentielle Anforderung

Ein vordringliches Anliegen der Stadt Wien ist es, erstklassige Möglichkeiten für Unternehmen zu schaffen. Die großen Flächen am Standort Aspern eignen sich aufgrund der künftig sehr guten Verkehrsverbindungen und ihrer Lage im Korridor Wien-Bratislava für diesen Zweck besonders. Hier muss der Masterplan mit einem breiten Flächenangebot reagieren, das für die unterschiedlichen Zielgruppen einer großstädtischen Wirtschaft attraktiv ist, sich so weit wie möglich in das Stadtgebiet integrieren kann und trotzdem Störungen und Konflikte mit AnrainerInnen und neu geschaffenen Nutzungen vermeidet. Die Werkseinrichtungen von GM sind in vollem Umfang berücksichtigt um Erweiterungen und Kooperationen zu ermöglichen.

Ein Stück Stadt

In Aspern bietet sich die Gelegenheit, Stadt neu zu interpretieren und neu zu bauen. In der Stadt am Flugfeld sollen daher wesentliche städtebauliche Prinzipien verfolgt werden, die erfolgreiche städtische Gebiete bestimmen und prägen:

- Ausreichende Dichte, Vielfalt und Mischung: Viele Menschen, die über den Tag verteilt im Gebiet unterwegs sind und die vorhandenen Einrichtungen benutzen, ermöglichen ein breites, urbanes Angebot – das Markenzeichen von Stadt.
- Häuser für Viele - Mischung im Block: Die zunehmende Verlagerung des städtischen Wirtschaftslebens in den Dienstleistungssektor macht ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten nicht nur konfliktfrei möglich, sondern unterstützt auch die Entwicklung neuer Modelle für wohnungsnahes Arbeiten.
- Handel, Dienstleistung und Unterhaltung – zurück auf die Straße: Flanieren, Konsumieren und „sich unter die Leute mischen“ machen die Freizeit in der Stadt interessant. Diese schönen Seiten des Lebens sollen sich in Geschäften und Lokalen entlang wichtiger Straßen und Plätze im öffentlichen Raum konzentrieren, und nicht in nach außen abgeschotteten Malls. Anforderungen moderner Handelsformen und des „Beschaffungseinkaufs“ sind in diese Struktur zu integrieren.

Aktive Mitarbeit der EigentümerInnen

Die Projektentwicklungsgesellschaft der EigentümerInnen ist bereit, wichtige öffentliche Aufgaben mitzuorganisieren. So sollen die öffentliche Infrastruktur, soziale Einrichtungen und Grünräume aus einer Hand im zeitlichen Einklang mit der Immobilienentwicklung geschaffen werden. Ein Gebietsmanagement soll sich mit der Betreuung und Verwaltung öffentlicher Agenden und des öffentlichen Eigentums befassen. Und nicht zuletzt wird die Projektgesellschaft von allen potenziellen Bauherren verlangen, dass gemeinsame Qualitätsprinzipien eingehalten werden.



Den Haag, Niederlande



U3 Ottakring, Wien



Den Haag, Niederlande



U3 Ottakring, Wien



Folder Ideensammlung
mit BürgerInnen



Veranstaltung AHS Heustadelgasse, April 2004

1.4 Die NachbarInnen



Bewertungskommission, November 2005



Pressekonferenz, Juni 2006



Workshop 5, September 2006

Die neue Stadt soll auch den AnrainerInnen nützen

Die bereits vor Ort lebende Bevölkerung im Umfeld des Flugfelds Aspern ist natürlich in besonders hohem Maß von der städtebaulichen Entwicklung des Gebiets betroffen. Eine möglichst frühzeitige Einbindung war den handelnden PlanerInnen und PolitikerInnen ein großes Anliegen. Dabei ging es einerseits um eine möglichst umfassende Information, andererseits darum, die Sorgen und Befürchtungen der AnrainerInnen zu erfragen, zu diskutieren und die Bedürfnisse und Wünsche in die Planungen einfließen zu lassen. Ziel war und ist es, den Nutzen durch die Entwicklung dieses derzeit für die Bevölkerung weitgehend funktionslosen Geländes zu optimieren und dabei Beeinträchtigungen der Lebensqualität zu vermeiden. Die neue Stadt mit all ihren Angeboten soll eine Bereicherung für die Nachbarschaft werden.

SUP Foren der SUPER NOW

Bereits im Rahmen der strategischen Umweltprüfung für den Entwicklungsraum Nordosten Wien (SUPER NOW) wurde die Bevölkerung in die strategischen Überlegungen und Planungen mit einbezogen. Die im Hinblick auf eine optimale Gebietsentwicklung unmittelbar entlang des Flugfelds konzipierte Trasse der S1 wurde nicht zuletzt aufgrund nachhaltiger Einsprüche der direkt anrainenden BewohnerInnen an die Stadtgrenze verlegt. Bei allen strukturellen Nachteilen dieser Entscheidung bietet sie auch die Chance, auf dem Flugfeld Aspern eine noch klarer auf den Öffentlichen Verkehr orientierte Nutzungsstruktur zu entwickeln.

Ideensammlung mit BürgerInnen

Das Projektteam Flugfeld Aspern hat sich bei der Konzeption der Prozessgestaltung dazu entschlossen, die Bevölkerung bereits vor Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen für das städtebauliche Verfahren in den Planungsprozess mit einzubeziehen. Damit sollte den AnrainerInnen des Flugfelds die Möglichkeit gegeben werden, einerseits ihre Anforderungen an eine künftige städtebauliche Entwicklung zu formulieren (z.B.: Was geht mir in meiner Wohnumgebung ab?) und andererseits auch Sorgen und Befürchtungen zum Ausdruck zu bringen (z.B.: Zubringerverkehr durch die bestehenden Siedlungen).

Versand Informationsfolder mit Fragebogen

Im März 2004 wurden an insgesamt rund 6.000 Haushalte im unmittelbaren Umfeld des Flugfelds Aspern per Post Informationsfolder versandt, die auch einen Fragebogen enthielten. Damit wurde den BürgerInnen die Möglichkeit gegeben, dem Projektteam mitzuteilen, was nach ihrer Ansicht bei einer städtebaulichen Entwicklung am Flugfeld Aspern geschehen sollte, damit auch die in der unmittelbaren Nachbarschaft lebende Bevölkerung Vorteile aus dieser Entwicklung ziehen kann.

Veranstaltung in der AHS Heustadelgasse

Die Ergebnisse wurden am 24. April 2004 in einer öffentlichen Veranstaltung mit rund 200 TeilnehmerInnen aus der Bevölkerung präsentiert und erörtert. Es stellte sich dabei heraus, dass der Verkehr ein zentrales und teilweise auch sehr emotional diskutiertes Thema darstellte: Vermeidung von Schleichwegen durch die Siedlungen, Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, Vorrang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Diese und weitere Anregungen wurden gesammelt und diskutiert. Dieser Veranstaltung sind bereits Gespräche mit VertreterInnen der umliegenden Siedlervereine, der Kleingartenvereine sowie der BürgerInneninitiativen aus dem Raum Aspern / Eßling voraus gegangen, sodass diese RepräsentantInnen schon vor der Veranstaltung die Möglichkeit hatten, sich ein Bild zu machen beziehungsweise mit ihren Interessensgruppen darüber zu sprechen.

1. Hintergrund und Planungsprozess



Ausstellung mit Werkstattcharakter, Mai 2006



Einladungsfolder

Bestellung der „ExpertInnen vor Ort“, die den Planungsprozess aktiv begleiten

Im Rahmen der Veranstaltung in der Heustadelgasse wurden drei „ExpertInnen vor Ort“ nominiert, die in der Umgebung des Flugfelds wohnen und auf Grund der Ortskenntnis und Verbundenheit mit dem Raum Aspekte der Alltagstauglichkeit in die Bearbeitung einbringen können. Sie begleiteten die weiteren Planungsschritte und wirkten bei der Einarbeitung der Ergebnisse der Ideensammlung in die Ausschreibungsunterlagen für das städtebauliche Verfahren mit. Sie erhielten in der Folge auch Sitz und Stimme in der Bewertungskommission des Verhandlungsverfahrens. Auch nach Abschluss des städtebaulichen Verfahrens, das mit der Beauftragung des Masterplaners endete, waren die drei „ExpertInnen vor Ort“ in den Planungsprozess eingebunden. Sie haben dadurch direkten Einblick in die laufenden Diskussionen und sind über den aktuellen Stand der Planungen informiert. So ist gewährleistet, dass die Interessen der Bevölkerung auch im Rahmen des weiteren Planungsfortschritts immer präsent sind, die BürgerInnen aktiv am Planungsprozess teilnehmen und diesen mitgestalten können.

Die Masterplanungsphase

Anfang Februar 2006 wurden die Masterplaner beauftragt mit der Entwurfsarbeit zu beginnen. Nach einer Analysephase und der Präzisierung der Aufgabenstellung, die Anfang März mit dem Start-Workshop unter Einbeziehung der BürgerInnenvertreterInnen abgeschlossen wurde, begann die Vorentwurfsphase. Gespräche über die U-Bahntrasse, die Anbindung an die B3 (Groß-Enzersdorfer Straße), Universitätsstandorte, die Lage der A23 und die Möglichkeiten der Grünverbindungen wurden geführt und in der Folge auch in einer breiteren Diskussion mit der Bevölkerung thematisiert.

Ausstellung mit Werkstattcharakter - BürgerInnen reden mit

Nachdem im Mai 2006 der erste städtebauliche Vorentwurf der Masterplaner vorlag, wurde dieser im Haus der Begegnung in der Donaustadt, in einer Ausstellung mit Werkstattcharakter, präsentiert. Parallel zu den Arbeiten am Masterplan wurden auch die Projekte der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur (Verlängerung der U-Bahnlinie U2, Planungen zur Errichtung der A23, Ausbau der Bahnstrecke) in Angriff genommen. Es wurde daher auch über den Stand dieser Planungen informiert. Etwa 600 Personen sind der Einladung ins Haus der Begegnung gefolgt. Dort gab es die Möglichkeit, sich zu informieren und mit den Masterplanern Architekt Johannes Tovatt und Dr. Bernd Nentwig sowie dem Projektteam Flugfeld Aspern die vorliegenden Entwürfe zu erörtern. Darüber hinaus standen VerkehrsexpertInnen der U-Bahnplanung, der Planungen der ÖBB und der ASFINAG für Auskünfte zur Verfügung. Das Interesse an den gezeigten Projekten war groß. Eigene Ideen und Vorschläge konnten vor Ort erarbeitet und eingebracht werden. Dieser Möglichkeit wurde vielfach nachgekommen. Die gewählte Form der Information mit Werkstattcharakter wurde von den BesucherInnen durchwegs begrüßt.

BürgerInnenversammlung

Im Juni 2006 fand zusätzlich eine BürgerInnenversammlung zum Thema Entwicklung am Flugfeld Aspern statt. Bei dieser Veranstaltung wurden die Anliegen der Bevölkerung ebenfalls gesammelt, mit den Anregungen, die aus der Ausstellung hervorgingen, zusammengeführt und mit Kommentaren über die weitere Berücksichtigung der Diskussionsbeiträge veröffentlicht.

Feedback und Abstimmung in Workshops

In der Folge wurden im Rahmen mehrerer Workshops die Planungen mit den ExpertInnen vor Ort, Magistratsdienststellen und politischen EntscheidungsträgerInnen diskutiert und abgestimmt.



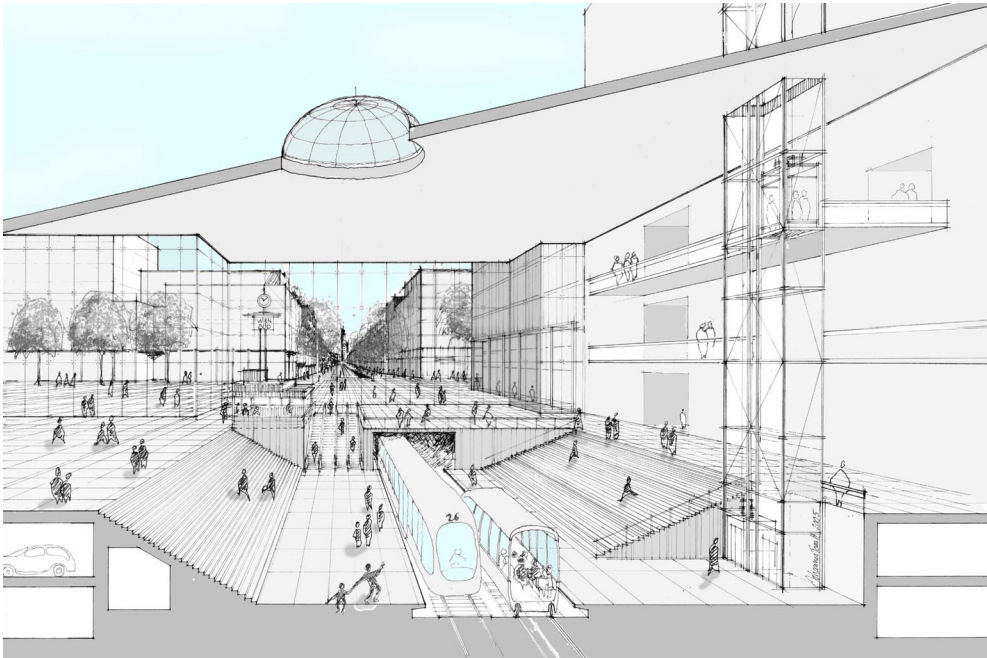
BürgerInnen bringen ihre Ideen ein, Ausstellung mit Werkstattcharakter, Mai 2006



BürgerInnen reden mit, Ausstellung mit Werkstattcharakter, Mai 2006



Planer mit Bürger im Gespräch, Ausstellung mit Werkstattcharakter, Mai 2006



Zentraler Bahnhof, Lösungsvorschlag Verfahren

1.5 Auswahl des Planungsteams

Basierend auf den Grundzügen des Entwicklungsprogramms für das Flugfeld wurde in einem zweistufigen Verfahren ein Planungsteam für die Masterplanung ausgewählt.

In der ersten Stufe wurden europaweit geeignete BewerberInnen-gemeinschaften (Architektur / Raum- und Stadtplanung / Landschaftsplanung / Verkehrsplanung / Standortentwicklung) gesucht, die sich anhand einschlägiger Erfahrungen und Referenzprojekte präsentierten.

In der zweiten Stufe wurden zehn ausgewählte BieterInnengemeinschaften eingeladen, einen Lösungsvorschlag für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Flugfelds zu entwickeln und diesen gemeinsam mit einem Angebot für die Masterplanungsleistung einzureichen. TeilnehmerInnen an der zweiten Verfahrensstufe (Angabe der Teams gemäß Meldung):

Team 1

KCAP bv / ASTOC GmbH & Co. KG, Architects & Planners (D/NL)
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung (D)
TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH (D)

Team 2

MaxRIEDER Architekt & Ingenieurkonsulent (A)
GbR Jourdan-Müller, PAS, Architekten/Stadtplaner (D)
Forschung Planung Beratung - DI Hans Kordina (A)
SC Standort-Consult Gesellschaft für Standortmarketing und Projektentwicklung mbH (D)
Planungsbüro Jürg Dietiker, Verkehrs- und Raumplanung (CH)
Cejka - HutterReimann, Landschaftsplanung und -pflege (D)
Scheifinger-Schönfeld ZT GmbH, Wohnbau (A)
DI Rudolf Wenny (A)

Team 3

Tovatt Architects & Planners (SWE)
N+ Objektmanagement GmbH (D)

Team 4

Büro Lubbers B.V. (NL)
Urhahn Urban Design B.V. (NL)
Anna Detzhofer Landschaftsplanung (A)
nast consulting ZT GmbH (A)
Dr. Hans Estermann (D)

Team 5

Trojan + Trojan GbR Architekten und Städtebauer BDA (D)
Agence Ter .de GmbH Landschaftsarchitekten (D)
Ernst Basler + Partner AG (CH)
Hans Lechner ZT GmbH (A)

Team 6

Architekt o.Univ.Prof. DI Dr.techn. Heiner Hierzegger (A)
Mag. Arch. Martin Flatz (A)
„Land in Sicht“ DI Thomas Proksch (A)
Rinderer & Partner Ziviltechniker KEG (A)
Snizek & Partner OEG (A)
Immorent Aktiengesellschaft (A)

Team 7

Architekt Dipl.-Ing. Franz Kuzmich (A)
Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Andreas Käfer - TRAFICO Verkehrsplanung (A)
Dkfm. Dr. Friedrich Stöferle (A)
Dipl.-Ing. Sibylla Zech (A)

Team 8

Architekturbüro Schwalm-Theiss & Gressenbauer ZT GmbH (A)
Hermann & Valentiny und Partner ZT GmbH (A)
Architekten Mascha & Seethaler (A)
POOL Architektur ZT GmbH (A)
Architekt Dipl.-Ing. Martin Wurnig (A)
Spiegelfeld, Holsteiner & Co GesmbH & Co KG (A)
S.K.A.T. Stadtplaner und Architekten (D)
Latz und Partner, GBR, Landschaftsarchitekten (D)
Stella & Stengel Ingenieurbüro u. Partner ZT GesmbH (A)
SET Bauprojektierungs GmbH (A)

Team 9

Dipl.-Ing. Ottokar Indrak, Raumplanung u. Raumordnung (A)
Petrovic & Partner Architekten ZT GmbH (A)
TechConBau Baudienstleistungsgesellschaft mbH (A)
Dipl.-Ing. Paul Huter, Zivilingenieur f. Wirtschaftsingenieurwesen i. Bauwesen (A)
Dipl.-Ing. Brigitte Lacina, Landschaftsplanung (A)

Team 10

Architekten Frank & Partner (A)
Österreichisches Ökologie Institut (A)
Dipl.-Ing. Ortfried Friedreich, Zivilingenieur für Bauwesen (A)
Dipl.-Ing. Cordula Loidl-Reisch, Zivilingenieurin (A)
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur und Umweltplanung (A)

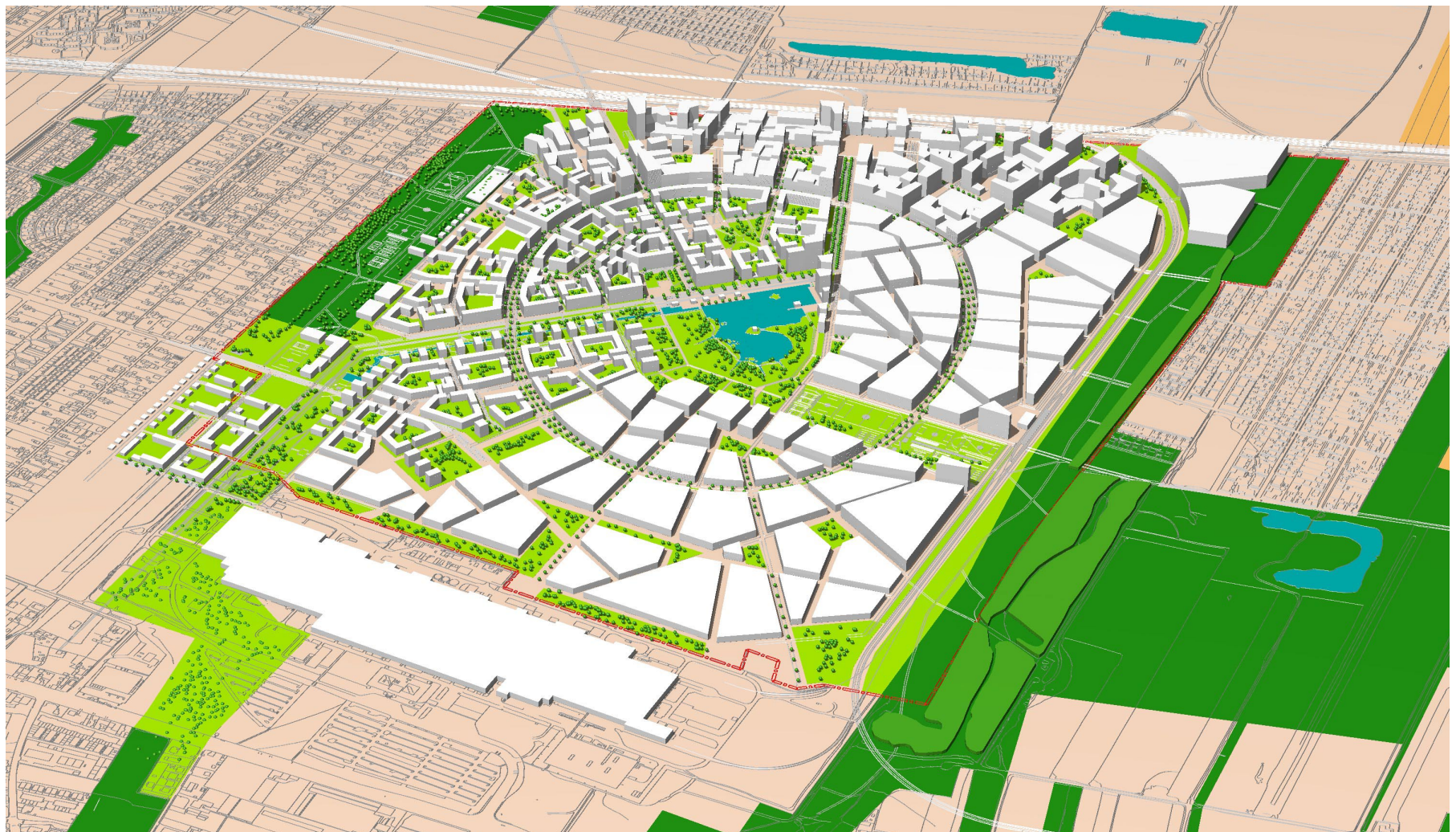
Die abgegebenen Lösungsvorschläge wurden nach fachlicher Vorprüfung am 10. und 11. November 2005 von den Planungsteams einer Bewertungskommission vorgestellt und anschließend von dieser anhand der Zuschlagskriterien beurteilt.

Die Bewertungskommission repräsentierte ein breites Spektrum an Fachdisziplinen, die GrundeigentümerInnen, die Bezirksvorstehung und die AnrainerInnen. Nach mehreren Bewertungsrunden wurde empfohlen, mit drei BieterInnengemeinschaften Verhandlungen aufzunehmen, den Zuschlag erhielten schließlich Tovatt Architects & Planners in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement.

Stimmberechtigte Mitglieder der Bewertungskommission (ohne Titel):

- Carl Fingerhuth, Architekt, Zürich (Vorsitz)
- Rüdiger Lainer, Architekt, Wien
- Nikola Kiwall (Jourda Architects), Architektin, Paris
- Hans Emrich, Raumplaner, Wien (Kammervertretung)
- Ernst Beneder, Architekt, Wien (Kammervertretung)
- Rudolf Schicker, Amtsführender Stadtrat f. Stadtentwicklung und Verkehr, Wien
- Arnold Klotz, Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion, Wien
- Herbert Binder, Magistratsabteilung 21B, Wien
- John Alec Westrik, Amt für Städtebau Rotterdam
- Bernd Rießland, Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, Wien
- Günter Hofmann, Bundesimmobiliengesellschaft, Wien
- Josef Ostermayer, wohnfonds_wien
- Heike Langenbach, Architektin, TU Hamburg-Harburg
- Renate Winklbauer, Bezirksvorsteherin 22. Bezirk, Wien
- Barbara Boll, Expertin vor Ort, Wien

1. Hintergrund und Planungsprozess



Lösungsvorschlag Verfahren

Wesentliche Punkte aus der Begründung der Auswahl des Vorschlags von Tovatt Architects & Planners und N+ Objektmanagement:

- Gesamteindruck einer städtebaulichen Einheit
- Entwurf entwickelt eine eigenständige Topografie innerhalb der weiträumigen Umgebung
- Überschaubare und erfassbare urbane Parameter vermitteln Maßstäblichkeit, Zusammenhalt und Kongruenz.
- Dialogbereitschaft zu den benachbarten Quartieren, weitgehende Berücksichtigung der AnrainerInneninteressen, Möglichkeit der Integration mit Umfeld vorgesehen
- Optimale Ausrichtung des zentralen Grünraums in Richtung Nationalpark Lobau, interne Vernetzung mit der urbanen Feinstruktur
- Zwei Zentren „Bahnhof“ und „zentraler Park“ als „grüne Mitte“ stimulieren urbanes Leben und Durchmischung
- Robustes, aber flexibel nutzbares Straßennetz
- Hohes Potenzial der Entwicklungsmöglichkeiten

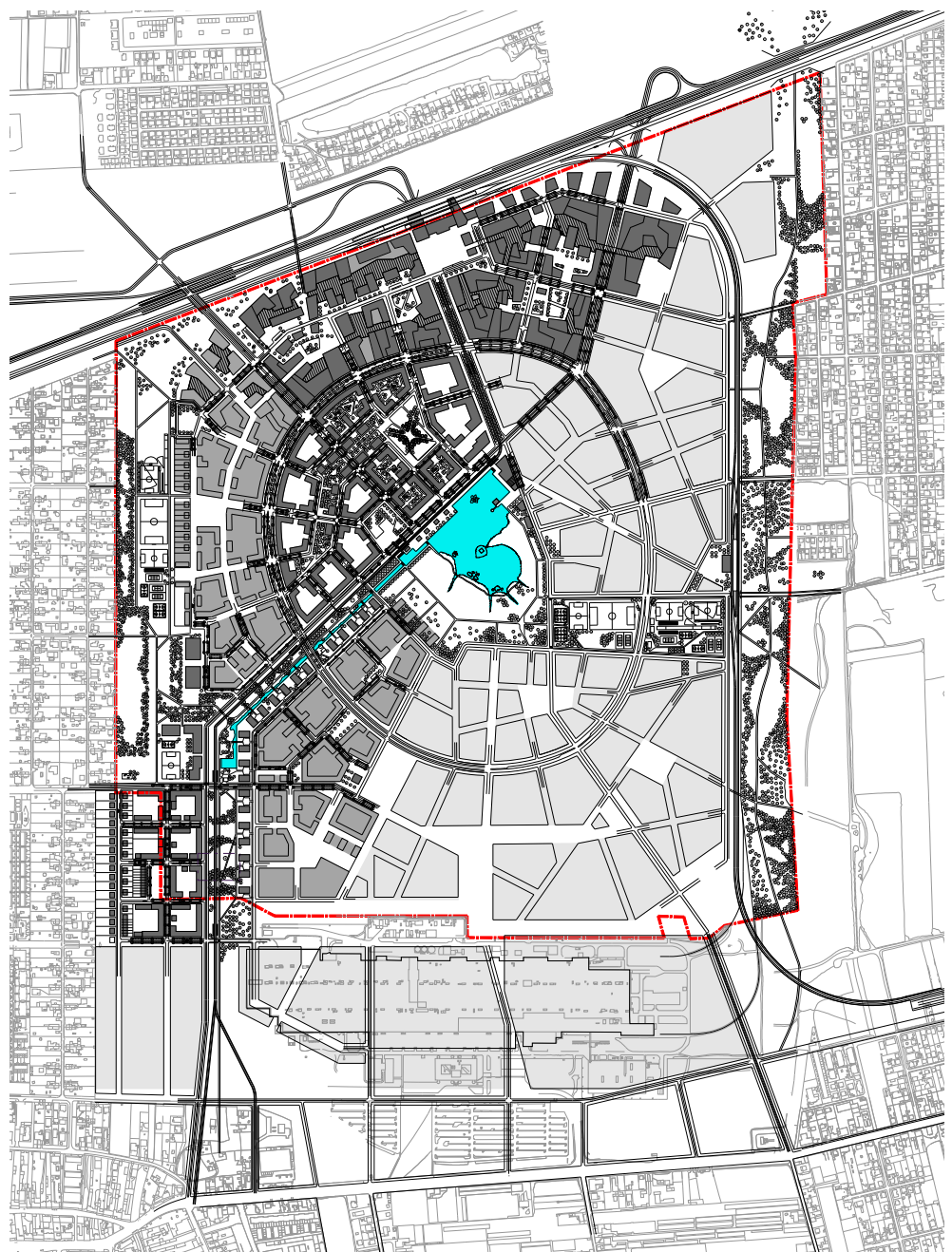
Der Vorsitzende der Bewertungskommission, Prof. Carl Fingerhuth, bringt die Qualitäten des Entwurfs in einem Leserbrief klar zum Ausdruck:

[...] Die Moderne hat den BürgerInnen eine neue Stadt versprochen, gebaut hat sie neue Häuser und neue Straßen. Entstanden ist die banalste Stadt, die es je gegeben hat.

Heute suchen wir nach einer Stadt, die mehr als nur funktionale Qualität hat. Dabei ist der öffentliche Raum das wichtigste Gestaltungselement. Dort entscheidet sich, ob die Menschen sich in ihrer Stadt zu Hause fühlen und ob Identifikation mit der Stadt entsteht.

Das Konzept ist zuerst einmal nur eine Vision für den öffentlichen Raum dieses neuen Stadtteils. Die vorgeschlagene Raumstruktur verknüpft das Gebiet mit dem Umfeld und schafft im Inneren mit Boulevards, Plätzen, und Wasserflächen eine spannungsvolle und urbane Sequenz von öffentlichem Raum. [...] Sie ist nötig, um der neuen Stadt Charakter und Identität zu geben. Der vorgeschlagene See sollte als Erstes gebaut werden und die Bäume längs der Boulevards müssten nächstes Jahr gepflanzt werden. Der öffentliche Raum wird zur Syntax der Stadt, in der die einzelnen architektonischen Wörter ihre individuelle und sich immer wieder ändernde Bedeutung einbringen können.

So war für mich das Projekt von Tovatt das interessanteste Konzept für heute, in der Zeit jenseits der Moderne. Es hat das Potenzial, das Mögliche werden zu lassen, was die Menschen sich heute von der Stadt wünschen. [...]

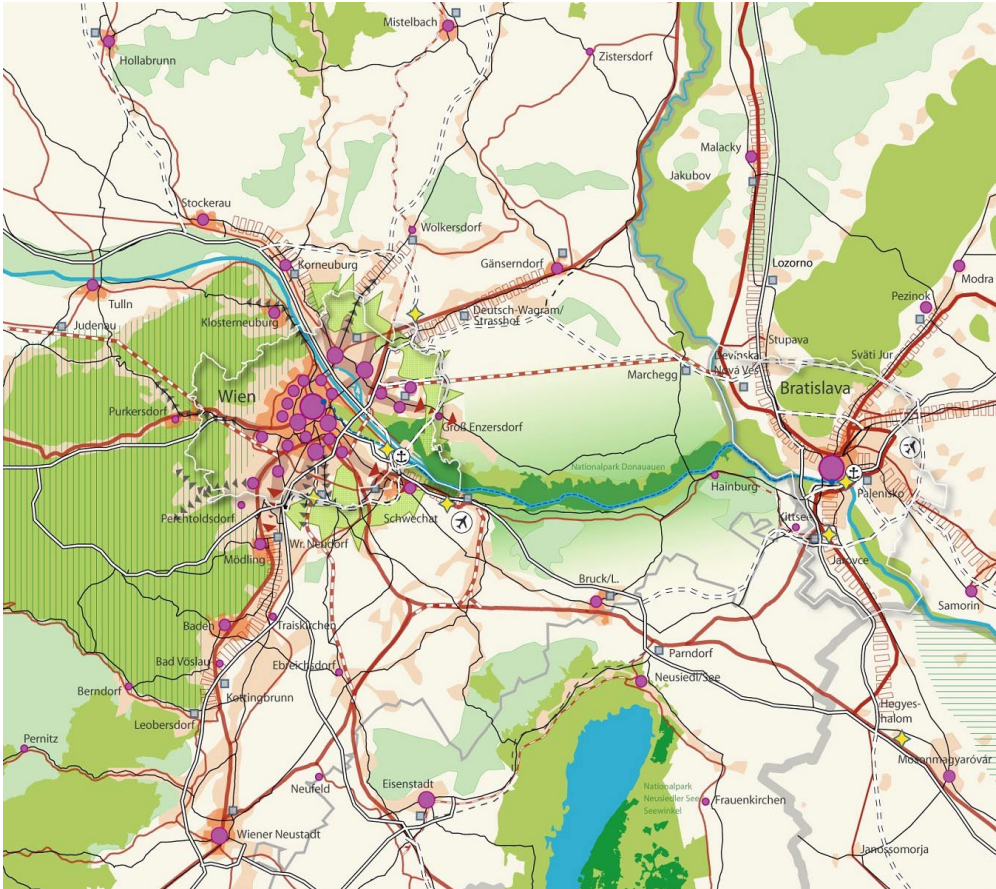


Lösungsvorschlag Verfahren

2. KONTEXT

...to promote a sustainable, high quality mixed used city district which will reinforce Vienna's status in the Central European region and which will optimise the contribution that Flugfeld Aspern can make towards the regeneration of the Vienna-Bratislava corridor...

Zitat und alle folgenden: Johannes Tovatt



Die Region Wien - Bratislava

2.1 Die Rolle des neuen Stadtteils in Wien und in der Region

Die bisherigen Nutzungen auf dem „Flugfeld Aspern“ im 20. Jahrhundert, zuerst ein Flugplatz, später eine Motoren- und Getriebefabrik, wurden ermöglicht durch die spezifischen Eigenschaften dieses Areals. Es handelte sich um eine riesige verfügbare Fläche in einer damals dünn besiedelten und daher eher unempfindlichen Umgebung. Ansonsten war die Standortqualität dieses Bereichs bislang bescheiden. Eine landstraßenähnliche Bundesstraße und eine eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahn zeigten nach Osten, in eine Region in geopolitischer Randlage mit ziemlich viel Landschaft und extensiver Landwirtschaft. Die „Zentrenstruktur“ dieser Region bestand aus einer Kette (ehemals) bäuerlicher Ortskerne, deren zunehmender Identitätsverlust eher den Problemen der Landwirtschaft als neuen vitalen Funktionen zu verdanken war. Währenddessen entwickelte sich Wien wirtschaftlich und infrastrukturell nach Süden, und Transdanubien blieb – wirtschaftlich gesehen – „trans“. In den letzten 1 ½ Jahrzehnten hat sich an dieser Situation einiges verändert.

- Aus der geopolitischen Randlage ist die Nachbarschaft zu neuen EU-Partnern mit einem großen wirtschaftlichen Wachstumspotenzial und neuem Kommunikationsbedarf geworden. CENTROPE ist zum Begriff und zum Ausdruck der politischen Willenserklärung für eine partnerschaftliche Entwicklung dieses Raums geworden. Die Achse Wien-Bratislava kann eine zentrale Rolle in dieser Partnerschaft spielen.
- Die Kombination aus hochwertigen Grünräumen und Erholungslandschaften sowie moderaten Grundstückspreisen haben den Ostteil des 22. Bezirks zu einem beliebten Wohnstandort mit rasanten EinwohnerInnenzuwächsen werden lassen. Durch erhebliche Anstrengungen der Stadt konnte im Zuge dieser Wohnbauentwicklung die Ausstattung mit Schulen und Kindergärten sicher gestellt werden, eine adäquate Ansiedlung von Arbeitsstätten und Entwicklung höherwertiger Versorgungs- und Dienstleistungszentren ist aber ausgeblieben.
- Die Projekte der Nordostumfahrung bzw. des Regionerings und der Führung der U2 in den Ostteil der Donaustadt eröffnen die Chance, gegenüber dem Süden und auch gegenüber zentraleren Lagen infrastrukturell entscheidend aufzuholen.

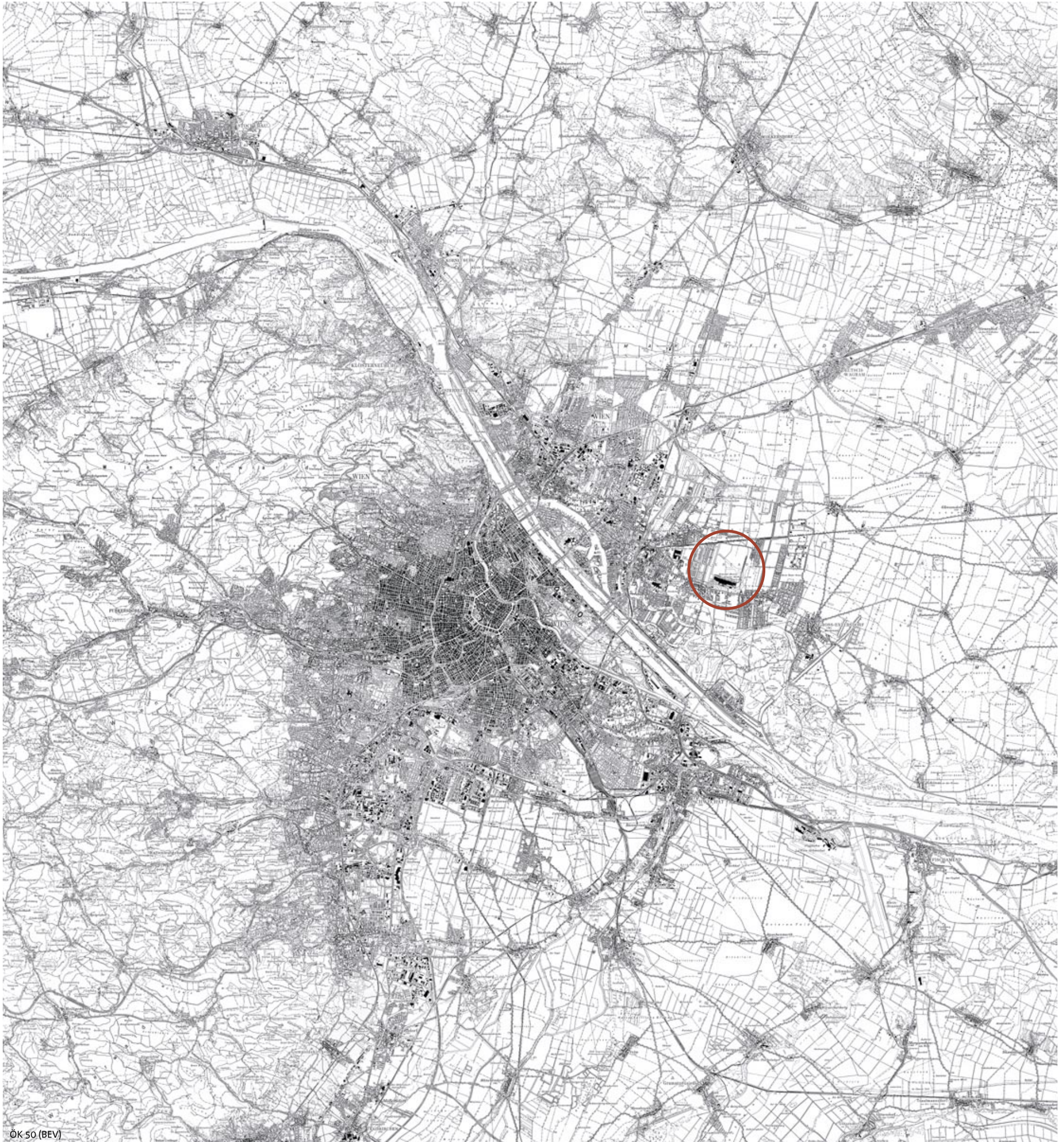
- Mit dem Ausbau der S80- bzw. R80-Strecke kann eine Bahnverbindung nach Bratislava mit einer Fahrzeit von weniger als einer Stunde angeboten werden.
- Durch die genannten Bevölkerungszuwächse und das zunehmende Bedürfnis der BewohnerInnen, ihre Ansprüche an ihr Lebensumfeld geltend zu machen, ist die Umgebung des Flugfelds außerordentlich sensibel geworden. Eine Behebung der strukturellen Defizite des Raums wird von der Bevölkerung ebenso erwartet, wie ein sorgsamer Umgang mit seinen Qualitäten.

Eines ist gleich geblieben – das Areal ist immer noch riesengroß und verfügbar. Das Flugfeld ist unter diesen Rahmenbedingungen zu einer wichtigen strategischen Fläche der Wiener Stadtentwicklung geworden, was auch durch die im Stadtentwicklungsplan (STEP 05) festgelegten Entwicklungsziele für das Zielgebiet U2 Donaustadt/Flugfeld Aspern sowie für seine Kernzone, das Flugfeld selbst, klar zum Ausdruck gebracht wurde. Im Hinblick auf die (künftige) Bedeutung der Ostregion bestehen folgende Erwartungen der Stadt Wien an die Rolle des Flugfelds in diesem Raum:

- Durch die Entwicklung eines attraktiven urbanen Zentrums mit kurzen Wegen zu allen Lebensfunktionen, mit vitalen Wechselbeziehungen zum engeren und weiteren Umfeld und mit eindeutigem Vorrang für den Öffentlichen Verkehr, soll die Ausstattungsqualität im Nordosten Wiens deutlich verbessert und ein Impuls für ein – auch ökologisch und sozial – nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum in dieser Region gesetzt werden.
- Mit der Entwicklung eines städtischen Brennpunktes an der Bahnstrecke nach Bratislava soll ein deutlich wahrnehmbares Zeichen dafür gesetzt werden, dass auf der physischen, wirtschaftlichen und politischen Achse Wien-Bratislava eine regionale Partnerschaft mit einem hohen wirtschaftlichen Potenzial und einer Vielzahl von Win-Win-Situationen entstehen kann.

Die Urbanität und Lebensqualität im neuen Stadtteil ist für die Erfüllung dieser Erwartungen ebenso bedeutend, wie die funktionale und gestalterische Qualität der Anknüpfungspunkte an die regionalen und überregionalen Verkehrssysteme.

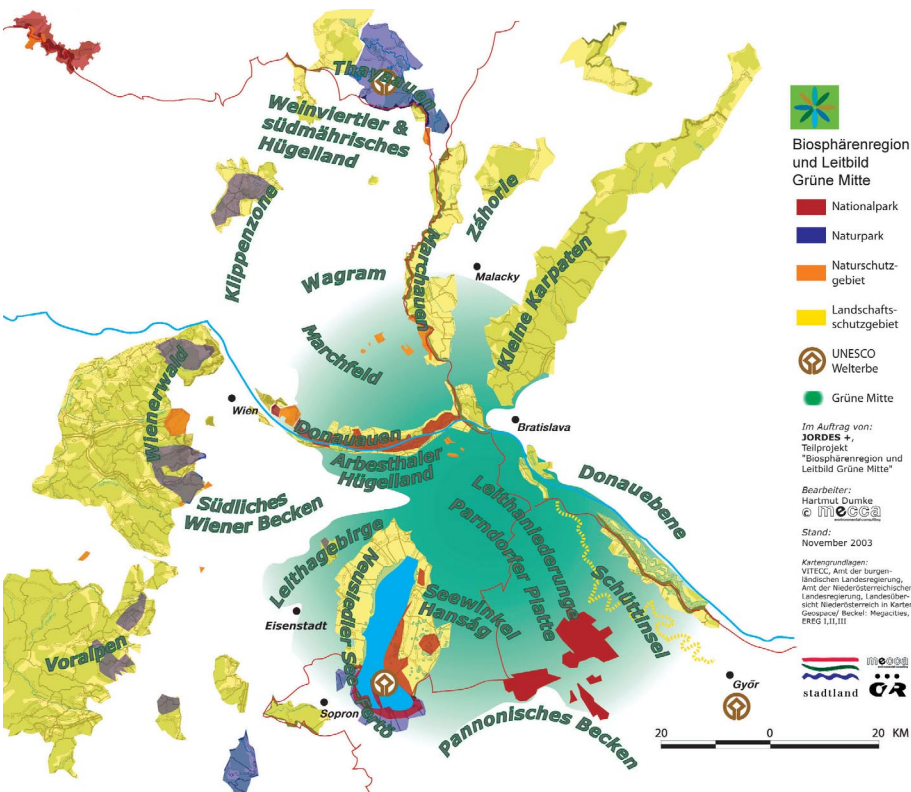
2. Kontext



Lage des Flugfelds Aspern



Marchfeld



2.2 Regionale Strategien für die Landschaft

Wien liegt am Schnittpunkt zweier europäischer Großlandschaften, die in starkem Kontrast zueinander stehen: dem Alpenraum und der Pannonischen Tiefebene. Am Ostrand des Alpenraums hat sich der westliche Teil des Stadtgebiets entwickelt. Die Schotterterrassen des Wiener Beckens prägen den südlichen Stadtteil, der Donaudurchbruch der Wiener Pforte, die Donau und die Ebene des Marchfelds die nordöstlichen Stadtgebiete.

In diese Großlandschaft eingebettet – zwischen dem Wienerwald und den Karpaten – liegen die Hauptstädte der beiden Donauländer Österreich und Slowakei – Wien und Bratislava. Sie sind nicht nur durch eine gemeinsame Geschichte miteinander verbunden, sondern auch durch die Donau, den Nationalpark Donauauen, die weitläufige Kulturlandschaft des Marchfelds - die gemeinsame „Grünen Mitte“.

In einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung stellt die Sicherung und Weiterentwicklung dieser Landschaftsräume einen integralen Bestandteil der wirtschaftlichen Standortentwicklung dar und ist somit Basis für die langfristige Sicherung der Lebensqualität.

Das Leitbild „Grünräume der Stadtregion“ aus dem Stadtentwicklungsplan (STEP 05) baut auf diesen Grundsätzen auf.

In diesem Leitbild werden die fünf großen übergeordneten Landschaftsräume (Bisamberg, Kulturlandschaft Marchfeld, Donauraum-Nationalpark Donau-Auen, die Terrassenlandschaft im Süden von Wien und der Wienerwald), die Wien prägen definiert und Handlungsfelder zur Förderung dieser Landschaftsräume aufgezeigt.

Das Marchfeld besitzt auch heute noch aufgrund seiner Weite und Offenheit („der weite Horizont“) einen eigenen Reiz und unverwechselbaren Charakter. Mit dem Marchfeld assoziiert man die Kornkammer Österreichs; auch wenn heute der Gemüseanbau dank der Ernteverträge mit der Nahrungsmittelindustrie in den stadtnahen Bereichen dominiert. Der Anbau von „Energiepflanzen“ wird zunehmend ein wichtiger Produktionszweig, die Bereitstellung von Flächen für Windparks zur Nebenerwerbsquelle. Die Vorteile der Stadtnähe werden immer mehr von LandwirtInnen erkannt, die Bioprodukte erzeugen und ab Hof oder über Direktzustellungen vermarkten. In manchen alten Ortskernen lassen sich zum Teil noch bäuerliche Strukturen erkennen (Süßenbrunn, Breitenlee, Aspern, Eßling, Groß-Enzersdorf,...).

Die Donau-Auen sind die letzten großen naturnahen Flussauen Mitteleuropas. Die Dynamik des fließenden Stromes ist hier trotz der Regulierungsmaßnahmen im 19. Jahrhundert noch wirksam. Der Fluss formt und verändert die Landschaft innerhalb des Regulierungsprofils in einem stetigen Prozess von Abtragung und Anlandung, von Zerstörung und Neubeginn. Das damit verbundene Nebeneinander unterschiedlicher Sukzessionsstadien, von kahlen Schotterbänken bis zu verlandenden Tümpeln und üppigem Auwald ist Grundlage für eine hohe Biodiversität, aber auch für eine abwechslungsreiche und vielseitige Erholungs- und Erlebnislandschaft.

Das Flugfeld Aspern liegt genau im Schnittpunkt dieser beiden Landschaftsräume.



Lobau

2. Kontext

2.3 Verkehrsstrategien für den Nordosten Wiens

Die Stadtentwicklung am Flugfeld Aspern steht in engem Zusammenhang mit dem derzeit geplanten Ausbau der Verkehrsverbindungen im Nordosten Wiens. Die Verlängerung der U-Bahnlinie U2, der Ausbau der Marchegger Ostbahn sowie die Errichtung der Nordostumfahrung (S1) und die Verlängerung der A23 werden eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Nordosten Wiens mit sich bringen. Diese Schienen- und Straßenprojekte wurden im Masterplan Verkehr Wien 2003 als kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen festgeschrieben. In der strategischen Umweltprüfung SUPer NOW wurde 2003 erneut die Bedeutung dieser Verkehrsprojekte für den Nordosten Wiens wie auch für den gesamten Raum Wien-Bratislava nachgewiesen. Derzeit ist für alle vier Projekte eine Fertigstellung im Zeitraum 2012 bis 2015 geplant.

U-Bahnlinie U2

Die Verlängerung der Linie U2 in den 22. Bezirk ist derzeit bis zur Station Aspernstraße in Bau. Die U2 wird mit der weiteren Verlängerung bis zum Flugfeld Aspern ihren Endpunkt finden. Mit einem dichten Intervall von bis zu 4 Minuten wird die U2 die wichtigste ÖV-Anbindung für das Flugfeld Aspern in die Innenstadt Wiens sein. Der Bau der U2 ist eine Grundbedingung für die Entwicklung des Flugfelds Aspern.

Marchegger Ast der Ostbahn, S80

Die Marchegger Ostbahn ist die Direktverbindung aus Wien zum Hauptbahnhof Bratislava. Derzeit gibt es eine Eilzugsverbindung im Stundentakt. Mit dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung dieser Bahnlinie wird die Fahrzeit verkürzt und die Kapazität erhöht werden. Ein verdichteter Eilzugsverkehr von Marchegg und Bratislava, Regionalzüge aus dem Marchfeld sowie die schnellen Direktverbindungen zwischen den Hauptbahnhöfen Wien und Bratislava werden über diese Strecke geführt werden. Der Bahnhof Flugfeld Nord ist künftig der erste Umsteigeknoten auf dieser Linie. Die Schnellbahnlinie S80 führt derzeit im 30 Minuten Takt vom Südbahnhof (Ostseite) zur Hausfeldstraße. Die Linie wird um 1,3 km zum Bahnhof Flugfeld Nord verlängert. Die Bedeutung der S80 wird ab 2013 mit der Durchbindung am neuen Hauptbahnhof Wien deutlich erhöht werden. Die S80 kann über den Hauptbahnhof nach Meidling und weiter bis Hütteldorf in den Westen Wiens geführt werden.

Tabelle: Reisezeiten vom Bahnhof Flugfeld

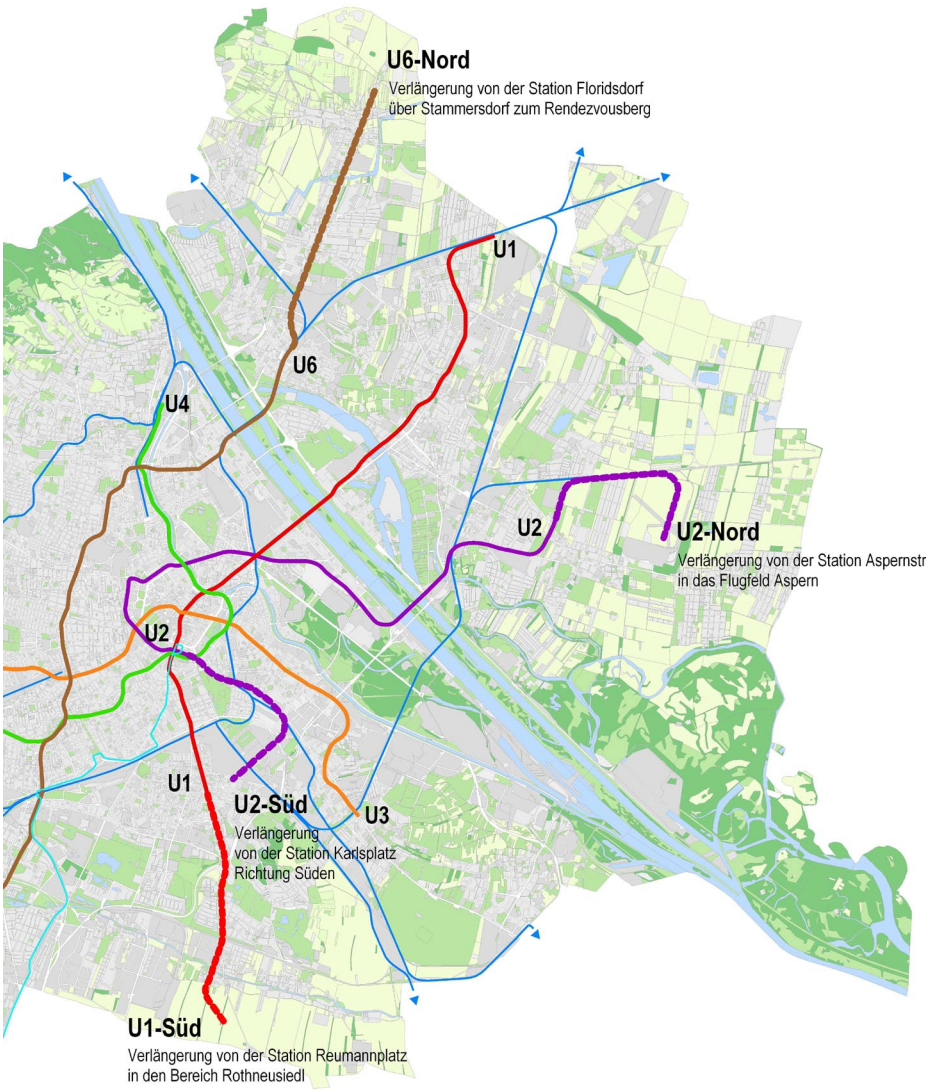
Linie	vom Bahnhof Flugfeld nach	Fahrzeit
U2	Praterstern	18 min
	Schottentor	25 min
	Karlsplatz	30 min
	Stephansplatz (U2/U1)	27 min
S 80	Wien Hauptbahnhof	23 min
	Wien Meidling	29 min
Eilzug Ostbahn	Wien Hauptbahnhof	17 min
	Bratislava Hauptbhf.	34 min
Intercity	Bratislava Hauptbhf.	28 min

A23-Verlängerung Spange Flugfeld Aspern

Die ursprünglich als B3d geplante hochrangige Verbindung parallel zur Hauptstraße B3 wird nach dem aktuellen Planungsstand der Asfinag als Verlängerung der A23 vom Knoten Hirschstetten entlang der Marchegger Ostbahn bis zum neuen Knoten Raasdorf (A23/S1) an der Stadtgrenze errichtet werden. Diese neue Straße ermöglicht eine Entlastung der Ortsdurchfahrten im bestehenden Hauptstraßennetz des 22. Bezirks. Mit zwei Anschlussstellen beim Flugfeld Aspern wird die A23 den Großteil des Autoverkehrs des neuen Stadtentwicklungsgebiets aufnehmen.

S1 Nordostumfahrung Wien, Regionenring

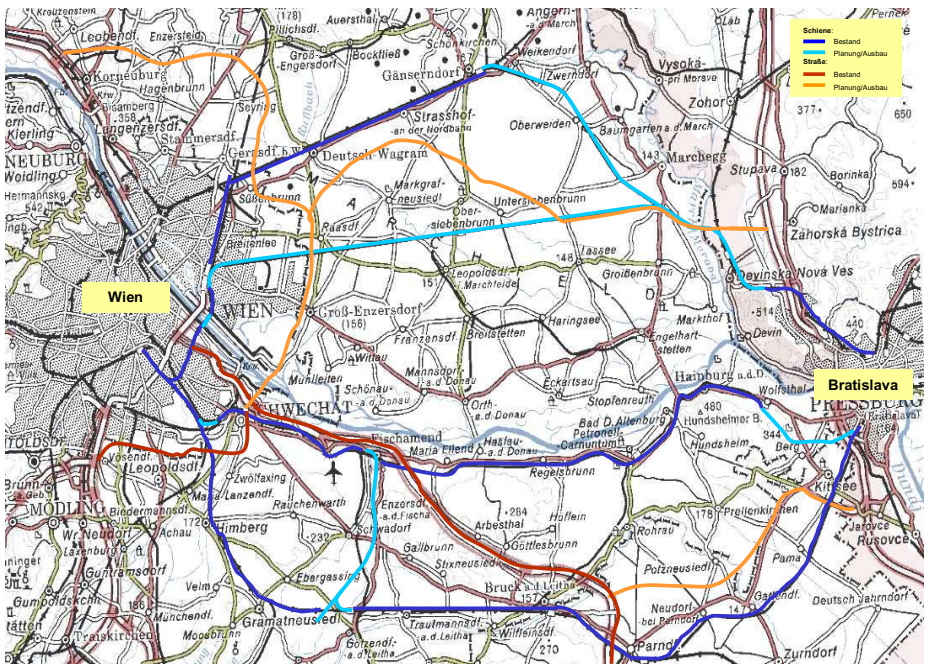
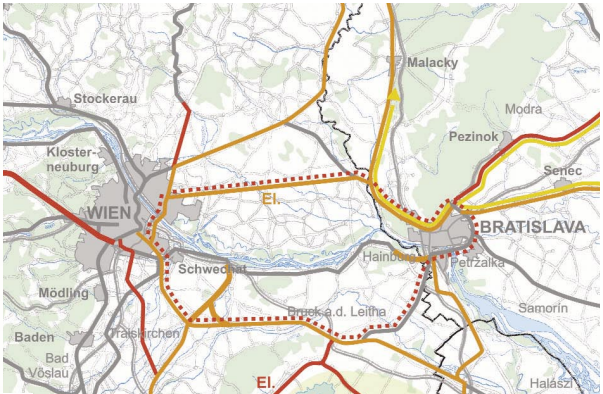
Die an der Stadtgrenze geplante Nordostumfahrung Wiens ist Teil des Regionenrings um Wien, der bis 2015 fertiggestellt werden soll. Über die A23 ist das Flugfeld direkt an die S1 angebunden. Damit ist eine rasche Erreichbarkeit des Flughafens Schwechat und der Autobahnen in alle Himmelsrichtungen ohne Durchquerung des Wiener Stadtgebiets möglich.



Das öffentliche Verkehrsnetz Wiens mit geplanten Verlängerungen

Schienenprojekte

- Bestand (Personenverkehr)
- Realisierung bis 2011
- Realisierung nach 2011
- Realisierung nach 2021
- Schnellbahn-Konzept Bratislava
- Schnellbahnring (Projektidee)
- El. Elektrifizierung
- Neubau / Ausbau



Ausbau der Verkehrsverbindungen Wien - Bratislava (Schiene und Straße)

2.4 Die Struktur des Umfelds – städtebauliche und funktionelle Beziehungen

Alte Dörfer und Straßen

Die Umgebung des Flugfelds Aspern lässt kaum städtebauliche Strukturen und Muster erkennen, die längere Entwicklungsperioden und damit den Gesamttraum entscheidend geprägt haben. Vielmehr ist hier durch Einzelereignisse, die jeweils für sich in ihrer Zeit verständlich waren, eine insgesamt sehr beliebig wirkende Mischung unterschiedlichster Strukturen, die wenig (allenfalls geometrischen) Bezug zueinander haben, entstanden. Die ursprünglichen Lebensadern dieses Raums sind die alten Landstraßen, mit denen die ehemals bäuerlichen Straßen- und Angerdörfer verbunden sind. Die donau nahen Dörfer Stadlau, Aspern und Eßling liegen – im Hinblick auf die Hochwassersicherheit – knapp an der Kante der Praterterrasse. Mit dem Bau des Hubertusdamms im Zuge der ersten Donauregulierung in den Jahren 1870-1875 wurden die dahinterliegenden Teile des ehemaligen Überschwemmungsgebiets weitgehend hochwassersicher.

Die Bahnlinie Wien-Bratislava, der „Marchegger Ast“

Eine zusätzliche Strukturlinie entstand in dem Gebiet mit dem 1870 eröffneten „Marchegger Ast“ der Ostbahn, der sich vor allem als Zäsur zwischen der südlichen Ortskernkette und dem Raum Hirschstetten – Hausfeld – Breitenlee bemerkbar machte. An der Gabelung der Ostbahn im Ortsgebiet von Stadlau entstanden in der Folge erste industrielle Bereiche.

Die Siedlungen der Zwischenkriegszeit

In den Krisenjahren der Zwischenkriegszeit fand neben den großartigen Wohnbauleistungen des roten Wien noch ein weiteres „Programm“ zur Überwindung der Wohnungsnot statt. In den ehemaligen Überschwemmungsgebieten sowie auf anderen Flächen im Umfeld der alten Ortskerne entstanden nach Maßgabe der Flächenverfügbarkeit mehr oder weniger ausgedehnte Siedlungsbereiche. Die (historischen) Verlaufsformen dieser Siedlungstätigkeit reichen von der illegalen (aber geduldeten) Landnahme bis zum organisierten Genossenschaftswesen. Im Umfeld des Flugfelds Aspern (das zu dieser Zeit tatsächlich als internationaler Flughafen von Wien in Betrieb stand) entstand eine Vielzahl sogenannter „wilder Siedlungen“ im Lobauvorland sowie die genossenschaftlichen Siedlungen „Kriegerheimstätten Hirschstetten“, „Stadtrandsiedlung Aspern und Breitenlee“, „Neustrassacker“ und „Müllnermais“. Die „wild en Siedlungen“ waren eingebettet in die Topografie der (durch napoleonische Schanzen ergänzten) Aulandschaft. Die geplante städtebauliche Struktur der Genossenschaftssiedlungen war häufig durch die Längserstreckung der landwirtschaftlichen Fluren – quer zum Verlauf der Ortskernketten – vorgegeben. Die Bauzonenpläne der ehemals eigenständigen Ortsgemeinden hatten diese Flurformen bereits durch großflächige rasterförmige Baulandausweisungen aufgegriffen, sodass in den Folgejahren bzw. –jahrzehnten auch durch den privaten Einfamilienhausbau ausgedehnte Siedlungsgebiete mit einförmiger Rastererschließung entstanden. In den 60er-Jahren wurde einer weiteren Ausuferung der Siedlungsgebiete durch Rücknahme der großflächigen Baulandwidmungen ein Riegel vorgeschoben.

Wohnhausanlagen und neue Siedlungen

Anfang der 70er-Jahre wurden von der Gemeinde Wien östlich von Hirschstetten, anschließend an die Siedlung Kriegerheimstätten, größere und dichtere Wohnhausanlagen errichtet. Im Zusammenhang mit dem gleichzeitigen Ausbau der sozialen Infrastruktur und weiterer Bautätigkeit durch gemeinnützige BauträgerInnen entstand in diesem Bereich eine bunt gemischte Baustruktur mit dichteren Elementen und beinahe urbanen Ansätzen. Weitere Ergänzungen erfuhr das städtebauliche Patchwork durch Reihenhaussiedlungen innerhalb der bzw. angelagert an die bestehenden Siedlungsverbände sowie durch eine große Kleingartenanlage, in der bald der Übergang zum Kleingartenwohnen vollzogen wurde.

Industrielle Großstrukturen

Aufgrund des mit dem Marchegger Ast der Ostbahn verfügbaren Bahnanschlusses kam es Anfang der 80er-Jahre zur Ansiedlung des General Motors Motoren- und Getriebewerks auf dem mittlerweile stillgelegten Flugplatzgelände sowie zur Errichtung des Zentrallagers der Konsum-

Genossenschaft etwa zwei Kilometer westlich davon. Damit verbunden war die Einführung eines zusätzlichen Strukturelements, des Megahallenbauwerkes. Die Dimension beider Hallen suchte zur Zeit ihrer Entstehung ihresgleichen in Europa.

Die Versorgung im Gebiet

Zentralere Funktionen der Versorgung, der Verwaltung oder auch des intensiven und kommerziellen Freizeit- und Kulturbereichs finden sich im Umfeld des Flugfelds nicht. Das nächstgelegene Zentrum mit derartigen Angeboten ist Kagran. Die einzige nahe gelegene Einrichtung mit überörtlicher Bedeutung ist das Schwerpunktkrankenhaus „Donauspital“.

Bemerkenswert ist dabei allerdings, dass inmitten all dieser heterogenen Entwicklungen die alten Ortskerne ihre Funktion als lokale soziale Brennpunkte bewahren konnten. Die im Zuge der verschiedenen Wohnbauphasen erforderliche soziale Infrastruktur wurde überwiegend in den Ortskernen situiert bzw. ausgebaut. Die zunehmende Mantelbevölkerung ließ Nahversorgungsstrukturen überleben bzw. sogar zusätzlich entstehen. Echte Landwirtschaftsbetriebe bestehen in den Ortskernen kaum noch.

Die Landschaft als – nach wie vor – prägendes Element

Auch der – über viele Jahre mehr zufällig als in geplanter Weise – zwischen der baulichen Entwicklung übrig gebliebene Grünraum weist unterschiedlichste Funktionen, Formen und Elemente auf.

Sowohl Felderwirtschaft als auch Obstbau sind nach wie vor bestimmend für das großräumige Landschaftsbild. Auch einzelne Ortskerne sind im Weichbild noch in ihrer landwirtschaftlichen Prägung erkennbar. Daneben fanden auch Intensivierungen der landwirtschaftlichen Nutzung – teilweise durch gezielte und konzentrierte Ansiedlung von Gärtnereibetrieben – statt. Ein weiteres charakteristisches Element des örtlichen Landschaftsbilds steuerte die Schottergewinnung bei. Gleichsam als Reminiszenz an die alte Aulandschaft ist zusätzlich ein Netz aus kleineren und größeren Seen entstanden. Das Spektrum ihrer Funktionen spannt sich von privaten Badehüttenanlagen über öffentliche Badeseen (insbesondere in Hirschstetten und Süßenbrunn) bis zu ökologisch wertvollen Kernelementen wiederhergestellter Biotope.

Ein erkennbares „Grünes Rückgrat“, verdankt seine Entstehung und seine hochwertigsten Landschaftselemente dem in seinem vollen Umfang nie realisierten Bahnhof Breitenlee und seinem Verbindungsbogen zum Marchegger Ast der Ostbahn.

Seit etwa 20 Jahren findet auch eine gezielte und strategische planerische Auseinandersetzung mit dem Grünraumsystem statt. Mit gezielten rechtlichen und gestalterischen Interventionen wurde die Grünraumstruktur stabilisiert und in ihrem ökologischen und emotionalen Gehalt aufgewertet. Anknüpfend an das grüne Rückgrat soll eine großzügige und ökologisch wirksame Verbindung zwischen den Landschaftsräumen Marchfeld und Lobau entstehen. Die erhaltenen und wiedergewonnenen Grünraumqualitäten oder zumindest –potenziale stellen heute eine besondere Standortqualität dar, erfordern aber auch besonders sensiblen Umgang mit dieser Ressource.

Das Flugfeld – isoliert im städtebaulichen Patchwork

Das Flugfeld Aspern, das mit dem Verkehrsübungsplatz des ARBÖ auch noch so etwas wie ein inneres Eigenleben hat, weist nur wenige natürliche Anknüpfungen an sein Umfeld auf. Die Johann-Kutschera-Gasse ist fast schon ebenso Bestandteil des Werksgeländes von GM wie das Bahnanschlussgleis. Die Ostbahnbegleitstraße, die eher zufällig am Nordrand des Flugfelds vorbeiführt, hat keinen Bezug zum Flugfeldareal und verbindet Siedlungsgebiete, die eigentlich nichts miteinander zu tun haben.

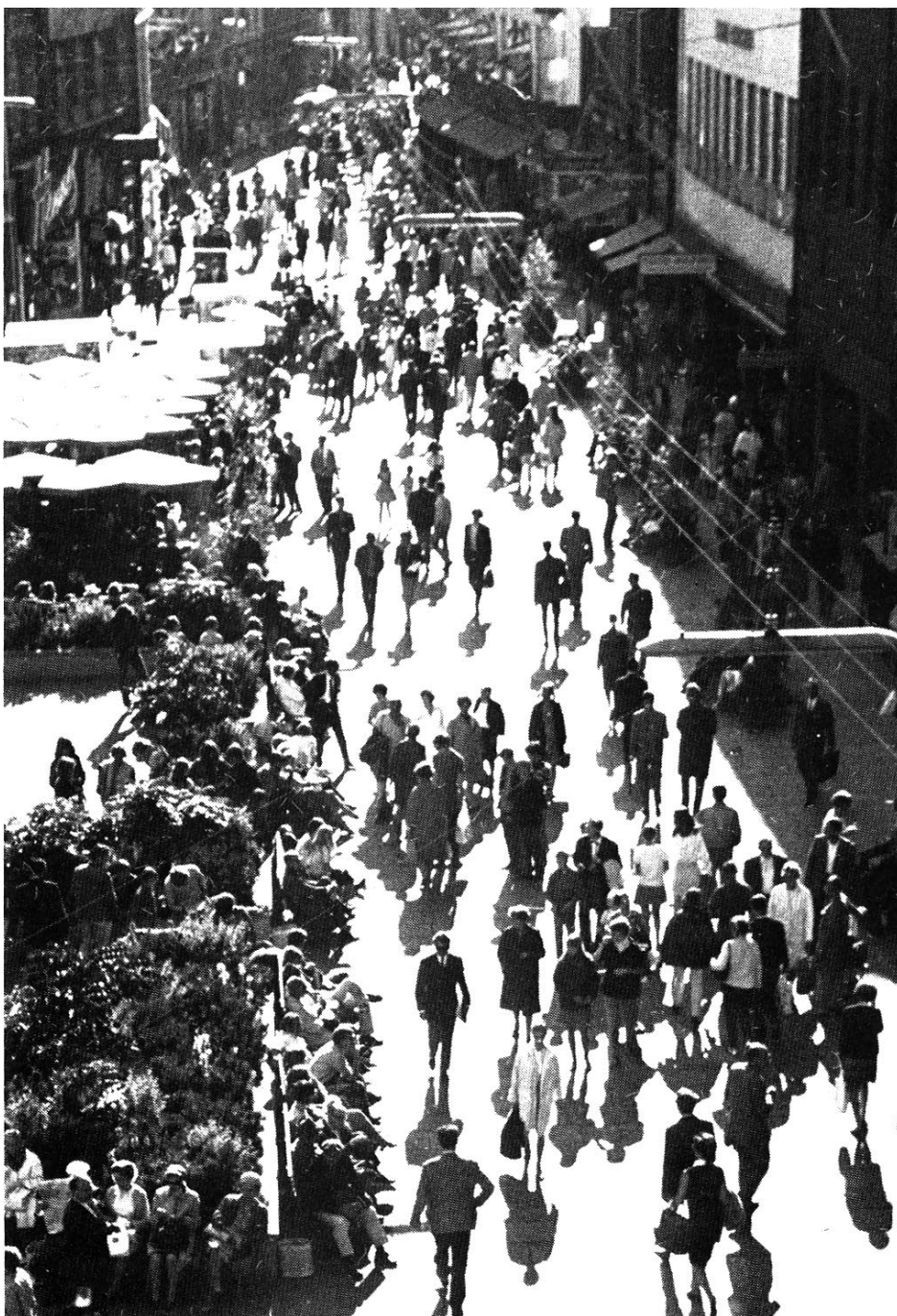
Mit der Entwicklung auf dem Flugfeld sollen die städtebauliche Beliebigkeit des Raumes überwunden und räumlich wie funktional Beziehungen zu und zwischen den angrenzenden Strukturen geschaffen werden.

2. Kontext

3. KONZEPT



...to promote and support the creation of a self-sustaining community capable of offering provision for a range of employment opportunities, housing types and community facilities...



Leben zwischen den Gebäuden

3.1 Gedanken über einen neuen Stadtteil

Die städtebauliche Planung für das ehemalige Flugfeld Aspern stellt sich als einmalige Gelegenheit dar, sich mit fundamentalen Planungsaufgaben in Mitteleuropa auseinanderzusetzen. Von allen öffentlichen Transportsystemen erschlossen, zwischen zwei Hauptstädten gelegen und mit einem Nutzungsprogramm konfrontiert, das sowohl hinsichtlich Vielfalt als auch Nutzungsintensitäten ein breites Angebot fordert, bietet das Entwicklungsvorhaben die Gelegenheit, Maßstäbe hinsichtlich neuer Stadtgebiete in Europa zu setzen.

Die Herausforderungen und Probleme, vor die wir uns gestellt sahen, könnte man drei Kategorien zuordnen – und alle drei zählen zu den Schlüsselementen großmaßstäblicher urbaner Entwicklungen:

Die erste Kategorie bezieht sich auf das Gefüge zwischen den verschiedenen benachbarten Arealen, das sowohl „natürliche“ als auch „künstliche“, vom Menschen geprägte Gebiete einschließt.

Wir begreifen das Flugfeld Aspern bezogen auf seine Lage, die Einbettung in die Landschaft, die Mischung der Funktionen und die geplanten öffentlichen Verkehrssysteme, als einzigartige Chance, sich den fundamentalen Herausforderungen urbanen Lebens zu stellen. Eine neue Entwicklung innerhalb der Stadt kann aber nur als gemeinsames Ganzes funktionieren. Die Ausbildung einer starken Identität muss scheitern, wenn die Grenzen zur Umgebung zu undeutlich sind oder nicht existieren.

Kernpunkt unseres Ansatzes ist deshalb die Entwicklung einer dichten, kompakten, Identität stiftenden Raumstruktur, deren Qualität wir im weitesten Sinne als städtisch bezeichnen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Beziehung zwischen Gebäude und Raum. Ihr Verhältnis bestimmt den Grad an Öffentlichkeit von Parkanlagen, Straßen und Plätzen.

Die zweite Kategorie bezieht sich auf die Konzeption und Strukturierung des privaten und öffentlichen Verkehrs, seinen Einfluss auf die natürliche und gebaute Umwelt, seine Leistungsfähigkeit und Funktion.

Unser Anliegen ist es einen Masterplan zu entwickeln, der Straßen und öffentliche Räume mit menschlichem, lebenswertem, Vertrauen schaffendem und sicherem Charakter generiert. Der städtebauliche Ansatz organisiert/reorganisiert die baulichen Strukturen zu einem ausgewogenen und doch spannungsreichen

3. Konzept

3.1

Gedanken über einen neuen Stadtteil

3.2

Die städtebauliche Gesamtstruktur

3.3

Die wichtigen Strukturbildner im Gesamtkonzept



...to ensure that the benefits of the development are available for all sections of the community...

Gesamtsystem, in dem Verkehr und öffentlicher Raum nicht in Konflikt treten. Trotzdem sehen wir „Konflikte“ als gesunden Teil des urbanen Lebens und halten sie bis zu einem gewissen Maß für unausweichlich und damit für einen Bestandteil des Masterplans. Die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und die klaren räumlichen Beziehungen sind die beiden Hauptbestandteile für das Entwicklungspotenzial des Planungsgebiets.

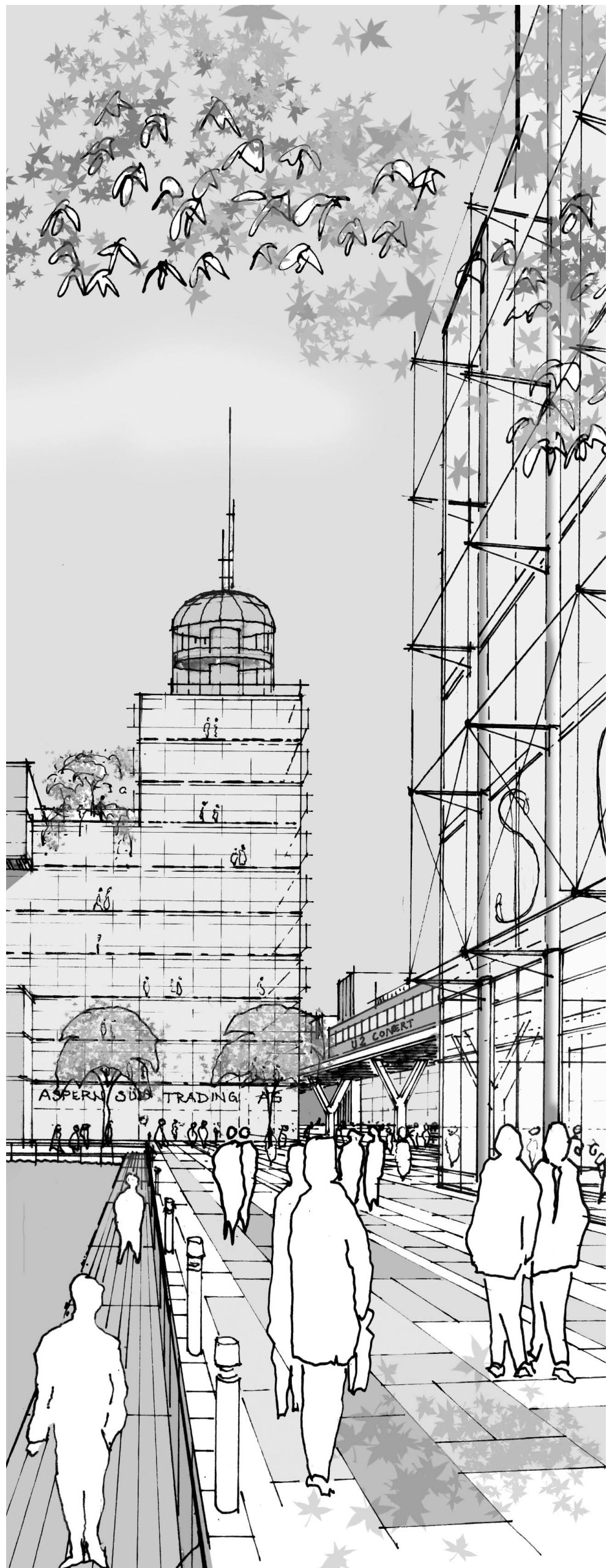
Die dritte Kategorie bezieht sich auf die Verteilung und Organisation der gemischten Funktionen – sowohl im kommerziellen und öffentlichen Bereich als auch in Bezug auf das Wohnen.

Städte sind schon immer *die* Keimzelle für kulturelle Entwicklung. Sie sind Marktplatz für den Austausch von Gütern und Ideen und werden von den Widersprüchen und Konflikten der Gemeinschaft angeregt. Im Entstehungsprozess aus Planung, unvorhergesehenen Ereignissen und Neuplanung wird ihr Charakter physisch und emotional erfahrbar.

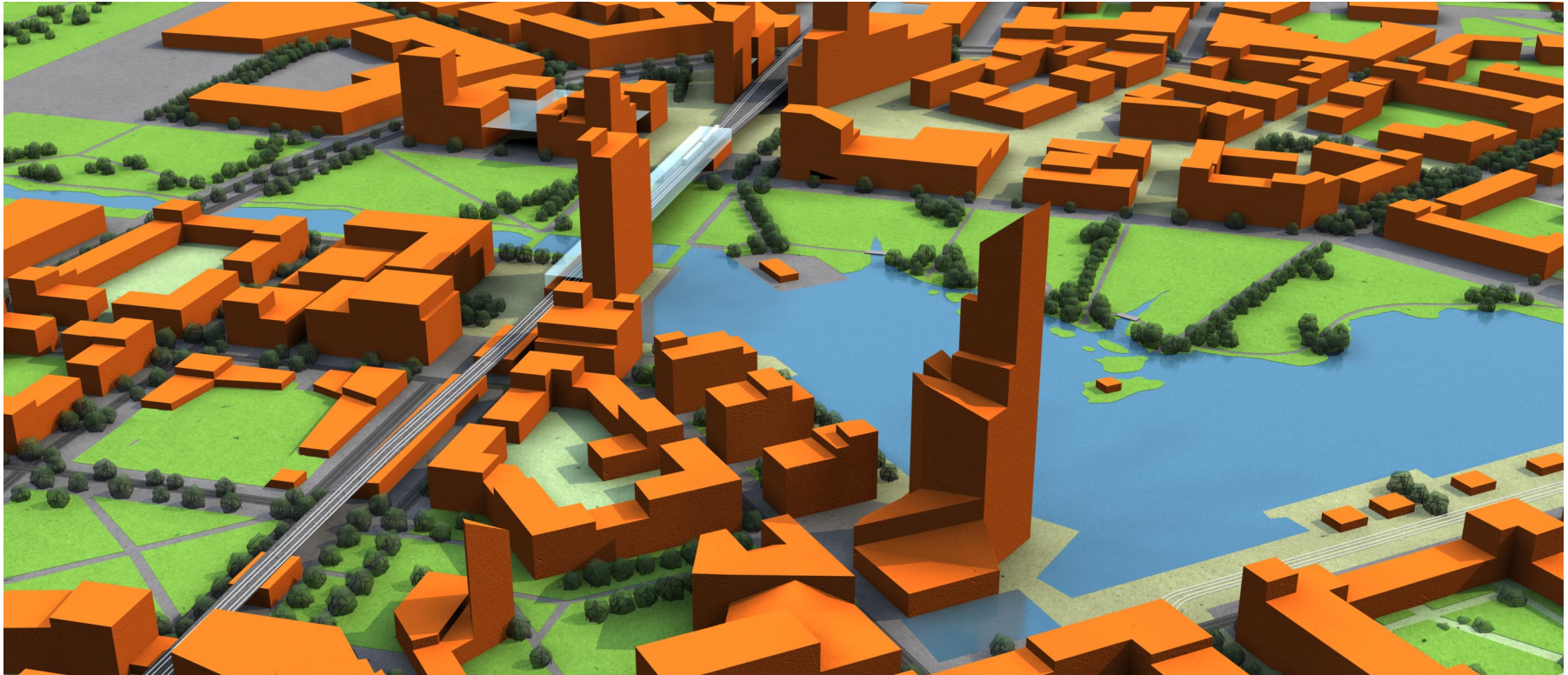
Das heißt für uns: Eine inspirierende, offene und gesunde Umgebung, die Menschen, Plätze und Prozesse zu verbinden vermag, kann nur auf emotionalem, menschlichem Verhalten basieren.

Die Integration und Vermischung verschiedener widerstreitender Funktionen ist eine der schwierigsten Aufgaben bei der Entwicklung und Erweiterung innerstädtischer Gebiete. Das Flugfeld Aspern bietet die einzigartige Gelegenheit, das öffentliche Leben der Universität, der Schulen, kulturellen Einrichtungen und Unternehmen miteinander zu verbinden und zum Schlüssel der zukünftigen Entwicklung zu machen. Stärke und Ausrichtung dieser Funktionen werden zweifelsfrei darüber entscheiden, ob die zukünftige Entwicklung erfolgreich verlaufen wird.

Einige unserer Vorschläge sind bewusst offen gehalten – wir verstehen sie als dauerhaften rekursiven Ansatz, der auf Dialog, Überarbeitung und Anpassung setzt. Die vorliegende Arbeit soll unsere Herangehensweise bei der Entwicklung stadtplanerischer Strategien und Planungsansätze veranschaulichen. Wir hoffen, dass unsere Vorstellung von einer zukünftigen lebendigen Stadt einen Beitrag leistet, die Erwartung der Stadt und der in ihr lebenden Menschen an die zukünftige Gestalt des Flugfelds Aspern in die Tat umzusetzen...



Das östliche Seeufer mit der südlichen U-Bahnstation



Blick über den See

...to promote a flexible framework to allow for inevitable change as development proceeds...

3.2 Die städtebauliche Gesamtstruktur

Eine Stadt wird über ihre öffentlichen Räume wahrgenommen. Daher muß die Priorität auf die Gestaltung des Stadtraumes gelegt werden. Von der Eingangstüre bis zur Straße, zum Platz, dem Park und weiter, soll eine Hierarchie von öffentlichen Räumen geschaffen werden, die mit den Gebäuden und ihren Eingängen und Fenstern in Beziehung stehen. Der Masterplan für das Entwicklungsgebiet ist klar als urbanes Milieu angelegt. Gebäude bilden ein Gesamtsystem und sind gewissermaßen Teil einer städtischen Textur in der der öffentliche Raum aus Straßen, Plätzen und Parks das Gesamtbild formt.

Angesichts der Größe und Komplexität des Plans müssen große Gesten eine wichtige Aufgabe erfüllen. Die formellen Elemente des Plans - wie Ringstraße, Boulevards und andere Achsen - sind bestimmend für die Lesbarkeit und Identität des Raumes. Genauso wichtig sind die informelleren und kleinmaßstäblichen Strukturen, die die Urbanität und ihre Ansprüche ergänzen und so Spannung und Gegensätze erzeugen, die Teil jedes qualitativ anspruchsvollen städtischen Raumes sind.

Ein zentrales Anliegen des städtebaulichen Konzepts für das Flugfeld ist die BenutzerInnenfreundlichkeit des öffentlichen Raums. Hier sind zu Fuß gehen und Rad fahren leicht, angenehm und praktisch. Kleine Blocks ermöglichen ein Netz lokaler Routen in der Nachbarschaft. Zusammen mit den Maßnahmen zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs ist das Ziel des Verkehrskonzepts die Maximierung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zur privaten Autonutzung. Jedes neue Stadtgebiet dieser Größenordnung und Lage braucht ein nachhaltiges Verkehrskonzept, um das Gebiet selbst, aber auch die benachbarten Gebiete, gut zu bedienen.

Beziehungen zur Umgebung

Der zukünftige Erfolg des Entwicklungsgebiets hat viel mit den Beziehungen zu den umgebenden Räumen zu tun: zur freien Landschaft, den Agrarflächen, zu Aspern und Eßling und zu den Erholungsgebieten. Die Stadt am Flugfeld kann nur Teil eines größeren Ganzen werden, wenn seine Integration in die Umgebung in allen Entwicklungsschritten gelingt. Die radiale Struktur unterstützt die grundsätzliche Verbindungsfähigkeit über direkte Straßen- und Wegeführungen sowie prägnante Blickbeziehungen.

Eine weitere Art der Vernetzung mit dem Umfeld wird durch vielfältige Ost-West- und Nord-Süd-Verknüpfungen innerhalb und außerhalb des Gebiets der Masterplanung, wie etwa die großen Landschaftsverbindungen oder den Bahnhofsbereich im Norden, gebildet. Der Entwurf des Masterplans nimmt auch auf eine zukünftig mögliche Erweiterung in nördlicher und südlicher Richtung Bedacht.

Die Zukunft – jenseits des Flugfelds

Seit dem Beginn der Entwurfstätigkeit wurden durch die Masterplaner Überlegungen über eine Erweiterung der Planungsaufgabe - sowohl Richtung Süden als auch Richtung Norden - angestellt. Mehrere Aspekte der gesamten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gestaltung hängen davon ab und führen teilweise zu scheinbar „unfertigen“ Lösungen. In Zusammenhang mit langfristigen Überlegungen erfordert die Idee eines wachsenden Zentrums solche vorerst noch unterbrochenen Verbindungen und Gesten.



Die prägenden Elemente des Masterplans Flugfeld Aspern

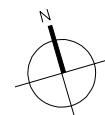
3. Konzept



MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 03/01

1:4000@A1 1:8000@A3

STÄDTEBAULICHE GESAMTSTRUKTUR - ILLUSTRATIVER MASTERPLAN

3.3 Die wichtigen Strukturbildner im Gesamtkonzept

Nördliches Viertel, Bahnhof und Geschäftsstraße

Der Bahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Busknoten am Nordrand des Planungsgebiets schafft ein sehr großes öffentliches Verkehrsangebot und verknüpft damit alle großen Verkehrsprojekte im Nordosten der Region. Diese Knotenfunktion ist ein Eckpfeiler des städtebaulichen Entwurfs für das Flugfeld. Sie wird die Mobilität der Bevölkerung weit über das Flugfeld hinaus erhöhen. Vor dem südlichen Bahnhofsausgang öffnet sich der großräumige Vorplatz. Dieser zentrale Bereich erhält seinen Charakter, neben dem Bahnhofsgebäude, durch daran angelagerte, überwiegend kommerziell genutzte Gebäude größeren Maßstabs und ist Teil eines Netzes von öffentlichen Räumen, die auf dem Areal zwischen den beiden Zufahrtsstraßen im Norden und der Ringstraße angelegt sind. Als Kontrapunkt zur „Grünen Mitte“ und mit dieser durch eine vitale Einkaufsstraße verbunden ist der Bereich vor dem Bahnhof als dynamischer Brennpunkt für das Gebiet konzipiert.

Die grüne Mitte – und ihre Fortsetzungen nach Osten und Westen

Der zentrale Park bildet mit seiner großen Wasserfläche den Nexus des grünen Netzes am Flugfeld Aspern. Straßen, Fuß- und Radwege, die langgestreckten Parkanlagen, alle orientieren sich zu diesem wichtigen öffentlichen Punkt hin. Die urbanen Nutzungen und signifikanten Gebäude am nördlichen und nordöstlichen Seeufer bilden einen attraktiven Endpunkt der zum Bahnhof führenden Einkaufsstraße.

Die Ringstraße

Die Ringstraße ist eines der Schlüsselemente in der räumlichen Struktur des Plans. Sie verbindet alle Hauptzufahrtsstraßen im Gebiet und unterstreicht das radiale Netzwerk der nachgeordneten Straßen und der grünen Fußwegverbindungen. Die Ringstraße bildet einen kreisförmigen Korridor zwischen dem vom Park dominierten Zentrum und der Peripherie des Gebiets. Auf diese Weise können weite Teile des Entwicklungsgebiets von diesem Ring aus wahrgenommen werden. Parks, städtische Achsen, wie etwa die Einkaufsstraße, sowie die verschiedenen Verkehrssysteme, hat man auf dieser wichtigen Straße stets im Blickfeld. Die Ringstraße wird durch ihre konstante Nähe zu allen wichtigen Funktionen zweifellos eine der wichtigsten Verteilungs- und Versorgungsarterien im „Kreislauf“ des urbanen Lebens in dem neuen Stadtteil sein.

Gewerbegebiete

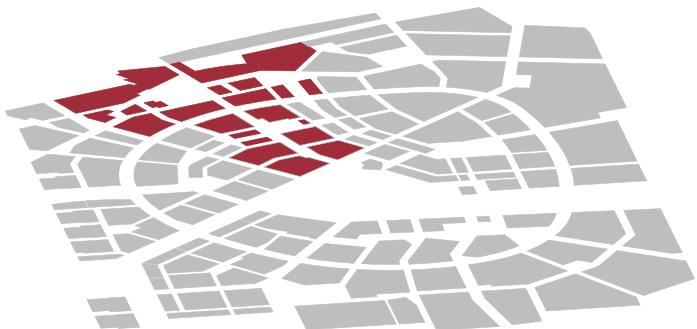
Die östlichen Teile des Planungsgebiets sind für gewerblich genutzte Gebiete vorgesehen. Die genaue Ausformung gewerblicher Projekte hängt stark von den konkreten Anforderungen der künftigen Betriebe ab. Der Masterplan legt daher nur wichtige Prinzipien fest und lässt ausreichende Spielräume für die konkrete Nutzung und Bebauung. Üblicher Weise ist gewerbliche Bebauung von großflächigen und eher niedrigen Baukörpern und größeren Manipulationsflächen gekennzeichnet. Im Hinblick auf die Lage der Gewerbegebiete an der Ringstraße und an wichtigen Eingängen in das Gebiet sind jedoch in Teilbereichen gestalterische Prinzipien insoweit erforderlich als sie für den angestrebten Charakter bzw. die angestrebte Qualität der öffentlichen Räume relevant sind. Gebäude entlang wichtiger öffentlicher Bereiche sollen daher höher geführt und unmittelbar an den Straßenfronten errichtet werden, um ein städtisches Erscheinungsbild zu erzielen.

Wissenschafts- und Bildungsquartier

Am südlichen Ausgang der Endstation der U-Bahn ist Raum für ein Wissenschafts-, Forschungs- und Bildungsquartier reserviert, das bis zu 300.000 m² BGF aufnehmen kann. Da die genauen Anforderungen der künftigen NutzerInnen noch nicht bekannt sind, bleiben die Aussagen des Masterplans für dieses Gebiet in Bezug auf Volumina, Blockzuschnitte und öffentliche Räume auf einem generellen Niveau. Wesentliches Planungsprinzip ist jedoch jedenfalls, dass dieses Quartier als Teil des städtischen Systems entwickelt werden soll, d.h. als urbanes Gebiet mit Gebäuden, die sich sowohl zur Straße als auch zum öffentlichen Raum öffnen. Eine zukünftige Hochschul- oder Forschungseinrichtung wird mit einer Vielzahl ergänzender Nutzungen in enger Verbindung stehen und damit Leben und Aktivität über den gesamten Jahresverlauf in dieses Gebiet bringen.

Superblocks entlang der U-Bahn

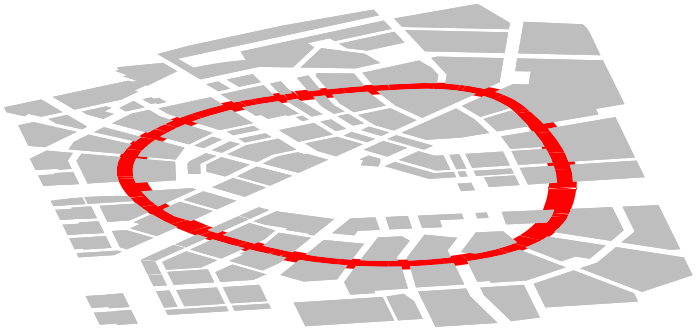
Diese so genannten „Superblocks“ sind ein wichtiges Element des Masterplanentwurfs. Sie wurden entwickelt um die U-Bahntrasse in Hochlage in die Bebauung integrieren zu können. Diese Baublocks verlangen intelligente Ideen in Bezug auf Struktur, Baumassen und Nutzung. Die Verschneidung von U-Bahntrasse und Gebäuden sollten als „Tore“ ausgebildet, Gebäude so dicht wie möglich an die Trasse herangebaut werden.



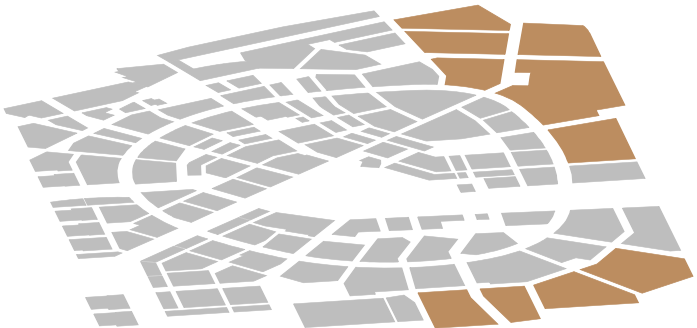
Nördliches Viertel und Bahnhof



Grüne Mitte



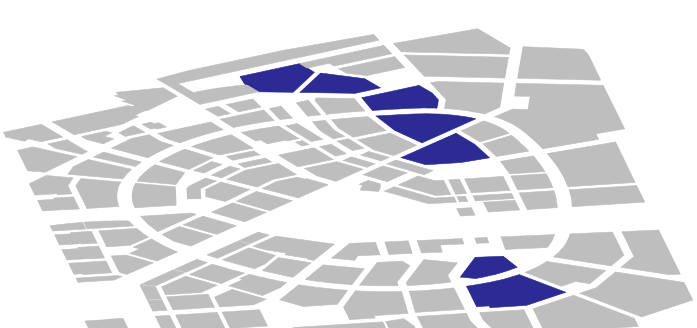
Ringstraße



Gewerbegebiete



Wissenschafts- und Bildungsquartier

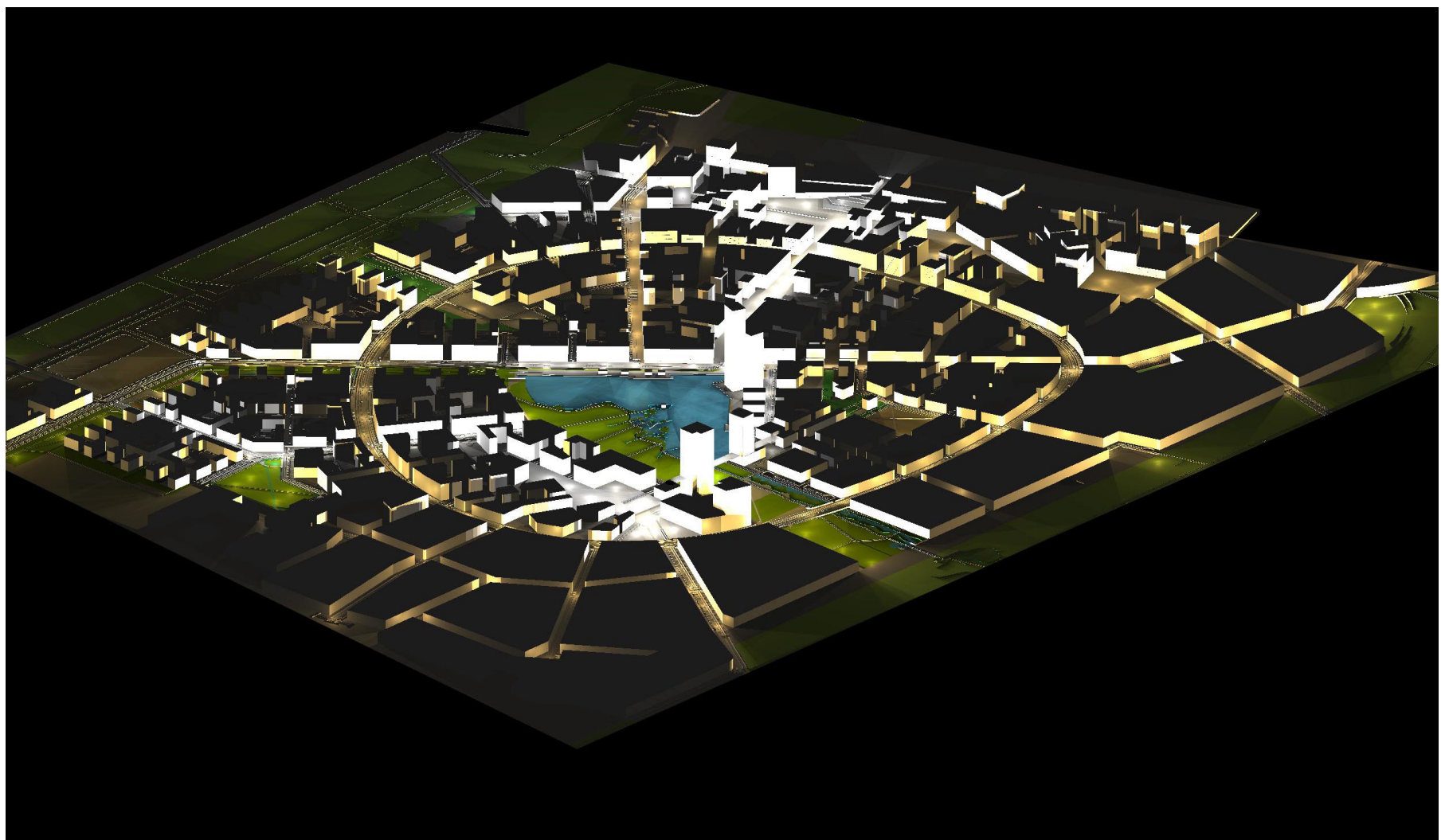


Superblocks

3. Konzept

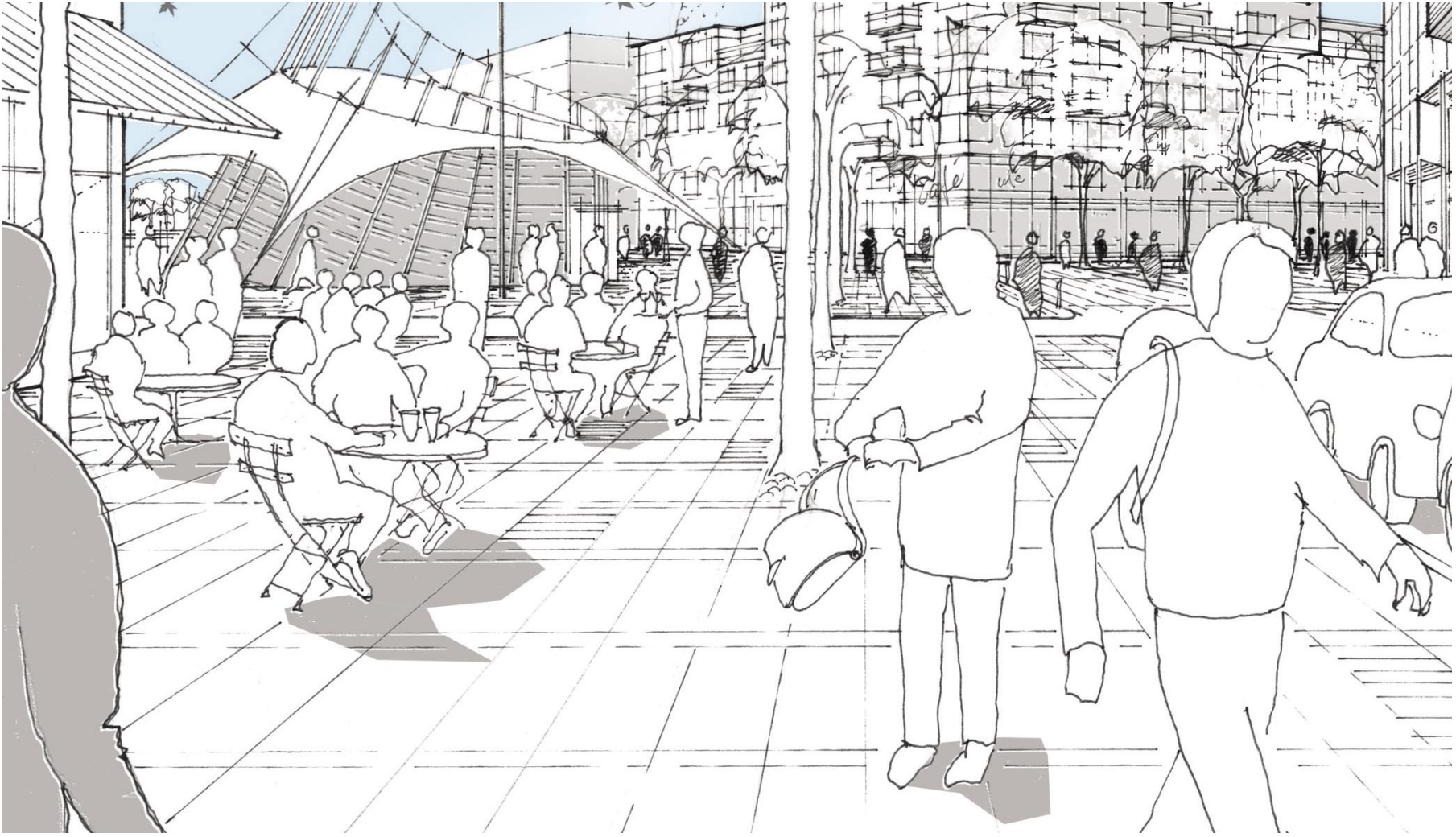


Modellfoto von Südwesten



Das Flugfeld Aspern bei Nacht

4. STADTRÄUME



...to maximise linkages to existing communities and the neighbourhood close to the Flugfeld area, through the provision of safe and attractive pedestrian and cycle routes, and to identify further opportunities for integration...

4.1 Ziele und Grundsätze

Gerade in einem sehr großen Gebiet wie dem Flugfeld ist eine starke Prägung und der Aufbau von Spannung wichtig. Während viele städtebauliche Planungen sich auf bestehende Wege, Grenzen und Flure stützen können, hat die Geschichte auf dem Flugfeld eine „tabula rasa“ zurück gelassen. Einzig das Rollfeld stellt ein aus der Vogelperspektive erlebbares Strukturelement dar. Weder der historische Bezug, noch mögliche Nutzungen rechtfertigten es letztlich, die Betonpisten zu einem bestimmenden Element der neuen städtebaulichen Entwicklung zu machen. Die städtebauliche Struktur und ihre Beziehung zur Umgebung musste und konnte daher völlig neu und selbstbewusst entwickelt werden.

Wenn eine Stadt fußgängerInnen- und radfahrerInnenfreundlich sein, menschliche Maßstäbe haben und vielfältige Nutzungen in kurzer Entfernung bieten soll, hat das System der öffentlichen Räume neben der technischen Funktionsfähigkeit einige grundlegende Leistungen zu erbringen.

Es muss

- das Stadtgebiet in Teile gliedern, die auch für den zu Fuß gehenden Menschen überschaubar und erreichbar sind;
- allen Verkehrsarten und –teilnehmerInnen eine klare und intuitiv erfassbare Orientierung bieten;
- auch in der Bewegungsgeschwindigkeit des/der FußgängerIn in Nutzung und Erscheinungsbild abwechslungsreich sein;
- als sicher und angenehm empfunden werden;
- den Publikumsfrequenzen, die bei öffentlichen Einrichtungen wie U-Bahn- und Bahnstationen, Schulen, Kinos, Kirchen, Geschäftshäusern und dergleichen auftreten, ausreichend Raum für Bewegung, Kommunikation und Aufenthalt bieten;

Gesellschaft braucht einen physischen Ort, an dem sie stattfindet.

4. Stadträume

Seite 32

4.1

Ziele und Grundsätze

4.2

Stadträume -
öffentlicher Raum



2 ½ km² Flugfeld Aspern

Der urbane Stadtgrundriss sucht Beziehung und Anknüpfung zur Umgebung ebenso wie Abgrenzung und Eigenständigkeit. Eingebettet in klare räumliche Strukturen, Ring, Achsen, Stadtkanten liegt ein vielfältiges und hierarchisch fein abgestimmtes Netz von öffentlichen Räumen. Großzügige Grünräume gliedern den Stadtteil und verankern ihn im Umfeld. Die radiale Struktur setzt das neue urbane Zentrum in eine ablesbare und verständliche Beziehung mit den Siedlungsgebieten in der Nachbarschaft.



2 ½ km² Gründerzeit in Zentrumsnähe

Enge, mehrgeschoßige Bebauung mit rationeller Rastererschließung erzeugte in den frühen Wachstumsphasen des Kapitalismus hohe Bevölkerungsdichte unmittelbar anschließend an die historischen Zentren. Die peripheren Gründerzeitviertel – außerhalb des Gürtels – unterscheiden sich kaum – ein Geschöß weniger, etwas mehr Grünflächen gibt es dort. Es braucht schon eine breite Geschäftsstraße, ein Flusstal und eine recht bewegte Topographie, um zu wissen, wo man sich hier befindet. Eine knappe halbe Stunde ist man zu Fuß unterwegs, wenn man die Mariahilfer Straße vom Ring bis zum Gürtel entlang geht.



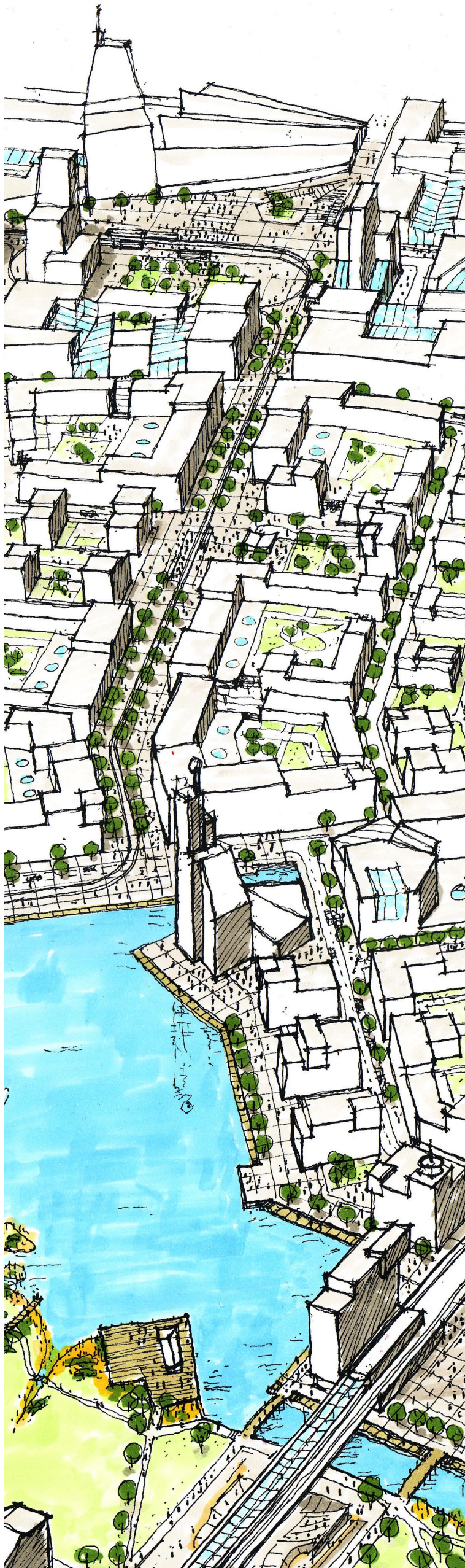
2 ½ km² Siedlungsgebiet im ländlichen Raum

Der alte Ortskern hat noch öffentliche Funktionen und eine vertraute räumliche Struktur. Es gibt einen Anfang und ein Ende, Plätze und Achsen, ein Zentrum und ein Hintaus. Die großflächig nach Süden ausgreifende Siedlungsentwicklung folgt nur dem rechten Winkel, in dem das Grundeigentum zufällig ausgerichtet war. Nur die Unantastbarkeit der Lobau setzt der Ausdehnung der Siedlung im Süden eine – natürliche – Grenze. Zwei Grünzüge, die den Ortskern mit der Au verbinden, geben dem Gebiet noch etwas Struktur und machen den Raum und seine Dimension erlebbar.



2 ½ km² historische Innenstadt

Begrenzt von der geometrischen Figur der ehemaligen Stadtmauern spinnt sich ein System öffentlicher Räume, das im Wechselspiel aus imperialer Großzügigkeit und dicht gedrängter bürgerlicher Ausnutzung jedes Quadratmeters Stadtgebiet entstanden ist. Es ist differenziert und vielfältig, aber in seiner Verwinkeltheit oft auch verwirrend. Seine insgesamt radiale Ausrichtung und die Ausbildung einiger wichtiger Achsen und Sichtbeziehungen ermöglicht es, sich immer wieder zu orientieren.



Die Einkaufsstraße - zentrale Achse zwischen den U-Bahnstationen

4.2 Stadträume - öffentlicher Raum

Hierarchie von Räumen und Plätzen

Eine Stadt definiert sich über ihre öffentlichen Räume, deren Qualität wiederum maßgebend von einer ausbalancierten Hierarchie der Räume und Plätze abhängt. Die Aussagen des Masterplans Flugfeld Aspern beziehen sich daher auf die großen städtebaulichen Zeichen ebenso, wie sie den Rahmen für die kleinen informellen und spontanen räumlichen Gesten bilden. Die daraus resultierenden Hierarchien und internen Beziehungen erzeugen eine Differenzierung und Spannung zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen.

Die sorgfältige Gestaltung dieser Räume ist für die Qualität der Stadt von entscheidender Bedeutung. Die Vorgärten in ihrem Bezug zur Straße, die öffentlichen Plätze, die Parkanlagen - alle öffentlichen Räume mit ihren stadträumlichen Beziehungen müssen zum Gefühl der Sicherheit und Vertrautheit beitragen.

Sequenzen von Stadträumen

Die Stadträume und Plätze des Masterplans reichen von definierten urbanen Situationen bis hin zur offenen Landschaft. Die Integration dieser Elemente ist von den internen Anforderungen des Flugfelds selbst und von den Verbindungen zu den umgebenden Stadträumen und der Landschaft abhängig.

"Stadträume mit überörtlicher Bedeutung" stehen an erster Stelle der Hierarchie und prägen das urbane Leben und die Identität des neuen Stadtteils maßgebend. Das System dieser Stadträume verbindet alle vitalen Räume und Funktionen miteinander. Der Hauptplatz vor dem Bahnhof stellt über die Einkaufsstraße eine Verbindung zum See her; entlang des Ostufers des Sees erreicht man die südliche U-Bahn Station und den Wissenschafts- und Forschungsbereich; das südwestliche Areal ist über eine Hauptstraße mit lokalem Zentrum an den Zentralen Park, das Seeufer und das Wissenschaftsquartier angebunden. Diese Bereiche haben besonders hohe Publikumsfrequenz. Eine sorgfältige aber robuste Gestaltung der Straßen und Plätze schafft Aufenthaltsqualität und gibt vielen unterschiedlichen Nutzungen Raum. Besondere Architektur erzeugt prominente Orte mit hohem Wiedererkennungswert. Blickbeziehungen zu diesen Räumen erleichtern die Orientierung im Gebiet.

"Stadträume mit lokaler Bedeutung" stehen an zweiter Stelle der Hierarchie. Sie strukturieren interne Beziehungen und Qualitäten und bieten attraktive und leicht erkennbare Verbindungen zwischen den Quartieren sowie aus der Umgebung zu den wichtigen Orten im Flugfeld. Die Ringstraße, die Hauptzugänge ins Gebiet und verschiedene Grünverbindungen ergeben ein klar strukturiertes Netz von Bewegungslinien, die für die Alltagswege im Gebiet von großer Bedeutung sind. Kleine Plätze und Grätzlparks sind Elemente der lokalen Identifikation und laden zum Verweilen ein.

"Andere öffentliche Räume" sind Straßen und Räume mit reinen internen Beziehungen und quartiersbezogenen Funktionen. Ihre Gestaltung soll vorrangig das Gefühl, zu Hause zu sein, vermitteln. Dass auch die Hauptzufahrten von der A23 ins Gebiet unter diese Kategorie fallen, liegt daran, dass diese Straßen als relativ monofunktionale Autozubringer gesehen werden und nicht mit der urbanen Zone im Bereich der Einkaufsstraße in Konkurrenz treten sollen.

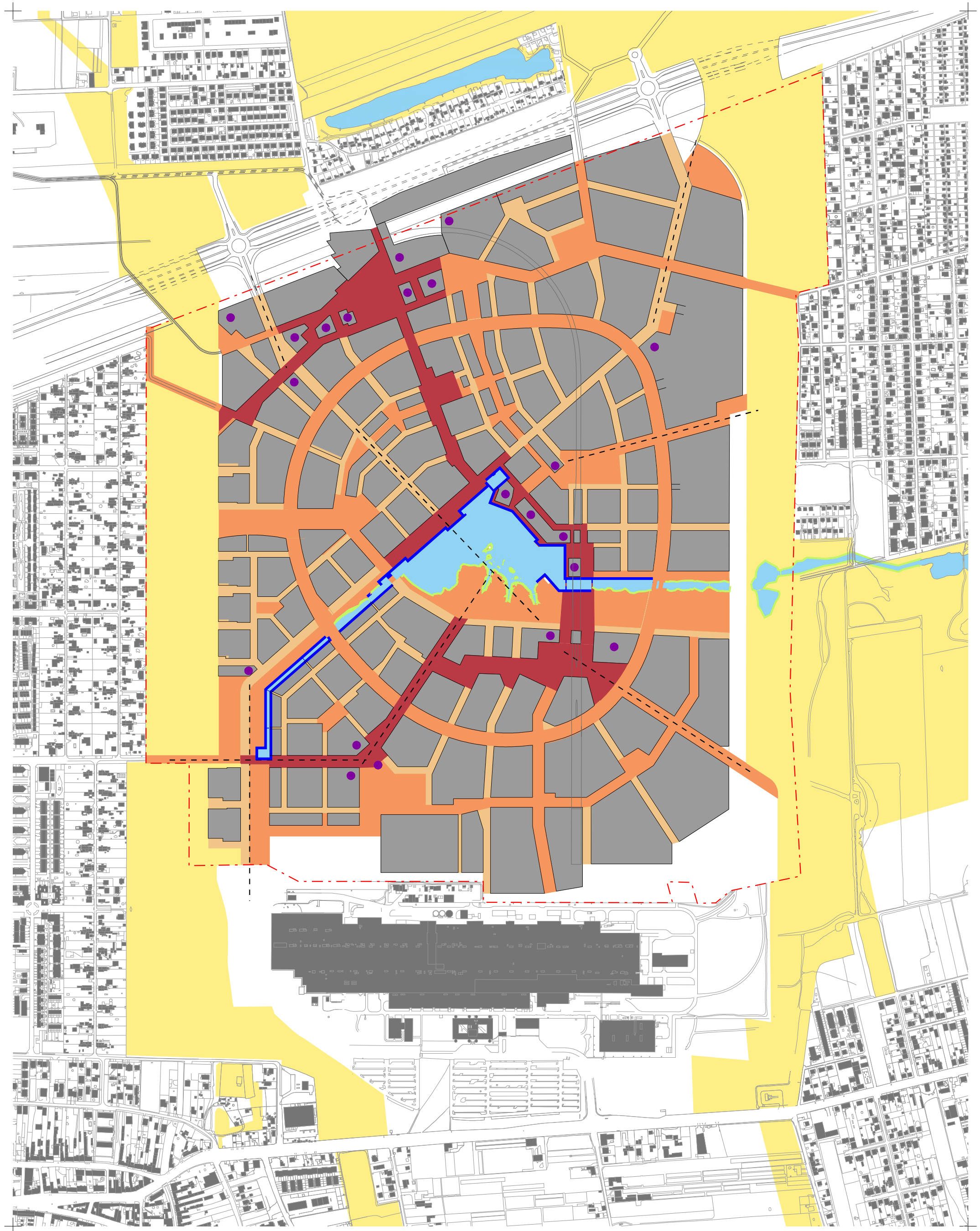
"Landmark Gebäude" definieren wichtige Kreuzungspunkte und Schlüsselstandorte und lassen prominente *Blickbeziehungen* im Gebiet entstehen. Abhängig vom Maßstab und dem Entwicklungsstand haben Landmark Gebäude eine wichtige Rolle für die stadträumliche Lesbarkeit des Projekts.

Das Wasser als Element des öffentlichen Raums








An der *"Naturnahen Uferzone"* am Südufer des Zentralen Sees verzahnt sich das Wasser in schmalen Buchten mit der Ufervegetation und bringt das ruhige Bild der Aulandschaft mitten in die Stadt. Auch die Wasserverbindung nach Osten erinnert an die Altarme in der Lobau.

An der *"Harten Wasserkante"* des Nordufers wechselt das Wasser seinen Charakter, wird künstlich und erzeugt das Flair eines Jachthafens, vor dem sich das lebendige Treiben von Geschäften und Cafes abspielt. Der nach Südwesten führende Wasserlauf ist ebenfalls als städtisches Element zu verstehen und steht in enger gestalterischer Verbindung mit den angrenzenden Gebäuden.

4. Stadträume



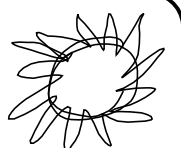
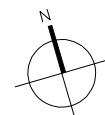
LEGENDE

- | | | | |
|---|--|---|---------------------------------------|
|  | Stadtraum mit übergeordneter Bedeutung |  | Landmark Gebäude |
|  | Stadtraum mit lokaler Bedeutung |  | Wichtige Blickbeziehungen/Sichtachsen |
|  | Andere öffentliche Räume |  | Harte Wasserkante |
|  | Grüngürtel Wien |  | Naturnahe Uferzone |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

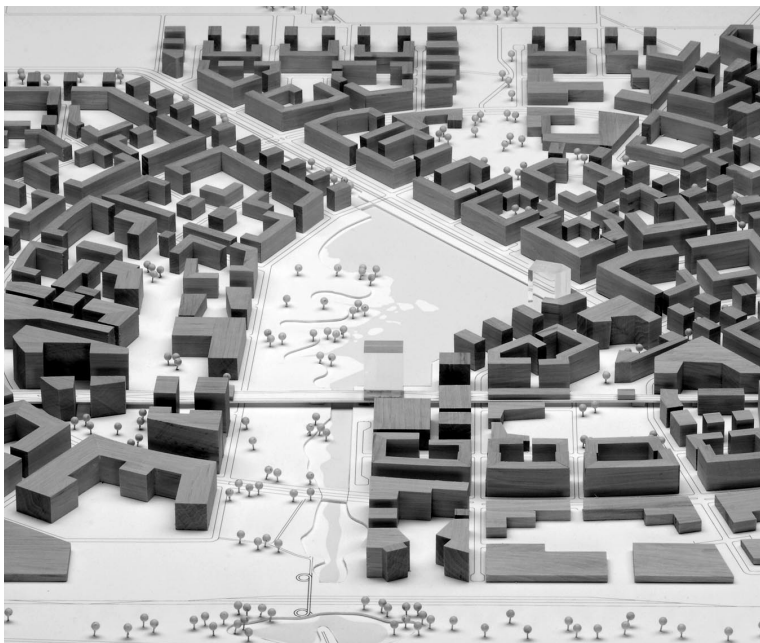
PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 04:001

1:4000@A1 1:8000@A3

STADTRÄUME - ÖFFENTLICHER RAUM

5. GRÜN- UND FREIRAUM

... the clearly read hierarchy of landscaped spaces enables the individual to establish the notion of private, semi public and public realm and by doing so enabling participation in the built environment....



Der Zentrale See



Ausschnitt Leitbild Grünräume der Stadtregion (STEP05)

5.1 Ziele und Grundsätze

Wien wird von 5 großen Landschaftsräumen definiert. Im Flugfeld Aspern treffen zwei dieser Landschaftsräume (siehe Abbildung „Leitbild – Grünräume der Stadtregion“ aus dem STEP05) aufeinander – das Marchfeld und der Donauraum. Das Flugfeld spiegelt die Ebene des Marchfelds wider und weist an den Rändern kleine Restbestände der Vegetation des Donauraums auf. Eine besondere Herausforderung stellt die Lage am südlichen Ende eines „Grünen Rückgrats“ für den Nordosten Wiens dar. Dieser grüne Bogen spannt sich mit seinen vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen von der Lobau bis zum Bisamberg.

Es war von Beginn der Masterplanung an klar, dass der Grünraum ein zentrales Element, ein Identifikationsmerkmal für das Flugfeld Aspern darstellt. So wurden zusätzlich zu den Richtwerten für die Grünraumversorgung der Wohnbevölkerung gemäß STEP05 auch Richtwerte für die Grünversorgung der Arbeitsbevölkerung definiert.

Im Entwicklungsprozess des Masterplans wurden Überlegungen zur Fortsetzung der Grün- und Freiräume, vor allem nach Süden und Norden, über das engere Planungsgebiet hinaus angestellt.

Wenn ein neuer Stadtteil urban sein und gleichzeitig besondere Grün- und Freiraumqualität aufweisen soll, ist es entscheidend, das richtige Verhältnis, zwischen natürlicher oder naturnaher Landschaft, landschaftlichen und urbanen Parkanlagen, Straßen und Plätzen zu finden. Es muss eine klare Hierarchie und Unterscheidbarkeit zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Grün- und Freiräumen geschaffen werden, um den NutzerInnen eine klare Orientierung zu geben und die angestrebte Vielfalt an Freiraumnutzungen ohne Konflikte zu ermöglichen.

Die landschaftsplanerische Strategie für das Flugfeld Aspern bezieht die umliegenden Grünstrukturen in ihre Überlegungen ein und zieht diese in die bebauten Bereiche hinein.

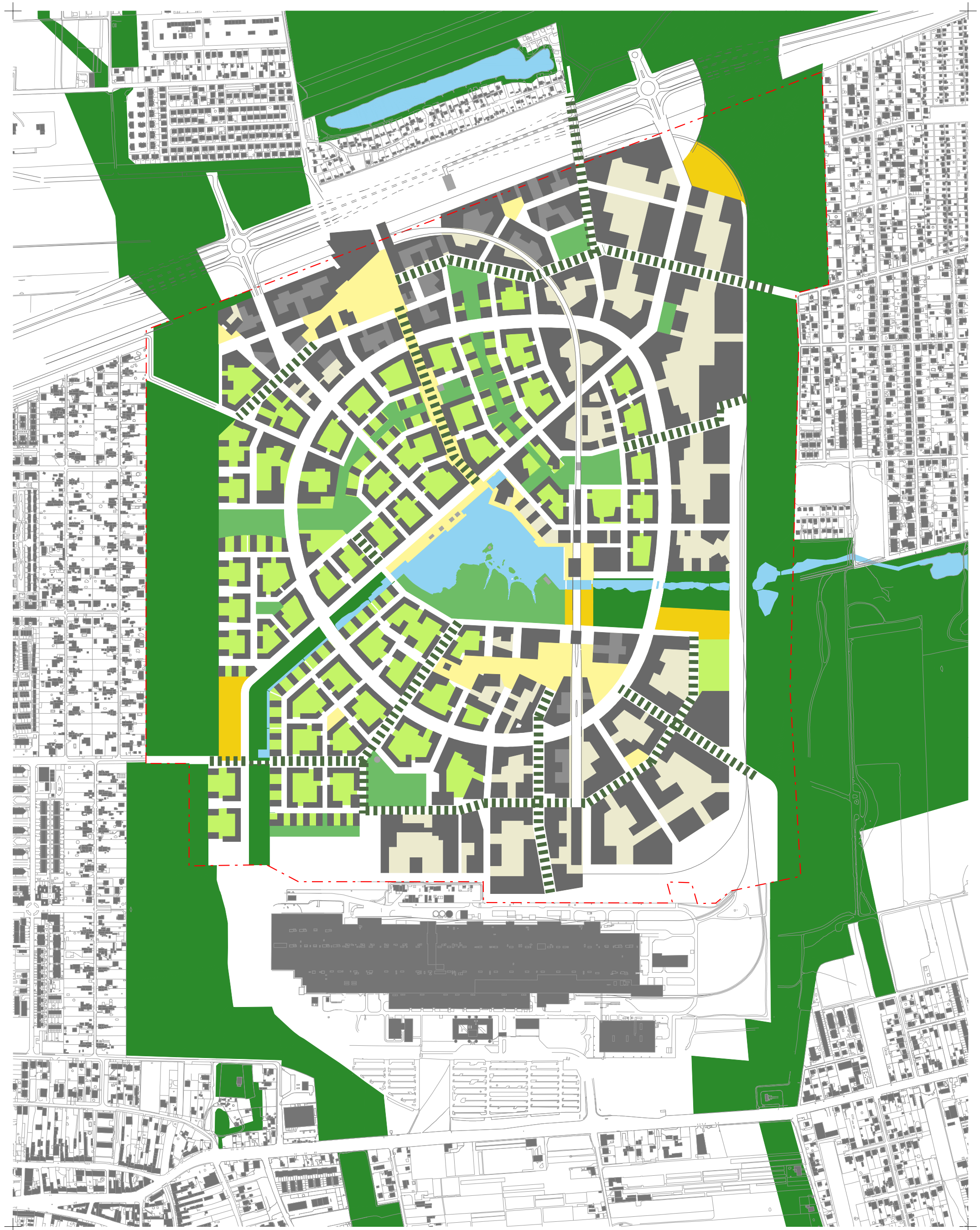
Das Freiraumsystem schafft bzw. ergänzt ein dichtes Netz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, wobei für verschiedene Bewegungsgeschwindigkeiten verschiedene Angebote zur Verfügung stehen. Sowohl im Straßenraum als auch in den Grünverbindungen gibt es Routen und Wege, um das Flugfeld Aspern zu er- und beleben.

Der Masterplan bietet eine große Anzahl an „Grünen Wegerelationen“, die sowohl radial auf den zentralen Grünraum ausgerichtet sind, als auch eine rasche Nord-Süd- bzw. West-Ost-Verbindung ermöglichen. Diese Relationen setzen sich in den angrenzenden Gebieten fort und versuchen, die bestehende Nachbarschaft in den neuen Stadtteil einzubeziehen.

In diesem grünen Bewegungsnetz aus langgestreckten Parkanlagen und Grünverbindungen im Straßenraum (siehe Straßenquerschnitt Alleetyp A, 06:013) sind die im gesamten Stadtteil verteilten Grätzparks als Knotenpunkte verankert.

Im vorliegenden Masterplan bieten nicht nur öffentliche Grünanlagen, sondern eine große Anzahl an halböffentlichen Grün- und Freiflächen vor allem in Innenhöfen die Möglichkeit des Aufenthalts und der Bewegung im Freien für die neuen FlugfeldbewohnerInnen und ihre BesucherInnen. Transparenz und vielfache Beziehungen zwischen Innenhöfen und Parkanlagen stimulieren Nachbarschaften und soziale Begegnung, die dieses Masterplankonzept anstrebt. Diese Sichtbeziehungen und Verknüpfungen zwischen privatem und öffentlichem Raum werden im Kapitel Bebauungstypologien näher beleuchtet.

5. Grün- und Freiraum



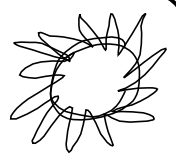
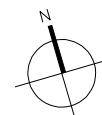
LEGENDE

- | | | | |
|---|---------------------------------|---|--|
|  | Stadtteilbezogene Grünflächen |  | Sport- und Spielflächen |
|  | Wohngebietsbezogene Grünflächen |  | Plätze |
|  | Private Grün und Freiflächen |  | Wichtige Grünverbindungen im Straßenraum |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMMER: 05/001

1:4000@A1 1:8000@A3

GRÜN- UND FREIRAUM - HIERARCHIEN

Detailauswertung Grün- und Freiraum

	<i>m² Grundfläche</i>	<i>m² für Flächenbilanz</i>
Grüngürtel Wien	413 710 m²	413 710 m²
Summe Grüngürtel Wien	413 710 m²	413 710 m²
übergeordnete Grünverbindung	59 350 m²	59 350 m²
lokale Grünverbindung	27 290 m²	27 290 m²
Stadtteilpark	57 250 m²	57 250 m²
Zentraler Park	31 840 m²	31 840 m²
Spiel- und Sport	34 000 m²	34 000 m²
Wasser	47 400 m²	23 700 m²
Plätze	69 300 m²	34 650 m²
Summe Grün- und Freiflächen engeres Planungsgebiet	326 430 m²	268 080 m²
Summe Grün- und Freiflächen gesamtes Planungsgebiet	740 140 m²	681 790 m²

5.2 Die Elemente des Grün- und Freiraums am Flugfeld Aspern

Das Flugfeld Aspern im Grünen Netz der Stadt Wien

Das Flugfeld Aspern liegt an einem wichtigen Punkt im Grünraumsystem der Stadt. Der westliche und der östliche Grünzug haben daher weit über das Flugfeld Aspern hinausgehende Funktionen zu erfüllen. Im Schnittpunkt zwischen dem Marchfeld und dem Donauraum gelegen, ist es entscheidend, den Nationalpark Lobau und die landwirtschaftlichen Flächen im Lobauvorland mit denen nördlich des Flugfelds über die Bereiche des ehemaligen Bahnhofs Breitenlee bis zu den Seen in Süßenbrunn zu verbinden. Im Flugfeld Aspern finden die hauptsächlich Nord-Süd ausgerichteten Verbindungen eine Ergänzung. Entscheidend für die Verankerung des Flugfelds Aspern im Grünen Netzwerk der Stadt wird die Realisierung der niveaufreien Querungen der Verkehrsachsen im Norden und Süden des Flugfelds sein.

Das Grüne Netzwerk im Flugfeld Aspern

Ein dichtes Netz aus Grün- und Freiräumen gliedert und durchdringt den Stadtteil. Neben der großen West-Ost-Verbindung über den Zentralen Park, die von übergeordneter Bedeutung ist, sind vor allem die langgestreckten Parkanlagen und Grünverbindungen im Straßenraum mit den Grätzlparks an wichtigen Knotenpunkten wichtige Elemente der Stadtstruktur.

Räume zur Bewegung und Begegnung

Das Flugfeld Aspern bietet allen ein vielfältiges Angebot an Grün- und Freiräumen. Mit einer Durchmischung an Grün- und Freiflächen in verschiedenen Arten und Dimensionen sollen alle BewohnerInnen und NachbarInnen des Flugfelds angeregt werden, den öffentlichen Raum vielfältigst und häufig zu nutzen. Die verschiedenen Aktivitäten im öffentlichen Raum sollen jedoch nicht nur auf spezifische, monofunktionale Räume beschränkt sein. Besondere Straßenquerschnitte, die einen großzügigen Grünanteil enthalten, sollen das Miteinander und die Durchmischung der Aktivitäten fördern.

– Sport

In einer Gesellschaft, in der körperliche Betätigung (wieder) zum Lifestyle gehört, ist ein ausreichendes Sportangebot selbstverständlich. An der Hauptverbindung der bestehenden Siedlungen östlich und westlich des Flugfelds sind direkt an die großen, übergeordneten Freiräume Sportflächen angelagert, die in erster Linie für diverse ballsportliche Betätigung zur Verfügung stehen sollen. Für die modernen Trendsportarten sind prominenter Standorte vorgesehen. So soll unter der U-Bahnstation beim See eine große Skateranlage mit Streetballplätzen entstehen. Hier kann dann auch das Können einem breiteren Publikum präsentiert werden. Streetball und Skaten soll auch an anderen Orten

unter der U-Bahntrasse ermöglicht werden. Der zweite große trendige Actionplatz befindet sich im Nordosten des Planungsgebiets zwischen der östlichen Grünbrücke und der Brücke der östlichen Erschließungsstraße. Dort kann es ruhig einmal etwas lauter zugehen. Gleichzeitig hat man hier aber auch immer etwas zu beobachten.

– Spiel

Das Spielen ist eine der wichtigsten Tätigkeiten in der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Deshalb soll das Spielen im Flugfeld nicht nur auf einige wenige Spielplätze beschränkt sein, sondern an möglichst vielen Orten in möglichst vielfältiger Form stattfinden können. Neben den, in der Wiener Bauordnung verpflichtend vorgesehenen, Spielplätzen für Kleinkinder (0-3 Jahre) in den Baublöcken finden auch Kinder- und vor allem Jugendspielplätze in den Wohnquartieren Platz. Um ein vielfältiges und differenziertes Angebot zu ermöglichen, sollen, auch im Zusammenhang mit dem Garagierungskonzept, mehrere Baublöcke Nachbarschaftseinheiten bilden und aufeinander abgestimmte, unterschiedliche Spielflächen zur Verfügung stellen, um möglichst alle Gruppen zu bedienen. Im öffentlichen Raum finden sich nicht nur in den Parkanlagen, die im gesamten Stadtteil verstreut sind, Spielmöglichkeiten. Auf den zahlreichen Plätzen und vor allem auch wegbegleitend im Zuge der wichtigen Grünverbindungen im Straßenraum soll die Möglichkeit für spielerische Bewegung geboten werden.

– Aufenthalt und Begegnung

Der Freiraum im Flugfeld Aspern soll ein Ort der Begegnung, der gelebten Nachbarschaft sein. Um diese Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen, sind differenzierte Grün- und Freiräume notwendig. Dazu zählen auch die Sitzbank am Wegesrand, die kleine platzartige Aufweitung an der Kreuzung oder der gemeinsam genutzte Innenhof. Neben den Spielmöglichkeiten für Kinder sollen auch Ruhe- und Kommunikationsbereiche in den Parkanlagen geschaffen werden, um die Begegnung der Generationen zu ermöglichen.

– Wasser am Flugfeld

Im direkten Umfeld der Lobau liegt es nahe, Wasser als ein zentrales Element zu thematisieren, zumal hier der Grundwasserspiegel in geringer Tiefe unter dem bestehenden Geländeniveau liegt.

– Der Zentrale See

Der See im Zentrum des Stadtteils ist integrativer Bestandteil des Zentralen Parks und soll als Grundwassersee ausgebildet werden. Um einen harmonischen Übergang zwischen der Wasserfläche und den umliegenden Park- und Bebauungsflächen zu schaffen, wird auch das gesamte Gebiet um den See herum abgesenkt. Die Uferbereiche werden so ausgestaltet, dass Teilbereiche sowohl der harten als auch der weichen Ufer bei hohem Grundwasserstand überflutet sein können.

– Die Wasserachse zum Himmelteich

Vom Zentralen See soll sich nach Osten zum Himmelteich eine offene Grundwasserverbindung erstrecken. Der unter der U-Bahnstation gelegene Übergang vom See zum Wasserlauf soll kanalartig ausgestaltet werden. Der Wasserlauf selbst soll einen naturnahen Charakter vermitteln. Um möglichst flache Ufer zu gewährleisten, soll die gesamte Grünachse abgesenkt werden.

– Das Wasser Richtung Lobau

Als Reminiszenz an die Lobau, soll im südwestlichen Grünzug ein Gewässer etabliert werden. Da auf Grund der angrenzenden Nutzungen eine Absenkung dieses Bereiches nicht zur Gänze möglich ist, soll eine alternative Möglichkeit gefunden werden, das Wasser auch in diesem Bereich sichtbar zu machen. Dies könnte sowohl in Form eines künstlich dotierten Gerinnes als auch als Versickerungsfläche für die Dachwässer der angrenzenden Baublocks oder Straßenräume erfolgen.

– Regenwasserversickerung

Generell soll im gesamten Flugfeld versucht werden, auch abseits der großen Grünstrukturen, möglichst viel der anfallenden Niederschlagswässer vor Ort zu versickern. Diese Versickerungsflächen können in Anlehnung an die Landschaft der Lobau als ausgestaltete Gerinne, Bachläufe und kleine Teiche ausgebildet werden.

5. Grün- und Freiraum



LEGENDE

Stadtteilbezogene Grünflächen

- Grüngürtel Wien
- Übergeordnete Grünverbindungen

Wohngebietsbezogene Grünflächen

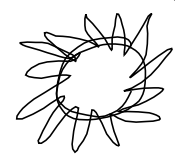
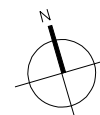
- Zentraler Park
- Grätzparks
- Lokale Grünverbindungen

- Spiel- und Sportplätze
- Plätze
- Vorbehaltsflächen
- Ag1 Stadtraumindex

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 05/10

1:4000@A1 1:8000@A3

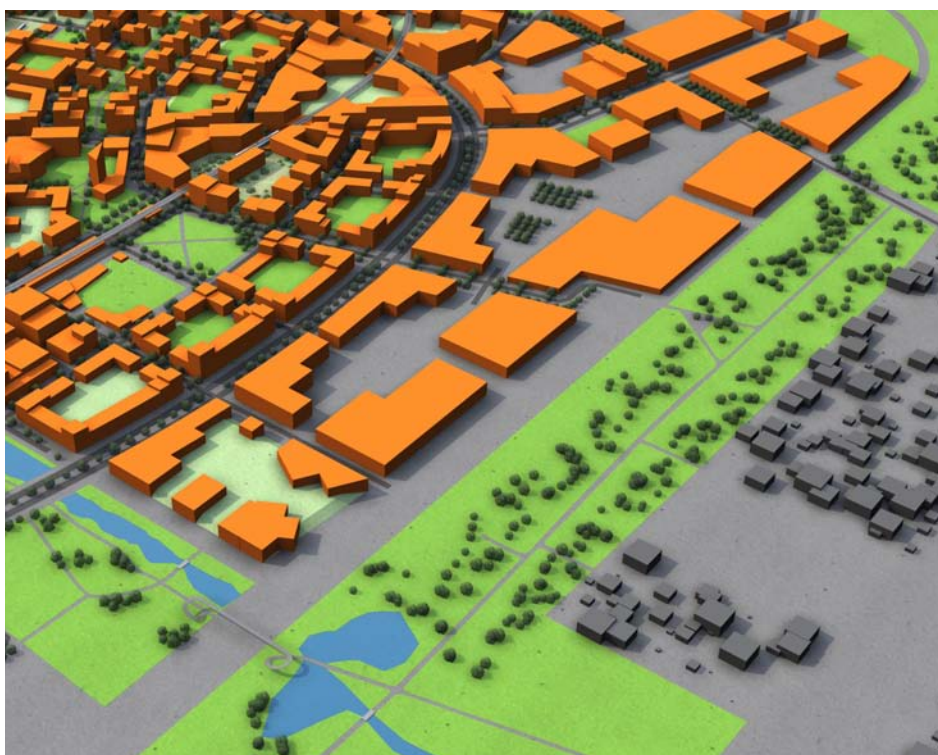
GRÜN- UND FREIRAUM - ÜBERSICHTSPLAN TYPOLOGIEN



Westliche Grünbrücke



Westlicher Grünzug



Östlicher Grünzug

5.3 Typologie der Freiräume

Gemeinsame Freiräume mit den bestehenden Siedlungen

Die beiden großen öffentlichen Grünräume westlich und östlich des Flugfelds bilden – physisch und konzeptionell – einen klaren Rahmen für die Entwicklung dieses Areals. Sie sind wichtiger Teil des übergeordneten Grünraumkonzepts der Stadt Wien, des „Grüngürtel Wien“. In diesen übergeordneten Grüngürtel soll das Flugfeld Aspern mit seinem städtebaulichen Konzept eingebettet werden. Die urbanen Grün- und Freiflächen im neuen Stadtteil sollen eine Ergänzung der landschaftlichen Grünräume darstellen.

Das zukünftige Design und die Entwicklung des westlichen und östlichen Grünzuges werden einen enormen Einfluss auf die Integration des Flugfelds Aspern in den landschaftlichen Kontext haben. Diese öffentlichen Räume haben eine besondere und vor allem verbindende Funktion, welche die alten und neuen Siedlungsgebiete zusammenbringen soll.

Der Masterplan stellt grundsätzliche Überlegungen zur Ausgestaltung und Funktion dieser Landschaftsräume dar. Er zeigt, wie diese mit dem neuen Stadtteil interagieren können und sollen und wie eine Verbindung, ein gemeinsamer Raum, mit den bestehenden Strukturen geschaffen werden kann. Die detaillierte Ausführungsplanung erfolgt in den der Masterplanung nachgelagerten Prozessen.

Der westliche Grünzug ist bereits durch einige Aufforstungen und vor allem die streng lineare Ausrichtung einer Windschutzpflanzung geprägt. Im östlichen Grünzug gibt es im nördlichen Bereich ebenfalls Windschutzpflanzungen, im südlichen Bereich grenzen die Waldflächen des Gedächtniswalds und diverser Aufforstungsaktionen, die im Rahmen von Aktivitäten mit SchülerInnen und JungwienerInnen entstanden sind.

Um Kommunikationsräume mit den benachbarten Siedlungsgebieten zu schaffen, wird es an einigen Stellen notwendig sein, die Waldflächen auszuleuchten und eine Abfolge verschiedener Räume zu ermöglichen. Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sollen die durch die Grünzüge führenden Wege möglichst direkt in die Achsen im Flugfeld übergehen. Für den motorisierten Individualverkehr soll es, abgesehen von der nordwestlichen und der südöstlichen Zufahrt, keine Quermöglichkeiten geben. Dem öffentlichen Verkehr sollen zusätzliche Korridore zur Verfügung stehen.

Im Osten beschränkt das Betriebsgleis von GM die Durchgängigkeit auf wenige Möglichkeiten.

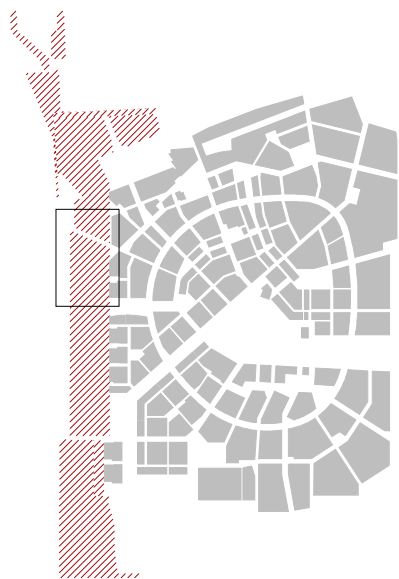
Um die Nord-Süd-Verbindung zu gewährleisten, muss die Realisierung der beiden möglichst breiten Landschaftsbrücken über das Verkehrsband aus U-Bahn, Bahn und Autobahn im Norden sowie einer niveaufreie Querung der Groß-Enzersdorfer Straße forciert betrieben werden. Die geplanten hügelartigen Brücken über die hochrangigen Verkehrsträger im Norden werden zu den höchsten Erhebungen im weiteren Umfeld gehören und einen Ausblick auf die weite Ebene des Marchfeldes ermöglichen.

Um mehr Lebendigkeit in diese Landschaftsräume zu bringen, sollen Lagerwiesen und Flächen zur sportlichen Betätigung eingebettet werden. Auch der eine oder andere Kiosk wäre eine sinnvolle Ergänzung des Freizeitangebots.

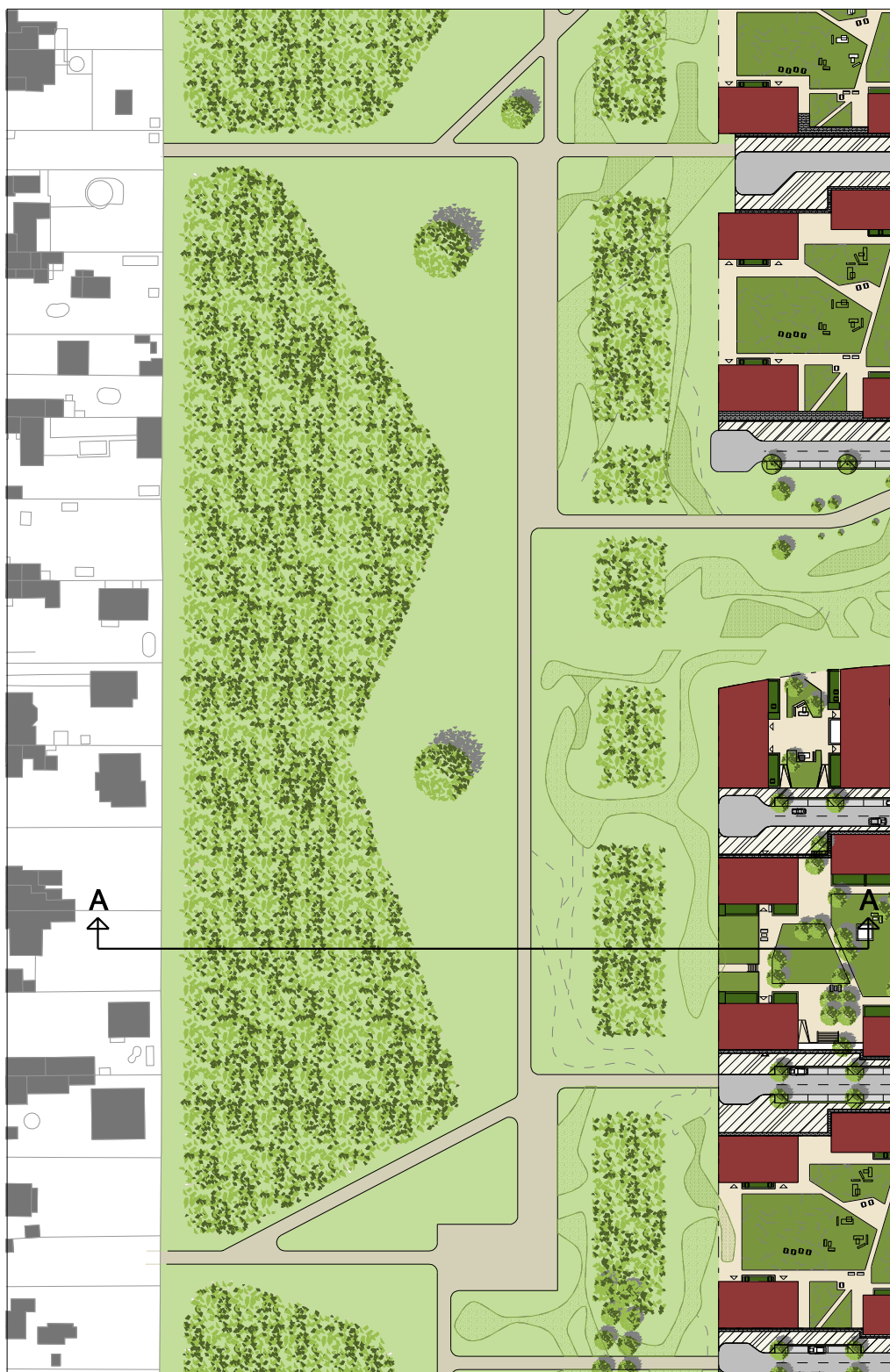
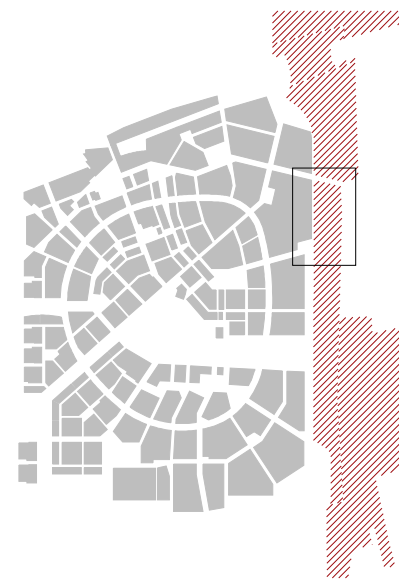
Eine möglichst nutzungs-offene Gestaltung soll den BewohnerInnen und NachbarInnen eine unbefangene und aktive Aneignung der neuen Freiräume erleichtern.

5. Grün- und Freiraum

GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
GRÜNGÜRTEL WIEN



GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
GRÜNGÜRTEL WIEN



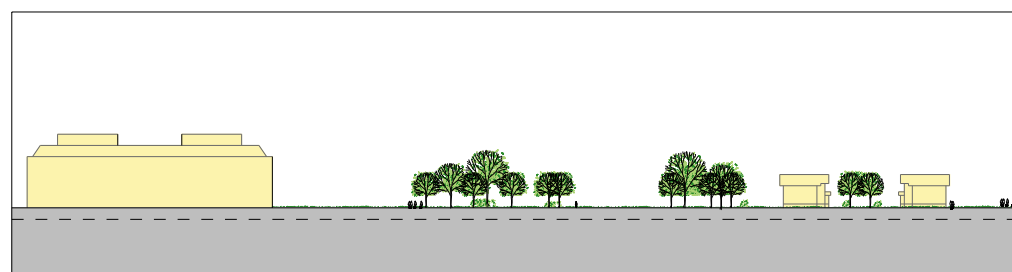
Grüngürtel Wien - Westlicher Grünzug



Grüngürtel Wien - Östlicher Grünzug



Schnitt A - A

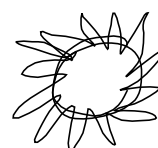
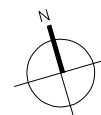


Schnitt B - B

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

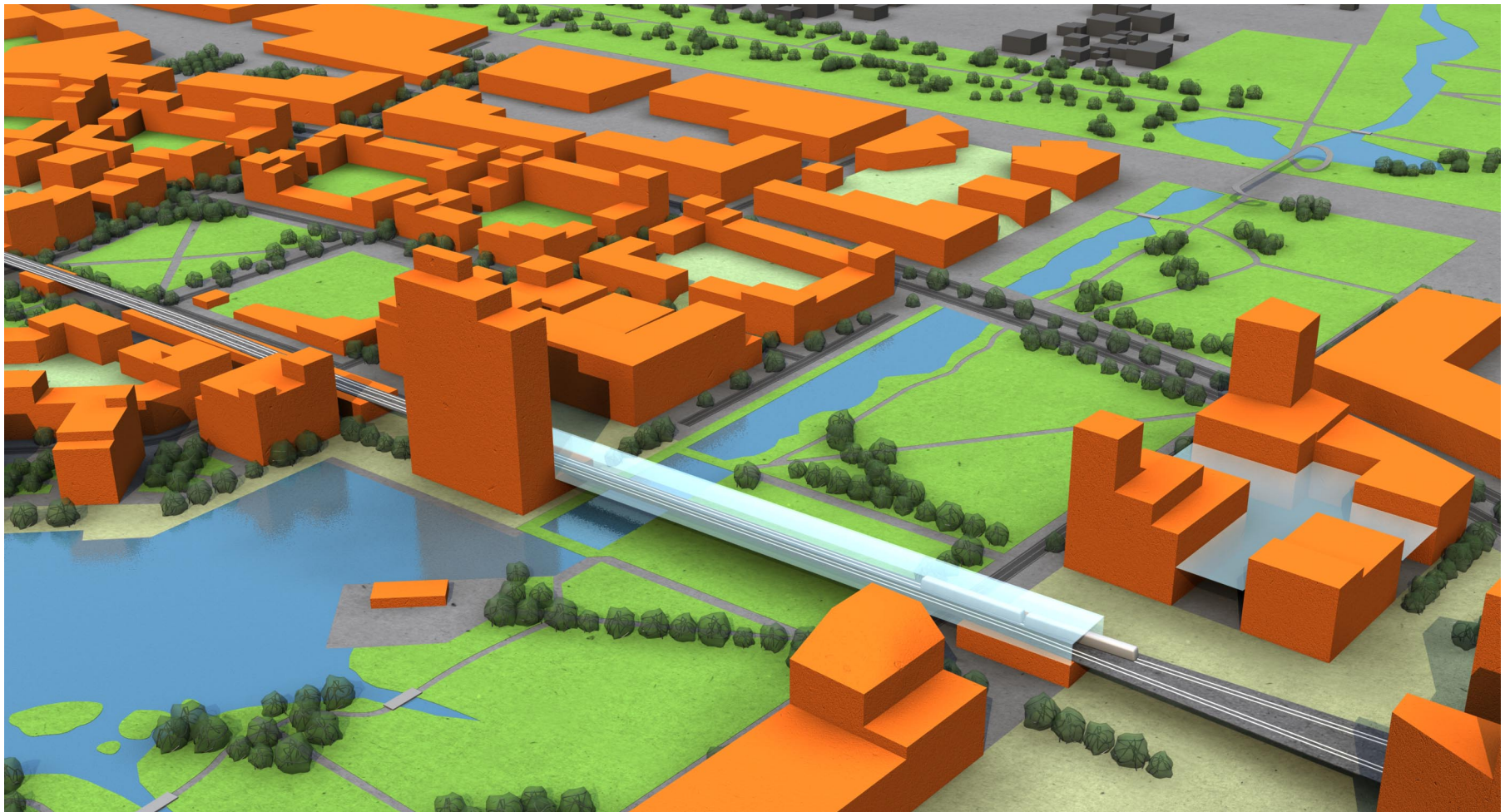
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMMER: 05/011

1:1000@A1 1:2000@A3



West-Ost-Grünzug



Südwestlicher Grünzug

Übergeordnete Grünverbindungen im Flugfeld

– West-Ost Grünzug, südwestlicher Grünzug

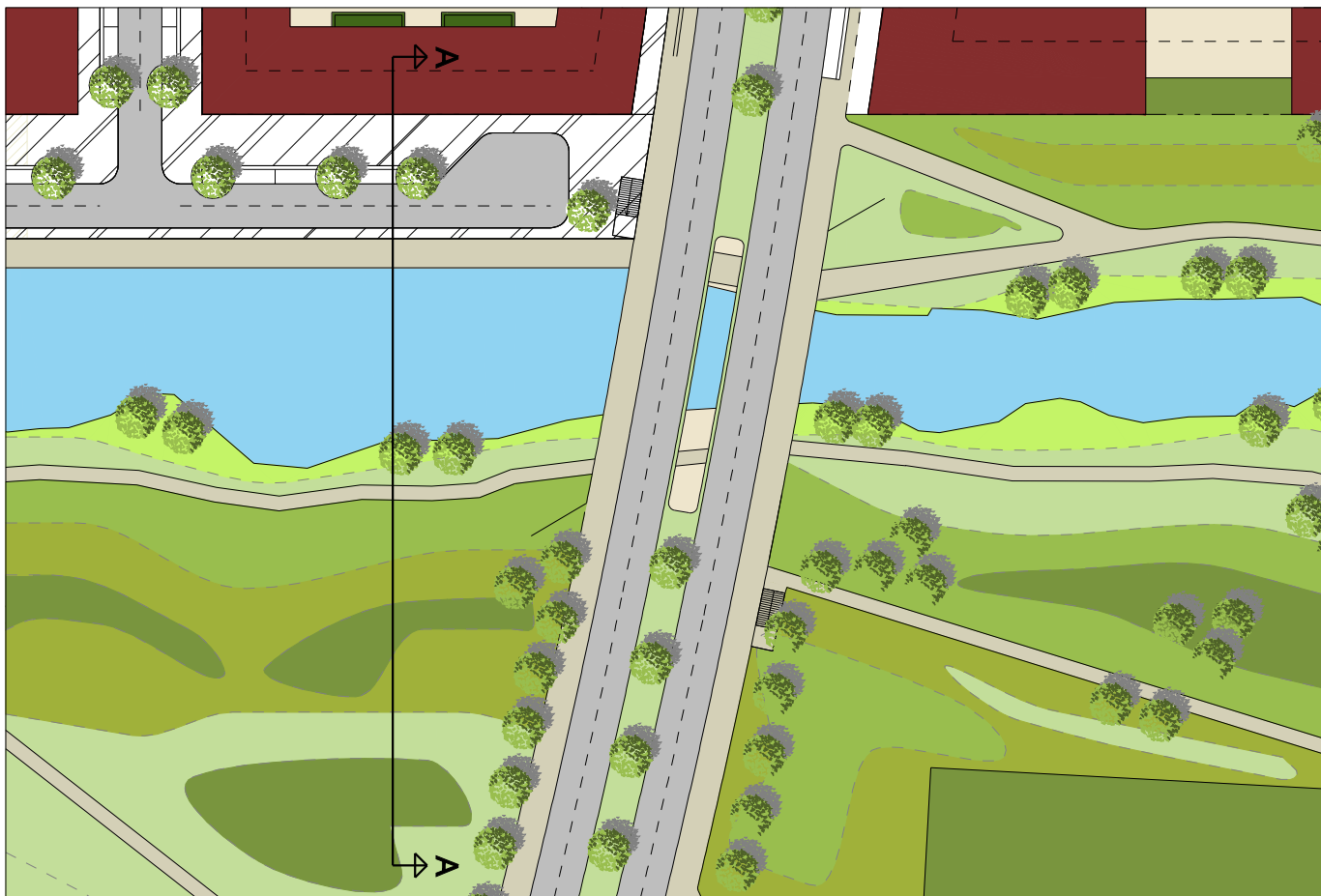
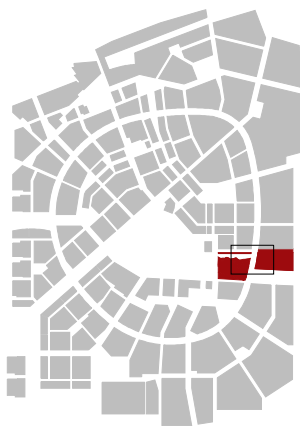
Die großen Verbindungen zwischen den beiden grünen Rändern quer durch das Flugfeld bilden gemeinsam mit der grünen Mitte eine starke Signatur im Grundriss der neuen Stadt. Differenzierte räumliche Begrenzungen durch strenge gebaute Kulissen und permeable Übergangs- und Verzahnungsbereiche sind entscheidend für die Lesbarkeit dieser Signatur, stellen sie in Beziehung zu den angrenzenden Quartieren und machen Dimensionen und Richtungen deutlich. Der gezielte gestalterische Einsatz von Wasserflächen, -läufen und -kanten unterstreicht die große Landschaftsgeste, die hier gesetzt werden soll. Wegeführung, Pflanzen- und Materialwahl sowie eingelagerte Funktionen sollen hier den Charakter eines urbanen Stadtparks entstehen lassen.

Der West-Ost-Grünzug, der vom Zentralen Park Richtung Osten führt, wird durch das lineare Wasserband geprägt. Da die Verknüpfung des Zentralen Sees mit dem Himmelteich über eine Grundwasserverbindung erfolgen soll, liegt der gesamte Grünzug tiefer als die angrenzende Bebauung. Dadurch können große Böschungsfächen vermieden und Flächen für sportliche Aktivitäten leichter integriert werden. Am östlichen Ende dieses Grünzuges soll direkt neben dem Gleis von GM eine Sportanlage mit Frei- und Hallenflächen Ganzjahressport ermöglichen.

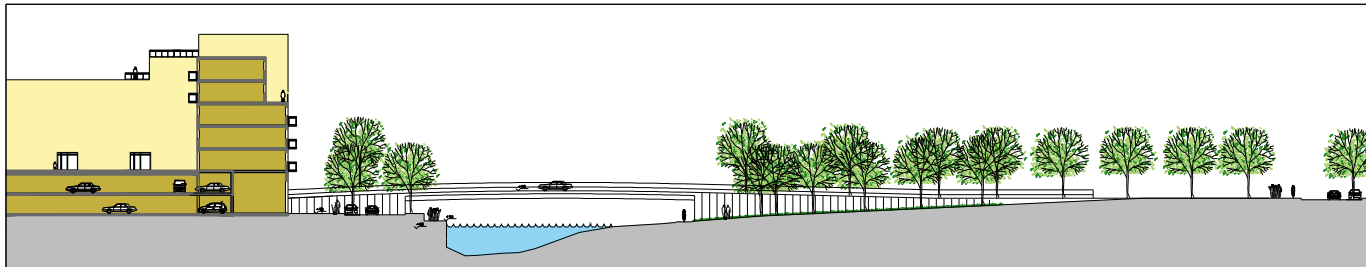
Der Straßenbahnkorridor und der Wasserlauf betonen im südwestlichen Grünzug den linearen, urbanen Charakter dieser Fläche, der durch die Ergänzung mit den halböffentlichen Freiflächen eine wichtige zusätzliche Note erhält. Die Transparenz und das Spiel mit den halböffentlichen, eine optische Aufweitung der öffentlichen Freiflächen bildenden, Grün- und Freiflächen südlich und östlich dieses Grünzuges stehen in spannendem Kontrast zur geschlossen Bebauungskante, die nördlich und westlich angrenzt. In der Mitte des Grünzuges, an einem wichtigen Verknüpfungspunkt mit dem westlich angrenzenden Siedlungsgebiet, wird diese Kante unterbrochen und lässt – angelagert an die Nord-Süd-Grünverbindung – Raum für Sportflächen, die sowohl den AnrainerInnen als auch den BewohnerInnen des Flugfelds zur Verfügung stehen sollen.

5. Grün- und Freiraum

GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
ÜBERGEORDNETE GRÜNVERBINDUNG

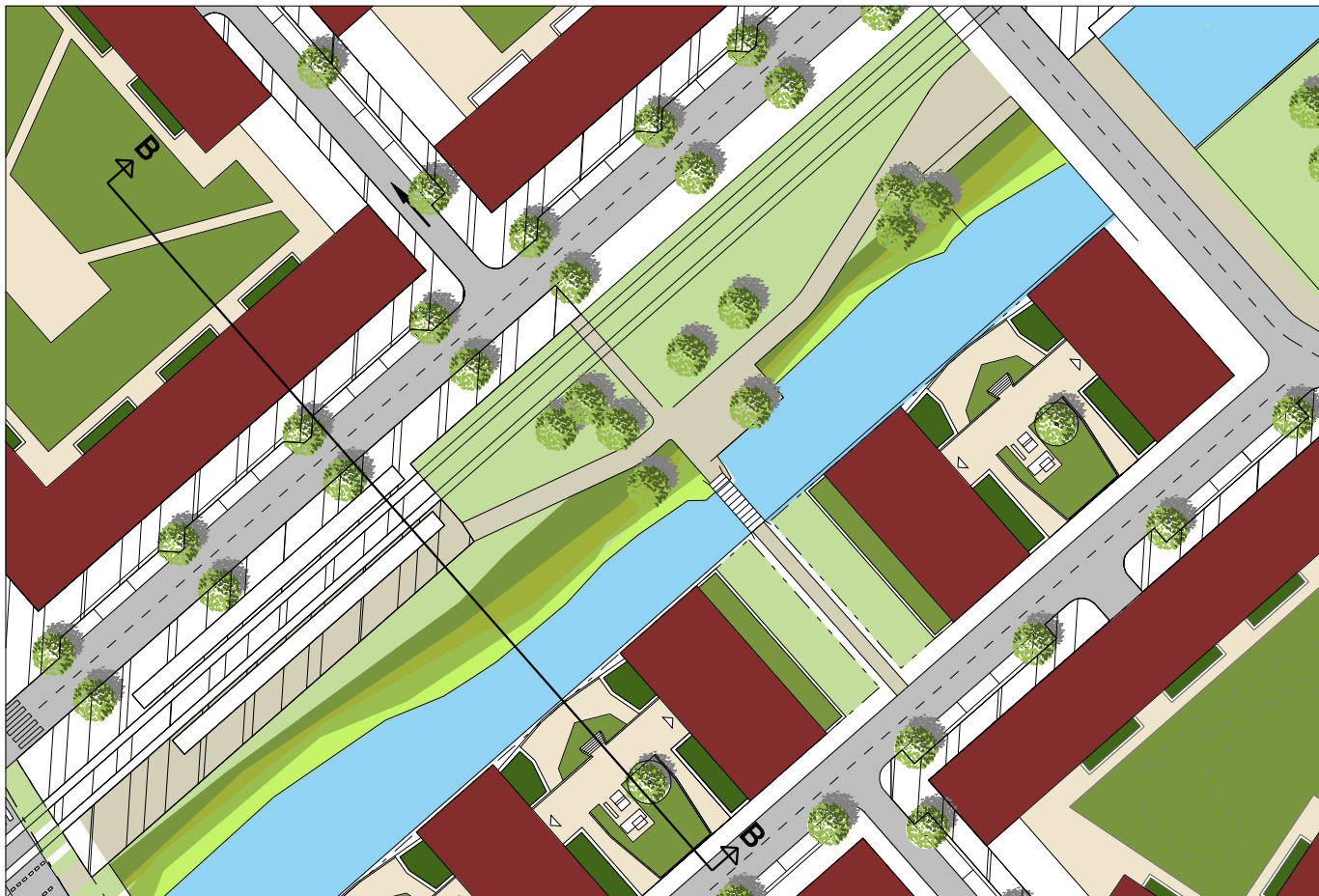
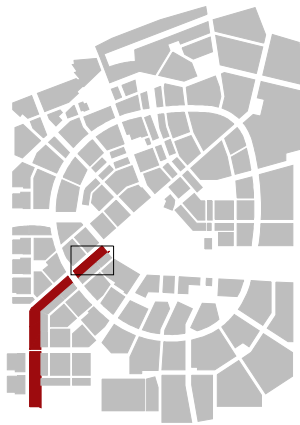


Übergeordnete Grünverbindung - West-Ost-Grünzug

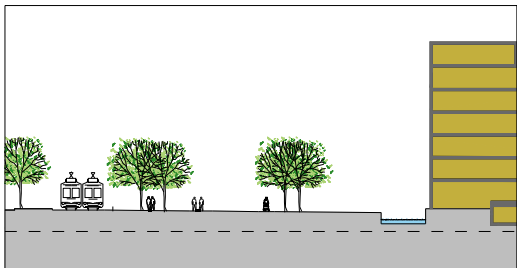


Schnitt A-A

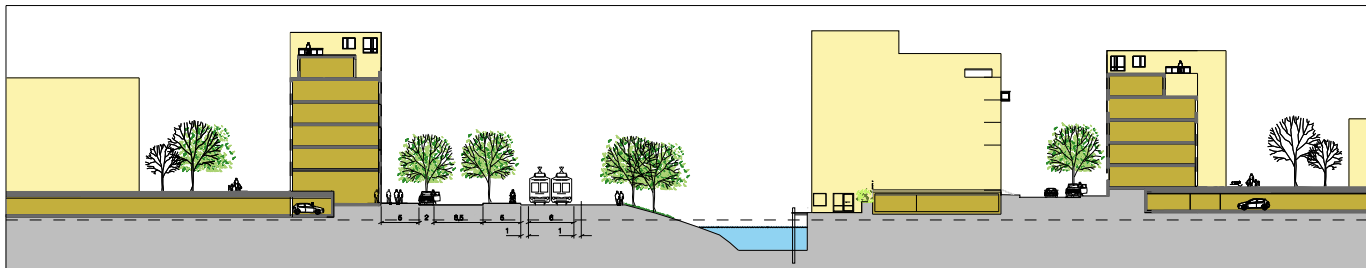
GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
ÜBERGEORDNETE GRÜNVERBINDUNG



Übergeordnete Grünverbindung - Südwestlicher Grünzug



Alternativer Querschnitt

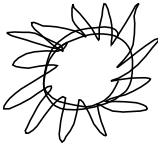
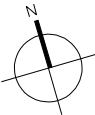


Schnitt B-B

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 20 30 40 50

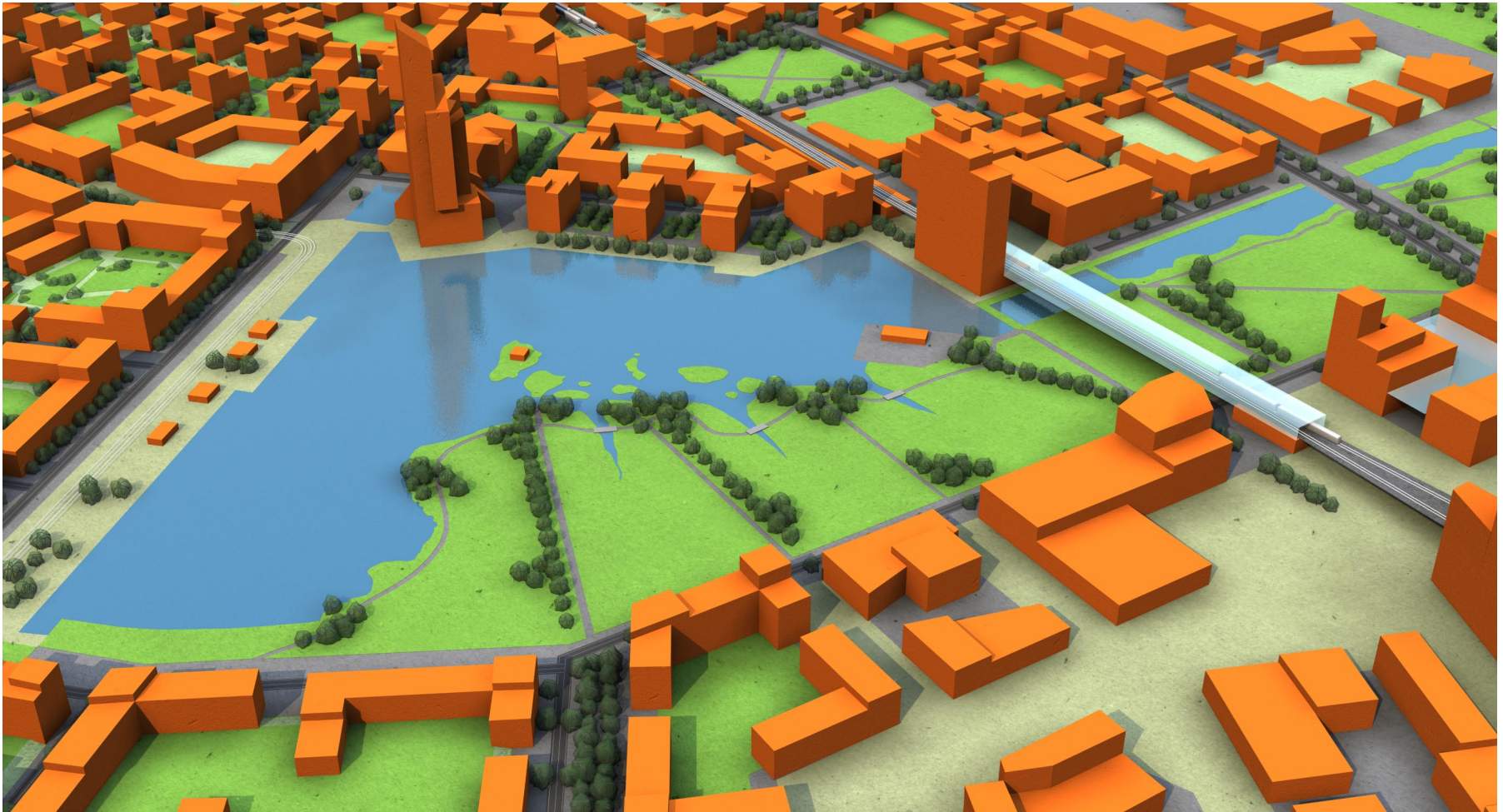


Masterplan

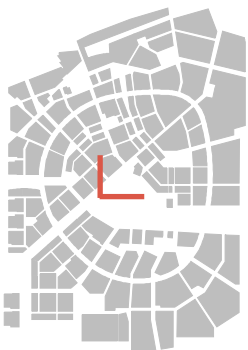
PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 05:012

1:500@A1 1:1000@A3

GRÜN- UND FREIRAUM - TYPOLOGIEN 2



Der Zentrale Park



Der Zentrale See - Nordwestliches Ufer

Der Zentrale Park

Der Zentrale Park mit seiner großen Wasserfläche bildet den Nexus des grünen Netzes im Flugfeld Aspern. Straßen, Fuß- und Radwege, die langgestreckten Parkanlagen, alle orientieren sich zu diesem wichtigen öffentlichen Punkt hin. Gebäude mit unterschiedlicher Bedeutung, Art und Größe fassen diesen Freiraum und verleihen ihm von verschiedenen Richtungen aus betrachtet sehr unterschiedliche Gesichter. Harte Ufer im Westen, Norden und teilweise im Osten stehen weichen, landschaftlichen Ufern im Süden gegenüber.

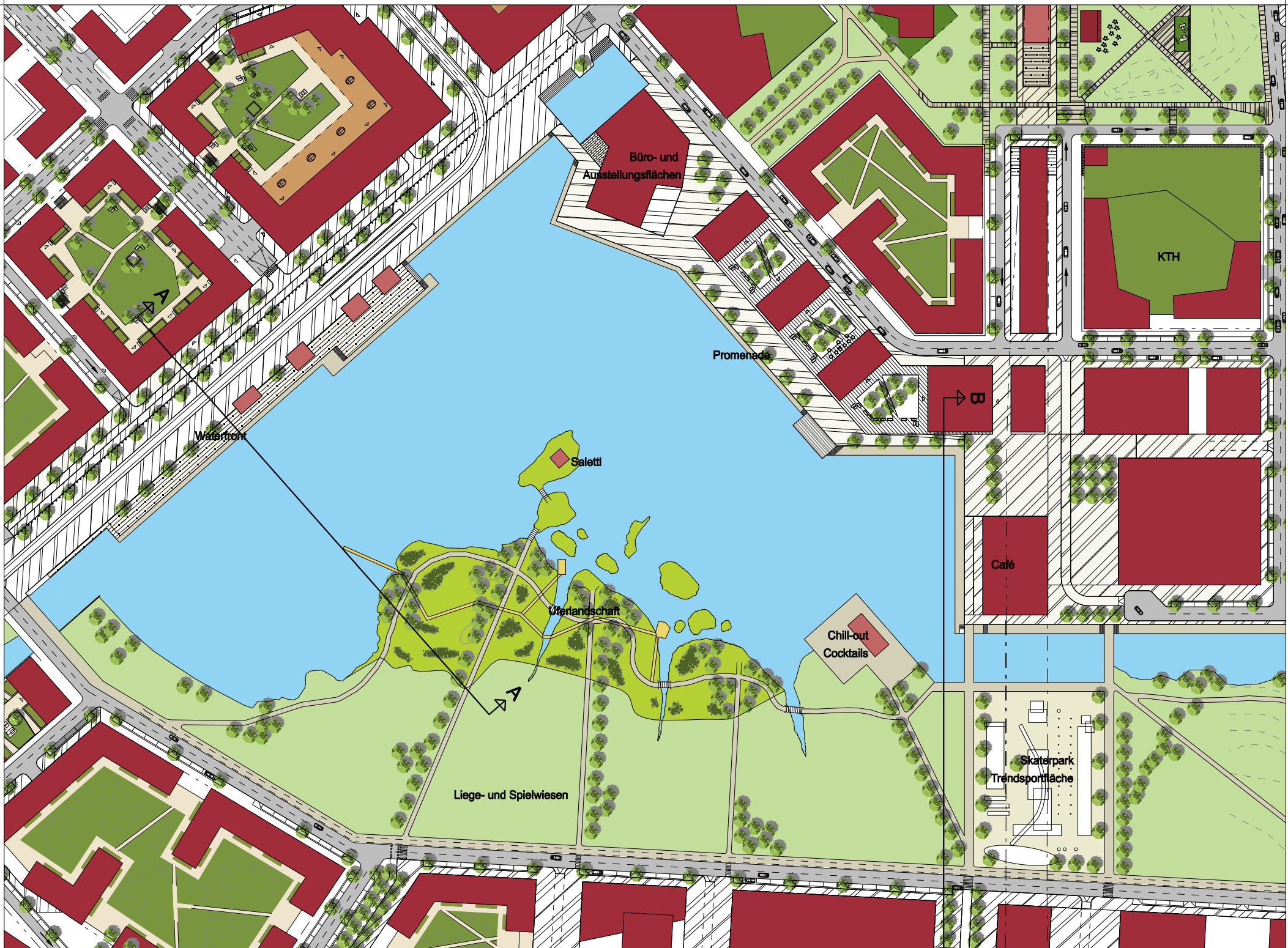
Im Osten bildet die U-Bahntrasse mit ihrem Stationsgebäude den Abschluss des Parks und markiert in einer torartigen Situation den Übergang zum West-Ost-Grünzug.

Im Süden bildet ein flaches Ufer einen landschaftlichen Saum für den Zentralen See. Vom Wissenschaftsquartier kommend befinden sich große Wiesenflächen, die durch Baumachsen, die eine Fortsetzung der Straßen bilden, zu einer Sequenz von einzelnen grünen Räumen gegliedert werden. Näher zum See werden die Flächen naturnäher ausgestaltet. Dichter bepflanzte Bereiche bilden auch Lebens- und Rückzugsraum für Tiere, der durch einige kleine Inseln im Wasser ergänzt wird.

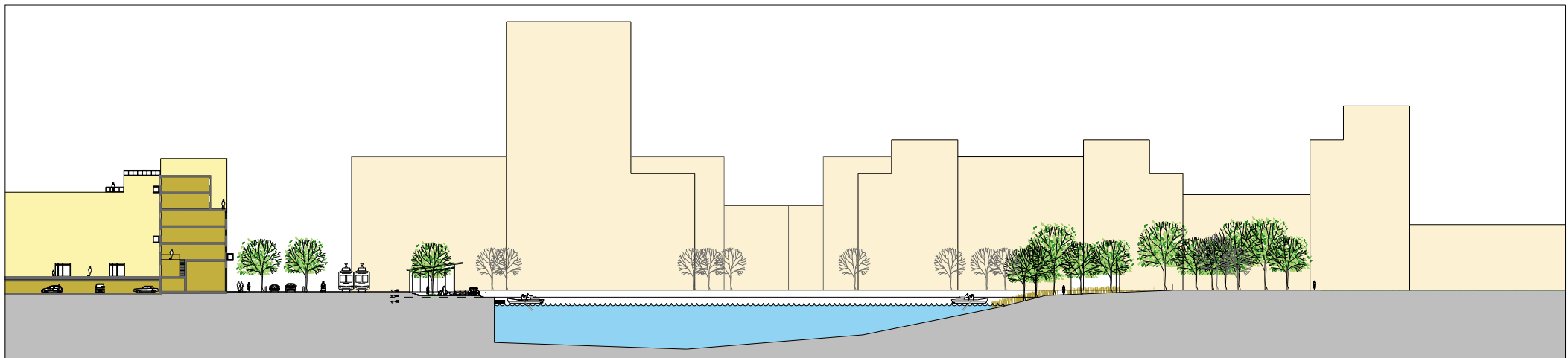
Im Südwesten werden die Liegewiesen bis ans Wasser hinuntergeführt. Ein künstlicher Wasserlauf im südwestlichen Grünzug, der durch Pumpen aus dem Grundwasser gespeist wird, hat in diesem Bereich – in Form eines kleinen Wasserfalls – seinen Rücklauf in den See.

Die Uferzonen im Nordwesten und Nordosten stehen in enger funktionaler und gestalterischer Beziehung zu der angrenzenden Bebauung. Kaiartige urbane Uferpromenaden mit Kiosken und Schanigärten sowie Cafes und Restaurants in den dahinter liegenden Gebäuden laden zum Flanieren und Verweilen ein.

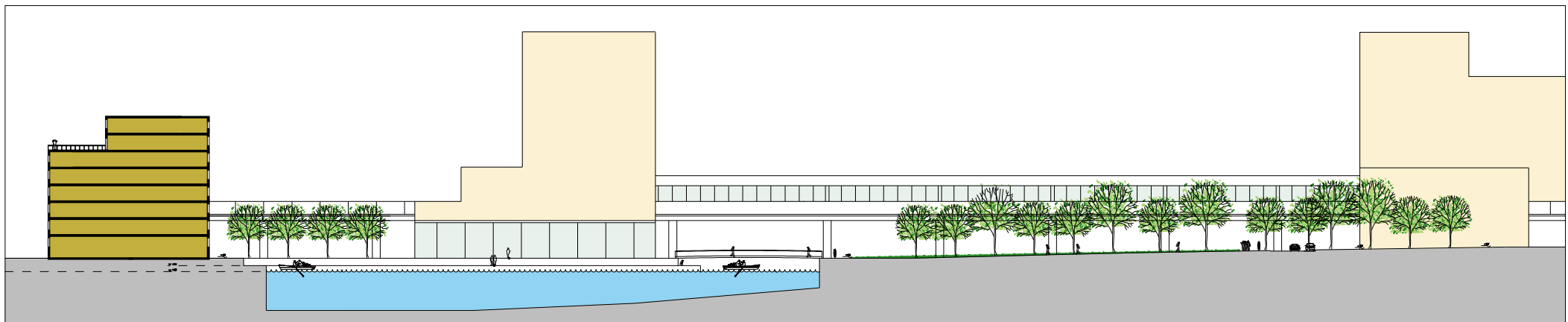
5. Grün- und Freiraum



Zentraler Park



Schnitt A - A

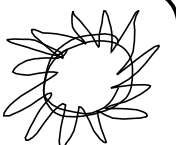
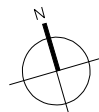


Schnitt B - B

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 20 30 40 50



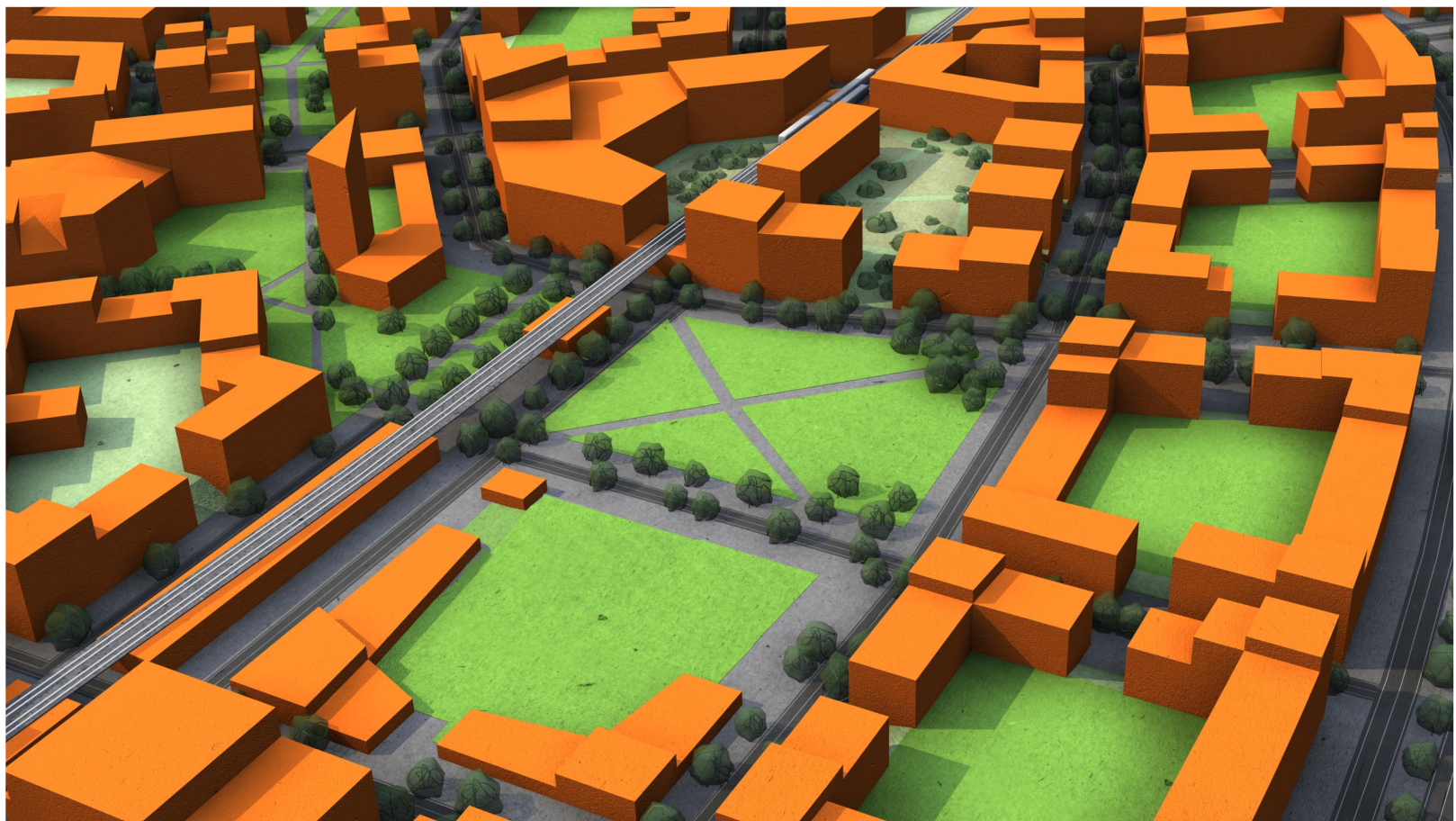
Masterplan

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 05:013

Revision:
1:500@A1 1:1000@A3
1:1000@A1 1:2000@A3



Lokale Grünverbindung



Das Grüne Netz

Das Grüne Netz im Flugfeld

Die Grätzparks und lokalen Grünverbindungen bilden im Flugfeld Aspern eine organische Einheit. Beide Grünraumtypen sind wichtige Elemente in den Schlüsselgebieten des neuen Stadtteils und bilden die Verbindungen benachbarter Quartiere. Lage und Dimension der Parks sind auf die Nutzungen und Nutzungsintensitäten in ihrem Umfeld abgestimmt. Die lokalen Grünverbindungen sind Teil des dichten Netzwerks von vielfältigen, öffentlichen Räumen im Flugfeld Aspern, in dem die Grätzparks wichtige Knotenpunkte bilden.

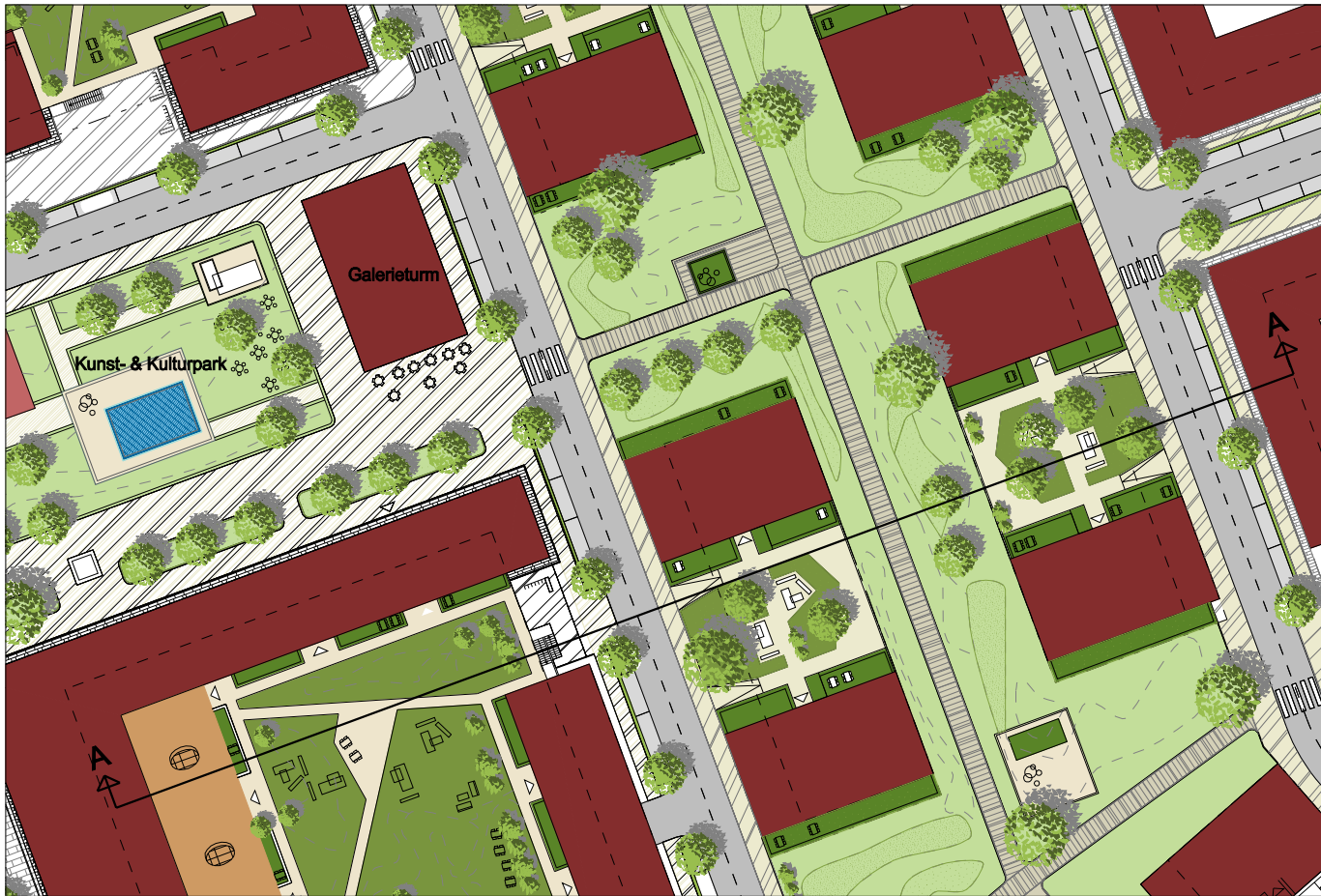
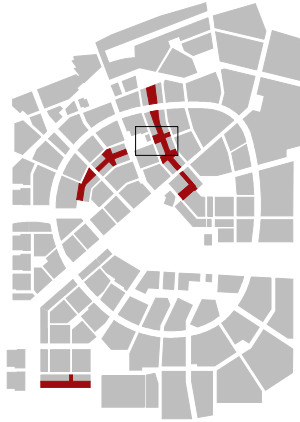
Wichtige derartige Grünverbindungen befinden sich nördlich des Zentralen Parks, bilden dort in ihrer Lage und ihrem radialen und tangentialen Verlauf grüne Pendants zur Ringstraße und zur Einkaufsstraße. Mit ihrer vernetzenden Funktion sind sie ähnlich den „wichtigen Grünverbindungen im Straßenraum“ (siehe Plan 05.001). Sie sind jedoch weitgehend verkehrsfrei und daher ruhiger als diese. Die Charakteristik der lokalen Grünverbindungen wird stark durch ihre Beziehung zu

den angrenzenden Bebauungsstrukturen geprägt. Eine enge Verzahnung der halböffentlichen Freiflächen mit den öffentlichen Grünflächen ermöglicht eine optische Aufweitung der lokalen Grünverbindungen und gewährt Durchblicke zwischen den Straßenräumen und dem verkehrsfreien grünen Raum.

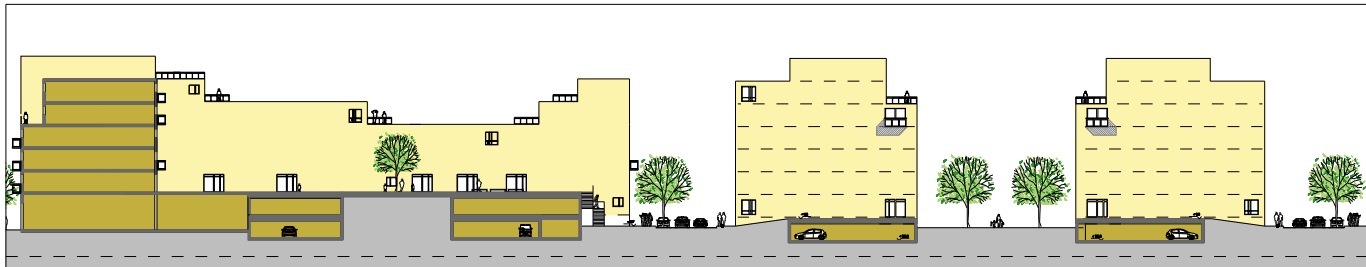
Die Grätzparks sind als urbane Parkanlagen geplant, die von Bebauung umgeben sind und an verkehrsarmen Straßenzügen liegen. An den parkseitigen Straßenrändern sind keine Parkplätze angeordnet. Ein wichtiges Charakteristikum der Grätzparks ist die Verbindung mit Nutzungen, die den Park ganztagig beleben. So sind öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder Kindergärten angrenzend an Parkanlagen situiert. Aber auch Geschäfte und Lokale, die sich an den Randbereichen der Grätzparks ansiedeln, tragen zur Attraktivität dieser öffentlichen Räume bei.

5. Grün- und Freiraum

GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
LOKALE GRÜNVERBINDUNG

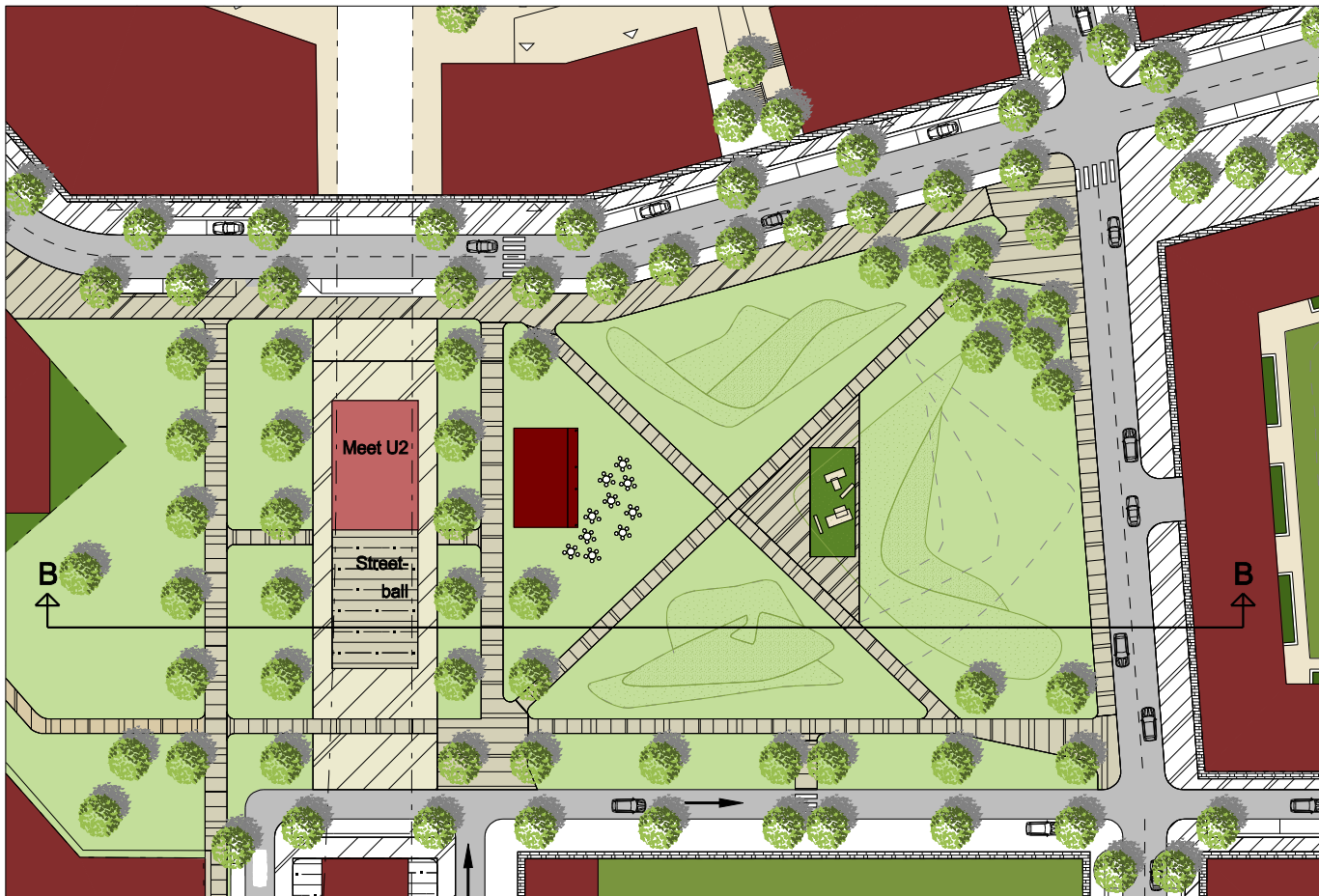


Lokale Grünverbindung

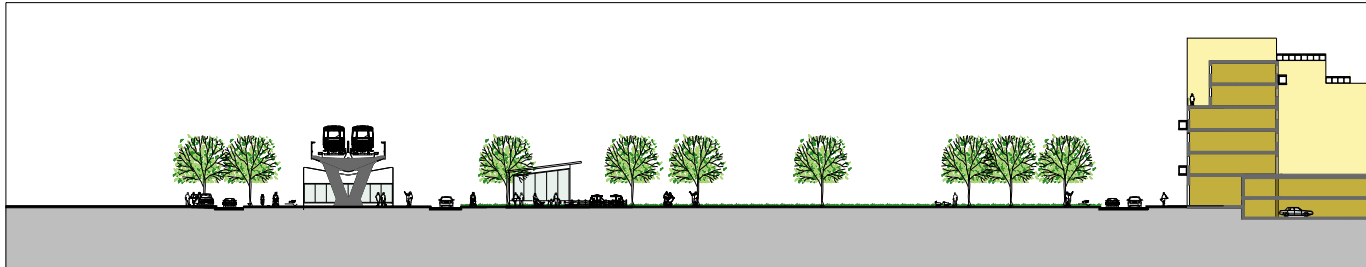


Schnitt A - A

GRÜNRAUM - TYPOLOGIEN
GRÄTZLPARK



Grätzlpark

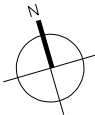


Schnitt B - B

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 20 30 40 50



Masterplan

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 05.014

1:500@A1 1:1000@A3

6. VERKEHR



...to promote adoption of measures and urban design that reduces car uses, locally and in the neighbourhood...

6.1 Ziele und Grundsätze

„Verkehr ist die realisierte Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten“ [Zit. Wikipedia]. Verkehr ist aber auch Begegnung, Umgang mit Menschen und Austausch. Verkehr kann anstrengen und belästigen, er kann aber auch sichtbarer Ausdruck von Lebendigkeit und Aktivität sein. Ziel der Entwicklung auf dem Flugfeld Aspern ist es, in einem urbanen Lebensraum einerseits die Voraussetzungen zu schaffen, dass der notwendige Verkehr mit möglichst wenig Anstrengung und möglichst wenig Belästigung für Mensch und Umwelt verbunden ist, und andererseits ein vielfältiges Angebot an Räumen und Gelegenheiten für jenen Verkehr zu unterbreiten, der Begegnung, Austausch und Freude an Bewegung bedeutet und Zeichen für urbanes Leben ist. Was auf dem Flugfeld stattfinden soll, ist Verkehr in bester Gesellschaft.

Verkehrsaufteilung / Modal Split

Für den neuen Stadtteil wird eine Verkehrsaufteilung von 30% Rad- und FußgängerInnenverkehr, 40% Öffentlicher Verkehr (ÖV) und 30% Motorisierter Individualverkehr (MIV) als Zielvorgabe definiert. Abgeleitet aus den Vorgaben des Masterplan Verkehr Wien 2003 wird damit ein hoher Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes angestrebt. Damit unterscheidet sich die Verkehrsaufteilung sehr deutlich von der derzeitigen Situation in Stadtrandgebieten.

Die außergewöhnlich gute Anbindung im ÖV (U-Bahn, Ostbahn, dichtes Bus- und Straßenbahnnetz in die Umgebung), direkte Verbindung für FußgängerInnen- und Radverkehr in die umliegenden Siedlungsteile sowie eine auf das hochrangige Netz konzentrierte Anbindung des MIV bieten auf dem Flugfeld Aspern gute Rahmenbedingungen für ein zeitgemäßes Verkehrskonzept.

Für Verkehrsrelationen innerhalb des Flugfelds und in die unmittelbare Um-

gebung sollen die Verkehrsarten des Umweltverbunds deutlich attraktiver als der Autoverkehr sein. Die Innenbezirke Wiens sind durch zwei hochwertige ÖV-Verbindungen gut erreichbar. Der notwendige MIV-Binnenverkehr und die Verkehrsbeziehungen in die weitere Umgebung sollen innerhalb des Stadtentwicklungsgebiets über ein klar gegliedertes, hierarchisches Straßensystem auf kurzem Wege geleitet werden.

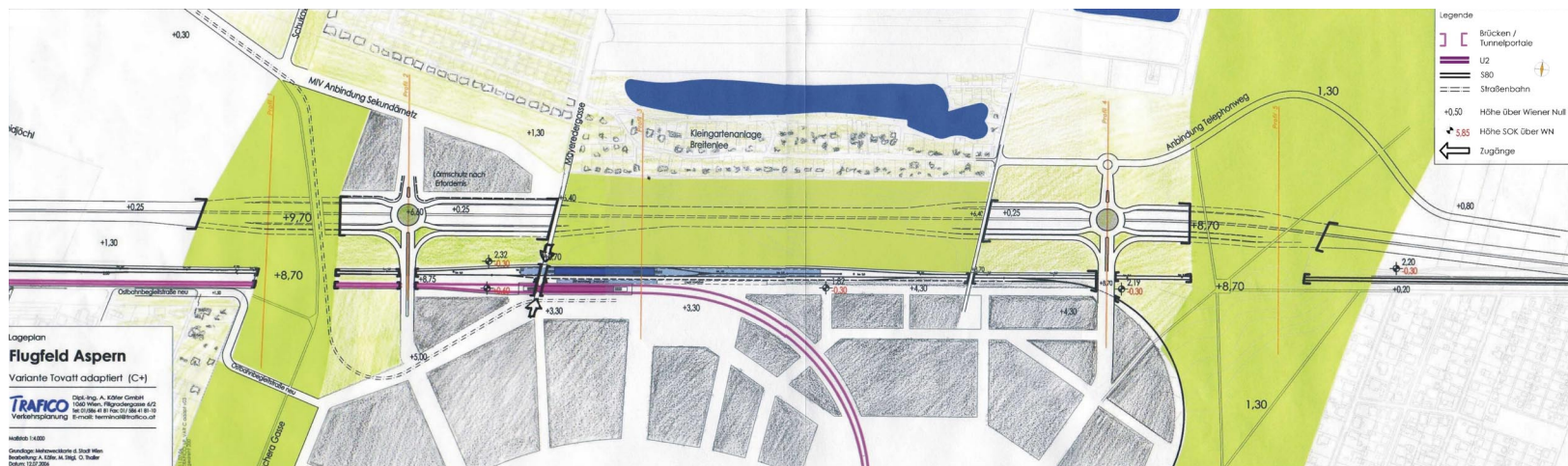
Parkraumstrategie

Eine logische Parkraumstrategie soll je nach Fahrtzweck die optimale Abstellmöglichkeit bieten - zum Großteil auf den Bauplätzen, aber auch im öffentlichen Straßenraum. Der fließende und ruhende Autoverkehr soll im Straßenraum erkennbar sein und zur Belebung der öffentlichen Räume beitragen. Das untergeordnete Straßen- und Wegenetz ermöglicht für den notwendigen Lieferverkehr und für mobilitätseingeschränkte Personen die Zufahrt direkt vor die Hauseingänge.

Außenverkehr

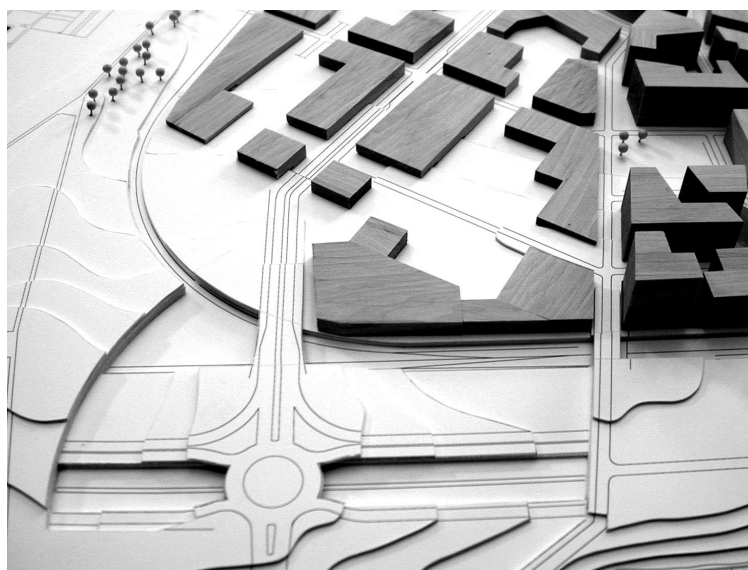
Aufgrund der angespannten Verkehrssituation auf den bestehenden Hauptstraßen im Nordosten Wiens soll der motorisierte Individualverkehr (MIV), der durch das neue Stadtentwicklungsgebiet erzeugt wird, zum überwiegenden Teil über die neue Verlängerung der A23 geführt werden. Die lokalen Verkehrsverbindungen in das Straßennetz der Umgebung sind auf das absolut erforderliche Maß reduziert. Mehrbelastungen der Wohnbevölkerung der umliegenden Siedlungen sollen möglichst vermieden werden.

6. Verkehr



Vorschlag für die Verkehrslösung im Norden des Flugfelds

Der Bereich nördlich des Planungsgebiets mit der Trasse der A23 und den beiden Anschlussstellen ist noch mit der A23-Planung der ASFINAG abzustimmen und kann aus technischen, wirtschaftlichen oder ökologischen Gründen noch Modifikationen erfahren.



Vorschlag Anbindung A23 an das Flugfeld Aspern im Bereich der östlichen Grünbrücke



Vorschlag Anbindung A23 an das Flugfeld Aspern im Bereich der westlichen Grünbrücke

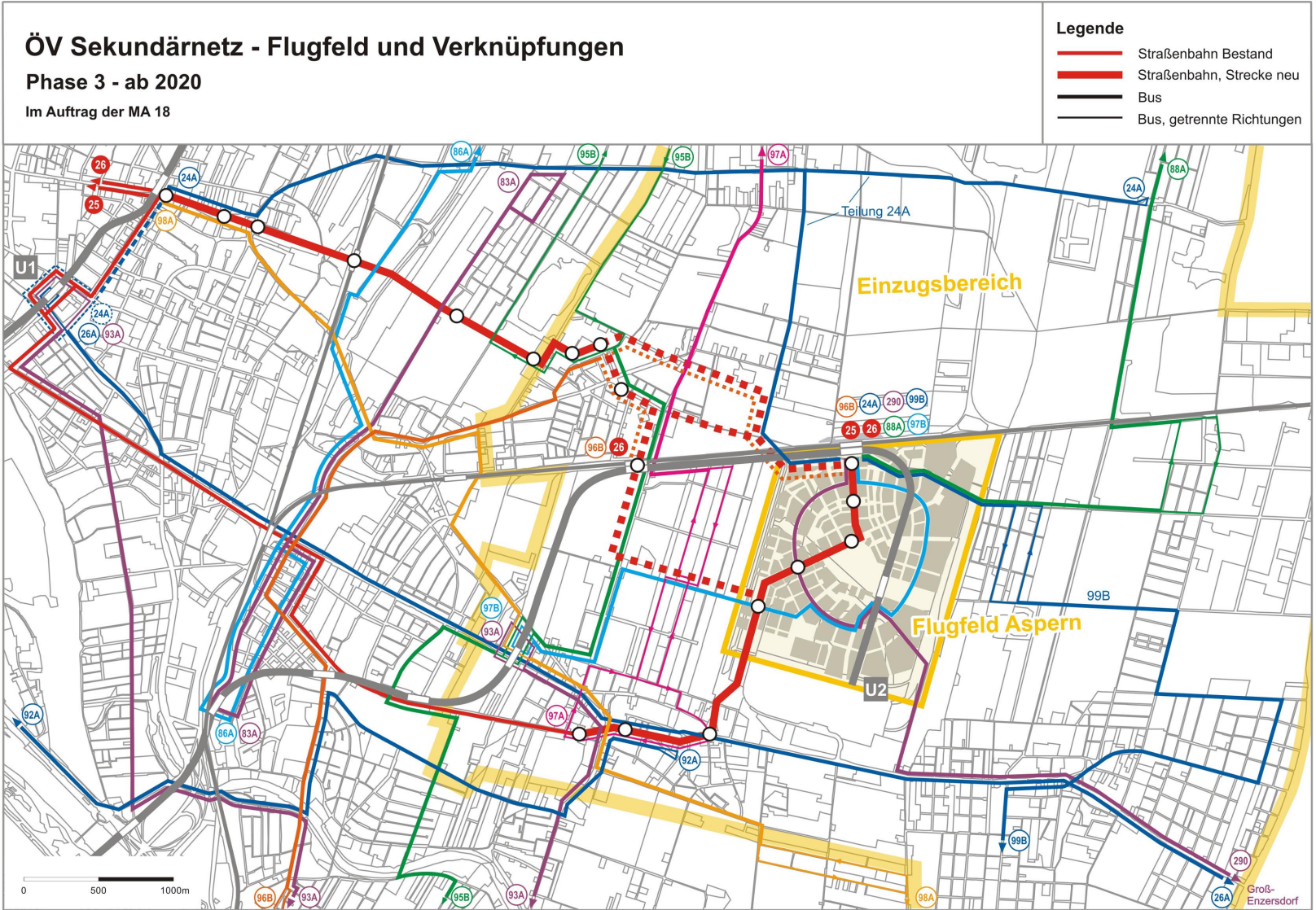
Der Verkehrsknotenpunkt Flugfeld Nord Verkehrsträger im Norden des Flugfelds - Vorschlag Masterplan

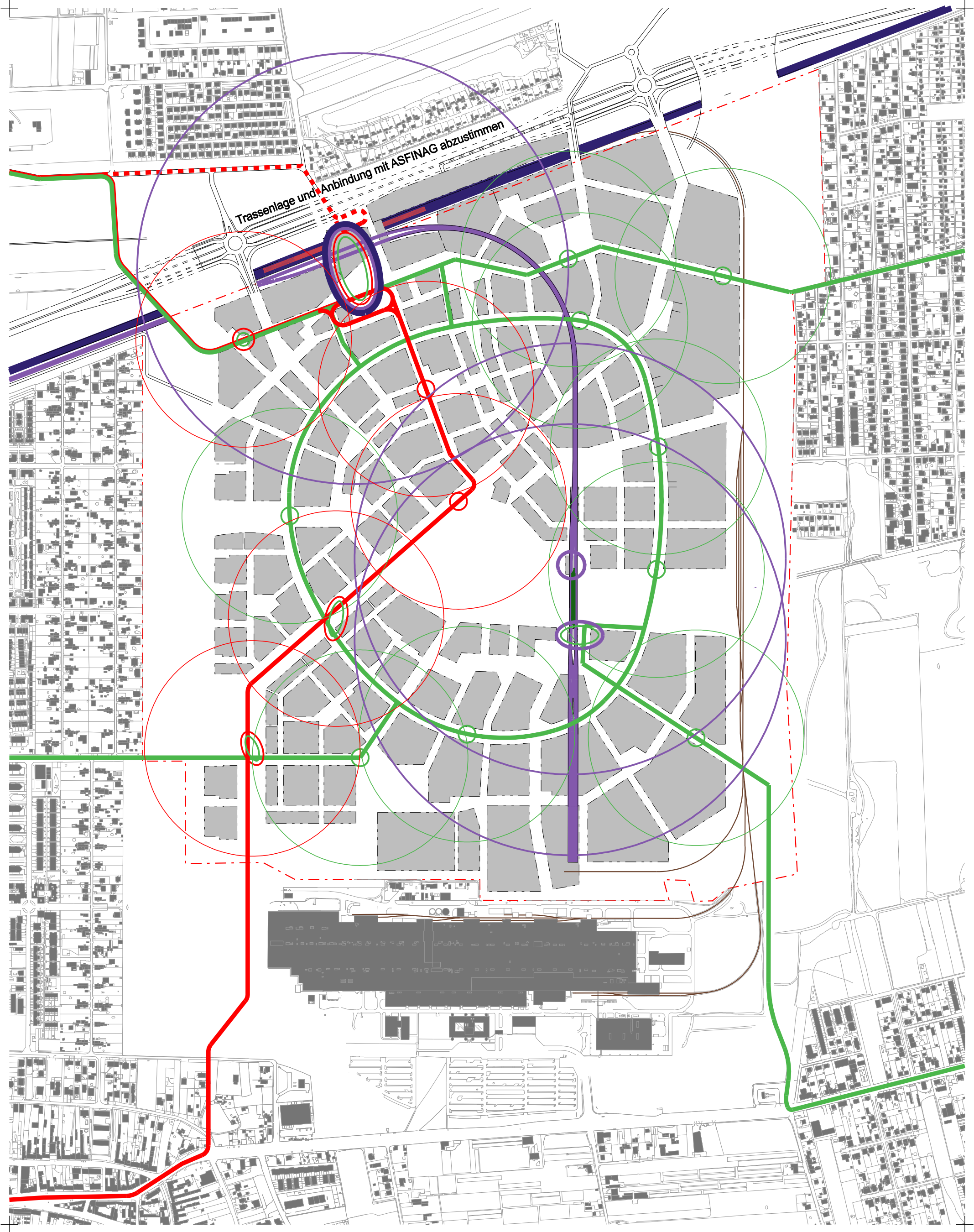
Im Norden begrenzen die hochrangigen Verkehrsträger U-Bahn, Ostbahn und Autobahn das Entwicklungsgebiet Flugfeld. Die Verkehrstrassen sind durch die extreme Barrierewirkung sowie Lärm- und Abgasemissionen ein städtebaulicher Problembereich. Für alle drei Verkehrsträger sind die Trassenplanungen im Bereich Flugfeld derzeit im Gang.

Im Rahmen der Masterplanung wurde in einem intensiven Diskussionsprozess eine optimierte Lösung für das Gesamtverkehrssystem im Norden des Flugfelds erarbeitet. Diese Lösung berücksichtigt eine möglichst kostengünstige Herstellung der Verkehrstrassen und versucht die Abhängigkeiten und Zwänge der parallelen Verkehrsträger zu minimieren. Die städtebauliche Herausforderung in diesem Bereich besteht darin, die Barrierewirkung zu reduzieren und ein attraktives Entrée von den Hauptverkehrsträgern in das neue Stadtgebiet zu schaffen. Darüber hinaus soll die Möglichkeit einer langfristigen Entwicklung Richtung Norden offen gehalten werden.

Zusätzliche Aspekte der Grünraumplanung und des Massenausgleichs im Gebiet haben zu einer Lösung geführt, die als Grundlage für den Masterplan Flugfeld dient:

- Die Ostbahn wird gegenüber der derzeitigen Gleishöhe um ca. 2 m abgesenkt und liegt damit knapp unter dem derzeitigen Gelände. Der Lichtraum der Bahn legt die Höhe der Brücken und Überführungen fest.
- Alle Erschließungsebenen befinden sich über den Verkehrsträgern. Kein Verkehrsbauwerk berührt den Grundwasserhorizont.
- Das Gelände im nördlichen Flugfeld wird großflächig angehoben. Der Bahnhofplatz liegt 3 m über dem Bestandsniveau, die beiden hügelartigen Grünbrücken erreichen am höchsten Punkt 12 m. Die Straßenbrücken über die Verkehrsträger treten dadurch nicht als dominante, technische Verkehrsbauwerke in Erscheinung.
- Für die Trasse der A23 wurde eine von der Bahn abgerückte Trassenlage vorgeschlagen.
- Im Bereich nördlich des Bahnhofes zwischen Bahn und A23 wird eine Park&Ride-Anlage angeordnet.



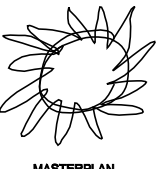
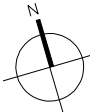
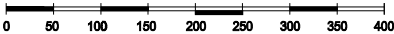


LEGENDE



- | | |
|------------------|---------------------------|
| U-Bahn U2 | U2 - Stationszugang |
| Straßenbahn | Straßenbahn - Haltestelle |
| Bus | Bus - Haltestelle |
| ÖBB-Ostbahn, S80 | ÖBB - Stationszugang |
| Industriegleis | |

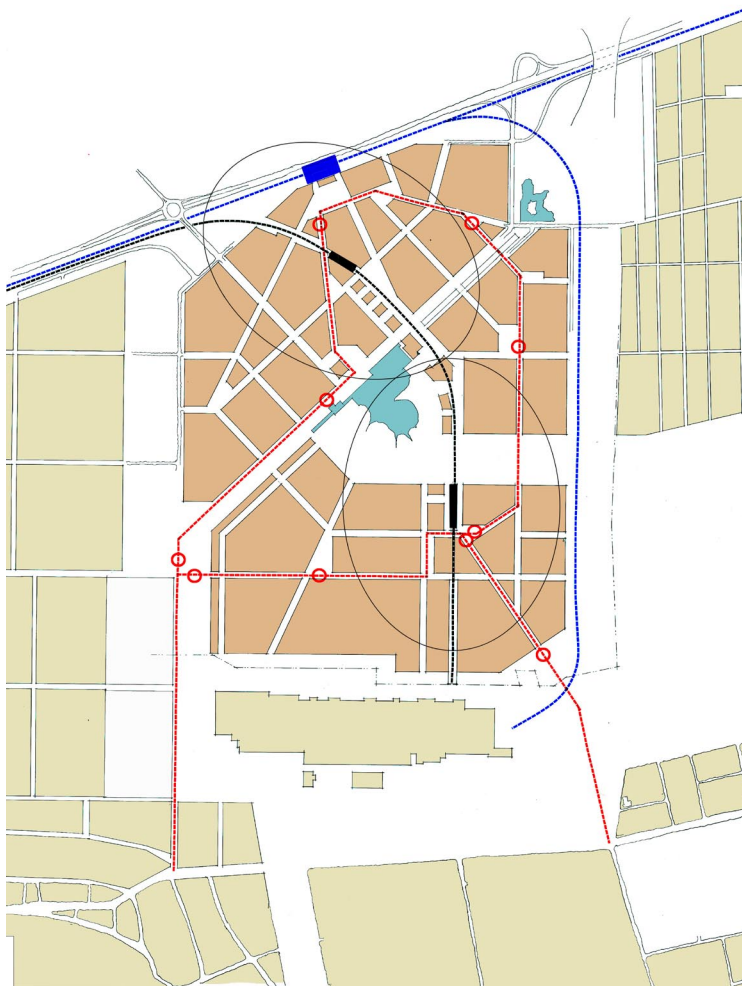
MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 06.001

1:4000@A1 1:8000@A3

VERKEHR - ÜBERSICHTSPLAN ÖFFENTLICHER VERKEHR



Öffentlicher Verkehr, Alternativvarianten während Masterplanungsphase

...in particular, the highly connected network of public transport will assist in the redefinition of car usage for Flugfeld Aspern, aiming at a substantially less car dependent society....

Öffentliche Verkehrsverbindungen in die Umgebung

Das Flugfeld und die U-Bahnstationen sind aus allen Richtungen der umgebenden Siedlungen auf direktem Weg mit ÖV-Linien erreichbar. Die Station „Flugfeld Nord“ ist der Knotenpunkt, an dem alle Bus- und Straßenbahnlinien aus der Umgebung angelenkt werden. Durch die Nähe der A23-Anschlussstellen können zusätzlich Autobuslinien aus dem Marchfeld direkt angebunden werden.

Fünf Bus- bzw. Straßenbahntrassen schaffen unabhängig vom IV-Hauptstraßennetz direkte Anbindungen:

- Straßenbahn- bzw. Bustrasse nach Norden auf dem westliche Grünzug
- Bustrasse zur Cassinonestraße nach Osten
- Bustrasse zur B3 bei der Lannesstraße im Südosten nach Eßling
- Straßenbahn- bzw. Bustrasse Strunzgasse im Südwesten nach Aspern
- Bustrasse An den alten Schanzen nach Westen

Durch die eigenen Trassen ist bei einer allfälligen Überlastung des Straßennetzes die ungehinderte Zufahrt in das Flugfeld für den Öffentlichen Verkehr gesichert.

U-Bahnlinie U2

– Festlegung der Linienführung im Flugfeld

Die genaue Lage der U-Bahntrasse im Flugfeld war in der Ausschreibung der Masterplanung nicht vorgegeben worden. Die Festlegung dieser Trasse war ein erster wesentlicher Schritt des Planungsprozesses.

Eine diagonale Führung durch das Flugfeld mit einer bzw. zwei zentralen Stationen wurde zugunsten einer U2-ÖBB-Verknüpfungsstation am Nordrand des Flugfelds verworfen. Dieser großzügige Bahnhof mit den Umsteigeströmen zu Straßenbahnen und Bussen auf dem Vorplatz ist als Brennpunkt für die regionale Zentrumsentwicklung am Flugfeld von großer Bedeutung. Er ist eines der Grundelemente des Masterplans.

– U-Bahntrasse

Die U-Bahn erreicht in der nordwestlichen Ecke parallel zur Ostbahnbegleitstraße und zur Ostbahn etwa in Geländehöhe das Flugfeld. Nach der Unterquerung der westlichen Grünbrücke und der Anbindungsstraße zur A23 erreicht sie die Station Flugfeld Nord (siehe Kap. 7.7 – Schlüsselgebiet Einkaufsstraße).

Nach der Station steigt die Trasse im Rechtsbogen rasch in eine einfache Hochlage an, damit die verkehrliche Barrierewirkung durch die U-Bahntrasse im Gebiet minimiert wird.

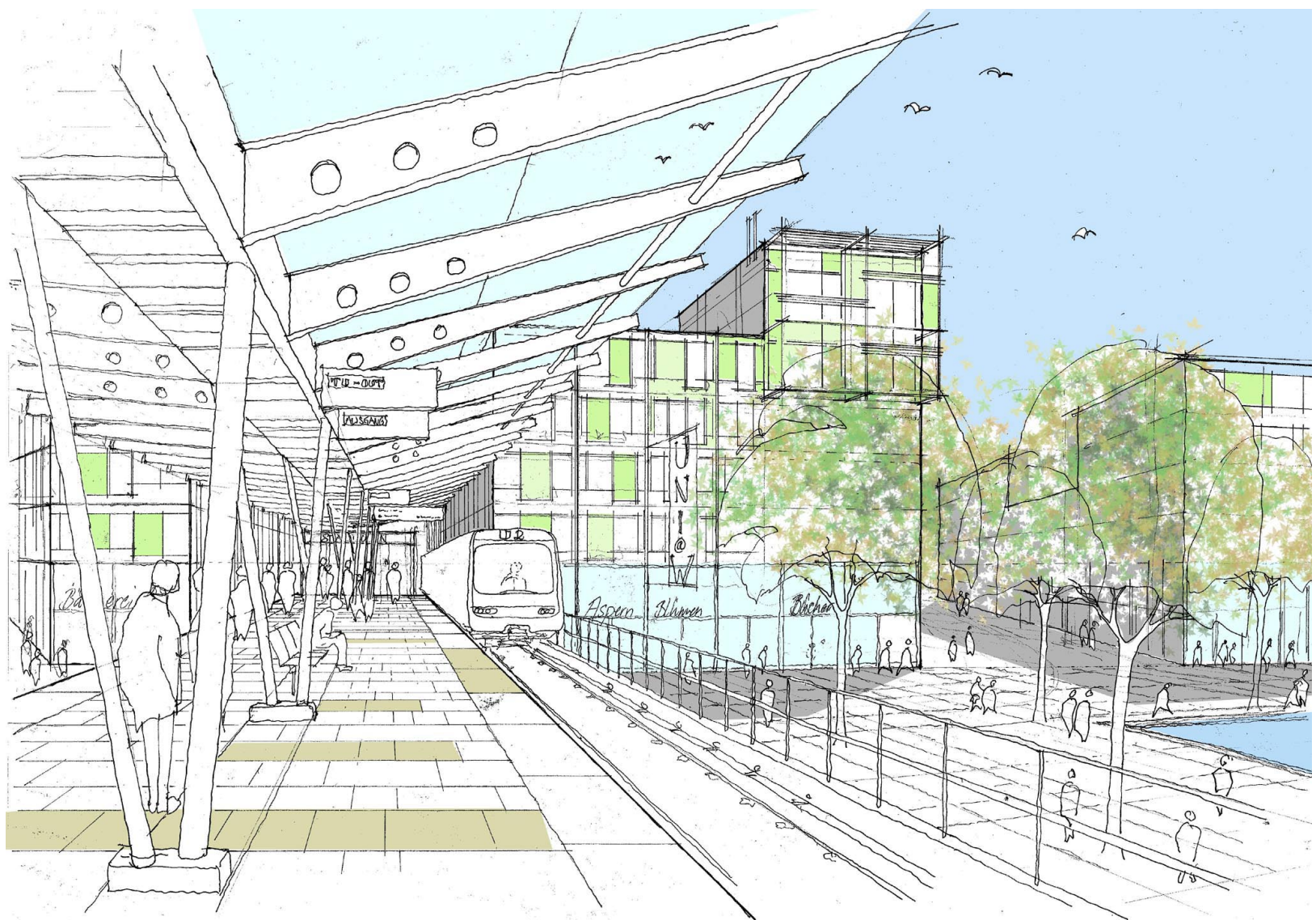
Die Trasse im Flugfeld ist für das Straßennetz nicht strukturbildend, sondern zum Großteil in Baublöcke integriert (siehe Kap. 7.6. – U-Bahn Quartiere). Zwischen den Baublöcken wird die Hochlagetrasse abschnittsweise straßenbegleitend oder freistehend durch Grünräume geführt.

Die Endstation Flugfeld Süd liegt direkt am Seeufer und erschließt die Waterfront und das Wissenschaftsquartier. Hier gibt es eine Verknüpfung zu den Buslinien Richtung Südosten nach Eßling und Groß-Enzersdorf. Nach der Station bildet die Wende-, Revisions- und Abstellanlage den Abschluss des U-Bahn-Verkehrsbauwerks. Die großvolumige Revisions- und Abstellhalle wird in das Gewerbegebiet südlich der Ringstraße integriert.

6. Verkehr



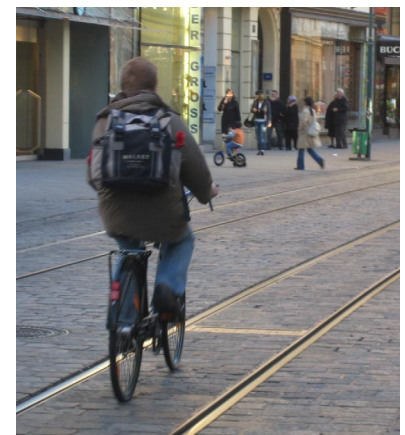
Bahnhofplatz, Masterplanungsphase Frühjahr 2006



Südliche U-Bahnstation, Masterplanungsphase Frühjahr 2006



... the creation of enclosure, intimacy and identity forms the basis of an informal control, without which a public area becomes a no man's land and thus falls outside an individual's sense of responsibility....



6.3 Nicht motorisierter Verkehr

Der Masterplan Flugfeld Aspern ist auf die Förderung des FußgängerInnen- und Radverkehrs ausgerichtet. Das gesamte Gebiet soll für den nicht motorisierten Verkehr gut erreichbar sein. Unüberwindbare Barrieren durch verkehrsreiche Straßen und Verkehrsbauwerke werden auf ein Minimum reduziert. Die Gestaltung des unmittelbaren Wohnumfelds im privaten und öffentlichen Bereich soll die Entscheidung für das Gehen und Rad fahren aktiv unterstützen.

Zusätzlich zum Straßennetz wird durch die Grünraumstruktur ein dichtes Netz von autoverkehrsfreien, grünen Wegen geschaffen, die in unmittelbarer Nähe der Wohnungen Raum für Erholung und Freizeitaktivitäten bieten, aber auch für die alltäglichen Wege nutzbar sind.

Die westlichen und östlichen Grünzüge werden das Flugfeld durch viele Geh- und Radwegverbindungen mit dem direkten Umfeld, dem Nationalpark Lobau und dem Marchfeld verknüpfen.

Auch für die Verkehrsbeziehungen in das unmittelbare Umfeld des Flugfelds sind die nicht motorisierten Verkehrsarten zu bevorzugen. Die zentralen Einrichtungen und U-Bahnstationen sind für die BewohnerInnen der Umgebung in einer Distanz, auf der das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel ist. Die direkt angrenzenden Siedlungsteile sind zum Teil sogar in einer zumutbaren Gehweg-Entfernung.

Radverkehr

Innerhalb des Flugfelds sind alle Bereiche mit Ausnahme der Autobahn-Anschlussstellen auf direktem Weg mit dem Rad erreichbar. Auf den verkehrsreichen Straßen werden richtungsgebundene, getrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen angelegt. Im übrigen Straßennetz wird der Radverkehr ohne spezielle Anlage auf der Fahrbahn geführt. Die gemischte Führung mit dem Kfz-Verkehr wird aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten optimale Voraussetzungen für den Radverkehr bieten.

Das Straßennetz ermöglicht so eine rasche und sichere Fortbewegung auf alltagsgerechten Routen und eine direkte Erreichbarkeit der Ziele. Die zentralen, fußgängerInnenorientierten Bereiche des Flugfelds stehen auch dem Radverkehr offen.

– Abstellanlagen

Es ist im Zuge der weiteren Planungen für Quartiere und Gebäude darauf zu achten, dass direkt von der Straße erreichbare, überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl bei den Wohnungen, Schulen, Arbeitsplätzen und allen Einrichtungen mit KundInnenfrequenz am Bauplatz vorgesehen werden. Zusätzlich gibt es im öffentlichen Raum bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten. Für die BewohnerInnen des Flugfelds und der Umgebung gibt es bei den U-Bahnstationen großzügige Bike&Ride Abstellanlagen, die auf alle U-Bahnzugänge verteilt sind. Wegen der guten Einbindung in das Radwegenetz bis nach Niederösterreich werden die U-Bahnstationen am Flugfeld auch für Breitenlee und Groß Enzersdorf optimale Bike&Ride-Umsteigepunkte in das ÖV-Netz bieten können.

– Freizeitverkehr

Für den freizeitorientierten Radverkehr, der auf eine Trennung vom Kfz-Verkehr besonderen Wert legt, gibt es mit den „grünen Achsen“, den Geh- und Radwegen in den Alleen und Grünräumen ein attraktives Angebot. Dieses Wegenetz ist von allen Bauplätzen unmittelbar oder über verkehrsberuhigte Nebenstraßen erreichbar.

In den übergeordneten Grünzügen werden die Wege nicht asphaltiert, sondern naturnah geschottert bzw. mit wassergebundenen Decken ausgestaltet. Nur die Hauptwege, besonders die für den Alltagsverkehr wichtigen Querachsen, werden auch in den Grünzügen asphaltiert, beleuchtet und im Winter geräumt werden.





– Vernetzung der Radwege im Umfeld


Mit den beiden Grünbrücken über die Verkehrsträger im Norden und der Ausgestaltung der beiden Nord-Süd-Grünzüge wird der Grundstein für ein Erholungswegenetz zwischen Lobau und Marchfeld gelegt. Dieses Wegenetz schafft weiträumige Verbindungen und soll sicher und weitgehend Kfz-verkehrsfrei aus allen Siedlungsgebieten der nordöstlichen Donaustadt erreichbar sein. Bei der schrittweisen Umsetzung der Ausgestaltung der Grünzüge und den Baumaßnahmen der Verkehrsstrukturen U2, Ostbahn, A23 und S1 ist ein abgestimmtes Gesamtkonzept zugrunde zu legen.

6. Verkehr



LEGENDE

-  Radweg
-  Einrichtungsradswege oder Radfahrstreifen
-  Hauptradverkehrsnetz Wien
-  Radrouten in die Umgebung

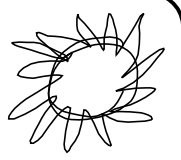
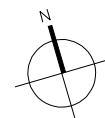
 Gemischt genutzte Flächen
(für Radverkehr freigegeben)

 Bike & Ride, Fahrradabstellanlagen

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

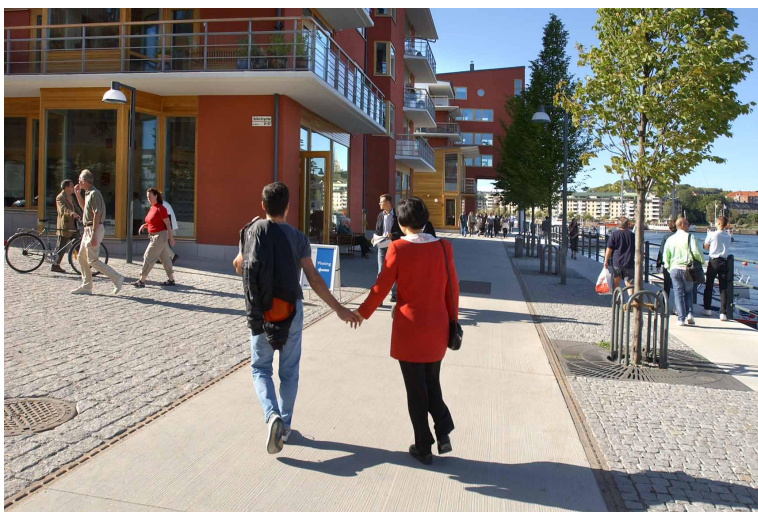
PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 06.002

1:4000@A1 1:8000@A3

VERKEHR - RADVERKEHR



Passage "Fünf Höfe", München



Hammarby Sjöstad, Stockholm



Kopenhagen

FußgängerInnenverkehr

Ausreichend breite Verkehrsflächen für den FußgängerInnenverkehr werden in allen Straßen, auch in den verkehrsreichen Hauptstraßen, zur Verfügung gestellt. Für die Gehsteigbreite ist 3,5 m der Standardfall. Dies soll bei Berücksichtigung der notwendigen Zusatzfunktionen im Seitenraum eine durchgehende Nettogehbreite von mindestens 2 m gewährleisten. Baumreihen, Grünstreifen und Längsparkplätze sorgen für die notwendige Abgrenzung zum Fließverkehr. Zur Straße orientierte, belebte Erdgeschoßzonen und das organische Straßennetz sollen für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen. An den Kreuzungen mit untergeordneten Straßen werden Gehsteige auf einem Niveau durchgezogen. Auch überdachte Passagen sind vorgesehen, die vor allem im Bereich um den Bahnhofplatz, ein witterungsunabhängiges Fortbewegen sicherstellen.

FußgängerInnenorientierte, gemischt genutzte Flächen

Die zentralen Bereiche um die U-Bahnstationen, auf der Einkaufsstraße und am See zeichnen sich durch eine fußgängerInnenfreundliche Gestaltung aus. Die „gemischt genutzten Flächen“ sind FußgängerInnenbereiche, die für den Radverkehr freigegeben sind. Öffentlicher Verkehr und privater Lieferverkehr sind auf klar definierten Flächen situationsbedingt zugelassen.

Die „gemischt genutzten Flächen“ haben generell eine niveaugleiche Straßenoberfläche, sie sind aber trotzdem klar den Nutzungen entsprechend strukturiert. Die Platz- und Straßenräume werden in Bereiche für den (langsamen) fließenden Verkehr und auf das Umfeld bezogene Aufenthaltsflächen gegliedert. Konflikte zwischen FußgängerInnen- und Fließverkehr können so weitgehend minimiert werden.

An den Schnittstellen der FußgängerInnenhauptachsen mit dem Straßennetz wird durch Fahrbahnanhebungen und Materialwechsel eine Betonung und Bevorrangung des FußgängerInnenstromes erreicht. Eine besonders fußgängerInnenfreundliche Gestaltung ist vor allem für die Kreuzung der Einkaufsstraße mit der Ringstraße vorgesehen.

Nebenstraßennetz

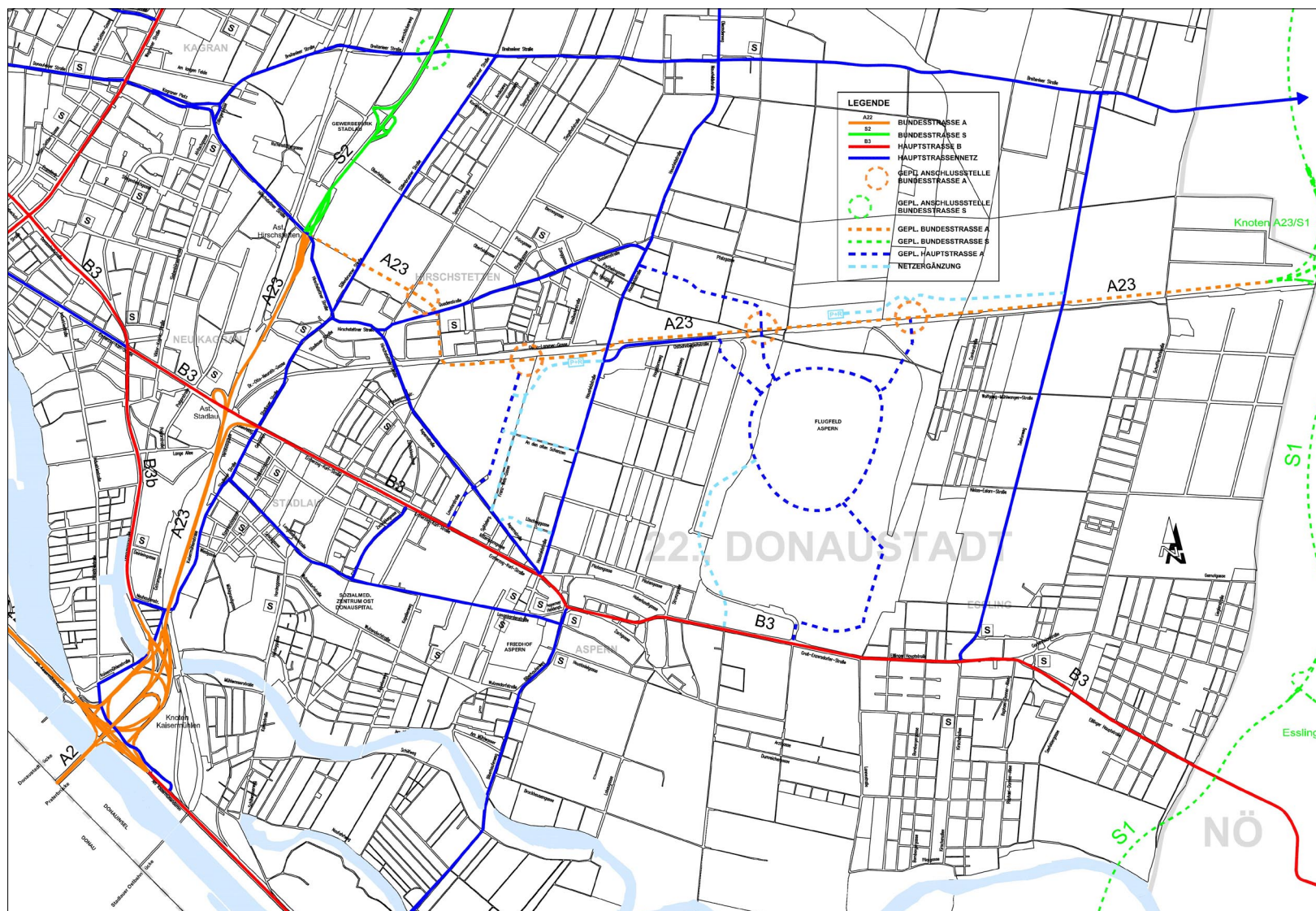
In den verkehrsberuhigten Nebenstraßen und Wohnstraßen ist aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung eine Trennung in Fahrbahn und Gehsteig, die in den Straßentypologien skizziert ist, nicht zwingend erforderlich. Abhängig von der künftigen Verkehrsbelastung und lokalen Umfeldnutzung ist eine Straßenraumgestaltung mit Mischverkehrsflächen ohne abgegrenzte Gehsteige möglich. Grün- und Spielflächen, Gastgärten und andere Nutzungen können in der Detailplanung der Straßenräume speziell berücksichtigt werden.

Grüne Achsen

Neben dem Straßennetz wird mit linearen Grünraumstrukturen ein zusätzliches, dichtes Netz von Fußwegen geschaffen. Die als West-Ost-Verbindungen angelegten, breiten Straßen mit Alleen haben einen 4 m breiten, gemischten Geh- und Radweg, der deutlich von der begleitenden Fahrbahn abgrenzt ist. In den wohngebietsbezogenen Grünräumen, die sich als Vernetzungen durch das ganze Flugfeld ziehen, sind die Wege ausschließlich dem FußgängerInnenverkehr vorbehalten.

Die Grünbrücken sind als höchste Geländeerhebungen der Umgebung attraktive Aussichtspunkte, die einen weiten Ausblick in die Ebene des Marchfeldes, Richtung Lobau und zum Stadtzentrum Wiens bieten werden. Durch die Grünraumvernetzung sind die Grünbrücken aus dem Flugfeld gut zu Fuß erreichbar und bilden ideale Zielpunkte für kurze Spazierwege.

6. Verkehr



Künftiges MIV-Straßennetz im 22. Bezirk

6.4 Straßensystem

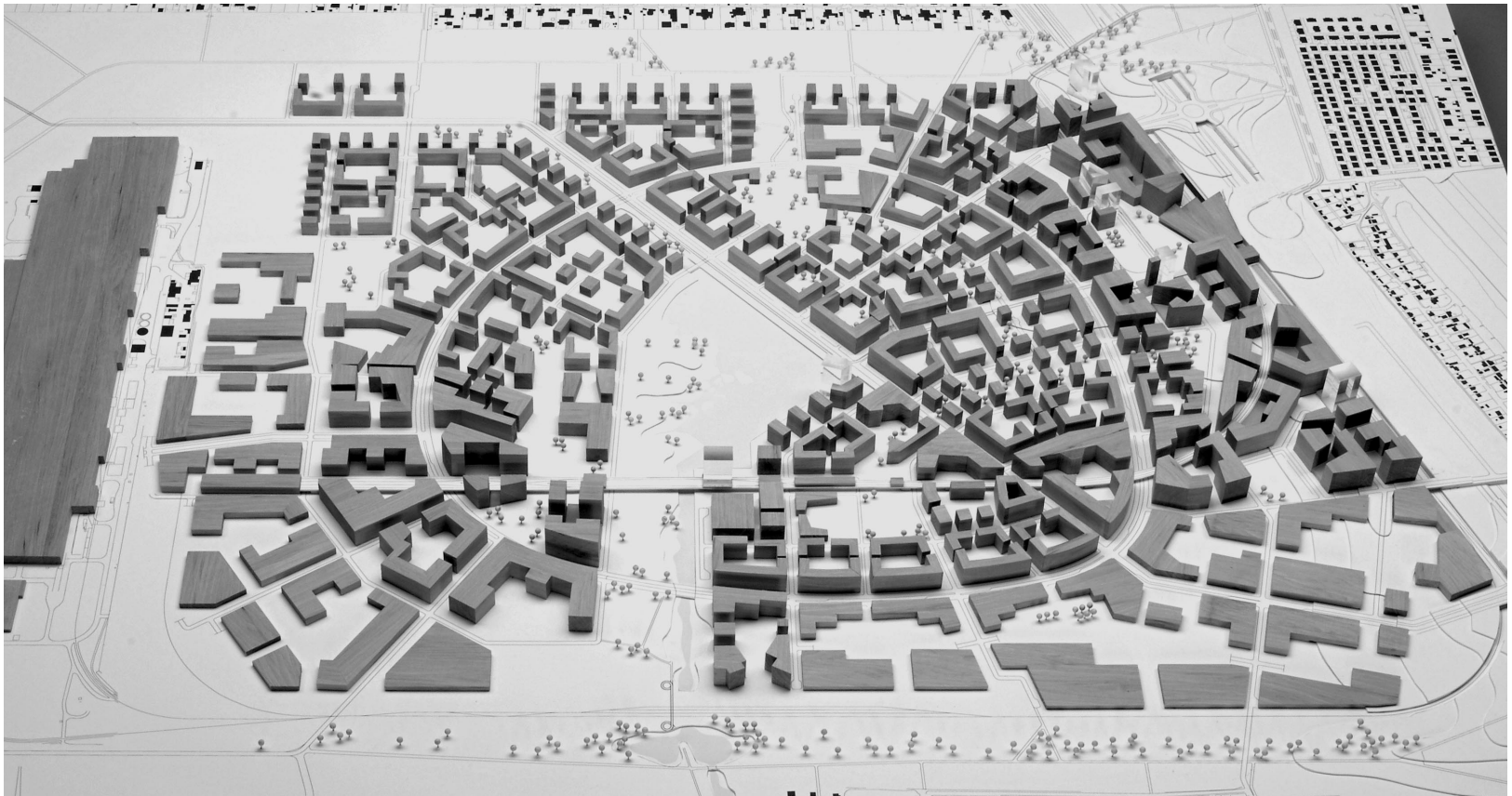
Äußere Verkehrserschließung

Die beiden Anschlussstellen der A23 unmittelbar nordöstlich und nordwestlich des Projektgebiets sind direkte Anknüpfungspunkte an das hochrangige Straßennetz, die 90% der externen Autoverkehrsrelationen aufnehmen werden. Das Flugfeld Aspern ist darüber hinaus über vier lokale Anbindungen (Ostbahnbegleitstraße, nordwestlich zur Hausfeldstraße, nordöstlich zum Telephonweg und südöstlich zur B3) mit dem Bezirksstraßennetz verbunden. Im Südwesten gibt es eine Option auf eine zusätzliche MIV-Verbindung zur B3 nach Aspern.

Die neuen Straßenverbindungen zum Flugfeld verlaufen abseits der bestehenden Wohnbebauung. Eine direkte Verbindung mit den angrenzenden Siedlungsteilen für den MIV gibt es nur über die Ostbahnbegleitstraße. Als Ausgleich sorgen fünf vom MIV unabhängige Bus- bzw. Straßenbahntrassen und ein dichtes Netz von Geh- und Radwegen für optimale Direktverbindungen in alle Richtungen für die Verkehrsträger des Umweltverbunds.

Die bestehende Verbindung nach Osten in die Lehenriedlung bei der Cassinonestraße wird nach Fertigstellung der neuen Verbindungsstraße zum Telephonweg nördlich der Bahn nur mehr für den ÖV und Radverkehr geöffnet sein.

Dieses Verkehrskonzept stellt eine gute Erreichbarkeit des Flugfelds für den MIV sicher und reduziert den unerwünschten, gebietsfremden Durchgangsverkehr sowohl im Flugfeld als auch in den umgebenden Siedlungen auf ein Minimum. Die schmalen, verkehrsarmen Siedlungsstraßen und die stark belasteten Hauptstraßen der Umgebung bieten keine attraktive Zufahrtsmöglichkeit zum Flugfeld für den überregionalen MIV. Die Hauptverbindungen aus Aspern, Eßling und Breitenlee zu S1 und A23 führen nicht über das Flugfeld.



Modellfoto von Osten

Zufahrt Park&Ride-Anlage

Der U-Bahn- und ÖBB-Bahnhof Flugfeld Nord ist als ÖV-Knoten direkt neben der A23 ein optimaler Standort für eine überregionale Park&Ride-Anlage. In der nördlichen Fläche zwischen Autobahn und Bahn kann ein Parkhaus für bis zu 1.500 Pkw mit direktem Stationszugang errichtet werden. Die Zufahrt zu dieser Garage wird außerhalb des Flugfelds von der östlichen A23-Anschlussstelle erfolgen.

Autobahn-Trasse und Lage der Anschlussstellen

Die Gestaltung der Fläche unmittelbar nördlich des Flugfelds ist abhängig von der Trassenlage der A23. Eine entsprechende Festlegung soll im Rahmen des laufenden Vorprojekts der ASFINAG erfolgen. Die in den Plänen dargestellte A23-Trasse, die beiden Anschlussstellen und Straßen entlang der A23 sind Vorschläge der Masterplanung Flugfeld und stellen aus der Sicht der Stadt Wien eine weitgehende Optimierung unter den Gesichtspunkten der verkehrstechnischen Funktion, der Umweltfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit und der städtebaulichen Qualität dar.

Zufahrt GM-Werk

Der Haupteingang des GM-Werks liegt an der Südseite, zur B3 orientiert. Er ist derzeit der einzige Zugang für Beschäftigte und BesucherInnen. An der nordwestlichen Ecke des Werksgeländes, zum Flugfeld Aspern hin orientiert, befindet sich die Lkw-Zufahrt am Ende der Johann-Kutschera-Gasse. Sie wird derzeit von ca. 130 Lkw pro Tag frequentiert. Mit Eröffnung des neuen Verkehrssystems am Flugfeld muss die Lkw-Zufahrt verlegt werden. Der Lkw-Verkehr soll über ein neues Portal im nordöstlichen Werksgelände durch das östliche Flugfeld zur östlichen A23-Anschlussstelle geführt werden. Wegen der Nähe zur U-Bahnstation Flugfeld Süd soll das neue Werksportal auch als Zugang für die Beschäftigten genutzt werden.

Inneres Verkehrskonzept

Das Straßennetz im Flugfeld Aspern ist ausschließlich für eine optimale interne Erschließung ausgelegt. Die neuen Hauptstraßen im Flugfeld sollen so gestaltet werden, dass sie für Aspern und Eßling keine attraktiven Zufahrten zur A23 bieten.

Zwei Grundelemente geben die Struktur des Straßennetzes im Flugfeld Aspern vor:

- die Ringstraße und
- die radialen Straßen.

Diese Kombination strukturiert übersichtlich und effizient das Verkehrssystem. Im Gegensatz zu einem rechteckigen Straßenraster ermöglicht dieses System die Erreichbarkeit von den zwei Hauptzufahrtspunkten zu jeder Stelle auf kurzem und übersichtlichem Weg.

Die Straßenhierarchie wird durch die Fahrstreifenzahl und Straßenbreite klar definiert:

- vierstreifige Hauptzufahrten und Ringstraße,
- zweistreifige, radiale Erschließungsstraßen
- verkehrsberuhigte Nebenstraßen,
- fußgängerInnenorientierte, zentrale Plätze und Bereiche.

Dieses Straßennetz ermöglicht eine direkte Zufahrt sowohl zu allen Garagenstandorten als auch zu den Hauseingängen. Dadurch soll die Orientierung und Adressbildung im gesamten Gebiet sichergestellt werden.

Das Straßennetz hat für den MIV eine hohe Durchlässigkeit und verhindert nicht grundsätzlich Durchfahrten innerhalb des Ringes bzw. parallel zum Ring. Durch die leicht nachvollziehbare Straßenhierarchie wird den FahrzeuglenkerInnen jedoch klar verdeutlicht, dass die schnellste und einfachste Fahrtroute über die Ringstraße führt. So kann ohne Durchfahrtsverbote unerwünschter Durchgangsverkehr auf den verkehrsberuhigten Nebenstraßen vermieden werden.

Hauptstraßen

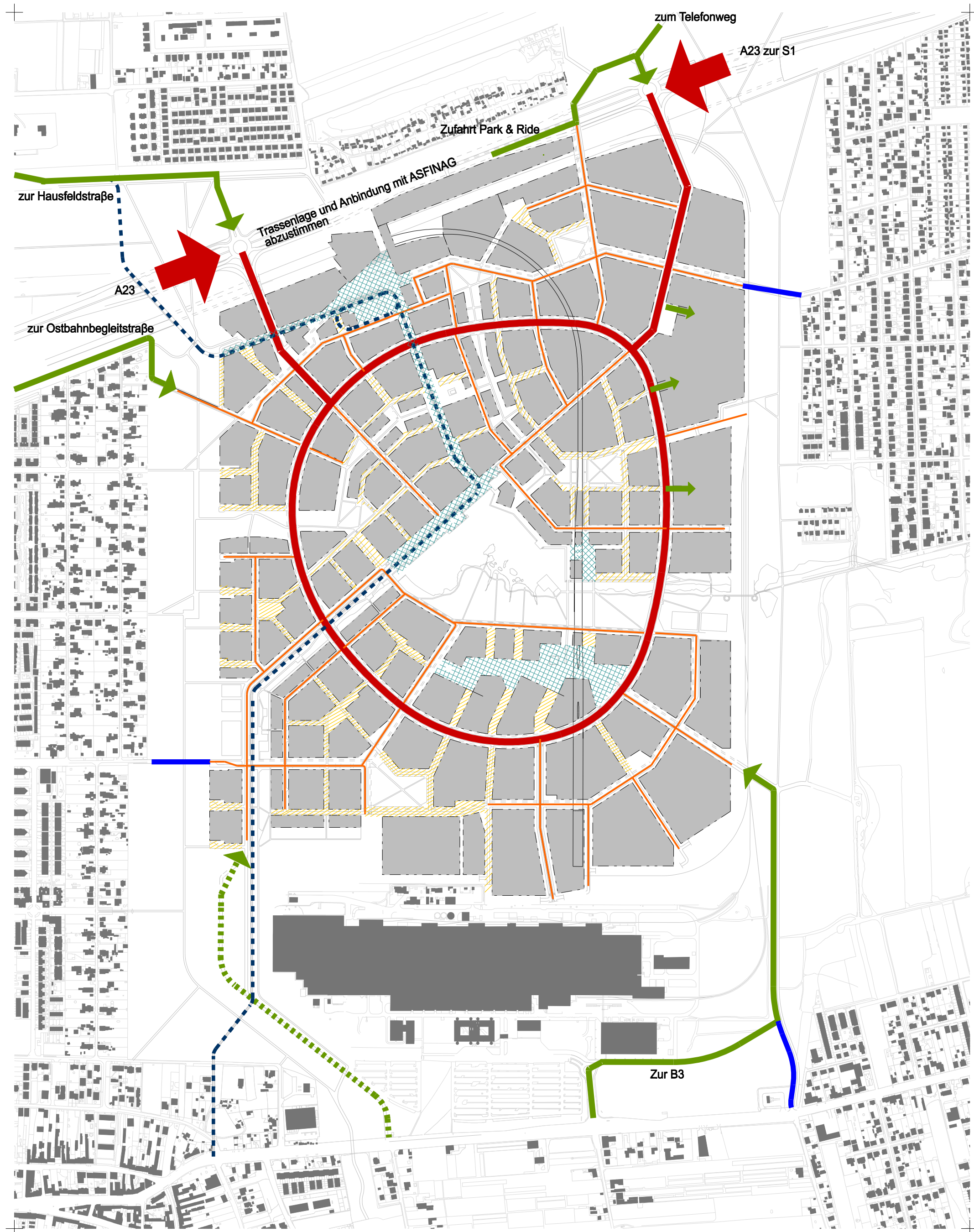
Die Hauptzufahrtsstraßen zur A23 sind leistungsfähig ausgestaltet. Auf der Ringstraße wird zusätzlich zur durchgehenden Fahrspur der zweite Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den Öffentlichen Verkehr und die starken Abbiegeströme benötigt. Auf dem Hauptstraßennetz werden beidseitig ausreichend breite Gehsteige, Radwege, Baumreihen und Parkplätze berücksichtigt werden.

Erschließungsstraßen

Über das Erschließungsstraßennetz wird die Erreichbarkeit der Garagen und aller wichtiger Ziele gewährleistet. Dieses Straßensystem hat deutlich schmalere Straßenquerschnitte und legt den Schwerpunkt auf die lokale Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion. Im Wohngebiet, im Gewerbegebiet und im kommerziellen Zentrum werden attraktive Straßenräume geschaffen. Stellplätze für BesucherInnen- und Lieferverkehr sind im Straßenraum zu finden.

Verkehrsberuhigte Straßen, Wohnstraßen

Das Netz der verkehrsberuhigten Straßen und Wohnstraßen ist nur für die direkte Hauszufahrt erforderlich und wird entsprechend verkehrsarm sein. Bei diesen Straßen steht die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund. Die Detailgestaltung der Straßenräume wird mit der künftigen Umfeldnutzung abgestimmt. Die Bandbreite reicht vom klassischen Straßenquerschnitt über Wohnstraßen mit Mischverkehrsflächen bis zu verkehrsbeschränkten Wohnwegen.

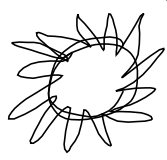
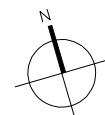
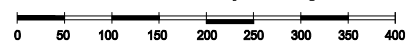


LEGENDE

- | | | | |
|--|---|--|---------------------------------|
| | Hauptstraße (2x2 Fahrstreifen) | | Straßenbahntrasse |
| | Erschließungsstraße (2 Fahrstreifen) | | Bustrasse |
| | Verkehrsberuhigte Straße, Wohnstraße | | Mögliche Erschließungsstraße |
| | Externe Verbindungsstraße | | Mögliche zusätzliche Verbindung |
| | FußgängerInnenorientierte, gemischt genutzte Fläche | | |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06:003

1:4000@A1 1:8000@A3

6.5 Ruhender Verkehr

Das Parkraumkonzept der Masterplanung Flugfeld Aspern sieht vor, die Pflichtstellplätze für Pkw zum Großteil in Baublockgaragen unterzubringen.

Die Zufahrtsrouten zu den Garagen führen über die Haupt- und Erschließungsstraßen ohne Belastung der verkehrsberuhigten Nebenstraßen. Die Ein- und Ausfahrten der Baublockgaragen sind zu den Erschließungsstraßen orientiert. Am Ring und an den Hauptzufahrtsstraßen sollen keine Garagen-einfahrten angeordnet werden.

Aufgrund des hohen Grundwasserstands sind Tiefgaragen nur bedingt möglich.



Zweigeschoßige Split-Level-Garagen, Greenwich Millennium Village, London



Eingeschoßige Split-Level-Garagen, Lilla Essingen, Stockholm

Split-Level-Garagen

Für die Wohngebiete und für gemischt genutzte Bereiche werden bauplatzübergreifende Garagen im Inneren der Baublöcke vorgeschlagen. Die Garagenebene ist ca. 2 m unter das Geländenniveau abgesenkt, auf dem Garagendach werden begrünte Innenhöfe angelegt. Diese „Split-Level-Lösung“ ist ein wesentliches Element des Masterplans und hat folgende prinzipielle Merkmale:

– Höhenunterschied zwischen Innenhof und Straßenraum

Durch die Absenkung der Tiefgaragen sind die Innenhöfe ca. 2 m über dem Straßenniveau. Die Innenhöfe sind dadurch deutlich vom Straßenraum abgegrenzt. Wohnungen im Erdgeschoß auf der Höhe des Innenhofes liegen etwa eine halbe Geschosshöhe über dem Straßenniveau.

– Garagen nur auf der Blockinnenseite der Gebäude

Die Garagen sind in die Häuser und Innenhöfe integriert und treten zur Straße hin, mit Ausnahme der Einfahrt, nicht in Erscheinung. Lüftungen und Belichtungen sind im Innenhof angeordnet.

– Erhöhte Erdgeschoßzonen zur Straße

Die zur Straße orientierten Erdgeschoßzonen sind durch die abgesenkte Garage ca. 2 m höher als die Erdgeschoße zur Innenhofseite. Diese Gestaltung bietet ein großes Potenzial für attraktive Geschäfts- und Handelseinheiten. Die Tiefe dieser erhöhten Erdgeschoßflächen im Gebäude kann abhängig von der gewünschten Nutzungsgröße und den erforderlichen Stellplätzen variieren.

– Nur eine Einfahrt pro Baublock

Die Garage ist bauplatzübergreifend organisiert. Es gibt nur an einer Stelle eine Straßenzufahrt. In der Garage gibt es zu jedem Lift und Stiegenhaus der angrenzenden Gebäude einen direkten Zugang.

– Integration der Einfahrt in das Gebäude

Wegen des geringen Höhenunterschieds von 2 m sind nur kurze Rampen notwendig. Es sind keine dominanten Einfahrtsbauwerke, sondern nur einfache Garagentore erforderlich. Die Garagentore sind gegenüber den überhöhten Hauseingängen untergeordnet gestaltet. Die Einfahrten sind in den Gebäuden und nicht in den begrünten Zwischenräumen angeordnet.

Die Versickerung von Regenwasser innerhalb der Baublöcke wird durch das Freihalten von 10% der Baublockfläche von Bebauung und Versiegelung ermöglicht. Durch ausreichende Erdüberschüttung der Garagen kann der Regenwasserabfluss verzögert und die Versickerung auch bei Starkregen gewährleistet werden.

Durch begleitende Maßnahmen wie Belichtung mit Tageslicht und Videoüberwachung soll die soziale Sicherheit in den Garagen optimiert werden. Zur Errichtung und Bewirtschaftung der Split-Level-Garagen ist die Kooperation der BauträgerInnen eines Baublockes erforderlich.

Die im Planungsprozess diskutierten mehrgeschoßigen Sammelgaragen in den Wohngebieten wurden aufgrund ihrer städtebaulichen Charakteristik und im Hinblick auf die Gefahr, ästhetisch und sozial unbefriedigende Orte entstehen zu lassen, nicht weiter verfolgt.

Zweigeschoßige Garagen

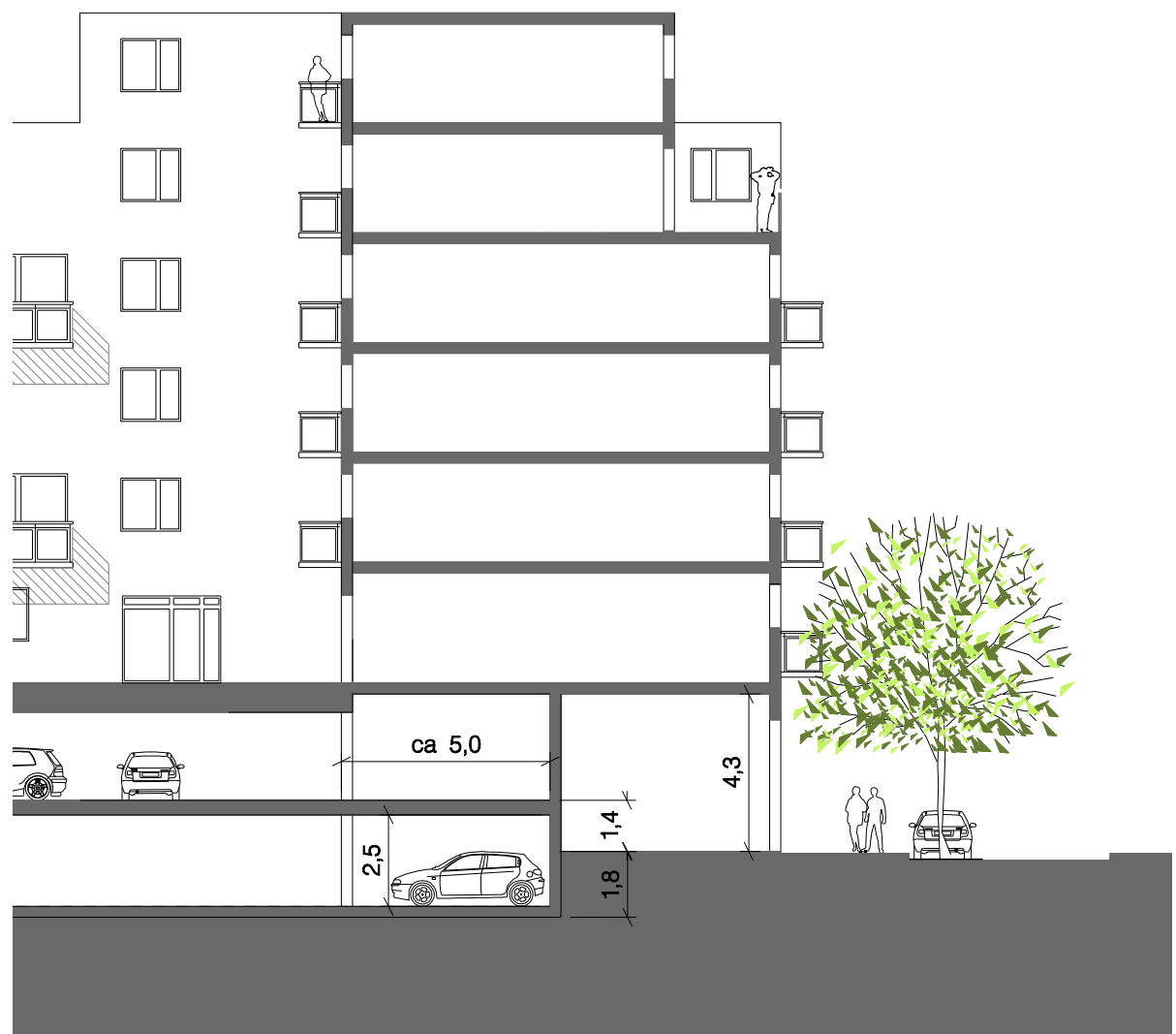
Um eine ausreichende Versorgung mit Pflichtstellplätzen zu gewährleisten sind in einigen Baublöcken zweigeschossige Split-Level-Garagen geplant. Diese Baublöcke sind nach demselben Prinzip strukturiert, jedoch liegt die Innenhoffläche ca. 6 m über dem Straßenniveau.

Der Übergang von der Innenhofebene zum öffentlichen Raum erfordert deshalb größere Rampenanlagen, Stiegen und Böschungen. Der Zugang zum Innenhof aus den Gebäuden erfolgt in diesen Baublöcken im 1. Stock über dem erhöhten Erdgeschoß.

6. Verkehr



Eingeschoßige Split-Level-Garage, Schnitt 1:200



Zweigeschoßige Split-Level-Garage, Schnitt 1:200



Einfahrt zweigeschoßige Split-Level-Garage



Einfahrt eingeschößige Split-Level-Garage

Öffentliche Garagen

Im Parkraumkonzept werden auch Bereiche mit öffentlichen Garagen ausgewiesen, die BesucherInnen und KundInnen zum Kurz- bzw. Tagesparken zur Verfügung stehen.

Garagengruppen

In kleinen Baublöcken mit hoher Dichte können in eingeschossigen Split-Level-Garagen nicht ausreichend Stellplätze für die Gebäude untergebracht werden. Es werden daher „Garagengruppen“ gebildet, die sowohl Baublöcke ohne Garage als auch Blöcke mit kleineren und größeren Garagen umfassen. Innerhalb dieser Gruppen werden Stellplatzdefizite einzelner Blöcke oder Gebäude durch benachbarte, größere Garagen kompensiert. So können die wohnungsbezogenen Pflichtstellplätze in der unmittelbaren Wohnumgebung sichergestellt werden.

Garagen am Seeufer

Im Gebiet um den See ist das Geländeniveau ca. 2 m abgesenkt, daher können die Garagen nur geringfügig unter das Erdgeschoß abgesenkt werden, ohne die

Grundwasserebene zu berühren. Bei diesen Gebäuden auf abgesenktem Niveau muss das Split-Level-Konzept an die spezielle Situation angepasst werden. Die prominenten Gebäude an der östlichen Waterfront haben keine Garagen. Die Stellplätze sind in benachbarten Bauplätzen angeordnet.

Garagen um den Bahnhofsplatz

Im Nordteil des Flugfelds sind zweigeschossige Garagen vorgesehen, die wegen der Geländeanschüttung zum Großteil unter dem künftigen Geländeniveau liegen. Um den Bahnhof Flugfeld sind großflächige Garagen vorgesehen, für die eine höhere Frequenz und Umschlagrate zu erwarten ist. Deshalb sollen diese Garagen direkt von den A23-Anschlussstellen erreichbar sein und das Verkehrsnetz im Flugfeld möglichst wenig belasten. Die genaue Abstimmung der Garagenzufahrten mit den Verkehrsströmen auf den Hauptstraßen ist Gegenstand der weiteren Planungen.

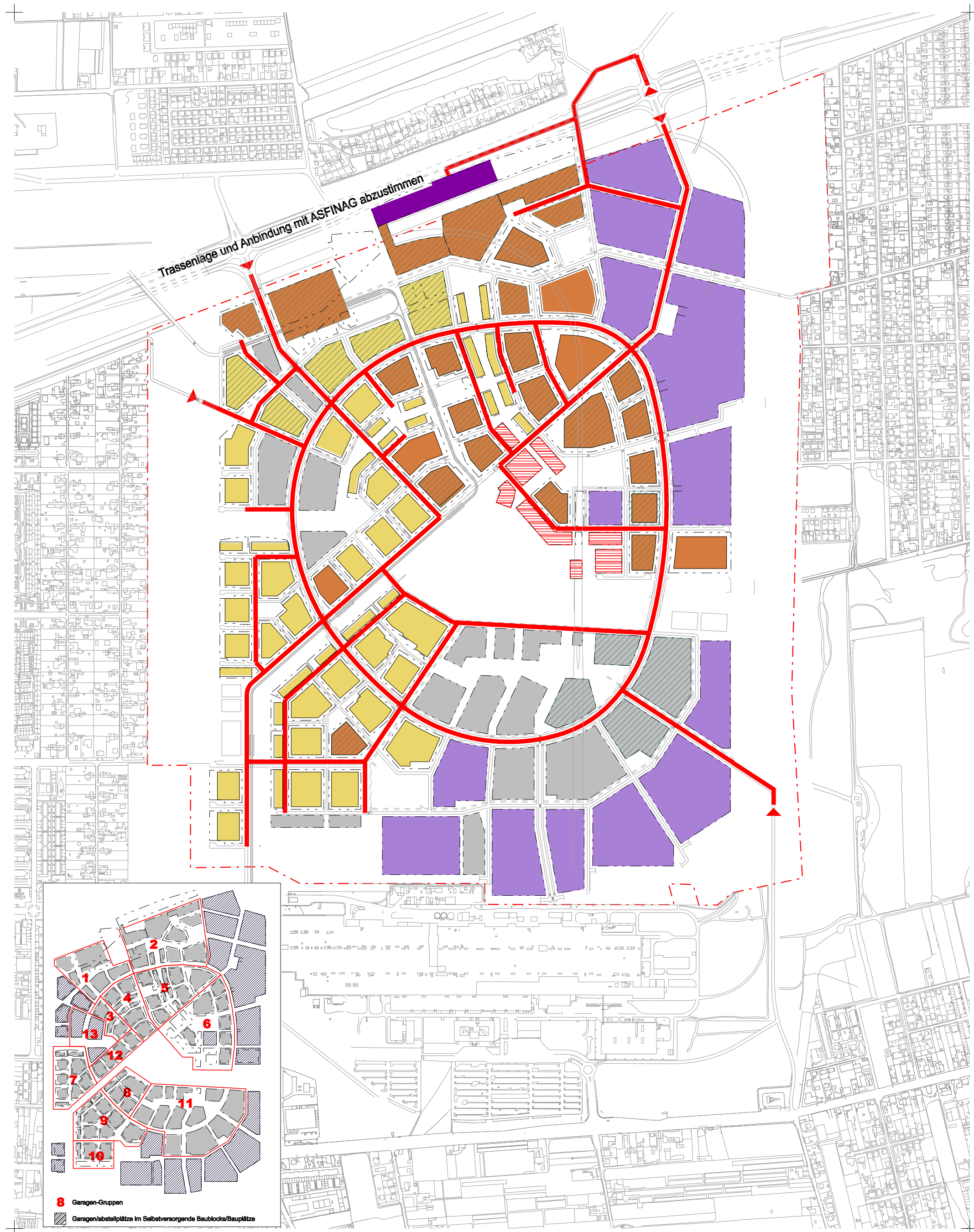
Stellplätze im Straßenraum

Im gesamten Straßennetz sind in beschränktem Umfang Stellplätze im Straßenraum vorgesehen. Parallel zur Fahrbahn sind Längsparkplätze mit Baumscheiben (Parken unter Bäumen) angeordnet. Diese Parkplätze sind für den BesucherInnen-, KundInnen- und Lieferverkehr erforderlich und sollen Aktivität und Belebtheit in die Straßenräume bringen. Durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sind diese Stellplätze von unerwünschten Dauerparkern freizuhalten.

Gesamtbilanz der Kfz-Stellplätze

Durch die hohe Qualität der ÖV-Erschließung kann auf dem Flugfeld Aspern von einem deutlich günstigeren Modal-Split als in vergleichbaren Stadtrandgebieten ausgegangen werden. Daher kann tendenziell ein reduziertes Stellplatzangebot angestrebt werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen und Stellplatzzielgrößen sind im weiteren Ausbau laufend anzupassen und im Zusammenhang mit den gesamtverkehrlichen Zielsetzungen zu hinterfragen. Im Mengengerüst, das dem aktuellen Parkraumkonzept zugrunde liegt, wird der geforderte Nachweis der Pflichtstellplätze für das Gesamtgebiet erbracht. Insgesamt sind in Garagen und auf Parkplätzen auf den Bauplätzen ca. 25.000 Stellplätze berücksichtigt.

6. Verkehr



LEGENDE

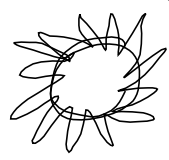
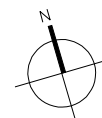
- Garagen im Inneren des Baublocks, 1-geschoßig
- Garagen im Inneren des Baublocks, 2- oder mehr- geschoßig
- Garagentyp abhängig von künftiger Nutzung
- Zufahrtsrouten zu den Garagen

- Abstellplätze (Garage oder Parkplatz) am Bauplatz
- Park & Ride
- Öffentliche Garage
- Keine Garage im Baublock

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400

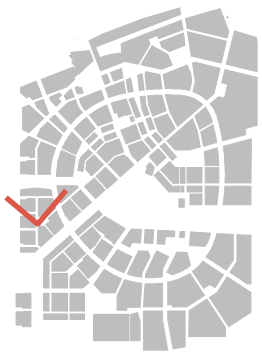


MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06:004

1:4000@A1 1:8000@A3

VERKEHR - RUHENDER VERKEHR, GARAGEN- UND PARKPLATZTYPEN



Wohnstraße

6.6 Öffentlicher Raum – Straßentypologien

Die im Masterplan für die Verkehrsflächen entwickelten hierarchischen Gestaltungsprinzipien sollen gewährleisten, dass strukturierte und logische Abfolgen von Straßentypen im künftigen Straßennetz erkennbar bleiben. Eine klar ablesbare Hierarchie, ausgehend von den großmaßstäblichen Straßenräumen (Hauptzufahrtsstraßen, Ringstraße) bis zu den kleinteiligen Räumen in den Umfeldern der Wohngebiete (Nebenstraßen), schafft Orientierung und Vertrautheit und ermöglicht es, den Aspekten der Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit in differenzierter Weise Rechnung zu tragen.

Auf den folgenden Seiten werden für die einzelnen Typen von Straßen repräsentative Querschnitte mit textlichen und skizzenhaften Erklärungen dargestellt. Diese Querschnitte verstehen sich als Gestaltungsvorschläge und entsprechen den Planungsrichtlinien der Stadt Wien. In den weiteren Planungsschritten ist die Gestaltung der Straßenquerschnitte weiter zu entwickeln und an die speziellen örtlichen Situationen anzupassen. Die Gesamtquerschnittsbreiten bieten dafür ausreichend Spielraum.

6. Verkehr



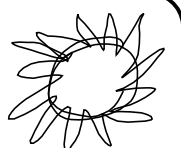
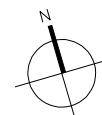
LEGENDE

- | | |
|--|---|
| Ringstraße, 32m Breite | Hauptstraße, 20m Breite |
| Hauptzufahrtsstraße, 27m Breite | Nebenstraße, 17m Breite |
| Einkaufsstraße, variable Breite | Nebenstraße, 14m Breite |
| Hauptstraße, am Seeufer/mit Wasserlauf | Nebenstraße, 12m Breite (Einbahnstraße) |
| Alleen, 23 bzw. 28m Breite | Gemischt genutzte Fläche |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 06.010

1:4000@A1 1:8000@A3

VERKEHR - ÜBERSICHTSPLAN STRASSENTYPOLOGIEN



Ringstraße

Ringstraße

Die Ringstraße ist ein wesentliches Strukturelement für den Masterplan Flugfeld Aspern. Sie ist die Grundlage für die Verteilung und die interne Bewegung aller Verkehrsarten und verbindet alle Straßentypen innerhalb des Gebiets. Der vorgeschlagene Querschnitt sieht in der Mitte einen 5 m breiten Grünstreifen mit zentraler Baumreihe vor. Beidseitig grenzen zweistreifige Richtungsfahrbahnen, Längsparkstreifen mit Baumscheiben (Parken unter Bäumen), Radwege und Gehsteige an. Die Ringstraße ist trotz der großen Verkehrsbedeutung in erster Linie eine urbane Straße, die durch die angrenzenden Gebäude eingefasst und geprägt wird.

An den Kreuzungen bietet der breite Mittelstreifen für den abbiegenden und querenden Verkehr einen Manövrierraum, damit die geradeaus fahrenden Relationen möglichst wenig beeinträchtigt werden. Lichtsignalgeregelter Kreuzungen sind an den Einmündungen der Hauptzufahrts- und Erschließungsstraßen notwendig. Nebenstraßen werden ungeregelt, aber nur in eine Richtung eingebunden. Die Ringstraße soll für den FußgängerInnenverkehr an möglichst vielen Stellen sichere Querungsstellen haben. Die sichere Führung des FußgängerInnenverkehrs über die breiten Fahrbahnen abseits der geregelten Kreuzungen ist im Hinblick auf einige wichtige Gehwegrelationen, die im Streckenbereich zwischen den großen Straßenkreuzungen die Ringstraße queren, bei der Detailplanung besonders zu beachten.



Hauptzufahrtsstraße

Hauptzufahrtsstraße

Die beiden Hauptzufahrtsstraßen sind die zwei wichtigen Anbindungen zur A23. Zusammen werden sie 90% des Außenverkehrs zu und vom Flugfeld Aspern bewältigen müssen, daher sollten querende Verkehrsströme an den Kreuzungen auf ein Minimum reduziert werden.

Als städtisches Element bilden die Hauptzufahrtsstraßen für den Autoverkehr die Einfahrtstore in das Flugfeld Aspern. Gebäude, Grünräume und Oberflächen sollen eine angenehme urbane Atmosphäre erzeugen. Die Straßen führen in einer gleichmäßigen Steigung mit durchschnittlich 4% von der im bestehenden Geländeniveau liegenden Ringstraße zu den Überführungen über die Bahntrassen hinauf.

Der Querschnitt sieht im Regelfall einen 3,5 m breiten Baumstreifen in der Mitte, zweistreifige Fahrbahnen in beide Richtungen, Parkstreifen unter Bäumen sowie Gehsteige vor. Abschnittsweise sind Radwege als Netzschluss zu berücksichtigen. In den Kreuzungszufahrten ist durch die Reduktion der anderen Querschnittelemente ausreichend Platz für zusätzliche Abbiegespuren vorhanden.



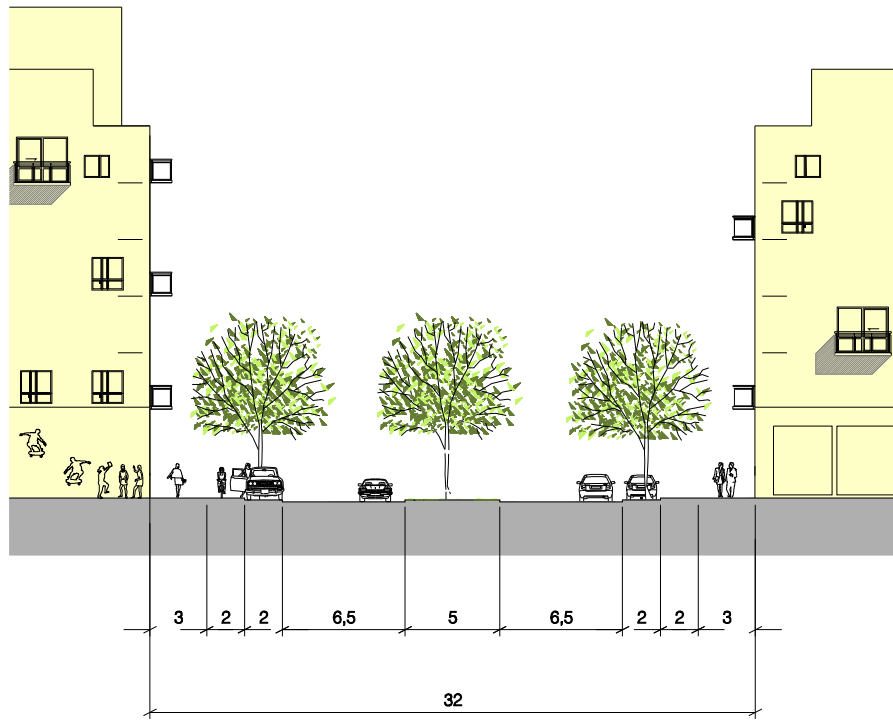
Hauptstraße

Hauptstraße

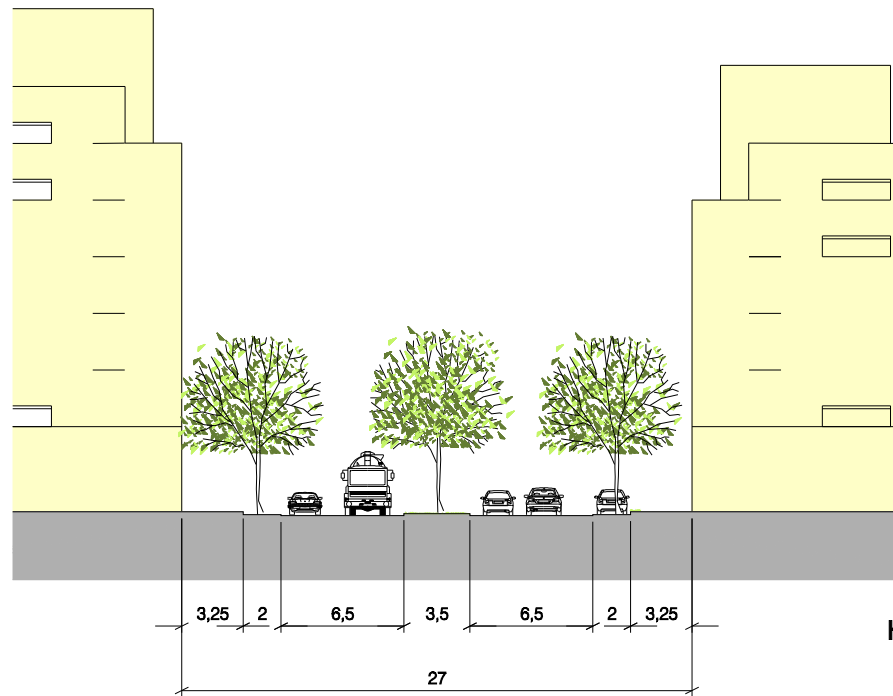
Die beiden Hauptstraßen sind bedeutende, aber verkehrsberuhigte Erschließungsstraßen, die von der Ringstraße zum See führen. Sie sind als Fortsetzung der Hauptzufahrtsstraßen angeordnet und erzeugen dadurch eine visuelle und funktionelle Tiefe in der Struktur des neuen Stadtteils.

Im Gegensatz zu den Hauptzufahrtsstraßen haben diese Straßen keine Mitteltrennung und nur einen Fahrstreifen pro Richtung. Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt.

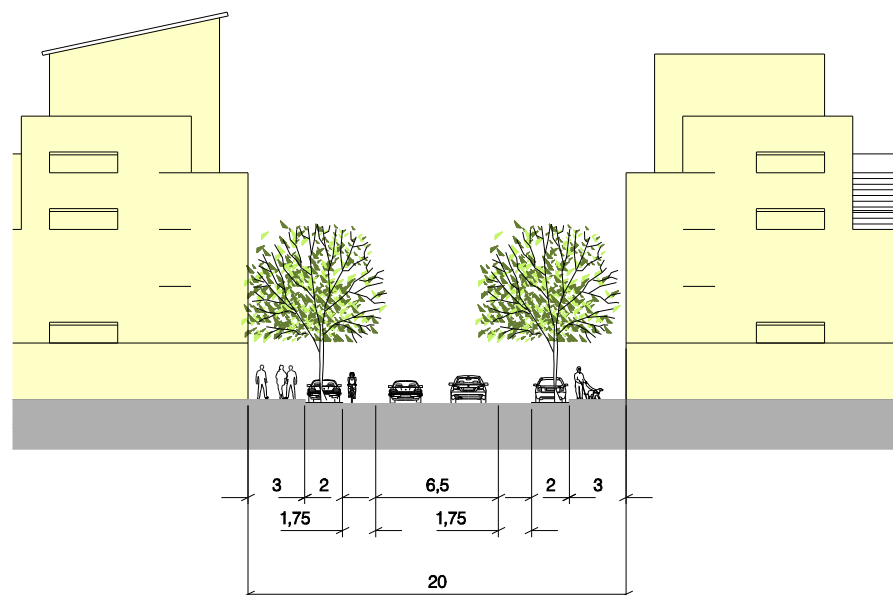
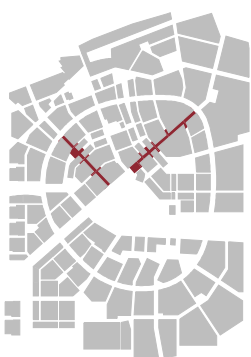
6. Verkehr



Ringstraße



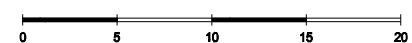
Hauptzufahrtsstraße



Hauptstraße

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

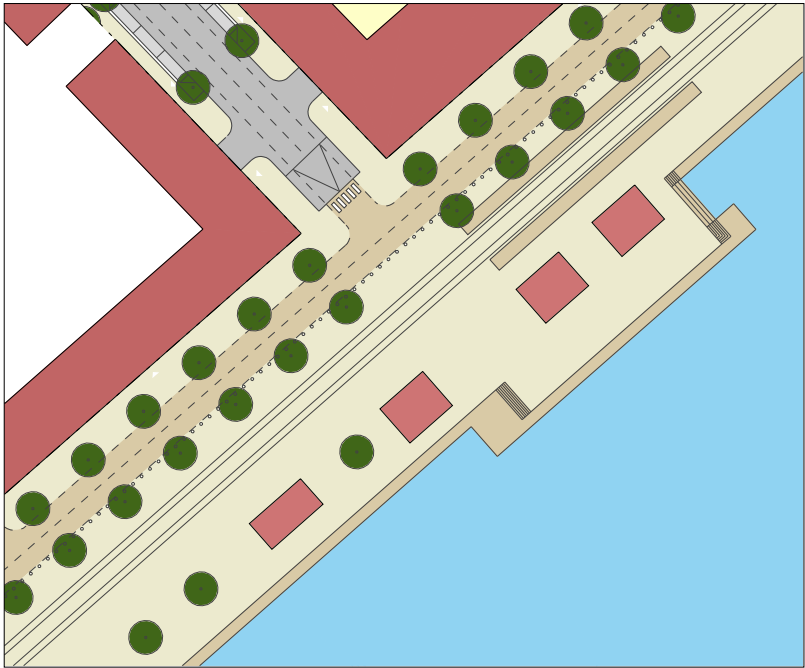
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06.011

1:200@A1 1:400@A3



Hauptstraße am Seeufer

Hauptstraße am Seeufer

Am nördlichen Seeufer ist die Hauptstraße Teil eines fußgängerInnen-orientierten Bereiches, der in der Einkaufsstraße nach Norden fortgesetzt wird. Auch in diesem Bereich am Seeufer behält die Hauptstraße ihre typische Querschnittsgliederung, jedoch ist ein einheitliches Straßenniveau vorgesehen. Beschränkter Autoverkehr ist zugelassen, die Fahrflächen werden durch Poller und unterschiedliche Oberflächen definiert, Parkplätze sind nicht vorgesehen.

Die Straßenbahnlinie hat eine vom Autoverkehr getrennte Trasse, die jedoch in die Oberflächengestaltung integriert ist. Wie in allen fußgängerInnen-orientierten Bereichen ist die Abtrennung des Gleisbereichs auf ein Minimum zu reduzieren. In diesem Bereich erreicht die Hauptstraße ihr tiefstes Geländeniveau (+155 m), die Straßenraumgestaltung und Bepflanzung soll eine Verbindung zwischen der Gebäudefront und dem Seeufer herstellen. Für diesen Abschnitt der Hauptstraße an der Waterfront ist eine besonders sorgfältige Detailplanung erforderlich, um die Verkehrsfunktionen optimal mit den hohen gestalterischen Anforderungen der Uferpromenade zu verknüpfen.



Hauptstraße mit Wasserlauf, grundwassergespeist

Hauptstraße mit Wasserlauf

Zwischen dem See und der Ringstraße verläuft die Hauptstraße entlang eines vom Grundwasser gespeisten Kanals auf abgesenktem Niveau. Die Straßenbahntrasse geht hier in einen vom Straßenraum abgegrenzten, begrünten Gleiskörper über.

Westlich der Ringstraße liegt die Hauptstraße wieder auf dem ursprünglichen Geländeniveau. Ein künstlich gespeister Wasserlauf im begleitenden Grünraum liegt knapp unter Straßenniveau. Die begrünte Straßenbahntrasse verläuft klar vom Straßenraum abgegrenzt im begleitenden Grünraum und ermöglicht höhere Fahrgeschwindigkeiten. FußgängerInnenquerungen der Trasse sind nur an dafür vorgesehenen, gesicherten Stellen möglich.

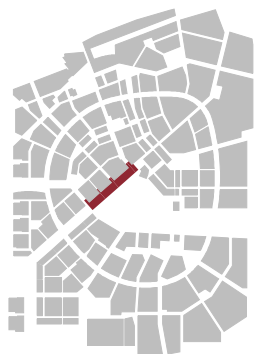
Der Radverkehr kann im westlichen Teil der Hauptstraße im Mischverkehr auf der verkehrsarmen Fahrbahn fahren. Als Kfz-verkehrsfreie Parallelroute gibt es daneben den Geh- und Radweg im Grünzug.

Die weiteren Elemente entsprechen den vorhergehenden Querschnitten der Hauptstraße.

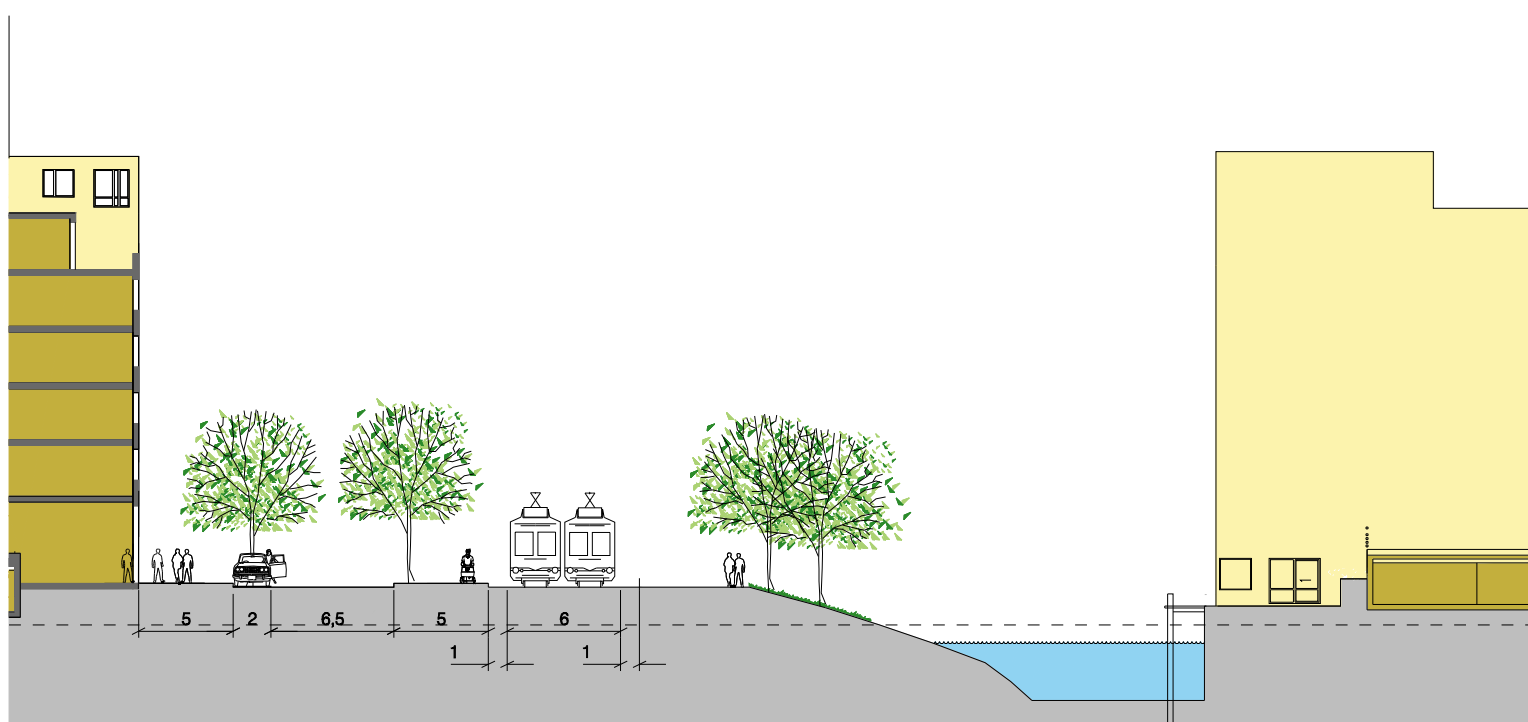
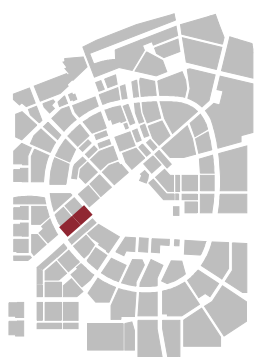


Hauptstraße mit Wasserlauf, künstlich gespeist

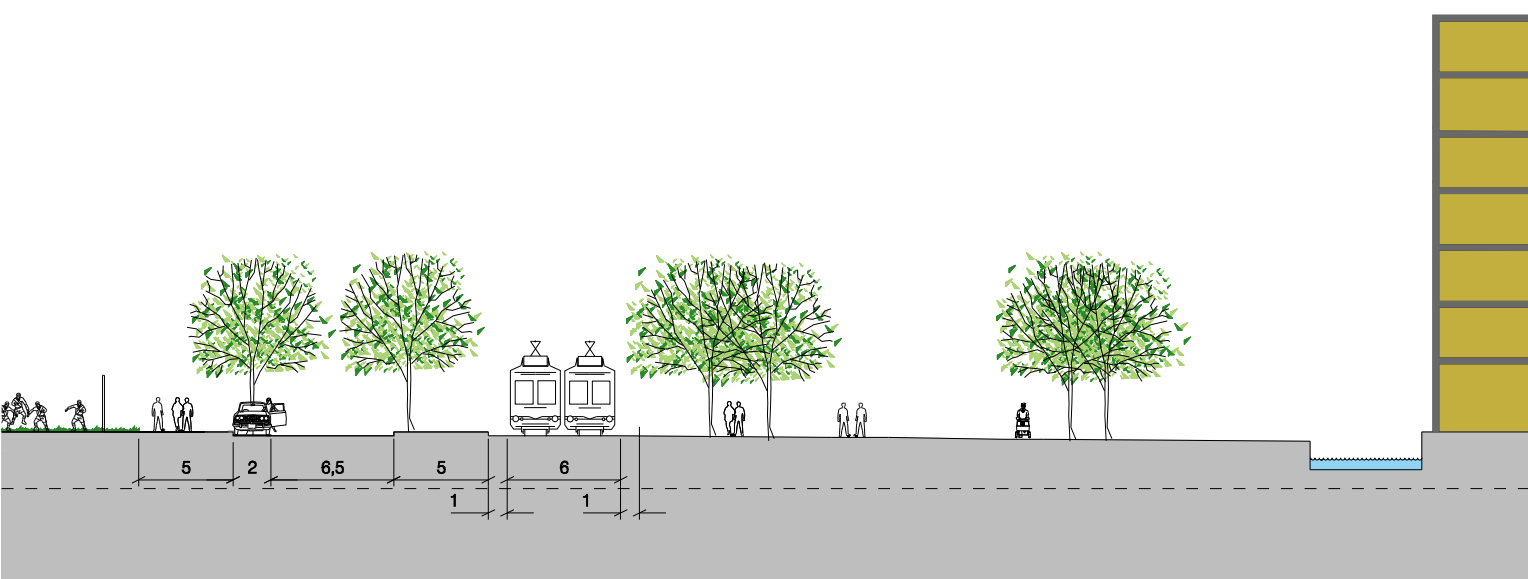
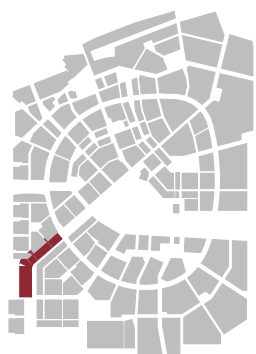
6. Verkehr



Hauptstraße am Seeufer, 20 m Breite



Hauptstraße mit Wasserlauf, 20 m Breite

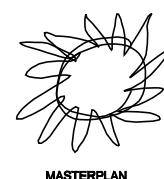


Hauptstraße mit Wasserlauf, 20 m Breite

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 15 20



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06.012

1:200@A1 1:400@A3

VERKEHR - STRASSENTYPOLOGIEN 2



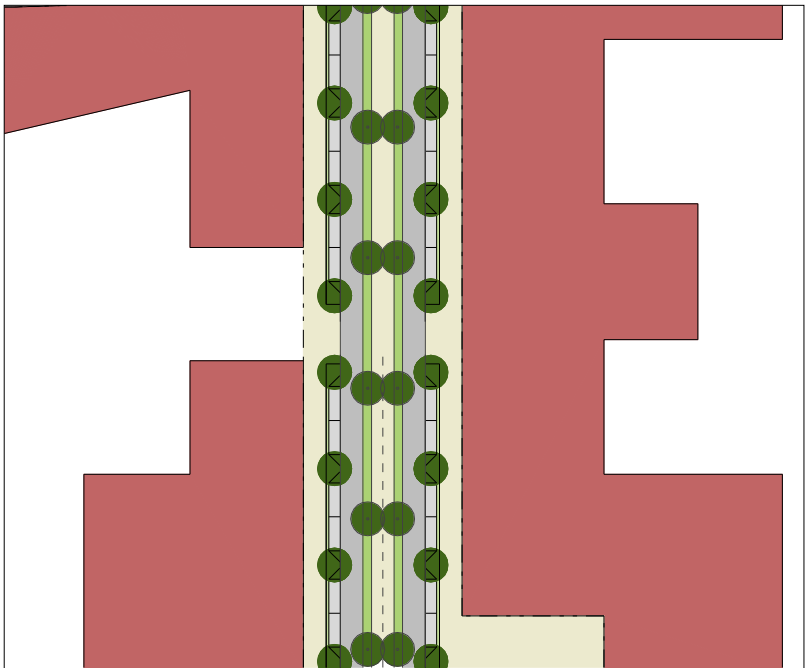
Alleetyp A

Alleetyp A

Der Alleetyp A ist für das Gesamtnetz der Grünräume am Flugfeld Aspern von großer Bedeutung. Eine Allee, eine doppelte Baumreihe, in der ein Geh- und Radweg geführt wird, sowie ein besonders breiter Gehsteig entlang der Gebäude bieten ausreichend Raum für unterschiedliche Nutzungen und Aktivitäten. Der Straßentyp verzahnt die Grünräume mit den Straßenräumen.

Der KFZ-Verkehr wird auf einer Fahrbahn mit Nebenstraßenquerschnitt neben der Allee geführt. Die Gesamtbreite des Querschnitts reicht von 23 m - 28 m. Eine Variation der Breite, die auch kleinere Platzräume umfassen kann, ist vorgesehen.

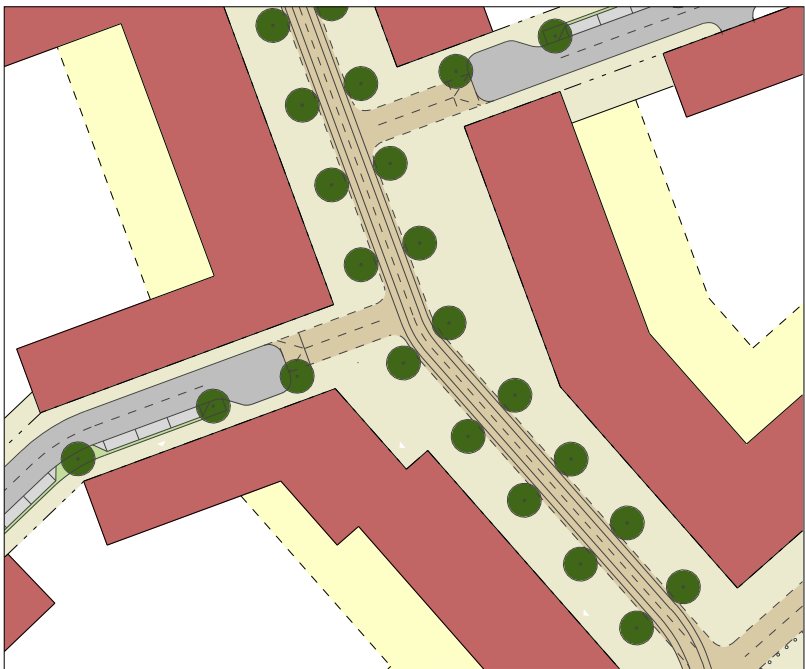
Durch den möglichen halbseitigen Ausbau der Geh- und Radweg-Allee eignet sich dieser Querschnitt zur frühzeitigen Ausgestaltung von Wegverbindungen in der Pionierphase der Gebietsentwicklung. Ohne verlorenen Aufwand kann später zusammen mit der Errichtung der angrenzenden Gebäude der Vollausbau des Straßenquerschnitts erfolgen.



Allee B

Alleetyp B

Der Alleetyp B ist nur für eine Straße vorgesehen. Diese hat einen großzügigen Charakter und stellt eine Verbindung aus dem Süden in das Wissenschaftsquartier her. Der Querschnittsaufbau dieser Straße soll die Möglichkeit bieten, bei einer Aufwertung der südlichen Flächen zu einer wichtigen Hauptachse zu wachsen.



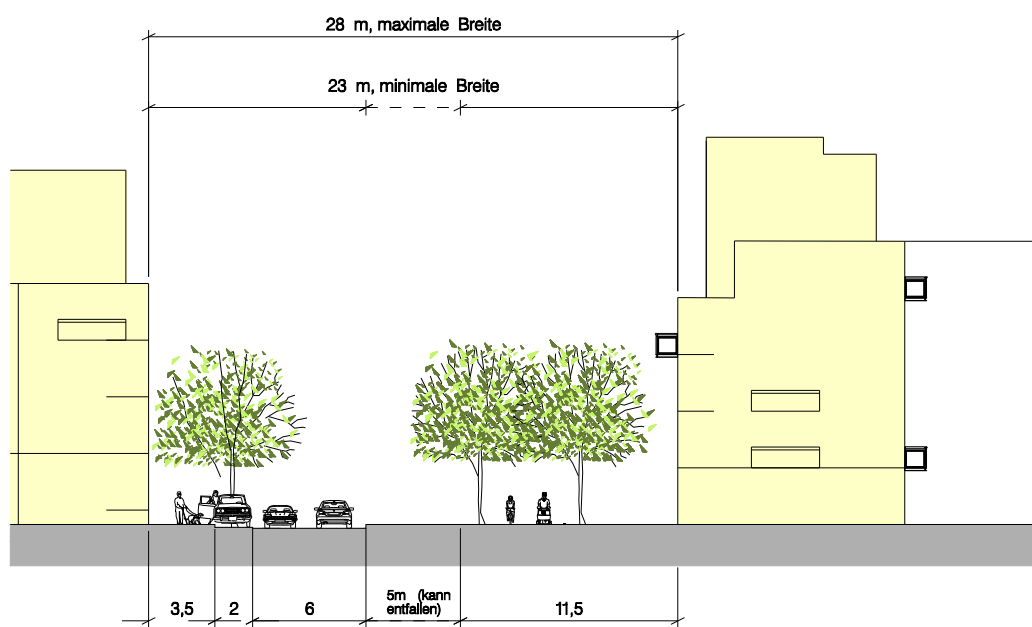
Einkaufsstraße

Einkaufsstraße

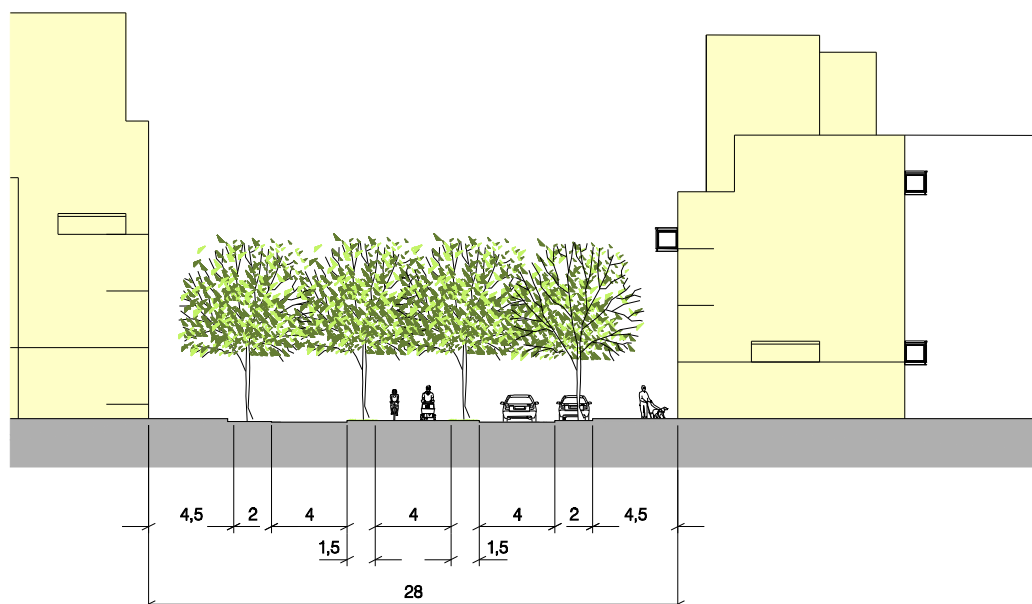
Die Einkaufsstraße ist ein wichtiges Schlüsselement im Konzept der Masterplanung Flugfeld Aspern. Sie verbindet alle Bereiche, Straßen und Plätze im Zentrum. Im gesamten Verlauf der Einkaufsstraße finden sich Handels-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen. Die Oberflächenmaterialien, die Bepflanzung und die Gestaltung der Kreuzungen – auch die mit der Ringstraße – sollen das Konzept eines durchgehenden öffentlichen Raums betonen. Die Einkaufsstraße besteht aus einer Variation vielfältiger Raumfolgen, die durch unterschiedliche Straßenbreiten und Gebäudehöhen erzeugt werden. Die Straßenbreite reicht von 25 m - max. 40 m. Der fußgängerInnenorientiert gestaltete Straßenraum soll insbesondere in den Sommermonaten für vielfältige Aktivitäten nutzbar sein. Die Straßenbahntrasse ist in der Mitte der Straße angeordnet und wird mit mäßiger Geschwindigkeit befahren, damit Querungen der Trasse gefahrlos zugelassen werden können (siehe Kapitel 4 und Schlüsselgebiet, 07:021).

Die Umsetzung des Konzepts der Einkaufsstraße wird ein entscheidender Meilenstein für die Entwicklung des neuen Stadtteils sein. In der Anfangsphase der Entwicklung wird die Belebung des öffentlichen Raumes durch den FußgängerInnenverkehr allein nicht ausreichend sein. Daher ist zu Beginn auf einer Bustrasse auch beschränkter Autoverkehr zuzulassen. Bei einem Vollausbau der angrenzenden Gebäude und nach Errichtung der Straßenbahntrasse ist der Kfz-Verkehr auf temporären Lieferverkehr zu beschränken.

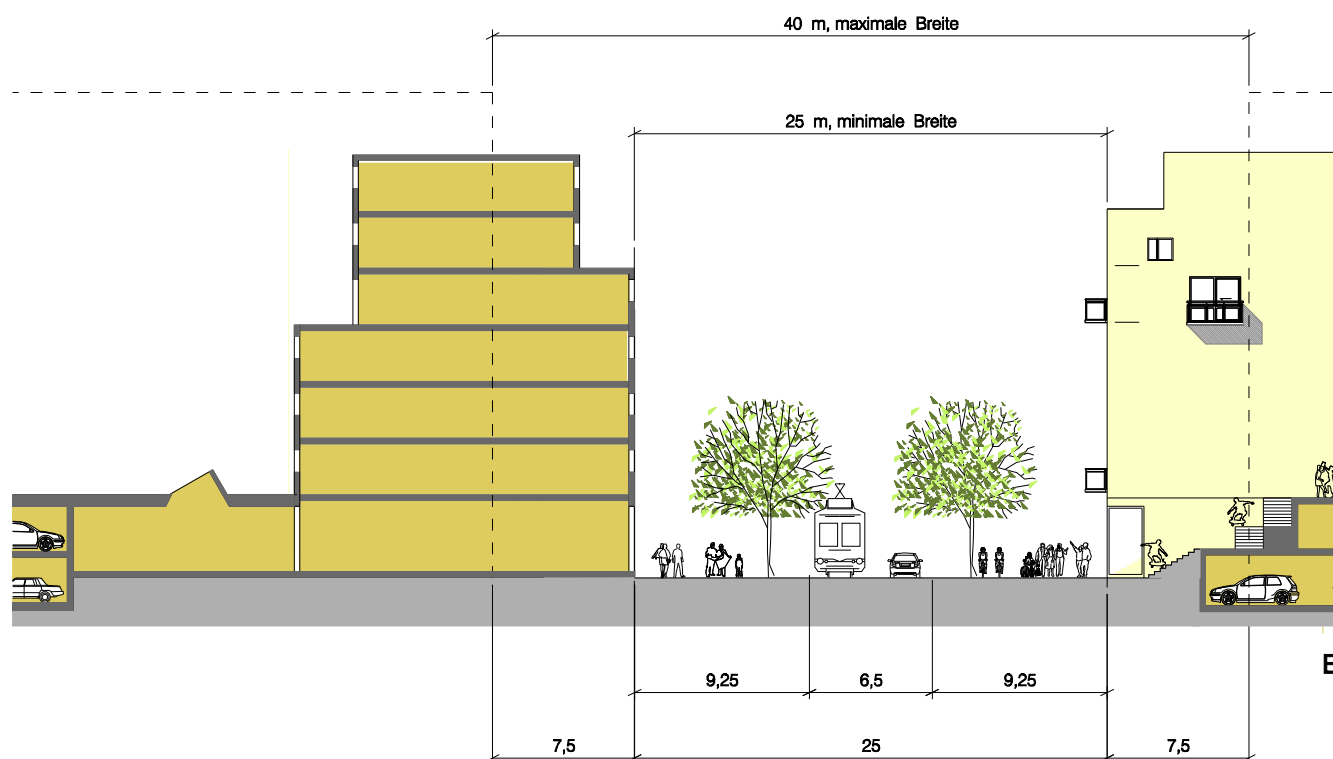
6. Verkehr



Alleetyp A



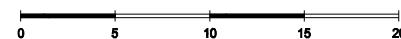
Alleetyp B



Einkaufsstraße

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

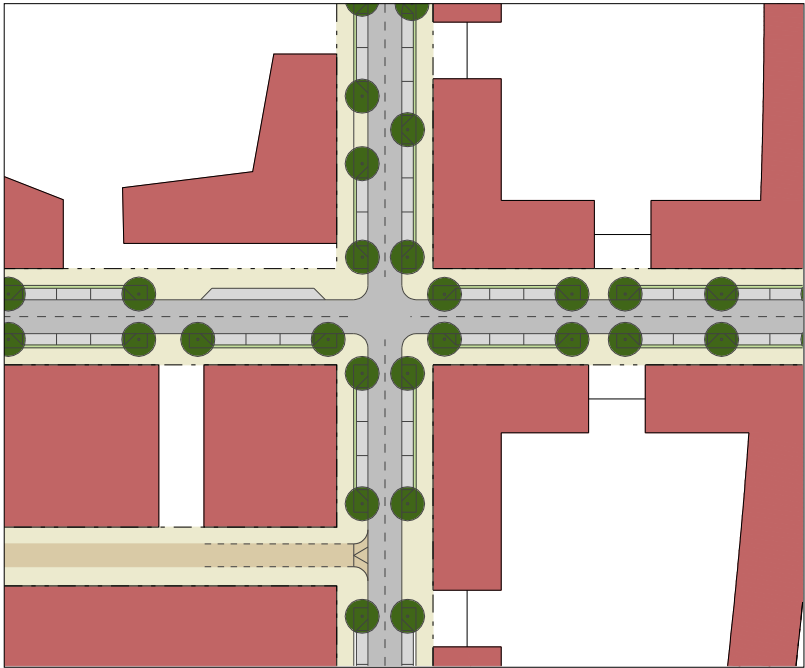
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06.013

1:200@A1 1:400@A3



Nebenstraße 17 m

Nebenstraße 17 m, 14 m und 12 m

Die Nebenstraßen dienen der Versorgung und Erschließung der unmittelbaren Umgebung im Entwicklungsgebiet. Die unterschiedlichen Hierarchiestufen reagieren auf Gebäudegrößen und erforderliche Kapazitäten für die Zugänglichkeit. Je mehr Durchgangs- und Zufahrtsverkehr notwendig ist, desto breiter ist die Straße.

Durch bauliche und gestalterische Elemente der Verkehrsberuhigung an den Kreuzungen werden die Verkehrsgeschwindigkeiten niedrig gehalten.

Beidseitige Längsparkstreifen mit Baumpflanzungen sind nur beim breiten Querschnitt vorgesehen. In den 17 m und 14 m breiten Straßen ist ein Großteil der Garagenzufahrten angeordnet (siehe Plan 06:004).

Die schmalen Nebenstraßen sind individuell angepasst als Wohnstraßen zu gestalten, bei denen besonders auf FußgängerInnenverkehr und sicheren Aufenthalt geachtet wird. In den Wohnstraßen sind alle Verkehrsflächen auf einem Niveau.

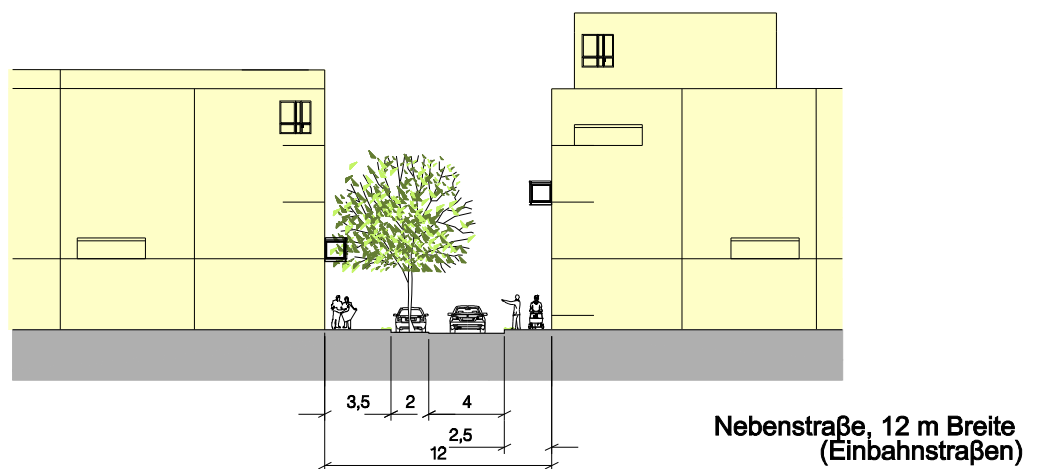
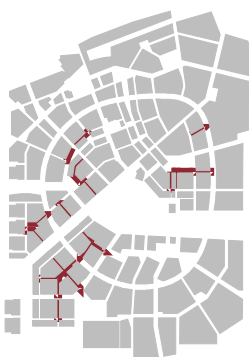
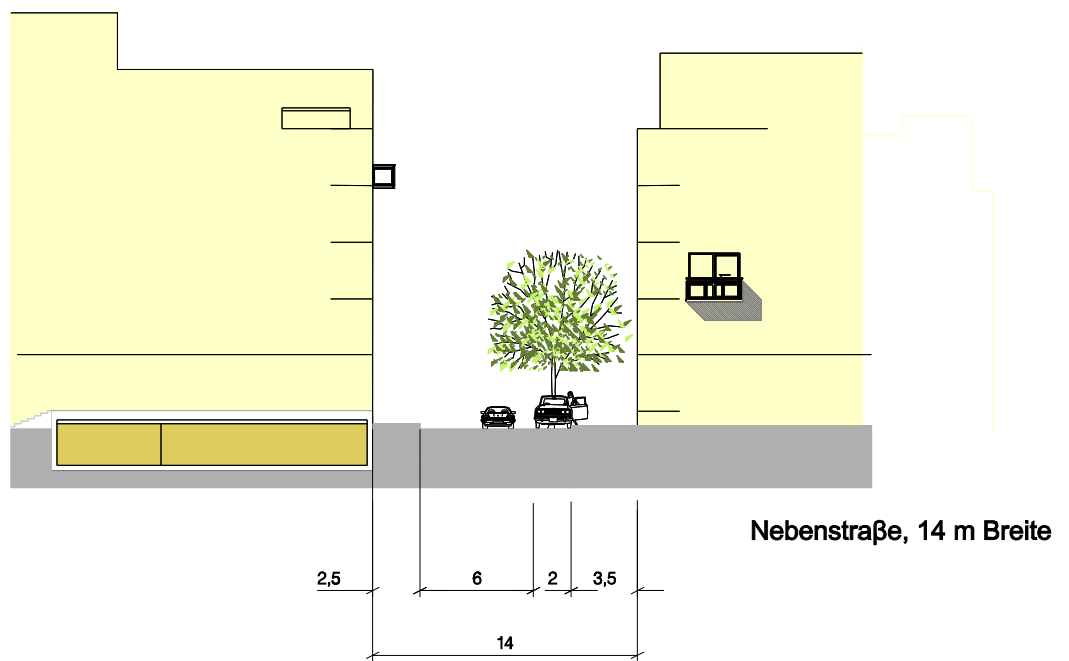
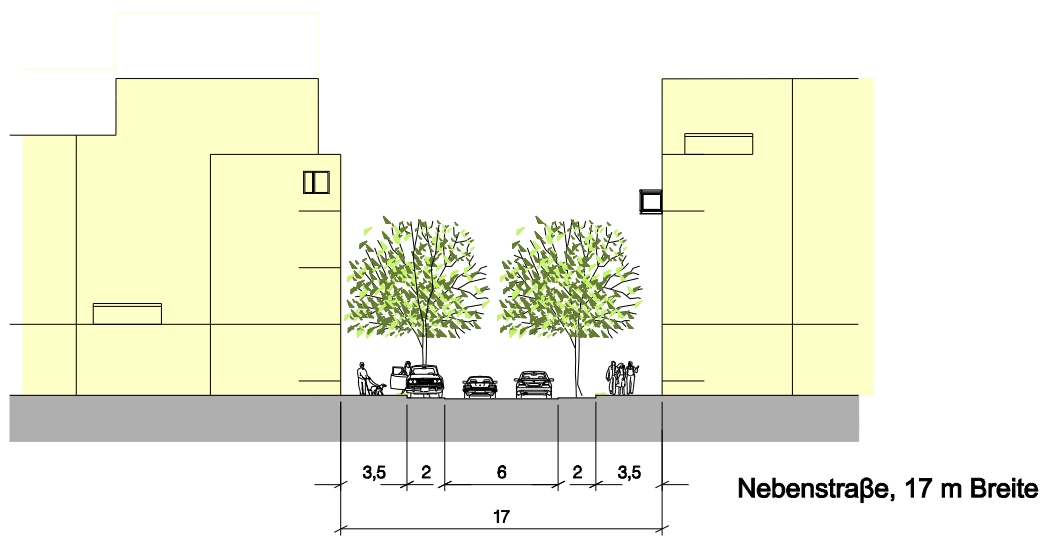


Nebenstraße 14 m



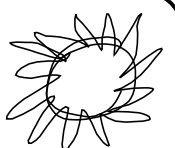
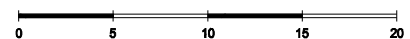
Nebenstraße 12 m

6. Verkehr



MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

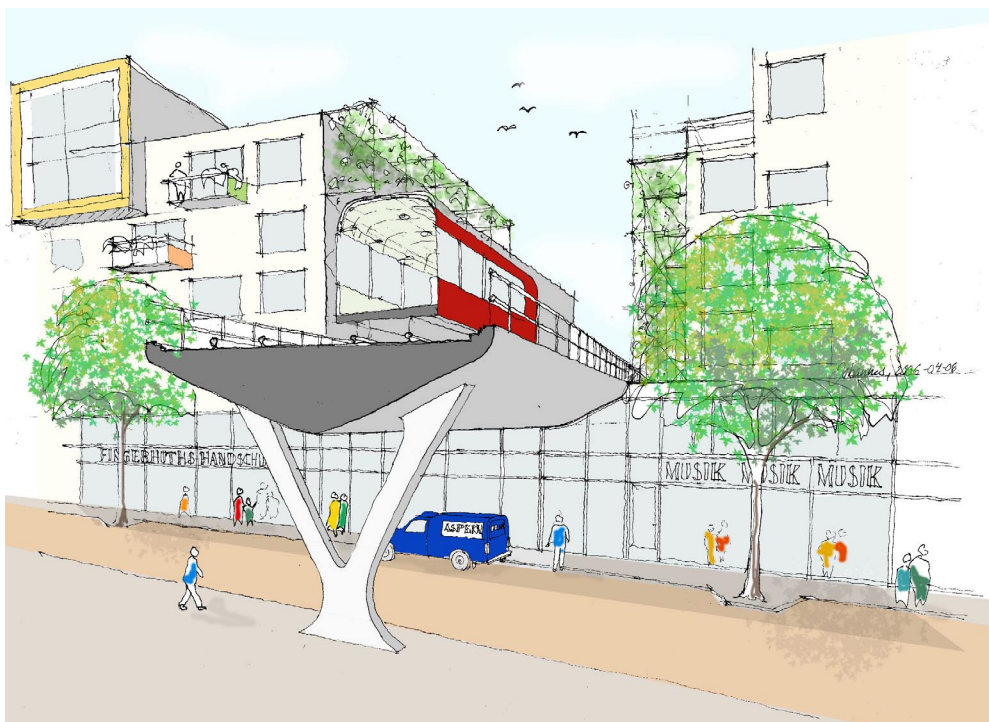


MASTERPLAN

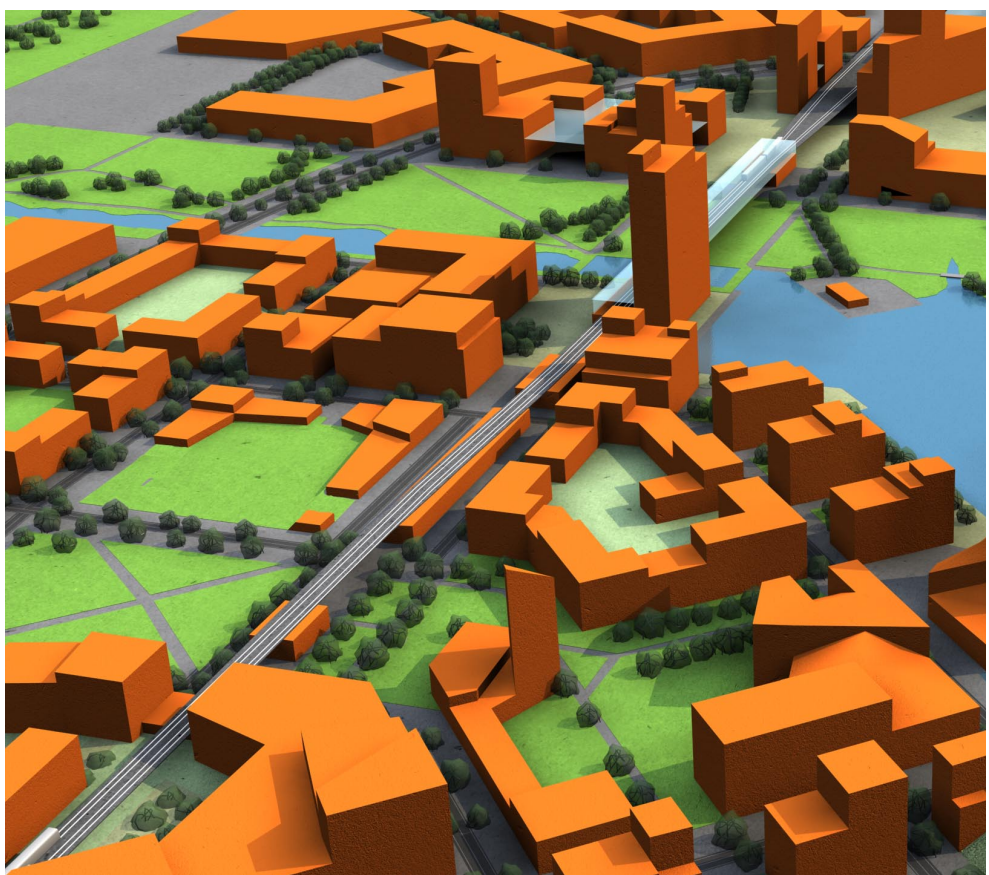
PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06.014

1:200@A1 1:400@A3

VERKEHR - STRASSENTYPOLOGIEN 4



U-Bahntrasse baulich integriert



U-Bahntrasse - unterbaut, freistehend und baulich integriert

Städtebauliche Lösungen für die U-Bahntrasse

– U-Bahn-Quartiere

Die aufsteigende Rampe nach der Station Flugfeld Nord und Trassenabschnitte im Flugfeld sind in insgesamt 7 Baublöcke baulich integriert. Unter Berücksichtigung der Mindestabstände für Feuerwehrrufahrt und Revision wird die U-Bahntrasse in den „U-Bahn-Quartieren“ (siehe auch 07:014) von Gebäuden umbaut, jedoch nicht überbaut. Für die angrenzenden Gebäude ist eine dichte Mischnutzung vorgesehen. Unter der Trasse sind innerhalb der Baublöcke zweigeschossige Garagen angeordnet.

Aufgrund des optimierten Lärmschutzes der U-Bahntrasse und der Emissionsfreiheit der U-Bahn können die Gebäude direkt neben der U-Bahn multifunktional, in den oberen Geschossen auch für Wohnzwecke, genutzt werden.

– Freistehende Trasse

Im zentralen Bereich des Flugfelds wird die Trasse freistehend entweder straßenbegleitend oder durch Grünräume geführt. Durch Baumpflanzungen wird die Dominanz des Verkehrsbauwerks zurückgedrängt. Eine Nutzung des Raums unter der U-Bahntrasse ist unter Freihaltung der Zugänglichkeit zum Tragwerk vorgesehen.

– Station Flugfeld Süd

Die Station Flugfeld Süd steht am Ostufer des Sees frei und überspannt den West-Ost-Grünzug. Durch den prominenten Standort ist das Stationsgebäude mit dem eingehausten Bahnsteig in Hochlage weithin sichtbar. Das nördliche Aufnahmegebäude wird in eine mehrstöckige Überbauung integriert.

Umsetzung

– Überbauungen der Bahn- und U-Bahntrasse beim Bahnhofsgebäude Flugfeld Nord

Das geplante, großzügige Bahnhofsgebäude im Norden und auch die Überbauungen bei der Station Flugfeld Süd erfordern eine frühzeitige Berücksichtigung in der Verkehrsplanung. Aufgrund der Brandschutzbestimmungen sind für Überbauungen besondere Auflagen zu erfüllen, die in der Detailplanung der Bahntrassen baulich bereits berücksichtigt werden müssen. Diese Gebäude sind in enger Kooperation zwischen BauträgerInnen und VerkehrsplanerInnen weiter zu entwickeln.

Für das Bahnhofsgebäude sind folgende Eckpunkte zu klären:

- Lage der internen Verbindungen zur Erschließungsebene des Verkehrsbauwerks
- Überbauung der U-Bahn
- Überbauung der Ostbahn
- Fortsetzung des Gebäudes nördlich der Bahn, Ausgang Nord

– Überbauungen der U-Bahntrasse bei der Station Flugfeld Süd

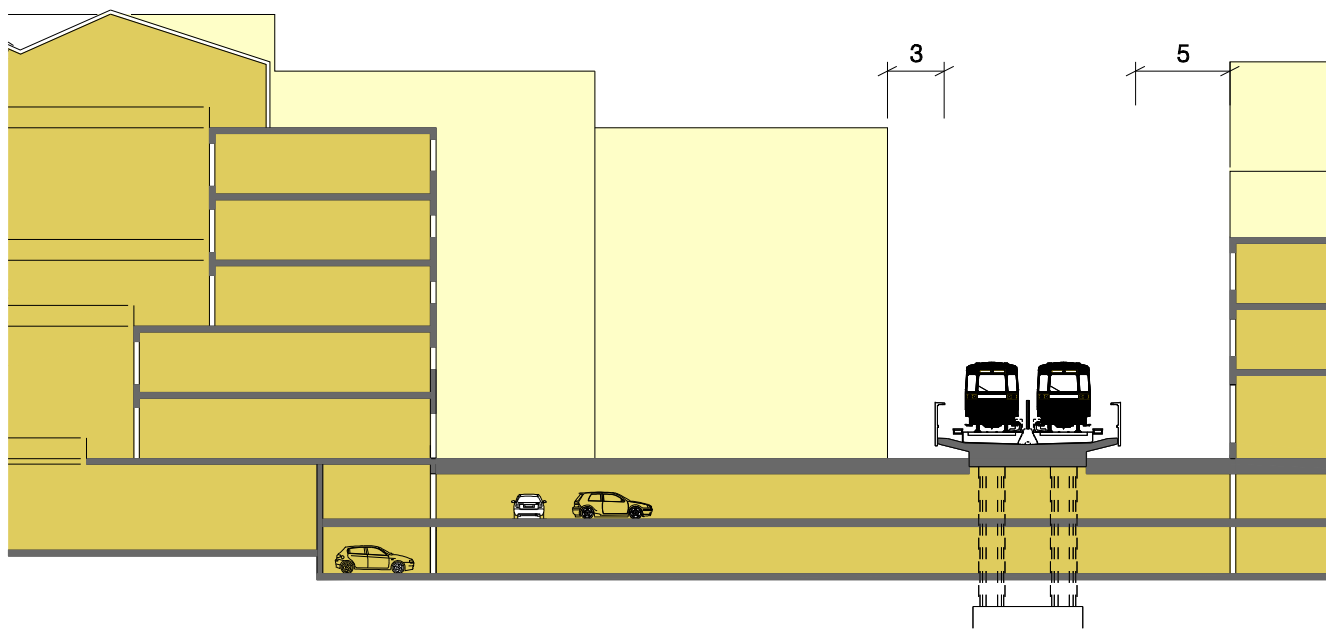
Durch die weithin sichtbare Lage am See ist die Integration des nördlichen Aufnahmegebäudes der Station Flugfeld Süd in eine Überbauung ein anspruchsvolles Vorhaben mit hoher städtebaulicher Wirkung. Eine Gesamtbewertung des Gebäudes sowie der umgebenden Platzsituationen und Bauwerke rund um den Stationsaufgang ist erforderlich, nachdem die derzeit noch offenen Punkte geklärt sind:

- Tatsächlicher Platzbedarf der U-Bahn für Nebenräume
- Lage der Stationszugänge
- Rahmenbedingungen und Größe der Überbauung
- Gestaltung der Freiflächen an der Wasserkante

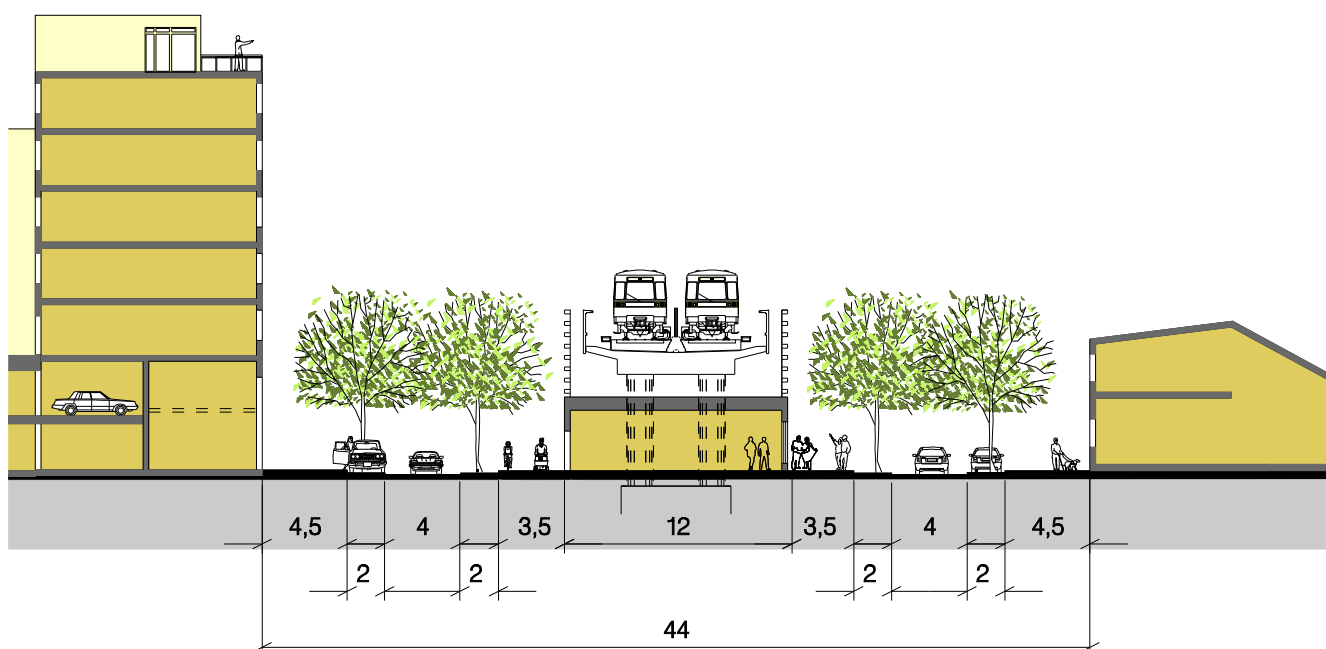
– Vorleistungen für die Realisierung der U-Bahnquartiere

In den Bereichen, in denen die U-Bahntrasse Baublöcke durchquert, den „U-Bahnquartieren“, ist im Raum zwischen dem Bemessungsgrundwasserstand und der Konstruktionsunterkante, die Errichtung von zweigeschoßigen Garagen unter der U-Bahntrasse möglich. Diese Bereiche sind für die Detailplanung der U-Bahn genau zu definieren, da die Fundamente der Bohrpfähle tiefer gelegt werden müssen. Die Sicherstellung der Zugänglichkeit der U-Bahntrasse für Feuerwehr und Revision ist im Konzept der U-Bahnquartiere im Detail nachzuweisen.

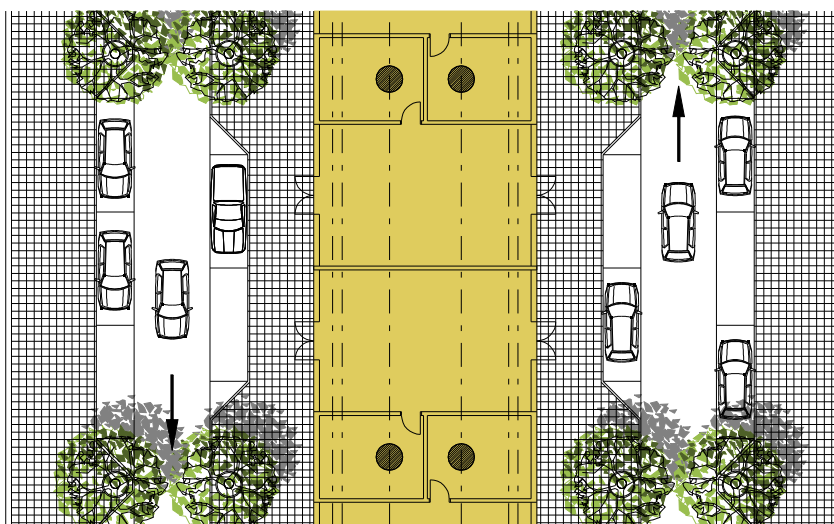
6. Verkehr



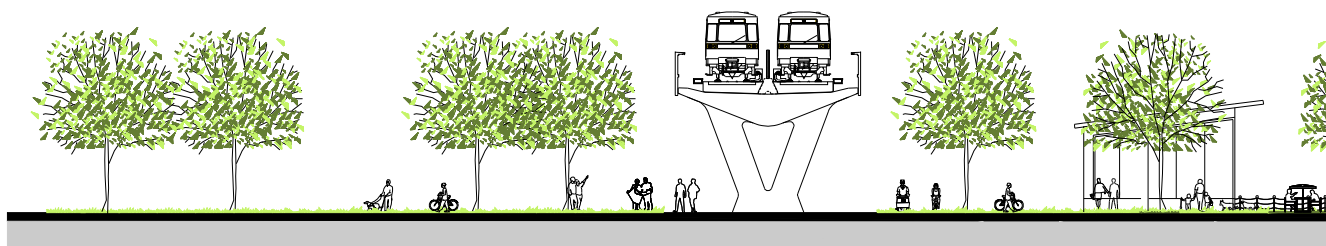
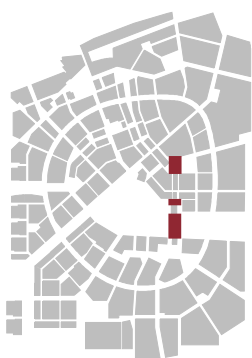
Beidseitig baulich integriert



Freistehend, mit Unterbauung



Plan, Unterbauung

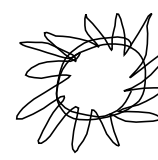


Freistehend

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 15 20



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 06:021

1:200@A1 1:400@A3

VERKEHR - U-BAHTYPOLOGIEN

7. BEBAUUNG

...to make a positive contribution to the socio-economic and environmental well-being of the Aspern area... through promoting economic diversification and training opportunities, providing uses complementary to the role of existing centres...

Die Entwicklung eines Stadtteils, der durch ein vielfältiges Angebot an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie hochrangiger sozialer Infrastruktur, Zentrumsfunktion für einen größeren Bereich erlangen soll, erfordert urbane Mengen und urbanen Maßstab in der Bebauung. Darüber hinaus muss die gebaute Struktur, von der Organisation und Gewichtung der Quartiere über die Baublöcke bis hin zum einzelnen Haus, in der Lage sein, einem breiten Nutzungsspektrum die geeigneten Adressen zu bieten. Die Struktur muss auch die Errichtung kleiner Einheiten zulassen, um über eine differenzierte Palette von Eigentums- und Umsetzungsmodellen auch eine lebendige Gestaltung zu erzielen. Schließlich soll sich die städtische Nutzungsvielfalt bis in die Gebäude selbst ziehen – Stadthäuser sollen vielen Zwecken dienen können, solange diese miteinander verträglich sind. Dort wo es um urbane Lebendigkeit geht, müssen die Gebäude in Funktion und Gestaltung in enger Beziehung zum öffentlichen Raum stehen. Nicht zuletzt müssen baulich auch Zeichen gesetzt und Identitäten vermittelt werden. Besondere Orte verlangen besondere Gebäude, die dennoch flexibel und nutzungs offen bleiben müssen.



Freizeit am Wasser, Masterplanungsphase Frühjahr 2006

7.1 Nutzungen

Urbanes Leben, eine Stadt der kurzen Wege, Sicherheit durch soziale Kontrolle und ausgewogene soziale Gefüge, all diese Zielsetzungen erfordern ein Höchstmaß an Nutzungsmischung. Es ist Aufgabe des Masterplans, ein fein ausbalanciertes Geflecht von Nutzungsschwerpunkten und verträglichen Nutzungsdurchdringungen in einer logischen und stabilen räumlichen Struktur zusammenzuhalten. Der Masterplan soll Grundlage und Orientierung dafür sein, dass sich Nutzungen ihren logischen Platz aneignen und Symbiosen mit anderen an geeigneter Stelle eingehen.

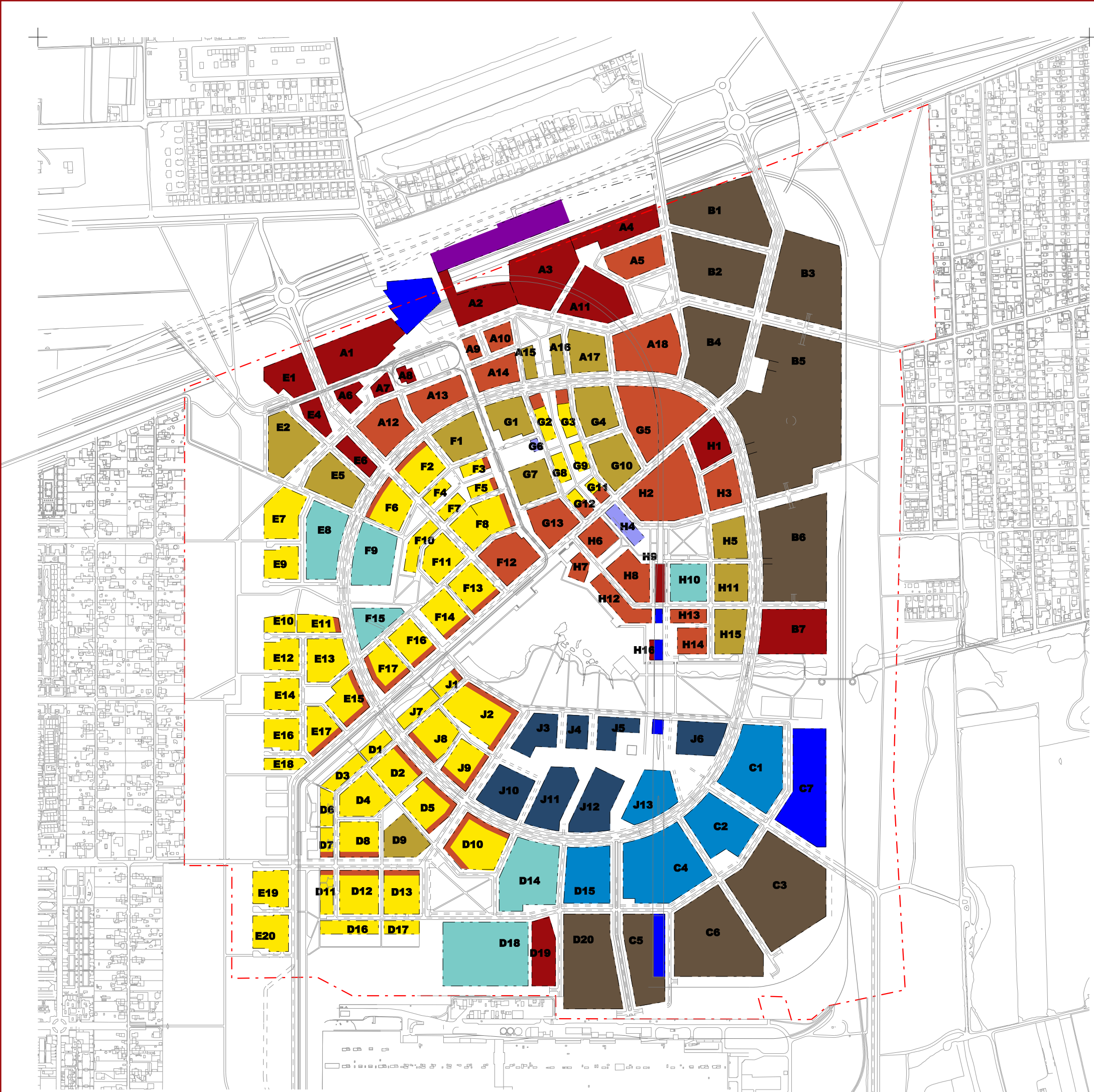
Geplante Bruttogeschossfläche bzw. Nettobauland

Kategorie	BGF
Wohnen	835 110 m²
Büro, Handel, Dienstleistung, integriertes Gewerbe	832 310 m²
Soziale Infrastruktur	94 170 m²
Kultur, Universität	311 320 m²
	2 072 910 m²
<i>zusätzlich</i>	<i>NBL</i>
Gewerbe - nicht integrierbar	268 750 m²



Hammarby Sjöstad, Stockholm

7. Bebauung



Nutzungsseignung

Nutzung	Nutzungskategorie							
	W1	W2	W3	M2	M1	P	F&E 1	F&E 2
Wohnen im EG	+	o	o	o	-	-	-	-
Wohnen ab 1. OG	+	+	+	o	-	-	o	-
öffentliche, soziale und kulturelle Funktionen	o	+	++	++	+	-	+	+
Handel, Dienstleistung, Gastronomie, Unterhaltung, Kultur	o	++	++	++	+	o	o	o
Büro	o	+	+	+	++	-	-	o
integrierbares Gewerbe (mehrgeschoßig, keine Emissionen, kein Güterverkehr)	-	o	+	+	o	+	-	o
Sachgüterproduktion	-	-	-	-	-	+	-	o
Lager, Großhandel	-	-	-	-	-	+	-	-

*) vorwiegend im EG **) Anteil Wohnen im Block < 50%

LEGENDE

- M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen

M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe

F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung)

F&E 2 Forschung und Entwicklung

S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden

P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel)
- W1 Ausschließlich Wohnen

W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß

W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschoßen

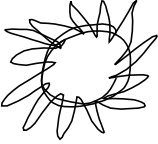
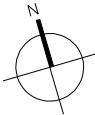
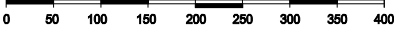
SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden

K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden

Park and Ride

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

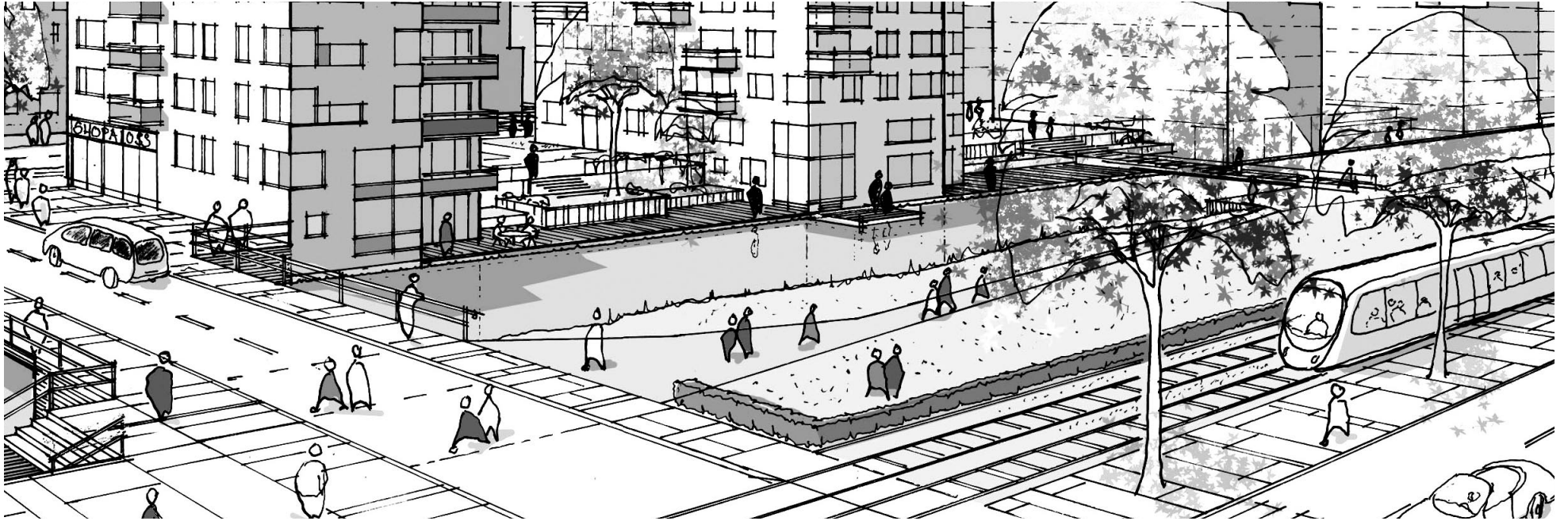


MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 07.001

1:4000@A1 1:8000@A3

BEBAUUNG - NUTZUNGEN



Wohnen am Wasser

Wohnen

Ungefähr 80% der Wohnungen werden in Quartieren bzw. Baublöcken entstehen, die man als Wohngebiete bezeichnen kann. Gebiete mit diesem Nutzungsschwerpunkt erstrecken sich von der Geschäftsstraße nach Süden und Westen und haben starke Bezüge zum Zentralen Park mit dem See und zum westlichen Grünzug. Eine lokale Versorgung dieser Wohngebiete mit Gütern des täglichen Bedarfs, persönlichen Dienstleistungen, sozialen Einrichtungen soll sich in definierten Erdgeschoßbereichen entwickeln können. Es ist dabei wichtig, derartige Funktionen nicht undifferenziert und überall anzustreben, sondern sich auf wichtige Standorte und öffentliche Räume mit besonderer Qualität zu konzentrieren. Die dafür vorgesehenen Erdgeschoßbereiche sollen durch attraktive Raumhöhen und größere Traktiefen besonders für öffentlichere Nutzungen bzw. für eine große Nutzungsvielfalt geeignet sein.

Ein besonderes Anliegen des Masterplans ist es, in möglichst vielen anderen Zonen des Stadtteils auch einen Anteil an Wohnnutzung zuzulassen bzw. anzustreben. Dadurch kann eine höhere und im Tagesverlauf durchgehendere Lebendigkeit der kommerziellen und gewerblichen Bereiche erzielt und eine größere Bandbreite an unterschiedlichen Wohnformen und –stilen angeboten werden. Etwa 20% der Wohnungen sollen in Gebäuden und Blöcken mit starker vertikaler bzw. auch horizontaler Nutzungsmischung errichtet werden.

Aufgrund der hohen Dichten, die auch im Wohnbau urbane Bauformen verlangen, können den Wohnungen nur wenige Grünflächen unmittelbar zugeordnet werden. Neben der großzügigen Ausstattung des Stadtteils mit öffentlichen Grünräumen bzw. der Quartiere mit gemeinschaftlich nutzbaren Grünflächen wird auch dem gebauten Freiraum in Form von Terrassen, Loggien und Balkonen hoher Stellenwert zukommen. Eine differenzierte Höhenentwicklung innerhalb der Blöcke schafft hier günstige Voraussetzungen.

Schulen und Kindergärten – Soziale Infrastruktur

– Schulen und Kindergärten auf eigenen Flächen

Aktuelle demografische Entwicklungen sowie weitreichende Veränderungen der gesellschaftlichen Strukturen und Lebensbilder erfordern künftig in vielen Bereichen und Einrichtungen der (öffentlichen) sozialen Vorsorge und Lebensbegleitung höhere Flexibilität und verstärktes Zusammenwirken mit marktorientierten Strukturen.

Im Masterplan sind daher nur jene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in ihrer konkreten Nutzung und Lage festgelegt, die in ihrer baulichen Ausprägung Sonderformen (auf eigenen Liegenschaften) darstellen, in einem relativ klaren quantitativen Verhältnis zu den übrigen Nutzungsstrukturen bzw. zu den geplanten EinwohnerInnenzahlen stehen und bis auf weiteres eindeutig in den Zuständigkeitsbereich der öffentlichen Hand fallen.

Eine ca. 24.000 m² große Fläche im Süden des Planungsgebiets (D18) ist als Standort für eine kombinierte Volks- und Kooperative Mittelschule mit angelagertem 6-gruppigem Kindertagesheim (KTH) vorgesehen. Unmittelbar benachbart, aber etwas näher an der U-Bahn-Station steht eine ca. 16.000 m² große Fläche (D14) für die Errichtung einer AHS zur Verfügung. Die räumliche Nähe dieser Flächen ermöglicht Flexibilitäten und Synergien zwischen den verschiedenen Einrichtungen.

Eine weitere Volksschule (F9) sowie eine weitere Kooperative Mittelschule (E8) sind den Wohnquartieren im Nordwesten des Gebiets zugeordnet. Die Anordnung der Pflichtschulen wurde so gewählt, dass eine Volksschule innerhalb und eine außerhalb der Ringstraße liegt. Die unmittelbar an der Ringstraße gelegenen Schulen sollen in ihrer baulichen Ausprägung als raumbildende Teile der urbanen Struktur und nicht als flache, freistehende Pavillons wahrgenommen werden. Zusätzlich zu dem KTH im Bereich des südlichen Schulzentrums wurden zwei weitere Standorte für 6-gruppige KTHs (F15, H10) festgelegt, wobei einer ebenfalls im westlichen Wohnschwerpunkt liegt, der andere in einem Bereich mit urbanerer Nutzungsstruktur.

Alle ausgewiesenen Infrastrukturstandorte liegen unmittelbar an Stationen öffentlicher Verkehrsmittel (Bus- und Straßenbahnlinien) und sind attraktiven öffentlichen Grünräumen zugeordnet.

Ein breites Flächen- und Raumangebot für soziale Infrastruktur nach Bedarf

Die städtebauliche Gesamtstruktur, die Verkehrserschließung sowie die vorgeschlagenen Bebauungs- und Freiraumtypen sind in hohem Maße geeignet, sämtlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, die in einem urbanen Stadtteil erforderlich sind, attraktive Orte und Räume zur Verfügung zu stellen.

Weitere 16 baulich integrierte Kindertagesheimgruppen komplettieren die Grundausrüstung mit Schulen und Kindergärten. Attraktive, ausreichend hohe und flexible Erdgeschoßzonen ermöglichen eine vielfältige Ausstattung mit sozialen Dienstleistungseinrichtungen kleinerer Dimension. Auf Flächen mit flexibler Nutzung und Bebauung können im Einklang mit der Gesamtentwicklung auch größere bauliche Einrichtungen im Kultur- und Freizeitbereich, wie etwa ein Hallenbad oder eine Mehrzweckhalle für Veranstaltungen, realisiert werden.

Wohn- und Mischbereiche mit moderater Dichte in der Nähe großzügiger Grünbereiche eignen sich besonders für Einrichtungen der Altenbetreuung.

Die räumliche Vorsorge für ein Wissenschaftsquartier inkludiert auch Bildungseinrichtungen für ein breiteres Publikum.

7. Bebauung



Wissenschaftsquartier, Masterplanungsphase Frühjahr 2006



Kindertagesheim, in die Wohnbebauung integriert

Büro und Dienstleistung

Empirische Erfahrungen zeigen, dass Büronutzungen grundsätzlich beste Erreichbarkeitsbedingungen und hohe Lagequalität fordern, insbesondere an Standorten außerhalb des Stadtzentrums. Daher sind im Plangebiet Flächen an erstklassigen Standorten in direktem Umfeld der U-Bahn Stationen für Bürogebäude reserviert. Büronutzungen können sich im Gebiet aber auch ganz nach Bedarf niederlassen, sei es in besonderen Gebäuden an markanten Standorten aber auch in Verbindung mit Wohn- oder integrierten Gewerbenutzungen im Blockverband. Besonders hervorzuheben ist die Zone hoher Dichte entlang der nördlichen Gebietsgrenze, welche höhere Gebäude, gute Sichtbarkeit von der Eisenbahn und Autobahn aus sowie die Chance auf eine gute Aussicht bietet.

Handel

Handel, persönliche Dienstleistungen, Gastronomie, Unterhaltung, aber auch soziale und kulturelle Funktionen im Stadtgebiet Aspern sollen generell soweit wie möglich in die Bebauung integriert und zum öffentlichen Raum orientiert werden. Passagen, Durchgänge, Markisen und Vordächer ergänzen den Straßenraum. Daher sind Flächen in Erdgeschoßzonen von Gebäuden, bzw. wo dies zweckmäßig ist auch im Untergeschoss oder im ersten Obergeschoß, für diese Zwecke auszubilden und heranzuziehen.

Die genannten Nutzungen sind in Blöcken der Kategorie W2, W3, M1 und M2 grundsätzlich möglich, sollen sich aber tunlichst entlang von „Stadträumen mit regionaler Bedeutung“ bzw. „Stadträumen mit Bedeutung für den Stadtteil“ (vgl. Plan 04:001) konzentrieren. Die höchstrangige Konzentration von Handelseinrichtungen soll entlang der Einkaufsstraße zwischen dem Bahnhof und dem See entstehen. Ziel ist die Schaffung eines dichten und vielfältigen Angebots, das für einen möglichst großen Teil der Bevölkerung gut erschlossen ist. Nahegelegene Stationen der Öffentlichen Verkehrsmittel und gemeinsam zu nutzende Parkgaragen an der Autobahn schaffen beste Erreichbarkeit.

Angesichts der Rolle des Flugfelds als wichtiges, gut angebundenes Zentrum in der Region wird eine Vollversorgung mit Handelswaren angestrebt. Dafür sind Verkaufsflächen im Ausmaß einer mittleren Einkaufsstraße (rd. 25.000 bis 30.000 m²) erforderlich. In den Nutzungskategorien W2, W3, M1 und M2 stehen etwa 180.000 m² Erdgeschoßflächen zur Verfügung sodass zusätzlich zu einer Konzentration der Handels-, Gastronomie- und persönlichen Dienstleistungen auf wichtige Bereiche die Erdgeschoßnutzung auch durch soziale Einrichtungen, Büros etc. ergänzt werden soll.

Nicht integrierbare Einrichtungen sind grundsätzlich auch in Blöcken des Typs P möglich, jedoch ist hier eine funktionelle Integration bzw. Abstimmung mit den oben genannten Handelsschwerpunkten Voraussetzung.

Überall möglich sind auch temporäre Gebäude – insbesondere in der frühen Entwicklungsstufe – sofern diese nicht in Widerspruch zur Gesamtentwicklung stehen. In der ersten Entwicklungsphase (vor Errichtung der U2) liegt der Schwerpunkt für Handel, persönliche Dienstleistungen, etc. entlang einer Hauptstraße im Südwesten des Flugfelds und soll auch längerfristig die Rolle eines Nahversorgungszentrums für dieses Gebiet übernehmen.

Kulturelle Einrichtungen

Das künftige Kulturgeschehen auf dem Flugfeld Aspern wird auch Indikator sein, an dem die Vitalkraft des neuen Stadtteils gemessen werden kann. So vielfältig die kulturellen Aktivitäten sind, für die hier Raum sein wird, so vielfältig sind die Anforderungen an die Orte und Gebäude, an denen sie stattfinden sollen. Die hochwertigsten Adressen für prominente Kunstgalerien können ebenso gefragt sein wie abgelegene Standorte mit unsensibler Nachbarschaft für Werkstätten und Proberäume. Partner der Kultur können sowohl im Kommerz, als auch im Gewerbe und in der Wissenschaft gefunden werden. Auch aktive und kreative BewohnerInnen werden Raum für ihre Aktivitäten beanspruchen.

Im Masterplan wurden daher grundsätzlich keine Flächen als Kulturstandorte ausgewiesen.

Die Festlegung eines besonderen Standortes (H4) für eine sakrale Kulturstätte im Masterplan verdankt sich dem Umstand, dass diesem Ort im Zuge einer geomantischen Studie spezifische energetische Eigenschaften zugesprochen wurden. Ein weiteres kleines Gebäude (G6) soll als kulturelles Element den an der Geschäftsstraße gelegenen Park beleben. Dieser Park, die an ihn heranführenden Grünzüge sowie verschiedene andere Bereiche des öffentlichen Raums eignen sich hervorragend für kulturelle Zeichen, die insbesondere auch die Geschichte des Ortes zum Inhalt haben können.

Gewerbe

Gewerbe ist ein schwer fassbarer Begriff, der sich anhand mehrerer Dimensionen unterscheiden lässt. Im vorliegenden Zusammenhang verstehen wir darunter generell Unternehmen, die in irgendeiner Form mit der Produktion, Verarbeitung, Lagerung, Wartung oder Reparatur von materiellen Dingen befasst sind. Es werden jedoch aufgrund der Standortansprüche und Integrierbarkeit drei Arten von Gewerbe unterschieden und entsprechende Nutzungsfestlegungen definiert (Plan 07:001):

- Forschung und Entwicklung, High-Tech (Zone F&E2)
- integrierbares Gewerbe, welches in gemischt genutzten, mehrgeschossigen Gebäuden ausgeübt werden kann, weil keine Gefahren, keine Störungen und kein besonderes Verkehrsaufkommen zu erwarten sind (daher in allen Zonen außer W1, F&E1, K und SI möglich) sowie
- Gewerbe und Industrie im klassischen Sinne, welches Sondergebäude, Hallen und oft große Flächen benötigt, Emissionen verursacht und ein hohes Maß an Güterverkehr und Ladetätigkeit (Lkw, Bahn) nach sich zieht (Zone P). Die Anordnung der Zonen erfolgt so, dass Integration und Synergien so weit wie möglich realisiert werden können. F&E2 ist somit dem Wissenschaftsquartier angelagert, um Kooperationen zwischen Forschung und Industrie zu ermöglichen. Integrierbares Gewerbe ist in den meisten Gebieten zulässig, um dem Ziel der Nutzungsmischung und der Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen gerecht zu werden. Blocks der Nutzungsart P sind entlang des östlichen Randgebiets konzentriert, da dort einerseits gute Erreichbarkeitsbedingungen im Güterverkehr (Straße, Bahn) andererseits aber auch Störungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, die Anschlussbahn, Fluglärm und das General Motors Werk gegeben sind.

Wissenschaftsquartier - F&E

Das Flugfeld Aspern schafft mit einer für Forschung und Entwicklung reservierten Fläche einen Standort in Wien, an dem Wirtschaft und Bildung miteinander aktiv interagieren können. Damit wird ein Beitrag für den Wirtschafts- und Wissensstandort Wien geleistet.

Wesentliche Qualitäten des Wissenschaftsquartiers sind die Nähe zu High-Tech Betrieben, die enorme Flächenflexibilität, die hervorragende öffentliche Verkehrsverbindung, die städtische Infrastruktur in unmittelbarer Nähe sowie ein attraktives, grünes Umfeld für Sport, Freizeit und Erholung.

Eine zentrale, in mehrere Teilräume gegliederte Plaza, die auch den Raum um die südliche U-Bahnstation einbezieht, bietet hervorragende Voraussetzungen für ein reges Leben, und eine vielfältige Interaktion zwischen den Instituten und anderen affinen Nutzungen im Kernbereich des Wissenschaftsquartiers (F&E 1). Hier sind kleinteilige Strukturen ebenso möglich wie hohe Konzentrationen in signifikanten Gebäuden. Die Blöcke außerhalb der Ringstraße sowie der Block unter der Ausziehstrecke der U-Bahn (F&E 2) sind hingegen für großvolumige und flächenintensive Nutzung, wie Werkstätten, Versuchsanlagen und dergleichen vorgesehen.

Insgesamt wird damit ein breit gefächertes Flächenangebot geschaffen, in dem es leicht möglich ist, auf neue Entwicklungen und Veränderungen der Rahmenbedingungen, denen gerade auch der Wissenschafts- und Forschungsbereich zunehmend unterworfen ist, zu reagieren.

7. Bebauung



Nördlicher Bereich des Flugfelds Aspern mit südlicher U-Bahnstation im Vordergrund

7.2 Dichten

Ziele und Grundsätze

Die angestrebte städtische Struktur verlangt insgesamt eine hohe Dichte. Klarer Weise haben unterschiedliche Nutzungen unterschiedliche Dichten. Auch aus der Zielsetzung, möglichst viele Menschen sowie Nutzungen mit hoher Frequenz in den unmittelbaren Einzugsbereich der U-Bahnstationen zu bringen, resultieren deutliche Dichteschwerpunkte. Abgesehen von diesen funktionalen Gesichtspunkten soll aber eine Differenzierung der Dichte bewusst eingesetzt werden, um Räume und Raumabfolgen zu betonen, das Stadtgebilde zu gliedern und lesbar zu machen und neben der baulichen auch soziale Dichte und soziale Vielfalt entstehen zu lassen. In diesem Sinn schafft der Masterplan Variation und Kontrast.

Beschreibung

Im Durchschnitt für das gesamte Flugfeld liegt die Geschosßflächendichte (Bruttogeschosßfläche bezogen auf Nettobauland) etwa bei 2,2.

Relativ geringe Dichten finden sich im Osten des Areals. Dort sind gewerbliche Nutzungen mit überwiegend geringer Geschosßanzahl und unterschiedlichem Freiflächenbedarf geplant. Überdies soll hier möglichst große Flexibilität in Nutzung und Umsetzung gewährleistet sein.

Das Gleiche gilt für die im Südosten geplanten forschungsnahen Einrichtungen, die zur Umsetzung diverser Versuche oft erheblichen Freiraum bzw. hallenartige Gebäude für großflächige Nutzungen benötigen. Die Schulbauplätze fallen aufgrund ihres hohen Freiflächenbedarfs ebenfalls in die Kategorie der Geschosßflächendichte 0,1 bis 1,0.

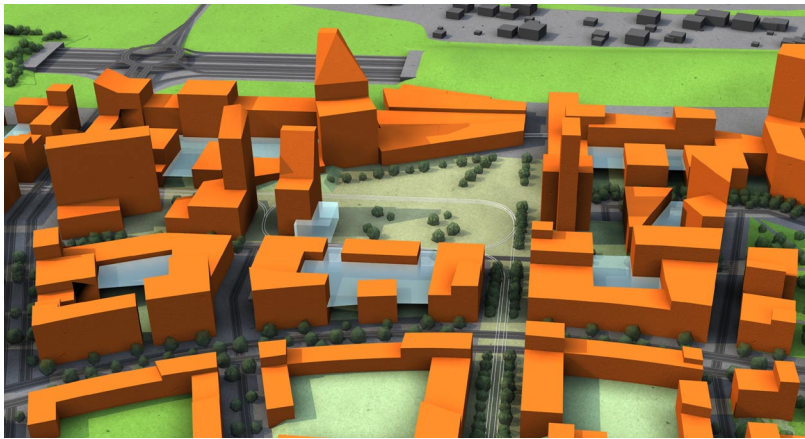
Auch die Wohnbebauung am westlichen Grünzug weist eine relativ geringe Dichte zwischen 1,1 und 1,5 auf, die aus der offenen Hofsituation resultiert, durch die sich der Grünzug mit den privaten Freiräumen verzahnt.

Mit zunehmender Nähe zur Ringstraße und zum Zentrum steigt die Dichte der Baufelder an und erreicht Werte von 1,8 bis 2,5 – situations- und nutzungsbedingt auch bis zu 3,0. Besonders hohe Dichten weisen die Baublöcke im Norden des Gebiets und die Blöcke, in die die U-Bahntrasse integriert ist, auf. In den Baufeldern, die unmittelbar an den Verkehrstrassen der Bahnlinie und der A23 liegen, ist die besonders hohe Dichte nicht nur eine Reaktion auf die hohe Standortgunst, sondern soll auch zur Abschirmung der südlich angrenzenden Bereiche von den Emissionen dieser Verkehrsträger beitragen.

Mit den „U-Bahnblöcken“ wird aktiv auf die gestalterische Herausforderung der U-Bahn in Hochlage zugegangen und mit hohem städtebaulichem Anspruch reagiert, der auch in einem hohen Bebauungsgrad der Liegenschaften zum Ausdruck kommt.

Umsetzung

Da die Realisierung dichter städtischer Strukturen mit zentralen Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen eine entsprechend entwickelte Nachfragesituation erfordert, werden die besonders dichten Zonen erst in den späteren Entwicklungsschritten entstehen. Die Baublöcke der ersten Phase werden daher vorwiegend mäßige Dichte aufweisen. Dennoch sollen auch hier schon relevante Größen für Infrastruktur und Versorgung erzielt und urbane Bauformen umgesetzt werden. Um in dichten und kompakten Bauformen auch kleinteilige Strukturen und Nutzungseinheiten mit vielfältiger Gestaltung zu ermöglichen, aber auch um nachbarschaftliche Beziehungen zwischen den Blöcken entstehen zu lassen, sind kooperative Bauträgerschaften und adäquate Planungs- und Qualitätssicherungsmechanismen erforderlich.



Bereich mit hoher Dichte

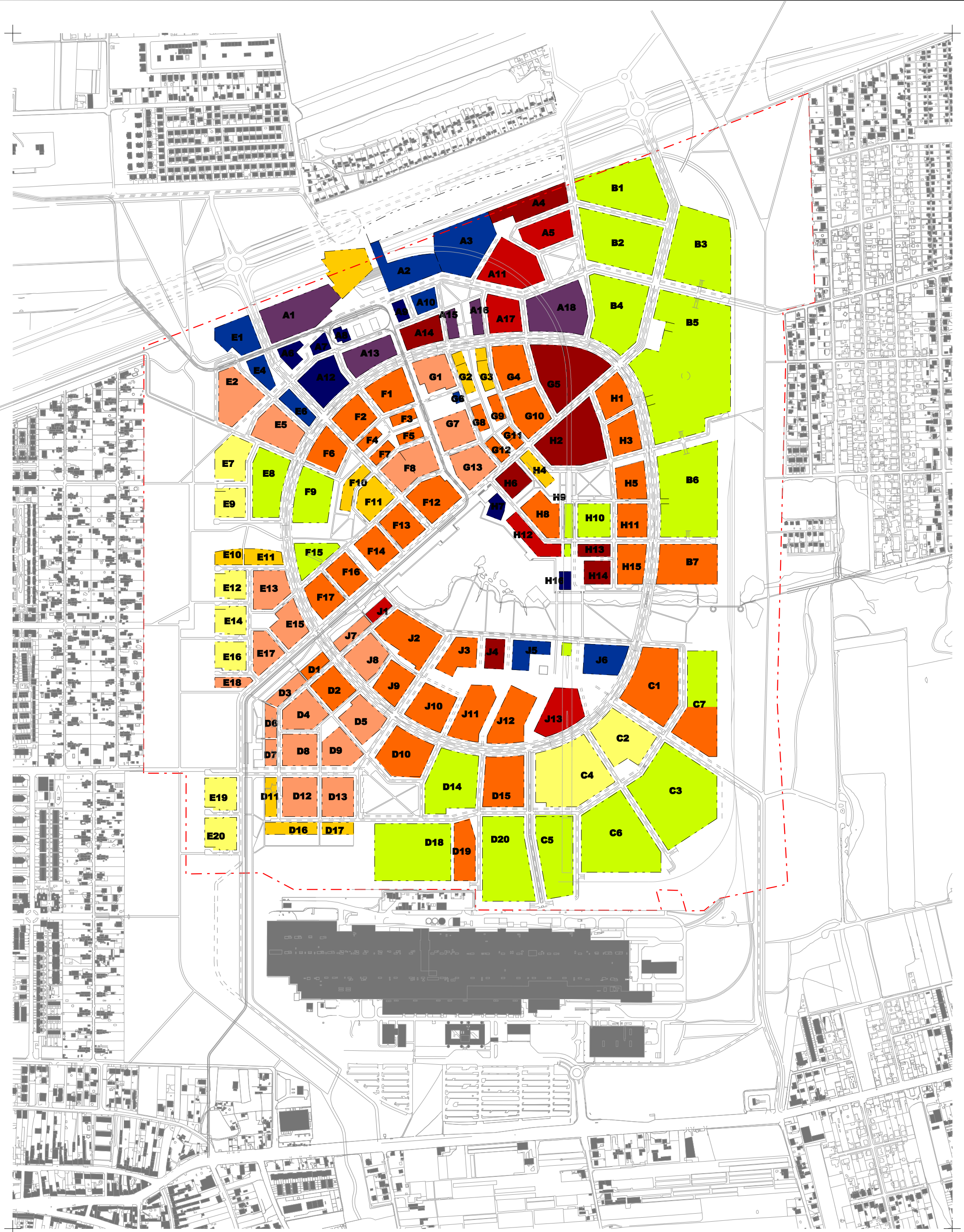


Mittlere Dichte



Geringe Dichte

7. Bebauung



LEGENDE

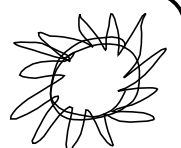
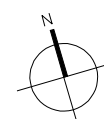
 Dichte 0.1 - 1.0	 Dichte 3.1 - 3.5
 Dichte 1.1 - 1.5	 Dichte 3.6 - 4.0
 Dichte 1.6 - 2.0	 Dichte 4.1 - 4.5
 Dichte 2.1 - 2.5	 Dichte 4.6 - 5.0
 Dichte 2.6 - 3.0	 Dichte 5.1 +

Dichtewerte errechnen sich aus
Bruttogeschoßfläche zu Nettobaulandfläche

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 07.002

1:4000@A1 1:8000@A3

BEBAUUNG - DICHTEN



Staffelung der Höhenentwicklung, Greenwich Millennium Village, London



Unterschiedliche Gebäudehöhen innerhalb eines Blockes, Greenwich Village, London

7.3 Höhen

Ziele und Grundsätze

Generell korreliert die Höhenentwicklung natürlich stark mit der Dichte. Zusätzlich sollen aber mit einer bewussten Höhendifferenzierung im Gebiet und auch innerhalb der Quartiere und Baublöcke Akzente gesetzt und besondere räumliche Situationen betont werden. Besondere Orte werden hervorgehoben, durch Staffelung der Höhen entstehen Rhythmen und spannungsvolle Räume. Mit einer intelligenten Variation der Gebäudehöhen innerhalb der Blöcke können auf den Dächern private Freiräume geschaffen werden.

Der Plan auf der rechten Seite lässt erkennen, dass hier keine exakten Höhenfestlegungen erfolgen, sondern Grundprinzipien des Wechselspiels höherer und niedrigerer Volumen sowie der Strukturierung von Baublöcken und Gebäuden verdeutlicht werden sollen.

Beschreibung

– Hochhäuser als Landmarks

Im Zentrumsbereich rund um den Bahnhof im Norden des Gebiets ist die Gebäudehöhe nicht nur Folge der hohen Dichte. An dieser Stelle soll ein „Tor zu Wien“ signalisiert werden. Dieser Punkt, an dem die erste Gelegenheit besteht, von Bratislava kommend in Wien stehen zu bleiben, in einer Einkaufsstraße zu bummeln, ein Restaurant oder kulturelle Einrichtungen zu besuchen oder in die nächste U-Bahn zu steigen und z.B. zur Messe Wien zu fahren, soll auch aus der Entfernung erkannt und auch wiedererkannt werden. Hier sind Gebäudehöhen möglich, die eindeutig dem Begriff Hochhaus, auch im Sinne des Wiener Hochhauskonzepts, entsprechen. Auch noch am Bahnhofplatz sollen schlanke hohe Gebäude, ähnlich den Campaniles, den städtischen Platz markieren. Weitere „erste Adressen“ im Gebiet liegen an den beiden Ausgängen der südlichen U-Bahnstation, einerseits am Nordufer des Sees, andererseits am Beginn des Wissenschaftsquartiers. Hier sollen als Zeichen für besondere Orte schlanke Hochhäuser mit Büros und öffentlichen Funktionen entstehen können.

– Gebäude mit starker Raumbildungsfunktion

Entlang der Einkaufsstraße, der nördlichen Seeufer und einiger Abschnitte der Ringstraße wird durch Gebäude mit 6 bis 9, punktuell auch bis 12 Geschossen der Boulevard-Charakter dieser Straßen- und Platzräume unterstrichen. An den Gebäudefronten rund um den See dienen punktuelle Überhöhungen auch dazu, den Kanten und Raumabfolgen einen spannenden Rhythmus zu geben. Im Plan auf der rechten Seite ist gut erkennbar, dass es insbesondere die Betonung der Ecken der Blöcke mit (zum Teil ausragenden) Aufbauten ist, die diesen Rhythmus erzeugen. Dieses Motiv setzt sich in die südwestliche Achse fort und betont dort Kreuzungen und Richtungswechsel.

– Die U-Bahnblöcke

In Form und Höhenentwicklung stark strukturierte, jedenfalls punktuell bis 12 Geschosse hohe Gebäudekomplexe sind die Antwort auf eine U-Bahntrasse, die – ohne tote Räume zu erzeugen – in Hochlage quer durch ein dichtes Stadtgebiet geführt wird.

– Die Wohnbebauung

Die Gebäudehöhe in den Wohnblöcken reicht von 2 bis zu 7 Geschossen. Dabei sind die größeren Höhen überwiegend an den Außenrändern der jeweils von mehreren Blöcken gebildeten Quartiere und damit zumeist an Straßen mit besonderer Gestaltung anzutreffen. Weitere Gesichtspunkte einer Höhendifferenzierung innerhalb der Wohnblöcke sind die Optimierung der Besonnung von Wohnungen und Hofflächen sowie die Ausbildung von Terrassen und Dachgärten.

– Schulen und Kindergärten

Volksschulen mit mehr als 3 Geschossen und Kooperative Mittelschulen mit mehr als 4 Geschossen sind aufgrund ihrer internen organisatorischen Randbedingungen nur bedingt möglich. In der konkreten Planung sollte aber versucht werden, an den hochrangigeren Straßen Gebäudefronten mit städtischem Charakter auszubilden.

– Gewerbe

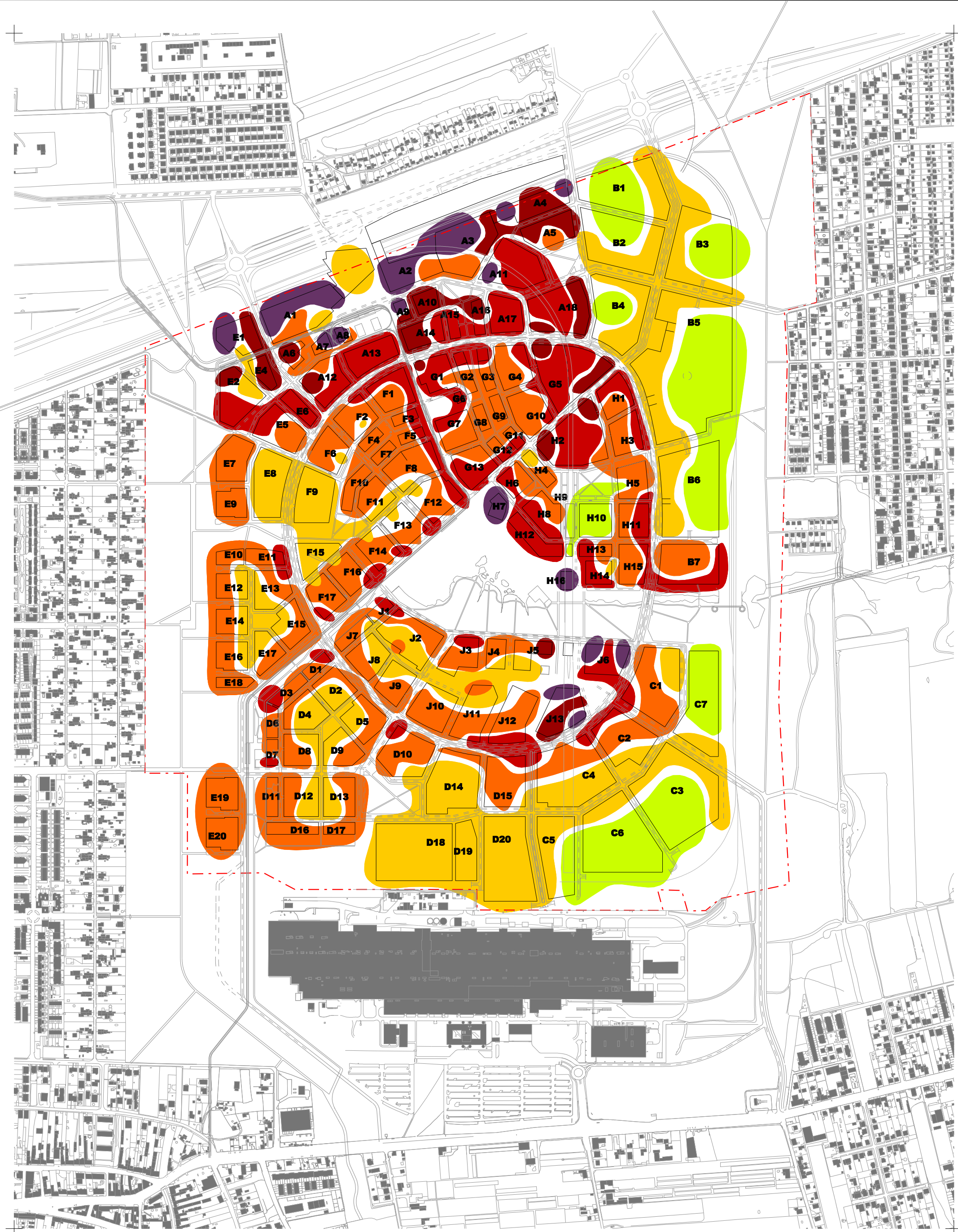
Die Bebauung in Gewerbegebieten weist selten mehr als 2 Geschosse auf. Im Zusammenhang mit einem höheren Büroanteil sollte aber auch hier versucht werden, an den Fronten zur Ringstraße raumbildende, mehrgeschoßige Gebäude zu errichten.

Umsetzung

Bei der Festlegung von Standorten für Gebäude mit einer Höhe von mehr als 35 m ist nach den Kriterien des Wiener Hochhauskonzeptes vorzugehen. Neben der Frage der Beschattung kommt angesichts der örtlichen klimatischen Bedingungen den aerodynamischen Auswirkungen auf die Windgeschwindigkeiten Bedeutung zu.

Höchste Qualität für hohe Häuser soll durch entsprechende Qualitätssicherungsprozesse gewährleistet werden. Aber auch im Wohnbau verlangt der hier angestrebte städtische Maßstab eine besonders sorgfältige Planung, um Vertrautheit zu erzeugen und kleinen Kindern ebenso wie Erwachsenen und älteren Menschen einen bestmöglichen Bezug zu ihrer Wohnung und ihrem Quartier zu ermöglichen.

7. Bebauung



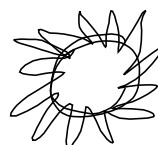
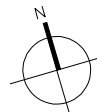
LEGENDE

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1 - 3 GeschöÙe | 8 - 12 GeschöÙe |
| 3 - 5 GeschöÙe | 10 + GeschöÙe |
| 4 - 7 GeschöÙe | |
| 6 - 9 GeschöÙe | |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMMER: 07:003

1:4000@A1 1:8000@A3

BEBAUUNG - HÖHEN

7.4 Beziehungen Bebauung – öffentlicher Raum

Ziele und Grundsätze

Es ist die ausdrückliche Zielsetzung, auf dem Flugfeld Aspern Stadt mit urbanen Räumen und Raumbeziehungen entstehen zu lassen. Stadträume brauchen klare räumliche Definitionen ebenso wie Zonen der Flexibilität und der baulichen Selbstdarstellung. Die Gebäude müssen unterschiedliche Funktionen beherbergen, sie nach außen sichtbar machen und in Beziehung zum öffentlichen Raum bringen. Sie müssen Straßen, Fußwege, Grünverbindungen, Parks und Plätze begrenzen aber auch Verbindungen herstellen oder zulassen. Sie müssen Bewegungslinien erkennen lassen und Orientierung geben.

Beschreibung

– *Starke raumbildende Kanten und Gebäudefolgen*

Wichtige, die städtebauliche Figur des Flugfelds Aspern prägende bzw. konstituierende Strukturelemente sind der Bahnhofsvorplatz, die Geschäftsstraße, die Ringstraße, der Zentrale Park sowie die diagonale Achse in Fortsetzung der Seepromenade. Diese Räume werden durch eine geschlossene Randbebauung klar definiert. Geschäftsstraße und Ringstraße werden dadurch zu klassischen städtischen Straßen mit Boulevardcharakter. Der Bahnhofsvorplatz, der Zentrale Park, aber auch die breite Achse nach Südwesten erhalten urbane Kulissen als räumliche Fassung ihrer großzügigen Dimension. Sowohl auf dem Bahnhofsvorplatz als auch im Bereich der diagonalen Achse werden dieser Kulisse noch punktuelle Gebäude oder Gebäudeketten (frei stehende Gebäude in besonderer Lage oder frei angeordnete Gebäude) vorgelagert.

– *Offene bzw. durchlässige Ränder stellen Beziehungen her*

In weiten Bereichen kommt, dem urbanen Charakter des neuen Stadtteils entsprechend, hofbildende mehrgeschoßige Blockrandbebauung zur Anwendung. An den Fronten, die nicht den zuvor beschriebenen Strukturelementen zugewandt sind, kann die Geschlossenheit dieser Blöcke jedoch durchbrochen werden. Offene oder durchlässige Bereiche können Wege- und Blickbeziehungen ermöglichen, aber auch zur Optimierung der Bau- und Nutzungsstruktur beitragen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Integrierung von Sondernutzungen (z.B. Kindertagesheime) in die Baublöcke kann das Abgehen von der starren Hofform von Vorteil sein.

– *Freistehende Einzelgebäude verbinden sich mit dem Grünraum*

Die zuvor schon erwähnten frei stehenden Gebäude in besonderer Lage dienen in den gebietsinternen Grünverbindungen sowie am Übergang zum westlichen übergeordneten Grünzug dazu, öffentliche Grünräume mit privaten organisch zu verzahnen und insgesamt den großzügigen und luftigen Raumeindruck von Wohnparks zu erzeugen.

– *Besondere Freiheiten für besondere Gebäude*

Im besonders dichten Zentrumsbereich an der nördlichen U-Bahnstation, im Wissenschaftsquartier, im nordöstlichen Uferbereich des Sees sowie auf Flächen, die für Sonderbauten (z.B. soziale Infrastruktur) vorgesehen sind, können die Baukörper frei angeordnet werden. Hier handelt es sich um Bereiche, in denen die architektonische Ausformung der Gebäude sehr spezifisch von ihrer konkreten Nutzung abhängt und in denen besondere bauliche Zeichen gesetzt werden sollen.

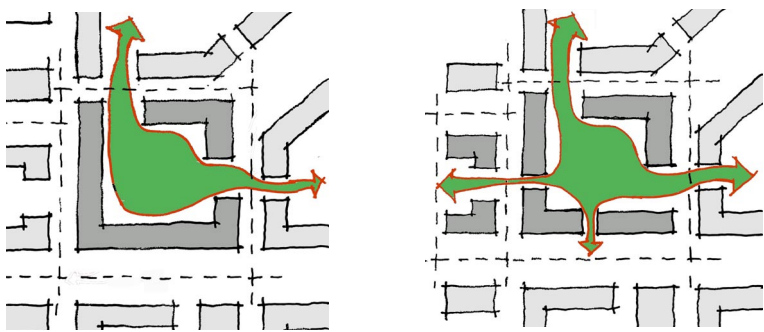
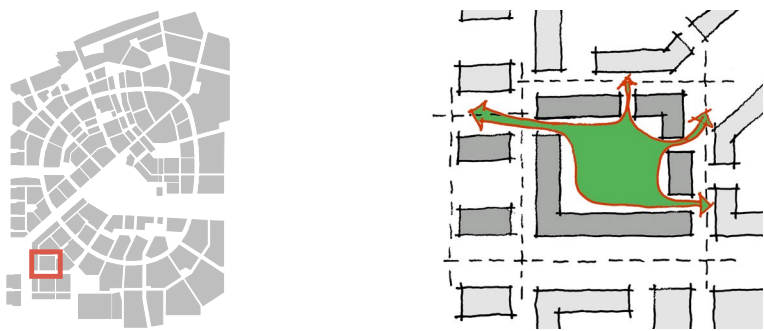
– *... und im Gewerbe*

Weitgehende Freiheit in der Anordnung der Gebäude soll auch in den Gewerbegebieten bestehen. Nur an die Fronten zur Ringstraße soll mit mehrgeschossigen Gebäuden unmittelbar angebaut werden. Die Randbebauung kann hier aber offene bzw. durchlässige Bereiche aufweisen.

Umsetzung

Mit der im Plan dargestellten Differenzierung von Determiniertheit und Freiheit in der Anordnung von Baukörpern in ihrem Verhältnis zum öffentlichen Raum werden städtebauliche Charakteristika zum Ausdruck gebracht. Die genaue architektonische Ausformung ist – unter Beachtung dieser Charakteristika – den weiteren Planungsschritten vorbehalten. Für die Planung und Realisierung strategischer Bereiche, in denen besondere städtebauliche und architektonische Qualität erforderlich ist, sollen spezifische Qualitätssicherungsprozesse definiert werden.

Im Zusammenhang mit der Garagenorganisation müssen Baublockgruppen gebildet werden. Dies erfordert auch eine baublockübergreifende Koordination der Planung für strukturell zusammenhängende Bereiche, in deren Rahmen auch die Beziehungen der Blöcke zueinander und die daraus resultierenden Baukörperstellungen und –formen definiert und abgestimmt werden können. Auch hier sollen geeignete Qualitätssicherungsprozesse die Bedachtnahme auf die im Masterplan dargelegten Grundsätze gewährleisten.



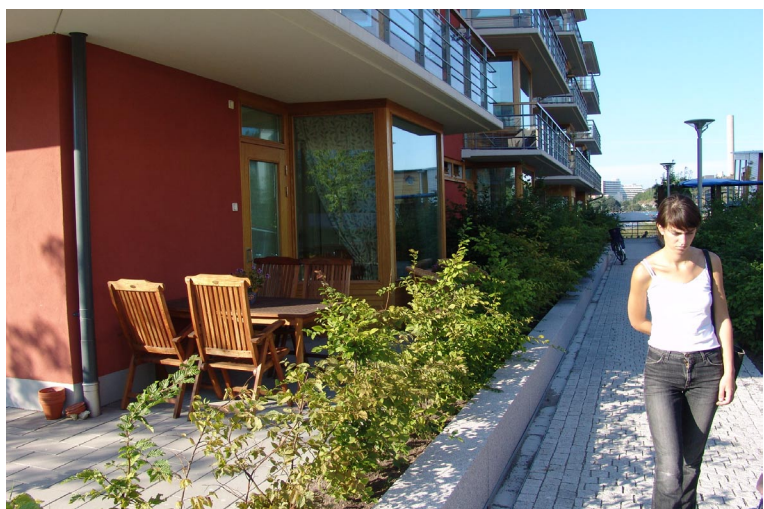
Varianten von räumliche Beziehungen



Erhöhter Hofbereich, Hammarby Sjöstad, Stockholm



Fußweg, Hammarby Sjöstad, Stockholm



Private Freiräume, Hammarby Sjöstad, Stockholm

7. Bebauung



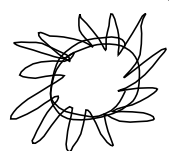
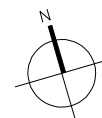
LEGENDE

- Hauptsächlich geschlossene Randbebauung
- Randbebauung mit offenen bzw. durchlässigen Bereichen
- Frei stehende Gebäude in besonderer Lage
- Freie Anordnung von Gebäuden möglich

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 07.004

1:4000@A1 1:8000@A3

BEBAUUNG - KANTEN



Der Zentrale See - östliches Ufer mit U-Bahnstation

...to promote and support the creation of a self-sustaining community capable of offering provision for a range of employment opportunities, housing types and community facilities...

7.5 Bebauungstypologien

Der Masterplan kann und will naturgemäß keine flächendeckende Aussage über die konkrete Gestaltung der einzelnen Gebäude im gesamten Entwicklungsgebiet treffen. Aus der Überlagerung der in den letzten Kapiteln dargestellten städtebaulichen Parametern Nutzung, Dichte und Höhe sowie der Wechselbeziehungen mit dem Freiraum und den Nachbarschaften ergeben sich jedoch charakteristische Bebauungsformen für bestimmte Situationen und Funktionen im Gebiet. Weitere Anforderungen an die Bebauung, wie die Lage der Eingänge, die Ausbildung der Erdgeschoßzone oder die Garagenlösung, können ebenfalls in Bezug auf bestimmte Situationen definiert und zum Prinzip für größere Bereiche erklärt werden.

In der folgenden Bebauungstypologie werden 6 Bauformen unterschieden, deren spezifische Eigenschaften für die jeweiligen, im Übersichtsplan dargestellten Zonen des Gebiets charakteristisch und für die Entfaltung beabsichtigter Wirkungen im Raumgefüge bedeutsam sind:

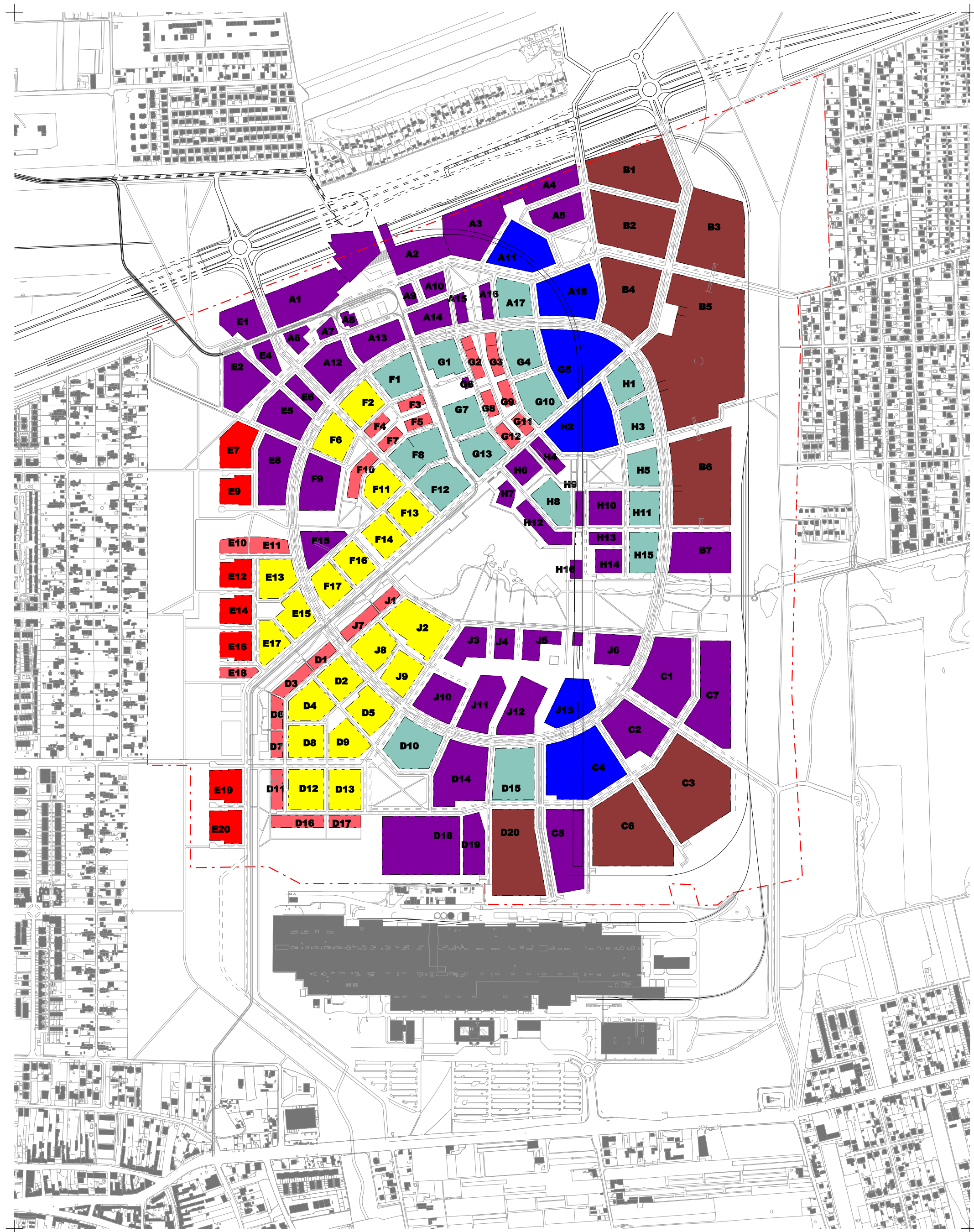
- Offener Hoftyp - Wohnbebauung mit starkem Bezug zu angrenzenden großzügigen Grünräumen
- Geschlossener Hoftyp - klassisches Element eines städtischen Wohnquartiers

- Freistehendes Wohnhaus - einzeln stehende Stadtvillen, die durch Aneinanderreihung Rhythmus erzeugen und visuelle Durchdringung und Vernetzung von Räumen erlauben
- Multifunktionale Randbebauung - städtischer Hoftyp in zentraleren Bereichen mit hohem Anteil kommerzieller Nutzungen
- U-Bahn-Quartiere - Gebäudekomplexe, in die die Trasse der U-Bahn integriert wird
- Werkstadt - Bebauung im Gewerbegebiet mit Schnittstellen zu städtischen Räumen

Auch wenn die Darstellungen teilweise sehr präzise wirken, sind sie doch nur als Verdeutlichung städtebaulicher Grundhaltungen zu verstehen, die in vielfältigster Form interpretiert und konkretisiert werden können.

Auf den im Übersichtsplan als Sondertypologie ausgewiesenen Flächen hängt die Bauform in hohem Maße von der konkreten Nutzung und vom individuellen Planungszugang ab. Für diese Bereiche sollen keine signifikanten Gemeinsamkeiten definiert werden.

7. Bebauung



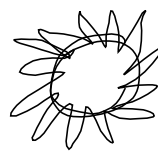
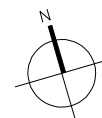
LEGENDE

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|------------------------|
|  | Offener Hoftyp |  | U-Bahn-Quartiere |
|  | Geschlossener Hoftyp |  | Werkstadt |
|  | Freistehendes Wohnhaus |  | Individuelle Baukörper |
|  | Multifunktionale Randbebauung | | |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 07.010

1:4000@A1 1:8000@A3

BEBAUUNG - ÜBERSICHTSPLAN TYPOLOGIEN

Offener Hoftyp - Wohnen am Grünzug

- Geschoße

Die punktförmigen Gebäude, die unmittelbar an den westlichen Grünzug angrenzen sind etwas höher (4-7 Geschoße) als die hofbildende Randbebauung (2-5 Geschoße) an den dahinterliegenden Nebenstraßen.

- Eingänge

Alle Hauseingänge liegen an der Straße - Hauptzugang nicht über den Innenhof oder über Nebengebäude

- Innenhof

In den Innenhöfen sind private Gärten vorgesehen, die von den angrenzenden Wohnungen direkt erreichbar sind. Im halböffentlichen Bereich des Hofs liegt ein Kleinkinderspielplatz sowie ein Aufenthaltsbereich für die BewohnerInnen.

Stiegenhäuser sind sowohl von der Straßenseite als auch vom Hof aus zugänglich.

- Beziehung zwischen privatem und öffentlichem Raum

Die Höfe sollen sich zum westlich gelegenen Grünzug hin öffnen, sowohl visuell als auch für die tatsächliche Benützung durch FußgängerInnen. Im Norden und/oder Süden des Blocks sollen Zugänge und Blickbeziehungen zwischen Innenhof und Straße geschaffen werden.

- Gebäudeform

Jeder Block soll mehrere klar abgegrenzte Gebäude enthalten. Zum Grünzug im Westen sind lediglich die Schmalseiten von Gebäuden orientiert. Zur Straße im Osten soll eine geschlossene, den Hof abschließende Front gebildet werden. Mögliche Unterbrechungen sollen schmal sein oder nur als Durchgänge in den unteren Geschoßen ausgebildet werden.

- Private und halböffentliche Flächen

Alle Wohneinheiten ohne Eigengarten sollen über einen Balkon oder eine Terrasse verfügen. Alle Wohneinheiten sollen direkten Zugang zum halböffentlichen Innenhof haben.

- Parkplätze und Garagruppen

Pflichtstellplätze sind im Block unter begrünten Innenhöfen angeordnet. Auf der Garagenebene soll ein mindestens 6 m breiter Bereich zwischen der Straßenfront und der Parkgarage anderen Nutzungen (Kellerabteile etc.) vorbehalten bleiben. Innerhalb der Garagruppen werden Stellplatzdefizite einzelner Baublöcke oder Gebäude durch benachbarte größere Garagen kompensiert. So können die wohnungsbezogenen Pflichtstellplätze in der unmittelbaren Wohnumgebung sichergestellt werden.

Geschlossener Hoftyp - Urbanes Wohnquartier

- Geschoße

Die Geschoßanzahl variiert innerhalb der Blöcke mit höheren Gebäuden bzw. Gebäudeteilen (5-9 Geschoße) an der Ringstraße und Allee sowie entlang des Zentralen Parks und übergeordneter Grünverbindungen (vgl. Pläne 06:010 und 05:010). Niedrigere Gebäude bzw. Gebäudeteile (3-5 Geschoße) sind entlang der Nebenstraßen und lokalen Grünverbindungen vorgesehen.

- Eingänge

Alle Hauseingänge liegen an der Straße - Hauptzugänge nicht über den Innenhof oder von der Gebäuderückseite.

- Erdgeschoßnutzungen

Erdgeschoße an der Ringstraße und Allee sowie entlang des Zentralen Parks und übergeordneter Grünverbindungen (vgl. Pläne 06:010 und 05:010) haben eine größere Geschoßhöhe um die Nutzung durch Gastronomie-, Handels- oder Dienstleistungsbetriebe zu ermöglichen. Derartige Nutzungen sind ausdrücklich erwünscht und können bei Bedarf nach tieferen Flächen einen Teil der Parkdecks in Anspruch nehmen (vgl. Querschnitt).

- Innenhof

In den Innenhöfen sind private Gärten vorgesehen, die von den angrenzenden Wohnungen direkt erreichbar sind. Im halböffentlichen Teil des Hofs liegt ein Kleinkinderspielplatz sowie ein Aufenthaltsbereich für die BewohnerInnen. Stiegenhäuser sind sowohl von der Straßenseite als auch vom Hof aus zugänglich.

- Beziehung zwischen privatem und öffentlichem Raum

Von Nebenstraßen aus sollen durch die Unterbrechung der Bebauung Zugänge und Blickbeziehungen in die Höfe hergestellt werden.

- Gebäudeform

Jeder Block soll mehrere, zumindest aber zwei klar abgegrenzte Gebäude umfassen. An der Ringstraße und Allee sowie entlang des Zentralen Parks und übergeordneter Grünverbindungen sollen weitgehend geschlossene Fronten entstehen (vgl. Pläne 06:010 und 05:010). Mögliche Unterbrechungen sollen schmal sein oder nur als Durchgänge in den unteren Geschoßen ausgebildet werden. Größere Öffnungen in der Bebauung sind an den Nebenstraßen und lokalen Grünverbindungen möglich.

- Private und halböffentliche Flächen

Alle Wohneinheiten ohne Eigengarten sollen über einen Balkon oder eine Terrasse verfügen. Alle Wohneinheiten sollen direkten Zugang zum halböffentlichen Innenhof haben.

- Parkplätze und Garagruppen

Pflichtstellplätze sind im Block unter begrünten Innenhöfen angeordnet. Auf der Garagenebene soll ein mindestens 6 m breiter Bereich zwischen der Straßenfront und der Parkgarage anderen Nutzungen (Kellerabteile etc.) vorbehalten bleiben. Innerhalb die Garagruppen werden Stellplatzdefizite einzelner Baublöcke oder Gebäude durch benachbarte größere Garagen kompensiert. So können die wohnungsbezogenen Pflichtstellplätze in der unmittelbaren Wohnumgebung sichergestellt werden.

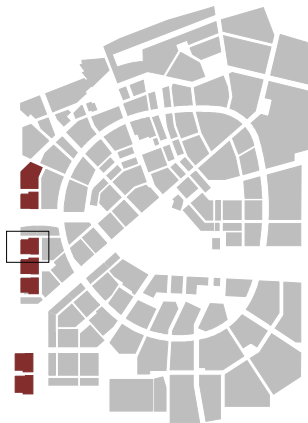
- Sonneneinstrahlung

Die Gebäudehöhe und die Gebäudezwischenräume sollen so geplant werden, dass die Innenhöfe ein optimales Maß an Sonneneinstrahlung aus Südwesten erhalten.

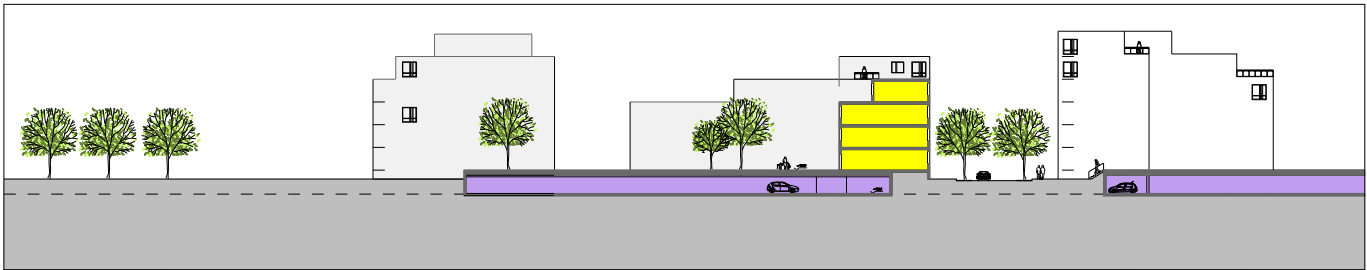
BEBAUUNG - TYPOLOGIEN
OFFENER HOFTYP

Offener Hoftyp - Wohnen am Grünzug

Bebauungstyp: Wohnhäuser an Innenhof
Lage im Gebiet: entlang des westlichen Grünzugs (Beispiel: E12)
GFD netto (vgl. Plan 07:002): 2,1 bis 2,5
Nutzungen (vgl. Plan 07:001): Typ W1 (reines Wohngebiet);
Integration von Kindergärten im Erdgeschoß möglich
Parkplätze: 100 % der Pflichtstellplätze sind in Tiefgaragen im Baublock angeordnet



Offener Hoftyp - Wohnen am Grünzug

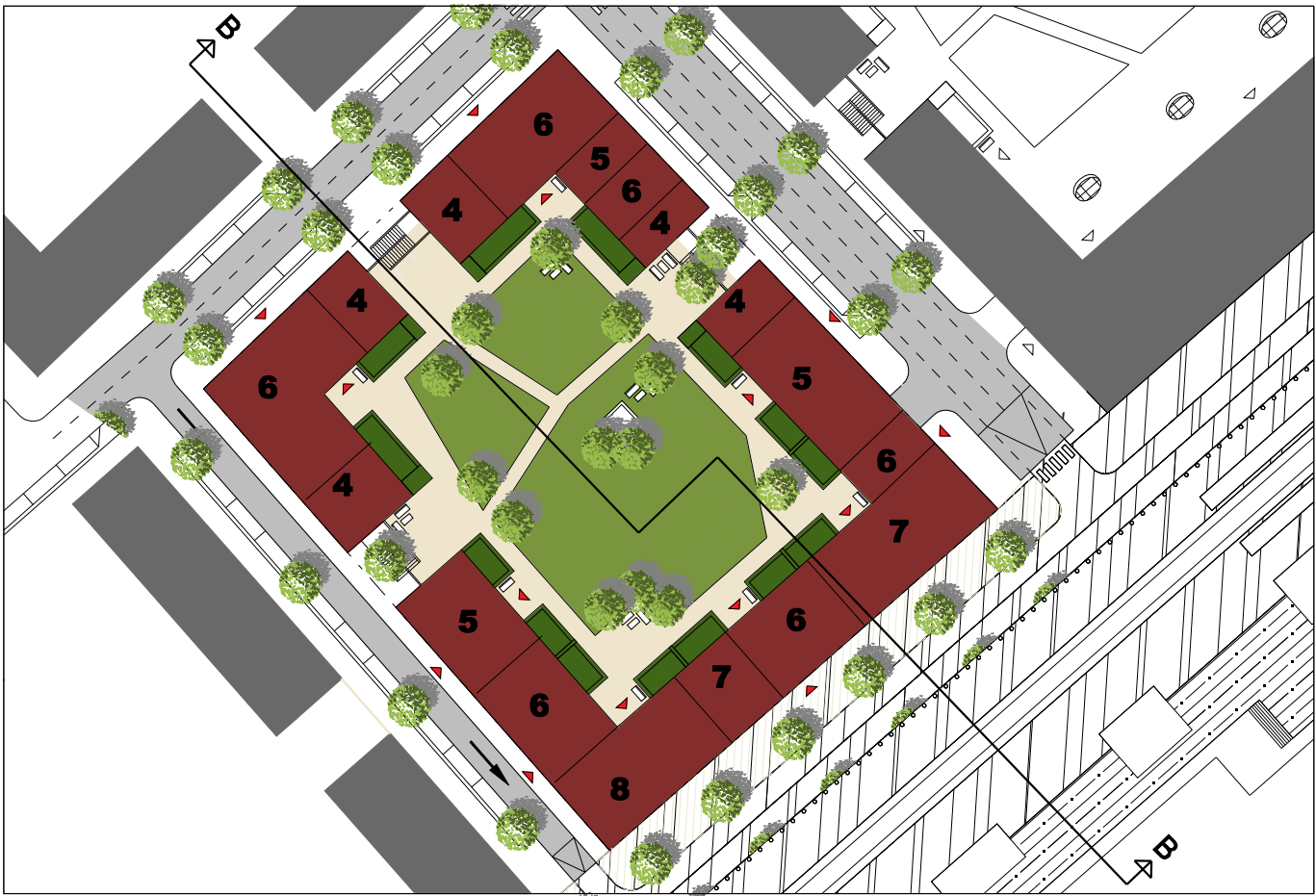
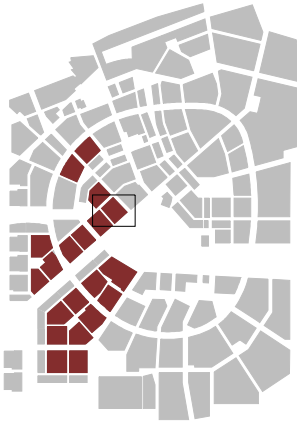


Schnitt A - A

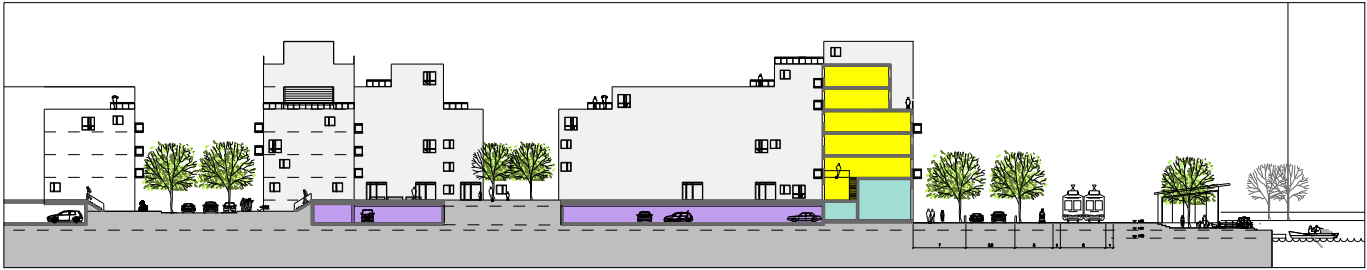
BEBAUUNG - TYPOLOGIEN
GESCHLOSSENER HOFTYP

Geschlossener Hoftyp - Urbanes Wohnquartier

Bebauungstyp: Gebäude an Innenhof
Lage im Gebiet: Städtischer Häuserblock (Beispiel: F13, F14)
GFD netto (vgl. Plan 07:002): 2,6 bis 3,0
Nutzungen (vgl. Plan 07:001): Typ W2 - hauptsächlich
Wohnungen, kleine Geschäfte, Gastronomie, Arbeitsplätze im
Erdgeschoß
Parkplätze: 100 % der Pflichtstellplätze sind in Tiefgaragen im
Baublock angeordnet



Geschlossener Hoftyp - Urbanes Wohnquartier

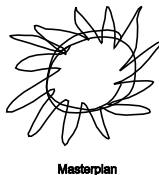
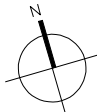


Schnitt B - B

- LEGENDE
- Wohnen
 - Flexible Nutzung
 - Parken
 - Büro
 - Handel

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 20 30 40 50



Masterplan

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 07:011

1:500@A1 1:1000@A3

BEBAUUNG - TYPOLOGIEN 1

Freistehendes Wohnhaus

– Geschoße und Gestaltung

Die Gebäudehöhe variiert zwischen 4 und 9 Geschoßen und ermöglicht die Ausbildung von Dachterrassen und Dachwohnungen. Diese Blöcke wirken als halbtransparente Übergangszone zwischen geschlossenen Hoftypen und großen öffentlichen Freiräumen und geben dem öffentlichen Raum visuelle Tiefe.

– Eingänge

Alle Hauseingänge liegen direkt an der Straße. Der Zugang zu den halböffentlichen Bereichen zwischen den Gebäuden erfolgt über Nebeneingänge.

– Erdgeschoßnutzungen

Erdgeschoßflächen, die an wichtige Straßenzüge angrenzen, sind für Handel und Büros geeignet. Der überwiegende Teil der Gebäude dieses Typs ist der reinen Wohnnutzung vorbehalten.

– Innenhof

Zur Schaffung von Parkgaragen und zur Wahrung der Privatsphäre der Erdgeschoßwohnungen soll das Geländeniveau zwischen den Gebäuden leicht angehoben werden. Die Innenflächen sollen sowohl von der Straße als auch vom öffentlichen Grünzug aus begehbar sein. In den Höfen sind private Gärten vorgesehen, die von den angrenzenden Wohnungen direkt erreichbar sind. Im halböffentlichen Raum zwischen Gebäuden liegt ein Kleinkinderspielplatz sowie ein Aufenthaltsbereich für die BewohnerInnen.

– Beziehung zwischen privatem und öffentlichem Raum

Es soll eine großzügige offene Sichtbeziehung zwischen der Straße vor den Gebäuden und den dahinter liegenden öffentlichen Grünverbindungen bzw. Wasserflächen bestehen.

– Gebäudeform

Die dargestellte Gebäudeform ist beispielhaft und soll hinsichtlich der Wohnungsanzahl, der Lage und der Beziehung zum öffentlichen Raum der jeweiligen Situation angepasst werden. Die Baukörper sind als frei stehende urbane Elemente vorgesehen und sollen eine klare und gut ablesbare Front zur Straße bilden.

– Private und halböffentliche Flächen

Alle Wohneinheiten ohne Eigengarten sollen über einen Balkon oder eine Terrasse verfügen. Alle Wohneinheiten sollen direkten Zugang zum halböffentlichen Innenbereich haben.

– Parkplätze

Den Wohnungen zugeordnete Pflichtstellplätze sind teilweise unter den begrünten Hofinnenbereichen angeordnet. Zusätzliche Stellplätze sind in den Garagen in benachbarten Blöcken erforderlich (siehe Plan 06:004), BesucherInnenstellplätze sind im Straßenraum bereitzustellen.

Multifunktionale Randbebauung

– Geschoße

Die Geschoßanzahl variiert innerhalb der Blöcke mit höheren Gebäuden (4-9 Geschoße) Richtung Ringstraße sowie entlang des Zentralen Parks. Niedrigere Gebäude (3-5 Geschoße) sind entlang Nebenstraßen und lokaler Grünverbindungen vorgesehen. Maximale Geschoßangaben sind nur beispielhaft dargestellt und sollen in weiteren Planungsschritten untersucht werden.

– Eingänge

Alle Hauseingänge liegen an der Straße - Hauptzugänge nicht über den Innenhof oder von der Gebäuderückseite

– Erdgeschoßnutzungen

Erdgeschoße Richtung Einkaufsstraße sowie entlang des Zentralen Parks haben größere Geschoßhöhe um die Nutzung durch Gastronomie-, Handels- oder Dienstleistungsbetriebe zu ermöglichen. Derartige Nutzungen sind integraler Bestandteil dieser Blöcke und können bei Bedarf nach tieferen Flächen einen Teil der Parkdecks in Anspruch nehmen (vgl. Querschnitt).

– Innenhof

In den Innenhöfen sind nur teilweise private Gärten vorgesehen, die von den angrenzenden Wohnungen direkt erreichbar sind. Im halböffentlichen Teil des Hofes liegt ein Kleinkinderspielplatz sowie ein Aufenthaltsbereich für die BewohnerInnen. Gemeinschaftsflächen im Hof sollen auch von den Beschäftigten der Betriebe in den Gebäuden benützt werden können.

– Beziehung zwischen privatem und öffentlichem Raum

Eine offene Blickbeziehung zwischen dem Straßenraum und den privaten Freiräumen soll ermöglicht werden. Von Nebenstraßen aus sollen durch die Unterbrechung der Bebauung Zugänge und Blickbeziehungen in die Höfe hergestellt werden.

– Gebäudeform

Jeder Block soll mehrere, zumindest aber zwei klar abgegrenzte Gebäude umfassen. Entlang großer Straßenzüge sowie des Zentralen Parks sollen geschlossene Fronten entstehen. Unterbrechungen der Bebauung erfolgen primär an den Nebenstraßen und lokalen Grünverbindungen und sind schmal oder nur als Durchgänge in den unteren Geschoßen ausgebildet.

– Private und halböffentliche Flächen

Alle Wohneinheiten ohne Eigengarten sollen über einen Balkon oder eine Terrasse verfügen. Alle Wohneinheiten sollen direkten Zugang zum halböffentlichen Innenhof haben.

– Parkplätze und Garagengruppen

Pflichtstellplätze sind im Block unter begrünten Innenhöfen angeordnet. Auf der Garagenebene soll ein mindestens 6 m breiter Bereich zwischen der Straßenfront und der Parkgarage anderen Nutzungen (Kellerabteile etc.) vorbehalten bleiben. Innerhalb die Garagengruppen können Stellplatzdefizite anderer Baublöcke oder Gebäude durch größere Garagen in diesen multifunktionalen Blöcken kompensiert werden. So können die wohnungsbezogenen Pflichtstellplätze in der unmittelbaren Wohnumgebung sichergestellt werden. Darüber hinaus können hier auch KundInnen- oder BesucherInnenstellplätze angeboten werden.

– Sonneneinstrahlung

Die Gebäudehöhe und die Gebäudezwischenräume sollen unabhängig von den generellen Regeln dieses Typs so gestaltet werden, dass die Innenhöfe ein optimales Maß an Sonneneinstrahlung aus Südwesten erhalten.

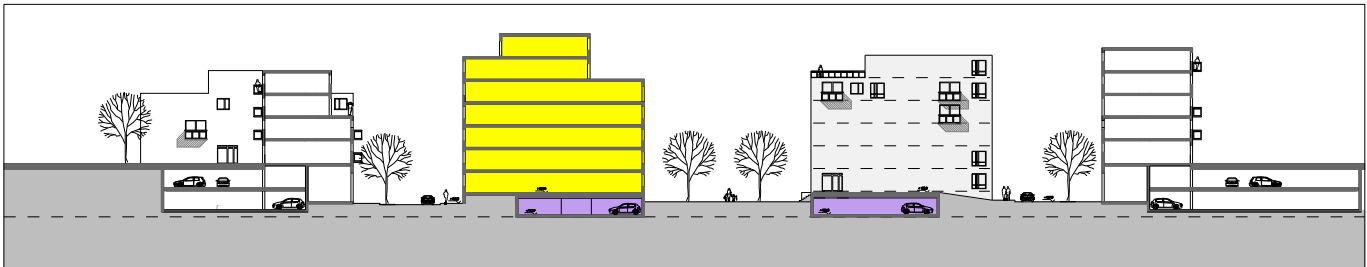
BEBAUUNG - TYPOLOGIEN
FREISTEHENDES WOHNHAUS

Freistehendes Wohnhaus

Bebauungstyp: Freistehende Gebäude (z.B. F4, D3)
Lage im Gebiet: Gebäude entlang linearer Grünverbindungen
GFDnetto (vgl. Plan 07:002), 2,3-2,8
Nutzungen (vgl. Plan 07:001), Typen W1 und W2 - hauptsächlich Wohnungen, Geschäfte, Gastronomie, Büro im Erdgeschoß
Parkplätze: 100 % der Pflichtstellplätze sind in Tiefgaragen im Baublock/in benachbarten Blöcken angeordnet



Freistehendes Wohnhaus

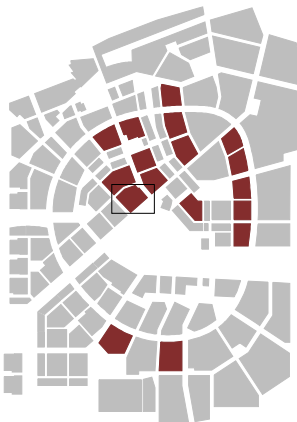


Schnitt A - A

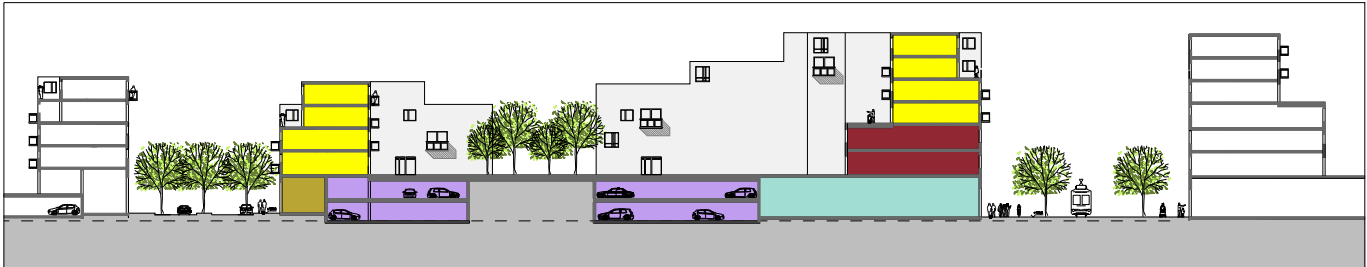
BEBAUUNG - TYPOLOGIEN
MULTIFUNKTIONALE
RANDBEBAUUNG

Multifunktionale Randbebauung

Bebauungstyp: Gebäude umschließen Innenhof
Lage im Gebiet: Städtischer Häuserblock (Beispiel: F12, G13)
GFD netto (vgl. Plan 07:002): 2,5 - 3,0
Nutzungen (vgl. Plan 07:001): Typ M2 - Gemischt genutzter Typ. Nutzungsmischung sowohl im Block als auch im Gebäude („Stadthäuser“), Wohnanteil unter 50 % der BGF im Block. In den Erdgeschoßzonen überwiegend Büro, Handel, Dienstleistung.
Parkplätze: 100 % der Pflichtstellplätze sind in Tiefgaragen im Baublock/in benachbarten Blöcken angeordnet



Multifunktionale Randbebauung

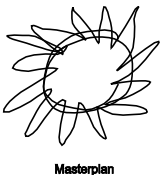
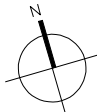


Schnitt B - B

- LEGENDE
- Wohnen
 - Flexible Nutzung
 - Parken
 - Büro
 - Handel

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 5 10 20 30 40 50



Masterplan

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 07:012

1:500@A1 1:1000@A3

BEBAUUNG - TYPOLOGIEN 2

U-Bahn-Quartiere

– Allgemeines

Diese so genannten „Superblocks“ sind ein wichtiges Element des Masterplans. Sie wurden entwickelt um die U-Bahntrasse in Hochlage in spannender Weise in die Stadtstruktur integrieren zu können, ohne tote Räume entstehen zu lassen. Diese Baublöcke verlangen intelligente Ideen in Bezug auf Struktur, Baumassen und Nutzung. Die Verschneidungen von U-Bahntrasse und Gebäuden sollen als „Tore“ ausgebildet, Gebäude so dicht wie möglich an der Trasse errichtet werden, sodass der Gesamteindruck expressiver technischer Strukturen entsteht. Die konkrete Ausformung wird stark von der Nutzung der Gebäude und von der Weise, wie Bauherrenschaft und PlanerInnen an diese gestalterische Herausforderung herangehen, geprägt sein.

– Geschoße

Innerhalb jedes Blocks variiert die Geschoßanzahl. Höhere Gebäude mit bis zu 9 Geschoßen liegen an großen Straßen, niedrigere Gebäude (3-5 Geschoße) orientieren sich zu Nebenstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen. Auch die Angabe maximaler Geschoßzahlen versteht sich hier nur als Richtgröße und soll in weiteren Planungsschritten untersucht werden. Alleinstehende Gebäude innerhalb der Blöcke sollten generell niedriger sein als Gebäude am Blockrand.

– Eingänge

Alle Eingänge zu Stiegenhäusern und zu Geschäfts- und anderen Erdgeschoßlokalen liegen an der Straße.

– Nutzungen in den Geschoßen

Der Großteil dieser Blöcke weist an den Straßenfronten erhöhte Erdgeschoße auf (1,5 Geschoße neben 2-geschoßigen Parkgaragen, siehe Querschnitt). Diese attraktiven Erdgeschoßzonen sollen betrieblichen, öffentlichen und kommerziellen Nutzungen zugeführt werden. Nutzungen mit KundInnenfrequenz stellen ein wichtiges Charakteristikum der Funktion dieser Blöcke dar und können bei Bedarf auch einen Teil der Parkdeckflächen in Anspruch nehmen. Innerhalb der Blöcke können selbständig in Erscheinung tretende Bürobauten errichtet werden, die dennoch Teil eines einheitlichen urbanen Komplexes bleiben sollen. Wohnräume oder -gebäude können sowohl in vertikaler als auch horizontaler Gliederung und Verteilung, integraler Bestandteil des Nutzungsgemenges dieser Blöcke sein.

– Innenhof

Im Unterschied zu allen anderen Gebäuden im Planungsgebiet ist in diese Blöcke die U-Bahntrasse zu integrieren. Daher müssen Themen wie Lärm/ Vibrationen, Feuerwehruzufahrt, Stellplatzansprüche und Einhausung besonders beachtet und planerisch bewältigt werden. In den Höfen sind halböffentliche Bereiche mit Kleinkinderspielplatz und Sitzgelegenheiten für Beschäftigte und BewohnerInnen vorgesehen. Auch Freiflächen eines integrierten Kindertagesheims sind hier möglich. Die Hoffläche wird meist 1,5 Geschoße über dem angrenzenden Straßenniveau liegen, da diese Blöcke sowohl ihren eigenen Stellplatzbedarf als auch einen Teil des Bedarfs an BesucherInnenstellplätzen abdecken müssen.

– Gebäudeform

Jeder Block soll mehrere klar abgegrenzte Gebäude umfassen. Entlang großer Straßenzüge sowie öffentlicher Plätze wird eine geschlossene Front angestrebt. Unterbrechungen der Bebauung sollen primär Richtung Nebenstraßen orientiert und schmal ausgebildet sein.

– Private und halbprivate Flächen

Alle Wohneinheiten sollen über einen Balkon oder eine Terrasse verfügen. Alle Wohneinheiten sollen direkten Zugang zum halböffentlichen Innenhof haben.

– Parkplätze

Pflichtstellplätze und öffentliche Garagen sind im Block unter den begrünten Innenhöfen angeordnet. Auf den Garagenebenen soll ein mindestens 6 m breiter Bereich zwischen der Straßenfront und der Parkgarage anderen Nutzungen (Kellerabteile etc.) vorbehalten bleiben (vgl. Querschnitt). In einigen Blocks (siehe Plan 06:004) sind zweigeschoßige Garagen vorgesehen (vgl. Querschnitt). Die Unterseite des U-Bahn Tragwerks ist aus dem oberen Parkdeck erreichbar. Im Bereich der Gleistrasse kann auch eine natürliche Belüftung der Garagen erreicht werden.

– Sonneneinstrahlung

Die Gebäudehöhe und die Zwischenräume zwischen Gebäuden sollen in folgenden Planungsschritten unabhängig von den generellen Regeln dieses Typs so gestaltet werden, dass die Innenhöfe ein optimales Maß an Sonneneinstrahlung aus Südwesten erhalten.

”Werkstadt”

– Allgemeines

Bei den „Werkstadt“ genannten Quartieren handelt es sich um die überwiegend im Osten des Entwicklungsgebiets angeordneten Gewerbegebiete. Diese in ihrer Gestaltung sehr freien und flexiblen Zonen prägen einen weiten Bereich der östlichen Hauptzufahrt von der A23 in das Flugfeld. Auch der östliche, das Flugfeld flankierende Grünzug ist in seinem gesamten Verlauf konfrontiert mit dieser in ihrer konkreten Gestaltung schwer vorhersehbaren und definierbaren Zone. Trotz der erforderlichen Flexibilität soll bei der Umsetzung darauf geachtet werden, dass Gebäude bzw. Gebäudefronten, die zu wichtigen öffentlichen Räumen orientiert sind, ein der Qualität und dem Charakter dieser öffentlichen Räume adäquates Erscheinungsbild haben. Gebäude in den hinteren Teilen der Liegenschaften sollen nach Möglichkeit so situiert werden, dass Abschirmungen zum Grünzug entstehen. Freiraumgestaltung und Bepflanzung spielen eine wichtige Rolle bei der Gestaltung von Gewerbegebieten.

– Gebäudehöhen

Gebäude entlang wichtiger öffentlicher Straßen und Räume sollen grundsätzlich mehrgeschoßig ausgeführt werden und der Lage adäquate Nutzungen enthalten (z.B. Verwaltung, Schauräume, Kantine, Schulungsräume, Foyer, Empfang etc.).

– Eingänge

Ein- und Ausfahrten für Lastwagen sollen von den Nebenstraßen aus bedient werden, die von der Ringstraße und der Hauptzufahrtsstraße abzweigen. Direkte Zufahrten von der Ringstraße aus sind nicht zulässig. Der Zugang für FußgängerInnen zu allen Gebäuden in den Blöcken soll von der Ringstraße/ Hauptzufahrtsstraße bzw. von der Gebäudevorderseite aus möglich sein.

– Blockinnenbereich

Die Gebäude sollen soweit wie möglich an den Blockaußengrenzen errichtet werden um im Blockinnenbereich große und flexibel nutzbare Flächen zu schaffen. Zweckmäßig wäre die gemeinsame Nutzung von im Block gelegenen Zu- und Abfahrten, Rangierflächen, Parkplätzen und Freibereichen/Grünflächen.

– Beziehung zwischen privatem und öffentlichem Raum

Erdgeschoßzonen von Gebäuden, die an wichtige öffentliche Räume angrenzen, sollen möglichst fußgängerInnenorientiert gestaltet und genutzt werden, d.h. Anordnung von Eingängen und KundInnenräumen, Unterbrechungen/Gliederung der Fassade, Beleuchtung, Transparenz, Fenster von Aufenthaltsräumen zur Straße etc.

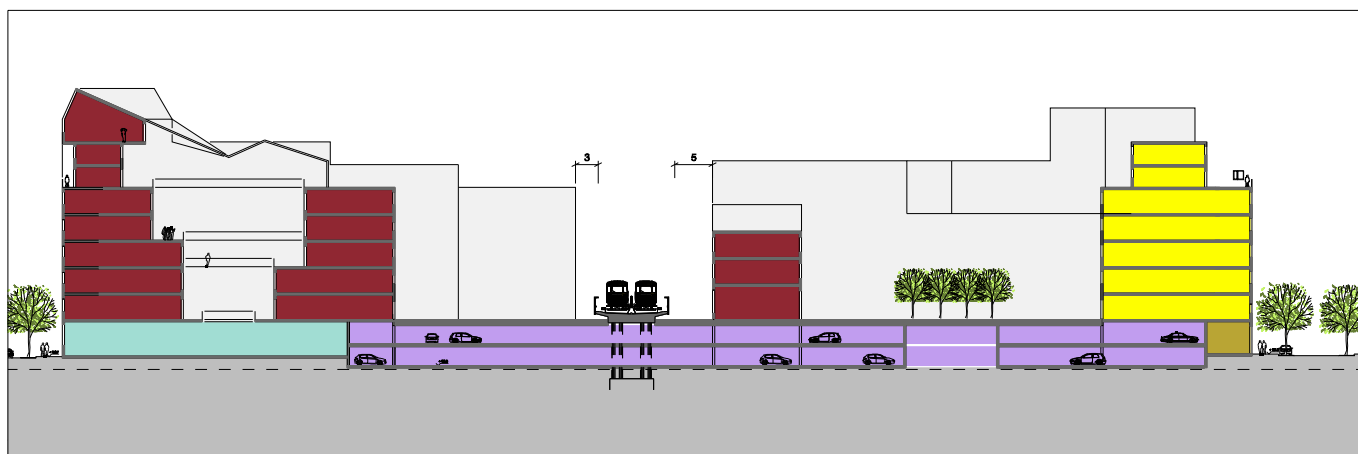
– Gebäudeform

Große Bauvolumina und solche mit geringem Gestaltungsanspruch sollten im östlichen bzw. von der Ringstraße abgewandten Bereich der „Werkstadt“-Flächen angesiedelt werden. An den stadträumlich bedeutenden Straßenfronten sollten Gebäude mit urbanerem Charakter errichtet werden.

– Parkplätze

Parkplätze für Beschäftigte und BesucherInnen sollen jeweils innerhalb der Baublockgrenzen (Garagen, Innenhof) und - in untergeordnetem Ausmaß - im öffentlichen Raum untergebracht werden.

Parkplätze: 100 % der Pflichtstellplätze sind in Tiefgaragen im Baublock/in benachbarten Blöcken angeordnet



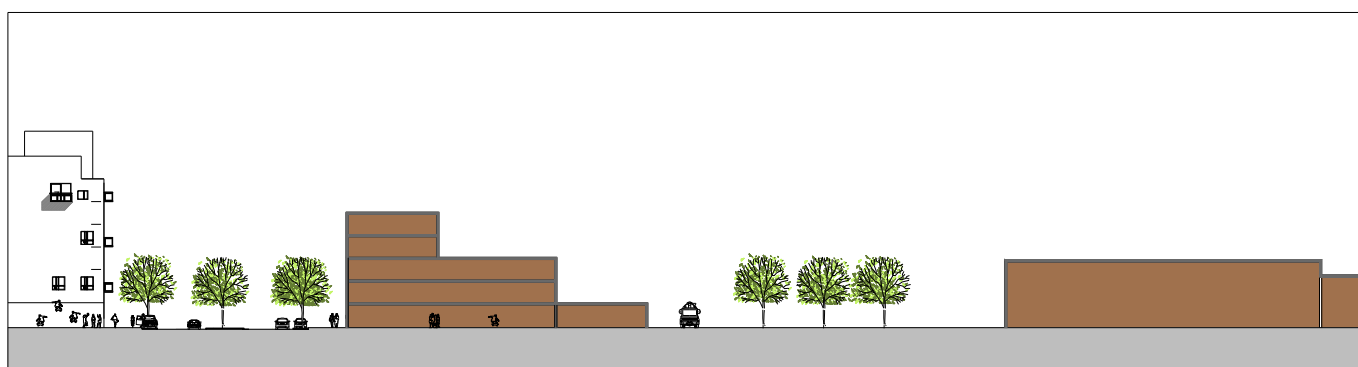
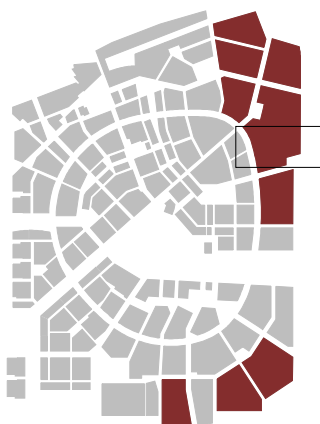
Schnitt A - A

+

Parkplätze: 100 % der Stellplätze sind im Baublock angeordnet

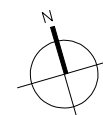


Werkstadt



Schnitt B - B

Wohnen
 Flexible Nutzung
 Parken
 Büro
 Handel
 Werkstadt



MASTERPLAN

1:1000@A1 1:2000@A3

PLAN NUMMER: 07:013

BEBAUUNG - TYPOLOGIEN 3

...to establish the necessary social infrastructure early in the development, to ensure access to a range of community facilities and the support networks which are necessary to achieve a genuine sense of community...

7.6 Die Schlüsselgebiete der Entwicklung

Einige Areale im Flugfeld Aspern sind für die städtebauliche Konzeption und Entwicklung von besonderer Bedeutung. Der Erfolg bei der Entwicklung und Gestaltung dieser Gebiete stellt gleichsam die Nagelprobe für das Gelingen des Gesamtprojekts dar. Die für diese Schlüsselgebiete ausgearbeiteten Pläne und Illustrationen sowie die Erläuterungen zu den angestrebten Qualitäten und den erforderlichen Strategien sollen nicht zuletzt verdeutlichen, welch komplexes Zusammenspiel verschiedener Aspekte und Akteure erforderlich ist, um Stadt entstehen zu lassen.

Schlüsselgebiet Quartier im Südwesten (Phase 1)

Das Gebiet im Südwesten des Planungsgebiets ist eines der beiden Siedlungsteile, die ganz am Anfang errichtet werden. Dies wird durch gute Ausgangsbedingungen wie die Nähe zum bestehenden Siedlungsgebiet von Aspern möglich, ist leichter an bestehende Infrastrukturnetze anschließbar und gerät nicht in Konflikt mit späteren großen Bauführungen (Veränderung Geländeneiveaus, U-Bahn- und Autobahnbau etc.). Die Verbindung zu den bestehenden Siedlungsgebieten und der früh (2010) verfügbaren U-Bahn Station Aspernstraße wird über die Bustrasse „An den alten Schanzen“ und einen Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes hergestellt. Die erste das Flugfeld querende Straße verbindet die Johann-Kutschera-Gasse über die neue Zufahrtsstraße östlich von GM mit der Groß-Enzersdorfer Straße (siehe Abbildung 08:001 und 08:002).

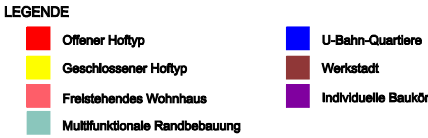
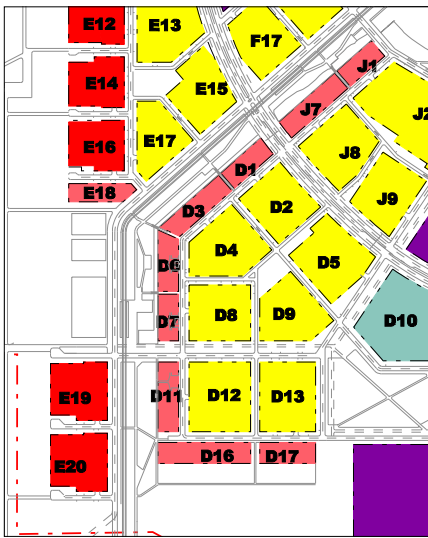
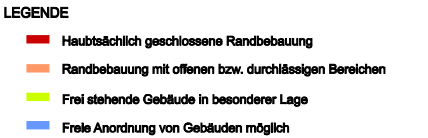
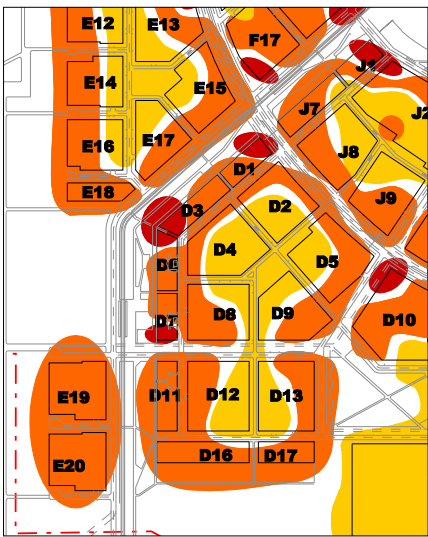
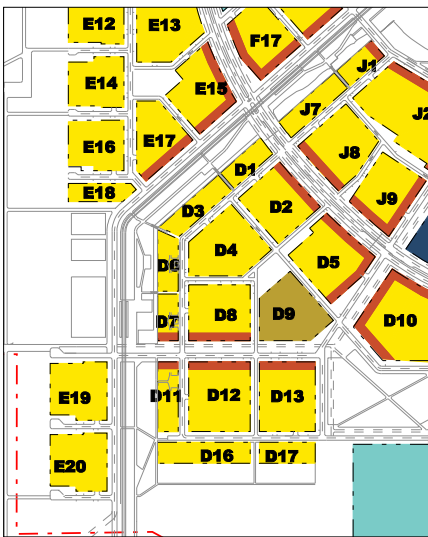
Die Entwicklung dieses Siedlungsgebiets ist aufgrund seiner Pionierrolle mit hohen Anforderungen verbunden. Dieser Abschnitt ist primär für Wohnnutzungen, integrierbare Dienstleistungs- und Büronutzungen (Erdgeschoßzonen) sowie soziale Infrastruktur vorgesehen. Hier muss es also gelingen von Anfang an attraktive Wohnungen und ein ebensolches Umfeld anzubieten.

Es sind innovative Bauträgermodelle zu entwickeln, um zu gewährleisten, dass

- eine vielfältige Palette von Wohnungen für unterschiedliche Lebenssituationen und –stile angeboten wird;
- quartiersbezogene soziale Einrichtungen und öffentliche Funktionen an den strategisch richtigen Stellen implementiert und baublockübergreifend finanziert werden;
- ein differenziertes und sich innerhalb der Quartiere ergänzendes Angebot an halböffentlichen Freiflächen für alle Altersgruppen und Geschlechter entsteht;
- auch kleine und auf spezifische Klientel gerichtete bauliche Einheiten errichtet werden können und
- kooperative Lösungen für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr gefunden werden.

Gleichzeitig mit der Besiedlung der Wohnungen muss hier eine erste Zentrumsfunktion entstehen, die neben der lokalen Grundversorgung auch Angebote für einen größeren Einzugskreis enthalten soll. Hauptstraße und Hauptplatz sind in den frühen Jahren die erste Adresse und bleiben auch nach dem Entstehen des großen regionalen Zentrums im Norden des Entwicklungsgebiets (Einkaufsstraße und Bahnhofsbereich) das lokale Zentrum der Nachbarschaft.

Das Zusammenspiel von Nachfrage und Angebot richtig zu organisieren, ist der Schlüssel zum Erfolg des südwestlichen Quartiers. Dieser Entwicklungsprozess wird aktiv zu managen sein. Aus dem geplanten Bauvolumen, der darin vorgesehenen sozialen und funktionalen Vielfalt und den im Nahbereich bereits wohnenden oder beschäftigten Personen (GM), ist eine Passantenfrequenz erzielbar, die durch beste Erreichbarkeiten über ein fußgängerInnenorientiert es Straßen- und Wegenetz und die bewusste und forcierte Ansiedlung eines möglichst vielfältigen Angebots an Handels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und sozialen Einrichtungen, die Chance bietet, rasch ein lebendiges Quartierszentrum entstehen zu lassen. Über die Einrichtungen für die lokalen Bedürfnisse im Quartier hinaus soll durch spezielle Angebote und Einrichtungen ein möglichst breiter Personenkreis außerhalb des Gebiets angesprochen werden, der derzeit aufgrund der Siedlungsstruktur solche Angebote im eigenen Umfeld nicht vorfindet.

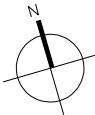
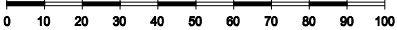


7. Bebauung



- LEGENDE
- FußgängerInnenorientierte Gestaltung
 - Traktiefen im Erdgeschoß

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN
TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 07:021

1:1000@A1 1:2000@A3

BEBAUUNG - SCHLÜSSELGEBIET SÜDWEST



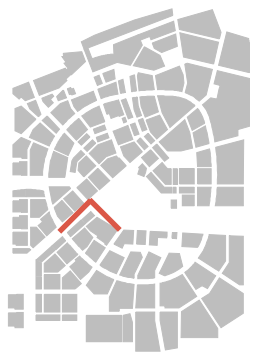
Das Quartier im Südwesten - Leben im Zentrum

Das Quartier im Südwesten nimmt auch dahingehend eine besondere Rolle ein, dass in den ersten Jahren alle Nutzungen (ausgenommen die rein gewerblichen) in diesem Bereich konzentriert werden. Das bringt einen zügigen Ausbau mit sich und schafft rasch die gewünschte städtische Qualität. Es soll ja von Anfang an möglichst vielfältig gebaut werden. So werden anfangs repräsentative und die Marke des Gebiets prägende Bauten entstehen müssen. Darüber hinaus beabsichtigen die EigentümerInnen die Vielfalt aktiv zu forcieren, sei es durch eine entsprechende Auswahl der BauträgerInnen, die Formulierung von Auflagen, den Einbau geeigneter Mietflächen, die Unterstützung innovativer Finanzierungs- und Bauherrenmodelle, die weitestmögliche Unterstützung ertragsschwächerer Nutzungen, die Schaffung von kostengünstigen Provisorien, die Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen und den frühzeitigen Ausbau des Grün- und Freiraums etc.

Eine besondere Chance ergibt sich daraus, dass nicht alle Bauflächen sofort in die endgültige Form gebracht werden müssen. Somit ist auch Platz für temporäre, provisorische und experimentelle Nutzungen, eventuell unter Einbeziehung von Teilen der ehemaligen Rollbahn.

Eine Liste möglicher Projektideen für das lokale Zentrum der Etappe 1 lässt sich mit etwas Phantasie schnell zusammenstellen und wird von interessierten Bauherren, BetreiberInnen und unternehmerischen Geistern im Zusammenwirken mit der Projektentwicklungsgesellschaft bereits sehr frühzeitig realisiert und erweitert werden können: „Stadthaus“ mit Flugfeld Infozentrum, Entwicklungs-, Bau- und Vermarktungsbüro der Flugfeld-Entwicklungsgesellschaft, Sitz des Gebietsmanagementbüros, anmietbare Flächen für Außenstellen von Behörden, Bücherei, Kurse, private Veranstaltungen; Nahversorgungsgeschäfte, Marktplatz oder –halle, Kioske, 24-Stunden-Shop (ev. in Kombination mit einer Tankstelle); Gastronomie in Pavillons (vgl. etwa Naschmarkt, Kunsthalle Karlsplatz, Oktogon am Himmel...), eingemietet in Erdgeschoßen der fixen Gebäude an Hauptplatz, Hauptstraße und am See; „Hangar 1“ für Kultur-, Kino- oder Freizeitveranstaltungen; Schulen mit Nachmittags- und Freizeitprogramm (Sport, Kurse...), Kindergärten, Studentenheim; Laufstrecke, Spiel- und Lagerwiesen, Sport-Spielfelder, Sauna-/Wellnessdorf (Naturauna), Ateliers, Werkstätten, Freiluftbühne/Arena, Seeuferpromenade...

7. Bebauung



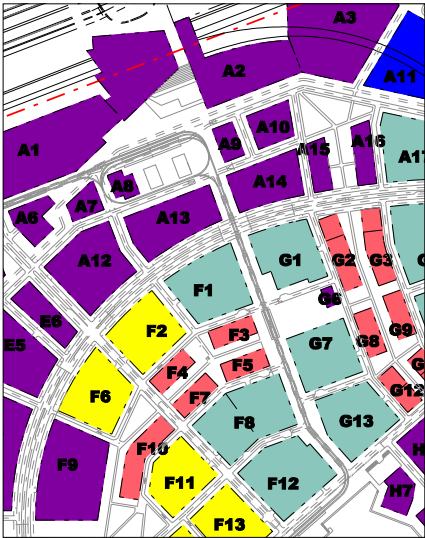
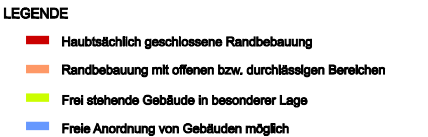
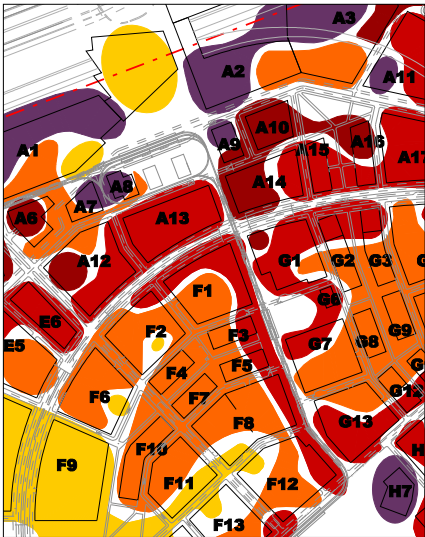
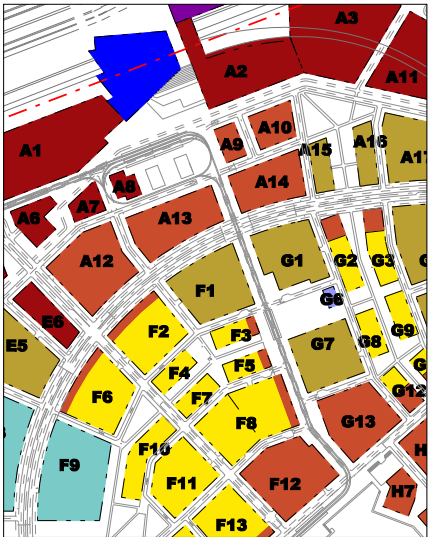
Südwestlicher Grünzug - Wohnen am Wasser



Quartier im Südwesten - das frühe Zentrum

Schlüsselgebiet Einkaufsstraße

Das Schlüsselgebiet Einkaufsstraße spannt sich zwischen zwei Polen, dem Bahnhof im Norden und der Seepromenade an der grünen Mitte des Flugfelds auf und ist das Herz des urbanen und kommerziellen Lebens in dem neuen Stadtteil. Kernelement des nördlichen Pols ist ein vitaler und stark frequentierter Verkehrsknotenpunkt, der durch die Verknüpfung der Stationen von Bahn, U-Bahn und Straßenbahn entsteht. Ein expressiv gestaltetes Bahnhofsgebäude, in dem öffentliche Funktionen auf verschiedenen Ebenen angeordnet werden können, ist unverwechselbares Zeichen für die Bedeutung dieses Knotens. Von einem zentralen Verteilergeschoß sind auf kurzem Weg die Bahnsteige von Bahn und U-Bahn, eine Park&Ride-Anlage, fußläufige Verbindungen nach Norden, vor allem aber das urbane Zentrum des Flugfelds zu erreichen.



Tritt man aus dem Bahnhofsgebäude hinaus, öffnet sich ein großzügiger Stadtplatz. Hohe und dichte Gebäudestrukturen mit Geschäftspassagen und einem vielfältigen städtischen Nutzungsgemenge flankieren den Bahnhof und bilden mit weiteren schlanken Hochhäusern an den südlichen Ecken des Platzes eine weithin sichtbare Skyline, die das Tor zum Flugfeld markiert. Die Geschäftszone des westlich angrenzenden Gebäudes hat auch eine unmittelbare Verbindung mit der Verteilerhalle des Bahnhofs.

Der Bahnhofplatz ist robust gestaltet und nimmt eine Fülle von Funktionen auf. Sowohl die Straßenbahnlinie als auch verschiedene Buslinien haben hier ihre wettergeschützten Stationen. Das Niveau des Platzes ist – gemeinsam mit dem gesamten Nordrand des Flugfelds – unter Verwendung des Aushubs aus dem See um etwa 3,0 m angehoben. Dies erleichtert die Überwindung der durch Bahn und Autobahn gebildeten Barrieren – insbesondere auch für die Straßenbahn – und den Zugang zum Verteilergeschoß im Bahnhof.

Der Raum innerhalb der großzügigen Wendeschleife der Straßenbahn eignet sich hervorragend für temporäre Märkte. Nicht nur die Geschäftsstraße selbst, sondern weitere, besonders grün gestaltete Straßenzüge binden den Platz in ein attraktives Wegenetz quer durch den Nordteil des Flugfelds ein.

Im Verlauf der Geschäftsstraße, die vom Bahnhofplatz aus sanft nach Süden – zum See hin – abfällt, entwickelt sich eine spannungsvolle Sequenz unterschiedlicher Raumcharaktere. Insgesamt ist die Gestaltung der Oberfläche vorrangig an den Bedürfnissen von FußgängerInnen orientiert. Sie soll verschiedene Verkehrsarten auf dem selben Niveau zulassen und so wechselseitige Rücksichtnahme erzeugen. Auch die Straßenbahngleise sollen von den FußgängerInnen an jeder beliebigen Stelle gequert werden können. Kleine Straßen, die an die Geschäftsstraße heranführen, enden an dieser und lassen lediglich Zufahrten für den Lieferverkehr zu. Eine Doppelallee schafft angenehmes Klima im Straßenraum und strukturiert seine großzügige Dimension.

Die Gebäude wenden ihre Gesichter zur Straße. Fenster und Auslagen ermöglichen ein lebendiges Wechselspiel von Innen und Außen. Eine höhere und variable Gebäudetiefe in der Erdgeschoßzone erfüllt die unterschiedlichsten Raumanforderungen, vom kleinen Cafe bis zum Musik-Megastore.

Beim Schaufensterbummel entlang dieser 6 bis 10-geschoßigen Geschäftshäuser, vorbei am neonbeleuchteten Eingang des Kinocenters, gelangt man, vom Bahnhofplatz kommend, zunächst an die Kreuzung mit dem breiten Boulevard der Ringstraße. Trotz der Verkehrsverteilungsfunktion dieser vierspurigen Straße muss hier die Fließgeschwindigkeit des Autoverkehrs hinter der Bequemlichkeit und Sicherheit der FußgängerInnen zurückstehen. Das im Verhältnis zur Ringstraße leicht erhöhte Niveau der Geschäftsstraße wird in deren Verlauf über die Kreuzung beibehalten, querende Autos werden hingegen durch die erforderlichen Rampen sowie die Oberflächengestaltung der Geschäftsstraße gebremst. Kurz nachdem man die Ringstraße überquert hat, weitet sich der bis dahin ca. 25 m breite Straßenraum auf und wird zum Vorplatz eines zurückgesetzten Gebäudes, in dem das Kabarett Flugfeld einen lokalen Anziehungspunkt bildet. Ein paar Schritte weiter wird aus dem kleinen Vorplatz eine großzügige Piazza mit grün gestalteten Bereichen, die darauf hinweisen, dass hier eine Grünverbindung, begleitet von aufgelockerter Bebauung, quer über die Geschäftsstraße verläuft. In den Platzraum integrierte Gebäude mit weiteren kulturellen Nutzungen und kleinen Lokalen erhöhen die Attraktivität dieses Ortes und laden zum Verweilen ein. Die Straßenbahn hält hier zum ersten Mal. Das Thema Kunst und Kultur, das hier einen lokalen Brennpunkt hat, kann auch in den Grünzügen aufgegriffen und in Form eines Skulpturenparks fortgesetzt werden.

Ein feinfühliges Spiel mit Vor- und Rücksprüngen erzeugt auch im weiteren Verlauf der Geschäftsstraße eine differenzierte Raumstruktur, gibt Gelegenheiten für Schanigärten und prominente Hauseingänge und bildet zuletzt, wo die Geschäftsstraße einen leichten Knick macht, kaum merklich noch ein Tor zum See. Hier stößt man auf den zweiten Pol des Schlüsselgebiets, eine belebte Uferpromenade mit Restaurants und Cafes in den Erdgeschoßen der dahinterliegenden Gebäude und mit Kiosken an der Waterfront. Multifunktionale hohe Gebäude bilden hier markante Blickpunkte in einem Bereich, in dem ansonsten plötzlich die Landschaft den Ton angibt.

7. Bebauung

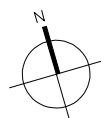
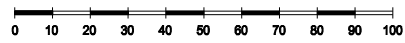


LEGENDE

- Lichtdurchlässige Baustrukturen
- FußgängerInnenorientierte Gestaltung
- Traktiefen im Erdgeschoß

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
In Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

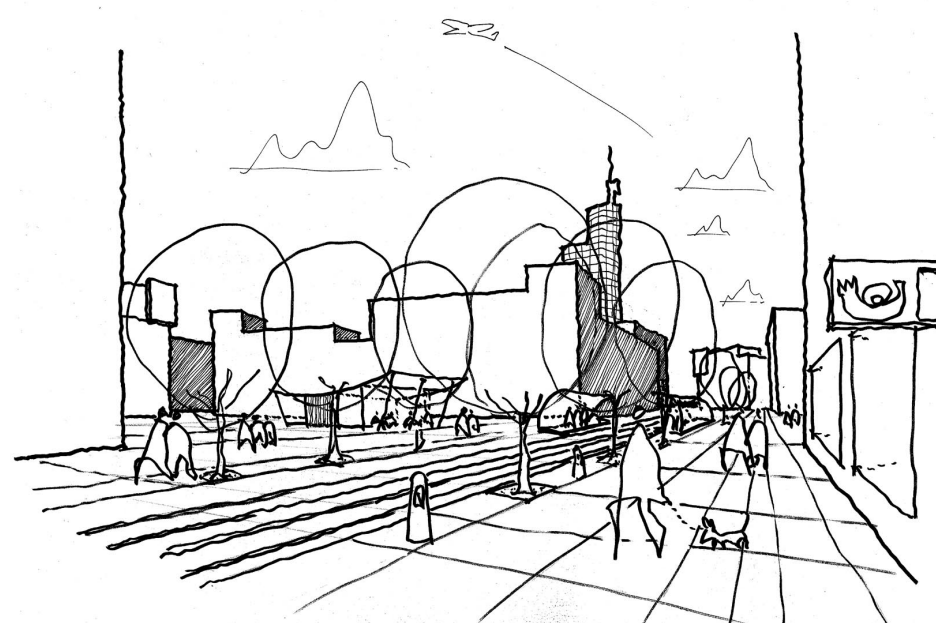
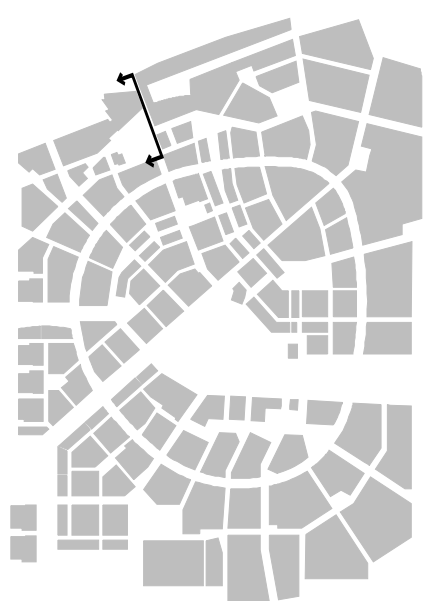
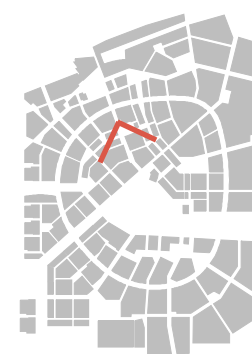


MASTERPLAN

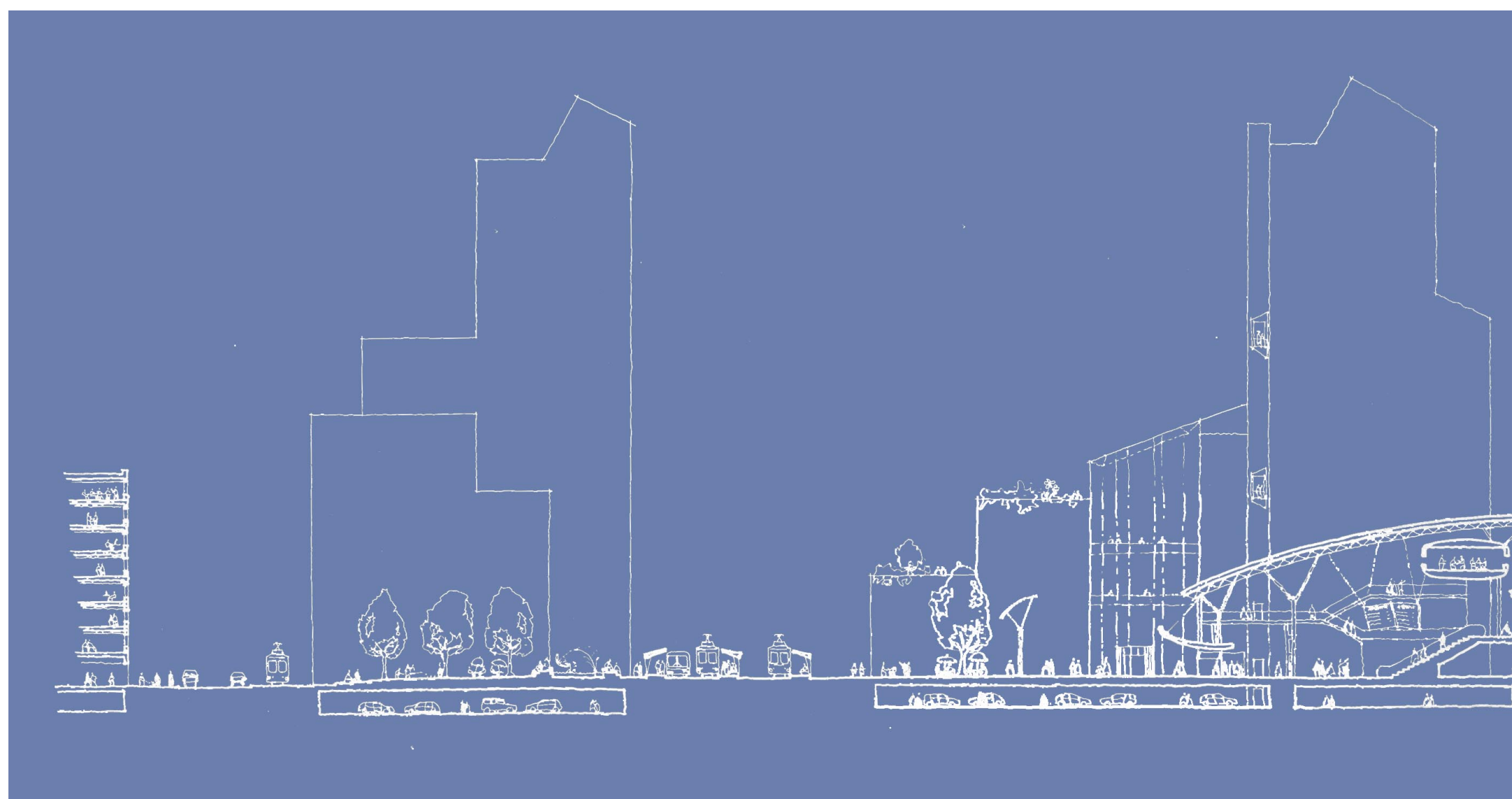
PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 07.022

1:1000@A1 1:2000@A3

BEBAUUNG - SCHLÜSSELGEBIET EINKAUFSTRASSE



Einkaufsstraße - beim Kunst- und Kulturpark



7. Bebauung

Seite 102

7.1
Nutzungen

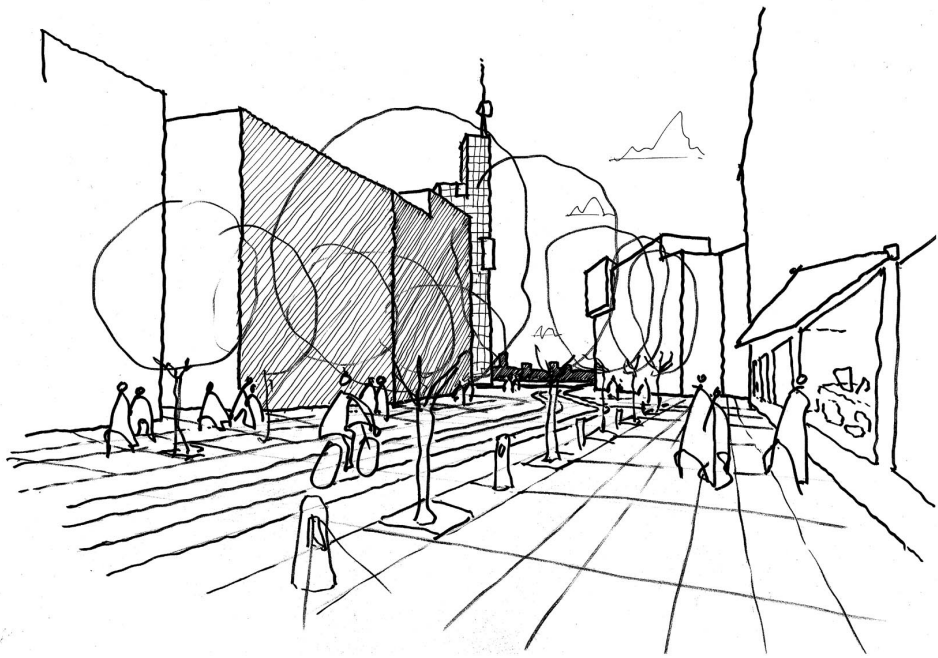
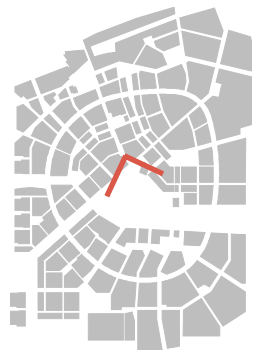
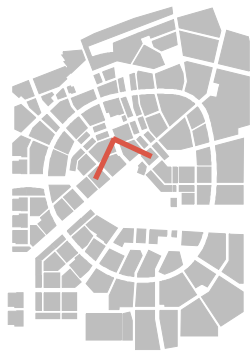
7.2
Dichten

7.3
Höhen

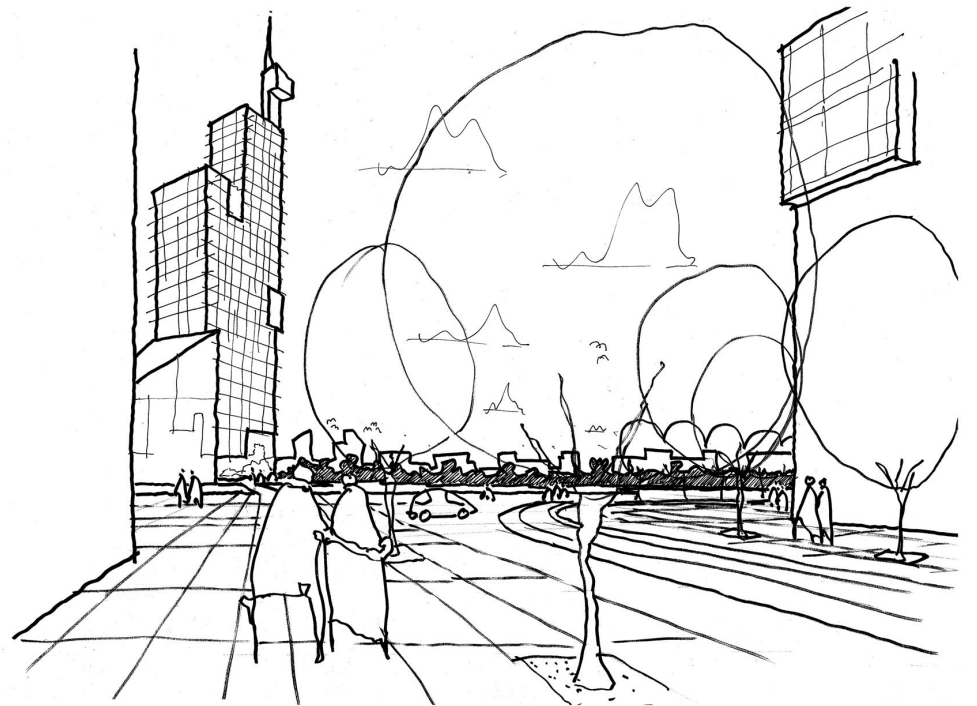
7.4
Beziehungen Bebauung -
öffentlicher Raum

7.5
Bebauungstypologien

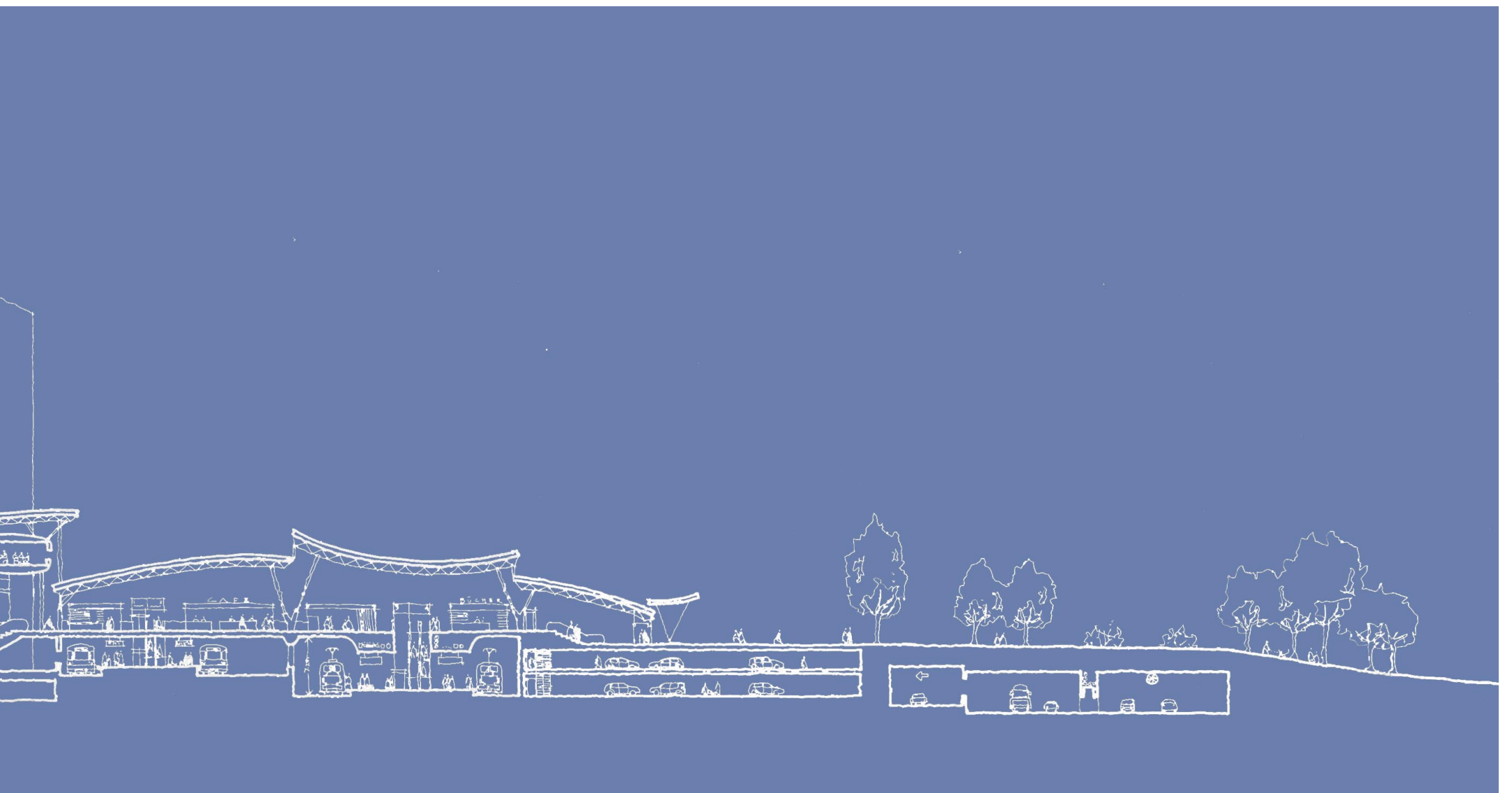
7.6
Die Schlüsselgebiete
der Entwicklung



Einkaufsstraße - südlicher Abschnitt



Einkaufsstraße - Übergang zum Zentralen See



Schnitt durch den Verkehrsknoten (Bahnhofsbplatz - Bahnhof - Park&Ride - Autobahn), schematische Darstellung

Umsetzung

Der hier vorgestellte lebendige Stadtraum kann nicht verordnet werden, er entsteht aber auch nicht von selbst. Gezielte Investitionen in den Brennpunkten der Entwicklung müssen – bei Vorliegen der infrastrukturellen Voraussetzungen – frühzeitig kräftige Impulse setzen, als Signale an einen Markt, der die Hochwertigkeit dieser Adresse erkennen soll.

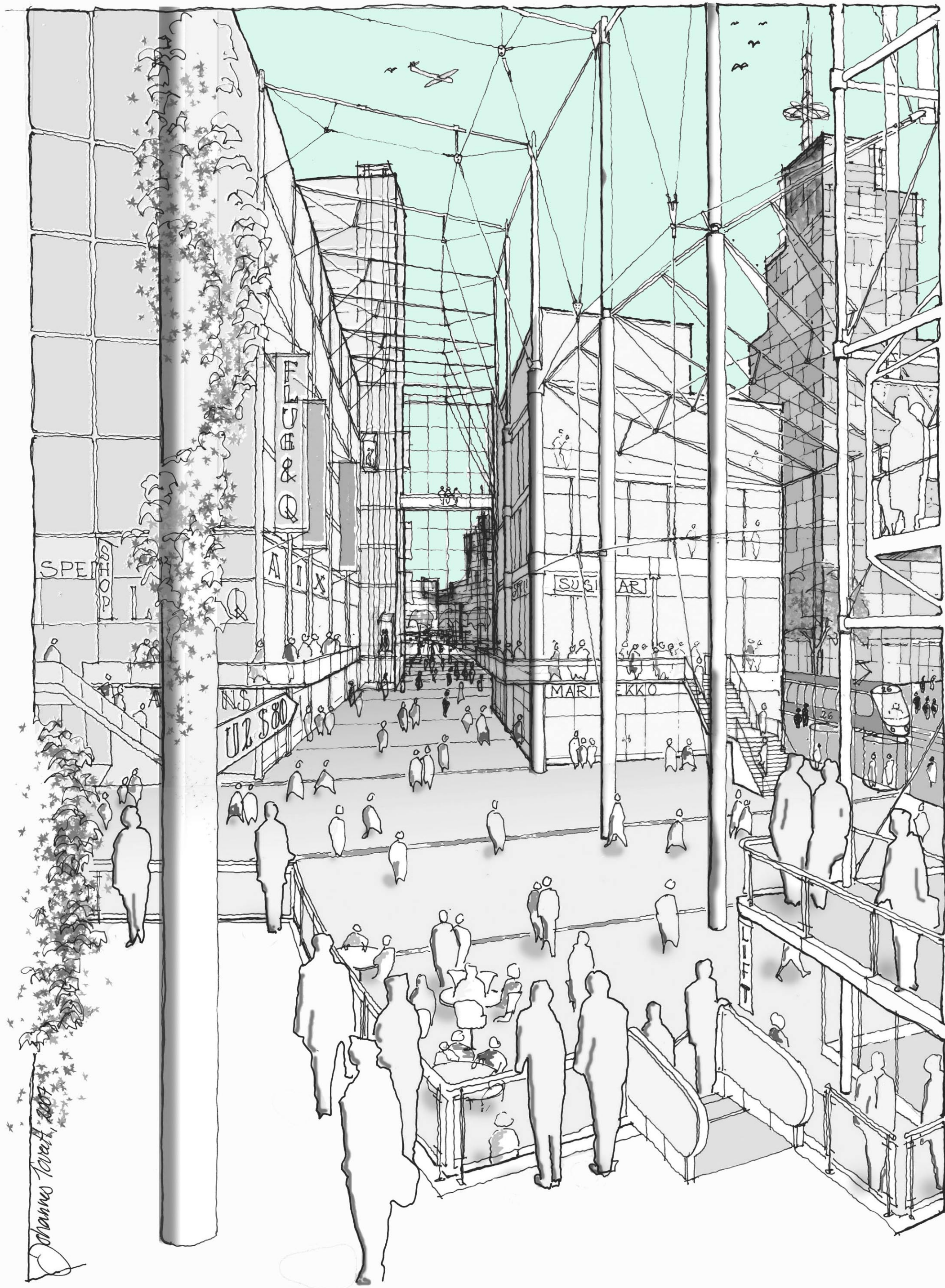
Eine zentrale Rolle spielt dabei das Bahnhofsgebäude mit seinen Verbindungen zu den unmittelbar angrenzenden Gebäuden. Hier dürfen nicht nur Bahnsteige mit Flugdächern entstehen. Außergewöhnliche Architektur muss diesem Brennpunkt städtischen Lebens Ausdruck verleihen. Der Wille zur gemeinsamen Gestaltung dieses Knotenpunkts durch alle involvierten VerkehrsträgerInnen und ProjektentwicklerInnen ist notwendige Bedingung für diese Zeichensetzung.

Frequenzbringende und imageprägende Nutzungen müssen zu Beginn gefördert werden oder auch in späteren Entwicklungsphasen noch verfügbare Räume vorfinden – am besten beides. Flexible und nutzungs offene Gebäudestrukturen müssen Veränderungen über die Zeit zulassen. Ein intelligentes Raummanagement sorgt dafür, dass von Anfang an auch soziale und öffentliche Funktionen ihren Platz im Nutzungsgefüge haben. Hochwertige Wohnungen und Apartments sowie Hotels mit Konferenzräumen gewährleisten, dass sich das kommerzielle Zentrum im Flugfeld auch in den Nachtstunden nicht entleert. Eine qualitätsvolle, aber nutzungs offene Gestaltung des öffentlichen Raums muss den Anforderungen aller Entwicklungsphasen gerecht werden. So ist es durchaus denkbar, dass in der Zeit, bevor die Straßenbahn durch die Geschäftsstraße fährt und der Geschäftsbesatz voll entwickelt ist, auch mäßiger Autoverkehr zur Belebung des Straßenraums beiträgt.



Bahnhof mit Umfeld

7. Bebauung



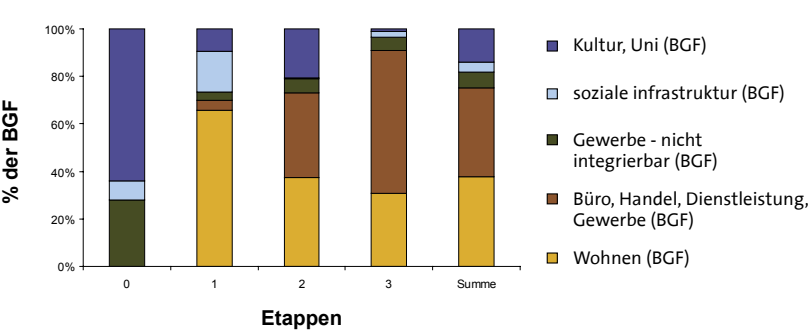
8. MEILENSTEINE DER ENTWICKLUNG

<i>Etappe</i>	<i>Zwingend erreichte Meilensteine für die Besiedlung</i>	<i>Fertigstellung</i>
Phase 0 „Touch Down“	Neue Straßenanbindung im Südosten an Groß-Enzersdorfer Straße	2007-2010
Phase 1 „Gallisches Dorf“	Betrieb U2 bis Aspernstraße U2 Fortführung ins Flugfeld gesichert, A23 in Planung	2010-2013
Phase 2 „Urbanes Wachsen“	U2 bis Flugfeld Aspern in Betrieb A23 Anschlussstellen ins Flugfeld errichtet	2013-2019
Phase 3 „Nachverdichtung“	-	ab 2020

Geplante Bruttogeschoßfläche nach Nutzungsarten und Etappen

<i>Etappe</i>	<i>Wohnen (BGF)</i>	<i>Büro, Handel, Dienstleistung, Gewerbe (BGF)</i>	<i>Gewerbe - nicht integrierbar (BGF)</i>	<i>soziale Infrastruktur (BGF)</i>
0	-	-	31 330 m²	9 070 m²
1	231 820 m²	14 560 m²	11 950 m²	60 580 m²
2	363 520 m²	345 980 m²	60 520 m²	3 400 m²
3	239 770 m²	471 770 m²	43 550 m²	21 130 m²
Summe	835 110 m²	832 310 m²	147 350 m²	94 180 m²

Verteilung der Bruttogeschoßfläche nach Etappen, in Prozent



8.1 Ziele und Grundsätze

Waren es früher natürliche Grenzen oder Erfordernisse zur Verteidigung von Städten, die dem Wachstum Hindernisse in den Weg stellten, aber den Städten ihre charakteristische Form und Unverwechselbarkeit gaben, so ist heute die nachhaltige infrastrukturelle und ökonomische Machbarkeit für das Wachsen in Phasen ausschlaggebend.

Für den Masterplan Flugfeld Aspern ist diese über Generationen gewachsene Gliederung und Durchmischung von Stadträumen eine anzustrebende Qualität mit Leitbildcharakter. Die Ablesbarkeit von Wachstumsphasen im Stadtbild soll daher ganz besonders in einem modernen Stadtbild mit einem Entwicklungszeitraum von nur etwa 20 Jahren durch Abstände, Kanten und funktionale Einheiten angeregt werden.

Dabei gilt es räumlich hochwertige Teileinheiten zu entwickeln, die für sich gut funktionieren, unabhängig vom Zeitpunkt und vom Umfang der Gesamtentwicklung des Flugfelds, denn die Umsetzung in einem Zug kann nicht garantiert werden.

Generell steht der Masterplan vor der Anforderung, ein stabiler Entwicklungsrahmen in sich verändernden Rahmenbedingungen zu sein. Es gilt also, beständig in der Idee und doch flexibel und entwicklungsfähig zu bleiben.

Um die erfolgreiche Entwicklung des Flugfelds sicherzustellen, wurde die Entwicklung in Phasen aufgeteilt. Dabei sind oben genannte Ziele und Grundsätze wie auch folgende Einflussfaktoren berücksichtigt:

- Kritische Mengen
- Verkehrsinfrastruktur (Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr)
- Soziale Infrastruktur (Kinderbetreuung, Schulen, etc.)
- Innere funktionale Logik
- Respekt vor der Gliederung
- Parkraumeinheiten
- Polyzentrische Schulzirkel
- Ökonomische Machbarkeit
- Synchrones Wachsen von Infrastruktur und Stadt
- Wachstumstreiber „Endogenes Nachfragepotenzial“
- Wachstumsstrategie „Früher Grünraum“ und „Nachverdichtung“

Diese Einflussfaktoren werden in den nachfolgenden Punkten und in der Beschreibung der Etappen bei Bedarf aufgegriffen und im Detail erläutert.

Beschreibung

Der Masterplan gliedert das Flugfeld in vier Entwicklungsetappen, die mit Phase 0 bis Phase 3 benannt sind. Diese, auf den ersten Blick seltsam anmutende Benennung, ergibt sich aus dem zeitlichen Bezug zur Umsetzung.

Demnach ist es auf Basis der bislang gültigen Flächenwidmung grundsätzlich auch jetzt möglich, die südöstlich gelegenen Baufelder mit Gewerbe und Forschungseinrichtungen zu besiedeln. Alle nachfolgenden Etappen brauchen als Grundlage eine neue Widmung. Darum setzt erst hier die Bezeichnung 1 bis 3 ein.

Demnach knüpft die Phase 0 im Südosten an die bereits in Planung befindliche Erschließungsstraße zur Groß-Enzersdorfer Straße an, die Phase 1 an die bestehende Johann-Kutschera-Gasse. Beide Siedlungsteile streben zueinander, sodass eine West-Ostverbindung entsteht, die sich nach Norden in Richtung des Zentralen Grünraums erstreckt.

Erst mit der Phase 2 wird der Ring entwickelt und an die A23 im Westen und Osten angebunden. Vom Ring aus erfolgt die Erschließung und damit die Errichtung der Infrastruktur in die Tiefe. Die U2-Stationen bilden frühe Entwicklungskerne für zentrale Funktionen abseits der Ringstraße.

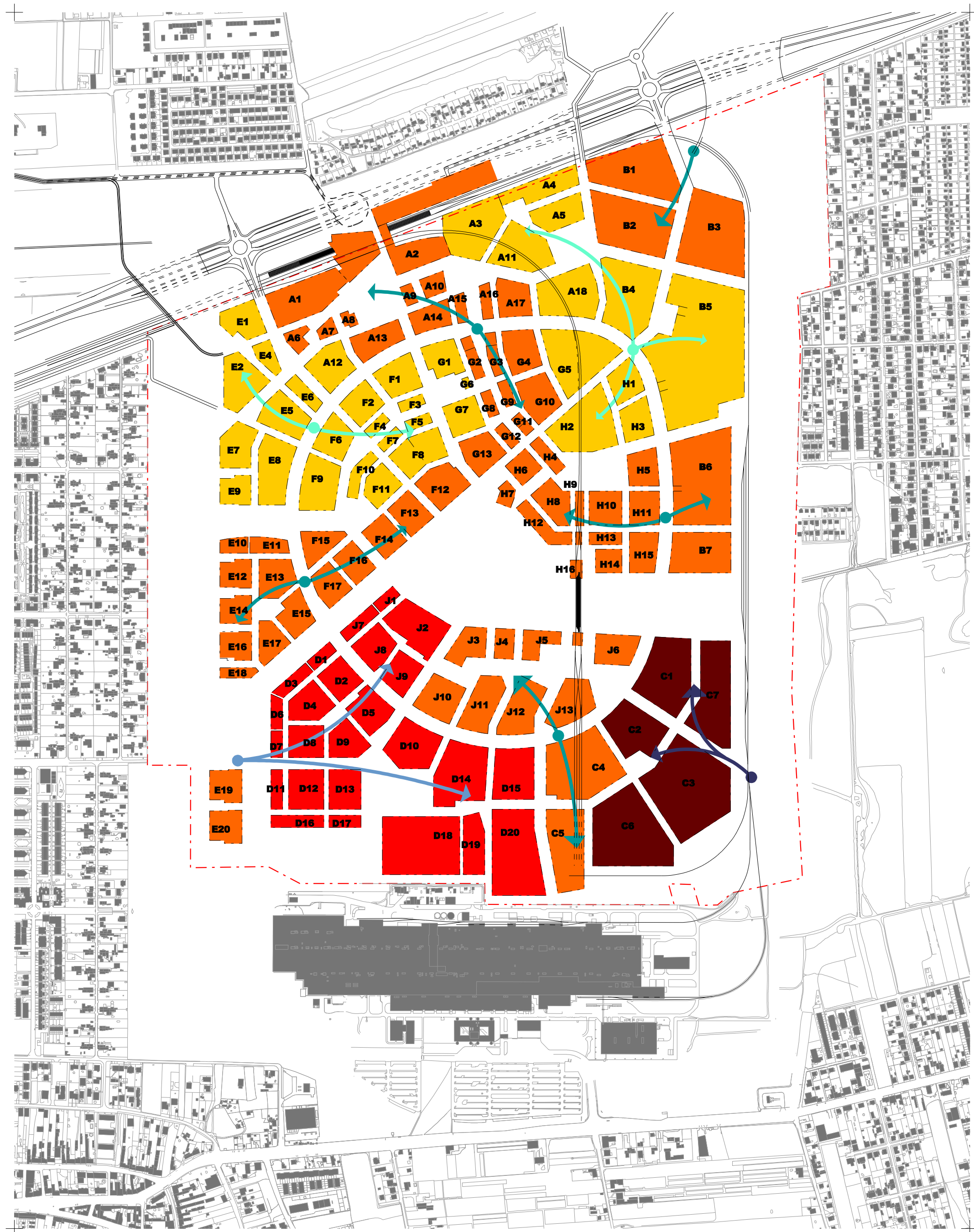
In der Phase 3 und mit der Nachfragekraft aus dem Flugfeld im Rücken wird die Entwicklung der Einkaufsstraße und der Superblocks entlang der U2 in Angriff genommen. Mit Nachverdichtung ist die Besiedlung der verbliebenen großflächigen Baufelder gemeint sowie auch die bewusst späte Befüllung offen gehaltener Bauplätze in den Gebieten der Phase 0 bis 2.

Umsetzung

Das Bemühen um eine ausgeglichene Balance zwischen maximaler Versorgungsqualität der zukünftigen BewohnerInnen und jetziger AnrainerInnen sowie leistbarer Vorinvestitionen betreffend sozialer und technischer Infrastruktur sowie großzügiger Erholungs- und Freizeitflächen nimmt die Stadt Wien und die Entwickler des Flugfelds gleichermaßen in die Pflicht. Es ist daher für dieses städtebauliche Jahrhundertprojekt im Interesse der BürgerInnen, eine Entwicklungszielvereinbarung zwischen der Stadt Wien und den EntwicklerInnen anzustreben, die das nachhaltige Wachsen in Etappen durch qualitative und quantitative Regulative sichert.

Das Wachsen in Etappen schafft auch Raum für Qualitätssicherung. Der Prozess des Wachsens soll durch ein fachliches Gremium begleitet werden. Besondere Zonen, wie zum Beispiel am Zentralen Grünraum, Bahnhofplatz, Einkaufsstraße und Bildungsquartier können vor Inangriffnahme vertiefend durch qualitätssichernde Prozesse (z.B. Wettbewerbe) betrachtet werden. Der Masterplan stellt dazu ein stabiles Gerüst und lädt ein, innerhalb dessen flexibel zu sein und auf den Markt und seine Rahmenbedingungen zu reagieren.

8. Meilensteine der Entwicklung



LEGENDE

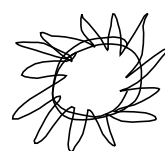
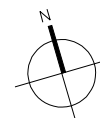
- Entwicklungsrichtung, Phase 0
- Entwicklungsrichtung, Phase 1
- Entwicklungsrichtung, Phase 2
- Entwicklungsrichtung, Phase 3

- Phase 0
- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400

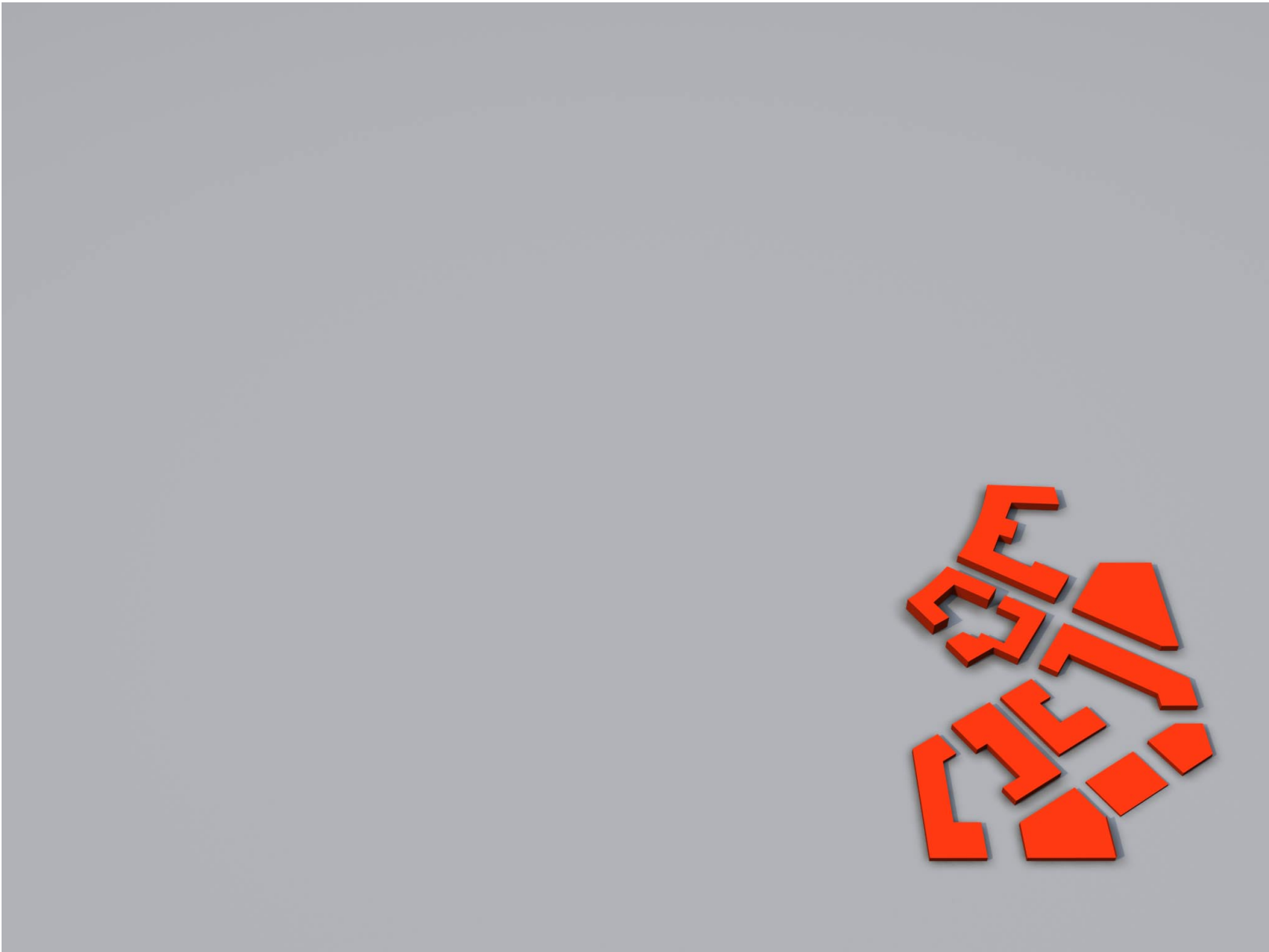


MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 08:001

1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - ÜBERSICHTSPLAN



Phase 0

8.2 Phase 0

Ziele und Grundsätze

Die Phase 0 ermöglicht die rasche Besiedlung des Flugfelds mit verträglichen Nutzungen. Ein maßgebliches Ziel ist daher, nach der langen Entwicklungsphase des Flugfelds, die Planungen „auf den Boden zu bringen“ (Touch Down), konkrete sichtbare Zeichen zu setzen und insgesamt eine Aufbruchsstimmung zu erzeugen. Die isolierte Lage des Flugfelds soll aufgebrochen und der Raum positiv besetzt werden.

Beschreibung

Die ersten Maßnahmen am Flugfeld betreffen die Ausgestaltung des Grünraums. Flächen, die langfristig als Grünflächen bestehen bleiben, werden den AnrainerInnen als frühes Angebot zur Verfügung gestellt. Die Lage der Grünräume im Südwesten ergibt sich aus der Festlegung der Phase 1.

Die Nachfrage an Gewerbeflächen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen wird im Südosten des Flugfelds gedeckt. Diese Nutzungen sind bereits auf Basis der bisherigen Flächenwidmung möglich. Die infrastrukturelle Anbindung an die Groß-Enzersdorfer Straße ist langfristig als Trasse für den Öffentlichen Verkehr sinnvoll und notwendig. In der frühen Besiedlungsphase nimmt sie auch den Individualverkehr auf, damit die Verkehrswege ins Flugfeld möglichst kurz gehalten werden. Die Lage im Südosten ist auch städtebaulich zwingend, weil das Geländeniveau im Norden mit Errichtung der A 23 angehoben wird.

Mit der Erschließung der ersten Baufelder wird an die bestehende technische Infrastruktur im Südosten und Südwesten angedockt, beziehungsweise wird diese für die nachfolgenden Phasen hergestellt.

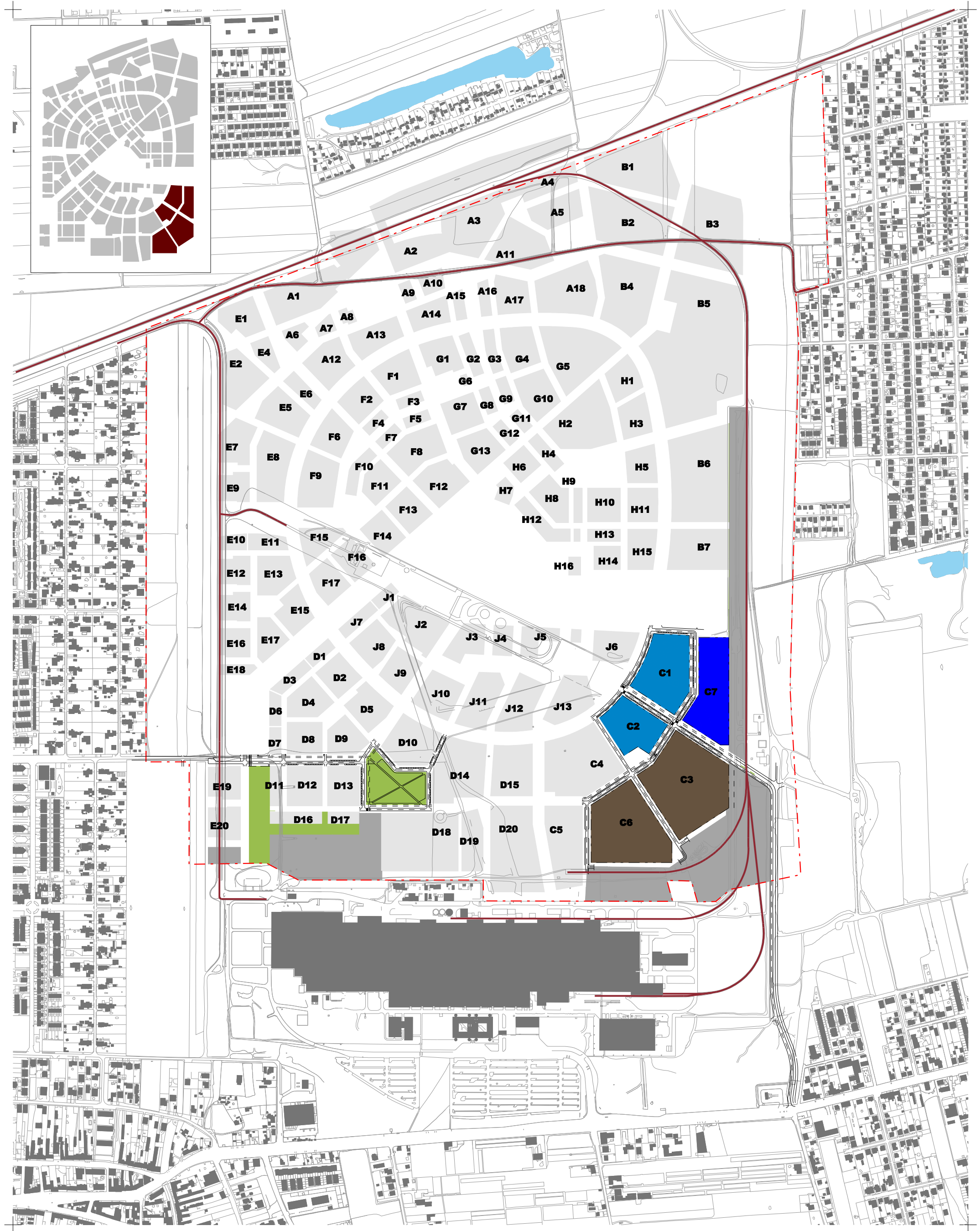
Umsetzung

Zur Konkretisierung der Wachstumsstrategie „Früher Grünraum“ wurden bereits detailliertere Planungen und Konzepte in Angriff genommen. Diese setzen auf dem Entwurf des Masterplans auf und werden mit den Dienststellen der Stadt Wien abgestimmt. Die Idee des frühen Grünraumes schafft Qualitäten und positive Werte in der zur Zeit ausgeräumten Weite des Flugfelds gleichermaßen für AnrainerInnen und künftige BewohnerInnen. Der Grünraum wird daher zu einem tragenden Element für die Stadtentwicklung am Flugfeld, indem er der Besiedlung einen Schritt voraus ist und nicht die letzte Maßnahme nach erfolgter „Schlüsselübergabe“.

Die Baufelder der Phase 1 werden unterschiedlich bepflanzt und zugänglich gemacht. Die Vorbehaltsfläche an der Südostecke zu GM hin wird als Baumschule angelegt, zum einen als Pufferzone, zum anderen als symbolische „Projektuhr“ im Sinne eines Baumlagers, das mit Projektfortschritt zugunsten weiterer Grünräume und Alleen ausdünn.

Die Öffnung eines Korridors im abgezaunten Betriebsgleis von GM bindet das Flugfeld an die angrenzenden Siedlungen und Richtung Eßling an. Die Anlage einer Allee mit Fuß- und Radweg ermöglicht die Querung des Flugfelds und Erschließung als Sport-, Freizeit- und Erholungsraum.

8. Meilensteine der Entwicklung



LEGENDE

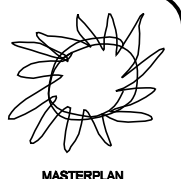
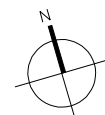
- Grünflächen
- Spiel- und Sportplätze
- Plätze
- Wasser
- Benötigte bestehende Infrastruktur
- M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen
- M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe
- F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung)
- F&E 2 Forschung und Entwicklung
- S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden
- P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel)

- W1 Ausschließlich Wohnen
- W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß
- W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschoßen
- SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden
- K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden
- Park and Ride
- Vorbehaltsfläche

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 08.002

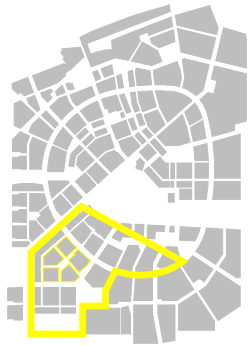
1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - PHASE 0

Früher Grünraum

Landschaftsinszenierung als imageprägende und qualitätssichernde Maßnahme
Konzeption: Knoll . Planung & Beratung, Ziviltechniker GmbH

– Stadtpaziergang in den Baufeldern



– Leitbaumarten

Traubenkirsche
("Prunus padus")



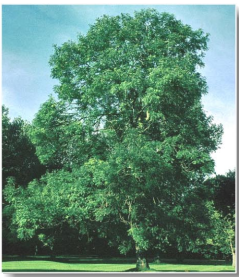
Ahorn
("Acer platanoides")



Eiche
("Quercus robur")



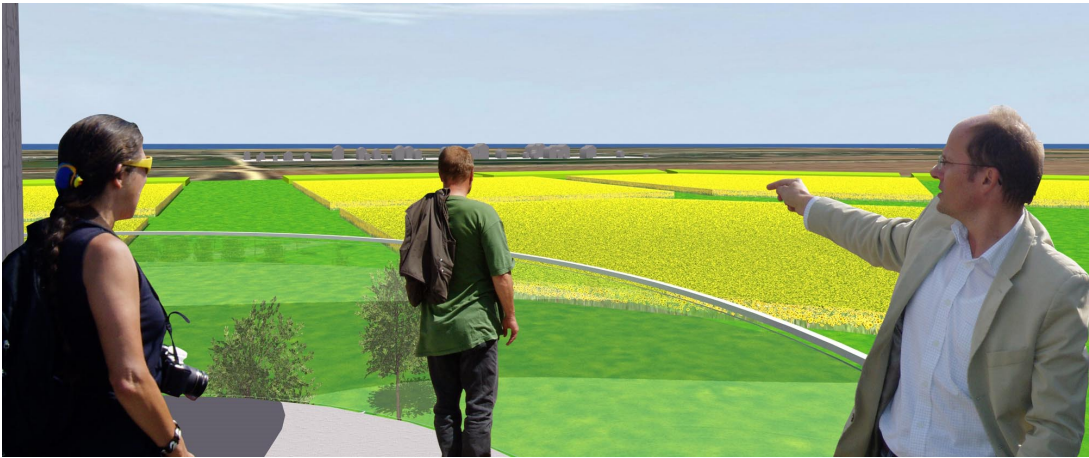
Esche
("Fraxinus excelsior")



Ulme
("Ulmus glabra")



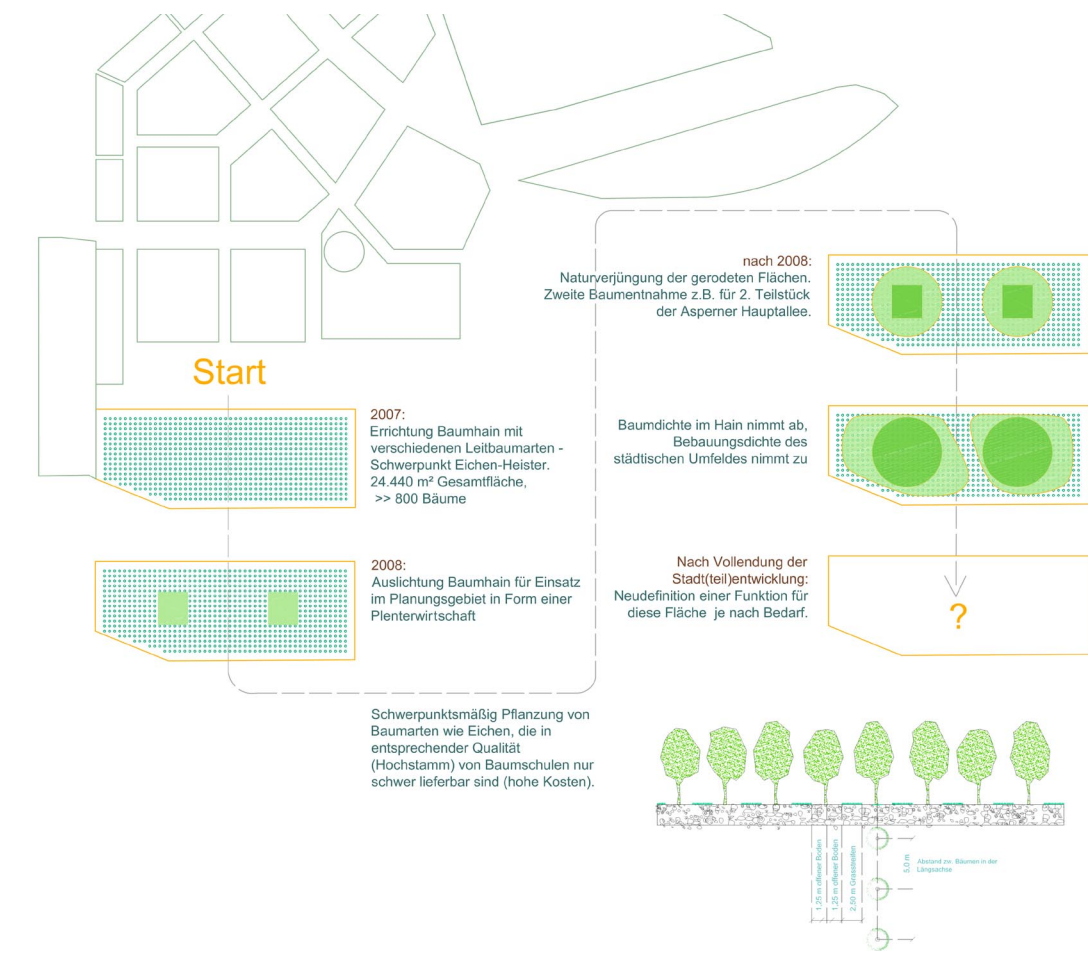
Überblick Baufelder



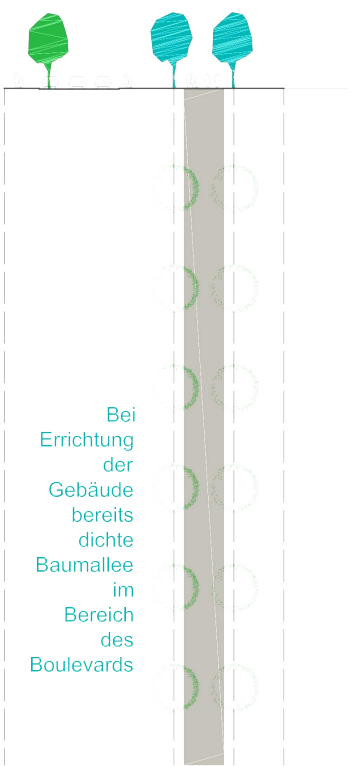
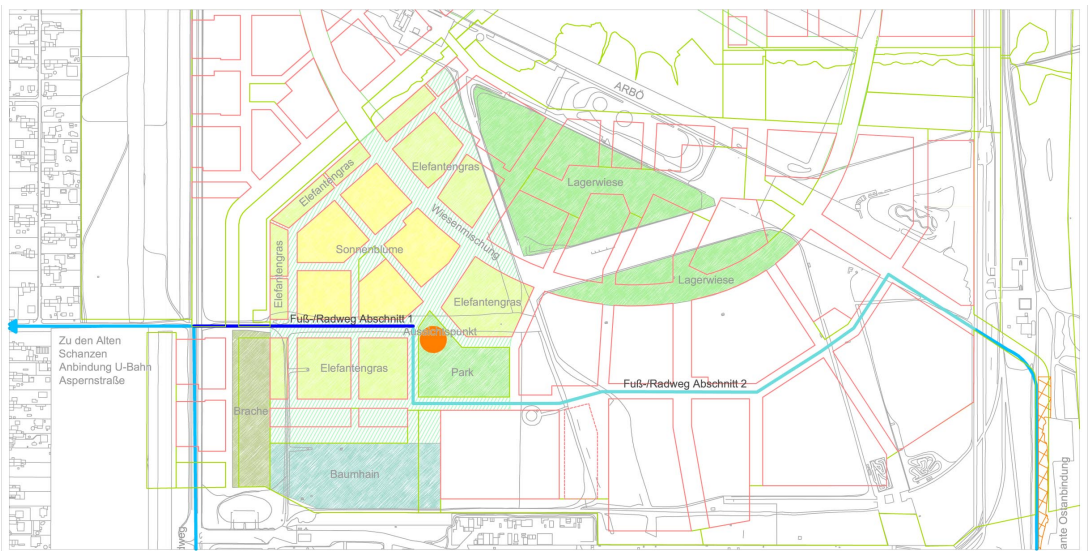
Blick vom Aussichtspunkt

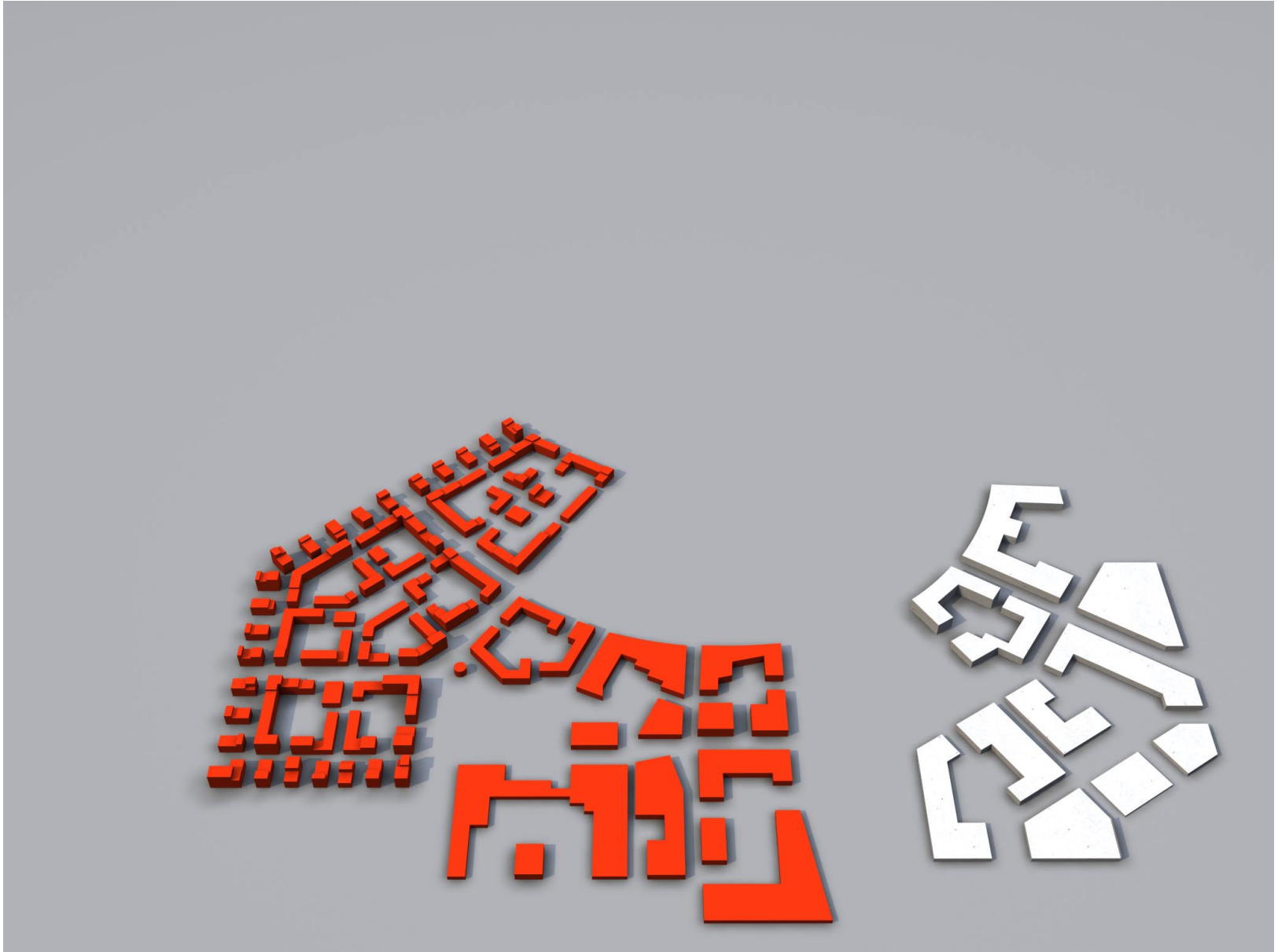
8. Meilensteine der Entwicklung

- Baumhain



- Fuß- und Radweg (Allee A)





Phase 1

8.3 Phase 1

Ziele und Grundsätze

Der Masterplan ist aufgrund der Rahmenbedingungen (U2 und A23) so ausgelegt, dass die Phase 1 nach Realisierung auch ohne kurzfristige Erweiterung einen gut funktionierenden Stadtteil ergeben kann. Das „gallische Dorf“ trotz dem Domröschenschlaf und bringt Leben in das Flugfeld.

Beschreibung

Die Situierung im Südwesten wurde, aufgrund der vorhandenen technischen Infrastruktur, der Verkehrsanbindung an die Johann-Kutschera-Gasse und kürzestmögliche ÖV-, Fuß- und Radwegverbindung nach Westen zur künftigen U2 Station Aspernstraße, gewählt. Die Zonen um den See und im Norden sind mit größeren Niveauveränderungen verbunden und daher erst in nachfolgenden Phasen besiedelbar. Die Ausgestaltung des Zentralen Grünraumes läuft jedoch vorausschauend schon in der Phase 1 mit.

Erste Wohnbauten entstehen in Verlängerung der bestehenden Straße „An den alten Schanzen“. Diese neue Straße nimmt auch Nahversorgungseinrichtungen auf und bildet mit dem Platz am Park das Zentrum der Ansiedlung. Am Park liegt auch der Schulbauplatz. Somit ergibt sich eine neue Mitte an der Johann-Kutschera-Gasse zwischen bestehender und geplanter Siedlung und

eine Mitte innerhalb der neuen Siedlung. Die Allee der Phase 0 verbindet diese Räume zu einem grünen Band.

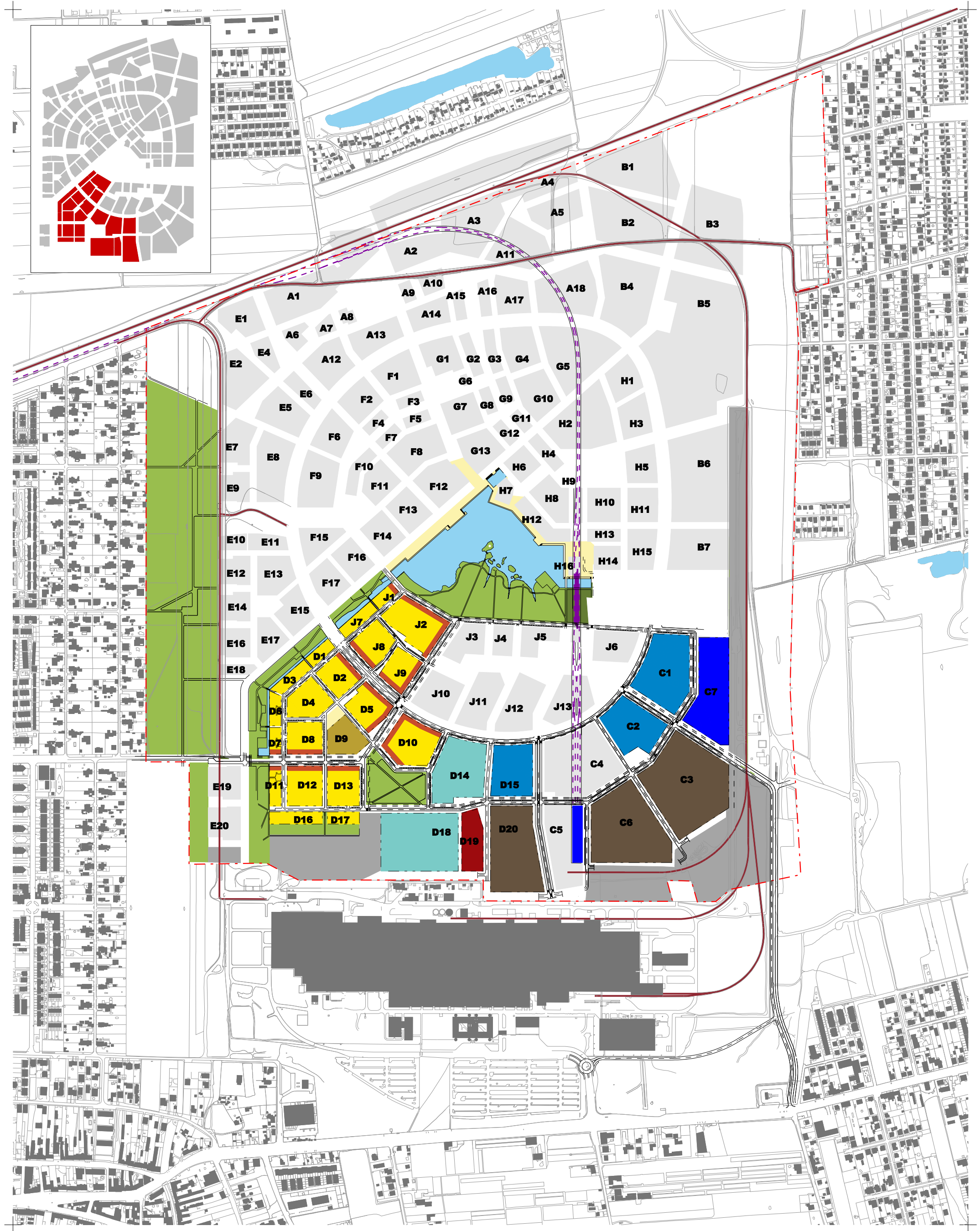
In der Phase 1 wird die Errichtung von 1500 Wohneinheiten angestrebt. Der Masterplan reserviert dafür etwa 220.000 m² BGF. Der Überhang von etwa 70.000 m² BGF ist bewusst gewählt um der Nachverdichtung Raum zu bieten und der Entwicklung Flexibilität an Standorten einzuräumen.

Umsetzung

Ergänzend zur dem im Verband mit der Volksschule errichteten Kindergarten sind weitere Kindergartengruppen in die Wohnbebauung zu integrieren. Um eine ausreichende Nahversorgung und Ausstattung mit sozialen Diensten auch in dieser Phase schon zu erzielen, wird es besonderer Anreize und Impulse, eines intelligenten Flächenmanagements und eines phantasievollen Einsatzes temporärer, provisorischer und vielleicht auch experimenteller Einrichtungen bedürfen.

Mit der Realisierung des Zentralen Grünraums stellt sich die Frage nach der Umverteilung der Aushubmengen. Der Masterplan empfiehlt die Errichtung einer zentralen Materiallogistik. Siehe dazu Pkt. 9.

8. Meilensteine der Entwicklung



LEGENDE

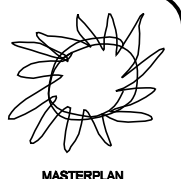
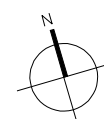
- Grünflächen
- Spiel- und Sportplätze
- Plätze
- Wasser
- Benötigte bestehende Infrastruktur
- U2 In Bau
- M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen
- M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe
- F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung)
- F&E 2 Forschung und Entwicklung
- S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden
- P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel)

- W1 Ausschließlich Wohnen
- W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß
- W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen
- SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden
- K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden
- Park and Ride
- Vorbehaltsfläche

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400

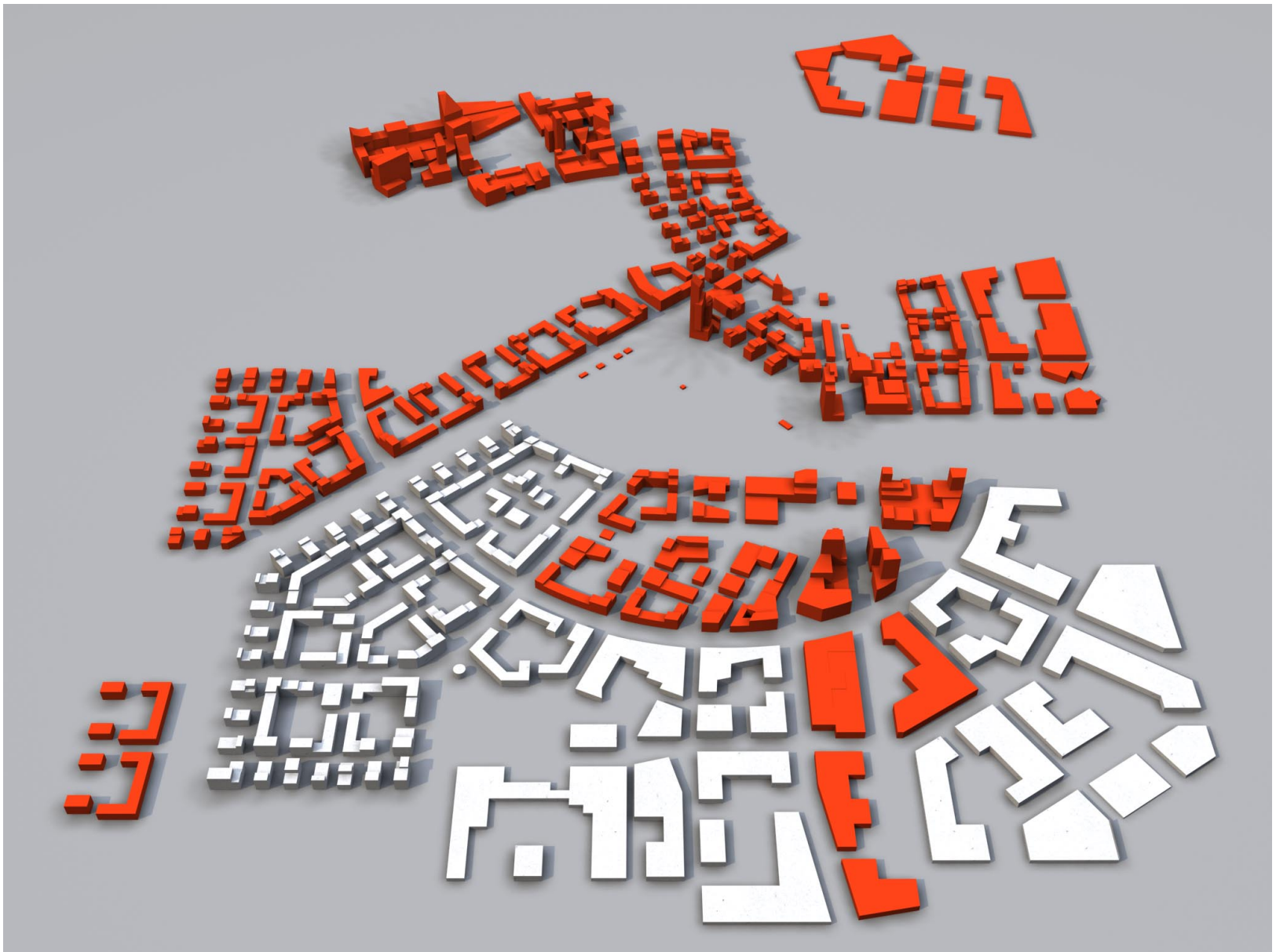


MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 08:003

1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - PHASE 1



Phase 2

8.4 Phase 2

Ziele und Grundsätze

Mit der Inbetriebnahme der U2 und dem Bau der A23 beginnt die großflächige Erschließung des Flugfelds. Die stabilen Achsen und Infrastrukturen sollen ausgebildet werden, damit der Urbanisierungsprozess erfolgreich fortschreiten kann.

Beschreibung

Die Haupteerschließung verlagert sich deutlich in den Norden. Die beiden Anschlussstellen an die A23 bilden Entwicklungskerne für gewerbliche und Handelsnutzungen im Osten und für die Entwicklung eines Bürobezirks im Westen mit einer Park & Rideanlage dazwischen. Die Ringstraße und die Diagonale durch den Zentralen Grünraum bilden das Grundgerüst für weitere Erschließungen. Eine ÖV-Trasse verbindet im Nordosten das Flugfeld mit der angrenzenden Siedlung. Die Ostbahnbegleitstraße mündet mit Errichtung der Verkehrsinfrastrukturen im Norden nun in südlich versetzter Lage in das Flugfeld. Zu Beginn dieser Phase wird die Ost-West Achse um den Zentralen Grünraum ausgebildet. Damit wird die Endstation der U2 vollständig ausgelastet und der gebietsprägende Charakter mit der harten Kante zum See und mit den Armen nach Osten und Westen voll entwickelt. Mit dem Wegfall der Johann-Kutschera-Gasse können die Wohnbauten an der Westkante in Angriff genommen werden. Mit dieser Teilbesiedlung wird die soziale Infrastruktur verstärkt und die Errichtung kultureller und auch sakraler Angebote forciert.

Parallel zur Geschäftsstraße, deren marktkonforme Entwicklung jetzt erst langsam einsetzt, soll ein interner Grünzug mit angelagerten Wohngebäuden eine erste strukturelle Verbindung zwischen der grünen Mitte und dem Bahnhofsbereich bilden. Wohnblöcke, die auch andere Nutzungen enthalten, können sich an diese Verbindung anlagern.

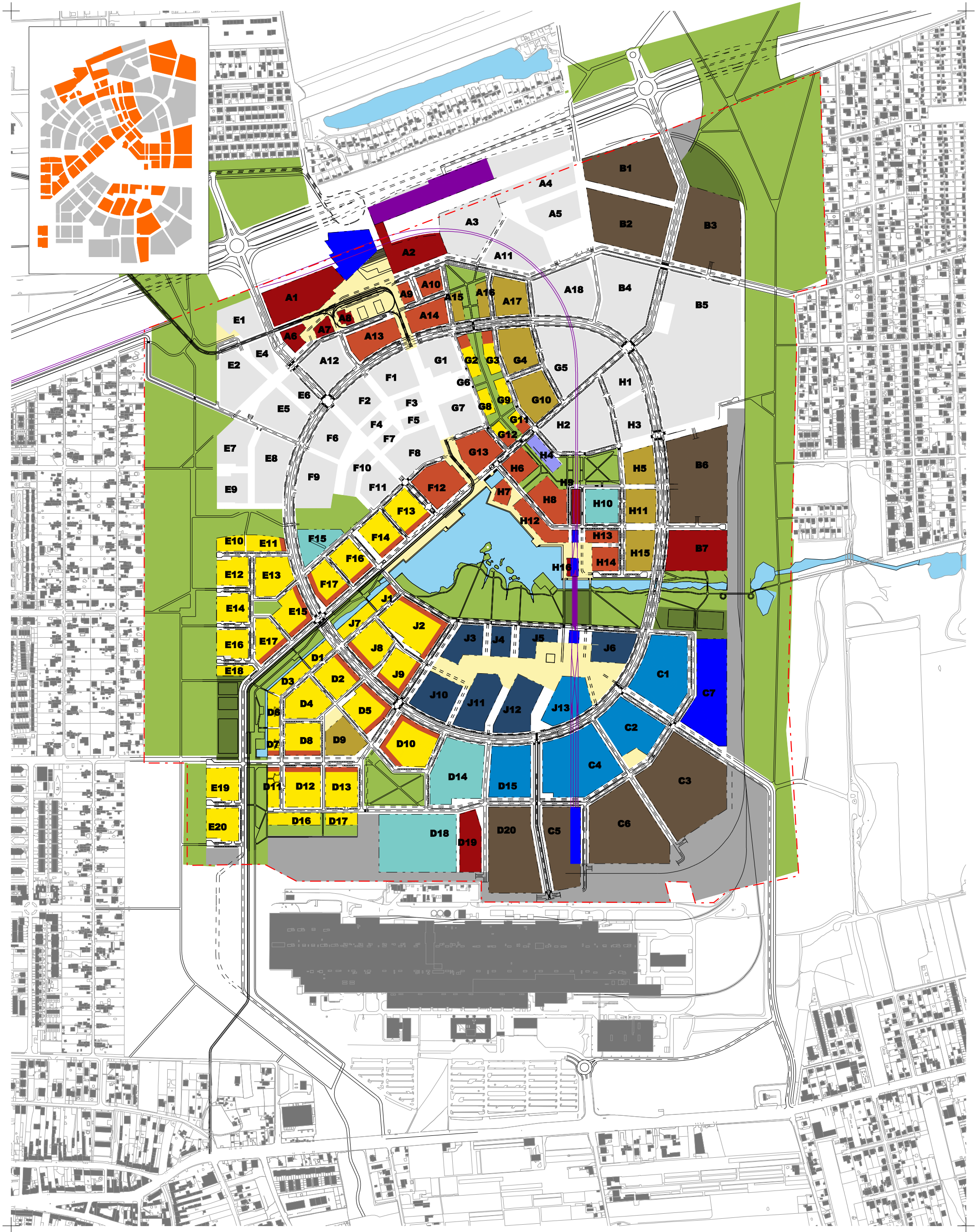
Mit der Umsetzung des Bildungsquartiers, weiterer Büro- Gewerbe- Wohn- und Mischnutzungen werden ausgewogene Nachfrageströme entstehen, die weitere marktkonforme Angebotsflächen induzieren.

Die Verlagerung von Aushubmaterial zu den nun fertiggestellten Verkehrsinfrastrukturen im Norden leitet die Phase 3 ein.

Umsetzung

Diese Phase erfordert besonderes Engagement der EntwicklerInnen, durch geschickte Kombination von Profit- und Nonprofitstrukturen und durch Public-Private-Partnership auch das erforderliche Netzwerk an sozialen und kulturellen Funktionen, vom Hallenbad bis zum Pflegeheim, entstehen zu lassen. Jedenfalls ist darauf zu achten, dass die räumlichen Optionen für solche Einrichtungen an den geeigneten Standorten nicht frühzeitig verloren gehen.

8. Meilensteine der Entwicklung

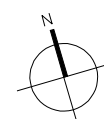
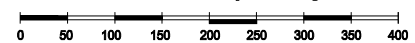


LEGENDE

- | | | |
|------------------------|--|--|
| Grünflächen | M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen | W1 Ausschließlich Wohnen |
| Spiel- und Sportplätze | M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe | W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß |
| Plätze | F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung) | W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen |
| Wasser | F&E 2 Forschung und Entwicklung | SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden |
| U2 | S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden | K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden |
| | P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel) | Park and Ride |
| | | Vorbehaltsfläche |

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH



PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 06.004

1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - PHASE 2



Phase 3

8.5 Phase 3

...to establish a coherent phasing and implementation strategy for the whole development, to ensure the successful evolution of a sustainable and viable community...

Ziele und Grundsätze

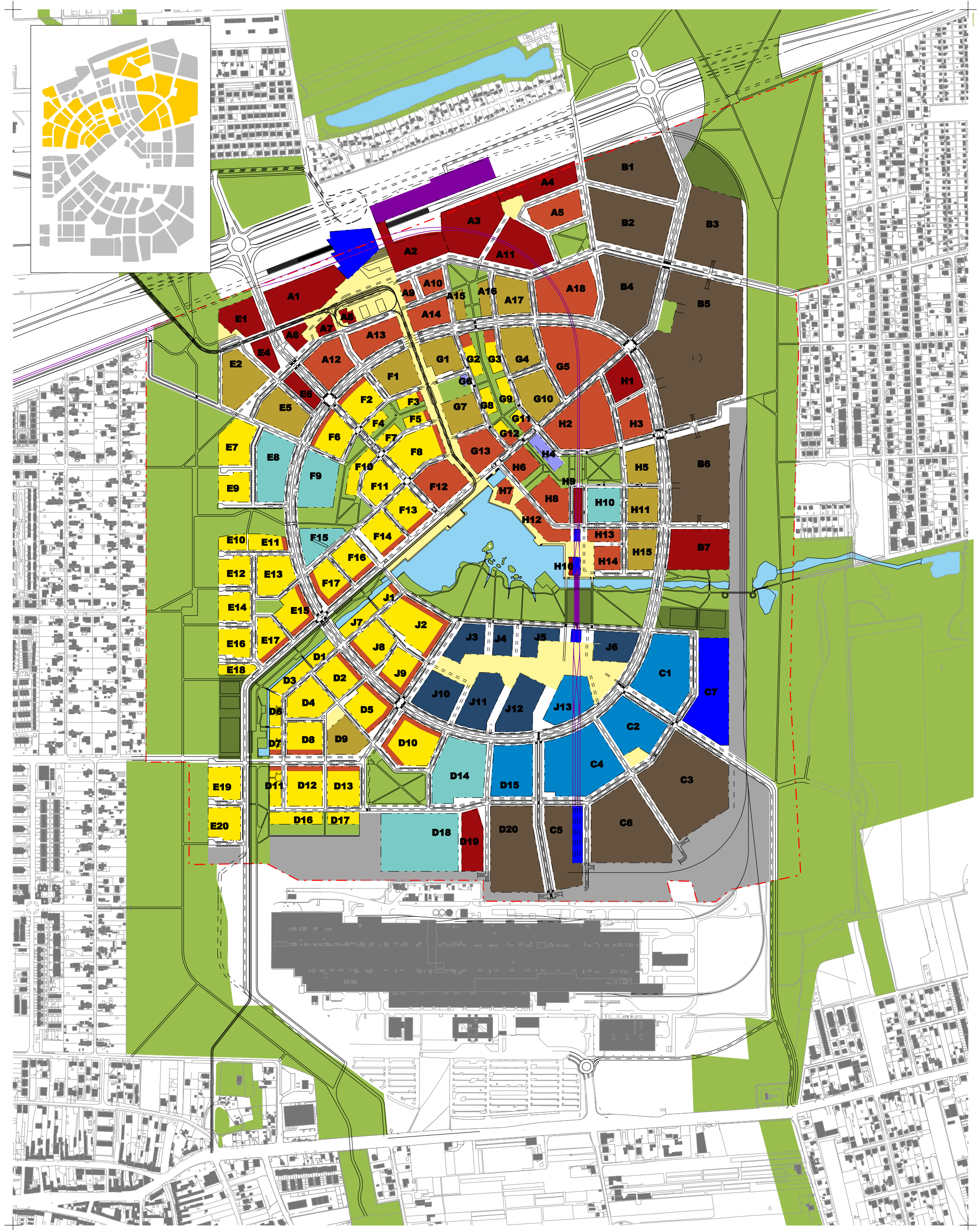
Die Phase 3 ist nicht an zwingend notwendige Meilensteine gebunden. Da sie zeitlich am weitesten entfernt liegt, kommt ihr die größte Flexibilität zu, Entwicklungen auszugleichen oder zu verstärken. In diesem Sinn hat die Phase „Nachverdichtung“ Bedeutung sowohl für noch aufzuschließende Baufelder als auch für bereits erschlossene Baufelder der vorangegangenen Phasen. Ziel muss es sein, den Nutzungsmix im Flugfeld und seinen Teilgebieten zu optimieren.

Beschreibung

Der Masterplan legt mit der Einkaufsstraße, welche sich zwischen den beiden U2 Stationen aufspannt, ein Schlüsselgebiet fest. Die späte Entwicklung wird mit der Ausbildung eines möglichst hohen endogenen Nachfragepotenzials aus dem Flugfeld selbst begründet. Bahnhof, Einkaufsstraße, Zentraler Grünraum und Bildungsquartier sind die Aorta der neuen Stadt.

Die Einfassung des U-Bahn Bogens in dichte Blockstrukturen ist ein komplexes Vorhaben, das von bestehenden Qualitäten begünstigt wird. Das Programm wird im Westen von einem Komplex überwiegend mit Wohnbauten und einem weiteren Schulbauplatz und im Osten von einer Gewerbezone abgeschlossen.

8. Meilensteine der Entwicklung



LEGENDE

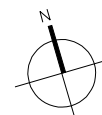
- Grünflächen
- Spiel- und Sportplätze
- Plätze
- Wasser
- U2
- M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen
- M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe
- F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung)
- F&E 2 Forschung und Entwicklung
- S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden
- P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel)

- W1 Ausschließlich Wohnen
- W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß
- W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen
- SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden
- K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden
- Park and Ride
- Vorbehaltsfläche

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

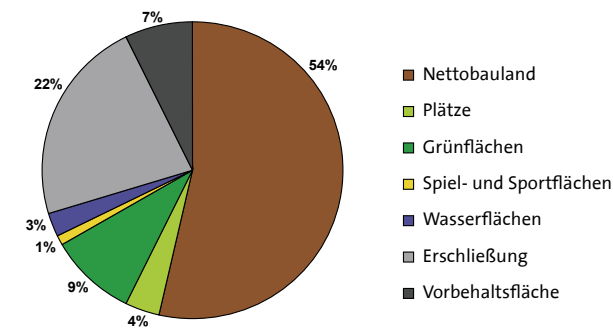
PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 08.005

1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - PHASE 3

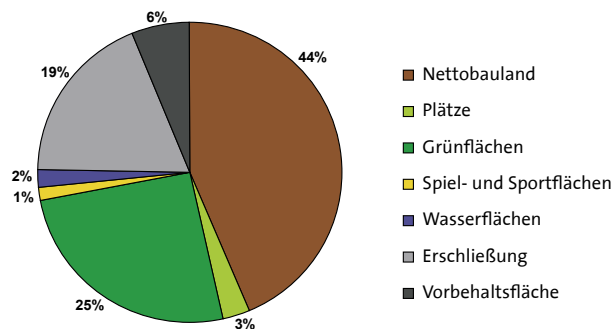
8.6 Zusammenstellung des Mengengerüsts

Verteilung der Grundstücksfläche
Engeres Planungsgebiet*

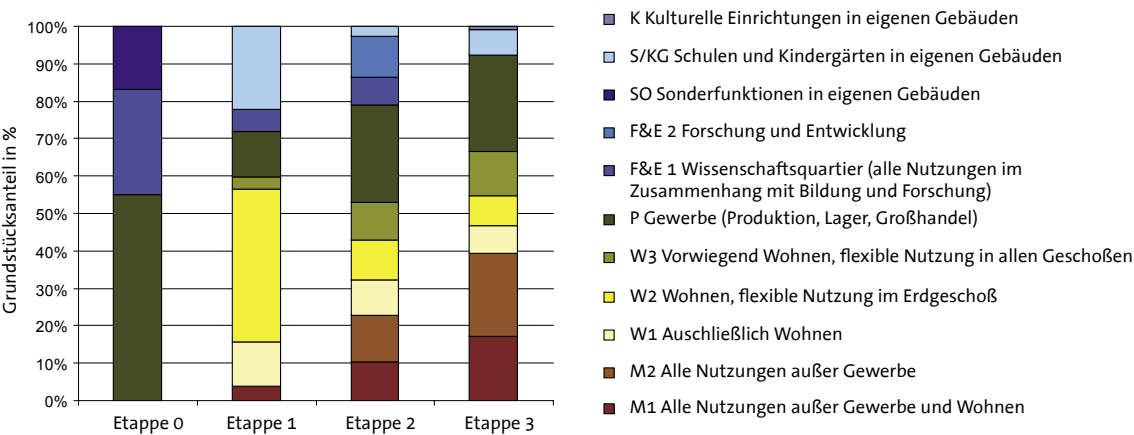


*ohne westlichen und östlichen Grünzug

Verteilung der Grundstücksfläche
Gesamtes Planungsgebiet



Verteilung der Grundstücksfläche nach Nutzungskategorien und Etappen, in Prozent



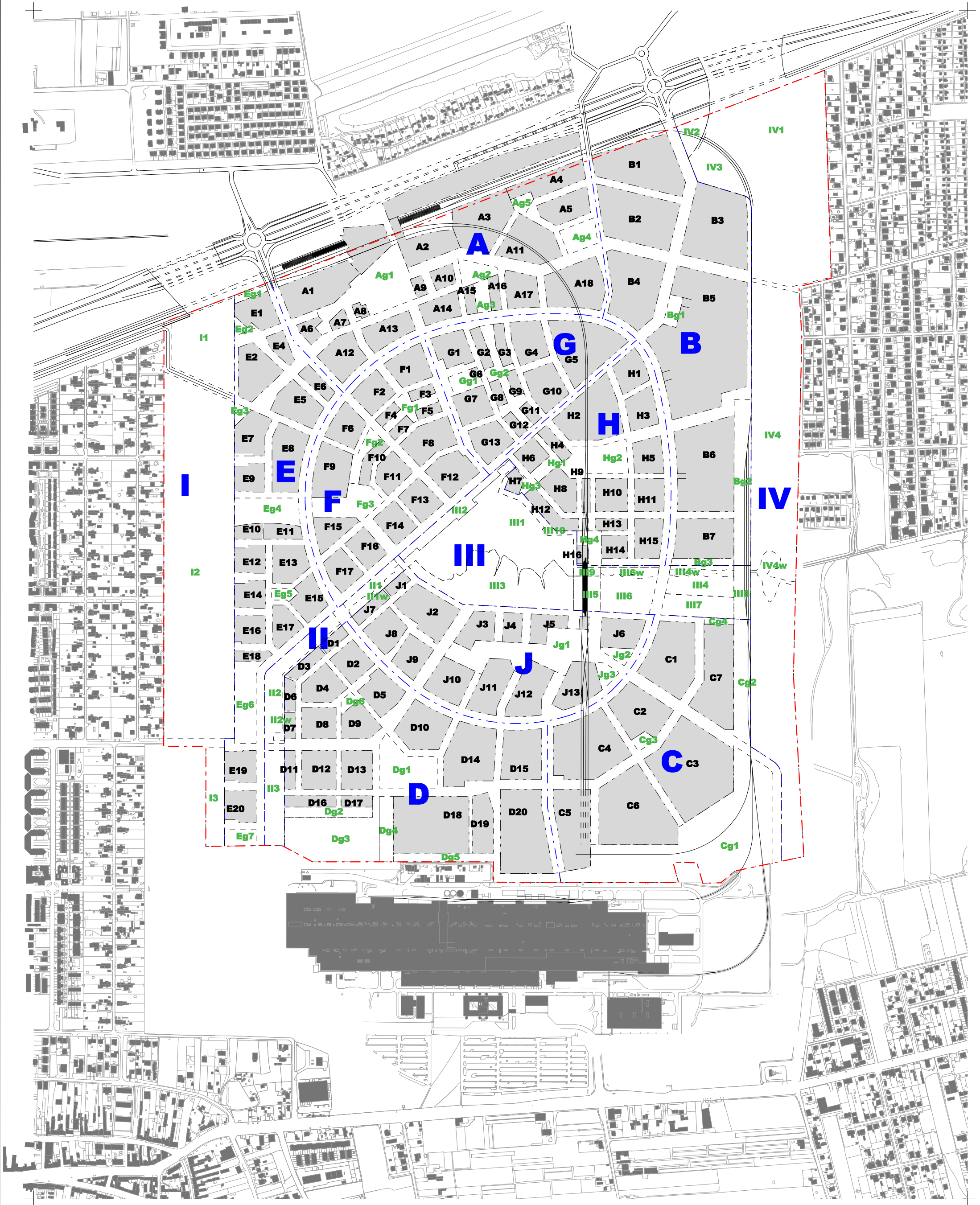
Verteilung der Grundstücksfläche nach Nutzungskategorien und Etappen

	<i>Etappe 0</i>	<i>Etappe 1</i>	<i>Etappe 2</i>	<i>Etappe 3</i>
M1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen	-	6 700 m²	43 600 m²	52 600 m²
M2 Alle Nutzungen außer Gewerbe	-	-	52 600 m²	68 600 m²
W1 Ausschließlich Wohnen	-	21 400 m²	38 900 m²	23 300 m²
W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß	-	73 300 m²	44 300 m²	24 100 m²
W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen	-	6 000 m²	42 300 m²	37 200 m²
P Gewerbe (Produktion, Lager, Großhandel)	58 800 m²	21 600 m²	109 500 m²	78 800 m²
F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle Nutzungen im Zusammenhang mit Bildung und Forschung)	29 900 m²	11 100 m²	30 700 m²	-
F&E 2 Forschung und Entwicklung	-	-	46 400 m²	-
SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden	18 100 m²	-	-	-
S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden	-	39 700 m²	11 300 m²	21 100 m²
K Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden	-	-	-	3 000 m²
Summe	106 800 m²	179 800 m²	419 600 m²	308 700 m²

Stellplätze nach Etappen

<i>Etappe</i>	<i>Tiefgaragenstellplätze</i>	<i>Oberflächenstellplätze am Bauplatz</i>	<i>Summe der Stellplätze am Bauplatz</i>	<i>gesetzlich erforderliche Stellplätze</i>	<i>Parkplätze im öffentlichen Raum</i>
0	850	590	1 440	1 390	220
1	3 380	220	3 600	3 700	400
2	9 720	1 110	10 830	10 840	1 060
3	8 550	790	9 340	8 670	850
Gesamt	22 500	2 710	25 210	24 600	2 530

8. Meilensteine der Entwicklung



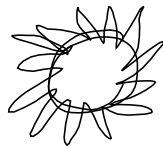
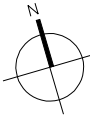
LEGENDE

- A2** Blockindex
a2 Stadtraumindex

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
PLAN NUMBER: 06.011

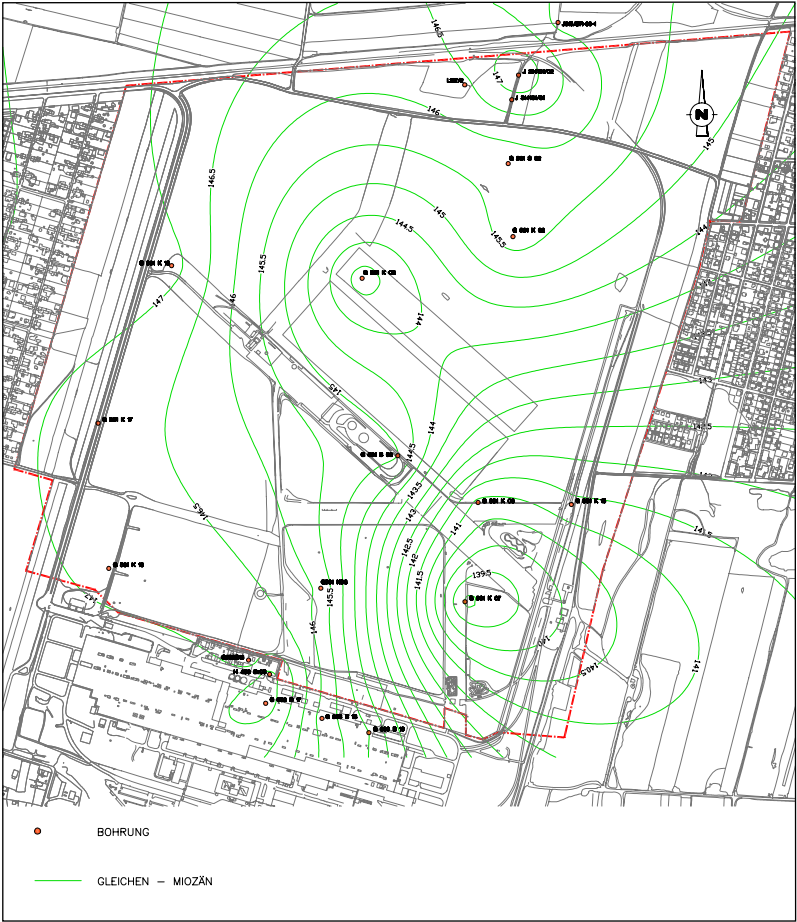
1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - BLOCKINDEX

9. TOPOGRAPHIE



Bestehendes Geländere relief



Bestehendes Miozän Relief (Wasserundurchlässige Schicht)

9.1 Ziele und Grundsätze

Die Masterplanung verfolgt keine expliziten topografischen Zielsetzungen. Für unausweichliche Veränderungen im Niveau werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

- Der Masterplan respektiert die bestehende Ebene und Weite des Flugfelds.
- Der Masterplan reagiert auf sachlich notwendige Niveauveränderungen mit Zitaten der regional charakteristischen Naturräume.
- Die Beziehungen des neuen Stadtteiles zum bestehenden Umfeld sollen verbessert werden.

Beschreibung

Das bestehende Geländeniveau liegt bei ca. +157 m über Adria und entspricht annähernd dem Wiener Null. Der maximale Niveauunterschied von 2,5 Höhenmetern wird überwiegend belassen. Der Masterplan schlägt zwei prägende Gestaltungen vor, die in einem logistischen Zusammenhang stehen.

– Der Zentrale Grünraum

Der Zentrale Grünraum ist an den Charakter der Lobau angelehnt. Im Zentralen Park wird ein See angelegt, dessen mittlere Wassertiefe etwa 5 m beträgt, sodass ein Materialaushub von etwa 600.000 m³ entsteht. Weitere 300.000 m³ Materialaushub fallen im Zuge der Errichtung der Wasserläufe nach Osten und Westen an. Das Verhältnis von Schotter zu geringwertigem Schüttmaterial beträgt etwa 1:1.

Der Grundwassersee, dessen tiefste Stelle auf einem Niveau von +144 m liegt, streckt einen Arm nach Osten Richtung Himmelteich. Dieser Wasserarm liegt ebenso im Grundwasser wie das erste Stück eines weiteren, nach Westen führenden Wasserarmes bis zur Ringstraße. Die Fortsetzung dieser Achse liegt auf einer durchschnittlichen Höhe von +155 m und wird als künstliches Gerinne oder Versickerungsbecken für Niederschlagswasser ausgebildet.

– Donauterrasse (Wagram)

Zur Überwindung der Verkehrsinfrastrukturen im Norden werden Landschaftsbrücken errichtet. Das Gelände zwischen den Anschlussstellen der A23 wird nördlich im Schnitt auf +163 m und südlich der A23 und R80 auf etwa +160 m angehoben. Diese Geländeformation ist mit den im Donauraum typischen Donauterrassen vergleichbar.

Die Landschaftsbrücken selbst werden aus lärm- und verkehrstechnischen Gründen bis zu +170 m aufgeschüttet. Die östliche Anschüttung wird zur effizienteren Abschirmung der angrenzenden Siedlungen nach Süden ausgedehnt. Für die Anschüttung der Grünbrücken und der Verkehrsbänder wird das gesamte aus dem Zentralen Grünraum gewonnene Schüttmaterial benötigt. Darüber hinaus können Teile des Aushubs der inneren Verkehrserschließung und der Baugruben angeschüttet werden.

Umsetzung

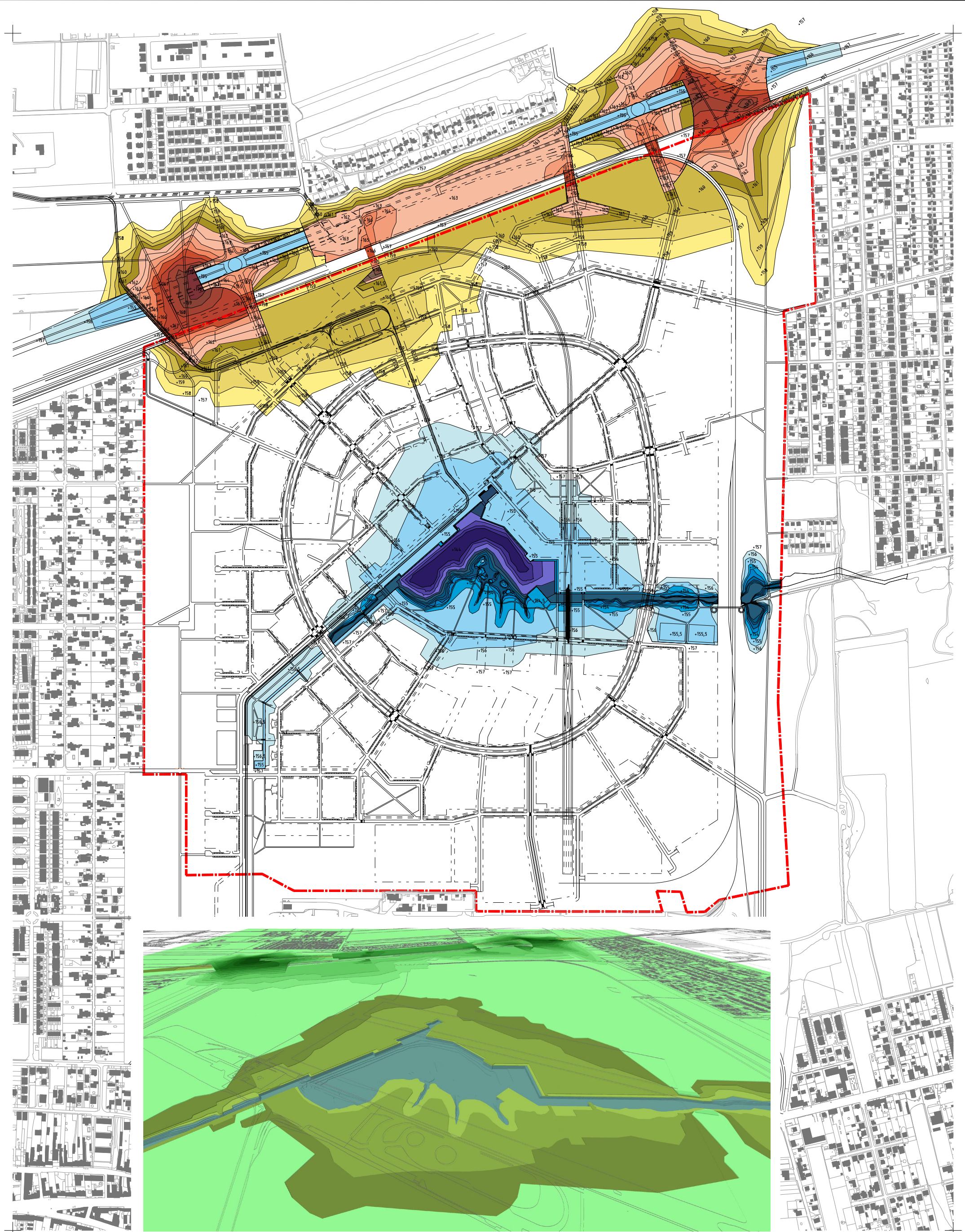
Der Transport des Aushubmaterials und des Schüttgutes ist mit Lärm- und Staubemissionen verbunden.

Um das Umfeld des Projektgebiets bestmöglich vor Immissionen zu bewahren, wird ein umfassendes Materialmanagement (Abbau, Lagerung, Verarbeitung, An- und Abtransport) vorgeschlagen. Ziel ist es, das Aushubmaterial so weit wie möglich im Flugfeld einzusetzen. Darunter fällt auch das aus dem Abbau der Rollbahn zu gewinnende Material.

Die Standortwahl für das zentrale Materialmanagement soll mit Bedachtnahme auf die bestehenden und geplanten Siedlungsgebiete und die Anschlussmöglichkeit an das GM-Betriebsgleis erfolgen. Dadurch können zusätzlich zum Materialausgleich auf dem Flugfeld auch Baustoffe in der Bauphase von der Straße auf die Schiene gebracht werden.

Das Materialmanagementzentrum kann durch vorhandenes Aushubmaterial abgeschirmt werden, um Lärm- und Staubemissionen zu minimieren.

9. Topographie



LEGENDE

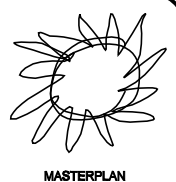
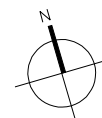
+144 m	+149 m	+154 m	+159 m	+164 m	+169 m
+145 m	+150 m	+155 m	+160 m	+165 m	+170 m
+146 m	+151 m	+156 m	+161 m	+166 m	
+147 m	+152 m	+157 m	+162 m	+167 m	
+148 m	+153 m	+158 m	+163 m	+168 m	

Bestehendes Niveau
ca. + 157 m über Adria

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

TOVATT ARCHITECTS & PLANNERS AB
in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH

0 50 100 150 200 250 300 350 400



MASTERPLAN

PLANSTAND 2006 12 31
PLAN NUMBER: 09/001

TOPOGRAPHIE

1:4000@A1 1:8000@A3

10. ALLGEMEINE ZIELE

10.1 Ökologie

Wasserhaushalt am Flugfeld Aspern

Die (Grund-)Wassersituation am Flugfeld Aspern ist, nicht zuletzt bedingt durch die Topographie des Masterplans, sehr speziell.

Auf Grund der derzeit großflächigen landwirtschaftlichen Nutzung und ausgedehnter Brachflächen ist der Grundwassereintrag durch Niederschlagswässer in großen Bereichen der Donaustadt relativ hoch. (u.a. auch derzeit am Flugfeld Aspern)

Da in der gesamten Donaustadt nur geringe Niveauunterschiede vorhanden sind, werden im Großteil der besiedelten Flächen der Donaustadt die Niederschlagswässer für die Durchspülung der Kanäle benötigt. Andererseits ist es, vor allem bei Großprojekten wie dem Flugfeld Aspern, für die Erhaltung des Grundwasserniveaus essenziell, möglichst große Mengen an Niederschlagswässern weiterhin vor Ort zur Versickerung zu bringen.

Eine direkte Einleitung von Oberflächenwässern (von Straßen oder Dachflächen) in das Grundwasser ist grundsätzlich verboten. Für die Versickerung dieser Wässer ist eine Mindestsickertiefe von 1m bis zum Grundwasserhorizont (auf Bemessungshöhe) notwendig. Da in den zentralen Bereichen des Flugfelds das gesamte Gelände abgesenkt wird, um einen besseren Geländeverlauf zum See und den Gewässerverbindungen zum Himmelteich und im Südwesten bis zur Ringstraße zu gewährleisten, kann in diesen Bereichen keine direkte Versickerung von Oberflächenwässern erfolgen. Dies ist nur möglich, wenn in einzelnen Innenhofbereichen die Erdkerne hochgezogen werden.

In den peripheren Bereichen werden die Dachwässer sowohl in den Innenhofbereichen, als auch in den angrenzenden öffentlichen Grünräumen versickert. Die Niederschlagswässer der Straßen werden ebenfalls in den öffentlichen Grünräumen zur Versickerung gebracht.

Für diese Versickerungsflächen stehen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung. Diese reichen von „versteckten“ Versickerungsflächen, die nur einen Schotterkoffer unter einer platzartigen Gestaltung haben, über Entwässerungsrinnen entlang von Straßenzügen bis hin zu großzügig gestalteten Biotopen, die zum Teil auch fallweise austrocknen könnten.

Flora und Fauna, Lebensräume – Ausgleichsmaßnahmen

Derzeit ist die Fläche des Flugfelds Aspern größtenteils landwirtschaftlich genutzt und weist daher den für Feld- und Ackerflächen und die begleitenden, in diesem Bereich allerdings nur spärlich vorhandenen, Gehölzbestände und Ackerraine typischen Bestand an Pflanzen und Tieren auf. Für die umliegende Bevölkerung ist das Areal kaum nutzbar und bildet, auf Grund der fehlenden Durchwegung eine Barriere zwischen den bestehenden, östlich und westlich gelegenen Siedlungsräumen.

Vor Beginn der Masterplanung war für das engere Planungsgebiet, gemäß der Flächenwidmung, eine industrielle oder gewerbliche Nutzung vorgesehen. Der neue Stadtteil bildet mit seinen netzartigen Grünstrukturen nicht nur eine optimale Grünraumschließung innerhalb des Bearbeitungsgebiets, sondern schafft auch unterschiedlichste Verbindungen zwischen den östlich und westlich des engeren Planungsgebiets verlaufenden Grünräumen bzw. den bestehenden Siedlungskörpern.

Die vielfältige Struktur der Grünbereiche und die Neuerschließung der dritten Dimension am Flugfeld Aspern, durch Bäume aber auch Gebäude, erzeugt neue Lebensräume für Flora und Fauna. Entsprechend den Zielen des „Netzwerk Natur“ verbinden die Nord-Süd gerichteten Grünzüge als Teil des „Verbindungsgürtels von Lobau bis Bisamberg“ die verblieben Flächen der pannonischen Feldlandschaft südlich und nördlich des Flugfelds Aspern. Durch die Schaffung des Zentralen Sees und dessen Verknüpfung mit dem Himmelteich, wird auch dem im Netzwerk Natur formulierten Ziel der Gewässervernetzung Rechnung getragen. Durch diese großen Wasserflächen, sowie weitere kleinere Wasserflächen und Feuchtbiopte werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.



Greenwich Millennium Village, London



Augustenborg, Malmö, Schweden

10. Allgemeine Ziele

10.2 Klima und Umweltschutz

Einleitung

Angesichts des Umfangs des geplanten Vorhabens wird im Gebiet eine entsprechend große Nachfrage nach der ganzen Palette von Ver- und Entsorgungs- sowie Transportleistungen entstehen, deren Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima bestmöglich bewältigt werden müssen. Für Heizung, Kühlung, den Betrieb von Geräten und Maschinen, Beleuchtung etc. ist nach heutigen Maßstäben von einem Energiebedarf von etwa 500 GWh pro Jahr auszugehen. Darüber hinaus werden im Endausbau bis zu 50.000 Personen pro Tag das Gebiet betreten, verlassen oder sich vor Ort fortbewegen.

Es geht am Anfang des 21. Jahrhunderts in einem städtebaulichen Masterplan auch darum, zukunftssichere und verantwortungsvolle Lösungen zu entwickeln, welche mit den absehbar zur Verfügung stehenden Ressourcen auskommen und allen gesetzlichen aber auch generationenübergreifenden Verpflichtungen bestmöglich gerecht werden.

Die große Chance besteht im vorliegenden Fall darin, dass alle Elemente des Stadtgebiets neu geplant und errichtet werden. So können alle Möglichkeiten und Kenntnisse, die heute zur Verfügung stehen, von vornherein einbezogen und dadurch ein umweltverträgliches Ergebnis erzielt werden. Der Beitrag des Masterplans für das Flugfeld ist im Wesentlichen in zwei Prinzipien begründet. Einerseits wird das Ziel verfolgt, möglichst vielen BewohnerInnen und wirtschaftlichen Funktionen eine urbane Alternative zu heute vielfach üblichen Siedlungsformen anzubieten, wodurch die bekannten problematischen Effekte der Suburbanisierung abgeschwächt werden. Andererseits liegt der Beitrag zum Umweltschutz im städtebaulichen Design und den Prinzipien des Masterplans selbst – kurze Wege, Nutzungsmischung, flächensparende Bauformen resultieren in einem städtischen Milieu, welches belastende und problematische Verhaltens- und Lebensweisen so weit wie möglich überflüssig macht.

Strategie 1: Vermeidung von motorisiertem Verkehr

Das Verkehrskonzept und die Anordnung der Bauflächen sind so konzipiert, dass Fahrten mit dem Auto möglichst wenig erforderlich werden. Fuß- und Radwege sind attraktiv und sicher, führen rasch zu wichtigen Zielen und sind aufgrund des weitgehend ebenen Geländes für beinahe jedermann nutzbar. Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel sind gut erreichbar und erschließen wichtige Ziele im ganzen Stadtgebiet und der Region optimal. Größe und Dichte des Stadtteils erlauben eine sehr hochwertige Versorgung mit Gütern und Diensten vor Ort, Fahrten mit dem Auto sind daher kaum erforderlich. Und nicht zuletzt steht ein großzügiges Natur- und Freizeitangebot zur Verfügung, wodurch viele Erholungsnutzungen ohne Autofahrten erreichbar sind.

Strategie 2: Energiesparender Stadtgrundriss

Zur Reduktion des Energieverbrauchs der Gebäude ist städtebaulich eine Reihe von Optimierungen verfolgt worden. Der großzügige Grünraum, der sich aus der freien Landschaft bis weit in die Baublocks verästelt, entfaltet seine positiven Wirkungen auf das Kleinklima. Trotz möglichst hoher Verdichtung wird versucht auf die Effekte von Sonne/Schatten und Wind zu reagieren. Die Bebauungshöhe nimmt von Südwest nach Norden zu, sodass Besonnung ermöglicht und negative Wirkungen des Schattenwurfs minimiert werden. Der kreisförmige Stadtgrundriss und die oft enge Gebäudestellung, ergänzt um Pflanzungsmaßnahmen, reduzieren bodennahe Winde und thermische Verluste.

Die Entscheidung zu dichter, oft geschlossener Bebauung wirkt sich in zweierlei Hinsicht aus: Zentrale – und damit umweltschonende und effiziente Wärme- und Kälteversorgung – wird leistbar, unerwünschte Energieverluste, die bei freistehenden Gebäuden deutlich höher sind, können niedrig gehalten werden.

Darüber hinaus ist anzustreben, dass bei allen Neubauten (Wohnbau, aber auch bei Büro- und Gewerbebauten) höchstmögliche Energieeffizienz angewendet wird (Passivhaus u.ä.).



Strategie 3: Geothermienutzung anstreben

Explorationsbohrungen im 22. Bezirk in den 1970er Jahren sind in etwa 3.500 m Tiefe auf Heißwasservorkommen gestoßen. Angesichts der geplanten umfangreichen Siedlungstätigkeit am Flugfeld und neuer Technologien und Erkenntnisse hat eine Machbarkeitsstudie ergeben, dass die Errichtung einer Geothermieranlage mit einer Leistung von 18 MW möglich erscheint. Sollte dieses Vorhaben erfolgreich realisiert werden, so könnte ein Großteil des Energiebedarfs für Heizung und Warmwasser für das neue Stadtgebiet im Winter sowie Warmwasser und Kühlung im Sommer aus Geothermie gedeckt werden. Diese Energie lässt sich über das Fernwärme-/Fernkältenetz verteilen. Ebenfalls vielversprechende Möglichkeiten für die Stromerzeugung werden aufgrund noch heißerer Wasservorkommen in etwa 5.000 m erwartet.

Das Geothermieprojekt bietet neben der Bereitstellung von Heiz- und Kühlenergie eine Reihe von Anknüpfungspunkten für weitere Maßnahmen: So wird der Aufbau eines Forschungs- und Betriebsschwerpunkts für Themen geprüft, die mit der Nutzung der geothermischen Energie in Zusammenhang stehen.

Strategie 4: Materialmanagement

Am Flugfeld sind drei große Geländeänderungen erforderlich, die mit bedeutendem Materialanfall einhergehen: Die bestehende Betonfluggpiste ist abzubauen, die negativen Auswirkungen der großen Verkehrsbauwerke im nördlichen Randbereich des Gebiets sollen durch Anschüttungen und Überbrückungen abgemildert werden und im Zentrum des Stadtteils soll ein Grundwassersee mit flachen Uferbereichen entstehen. Darüber hinaus verursachen natürlich der Straßenbau und die Errichtung der Gebäude entsprechenden Transportaufwand.

Diese anfallenden Materialmassen sollen durch bestmögliches Management bewältigt werden. Die wesentlichen Überlegungen in diesem Zusammenhang sind:

- Recycling und Nutzung von am Gelände befindlichen Materialien (Abbruchmaterial Piste, Schotter im Bereich des Sees, sandige Deckschicht, Humus) für Geländeerhebungen und zur Betonerzeugung
- Organisation eines Materialzwischenlagers am Gelände
- Organisation von Materialtransport über die bestehende Anschlussbahn

10.3 Gender Mainstreaming



Selbstverständlich ist es Ziel des (jedes) Masterplans, die Grundlagen dafür zu schaffen, dass im Planungsgebiet Nutzungen, Gebäude und öffentliche Räume entstehen, die durch Barrierefreiheit, Multifunktionalität aber auch durch Differenziertheit allen Bevölkerungsgruppen mit ihren spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen gerecht werden.

Beim Masterplan Flugfeld Aspern wurde der Versuch unternommen, diese Selbstverständlichkeit nicht einfach nach dem Motto „gute Planung leistet das“ zu unterstellen, sondern durch besonders genaues Hinschauen und Überprüfen zu untermauern. Dabei war auch auszuloten, für welche Qualitäten im Hinblick auf geschlechtssensible Alltagstauglichkeit tatsächlich der Masterplan die entscheidende Grundlage bildet und welche Qualitäten im Zuge der weiteren Planungen und des Umsetzungsprozesses zu entwickeln und zu beachten sind. Im Rahmen einer den Masterplanungsprozess begleitenden Expertise wurden daher:

- die räumliche Konzeption des Masterplans (nach Abschluss der Vorentwurfsphase) nach den Gesichtspunkten des Gender Mainstreaming bewertet sowie
- inhaltliche und organisatorische Anforderungen für die Beachtung der Prinzipien des Gender Mainstreaming im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess formuliert.

Die Bearbeitung umfasste folgende methodische Schwerpunkte:

A. Überprüfung des Entwurfs nach Gender Mainstreaming Indikatoren

Durch Konfrontation des Entwurfs mit einem durch Kontroll- und Prüffragen gebildeten Indikatorensystem wurde getestet, inwieweit die räumliche Konzeption des Masterplans die Anforderungen des Gender Mainstreaming erfüllt bzw. für die Beachtung und Entwicklung der erforderlichen Qualitäten in den weiteren Planungs- und Umsetzungsschritten günstige Voraussetzungen sowie ausreichende Spielräume bietet. Diese Abfrage gliederte sich in folgende Themenbereiche mit den dazu angegebenen spezifischen Zielsetzungen und kam zu den jeweils im Kasten angeführten zusammenfassenden Ergebnissen:

– Baulich-räumliche Struktur

- Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ sowie Urbanität und Vielfalt
- Vielfalt der Bauungsstrukturen und gesellschaftlichen Modelle
- Alltagstaugliche, gendersensible und gebrauchsbasierte Stadtstrukturen
- Beachtung geschlechterdifferenzierter Raumnutzung
- Attraktive Lebensräume für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und größtmögliche soziale Durchmischung

Die städtebauliche Grundstruktur des Masterplans lässt eine durchwegs gute Orientierung, Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit im neuen Stadtteil erwarten. Diese Tatsache stellt im Hinblick auf Identifikation, Alltagstauglichkeit und Chancengleichheit in Bezug auf Aneignungen eine günstige Voraussetzung dar. Der Masterplan stellt ein robustes städtebauliches Gerüst dar, das Offenheit gegenüber wechselnden Nutzungen sowie baulicher und sozialräumlicher Vielfalt demonstriert.

Die kompakten Baufelder mit überwiegend gemischten Strukturen und erwartbar hoher sozialer Dichte sind mit ihren kurzen Wegen und Kontaktmöglichkeiten in einem hohen Ausmaß geeignet, Gebrauchsfähigkeit, Alltagstauglichkeit und Geschlechter-Gerechtigkeit von Lebensräumen zu ermöglichen.

Die im Masterplan vorgeschlagenen Infrastruktur- und Freizeitstandorte sind weitestgehend haushaltsnah oder für alle Mobilitätsgruppen mit einem zumutbaren (Zeit-)Aufwand über ÖV erreichbar. Sie erfüllen zusätzlich das Prinzip kurzer Wege im Wohnumfeld und Stadtteil.

Die geplanten Bauungsstadien gewährleisten eine harmonische funktionale und soziale Entwicklung des Gebiets. Es kann erwartet werden, dass die einzelnen (zeitlich möglicherweise weiter auseinander liegenden) Realisierungen nicht in beziehungslose Teile zerfallen und damit lange Wege, Infrastruktur-Defizite und Zonen der Unsicherheit erzeugen, was besonders Personen mit Versorgungs- und Betreuungsaufgaben sowie alte Menschen treffen würde.



10. Allgemeine Ziele

– Wohnungsbau

- Zielgruppen- und alltagsgerechter Wohnbau auf Basis zukunftsfähiger technischer und ökologischer Standards
- Attraktive Lebensraum-Bedingungen für alle Zielgruppen (Geschlecht, Alter, Beruf, Familiensituation, Lebensstil, ethnische Herkunft, Gesundheit) und insbesondere für Personen mit Familien- und Versorgungspflichten
- Vielfältige Wohn- und Lebensformen unter Einschluss alternativer Wohnformen bzw. neuer sozialer Modelle
- Optimale Verzahnung von Stadtentwicklungsplanung mit der Wohnbedarfs- und Sozialplanung (Ziel sind „Balanced Communities“)

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur eröffnet durch ihre Maßstäblichkeit, Dichte und Robustheit in einem hohen Ausmaß die Umsetzung unterschiedlicher Wohnformen, Modelle und Nachbarschaften als Grundlage für soziale Vielfalt und Integration.

Der Masterplan lässt erkennen, dass die unmittelbar wohnungsnahen Freiflächen attraktive, alltagstaugliche Aufenthaltsqualitäten für die verschiedenen Zielgruppen darstellen können. Dabei sind in der Umsetzung im Hinblick auf Gender- und Alltagsgerechtigkeit eindeutige Zuordnungen mit klaren Schnittstellen zwischen öffentlichen und halböffentlichen Zonen, zwischen Freiflächen des Wohnhauses, des Quartiers und des Stadtteils sowie eine Hierarchie der Ausstattung mit Spielangeboten besonders zu beachten.



– Soziale Infrastruktur

- Sicherstellung der Versorgung mit vollständiger und attraktiver sozialer Infrastruktur parallel mit der Besiedlung (auch für weniger mobile Menschen)
- Optimale Situierung und Erreichbarkeit der Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (auch im Hinblick auf Wegeketten im „Versorgungsalltag“)
- Raum für eine erweiterte, über den Standard hinausgehende Ausstattung mit soziokultureller Infrastruktur
- Alters- und geschlechtsspezifisch diversifiziertes Angebot an Freizeit- und Kultureinrichtungen

Der Masterplan bietet in den Nutzungsfestlegungen ein nachvollziehbares Netz von Standorten für soziale Infrastruktur von ausreichender Flexibilität und Zukunftsfähigkeit. Die gewählten Infrastrukturstandorte sind von allen Wohnquartieren aus gut erreichbar. Der Bauetappenplan lässt eine mit dem Wohnungsbau weitgehend gleichzeitige Bereitstellung der Grundversorgung mit sozialer Infrastruktur erwarten.

Des Weiteren ist Vorsorge zu treffen, dass in einem gewissen Ausmaß auch der Flächen- bzw. Raumbedarf künftiger Nutzungen an geeigneten Standorten befriedigt werden kann. Entsprechende Vorbehaltsflächen sind im Masterplan bzw. im Rahmen der weiteren städtebaulichen Planungen zu verankern.



– Freiflächen / öffentlicher Raum

- Sicherstellung eines ausgewogenen Grünflächenanteils
- Qualitätsvolle Freizeit- und Erholungsräume im Stadtteil bzw. in den Quartieren
- Sicherung der Nutzbarkeit der Flächen durch Alltagstauglichkeit sowie hohe Aufenthalts- und Kommunikationsqualität
- Sicherung der Zugänglichkeit der Frei- und Erholungsräume ohne räumliche und „soziale“ Barrieren
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen von Geschlecht, Generation und den verschiedenen sozialen Lebensstilgruppen
- Hohes Potenzial der gemeinwesenorientierten Aneignung und kulturellen Verselbstständigung des öffentlichen Stadtraumes

Der neue Stadtteil ist gut versorgt mit privaten und öffentlichen Grünflächen. Das Freiraumkonzept bietet die Möglichkeiten zur differenzierten Ausgestaltung der Freiräume in unterschiedlichem Ausmaß. Die Einbindung des Freiraums in die täglichen Wegeketten ist durch die überwiegend gute Erreichbarkeit der Freiräume für alle Geschlechts-, Alters- und Mobilitätsgruppen gesichert und alltagstauglich (sofern bei der Ausführung die Sicherung der Barrierefreiheit der privaten Grünflächen berücksichtigt wird).



– Mobilität / Verkehr

- Sicherstellung des „Kurze-Wege-Prinzips“
- Verkehrsvermeidung durch Nutzungsdurchmischung
- Verkehrsverlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel über gut ausgebauten ÖV und ein bequemes, feinmaschiges Netz an Geh- und Radwegen
- Berücksichtigung geschlechterdifferenzierter Mobilitätsmuster und Mobilitätschancen
- Gewährleistung der Erreichbarkeiten im Stadtteil und Chancengleichheit zwischen den Mobilitätsformen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Alltagsgerechte und sichere Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr

Das vorliegende Verkehrskonzept ist schlüssig und übersichtlich. Durch eine klar definierte Straßenhierarchie lässt sich ein nutzungsverträgliches und alltagsangepasstes Stadttempo gewährleisten wodurch der Individualverkehr weder beeinträchtigt aber auch nicht gefördert wird.

Die Mobilitätsbedingungen im Stadtteil sind für alle VerkehrsteilnehmerInnen überwiegend ausgewogen, wodurch eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume und Ziele im Stadtteil gewährleistet werden kann. Sowohl der öffentliche Verkehr, als auch das Geh- und Radwegenetz sind durch ihre im Masterplan erkennbaren Grundvoraussetzungen zeitgemäß und zukunftsfähig, auch wenn sich derzeit teilweise noch Schwachpunkte bezüglich der baulichen Gestaltung der Radwege finden.

– Arbeit / Gewerbe

- Funktionelle Verklammerung der Gewerbegebiete mit den Wohnquartieren und dem Zentrum
- Schaffung eines breit gefächerten Arbeitsplatzangebots in räumlicher Nachbarschaft
- Frauen- und familienfreundliche Arbeitsbedingungen sowie Gewährleistung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf
- Hoher Anteil qualifizierter Erwerbsarbeitsplätze für Frauen

Der Masterplan für das Flugfeld Aspern ermöglicht einen alltagstauglichen Funktionsmix. An den wichtigen Verbindungen werden flexible Nutzungen ausgewiesen, die Versorgung und Arbeitsplätze sichern sollen. Betreuungseinrichtungen für Kinder finden sich an zentralen Knotenpunkten, die für alle Teilgebiete des neuen Stadtteils gut erreichbar sind.

– Sicherheit

- Sicherheit und Bewegungsfreiheit für alle Geschlechter- und Altersgruppen im öffentlichen und halböffentlichen Raum
- Beachtung des subjektiven Sicherheitsgefühls und einer positiven sozialen Kontrolle
- Berücksichtigung der erhöhten Sicherheitsbedürfnisse von Frauen

Durch die im Masterplan dargestellte Baustruktur und Erschließung können differenzierte Verhaltensräume geschaffen werden, die ein hohes Maß an sozialer Kontrolle ermöglichen. Das Erschließungskonzept bietet vor allem im Wohngebiet vielfältige Alternativrouten und durch die fokussierte Bebauung können sowohl Privatsphäre und Identität als auch Einsicht und Übersicht gewährleistet werden. Schwachpunkte ergeben sich besonders im Gewerbegebiet und an tageszeitabhängigen Knotenpunkten.

B. Überprüfung des Entwurfs im Hinblick auf Alltagswege

In einem weiteren Schritt wurde die Struktur des Masterplans daraufhin überprüft, ob die verschiedenen Nutzungen bzw. Nutzungszonen räumlich so verortet sind, dass eine zeitsparende Abwicklung der Alltagswege für Personen in unterschiedlichen soziefunktionalen Rollen und für verschiedene Wohn- bzw. Beschäftigungsstandorte organisierbar ist.

Zu diesem Zweck wurden 8 Personen in unterschiedlichem Lebensalter und mit unterschiedlichen soziefunktionalen Rollen definiert. Weiters wurden 4 verschiedene Wohnstandorte und 2 verschiedenen Arbeitsstätten im Gebiet angenommen. Für die weiteren Alltagsziele im Gebiet wurden ausschließlich jene Einrichtungen herangezogen, die im Masterplan räumlich eindeutig definiert und auf eigenen Standorten ausgewiesen sind. Zusätzliche, in die multifunktionale Baustruktur integrierte soziale Einrichtungen wurden nicht berücksichtigt. Dennoch ergaben die 32 dargestellten Alltagswege, dass die Struktur des Masterplans eine gute Voraussetzung schafft, die erforderlichen Wege rationell, sicher und überwiegend auch in attraktiven Räumen bzw. Raumabfolgen zurückzulegen.



10. Allgemeine Ziele

C. Testverortung – Soziale Infrastruktur, Alltagswegeketten

Neben der Grundausstattung mit Schulen und Kindergärten auf eigenen Standorten muss und wird der künftige Stadtteil einerseits eine Vielzahl zusätzlicher Einrichtungen enthalten, die für seine soziale Vielfalt und Lebendigkeit von entscheidender Bedeutung sind, andererseits aber auch solche, die für Menschen in absehbaren Lebenslagen eine unverzichtbare Voraussetzung für ihre Integration in ein städtisches Gemeinwesen darstellen.

In diesem Sinne wurde eine umfassende Palette von öffentlichen und privaten Sozial-, Versorgungs-, Kultur-, und Freizeiteinrichtungen sowie Freiraumfunktionen erstellt und eine zweckmäßige exemplarische Verortung dieser Einrichtungen im Planungsgebiet vorgenommen. Dadurch wurde einerseits die Eignung von räumlichen und baulichen Strukturen als Standorte der verschiedenen Einrichtungen überprüft und andererseits zum Ausdruck gebracht, in welchen Zonen für welche Einrichtungen bei künftigen Planungs- und Entwicklungsschritten räumliche und organisatorische Vorsorge zu treffen sein wird.

Unter der Annahme dieser Vollaussstattung wurden nochmals 9 Wegeketten für unterschiedliche Personen, die nun verstärkt auch die Kombination von notwendigen Wegen mit Freizeitwegen abbildeten, dargestellt.

Aus diesen Untersuchungen resultiert einerseits die Bewertung, dass die grundsätzliche Funktionsaufteilung und das System der öffentlichen Räume sehr gut geeignet ist, ein dichtes und räumlich gut gegliedertes Netz an Sozial-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen aufzubauen, letztlich zielen die aus Testverortung und Alltagswegeketten abzuleitenden Schlüsse vorrangig auf die Forderung ab, die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritten so zu gestalten und zu organisieren, dass in allen Entwicklungsphasen das Mitwachsen des Ausstattungsniveaus gewährleistet ist.

D. Anforderungen an die künftigen Produkt- und Prozessqualitäten

Unter Zugrundelegung der schon bei der Bewertung des Masterplans verwendeten Gender Mainstreaming Indikatoren (Fragestellungen) und in der gleichen thematischen Gliederung wurde in einem vierten Schritt herausgearbeitet, welche Aspekte – aufbauend auf den Qualitäten des Masterplans – bei den künftigen Planungs- und Umsetzungsschritten besonders zu beachten sein werden. Diese Anforderungen sollen (unter anderen) als Grundlage für eine noch zu schließende Qualitätsvereinbarung zwischen den ProjektentwicklerInnen und der Stadt Wien sowie in der Folge als Kriterien für Qualitätssicherungsprozesse, etwa in den Ausschreibungen von städtebaulichen und Projektwettbewerben dienen.

Nicht zuletzt wurde in der Studie klar zum Ausdruck gebracht, dass hohe Produktqualitäten nur durch hohe Prozessqualitäten erzielbar sind. Die wichtigsten Standbeine dieser Prozessqualität sind:

- Partizipation

Gerade dort, wo es um eine möglichst hohe und gleichzeitig differenzierte soziale Treffsicherheit geht, ist die frühzeitige Einbindung der KundInnen und Betroffenen, sowohl zur Ermittlung von Bedürfnissen und Konfliktpotenzialen als auch zur Verankerung von Gemeinschaftsgefühl und sozialer Verantwortung unerlässlich.

- Kooperation – Querschnittsorientierung

Gender Mainstreaming ist eine Querschnittsmaterie, die vernetztes Denken und vernetztes Handeln erfordert. Neue Formen einer gemeinsamen und übergreifenden Bearbeitung von Themen sollten daher durch geeignete Organisationsstrukturen ermöglicht werden.

- Gender-Wissen

Der vorliegende und sich weiterentwickelnde Wissens- und Erfahrungsschatz über die Aspekte des Gender Mainstreaming sollte in alle Planungs- und Umsetzungsprozesse in geeigneter Weise einfließen. Bei der Besetzung von Preisgerichten und Beiräten oder auch durch die Ausschreibung genderspezifischer Modellprojekte könnte dieser Anforderung Rechnung getragen werden

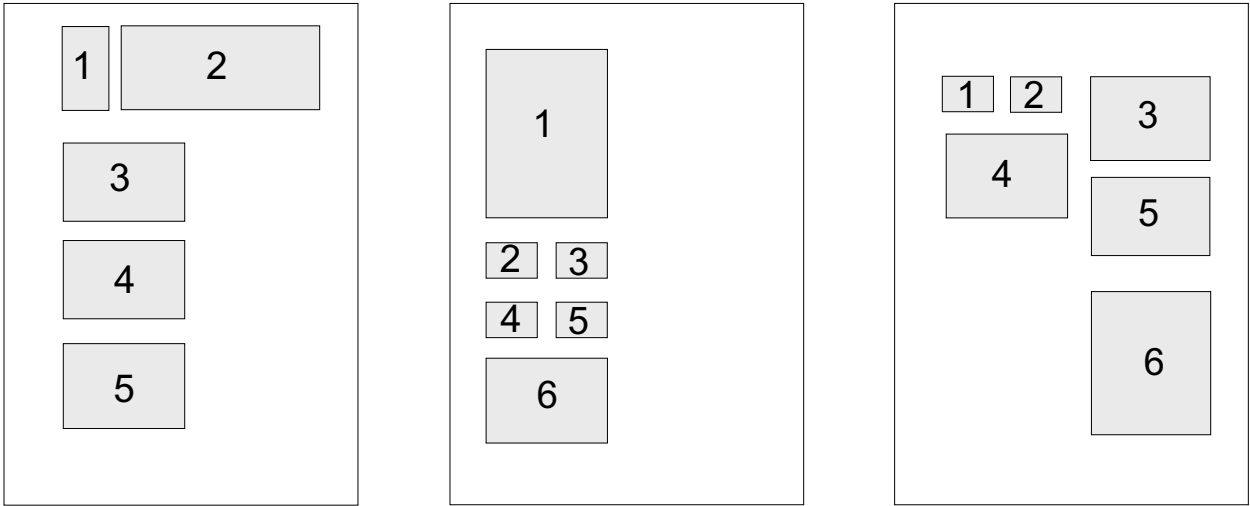
- Monitoring-Evaluierung

Im Rahmen einer Fortsetzung des Leitprojekts Gender Mainstreaming Flugfeld Aspern sollte die Wirkung der Planungen und Maßnahmen auf die Herstellung von Chancengleichheit und Alltagsgerechtigkeit in einem begleitenden Monitoring dokumentiert und etwa alle 3 Jahre auch einer umfassenden Evaluierung zugeführt werden.

Die Ergebnisse von Monitoring und Evaluierung sollen jeweils in die Planung der nächsten Bauabschnitte rückgekoppelt werden, um entsprechende Korrekturen bzw. „Nachsteuerungen“ zu ermöglichen.



ANHANG



Schemata der Anordnung und Nummerierung der Abbildungen
(Die Nummerierung erfolgt grundsätzlich von links oben nach rechts unten)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tovatt Architects & Planners

alle hier nicht angeführten Abbildungen

Birgit Berger

16-3, 16-5, 54-2, 56-1, 124-1, 124-2, 125-1, 125-2, 126-2, 127-1, 127-2

BGG – Consult

120-1, 120-2

Barbara Boll

6-1

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

21-1, 33-1, 33-2, 33-3, 33-4

Bundes-Film-Hauptstelle

10-4

Bundesimmobiliengesellschaft

12-4

Ralph Erskine

26-1, 123-1

Jan Gehl & Lars Gemzøe

26-2, 48-1, 56-3

Raimund Gutmann

76-2, 86-5

Karl Haas

6-3

Johannes Holba

11-4

Roman Koselsky

12-2

H.P. Kumpa

11-2

Rüdiger Lainer

11-6

Helfried Seemann und Christian Lunzer

10-5, 10-6

Internetverein Wien-Vienna (www.wien-vienna.at)

10-2

Knoll . Planung & Beratung, Ziviltechniker GmbH

110, 111

Elisabeth Maschat

22-1, 122-2, 122-3, 122-4

ÖIR

50-1

Österreichische Nationalbibliothek

10-3

PGO

22-2

PlanSinn

124-3

Planungsteam U2-Nord / FCP

57-1

Wolfgang Pollak

6-2

Projektteam Flugfeld Aspern

16-1, 17-2

Michael Rosenberger

14-3, 14-4

Norbert Scheed

5-1

Christian Schweitzer

11-1

Manfred Schönfeld

15-2, 15-4

Petra Spiola

4-1

Stadt Wien - MA 18

20-1, 22-3, 23-1, 23-2, 23-3, 36-2

Stadt Wien - MA 18, Rupert Christanell

54-1, 126-1

Stadt Wien - MA 49 - Forstamt Wien

11-5

Stadt Wien - PID, C.Fürthner

16-4,17-1,17-3, 17-4,17-5, 17-6, 17-7, 17-8

Stadt Wien - PID, Votava

16-2

Gregor Stratil-Sauer

50-2, 62-1

Trafico Verkehrsplanung Käfer GmbH

49-1