



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 Flughafen 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 Centrope 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 teilen, 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 Geschosflächenichte 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 Alternativen (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 dass 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 beschreiben 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 nachfolgenden ProjektbetreiberInnen, sich Ihrer Verantwortung und Sendung bewusst sind, die qualitativ voll 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.

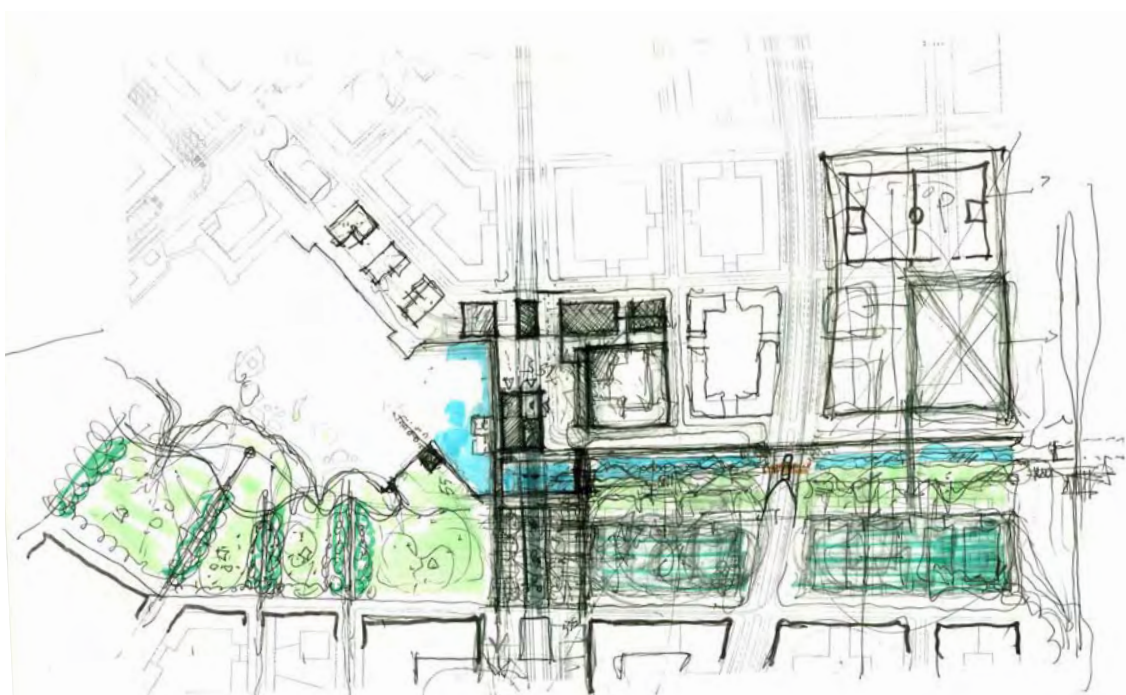
Since the beginning of the design process in the summer of 2005, the shire scale of this development was perceived as the most difficult challenge. Due to the size and complexity of the scheme, the large-scale gestures – such as the Ringstraße, Boulevards, and axis's – have an important role to play. 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 Grünraumssystem 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.

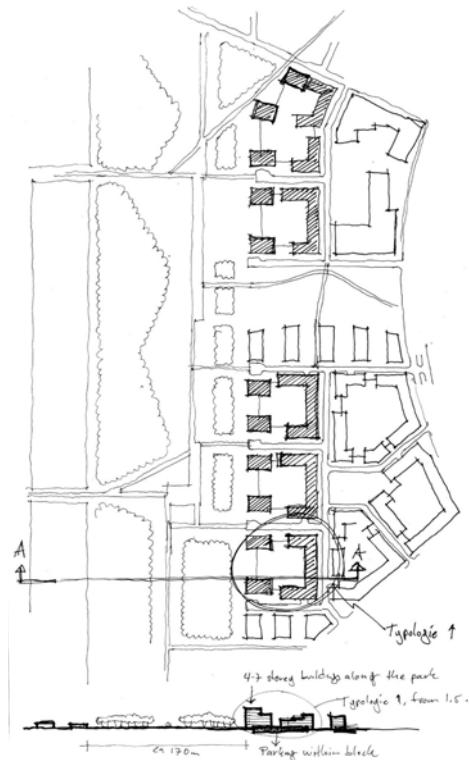
In diesem Sinn richtet der Masterplan seinen Blick auch auf Bereiche, die außerhalb des engeren Planungsgebiets liegen, aber eng mit der städtebaulichen Konzeption auf dem Flugfeld verknüpft sind. Bei den Aussagen des Masterplans zu Projekten, die nicht der Planungshoheit der Stadt Wien unterliegen, 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