

Im Auftrag der
Stadt Wien, MA 21 B

Gender Mainstreaming im Stadtentwicklungsgebiet Flugfeld Aspern

Begleitende Expertise zum Masterplan

**Entwurfsbegleitung und -bewertung
sowie Formulierung von
Qualitätsbausteinen der Umsetzung**



**Dr. Raimund Gutmann
DI Sabine Neff**

Salzburg/Wien 12/2006

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung
Dr. Raimund Gutmann
Hellbrunner Straße 3/8
5020 Salzburg

www.wohnbund.at/consult

*Die Berücksichtigung von
Gender Mainstreaming in der
Stadtentwicklung führt zu einer
alltags- und frauengerechteren
Planung von einem allgemein
höheren Gebrauchswert!*

(Hypothese)

INHALT

Einleitung: Aufgabe, Umfang

GM-Kriterienkatalog: Ziele, Kriterien, Prüffragen	1	S. 04
GM in der Stadtentwicklung: Definitionen, Abgrenzungen	1.1	
GM-Kriterienkatalog: Ziele, Kriterien, Prüffragen	1.2	

Best Practice: “Specials” ausgewählter Modellprojekte	2	S. 22
Best-Practice-Auswahl: Kurzbeschreibung der Projekte	2.1	
Best Practice: Ausgewählte Qualitätsbausteine	2.2	

Masterplan Entwurf: GM-Bewertung, Alltagswege	3	S. 47
Bewertung: Gegenüberstellung mit GM-Kriterienkatalog	3.1	
Alltagswege: Alltagstauglichkeit und Erreichbarkeits-Check	3.2	

Soziale Infrastruktur: Test-Verortung, Wegeketten	4	S. 69
Test-Verortung: Beschreibung, Standorte	4.1	
Wegeketten: Exemplarische Nutzungsszenarien	4.2	

Absichtserklärung: GM-Anforderungen an Umsetzung	5	S. 78
Produktqualität: Inhaltlich-funktionale Aspekte	5.1	
Prozessqualität: Verfahrensregeln, Beteiligung	5.2	

Ausblick: Masterplan Flugfeld Aspern & GM

Literatur & Anhang

Einleitung: Aufgabe, Umfang

Die vorliegende Arbeit ist eine **begleitende Expertise zum Masterplan** mit dem Thema „Gender Mainstreaming im Stadtentwicklungsgebiet Flugfeld Aspern“. Der Masterplan zur Überbauung des alten Flugfelds Aspern stellt ein **Gender Mainstreaming Leitprojekt** der Stadt Wien, MA 21 B dar.

Laut Aufgabenbeschreibung ist es **Ziel** dieses Leitprojektes

- a) *die Konzeption des Masterplans nach den Gesichtspunkten des Gender Mainstreaming zu bewerten und das Planungsbüro im Hinblick auf eine diesbezügliche Optimierung zu unterstützen sowie*
- b) *inhaltliche und organisatorische Anforderungen für die Beachtung der Prinzipien des Gender Mainstreaming im Umsetzungsprozess als Absichtserklärung im Masterplan zu verankern.*

Für die **Bewertung** der verschiedenen Planungzwischenstände während der Entwurfsphase des Masterplans nach Kriterien des Gender Mainstreaming (GM) war ein entsprechender **Kriterienkatalog** zu erstellen. Zur Unterstützung der im „**GM-Kriterienkatalog**“ erarbeiteten Ziele, Kriterien und Prüffragen für einen alltags- und geschlechtergerechten neuen Stadtteil wurden **Best-Practice-Referenzprojekte** auf einschlägige Qualitätsbausteine analysiert und dokumentiert. Dabei wurde besonders auf direkte und auch indirekte Auswirkungen auf „Gender Practice“ geachtet.

Die Ergebnisse der Bewertung wurden zur Optimierung der Planungzwischenstände laufend mit dem Auftraggeber sowie direkt mit dem Planungsbüro bearbeitet. Eine **abschließende Bewertung** des Masterplans erfolgte einerseits durch eine **Gegenüberstellung** mit den masterplan-relevanten Aspekten des GM-Kriterienkatalogs, als auch durch planliches „**abchecken**“ von **Erreichbarkeiten** und **Alltagswegen**. (Kap. 3)

Zum besseren Begreifen der **Funktionalität** und **Alltagstauglichkeit** des geplanten Stadtteils insbesondere im Hinblick auf Gender Mainstreaming wurde auf der „Basisfolie“ Masterplan eine „**Test-Verortung**“ der vorgeschlagenen **sozialen Infrastruktur** und Nahversorgung vorgenommen und mit exemplarischen, **repräsentativen Nutzungsszenarien** illustriert.

Die **Anforderungen an den Umsetzungsprozess** wurden wiederum auf dem Hintergrund des **GM-Kriterienkataloges** erarbeitet. Die Vorschläge gliedern sich in Aspekte der **Produktqualität** und der **Prozessqualität**, die es in der Umsetzung jeweils zu sichern gilt. (Kap. 5)

Die AutorInnen

Anmerkung:

Die Plandarstellungen dienen nur als Übersichtsgrafiken zur Verdeutlichung der im Bericht getroffenen Aussagen und erheben keinen Anspruch auf planerische Vollständigkeit oder Detailgenauigkeit.

1.

GM-Kriterienkatalog: Ziele, Kriterien, Prüffragen

1.1 GM in der Stadtentwicklung: Definitionen, Abgrenzungen

Was bedeuten **Gender Mainstreaming** (GM) bzw. Gender-Kriterien oder „Gender Practice“ in der Raumplanung und Stadtentwicklung allgemein? Wodurch unterscheidet sich Gender Mainstreaming von Frauen- oder Gleichstellungspolitik? Welche Gender-Mainstreaming-Ansätze passen überhaupt für die Bewertung der Masterplanung eines neuen Stadtteils? Und was ist wie real umsetzbar?

Für die vorliegende Bearbeitung einer begleitenden Expertise zum Masterplan Flugfeld Aspern wurde **keine eigene Grundlagenarbeit** zu Theorie und Methoden von GM in Städtebau und Raumplanung betrieben, sondern auf **bestehende Definitionen** bzw. Abgrenzungen zurückgegriffen. Die Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen des Instruments Gender Mainstreaming war nicht Teil des Auftrags.

Grundlage sind die einschlägigen **Beschlüsse der UN** sowie der **EU** zum Thema der Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern als allgemeinen gesellschaftlichen „**Fortschrittsfaktor**“. Darauf Bezug nehmend ist Gender Mainstreaming wie folgt definiert:

„Gender Mainstreaming bedeutet, bei allen gesellschaftlichen Vorhaben die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen, da es keine geschlechtsneutrale Wirklichkeit gibt.“

(vgl. www.gender-mainstreaming.net)

Selbstverständlich knüpft diese Arbeit auch an die einschlägigen **Beschlüsse des Magistrat Wien** zur Umsetzung von Gender Mainstreaming in allen Fachbereichen an sowie insbesondere an die Formulierung von **Leitprojekten** im Rahmen der **Stadtentwicklungsplanung**.

Der in diesen übergeordneten Beschlüssen formulierte Anspruch ist weitreichend und muss erst auf die entsprechenden Ebenen herunter gebrochen werden, denn es passen nicht alle Gender-Mainstreaming-Ansätze und Instrumente für alle Sachgebiete gleichermaßen. Klarheit muss auch darüber herrschen, dass **GM keine andere Methode von Frauenpolitik** ist, sondern **den Blick auf beide Geschlechter** zu legen hat, um etwaige Benachteiligungen zu erkennen und gleichstellende Maßnahmen zu ergreifen. Dazu ist anzumerken, dass in der einschlägigen Fachliteratur die **Messbarkeit der Geschlechtergerechtigkeit** als klassische **Querschnittsmaterie** immer noch als **sehr schwierig** bewertet wird! Außerdem spielen messbare **Erfolgskriterien** (Indikatoren), die jedoch bei den inhaltlichen Zielen (weniger bei den verfahrensbezogenen) erst in Ansätzen vorhanden sind, für eine dauerhafte Umsetzung von Gender Mainstreaming eine wesentliche Rolle. Eine weitere intensive **Ziel-, Kriterien- und Indikatoren Diskussion** erscheint **notwendig**, damit GM nicht – letztlich zum Schaden der „Chancengleichheit“ – inhaltlich beliebig in einer politischen Leerformel endet.

Im **Städtebau** bzw. der **Stadtentwicklungsplanung** bedeutet GM, dass die an Planungsprozessen beteiligten Akteure bei der Bearbeitung von Projekten und Planwerken deren **Auswirkungen** auf die gesellschaftlich geprägten **Geschlechterrollen** („Gender“) bedenken und **in allen Phasen** des Planungsprozesses – auch im Hinblick auf ein insgesamt **besseres Planungsergebnis** – berücksichtigen. Die Erwartung der Qualitätssicherung und Qualitätsentwicklung mittels Gender Mainstreaming wird im Städtebau mit der gleichberechtigten Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen bei der **Gestaltung der räumlichen Umwelt** begründet. Insbesondere die Anforderungen an die Gestaltung und Organisation der öffentlichen Räume, Angebote von Freizeit bezogener und sozialer Infrastruktur aber auch an die Wohnquartiere und Wohnungen differieren zwischen Geschlecht, Alter, sozialer und kultureller Herkunft beträchtlich. Nachvollziehbare Planungsentscheidungen und ein differenzierter Abgleich der räumlichen Bedürfnisse und Interessen aller NutzerInnen können daher einen erkennbaren **Qualitätsgewinn** für die jeweilige Stadt und ihre Lebenswelten bedeuten. Nicht zuletzt können dadurch auch langfristig wirkende **Fehlplanungen** mit kostspieligen Nachbesserungen **vermieden** werden.

In einem aktuellen deutschen Forschungsbericht zum „Gender Mainstreaming im Städtebau“ werden folgende **Kriterien** als **roter Faden** einer inhaltlichen Umsetzung von GM angesehen, die jedoch auf der jeweiligen Ebene des städtischen Planungsprozesses weiter konkretisiert werden müssen:

- **Versorgungsarbeit** (kurze Wege, Erreichbarkeit, räumliche Angebote etc.)
- **Verteilungsgerechtigkeit von Ressourcen** (Raumaneignung, Nutzung, Wahlfreiheit etc.)
- **Repräsentanz** (Entscheidungsmacht, Beteiligungsmöglichkeiten etc.)
- **Sicherheit** (Orientierung, Einsehbarkeit, Tag- und Nachtwege etc.)

Die größte **Auswirkung** auf Planungentscheidungen kommt davon dem Kriterium zu, dass im heutigen Städtebau die Anforderungen der **Versorgungsarbeit** **gleichwertig zur Erwerbsarbeit** zu berücksichtigen und die Möglichkeiten einer **Verbindung beider** zu unterstützen sind. Pointiert zusammengefasst heißt das: Wohngebiete sind immer gleichzeitig auch (Versorgungs-)Arbeitsorte und Freiräume sind ebenfalls nicht nur Bereiche für Freizeit, sondern auch Orte der Versorgungsarbeit etc. (vgl. *Bundesministerium ...: Städtebau für Frauen und Männer, 2006*)

Im vorliegenden Falle der begleitenden Bewertung einer Masterplanung ist insbesondere zu fragen, wie sich „Alltag“ und unterschiedliche Lebenssituationen von Männern und Frauen auf der **abstrakten Ebene einer Masterplanung** überhaupt darstellen lassen. Viele der inzwischen als Qualitätsbausteine für jede „gute“ Planung anerkannten Ergebnisse gleichstellungspolitischer Maßnahmen können als Kriterien für eine gendergerechte Planung zwar formuliert werden, sind aber auf der Ebene der Masterplanung noch nicht sinnvoll darstellbar. In diesem Falle sind Festlegungen im Masterplan auf ihre **Tauglichkeit** zu hinterfragen, inwiefern das Planwerk entsprechenden **Spielraum** für eine **Umsetzung gendersensibler Maßnahmen** gewährleistet bzw. diese fördert oder behindert. Die Sicherung positiver Ergebnisse im Hinblick auf eine **zielgruppenorientierte Optimierung** der Planung kann in diesem Falle nur über die **Formulierung von Absichtserklärungen** und in einem späteren Schritt über „**Qualitätsvereinbarungen**“ mit Investoren und Bauträgern erfolgen.

1.2 GM-Kriterienkatalog: Ziele, Kriterien, Prüffragen

Der **Kriterienkatalog** zur Beachtung von **Gender Mainstreaming** in der Stadt(teil)entwicklung unterstützt einen **strukturiert-kritischen Blick** auf die erwartbaren (intentierten und nicht-intentierten) Auswirkungen des Geplanten in Hinblick auf Qualitäten, Nutzbarkeit, Alltagstauglichkeit, Geschlechtergerechtigkeit und Zukunftsfähigkeit. Die **Überprüfung** des Geplanten mit Hilfe des „**GM-Kriterienkatalog**“ macht Defizite aber auch Potenziale sichtbar, die bereits in der Masterplanung (MP) bzw. der Absichtserklärung für die Umsetzung (AE) mit berücksichtigt werden können.

Der GM-Kriterienkatalog bezieht sich ausschließlich auf „**das Produkt**“, d.h. auf die **inhaltlich-funktionalen Ziele** bzw. auf die materiellen Aspekte des Projekts. Die für Gender-Gerechtigkeit in der Stadtplanung ebenfalls relevanten **Prozessziele** (Verfahrensregeln, Beteiligung etc.) und langfristigen Strukturziele (Institutionen, Organisationsentwicklung etc.) werden hier nicht bearbeitet, sondern lediglich als Aussagen zu den Anforderungen an die Umsetzung im Kap. 5.2 eingebracht.

Ausgehend von allgemein anerkannten **Qualitätszielen** werden im **GM-Kriterienkatalog** genderrelevante **Qualitätskriterien** formuliert, die durch **Prüffragen** bzw. Indikatoren hinterfragt werden.

Für die konkrete Bearbeitung des GM-Kriterienkatalogs werden die in der aktuellen Literatur definierten **Begriffe** (vgl. u. a. *Land Salzburg, 2006*) wie folgt angewendet bzw. abgegrenzt:

■ **GM-Qualitätsziele**

Qualitätsziele unter den Prämissen des Gender Mainstreaming (GM) sind Zielsetzungen, die zur Gleichstellung von Frauen und Männern mit städtebaulichen und planerischen Mitteln beitragen sollen.

■ **GM-Qualitätskriterien**

Qualitätskriterien unter den Prämissen des Gender Mainstreaming (GM) sind Kriterien bzw. Leitlinien, welche die Umsetzung der Geschlechtergerechtigkeit in konkrete Planwerke, Bauprojekte sowie in entsprechende Verfahren bzw. Beteiligungsprozesse und Organisationsstrukturen zum Inhalt haben.

■ **GM-Indikatoren**

Indikatoren unter den Prämissen des Gender Mainstreaming (GM) sind Orientierungswerte zur Geschlechtergerechtigkeit in quantitativer und qualitativer Form und stellen den Erfolgsmaßstab dar. Die Kontroll- bzw. Prüffragen dienen der Überprüfung der Kriterien auf der Basis qualitativer Bewertungsmaßstäbe.

■ **Relevanz - Ebenen**

Durch die Zuordnung der Kriterien bzw. Indikatoren als relevant für die Ebene Masterplan (MP) und/oder der Absichtserklärung für die Umsetzung (AE) wird die Relevanz der Gender-Kriterien für die verschiedenen Planungsebenen angemerkt.

Der **GM-Kriterienkatalog** ist in Form einer systematischen **Tabelle** dokumentiert, die sich in 4 Spalten mit den oben definierten **Inhalten** unterteilt. Die Qualitätsziele, GM-Kriterien, Indikatoren/Prüffragen und ihre Relevanz für den Masterplan oder die Absichtserklärung sind folgenden **7 Fachbereichen** zugeordnet:

- Baulich-räumliche Struktur
- Wohnungsbau
- Soziale Infrastruktur
- Freiflächen / Öffentlicher Raum
- Mobilität / Verkehr
- Arbeit / Gewerbe
- Sicherheit

Die im Hinblick auf den Schwerpunkt „**Gender Mainstreaming**“ besonders relevanten Planungsansätze und Maßnahmen werden in der Spalte „GM-Indikatoren“ **hervorgehoben** (gelb hinterlegt) dargestellt.

GM-Qualitätsziele Planerische Zielsetzungen	GM-Qualitätskriterien Leitlinien in Planwerken, Projekten, Verfahren	GM-Indikatoren Kontroll- oder Prüffragen	Relevanz Ebenen
<p>1. Baulich-räumliche Struktur</p> <p><i>Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ sowie Urbanität und Vielfalt</i></p> <p><i>Vielfalt der Bebauungsstrukturen und gesellschaftlichen Modelle</i></p> <p><i>Alltagstaugliche, gendersensible und gebrauchsorientierte Stadtstrukturen</i></p> <p><i>Beachtung geschlechterdifferenzierter Raumnutzung</i></p> <p><i>Attraktive Lebensräume für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und größtmögliche soziale Durchmischung</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der besonderen Bedeutung des Gebiets als großflächiges Stadtentwicklungsgebiet durch zeitgemäße, überdurchschnittlich gute, gendersensible und zielgruppenorientierte Planung unter Betonung nachhaltiger städtebaulicher Qualitäten ■ Polyzentrale Strukturen mit wohnungsnahen Infrastruktur- und Einzelhandelsstandorten – Ausbildung von Subzentren sowie Sicherstellung ihrer Funktionalität 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kann gute Orientierung, Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit im Planungsgebiet gewährleistet werden? ➤ Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber baulicher Vielfalt (Unverwechselbarkeit der Baufelder) und möglichen Nutzungen? ➤ Werden positive sozialräumliche Beziehungen durch eine überschaubare Größe der Baufelder und eine differenzierte, feinkörnige Nutzungsverteilung ermöglicht? ➤ Kann eine harmonische funktionale und soziale Entwicklung des Gebietes durch die Bebauungsetappen gewährleistet werden? ➤ Wird durch die städtebauliche Struktur die Dimension der Orientierung bzw. Identifikation mit dem Stadtteil berücksichtigt damit „negative“ Anonymität vermieden werden kann? ➤ Wird ein günstiges Stadtklima durch die Bebauungstypologie gewährleistet? (Vermeidung durchgehender Verschattungen, Windbelastigung etc. in den Wohnquartieren) ➤ Haben Familienarbeit und private soziale Versorgungsarbeit im städtebaulichen Konzept bzw. in den Raumstrukturen einen erkennbaren Stellenwert? ➤ Ist die geplante Zentrenstruktur logisch begründet, funktional, gut lesbar und attraktiv? ➤ Sind die (Sub-)Zentren optimal erschlossen bzw. durch ÖV, IV, Geh- und Radwege im Verkehrsnetz gut integriert? 	MP + AE MP + AE MP + AE MP + AE MP + AE AE MP MP

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitreichende Nutzungsmischung durch horizontale und vertikale Gliederung der Art der baulichen Nutzung zur Schaffung flexibler Mischzonen in Wohngebieten ■ Vermeidung monofunktionaler und Barrieren bildender Teilgebiete bzw. Siedlungsbereiche ■ Gewährleistung kleinräumiger sozialer Knotenpunkte in den Wohnquartieren 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ist die Bebauungsstruktur in den (Sub-)Zentren für vielseitige Nutzungen zeitgemäß adaptierbar? ➤ Werden Wechselbeziehungen zwischen den (Sub-)Zentren ermöglicht? 	MP + AE
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wird in der Planung durch großzügige Ausweitung von Mischgebieten Nutzungsmischung ermöglicht? 	MP
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherstellung einer optimalen Erreichbarkeit der Teilgebiete durch alle Mobilitätsgruppen insbesondere durch Geh- und Radwegevernetzung ■ Gemischte und verdichtete Subzentren im näheren Einzugsbereich der hochrangigen ÖV-Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sind die angestrebten Nutzungen durch ihre Positionierung im Stadtteil bzw. Quartier zweckmäßig und als langfristig haltbar einzustufen? ➤ Ermöglicht die geplante Nutzungsverteilung positive Wechselbeziehungen und Synergieeffekte? ➤ Ist die Durchlässigkeit und Funktionsmischung in allen Teilen des Plangebiets gewährleistet? ➤ Wird eine Vielfalt an Bebauungstypologien im Wohnungs- wie auch im Gewerbebau ermöglicht? ➤ Sind „hybride“ Gebäude für Mehrfachnutzungen (Austauschbarkeit von Wohnen, Arbeiten etc.) speziell ausgewiesen? 	MP + AE
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sind die Teilgebiete für alle Mobilitätsgruppen mit einem geringen (Zeit-)Aufwand erreichbar? ➤ Ist das Wegesystem verständlich und überschaubar und sind alle Teilgebiete möglichst direkt über ein Geh- und Radwegenetz erreichbar? ➤ Befinden sich die Subzentren im näheren Einzugsbereich (300 m) der ÖV-Haltestellen? 	MP + AE
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gewährleistung vielfältiger Wechselbeziehungen zwischen „Innen und Außen“ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bestehen Schnittstellen zu bestehenden Siedlungsgebieten sowie zwischen den (Sub-)Zentren und den Rändern? 	MP
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Festlegung optimaler Standorte zur Sicherung der Vollständigkeit und Qualität der Versorgung und öffentlichen Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wurden in der Planung ausreichend große Flächen für öffentliche Infrastruktureinrichtungen an optimalen Standorten berücksichtigt? ➤ Sind Zukunftsprognosen zur Verkehrs-, Bevölk- 	MP

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Differenzierte öffentliche Plätze und Freiraumangebote ■ Ressourcenschonendes Müllkonzept für das Gesamtareal mit ausreichend dimensionierten, sinnvoll verteilten und bequem erreichbaren Sammelstellen ■ Verankerung von frei gehaltenen Aneignungsflächen als Raum für künftige Entwicklungen bzw. ergänzende Nutzungen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden räumliche Angebote für Familien- und Versorgungsarbeit berücksichtigt? ➤ Ist das Freiraumkonzept schlüssig und Identität bildend und harmoniert es mit dem Bebauungs- und Verkehrskonzept? ➤ Werden geschlechter-, alters- und lebensstil-differenzierte Aspekte in der Planung des Freiraumangebots berücksichtigt? ➤ Ist der Anteil an öffentlichen Plätzen und Freiräumen ausreichend und zukunftsfähig? ➤ Wird durch das Freiraumkonzept soziale Interaktion gefördert? ➤ Sind die Müllentsorgung und Wertstoffsammlstellen so geplant, dass sie bequem und sicher aus allen Nachbarschaften erreichbar sind? ➤ Ist die Freihaltung von ausreichend großen Aneignungsflächen für künftige Entwicklungen und Ergänzungen planerisch verankert? 	<p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p>
--	--	--	--

<p>2. Wohnungsbau</p> <p><i>Zielgruppen- und alltagsgerechter Wohnbau auf Basis zukunftsfähiger technischer und ökologischer Standards</i></p> <p><i>Attraktive Lebensraum-Bedingungen für alle Zielgruppen (Geschlecht, Alter, Beruf, Familiensituation, Lebensstil, ethnische Herkunft, Gesundheit) und insbesondere für Personen mit Familien- und Versorgungspflichten</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Differenziertes Angebot an attraktiven Wohnungstypen sowie verschiedenen Rechts- und Finanzierungsformen zur Sicherung der sozialen Durchmischung ■ Nutzungsoffene, alltagsgerechte Wohnungsgrundrisse auf Grundlage einer leistungsfähigen „Regelform“ (Basiswohnung) kombiniert mit flexiblen Modulen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Begünstigen die Baustrukturen das sozialräumliche Ziel der „Balanced Communities“ als Basis einer geschlechtersensiblen Lebenswelt? ➤ Sind die räumlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Anpassbarkeit der Wohngebäude und des Wohnumfelds an unterschiedliche Wohnmodelle und künftige Bedarfe gesichert? (identitätsstiftende „Wohnthemen“) ➤ Sind die geplanten Wohnungstypen, Größen, Grundrisse alltagsgerecht insbesondere für Familien mit Kindern und zukunftsfähig? 	<p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
---	--	---	------------------------------------

<p><i>Vielfältige Wohn- und Lebensformen unter Einschluss alternativer Wohnformen bzw. neuer sozialer Modelle</i></p> <p><i>Optimale Verzahnung von Stadtentwicklungsplanung mit der Wohnbedarfs- und Sozialplanung (Ziel sind „Balanced Communities“)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung von Generationenwechsel und lebenszyklischen Phasen der Haushalte sowie Anpassbarkeit von Räumen und Flächen an sich verändernde Bedarfe und Wohnstile ■ Angebote für Baugemeinschaften, Initiativgruppen und Modelle der Selbsthilfe beim Bau (Gemeinschaftsbildung u. Senkung Wohnkosten) ■ Stadtteilbezogene Konzepte von „Wohnen im Alter“ in gut erreichbaren Lagen (keine größere Konzentration von Altenwohnungen) und mit zukunftsorientiertem Service ■ Integrierte Wohnangebote für ältere Menschen und Hochbetagte (Generationenwohnen etc.) ■ Integrierte sowie auch ethnisch homogene Wohnangebote für Zuwanderer und Minderheiten (keine ZwangsinTEGRATION, sondern intelligente Konzepte von Vielfalt) ■ Spezielle Schwerpunktangebote für junge Alleinerziehende in Form von kleinen 3-Zimmerwohnungen mit optimierten Grundrissen ■ Zeitgemäße Angebote für „temporäres“ Wohnen für StudentInnen u. andere in Ausbildung stehende sowie Personen mit Wohnungsverlust (bei Trennung, Scheidung etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Können die geplanten Wohnungen durch ihre Nutzungsneutralität veränderten Lebens- bzw. Familiensituationen sowie zukünftigen Bedarfen leicht angepasst werden? ➤ Bieten die Wohnquartiere durch Adaptierung oder Zumietung von Räumen die Möglichkeit der Verknüpfung von „Arbeiten & Wohnen“ (Home Office etc.)? ➤ Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber experimentellen Wohnformen innovativer Bauträger oder Wohngruppen? ➤ Bieten die geplanten Wohnquartiere schlüssigen Raum für besondere Wohnbedarfe mit Service und/od. Betreuung für alte Menschen? ➤ Unterstützen die Baukonzepte die Aufnahme moderner Service-Strukturen rund ums Wohnen? ➤ Werden integrierte Angebote im Sinne von Mehrgenerationenwohnen oder integrierte Alten-Gemeinschaftswohnungen mit Apartments gruppiert um Gemeinschaftsräume und Infrastruktur ermöglicht? ➤ Bieten die Wohnquartiere Angebote sowohl für homogene soziale, kulturelle Milieus als auch für bewusste interethnische Nachbarschaft? ➤ Wird ein spezieller Wohnungstypus für junge Alleinerziehende mit geringem Einkommen (3 Zi-Wohnungen, ca. 60qm) in relevantem Ausmaß und an infrastrukturnahen Standorten ermöglicht? ➤ Sind in den Quartieren adäquate Wohnformen für Nachfragegruppen vorgesehen, die kostengünstige, zeitlich begrenzte Unterkünfte wie WGs, Wohnheime, Boardinghaus etc. suchen? 	<p>AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktive Freibereiche in Form großer, bepflanzbarer Loggien, Terrassen oder Balkone für jede Wohnung (Essen, Sonne tanken, Arbeiten, Pflanzen etc.) ■ Großzügige interne Hauserschließungen, die Zwischenzonen für Eigengestaltung, Repräsentanz und Kontakt bilden ■ Robuste Strukturen von alltags- und gebrauchsorientierten Gemeinschaftsflächen und -räumen, die nutzungsoffen sind sowie Nutzungsänderungen aufnehmen können ("Nachbarschaftszentren" je Quartier und/oder Gemeinschaftsräume in den Wohnhäusern) ■ Haushaltsbezogene Wirtschaftsräume bieten durch ihre attraktive Anordnung und Ausstattung neben den funktionalen Qualitäten auch Kristallisierungspunkte für Kontakte und Austausch sowie Kinderbetreuung ■ Differenzierte, zum (witterungsgeschützten) Aufenthalt geeignete und zu vielfältigem Gebrauch anregende kleine Freiflächen im unmittelbaren Wohnumfeld mit phantasievollen Spielmöglichkeiten vor allem für Kleinkinder ■ Wohnungsnahe „Mobilitätszentren“ als attraktive Abstellplätze für die nicht-motorisierte Mobilität (Fahrräder, Anhänger, Kinderwagen etc.) in EG-Zone der Wohnhäuser ■ Qualitätssichernde Kooperation zwischen Kommune, PlanerInnen und Wohnungsunternehmen bei der Detailplanung („Innovationskoalition“) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Besitzen die Loggien und Balkone eine Mindestgröße von ca. 10 qm sowie eine Mindesttiefe von 2,5 m? ➤ Sind die Hauserschließungen großzügig dimensioniert, identitätsfördernd, kommunikativ und gebrauchsorientiert? ➤ Bieten die Baukonzepte Raum für wohnquartiersbezogene Gemeinschaftsräume in einem Ausmaß von 3-5 % der Gesamtwohnflächen und orientieren sich diese zu den Hauserschließungswegen? ➤ Befinden sich die Hauswirtschaftsräume (Waschsalon, Trockenräume etc.) weitestgehend im EG oder OG/DG? Gibt es Zusatzausstattungen wie Teeküche, Kleinkinderspielmöglichkeiten oder Sonnenterrasse? Sind diese Räume mit anderen Gemeinschaftsräumen sinnvoll verbunden? ➤ Bieten die unmittelbar wohnungsnahen Freiflächen attraktive, alltagstaugliche Aufenthaltsmöglichkeiten für die verschiedenen Zielgruppen (Sitzbänke, Lauben, Spielmöglichkeiten für Kleinkinder etc.)? ➤ Sind die Zugänge und Abstellplätze für die nicht-motorisierte Mobilität (Fahrräder, Kinderwagen, Roller etc.) zweckmäßig, bequem und sicher bzw. wenn möglich im EG? ➤ Ist im Zuge der Realisierung der geplanten Wohnobjekte eine enge Kooperation der PlanerInnen mit den Wohnungsunternehmen auf der Basis von „Qualitätsvereinbarungen“ vorgesehen? 	<p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
--	--	---	--

<p>3. Soziale Infrastruktur</p> <p><i>Sicherstellung der Versorgung mit vollständiger und attraktiver Sozialer Infrastruktur parallel mit der Besiedlung (auch für weniger mobile Menschen)</i></p> <p><i>Optimale Situierung und Erreichbarkeit der Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (auch im Hinblick auf Wegeketten im „Versorgungsalltag“)</i></p> <p><i>Raum für eine erweiterte, über den Standard hinausgehende Ausstattung mit soziokultureller Infrastruktur</i></p> <p><i>Alters- und geschlechtsspezifisch diversifiziertes Angebot an Freizeit- und Kultureinrichtungen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Optimale Lösung der funktionsräumlichen Erfordernisse wie Leistungsfähigkeit, Zweckmäßigkeit, Angemessenheit und Offenheit aller Sozialer Infrastruktur im Sinne einer neuen „Wohlfahrtskultur“ (Einrichtungen, Verkehrswege etc.) ■ Hohe Versorgungsstandards mit: <ul style="list-style-type: none"> - Netzwerk mobiler Sozialer Dienste - Sozialstation mit „Gesundheitshaus“ und Facharzt-Zentrum sowie Netz praktischer Ärzte - Netz wohnquartiersnaher Tagesbetreuung für Kleinkinder (Kinderkrippen etc.) und schulnahe Horte für Jugendliche mit zeitgemäßen Spiel- und Freiflächen - Mehrere Schulzentren mit der Möglichkeit öffentlicher Mehrfachnutzungen - Multifunktionale Veranstaltungshalle - Kreativitätszentrum Erwachsenenbildung - Stadtteil-Mediathek (Biblio-/Mediathek, Internetcafé) - Kulturelle Einrichtung überörtlicher Bedeutung - Sport- und Entertainment-Center u. Trendsport - Jugendzentrum mit Bildungseinrichtungen sowie innovativen Beschäftigungsprojekten - (Kinder-)Freibad und/oder Hallenbad - „Servicezentrum“ für Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung und Polizei (BürgerInnenservice, Job-Center, Beratungsstellen etc.) - Ökumenisches Gemeindezentrum (für christliche Kirchen) eventuell mit Urnenfriedhof ■ Konzentration der Sozialen Infrastruktur an einem attraktiven Hauptzentrum und mehreren Subzentren als urbane Anziehungs- und Kristallisierungspunkte in den Quartieren (im Sinne der Nutzungsmischung) ■ Qualitätsvolle, differenzierte soziale und soziokulturelle Angebote für alle Geschlechter-, Alters- und Lebensstilgruppen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ist eine vollständige und zukunftsfähige Stadtteilinfrastruktur mit überdurchschnittlicher Qualität der einzelnen Einrichtungen gegeben? (Erfüllung der kommunalen Basisanforderungen plus Ergänzungen – s. Kriterien) ➤ Sind in der Infrastrukturplanung neue soziokulturelle sowie alternativ-pädagogische und geschlechterdifferenzierte Konzepte sowie die Erzielung von Synergien, Möglichkeiten der Mehrfachnutzung etc. entsprechend berücksichtigt? ➤ Ist planerische Vorsorge getroffen, dass der Flächen- bzw. Raumbedarf künftiger Nutzungen an geeigneten Standorten befriedigt werden kann? ➤ Ermöglicht die Infrastruktur eine hohe Ganztagsbetreuungsquote für Kinder? 	<p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP</p> <p>AE</p> <p>MP</p> <p>AE</p>
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung des Grundsatzes der Mehrfachnutzung und/oder Zwischennutzung geeigneter öffentlicher Freiflächen und Räume der Sozialen Infrastruktur ■ Keine Wohnbebauung ohne die gleichzeitige Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für Nahversorgung und Soziales ■ Optimale Erreichbarkeit der Einrichtungen der Sozialen Infrastruktur insbesondere mit den ÖV ■ Verknüpfung der „großen“ Sozialen Infrastruktur mit den kleinteiligen Strukturen, Netzwerken und „soziokulturellen Partikel“ im unmittelbaren Wohnbereich (Grätzelkultur, Vereinsleben, Hobbygruppen und Kleinveranstaltungen etc.) ■ Frühzeitige Einrichtung eines Gebiets- bzw. Stadtteilmanagements als intermediäre Drehscheibe und „Ansprechhilfe“ vor Ort (Info-Kiosk in der Bauphase; auch als „Preview-Center“ für Standortmarketing) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sind entsprechende planerische und organisatorische Vorkehrungen für eine optimale Mehrfach- bzw. Zwischennutzung getroffen? ➤ Ist eine mit dem Wohnungsbau weitgehend gleichzeitige Bereitstellung der Grundversorgung mit Sozialer Infrastruktur im Bauetappenplan (zumindest als Provisorien) sichergestellt? ➤ Ist die Sicherung der Grundversorgung auch bei unvollständiger Realisierung gegeben? ➤ Sind die für den Versorgungsalltag wichtigen Einrichtungen der Sozialen Infrastruktur von allen Wohnquartieren aus optimal erreichbar? (300m und 500m Radien) ➤ Ist die Erreichbarkeit der Sozialen Infrastruktur auch über bequeme Alltagswegeketten mit Einrichtungen der Nahversorgung, Kultur und Freizeit gegeben? ➤ Wird die Brückenfunktion der kleinteiligen Netze soziokultureller Infrastruktur berücksichtigt und werden die entsprechenden Räume und Schnittstellen geschaffen? ➤ Wird halböffentlichen und/oder privaten Einrichtungen, die soziales Leben, Anregung und Abwechslung im unmittelbaren Wohnumfeld unterstützen, entsprechend Raum gegeben? ➤ Werden die Wohnbauträger frühzeitig für die Bereitstellung einer zukunftsorientierten Kleininfrastruktur im unmittelbaren Wohnumfeld gewonnen? (Public-Cooperative-Partnership) ➤ Ist ein Konzept für ein professionelles Gebiets- bzw. Stadtteilmanagement vorgesehen und eine optimale Räumlichkeit als „Stadtteilbüro“ an einem zentralen Standort bereitgestellt? 	<p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
--	--	--	---

<p>4. Freiflächen / Öffentlicher Raum</p> <p><i>Sicherstellung eines ausgewogenen Grünflächenanteils</i></p> <p><i>Qualitätsvolle Freizeit- und Erholungsräume im Stadtteil bzw. in den Quartieren</i></p> <p><i>Sicherung der Nutzbarkeit der Flächen durch Alltagstauglichkeit sowie hohe Aufenthalts- und Kommunikationsqualität</i></p> <p><i>Sicherung der Zugänglichkeit der Frei- und Erholungsräume ohne räumliche und „soziale“ Barrieren</i></p> <p><i>Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen von Geschlecht, Generation und den verschiedenen sozialen Lebensstilgruppen</i></p> <p><i>Hohes Potenzial der gemeinwesen-orientierten Aneignung und kulturellen Selbstverständigung des öffentlichen Stadtraumes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängiges und schlüssiges Freiraumkonzept mit einem klar erkennbaren, Identität bildenden, grünräumlichen Grundgerüst ohne monotone Gleichförmigkeit ■ NutzerInnenfreundliche Verteilung der Erholungsflächen im Siedlungsgebiet sowie eine unkomplizierte und schlüssige Freiraumvernetzung ■ Bereitstellung bedürfnisorientierter „Wohlfühl-Freiräume“, attraktiver und sicherer halb-öffentlicher Rückzugsgebiete sowie von wohnungsnahem Individualgrün ■ Gestaltung der autofreien Wohnwege als Spiel- und Aufenthaltsräume ■ Sicherstellung der Erreichbarkeit von Freiräumen für alle Mobilitätsgruppen unter dem Aspekt der sensiblen Verkehrsberuhigung (IV) und mit besonderer Bevorzugung des Rad- und Fußgängerverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Lässt sich im Planungskonzept ein durchgehendes „Grünes Netz“ erkennen? ➤ Sind Identität bildende Elemente gegeben und trägt das Bepflanzungskonzept zur Schaffung „grüner Adressen“ für die unterschiedlichen Personen- bzw. Anspruchsgruppen bei? ➤ Werden die quartierseigenen Freiflächen individuell bzw. differenziert gestaltet? ➤ Ist der Anteil an öffentlicher Parkfläche, sonstigen Grün-, Spiel- und Sportflächen für die erwartete Einwohnerzahl ausreichend? ➤ Befinden sich die Freiflächen im größtmöglichen Nahbereich zu den Wohn- und Arbeitsgebieten? ➤ Sind die Freiräume durch das Grundkonzept miteinander verbunden und steigert die Freiraumvernetzung ihre Qualität und Nutzungsvielfalt? ➤ Sind im Wohnbereich quartierseigene Freiflächen mit ausreichend individuellen, familiären sowie altersgruppenspezifischen Rückzugsmöglichkeiten vorgesehen? ➤ Kann auf den Freiflächen die angestrebte Freiraumqualität für alle Zielgruppen gewährleistet werden? (Größe, Lage, Beschaffenheit etc.) ➤ Lässt das Freiraumkonzept genug Offenheit für eine Mitbestimmung bei der Freiraumgestaltung? ➤ Sind die Freiräume, Freizeit- und Erholungsflächen für alle Mobilitätsgruppen direkt, barrierefrei und gesichert erreichbar? ➤ Sind die wohnungsnahen Freiräume schnell und für Kinder ohne Begleitung gefahrlos erreichbar? 	<p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP</p> <p>MP</p> <p>MP</p> <p>MP</p> <p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p>
--	---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nutzungsnischen als alters-, gruppen-, lebensstil- und geschlechterspezifische „Privaträume“: <ul style="list-style-type: none"> - Angebote für Jugendliche (Mädchen, Burschen, Clingen auf Zeit) sowohl integrativ im hausnahen Außenbereich als auch in Form der Bereitstellung eigener Räume - Schaffung von Lärmzonen (insbesondere für Ballspiel, Jugendliche) und Ruhezonen - Gestaltung pädagogisch wertvoller Spielzonen wie z.B. betreute Abenteuerspielplätze, die Bewegung, Geschicklichkeit, Phantasie, Konzentration und soziale Fähigkeiten fördern - Geschlechts- und altersspezifische Freizeit- und Sporteinrichtungen ■ Vermeidung von Nutzungskonflikten durch ortsangepasstes Abstandsgrün zwischen den Nutzungsbereichen ■ Klare Abgrenzung von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräumen ■ „Öffentliche“ Räume als „soziale Orte“ durch Dichte, Verschränkung und Überlagerung gruppen-, rollen-, alters- und geschlechtsspezifischer Nutzungen ■ Schaffung von Bewegungsflächen und Flächen für gemeinsame Aktivitäten und Kommunikation ■ Vielseitige Nutzung der Dachlandschaft als Gründächer für Erholung, Gardening und Gemeinschaft ■ Sicherung von Entwicklungsbereichen für zukünftige Bedarfe und Nutzungen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sind in der Planung die grundlegenden Bedürfnisse der einzelnen Gruppen berücksichtigt worden? ➤ Sind Erholungs- und Freizeiteinrichtungen bzw. Freiflächen mit überdurchschnittlicher Qualität geplant? ➤ Sind Lärm- und Ruhezonen vorgesehen bzw. sind die vorhandenen geeignet (Lage, Umfeld, Größe, Erreichbarkeit)? ➤ Sind die Freiflächen von den Verkehrsflächen nutzungsgerecht getrennt (Sicherheitsaspekt)? ➤ Sind die Beleuchtungs- und Witterungskonzepte für die Erholungs- und Freizeitflächen zeitgemäß? ➤ Sind die Nutzungsbereiche durch Freiflächen (Abstandsflächen) soweit getrennt, dass sie sich gegenseitig nicht beeinträchtigen? ➤ Lässt sich die Trennung von (halb)öffentlichen und privaten Bereichen gewährleisten? ➤ Sind öffentliche Treffpunkte bzw. Plätze im unmittelbaren Wohnumfeld geplant? ➤ Animieren die Bewegungsflächen zu gemeinsamen Aktivitäten und sind sie „bespielbar“? (Größe, Proportionen, Verkehr etc.) ➤ Gibt es Überlegungen hinsichtlich der alters- und geschlechtsspezifischen Ausstattung und werden unterschiedliche ethnische Gruppen bei der Ausstattung berücksichtigt? ➤ Sind Dachterrassen- und Mietergärten geplant und werden diese Bereiche als Bestandteile des allgemeinen Grünnetzes betrachtet? ➤ Sind Flächen für künftige Bedarfe vorgesehen und sind diese als Entwicklungsbereich geeignet? (Lage, Umfeld, Größe, Erreichbarkeit) 	<p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>MP</p>
--	---	---	---

<p>5. Mobilität / Verkehr</p> <p><i>Sicherstellung des „Kurze-Wege-Prinzips“</i></p> <p><i>Verkehrsvermeidung durch Nutzungs-durchmischung</i></p> <p><i>Verkehrsverlagerung auf umwelt-schonende Verkehrsmittel über gut ausgebauten ÖV und ein bequemes, feinmaschiges Netz an Geh- und Radwegen</i></p> <p><i>Berücksichtigung geschlechter-differenzierter Mobilitätsmuster und Mobilitätschancen</i></p> <p><i>Gewährleistung der Erreichbarkeiten im Stadtteil und Chancengleichheit zwischen den Mobilitätsformen</i></p> <p><i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i></p> <p><i>Alltagsgerechte und sichere Abstell-möglichkeiten für den ruhenden Ver-kehr</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sicherstellung eines attraktiven Verkehrskonzepts mit sicheren und benutzerfreundlichen Erreichbarkeiten ■ Sparsame Ausweisung des öffentlichen Straßenraums für den motorisierten IV ■ Orientierungsmöglichkeiten über durchgehend verständliche Straßen- und Wegesysteme ■ Sicherstellung der Mobilität aller Mobilitätsgruppen, im besonderen der Gruppe der Kinder, Jugendlichen und alten Menschen ■ Geschlechtersensible Lösungen in Hinblick auf Mobilitätschancen, Zugänglichkeit, Sicherheit, Attraktivität und Benutzbarkeit ■ Gute Erreichbarkeit der Freiräume und Erholungsflächen, Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Infrastruktuneinrichtungen über attraktive Radweg-Verbindungen ■ Vermeidung von Gefahrenpunkten bzw. -strecken ■ Verknüpfung von Wegen durch Bündelung von Funktionen und damit Ermöglichung von „Alltagswegeketten“ ■ Benutzerfreundliches und streckenoptimiertes ÖV-Konzept mit weitgehend geschlossenem ÖV-Netz ■ Gute Erreichbarkeit und barrierefreie Zugänglichkeit von Haltestellen und Verkehrsmittel ■ Komfortable und sichere Rad-Abstellplätze an den ÖV-Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ist die Straßen- und Wegeführung verständlich und bedürfnisorientiert? ➤ Wird ein nutzungsverträgliches Stadttempo mit Tempo-30-Zonen bzw. Wohnstraßen im Wohnumfeld angestrebt? ➤ Ist eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Arbeitsstätten, der Sozialen Infrastruktur, Freiräume und ÖV-Haltestellen im Stadtteil über Fuß- und Radwege gegeben? ➤ Verbindet das Feinnetz der Geh- und Radwege alle Teilläume möglichst gleichermaßen und mit angemessen kurzen Wegen? ➤ Sind die Mobilitätsbedingungen für Kinder, alte Menschen und Behinderte überdurchschnittlich gelöst? (Verringerung der Begleitmobilität) ➤ Werden entlang der Wegeketten verschiedene Nutzungen gekoppelt? ➤ Erleichtern Erreichbarkeitsqualitäten zu Fuß, mit Rad oder ÖV die Durchführung von Haushalts-, Familien- und Versorgungsaufgaben? ➤ Ist die Bevorzugung des ÖV in der Planung nachvollziehbar gelöst? ➤ Werden dem ÖV Vorrangflächen bzw. eigene Fahrbahnen eingeräumt? ➤ Gibt es in den (Sub-)Zentren mehrere Alternativen im ÖV? (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) ➤ Wird ein ÖV-Einzugsbereich von 300 m in den meisten Wohngebieten gewährleistet? ➤ Sind die Betriebszeiten und Intervalle (innerhalb und außerhalb der Verkehrsspitzen) der ÖV-Verkehrsmittel benutzerfreundlich bzw. benutzeroptimiert? ➤ Sind die Haltestellenabstände und Zugänge zu den Haltestellen attraktiv (sicher, direkt und barrierefrei)? 	<p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>MP</p> <p>MP</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p>
---	---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Autoarmes und fußgängerfreundliches Erschließungskonzept ■ Durchgängige Erschließung der Teilgebiete durch feinmaschiges, lückenloses Netz an sicheren Geh- und Radwegen mit attraktiven Raumfolgen und ohne Sackgassen ■ Breite Gehsteige, die eine komfortable Bewegung im öffentlichen Raum ermöglichen ■ Wahlmöglichkeiten für Räume und Wege im Stadtteil und Ermöglichung zwangloser Kontaktmöglichkeiten im Gehwegenetz 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sind Park&Ride und Bike&Ride Abstellplätze vorgesehen? ➤ Sind an den Haltestellen kleinere gewerbliche Einrichtungen (Café, Trafik etc.) möglich? ➤ Ist ein durchgängiges fußgängerfreundliches Netz von Geh- u. Radwegen sowie Radrouten vorhanden und existiert ein Alternativangebot? ➤ Sind die Qualitätsstandards der Geh- und Radwege über dem Durchschnitt? (z.B. Gehsteigbreiten mind. 2 m, ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc.) ➤ Sind die überwiegenden Teile des Geh- und Radwegenetzes barrierefrei (keine Unter- bzw. Überführungen)? ➤ Werden Geh- und Radwege getrennt geführt und sind Gehwege eigene Verkehrsflächen (ohne Parkerlaubnis für PKW, mit Niveauunterschied, durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt)? ➤ Sind ausreichend Querungshilfen (vor allem an den stark befahrenen Straßen) geplant? ➤ Finden sich Geh- und Radweg begleitende Alleen als schützende Baumdächer im Konzept? ➤ Sind die Geh- und Radwege so dimensioniert, dass sozialer Kontakt stattfinden kann ohne den Fließverkehr zu beeinträchtigen? (Platz für Begegnungen) ➤ Sind entsprechende Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenraum geplant? ➤ Werden zu allen Tageszeiten attraktive Wegverbindungen angeboten, um unkontrollierte „Angsträume“ zu verhindern? (Beleuchtung, Einsicht, Schutz zur Straße, Wegeführung etc.) ➤ Bestehen für „sensible“ Zonen (Kindergärten, Schulen, Altenheime, öffentliche Einrichtungen etc.) eigene Detailplanungen? ➤ Sind die Vorfeldzonen bei Schulen und Kindergarten verkehrs frei? 	<p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alternativrouten für unterschiedliche NutzerInnenbedürfnisse, alters- und personenspezifische Wegeführung sowie sichere Tag- und Nachtrouten 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden zu allen Tageszeiten attraktive Wegverbindungen angeboten, um unkontrollierte „Angsträume“ zu verhindern? (Beleuchtung, Einsicht, Schutz zur Straße, Wegeführung etc.) ➤ Bestehen für „sensible“ Zonen (Kindergärten, Schulen, Altenheime, öffentliche Einrichtungen etc.) eigene Detailplanungen? ➤ Sind die Vorfeldzonen bei Schulen und Kindergarten verkehrs frei? 	<p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsberuhigte Gestaltung sensibler“ Teilbereiche ■ Sicherstellung der Rahmenbedingungen für „autofreie“ bzw. „autoreduzierte“ Siedlungen ■ Optimierung des Stellflächenangebots für den ruhenden Verkehr sowie Reduzierung seiner Präsenz ■ Optimales Angebot an zeitgemäßen und sicheren Sammelgaragen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden in den Nebenstraßen Tempo-30-Zonen oder Wohnstraßen angestrebt und sind für besondere Bereiche Fußgängerzonen vorgesehen? ➤ Werden Geschwindigkeit reduzierende bzw. Aufmerksamkeit steigernde Maßnahmen geplant? (Verkehrsführung, Aufpflasterungen, Bepflanzung, Beleuchtung...) ➤ Werden Anreize geplant, um den PKW-Verzicht zu fördern? (positiv: Gemeinschaftseinrichtungen; negativ: Parkraumbewirtschaftung) ➤ Werden ausreichend Sammelgaragen bzw. Parkhäuser (ober- oder unterirdisch) in der Planung berücksichtigt um den Stellflächenanteil im öffentlichen Raum zu reduzieren? ➤ Sind die Qualitätsstandards für Tiefgaragen überdurchschnittlich (Sicherheit, natürliche Beleuchtung, Überschaubarkeit, Orientierung, Rufkontakt nach außen, Überwachung etc.) 	<p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p>
--	--	---	--

<p>6. Arbeit / Gewerbe</p> <p><i>Funktionelle Verklammerung der Gewerbegebiete mit den Wohnquartieren und dem Zentrum</i></p> <p><i>Schaffung eines breit gefächerten Arbeitsplatzangebots in räumlicher Nachbarschaft</i></p> <p><i>Frauen- und familienfreundliche Arbeitsbedingungen sowie Gewährleistung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Flächen sparende bauliche Dichten bei gewerblichen Nutzungen (Urbanität) ■ Vermeidung von großflächigen Handels- und Einkaufszentren ■ Nutzungsmix durch wohnverträgliche Gewerbe- und Einzelhandelsflächen in Wohngebieten ■ Sicherung optimaler Rahmenbedingungen für ein differenziertes Arbeitsplatzangebot und Branchen mit flexiblen Arbeitszeiten 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden durch die Planung flächenintensive Gewerbe- und Handelskomplexe verhindert? ➤ Werden Gewerbegebiete harmonisch im Planungsgebiet integriert und ist ein ansprechender Nutzungsmix durch das Konzept umsetzbar? ➤ Werden die Voraussetzungen für einen Mindestanteil an Büro- und Gewerbeträgen (10 bis 20 %) in allen Teilbereichen erfüllt? ➤ Wird durch die Planung ein ausgewogener Branchenmix angestrebt in dem Frauen vielfältige Arbeitsplätze finden können? ➤ Liegt der Anteil an Frauen in Führungspositio- 	<p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
---	---	--	--

<p><i>Hoher Anteil qualifizierter Erwerbsarbeitsplätze für Frauen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vielfalt von Nutzungen in räumlicher Nähe zu den Arbeitsstätten ■ Ausweisung von Flächen für Kindertagesstätten und betriebliche Kinderbetreuungseinrichtungen im Gewerbegebiet ■ Schaffung von Anreizen für die Ansiedlung qualitativ hochwertiger Unternehmen ■ Ausweisung von Flächen für Berufsfort- bzw. Berufsweiterbildung und Erwachsenenbildung ■ Unterscheidung „Sozial-“ und „Funktionslärm“ im Planungsgebiet sowie Vermeidung von Nutzerkonflikten 	<p>nen der angesiedelten Betriebe merkbar über dem Durchschnitt?</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Wird ein alltagstauglicher Funktionsmix verfolgt, der es Frauen und Männern ermöglicht auf dem Weg von und zur Arbeit Erledigungen zu machen und Kinder zu den Betreuungsplätzen zu bringen? ➤ Sind die Arbeitsplätze durch interne Wege vielseitig und schnell erreichbar? ➤ Werden in der Planung städtebauliche und wettbewerbsorientierte Anreize für die Unternehmensansiedlung begünstigt? (Architektur, Gebäudefunktionalität, Branchenmix, Verkehrserschließung und öffentliche Einrichtungen in räumlicher Nähe) ➤ Werden im Planungsgebiet Einrichtungen für Erwachsenenbildung etabliert, die sich mit ihrem Angebot und ihren Öffnungszeiten insbesondere an den Bedürfnissen von Frauen orientieren? ➤ Können durch die Positionierung der Gewerbebetriebe Nutzerkonflikte vermieden werden? 	<p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p>
---	---	--	--

<p>7. Sicherheit</p> <p><i>Sicherheit und Bewegungsfreiheit für alle Geschlechter- und Altersgruppen im öffentlichen und halböffentlichen Raum</i></p> <p><i>Beachtung des subjektiven Sicherheitsgefühls und einer positiven sozialen Kontrolle</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Optimale siedlungsstrukturelle Voraussetzungen für die Sicherheit des Wohnumfelds im Sinne der Vermeidung von Angst- und Gefahrenräumen sowie einer positiven sozialen Kontrolle ■ Belebung öffentlicher Orte durch Bündelung von Funktionen oder Routen, Gestaltung sowie Instandhaltung und Pflege 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Werden durch Baustrukturen und Erschließung monofunktionale und verhaltensräumlich verarmte und damit unsichere Flächen bzw. Räume weitgehend vermieden (Gebäudehöhen, Ausrichtung und Anordnung, bauliche Gestaltung, Verkehr und Erschließung)? ➤ Schafft die Planung klare, differenzierte „Verhaltensräume“ bzw. soziale Raumcharaktere? 	<p>MP + AE</p> <p>MP + AE</p>
---	---	---	-------------------------------

<p><i>Berücksichtigung der erhöhten Sicherheitsbedürfnisse von Frauen</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bevorzugung Raum bildender Bauweisen (z.B. Blockrand-Strukturen) im Hinblick auf gute Orientierungsmöglichkeit und damit Sicherheit ■ Bestmögliche Orientierungsmöglichkeiten durch Wegeführung und Sichtverbindungen zur Erkennbarkeit von Anlaufstellen und Zielen ■ Vermeidung von Unter- und Überführungen sowie enger unübersichtlicher Sackgassen, Eingängen und Zugängen ohne Alternativrouten ■ Präsenz eines umfassenden, durchgängigen Sicherheitskonzepts aber ohne Vortäuschung „falscher“ Sicherheit ■ Technische Überwachungs- und Kontrollmöglichkeiten nur an definierten Schnittpunkten ■ Übersichtlicher und sicherer Parkraum sowie Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen wie auch von Garagen und Stellplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Begünstigt die Planung der Wohngebäude die soziale Kontrolle des unmittelbaren Wohnumfelds durch Einsicht zwischen Innen und Außen? ➤ Werden durch die Planung Sichtverbindungen zu markanten Orientierungspunkten (landmarks) begünstigt? ➤ Wird durch die Planung ein duales Beleuchtungskonzept verfolgt (Fahrbahn und Gehwege getrennt beleuchtet)? ➤ Sind nicht zu vermeidende Unter- und Überführungen gut einsehbar bzw. beleuchtet und können diese Stellen auch über einen „Fluchtweg“ verlassen werden? ➤ Ist die durchgehende Beleuchtung der Wege und Plätze bei Dämmerung und Dunkelheit gegeben? ➤ Befinden sich in regelmäßigen Abständen Orte mit erhöhter Fußgängerfrequenz? (Telefonzellen, Automaten etc.) ➤ Unterliegen die Fuß- und Radwege einer sozialen Kontrolle und gibt es Alternativrouten zu Wegen, die abends und/oder an Wochenenden kaum genutzt werden? ➤ Sind die Stellflächen und Garagen überdurchschnittlich sicher und können gewisse Zonen temporär auch mehrfach genutzt werden? ➤ Sind Flächen für die Ausweisung von Frauenparkplätzen vorgesehen? 	<p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p> <p>MP + AE</p> <p>AE</p> <p>AE</p>
---	---	--	---

2.

Best Practice: „Specials“ ausgewählter Modellprojekte

2.1 Best-Practice-Auswahl: Kurzbeschreibung der Projekte

Fortschritte in der Stadtentwicklung sind heute mehr denn je ein **Ergebnis des internationalen Austauschs** von Erfahrungen. Im Zeitalter der Globalisierung und sich stetig wandelnder Herausforderungen an den Neubau und Umbau von urbanen Räumen bieten Best-Practice-Projekte eine aktuelle und konkret fassbare Basis für praxisrelevantes Wissen.

Als Beispiele von Best Practice wurden besonders ambitionierte **Projekte der näheren Vergangenheit** ausgewählt, die **komplette neue Stadtteile** oder **große Wohnquartiere** umfassen. Ergänzt wurden diese durch einzelne **kleinere Siedlungs- bzw. Wohnprojekte** mit anspruchsvollen Themen- schwerpunkten im Rahmen der städtebaulichen Nachverdichtung bzw. Wohnraumschaffung. Ausgewählt wurden letztlich gut dokumentierte Projekte aus Österreich und Deutschland. (Quellen s. Literaturverzeichnis)

■ Autofreie Mustersiedlung, Wien:

1992 wurde ein Gemeinderatsantrag für die Schaffung einer "autofreien Siedlung in den Stadterweiterungsgebieten" gestellt. 1996 konnten die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung dieses Projektes geschaffen werden. Die Schlüsselübergabe der 244 Wohnungen an die Mieter der zwei Objekte, erfolgte 1999. Alle MieterInnen verpflichten sich, auf den Besitz und die Nutzung eines Autos zu verzichten. Die durch den Wegfall des Garagenbaus eingesparten Mittel wurden für ein großzügig gestaltetes Freiraumkonzept und die Errichtung zahlreicher Gemeinschaftseinrichtungen eingesetzt.

■ Globaler Hof, Wien:

Das Wiener Wohnmodell inter-ethnische Nachbarschaft, auch "der globale Hof" genannt, beherbergt unter dem Aspekt der „freiwilligen Multikulturalität“ und der Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen an das Wohnumfeld, zur Hälfte Zuwanderer und in Österreich Geborene: 300 Menschen aus 18 Nationen unter einem Dach. Im Frühjahr 2000 wurden 140 Wohnungen zu den normalen Konditionen des geförderten, gemeinnützigen Wohnbaues übergeben. Hervorzuheben sind die großzügigen Gemeinschaftsräume.

■ Vauban, Freiburg:

Vauban ist ein neuer Stadtteil auf einem ehemaligen Kasernengelände der französischen Armee im Süden Freiburgs, in einer Entfernung von 3km zur Innenstadt. Das Hauptziel war, diesen Stadtteil unter neuen ökologischen, sozialen, ökonomischen und kulturellen Gesichtspunkten durch Kooperation und aktive Beteiligung der Bevölkerung zu entwickeln.

Offizieller Start der Planung war im Dezember 1993. Das Ziel war die Errichtung von 2.000 Wohnungen für ungefähr 5.000 Einwohner, sowie die Schaffung von 600 Arbeitsplätzen. Zielgruppe waren junge Familien, in der Hoffnung, dadurch den Suburbanisierungsprozess in Freiburg zu stoppen.

■ Kronsberg, Hannover:

Im Zuge der Ausrichtung der EXPO 2000 wurde im Südosten Hannovers der Stadtteil Kronsberg entwickelt und bebaut, um den prognostizierten Wohnungsbedarf der Stadt zu decken. Im 1. Bauabschnitt wurden innerhalb von nur ca. 2 ½ Jahren fast 3000 Wohneinheiten errichtet. Kronsberg wurde als "Modell-Stadtteil für nachhaltige Entwicklung" geplant und soll im Endausbau bis zu 6.000 Wohnungen für ca. 15.000 EinwohnerInnen beherbergen.

Die überwiegende Nutzungsart ist das Wohnen, begleitet von sozialen und kulturellen Infrastruktur-einrichtungen. Im Westen des Quartiers entsteht ein Gewerbegebiet mit ca. 3.000 wohnnahen Arbeitsplätzen vor allem im Dienstleistungssektor. An der Basisstraße des Gebietes wurde ein Misch-gebiet ausgewiesen, das die Nahversorgung für die Bewohner durch Einzelhandels- und Dienstleist-ungseinrichtungen sichern soll.

Die Stadt Hannover verbindet mit der Gestaltung des neuen Stadtteiles den Anspruch und die Her-ausforderung, zukunftsweisende Ansätze und Wege für eine nachhaltige Stadtentwicklung (Städtebau und Landschaftsplanung, Ökologie und Technik, kulturelles und soziales Leben) zu verwirklichen.

■ **Frauen-Werk-Stadt, Wien:**

Das Konzept der Frauen-Werk-Stadt befasst sich mit der Planung einer Wohnanlage unter beson-derer Berücksichtigung der Anforderungen von Haus- und Familienarbeit. Geplant wurden 359 Wohn-ungen von vier Architektinnen (Prochazka, Podreka, Peretti, Ullmann).

Die angstfreie Ausgestaltung der Innen- und Außenräume sowie die Schaffung vielfältiger Kommuni-kationsmöglichkeiten und alltagstauglicher Infrastruktur sind zentrale Kernpunkte des Konzepts. Auf-grund der Mietermitbestimmung bestand die Möglichkeit der Eigeninitiative bereits in der Planungs-phase und wurde später (in Teilbereichen) bis zur Mieterselbstverwaltung ausgebaut.

■ **Rieselfeld, Freiburg:**

1980 wurde entschieden, den Randbezirk der Stadt zu bebauen. Das Projekt auf der früheren Verrie-selungsfläche (78 ha – allesamt in städtischem Besitz) wurde in die Wege geleitet und 1993 wurde mit den Erschließungsarbeiten des ersten Bauabschnittes begonnen. Die ersten Wohnungen konnten 1996 bezogen werden. Bis zum Jahre 2010 sollen 4.500 Wohneinheiten für 10.000 bis 12.000 Ein-wohner, sowie 1.000 Arbeitsplätze auf dem Gelände entstehen.

Ziele der Stadt Freiburg waren neben der Bereitstellung neuen Wohnraums, ein „normaler“ Stadtteil mit einer tragfähigen Alltagskultur sowie die Einbindung der naturräumlichen Umgebung und der be-bauten Nachbarschaft. Es sollte ein lebendiger, familienfreundlicher Stadtteil werden mit einer sozia-ten Durchmischung, wobei sich soziales und kulturelles Leben von Anfang an parallel zum baulichen Wachstum entwickeln sollte. Die Leitbilder lauteten „Urbaner Stadtteil“, „Stadtteil der kurzen Wege“, „Verbindung von Leben und Arbeit“, „Versorgung vor Ort durch kommerzielle Infrastruktur“. Ein weite-rer wichtiger Aspekt bei der Planung Rieselfelds war die Ökologie. Umwelttechnisch zukunftsweisen-de Gedanken wurden beim Bau der Häuser und Außenanlagen berücksichtigt.

■ **solarCity, Linz:**

1995 entschied sich der Magistrat der Landeshauptstadt Linz zu einem ehrgeizigen Projekt: Ein neuer Stadtteil mit 5000 Wohnungen sollte als Modellvorhaben in Niedrigenergiebauweise und anderen ökologischen Aspekten realisiert werden. Nach 15 Jahren der Projektentwicklung, Masterplanung und Bauphase wurde das Projekt solarCity am südlichen Stadtrand von Linz 2005 in einem ersten Ab-schnitt (1.300 WE) fertig gestellt. Im Zuge des Projekts wurden eine vollständige Stadtteil-Infrastruktur – z.B. Nahversorgung, Kindergarten, Schulen, Volkshaus mit Bibliothek – sowie eine Straßenbahn-Anbindung an das Zentrum geschaffen. Im Mittelpunkt standen auch eine umfassende soziokulturelle Gesamtplanung und die Begleitung durch eine Expertin für frauengerechte Planung.

2.2 Best Practice: Ausgewählte Qualitätsbausteine

Von den ausgewählten Best-Practice-Beispielen wurden die großflächigen Stadt(teil)entwicklungen insbesondere auf **soziale und genderrelevante Innovationen** durchleuchtet und als **Qualitätsbausteine** dokumentiert. Abgerundet wird die Auswahl um einzelne modellhafte **gendersensible Umsetzungen** von Wohnprojekten bzw. Detailplanungen im Wohnumfeld.

Die Dokumentation ausgewählter Qualitätsbausteine – „**Specials**“ – wurde den Qualitätszielen des **GM-Kriterienkatalogs** zugeordnet. Damit können die Erfahrungen der ausgewählten Best Practice auch als Referenzen zum vorgelegten Kriterienkatalog gelesen werden.

Die im Hinblick auf „Gender Mainstreaming“ besonders relevanten Planungsansätze, Maßnahmen und Lösungen werden auch hier hervorgehoben dargestellt (**gelb hinterlegt**). Wesentliche Aspekte einer gendersensiblen und alltagstauglichen Planung sind jedoch auch in den anderen qualitätssichernden Einzelmaßnahmen vertreten. (Quellen s. *Literaturverzeichnis*)

GM-Qualitätsziele Planerische Zielsetzungen	GM-Bausteine Best Practice aus 8 modellhaften Projekten der Stadtentwicklung
<p>Wohnungsbau</p> <p><i>Zielgruppen- und alltagsgerechter Wohnbau auf Basis zukunftsfähiger technischer und ökologischer Standards</i></p> <p><i>Attraktive Lebensraum-Bedingungen für alle Zielgruppen (Geschlecht, Alter, Beruf, Familiensituation, Lebensstil, ethnische Herkunft, Gesundheit)</i></p> <p><i>Vielfältige Wohn- und Lebensformen unter Einschluss alternativer Wohnformen bzw. neuer sozialer Modelle</i></p> <p><i>Optimale Verzahnung von Stadtentwicklungsplanung mit der Wohnbedarfs- und Sozialplanung (Ziel „Balanced Communities“)</i></p>	<p>► Autofreie Mustersiedlung, Wien:</p> <p>Die Wohnungen wurden in vier Arten mit unterschiedlichem Mitbestimmungsgrad angeboten (Basiswohnung, Wohnung aus dem Katalog, maßgeschneiderte Wohnung, Selbstbauwohnung), um besser auf die individuellen Bedürfnisse der MieterInnen eingehen zu können. Die Kommunikation zwischen den BewohnerInnen soll durch einen offenen, großzügig dimensionierten Laubengang mit Platz zum Sitzen, Plaudern, Spielen, Pflanztröge aufstellen etc. erleichtert werden. In Gebäuden mit Innenschließung finden sich platzartige Erweiterungen, die nach den Bedürfnissen der BewohnerInnen gestaltet werden können.</p> <p>Platz für Veranstaltungen bietet ein Mehrzweckraum. Weiters werden vermietbare Gemeinschaftsflächen angeboten, auf denen ursprünglich ein Internetcafé, ein Tageselternzentrum und kleinere Ladenflächen geplant waren.</p> <p>Am "versunkenen Platz" in der Mitte der Wohnsiedlung, wurde versucht ein "urbanes Mikrozentrum" für die Siedlung zu schaffen. Durch die Anordnung von verschiedenen Einrichtungen soll der Platz belebt werden und viele informelle Kontakte ermöglichen.</p> <p>Für den ursprünglich in seinen Funktionen als sehr offen ausgewiesenen nördlichen Bereich des "versunkenen Platzes" wurden durch einen Mitbestimmungsprozess verschiedene Funktionen genau definiert: Fahrradwerkstatt, Werkstätte für Holzarbeiten, Fitnessraum, Mehrzweckgemeinschaftsraum. Auch die notwendigen Waschküchen wurden hier zu einem zentralen, natürlich belichteten Waschsalon zusammengezogen.</p> <p>Bei der Planung wurde besonders großer Wert auf die Einbeziehung von Kindern und Jugendlichen in das Alltagsgeschehen gelegt. Ein Spielraum für Kleinkinder im Erdgeschoß sowie ein lärmgeschützter Jugendraum im Keller (nur von außen über Jugendplatz erschlossen) sollen wetterunabhängige Spiel- und Freizeitflächen sichern. In den Geschoßen der Wohnbauten finden sich statt eines Kinderwagenraums je Stiegenhaus Kinderwagenabstellnischen.</p>

➤ **Globaler Hof, Wien:**

Im Globalen Hof soll inter-ethnisches Wohnen unter dem Aspekt der „freiwilligen Multikulturalität“ und der Be-rücksichtigung der unterschiedlichen **Anforderungen an das Wohnumfeld** ermöglicht werden. Das Inländer-/Ausländer-**Durchmischungsverhältnis** wurde 50:50 festgelegt. Durch die Auswahl verschiedener ethnischer Gruppen wurde versucht eine „dominante“ ethnische Gruppe auszuschließen. Die großzügige Ausstattung mit Gemeinschaftsräumen bzw. -flächen soll sowohl Kontakt und das „Aufeinanderzugehen“ ermöglichen, als auch auf die individuellen Bedürfnisse Rücksicht nehmen und Rückzugsmöglichkeiten bieten.

Innerhalb der Siedlung dienen vor allem die **Dachgärten** als Treffpunkte und Nutzgärten. Dabei wird zwischen privaten Dachgärten und Gemeinschaftsdachgärten unterschieden. In den Häusern dienen die Erschließungsgänge als Gemeinschaftsräume, teilweise mit Nischen und Gemeinschaftsloggien. Zudem gibt es Gemeinschaftsflächen pro Stiege für kleinere Nutzungen bzw. Feste. Für große, geschlossene Veranstaltungen ist ein Mehrzweckraum vorhanden. Weitere in- und externe Treffpunkte sind ein Café und eine Sushi-Bar.

Aus dem tagesbelichteten Waschsalon (45 m²) hat man freien Blick auf den Kleinkinderspielplatz im Innenhof. Um Konflikte zwischen Kleinkindern und Jugendlichen zu vermeiden wurden sowohl ein Kinderspielraum als auch ein Spielraum für Jugendliche freigehalten.

➤ **Vauban, Freiburg:**

Das Besondere an dem Stadtteil Vauban war, dass bis Mitte 2002 durch den Zusammenschluss vieler BewohnerInnen ca. 40 **Baugruppen** und **Wohnprojekte** entstanden. Innerhalb dieser Gruppen hatten auch Menschen mit geringeren Einkommen die Möglichkeit, Eigentum zu erwerben, weil hier Rabatte möglich waren, die Einzelbauherren nicht bekommen. Besonders interessant für Menschen mit geringem Einkommen waren die Projekte der Genova-Wohngenossenschaft Vauban und der selbstorganisierten unabhängigen Siedlungsinitiative SUSI. Daneben wurden in Vauban rund 200 öffentlich geförderte Wohnungen von anderen Bauträgern errichtet.

Die von Mitgliedern des Forum Vauban gegründete Genova Wohngenossenschaft eG verwirklichte ein "Modellhaus" im Rahmen des EU „LIFE“-Projekts. Das Modellhaus vereinigt ökologische und soziale Maßnahmen, 35 der 36 Haushalte leben autofrei. Die sozialen Besonderheiten des Projekts sind: **Größtes Mietwohnungsprojekt in Vauban, umfangreiche Mitbestimmung** durch die späteren MieterInnen, **Wohnprojekt Jung & Alt**, barrierefreie Erschließung mit Aufzug und Laubengängen für 32 der 36 Wohnungen, flexible Grundrisse mit Schalträumen sowie gemeinschaftliche Nutzung von Gästezimmer, Waschküche und Trockenraum, **Gemeinschaftshaus und Garten**. Hervorzuheben ist der umfangreiche Mitbestimmungsprozess dieses Projekts, außerdem erfolgten

	<p>keine Vermischung von Stellplatz- und Baukosten und keine Stellplatzpflicht für BewohnerInnen ohne Pkw. Das Bauprojekt erreichte trotz des anspruchsvollen Konzepts den bis dahin günstigsten Baupreis bei Neubau in Vauban.</p> <p>➤ Kronsberg, Hannover:</p> <p>Da bei diesem Projekt eine ausgewogene soziale Durchmischung eines der Hauptziele war, wurden Wohnprojekte mit gezielten Themenbereichen besonders gefördert. Zur Qualitätssicherung im geförderten Wohnungsbau wurde verankert, dass die Integration der MieterInnen in Hausgemeinschaften und die Bildung von Nachbarschaften zu fördern ist. Außerdem wurde festgesetzt, dass zur Ergänzung der öffentlichen Einrichtungen zwei Prozent der Wohnfläche als soziale Verfügungsräume herzustellen sind.</p> <p>"Habitat" ist ein Wohnprojekt das "das multikulturelle Zusammenleben von Deutschen und MigrantInnen fördern soll". Nach einem Wettbewerb wurden 93 Wohnungen erstellt, davon 10% unter Beachtung moslemischer Glaubensregeln. Es gibt 1- bis 7-Zimmer-Wohnungen in 44 verschiedenen Typen, von denen die meisten "Allraumwohnungen" mit zentraler Wohnküche, gleich großen Zimmern und flexiblen Innenwänden sind. Die differenzierte Gestaltung der Außenräume ermöglicht ein lebendiges Miteinander, Integration soll durch Öffnung nach außen stattfinden.</p> <p>Die fünf jeweils 3½-geschossigen Baukörper gruppieren sich um einen Bouleplatz und zwei Wohnhöfe, in denen sich Mietergärten befinden. Zentrale Bedeutung hat das Gemeinschaftshaus ausgestattet mit Gruppenräumen, Teestube, Kiosk, Obstladen, Service-Büro mit Konsumgütervermietung (Rasenmäher, Werkzeug, Grill u.ä.), Fitnessraum und Sauna. Weitere Angebote sind Fahrrad-Tiefgarage, Carsharing-Fahrzeuge, Gastronomie und ein Waschsalon. Die Bewohnerschaft ist multikulturell, wie von den Initiatoren beabsichtigt: etwa 30% der Einwohner sind MigrantInnen. Die Fluktuation ist gering und die Nachfrage nach den Wohnungen ist nach wie vor sehr groß.</p> <p>Die Grundidee des FOKUS-Wohnprojektes für selbstbestimmtes Wohnen und Leben von behinderten Menschen ist die Verbindung von unabhängigem Wohnen und der Bereitstellung von Assistenzdiensten bei allen Aktivitäten des täglichen Lebens. Die barrierefreien Wohnungen des Projektes wurden in der regulären Wohnbebauung verstreut so angeordnet, dass sie in der Nähe eines Assistenzstützpunktes liegen.</p> <p>Die Senioren-Wohngemeinschaft "Gemeinsam statt einsam" bietet die Möglichkeit der Ansiedlung für viele Einkommensgruppen (besonders familienfreundlich). Unter den unterschiedlich großen Wohneinheiten sind auch besonders gestaltete Wohnungen für alte Menschen und Menschen mit Behinderung. Zudem wurde ein Wohngemeinschaftshaus für ältere Menschen geschaffen.</p>
--	--

➤ **Messestadt Riem, München:**

Die Miet- und Eigentumswohnungen in der Messestadt Riem wurden zu ca. 40 % im sozialen Wohnungsbau, 30 % im „sonstig geförderten“ und 30 % im „frei finanzierbaren“ Wohnungsbau errichtet. Besonderes Augenmerk wurde auf die Flexibilität und Vielfalt der Baustukturtypen sowie der Wohnungsgrundrisse gelegt.

➤ **Frauen-Werk-Stadt, Wien:**

In dem besonders auf die **Bedürfnisse von Frauen** konzipierten Projekt befinden sich neben betreuten Wohngemeinschaften für behinderte Menschen, Behindertenwohnungen ohne Betreuung und betreute WGs für Jugendliche.

Vielfältig nutzbare Wohnungsgrundrisse die für alle Lebensphasen adaptierbar sind erleichtern die verschiedenen Nutzungen. Eine exemplarische Lösung fand hier Arch. Prochazka mit dem Entwurf einer 80-85 qm großen Familienwohnung, die einen fixen Küchenrker zur Spielwiese hin vorsieht, ansonsten jedoch eine Gruppe flexibler, gleich großer und zuschaltbarer Räume für verschiedene Nutzungen vom Loft bis zur Familienwohnung für unterschiedliche Generationen bereitstellt.

Die Erschließungsräume in den Gebäuden dienen als Sozialräume, dabei wurde die Zahl an Wohnungen pro Stiegenhaus möglichst gering gehalten, um die Entstehung einer Hausgemeinschaft zu unterstützen. Natürlich belichtete Stiegenhäuser, großzügig angelegte Eingangssituationen betonen zusätzlich den „Gemeinschaftsraum-Stiegenhaus“. Um auf künftige bzw. nicht berücksichtigte Bedürfnisse reagieren zu können wurde Potenzial für aneigenbare Räume eingeplant.

In den Häusern finden sich leicht erreichbare Kinderwagen- und Fahrradabstellräume, die teilweise in den Stockwerken angeordnet sind. Attraktive Waschküchen auf den Dächern mit direktem Zugang zur Dachterrasse sollen die Kommunikation der BewohnerInnen erleichtern. In der Mitte der Wohnsiedlung befindet sich ein **Kindergarten** mit vier Gruppen und einer Kleinkinderkrippe, der auf Grund einer Aufschüttung zu Wohnbebauung lärmgeschützt ist.

Die besonders kinderfreundliche Ausstattung der Frauen-Werk-Stadt erforderte zudem noch Kinderspielräume + WC, Werkräume + WC und eine überdachte Ballspielfläche mit Kinder-WC innerhalb der Siedlung.

► **Rieselfeld, Freiburg:**

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung erarbeitete eine Initiative von Frauen einen "Katalog für eine frauenorientierte Planung", der sich vor allem am **Gebrauchswert der Wohnungen** und des Wohnumfelds orientierte. Von dieser Initiative wurde der Verein "Stadt & Frau e.V." gegründet, der zum Ziel hatte, theoretische Prinzipien in die Realität umzusetzen. Zwischen 1996 und 2001 entstanden auf einer zentral gelegenen Fläche im Stadtteil drei viergeschossige Gebäude für ein Frauenwohnprojekt mit insgesamt 68 Wohnungen. Dazu gehören sowohl öffentlich geförderte Mietwohnungen als auch geförderte, selbst genutzte Eigentumswohnungen und frei finanzierte Einheiten.

Das Wohnungsangebot zeichnet sich durch eine große Typenvielfalt aus. Die zwischen 31-116 qm großen Wohnungen (mit 1-5 Zimmern) verfügen jeweils über eine zentrale Wohnküche bzw. einen **Familien-Allraum**. Sie setzen sich aus nahezu gleichgroßen Räumen zusammen, können nach Bedarf geteilt oder zusammengelegt bzw. durch Schaltzimmer ergänzt werden und verzichten weitgehend auf Verkehrsflächen. Gemeinschaftsflächen von 450 m² im Eingangsbereich der Gebäude und im Obergeschoss mit Zugang zur Dachterrasse und die großzügig bemessene Laubengangverschließung gestalten ein kinderfreundliches und gemeinschaftsorientiertes Wohnen.

Durch den gemeinsamen Planungs- und Bauprozess haben sich intensive nachbarschaftliche Beziehungen herausgebildet. Die Wohnanlage wird inzwischen von den BewohnerInnen in Form der "Genossenschaft Stadt & Frau e.G." **selbstverwaltet**. Das Projekt zeichnet sich durch eine hohe Wohnzufriedenheit der BewohnerInnen und durch soziale Stabilität aus.

► **solarCity, Linz:**

Parallel zum Engagement international renommierter Architekten (Foster, Rogers, Piano, Herzog, Treberspurg) und den Energiespar- und Öko-Planungsambitionen wurde eine differenzierte **sozialorganisatorische Strategie der Besiedlung** und Nutzung als Grundlage für eine nachhaltige Stadt(teil)entwicklung angesehen. Ein hohes Maß der sozialen Durchmischung und Dichte sowie ein funktionierendes Gemeinwesen im Sinne einer sozialen Ausgewogenheit war daher auch ein wesentliches Ziel der Stadt Linz. Der neue Stadtteil an der Peripherie sollte demnach mit besonderer sozialplanerischer Sorgfalt entwickelt werden.

Im Auftrag der Stadt und im intensiven Dialog mit den künftigen Bauträgern und freien Sozialen Diensten sowie einer Expertin für **frauengerechte Planung** erstellte ein externes Team von SoziologInnen eine umfassende **„Soziokulturelle Gesamtplanung“**. Ausgegangen wurde dabei von der Überzeugung, dass gemischte Stadtquartiere nur durch kleinteilige „sozialplanerische Inszenierung“ annähernd erreichbar sind.

	<p>Erarbeitet wurde ein Soll-Szenario der Wohnungsbelegung nach Rechtsform, Wohnungsgröße und soziodemografischen Strukturdaten. Weiters wurden Qualitätsbausteine für eine möglichst innovative und sozial nachhaltige Quartiersentwicklung vorgeschlagen. Im Rahmen von Runden Tischen wurden die ausgearbeiteten Konzepte und Maßnahmenvorschläge mit den 12 Wohnungsgesellschaften und deren Architekten sowie weiteren Sonderfachleuten der Stadt konkretisiert.</p> <p>Ein wesentliches Ziel war die qualitative Ausdifferenzierung der Wohnungsnachfrage insbesondere durch Berücksichtigung nicht-familialer Nutzergruppen sowie auch durch Angebote an größeren Wohnungen für potentielle Eigenheiminteressenten, interkulturelles Wohnen, Möglichkeiten für Mehr-Generationen-Familien, Wohngruppen oder für Arbeiten & Wohnen. Durch die Kooperation aller Akteure konnte die angestrebte „Wohnmietiedifferenzierung“ in Ansätzen erreicht werden. Die Integration experimenteller Wohnformen wurde in der solarCity jedoch nicht im erhofften Ausmaß umgesetzt.</p>
--	--

<p>Soziale Infrastruktur</p> <p><i>Sicherstellung der Grundversorgung mit Sozialer Infrastruktur parallel mit der Besiedlung (auch für weniger mobile Menschen)</i></p> <p><i>Optimale Situierung und Erreichbarkeit der Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (auch im Hinblick auf Wegeketten im „Versorgungsalltag“)</i></p> <p><i>Raum für eine erweiterte, über den Standard hinausgehende Ausstattung mit soziokultureller Infrastruktur</i></p> <p><i>Alters- und geschlechtsspezifisch diversifiziertes Angebot an Freizeit- und Kultureinrichtungen</i></p>	<p>➤ Autofreie Mustersiedlung, Wien:</p> <p>Durch den Stellplatzverzicht konnte eine überdurchschnittliche Ausstattung der Gemeinschaftsflächen ermöglicht werden, die für unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtet wurden und über einen Mehrzweck-Gemeinschaftsraum verfügen. Die hohe Anzahl an Gemeinschaftsräumen und Mitbestimmung sichert ausreichend Räumlichkeiten für die „Siedlungsarbeit“ (Bewohnerversammlung und Bewohnerbeirat).</p> <p>➤ Globaler Hof, Wien:</p> <p>Um auf die unterschiedlich Bedürfnisse der BewohnerInnen eingehen zu können ist ein überdurchschnittliches Ausmaß an Gemeinschaftsflächen errichtet worden. Der große Veranstaltungsraum mit 312 m² ist vor allem für Versammlungen und Großfeiern gedacht, während die vier kleinen Gemeinschaftsräume, einer für jede Stiege, eher auf alltägliche Zusammenkünfte ausgerichtet sind. Die zwei gemeinsamen Dachgärten werden vor allem von den Mietern ohne eigene Dach- bzw. Freifläche genutzt.</p> <p>In den ersten Monaten der Besiedlung wurde ein temporäres Mieterservice-Team zur Moderation und Begleitung bereitgestellt.</p>
--	--

➤ **Vauban, Freiburg:**

Ein Kasernengebäude wurde zum selbstverwalteten „**Bürgerzentrum**“ umgenutzt, das allen BewohnerInnen des Quartiers für Veranstaltungen und Nachbarschaftsaktionen offensteht. Das Ziel war, Raum zu schaffen für soziales und kulturelles Leben in der Mitte des Stadtteils. Bereits in der Bauphase bot das Bürgerzentrum Platz für gemeinsame Planungstreffen und Feiern. Mittlerweile steht das Haus in Trägerschaft des Stadtteilzentrums Vauban 037 e.V., der von Leuten aus dem Stadtteil gegründet wurde und in dem sich jede(r) aus Vauban einbringen kann. Das Haus soll sich mit dem Bedarf entwickeln und ein lebendiger Verknüpfungspunkt im Quartier sein.

Am Anfang wurde mit den BewohnerInnen ein Raumprogramm erarbeitet, das in Zukunft auch Senioren/Seniorinnen ansprechen soll:

DG: Medienraum, Räume für Kunst, Mütterzentrum, Kirchen Raum der Stille

OG: Jugendräume, Stadtteilsaal, Konferenzraum, Stadtteilbüro

EG: Nachbarschaftstreff, Café, Anlaufstelle der Quartiersarbeit, Kindertagesstätte

KG: Jugendräume, Musikräume, Lager, Hausmeisterei, Haustechnik

Zusätzlich wird das Haus gefüllt durch Initiativen und Institutionen, die für diese Nutzungen vom Stadtteilzentrum Vauban 037 e.V. die Räume anmieten. Das **Stadtteilzentrum Vauban 037 e.V.** arbeitet eng mit dem **Forum Vauban e.V.** als Vertretung des bürgerschaftlichen Engagements im Stadtteil zusammen.

Das Forum Vauban e.V. setzte sich für Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten, Grundschule und Einkaufsmöglichkeiten, aber auch den Aufbau von sozialem und kulturellem Leben im Stadtteil ein, bot Unterstützung bei der Gründung von neuen Initiativen oder Arbeitsgruppen und fungierte - wenn gewünscht - als Bindeglied zwischen Initiative und Stadtverwaltung. Außerdem wurden Organisation und Moderation in Arbeitsgruppen oder BürgerInnenversammlungen angeboten.

➤ **Kronsberg, Hannover:**

Im Zentrum in der Mitte des Gebiets konzentrieren sich diverse Versorgungseinrichtungen um einen öffentlichen Platz. Spiel- und Gemeinschaftshäuser sowie gut ausgestattete Verfügungsflächen zur Nutzung für die QuartiersbewohnerInnen in den Erdgeschoßen der Wohngebäude steigern die Gemeinschaft in den Baukörpern.

Bereits mit dem Verkauf der Grundstücke für die Wohnbebauung wurde mit allen Bauträgern am Kronsberg im Rahmen von **Städtebaulichen Verträgen** vereinbart, dass sie zwei Prozent der Wohnflächen als so genannte

Verfügungsflächen für Gemeinschaftsnutzungen bereitstellen, davon ca. ¼ für die jeweils eigene Mieterschaft und ca. ¾ für stadtteilbezogene Nutzungen.

Die Verfügungsflächen sind vorgesehen zur Aneignung durch die jeweiligen Bewohnerinnen und Bewohner sowie auch für professionelle Angebote für verschiedene Zielgruppen. Sie dienen der Förderung von Nachbarschaften und tragen zur Identifizierung mit dem Wohnquartier und damit zur Bildung eines tragfähigen Gemeinwesens bei. 15 dieser Gemeinschaftsflächen konnten am Kronsberg für stadtteilbezogene Nutzungen bereitgestellt werden, von denen elf an verschiedene Träger (z.B. für Kinderbetreuungsangebote, Beratung o. ä.) vermietet sind. Vier der Verfügungsflächen sind für die „Vernetzte Stadtteilarbeit Kronsberg“ durch die Stadt Hannover angemietet. Diese werden genutzt als Second-Hand-Shop, „Familientreff“ und Jugendgruppenräume.

Als zentrale Infrastruktureinrichtung und von Kindern und Jugendlichen, Familien und Senioren generationsübergreifend genutzter Treffpunkt wurde das soziale und kulturelle **Stadtteilzentrum KroKuS** („Kronsberger Kultur und Soziales Stadtteilzentrum“) errichtet. Für unterschiedlichste Aktivitäten stehen im Gebäude neben einem Saal für ca. 200 Personen, Gruppenräume unterschiedlicher Größe, Werk- und Kreativbereiche, das nichtkommerzielle „Jugendcafé“, ein PC-Unterrichtsraum mit 13 PCs und einem Beamer sowie eine ca. 360 m² große Stadtteilbibliothek zur Verfügung.

Das **Spielhaus KroKulino** wurde für Kinder im Alter von 0 bis 12 Jahren und deren Eltern eröffnet. Es sollte für den Sommer und für den Winter eine Form von Spielraum geboten werden, in dem Kinder gemeinsam mit ihren Eltern die Möglichkeit haben, sich täglich aufzuhalten zu können und falls Interesse besteht, die Möglichkeiten des Hauses zu nutzen. Die BewohnerInnen können das Haus zu offenen Treffen, festen Angeboten, Kursen oder Veranstaltungen besuchen. Auch die im Stadtbezirk vorhandenen Kindereinrichtungen nutzen das Haus regelmäßig. Die Arbeit im Spielhaus war und ist nur durch die kontinuierliche Unterstützung und Mitarbeit von Ehrenamtlichen möglich.

➤ **Messestadt Riem; München:**

Für die Messestadt wurde ein „soziales Nutzungs- und Versorgungskonzept“ erstellt mit Infrastruktureinrichtungen die das Zusammenleben aller Bevölkerungs- und Altersgruppen gezielt fördern: Kindergärten, -horte, -krippen, Jugendtreffs, Jugendcafé, Bolzplätze, Skateboard- und Rollschuhbahn. Ein Teil davon beschäftigt sich mit „Offener Altenhilfe“ in Form von alten- und familiengerechtem Wohnen, Mehr-Generationen-Häusern, Serviceeinrichtungen für ambulante Dienste und Begegnungsmöglichkeiten.

Als sogenannte „intermediäre Organisation“ zur Verbesserung der lokalen Kommunikation, zur sozialen Organisation und zum Anstoß von Eigeninitiativen der Bürger wurde das Projekt „**Messestadt Riem: Dialog**“ ins Leben gerufen. In diesem Rahmen betreibt Messestadt Riem: Dialog einen Infotreff, führt Diskussionsveran-

	<p>staltungen durch und fördert den Dialog zwischen Bürgern und Planern. Auch liegt die Redaktion der Stadtteilzeitung bei der Organisation.</p> <p>➤ Frauen-Werk-Stadt, Wien:</p> <p>Neben dem Kindergarten in der Mitte der Siedlung befinden sich auch eine praktische Ärztin und ein Polizeiwachzimmer in der Frauen-Werk-Stadt. Das Ziel dieses Konzeptes ist möglichst alltagstaugliche Wegeketten (insbesondere für erziehende Frauen) innerhalb der Siedlung und ihrer Umgebung zu ermöglichen. Neben dem Kommunikationszentrum für alle BewohnerInnen (240 m²) soll das „Café Freetime“ ein Stützpunkt für Behinderte / Betreutes Wohnen sein.</p> <p>➤ Rieselfeld, Freiburg:</p> <p>Eine Anlauf-, Moderations- und Katalysatorenstelle ist das Projekt K.I.O.S.K. wobei K für Kontakt, I für Information, O für Organisation, S für Selbsthilfe und K für Kultur steht. Der K.I.O.S.K–Laden, der sich zunächst im ersten Bauabschnitt befand und seit 1999 im zweiten Bauabschnitt untergebracht ist, dient seit Beginn als zentrale Anlaufstelle, als Nachbarschaftstreff, Informationsbüro, Laden, Versammlungs- und Diskussionsraum mit Tagescafé. Dort sind neben der Stadtteilarbeit unter gleicher Trägerschaft die Kinder- und Jugendarbeit untergebracht, genauso wie die Kinder- und Jugendmediathek und eine Abteilung der Stadtbibliothek.</p> <p>K.I.O.S.K. ist es ist gelungen, durch vielfältige Angebote die BewohnerInnen des Stadtteils zum Engagement für ihren Stadtteil zu motivieren. Angebote sind ein Mittagstisch von Bewohnern für Bewohner, Arbeitskreise, Diskussionsveranstaltungen, Kulturveranstaltungen, die Herausgabe einer Stadtteilzeitung und eines Veranstaltungskalenders, die Durchführung von Festen und Feiern und der Aufbau eines Trägervereins.</p> <p>Der Kinder- und Jugendladen SIT IN war (bis Ende 2003) auch eine Einrichtung des K.I.O.S.K. Dort fanden unterschiedliche Angebote statt und er fungierte als zentrale Anlaufstelle für verschiedene Gruppen und Cliques, durch die eine umfassende Jugendarbeit aufgebaut wurde. Heute beschäftigt sich „Kinder und Jugend im K.I.O.S.K“ (KjK) mit den Kindern und Jugendlichen des Stadtteils. Ziel von KjK ist es, Kindern und Jugendlichen Räume zu geben, in denen sie sich treffen können, ihnen die Möglichkeit zu geben, eigenen Interessen zu folgen und ihre Ideen umzusetzen und ihre Selbstorganisation zu stärken. Weiters versucht man Gesprächspartner zu sein und eine Beziehung zu ihnen aufzubauen. Ein wichtiger Aspekt der Arbeit ist, die Kinder und Jugendlichen anzuregen, sich kreativ zu betätigen und ihnen Lernfelder im Umgang miteinander zu eröffnen und Events und kulturelle Veranstaltungen zu planen und durchzuführen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Integration von Jugendlichen mit Migrationshintergrund.</p>
--	--

	<p>► solarCity, Linz:</p> <p>Die Ausstattung der solarCity mit soziokultureller Infrastruktur und Nahversorgung, die sich im Quartierzentrum konzentriert, ist überdurchschnittlich und hochwertig. Zielgemäß erfolgte die Errichtung der kompletten sozialen Infrastruktur parallel mit dem etappenweisen Bezug der Wohnungen.</p> <p>Im Mittelpunkt steht das „Volkshaus“ mit 1.000 qm Nutzfläche für Veranstaltungssäle und Seminarräume, Bibliothek, Seniorenklub, VHS-Zweigstelle und ein BürgerInnen-Service. Des Weiteren finden sich im Infrastrukturzentrum Restaurants, Cafes und zahlreiche Geschäfte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, eine Polizeistation sowie Büros. Ein Seelsorgezentrum mit einem öffentlich zugänglichen Meditationshof und Jugendräumen ergänzt das Infrastrukturangebot.</p> <p>Ein eigenes, gut erreichbares Familienzentrum bietet einen offenen Treff für Männer und Frauen mit Kindern sowie Beratung in sozialen, gesundheitlichen und rechtlichen Angelegenheiten. Alle 12 Wohnquartiere verfügen über zum Teil großzügige Gemeinschaftsräume oder Nachbarschaftstreffs. Derzeit im Bau befindet sich ein neuer „Sportpark“ mit diversen Ballspielplätzen. Für 2010 ist weiters die Eröffnung eines eigenen Pflegezentrums mit 60 Plätzen und 20 betreubaren Wohnungen vorgesehen.</p> <p>Zur Absicherung der Planungsziele wurden zwischen der Stadt Linz und den 12 Bauträgern umfassende „Qualitätsvereinbarungen“ abgeschlossen.</p> <p>Drehscheibe für die Anliegen der BewohnerInnen vor Ort ist das von der Stadt Linz eingerichtete Stadtteilbüro, das auch Kontaktstelle zum umliegenden Quartier ist (2 Personen je halbtags).</p>
--	--

<p>Freiflächen / Öffentlicher Raum</p> <p><i>Sicherstellung eines ausgewogenen Grünflächenanteils</i></p> <p><i>Qualitätsvolle Freizeit- und Erholungsräume im Stadtteil bzw. in den Quartieren</i></p> <p><i>Sicherung der Nutzbarkeit der Flächen (Alltagstauglichkeit)</i></p>	<p>► Autofreie Mustersiedlung, Wien:</p> <p>Die Verknüpfung von Infrastruktur und Freiflächen ist durch den Fokus Gemeinschaftsflächen sehr eng und ermöglicht Freiflächen mit hoher Qualität für unterschiedliche Zielgruppen. Wesentliches Element der Freizeit- und Erholungsfunktion innerhalb der Wohnsiedlung sind die Dachgärten und „Dachhäuser“ als bedürfnisorientierte Wohlfühlräume (Kinderdach - zum Spielen, Aufgabe machen und Beete pflegen; 2 Dächer für Gemüse und Kräuterkultivierung, „Saunahaus“ – sichtgeschützter Sauna-, Aufenthalts- und Ruhebereich, Erwachsenenhaus - „Wohnzimmer der Siedlung“).</p> <p>Die „Thematisierung“ der Dachterrassen verhindert Nutzerkonflikte und gewährleistet vielseitig ausgestattete</p>
--	---

<p><i>Sicherung der Zugänglichkeit der Frei- und Erholungsräume ohne räumliche und „soziale“ Barrieren</i></p> <p><i>Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen von Geschlecht, Generation sowie den unterschiedlichen sozialen Lebensstilgruppen</i></p> <p><i>Hohes Potenzial der gemeinwesen-orientierten Aneignung und kulturellen Selbstverständigung des öffentlichen Stadtraumes</i></p>	<p>Treffpunkte und Plätze im unmittelbaren Wohnumfeld. Eine natürliche Begrenzung der Mieter- und Dachgärten durch Hecken, und Sträucher gewährleistet Intimität und die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Aktivitäten sichert Lärm- und Ruhebereiche auf den Dachflächen.</p> <p>Individuelle Rückzugsmöglichkeiten (Grillterrasse für Familienfeiern, Saunadach mit Liegewiese und Sichtschutz, Hügelkultur am Dach) werden ebenso berücksichtigt wie Generationenbedürfnisse. Der Innenhof mit Wasserfläche wird vor allem von Kindern, die durch die „Autofreiheit“ auch ohne Begleitung barrierefrei und sicher spielen können, intensiv in Anspruch genommen.</p> <p>Wesentlich für die gute Akzeptanz der Freiflächen war die MieterInnenmitgestaltung, durch die eine stufenweise Entwicklung des Freiraums anhand der Leitideen des „Gartenvereins“ ermöglicht wurde.</p> <p>➤ Globaler Hof, Wien:</p> <p>Der begrünte Innenhof mit abgeschrägter Ebene und Spielplatz mit Demonstrationswasserlauf (schmales Steinbett mit Wasser im Rasen) beherbergt teilweise vorgelagerte Mietergärten und ist durch die „Autofreiheit“ besonders für Kleinkinder interessant.</p> <p>Die begrünten Dachflächen mit privaten und gemeinschaftlichen Dachgärten und den Gemeinschafts-Penthäusern (120 m²) das zentrale Freiraumelement der Siedlung. Neben den einzelnen Wohnungen zugeordneten Dachgärten mit Hütten, bietet ein Wellness-Bereich mit Sauna, Dampfbad, Sitzbecken und Ruhezone (209 m²) die Möglichkeit zur Entspannung und Erholung während die anderen Dachgärten vielseitige Treffpunkte und Orte der Kommunikation und Aktivität sind. Die überdachten, winterfesten Gemeinschaftsloggien (180 m²) sind ebenfalls beliebte Treffpunkte.</p> <p>➤ Vauban, Freiburg:</p> <p>Neben einem attraktiven Naherholungsgebiet in unmittelbarer Umgebung wurde die Freiraumqualität im Stadtteil vor allem durch die aktive Mitgestaltung bei dem Ausbau der Grünflächen erzielt. Durch die BewohnerInnenbeteiligung wurde ein Identitätsgefühl angeregt, welches zu einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität führte.</p> <p>➤ Kronsberg, Hannover:</p> <p>Im Stadtteil Kronsberg kann eine hohe Qualität der öffentlichen Räume mit vielfältigen Nutzungen gewährleistet werden. Jeder Block verfügt über einen aufwendig gestalteten, grünen Innenhof in dem Kinder gefahrlos und in Rufweite der Eltern spielen können. Große Quartierparks, hangabwärts verlaufende Grünzüge und ein weit</p>
---	--

verzweigtes Netz von abwechslungsreich gestalteten Spiel-, Grün- und Wasserflächen bieten vor allem für Kinder aller Alterstufen vielfältige Spiel- und Naturerfahrungsräume.

In den Grünbereichen und Wegverbindungen befinden sich zahlreiche Spiel- und Sportmöglichkeiten sowie geeignete Treffpunkte für Jugendliche. Teilweise verfügen die Wohnbauten über Mietergärten und Dachterrassen. Der **Öffentliche Raum** ist auch für multikulturelle Bedürfnisse ausgerichtet und es finden sich zahlreiche Bänke, Sitzecken, Rückzugsflächen sowie rollstuhlgerechte Rampen. Eine Vielzahl von Baumreihen und Hecken im Stadtteil gliedert zudem die Teilbereiche. Im Zentrum des Stadtteils wurde ein prägender **Stadtteilplatz** unter Einbeziehung der BewohnerInnen umgesetzt.

Ein markantes Wahrzeichen des Stadtteils ist der mit Bodenaushub aufgeschüttete **Aussichtshügel**, der sich zum beliebten „Wanderhügel“ entwickelt hat. Weite Allmendeflächen bilden den Übergang zwischen bebauten Flächen und natürlichem Landschaftsraum.

➤ **Messestadt Riem, München:**

49 % der Fläche der Messestadt Riem wurden als Grünraum geplant. Teilweise wurde die Begrünung schon vorgezogen, um durchgängige Grünverbindungen gewährleisten zu können. Die Ausbildung naturnaher Strukturen im Wohngebiet und damit die Öffnung der Baustrukturen zu den Grünverbindungen war wesentlicher Bestandteil des Planungskonzepts. **Dachbegrünung** wurde bei bis zu 5-geschoßigen Gebäuden im Kerngebiet und bis zu 3 Geschoßen in weniger versiegelten Gebieten umgesetzt. Als besondere Freizeit- und Erholungsattraktion wurde ein **Badesee** geschaffen.

Stark **differenzierte Grün- und Freiräume** teilen den Freiraum in klare Verhaltensbereiche, um Nutzungs-konflikte zu verhindern: wohnungsnahe Kleinkinderspielplätze, Kinderspielplätze (6-12 J.) in den Grünverbindungen, Schulsportflächen für die Allgemeinheit nutzbar, Bolzplätze im lärmunempfindlichen Freiraum (Siedlungsgrenze), Abenteuerspielplatz in räumlicher Zuordnung zu Jugendfreizeittreff und Kinderhaus, Grünwerkstatt (Siedlungsrand). Zudem wurden „informelle“ Spielmöglichkeiten ausgewiesen: integrierte Orte in Nutzungsgemeinschaft mit Erwachsenen, Aneignungsorte, Rückzugsorte und Streifräume.

➤ **Frauen-Werk-Stadt, Wien:**

Die autofreie Siedlungsanlage mit zwei Gartenhöfen und durchgängig offenem Gelände bietet geschützte Spielflächen für Kinder. Die Haupterschließung ist als Wohn- und Spielstraße konzipiert. Allgemein zugängliche **Dachterrassen** wurden als attraktive Erholungs- und Rückzugsräume mit ansprechender Gestaltung umgesetzt. Auf den Freiflächen wurde ein möglichst kleinteiliges Spielangebot für verschiedene Altersgruppen und

	<p>Geschlechter geschaffen, das sowohl eine Spielwiese als auch Streif- und Bewegungsräume für größere Kinder bietet. Gedeckte Spielloggien für Schlechtwetter und starke Sonne sind ebenso wie asphaltierte Freiflächen für Ballspiele und Skates Teil des Konzepts.</p> <p>➤ Rieselfeld, Freiburg:</p> <p>Gemeinschaftlich nutzbare Blockinnenhöfe als Grün- und Ruheoasen für die Anwohner und zusammengefasste größere Spielbereiche (statt kleiner Spielplätze pro Haus) kennzeichnen dieses Wohngebiet. Ein großer Stadtteilpark in der Mitte des Siedlungsgebietes und eine Freisporthalle mit Sportplatz sollen Raum für vielfältige Bedürfnisse bieten.</p> <p>Die von Anwohnern entwickelte und gebaute „Dracheninsel“ ist ein Identitätspunkt im Stadtteil. Das angrenzende Naturschutzgebiet ist durch einen 25 m Schutzstreifen am Siedlungsrand getrennt, auf dem sich weitere von BewohnerInnen mitgestaltete Grün- und Freiflächen befinden. Während der 15-jährigen Bauzeit wurden provisorische Spielbereiche eingerichtet.</p> <p>➤ solarCity, Linz:</p> <p>Auf der Basis eines landschaftsarchitektonischen Wettbewerbs wurden die Detailplanungen der Freiräume in enger Kooperation mit den Wohnbauträgern umgesetzt. Grundlage war ein mehrschichtiges Lenkungs- und Zonierungskonzept, das sich „wie Zwiebelschalen“ um das neue Stadtquartier legt und Nutzungen sowie Menschenströme steuert, verteilt und zuordnet.</p> <p>Ein gut abgestimmtes Netzwerk an kleinen Plätzen, grünen Oasen, Gärten und Spielplätzen sowie der sichtbare Umgang mit Regenwasser schaffen eine überdurchschnittlich hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität unter Beachtung aller Sicherheitsaspekte. Trotz einer übergeordneten Einheitlichkeit an Pflanzen, Materialien und Formen blieb viel Spielraum für individuelle Gestaltungsideen.</p> <p>Ein wesentliches Gestaltungsmerkmal ist die Anlage eines kleinen Badesees (teilweise als Biotope geschützt) sowie der umlaufende Hügelpark aus Aushubmaterial (definiert als grüne „Stadtmauer“), der unterschiedlichste Nischen und geschützte Bereiche sowie Treffpunkte und einen Quartiersplatz umfasst.</p>
--	---

Mobilität / Verkehr*Sicherung des Kurze-Wege-Prinzips**Verkehrsvermeidung durch Nutzungs-
durchmischung**Verkehrsverlagerung auf umwelt-
schonende Verkehrsmittel über gut
ausgebauten ÖV und ein bequemes,
feinmaschiges Netz an Geh- und
Radwegen**Berücksichtigung geschlechter-
differenzierter Mobilitätsmuster und
Mobilitätschancen**Gewährleistung der Erreichbarkeiten
im Stadtteil und Chancengleichheit
zwischen den Mobilitätsformen**Erhöhung der Verkehrssicherheit**Alltagsgerechte und sichere Abstell-
möglichkeiten für den ruhenden Ver-
kehr*➤ **Autofreie Mustersiedlung, Wien:**

Die Autofrei Mustersiedlung ist bequem mit dem ÖV (zu Straßenbahn-Betriebszeiten) und dem Fahrrad erreichbar, zusätzlich besteht die Möglichkeit des Car-Sharings. Der **Straßenbahnanschluss** befindet sich direkt vor dem Gebäude, überdachte **Fahrradunterstände** sind über die Siedlung verteilt, um kurze Wege zu ermöglichen. Ein zusätzlicher Fahrradkeller ermöglicht das „Einlagern“ der Räder.

Die Siedlung ist im Innenbereich komplett autofrei, was die Sicherheit besonders für Kinder, Jugendliche und alten Menschen erhöht. Die Dimensionierung der Geh- und Radwege ist so gewählt, dass Kontakt stattfinden kann und die Erschließung zum „erlebbaren Raum“ wird. Durch den verbindlichen Autoverzicht konnte ein Stellplatzverhältnis von nur 1:10 (Car-Sharing Station) ermöglicht werden.

➤ **Globaler Hof, Wien:**

Durch wohnungsnahe Infrastruktur und **U-Bahn-Anbindung** werden (auch autofreie) Alltagswegeketten erleichtert. Der Innenhof ist autofrei, da sich die Stellflächen für PKW in einer Tiefgarage befinden.

➤ **Vauban, Freiburg:**

Innerhalb des Stadtteils wird eine Kombination von stellplatzfreiem und autofreiem Wohnen ermöglicht. Für die meisten Wohnbauten ist die Distanz zum ÖV geringer als zum Stellplatz. Das Quartier Vauban ist ein verkehrsberuhigter Stadtteil, d. h., dass Parkieren grundsätzlich nur am Quartiersrand, in so genannten Quartiergaragen, möglich ist. Für Besucher des Quartiers wurden bewirtschaftete Parkplätze errichtet.

Die Hauptschließungsachse des Quartiers ist eine Tempo-30-Zone während die Wohnanger **verkehrsberuhigte Bereiche** sind, in denen nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf. Das Konzept setzt auf die Transparenz der vom Auto verursachten Kosten. Komfortable und preiswerte Mobilitätsangebote (vom Car-Sharing bis zum Taktverkehr des ÖV), sowie eine ausgewogene Stadtteilinfrastruktur ermöglichen das Erledigen der Alltagswege. Das Vauban-Gelände wird durch die **Stadtbahn** erschlossen (geplant 2006), bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn wird das Gebiet durch Buslinien erschlossen.

Stellplatzfreies Wohnen: Zugunsten der Aufenthaltsqualität in den Wohnangern wurden die notwendigen Stellplätze in zwei Quartiersgaragen untergebracht.

Autofreies Wohnen: Da auch bei den autofreien Wohneinheiten ein Stellplatz pro Wohneinheit nachzuweisen ist, wurde der Verein für Autofreies Wohnen e.V. gegründet. Der autofreie Haushalt muss entweder Mitglied beim Verein werden oder mit diesem einen Vertrag abschließen. Gegen Bezahlung übernimmt dann der Verein für die autofreien Haushalte den Stellplatznachweis mittels Baulast auf dem vereinseigenen Grundstück im Quartier.

➤ **Kronsberg, Hannover:**

Eine moderne **Stadtbahnlinie** zum Zentrum sowie **Busverbindungen** in andere Stadtteile sollen den IV im Stadtteil reduzieren. Das **verkehrsberuhigte Straßenkonzept** mit vielen Wohnstraßen, Tempo-30-Zonen, Rechts-vor-Links-Verkehr und Fahrbahnunterbrechungen lässt zudem keinen Durchgangsverkehr entstehen. **Pflasterstreifen** an den Straßenrändern tragen zur Aufmerksamkeitssteigerung der AutofahrerInnen bei und unterstützen ebenso wie breite Gehwege und Fahrbahnverengungen bei Übergängen die gewünschte **Priorität des Rad- und Fußgängerverkehrs**. Für Parkflächen wird eine verbesserte Mehrfachnutzung im Tagesverlauf angestrebt.

➤ **Messestadt Riem, München:**

Die Messestadt verfügt über eine direkte **U-Bahn-, S-Bahn- und Busanbindung** und ein attraktives Angebot an Rad- und Fußwegen. Die **Bevorrechtigung des ÖV** wird durch Lichtsignalregelung und Leitsysteme umgesetzt. Es werden sowohl Park & Ride sowie Bike & Ride-Anlagen angeboten.

Die Sicherheit an den Haltestellen und auf den Wegen war ebenso wie die **Bevorrechtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs** durch attraktive Rad- und Fußwege im Einzugsbereich der Haltestellen und die Anbindung der Rad- und Fußwege an das ÖV-Netz und das übergeordnete Wegenetz Ziel der Planung. Kurze Wege und bestmögliche Erreichbarkeit der jeweiligen Ziele sollen durch dichte Bauweise ermöglicht werden.

Mit der Konzentration der Stellplätze entlang der Haupterschließung in Sammelgaragen und der kostenmäßigen Entkopplung von Stellplatz und Wohnung sowie der Reduzierung des **Stellplatzschlüssels** auf 0,7 pro Wohneinheit will man den IV einschränken. Tempo-30-Zonen sollen zudem die Verkehrssicherheit und Lärmbelastung vermindern. Kostengünstige Sammelgaragen im Wohngebiet und teilweise wohnungsnahe Tiefgaragen sollen den Anteil der Stellplätze im Öffentlichen Raum verringern. Für diverse Tiefgaragen sind Mehrfachnutzungen angedacht.

➤ **Frauen-Werk-Stadt, Wien:**

Die wichtigsten Alltagswege sind innerhalb der Frauen-Werk-Stadt oder in unmittelbarer Nachbarschaft zu erleben, wodurch die innere Siedlungsanlage autofrei gehalten werden kann.

➤ **Rieselfeld, Freiburg:**

Die **Stadtbahn** verläuft direkt im Stadtteil und die Haltestellen dürfen laut Planung von allen Wohnungen max. 400 m entfernt liegen. Ein dichtes Rad- und Fußwegenetz soll in Verbindung mit „Spielstraßen“ in Wohngebieten und teilweise stellplatzfreien Bereiche mit zentraler Parkierung den IV gering halten. Weiters soll die Verkehrsbindung an definierten Punkten zur Entlastung der Wohngebiete beitragen.

Zur **Vereinfachung des Verkehrskonzepts** gelten im Stadtteil prinzipiell Tempo-30-Zonen und die generelle Vorgabe „rechts vor links“.

➤ **solarCity, Linz:**

Das neue Quartier am Stadtrand ist durch Schnellbus und eine Straßenbahlinie an das ÖV-Netz angeschlossen, die mitten ins Quartierzentrum führen und am Siedlungsrand auch an einen ÖBB-Knoten (S-Bahn) anknüpfen.

Die Situierung der Infrastruktur ermöglicht eine **optimale Erreichbarkeit im Versorgungsalltag** (Straßenbahnhaltestelle, Wegeknotenpunkt für Kindergarten- und Schulwege etc.).

<p>Arbeit / Gewerbe</p> <p><i>Funktionelle Verklammerung der Gewerbegebiete mit den Wohnquartieren und dem Zentrum</i></p> <p><i>Schaffung eines breit gefächerten Arbeitsplatzangebots in räumlicher Nachbarschaft</i></p> <p><i>Frauen- und familienfreundliche Arbeitsbedingungen / Gewährleistung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf</i></p> <p><i>Hoher Anteil qualifizierter Erwerbsarbeitsplätze für Frauen</i></p>	<p>➤ Messestadt Riem, München:</p> <p>Innerhalb des Gewerbegebiets soll ein Bus- und U-Bahnanschluss im fußläufigen Radius zu den Arbeitsstätten (300 m bzw. 600 m) sichergestellt werden. Die schnelle Erreichbarkeit auf „grünen Wegen“ und die Versorgung mit ausreichend „Pausengrün“ sollen die Arbeitsplätze attraktiver machen. Die enge Verzahnung zwischen Wohnen und Gewerbe soll kurze Wege und einen Arbeitsplatz im Wohnumfeld ermöglichen.</p> <p>Bei der Bewerbung der Gewerbeblächen werden die Vorzüge für Wirtschaftsansiedlungen ausdrücklich betont: Planungskonzept, Verkehrsanbindung, ÖV, Image. Außerdem erfolgt eine Differenzierung der einzelnen Wirtschaftsbereiche wodurch die Erfüllung differenzierter Nutzungsansprüche gesichert ist: „Eine gute Mischung“; „Das Herz des Stadtteils“; „Gewerbegebiet Nordwest“; „Arbeiten am See“; „Gewerbegebiet Nordost“. Durch die Differenzierung des Angebots werden die Grundlagen für ein vielseitiges Arbeitsplatzangebot geschaffen.</p>
--	--

<p>Sicherheit</p> <p><i>Sicherheit und Bewegungsfreiheit für alle Geschlechter- und Altersgruppen im öffentlichen und halböffentlichen Raum</i></p> <p><i>Beachtung des subjektiven Sicherheitsgefühls und einer positiven sozialen Kontrolle</i></p> <p><i>Berücksichtigung der erhöhten Sicherheitsbedürfnisse von Frauen</i></p>	<p>➤ Autofreie Mustersiedlung, Wien:</p> <p>Durch die Planung werden klare „Verhaltensräume“ und Raumcharaktere geschaffen, die zudem eine überwiegend gute Einsehbarkeit und Nachbarschaft begünstigen und die soziale Kontrolle des Wohnumfelds ermöglichen.</p> <p>➤ Kronsberg, Hannover:</p> <p>In der Bebauung finden sich immer wieder Öffnungen und Durchblicke, die soziale Kontrolle begünstigen. Durch Wegführung und Sichtachsen wird die Orientierungsmöglichkeit erleichtert. Klare „Verhaltensräume“ sowie Raumcharaktere und belebte öffentliche Orte lassen keine Angsträume entstehen.</p>
--	--

➤ **Frauen-Werk-Stadt, Wien:**

Im Gegensatz zu anderen Wohnsiedlungen war die **Priorität der Sicherheit** hier eines der wichtigsten Planungsziele.

Aus diesem Grund wurde besonders auf übersichtliche Wegeführung mit Sichtbeziehungen zu diversen Aufenthaltsräumen Wert gelegt. **Die versetzte Anordnung der Funktionsräume in den Bauteilen soll zur Sicherung der Sichtbeziehungen zwischen Innen und Außen zu allen Tageszeiten ermöglichen.**

Die Unterstützung einer funktionierenden Nachbarschaft zur Stärkung der sozialen Kontrolle und ein nahe gelegenes Wachzimmer sowie beleuchtete Eingänge und Wege sollen Angsträume verhindern.

Weiters sollte die Tiefgarage so **benutzerfreundlich und angstfrei** wie möglich gestaltet werden. Die Tiefgaragen wurden natürlich und direkt belichtet und die Stiegenhäuser wurden bis auf die Garagenebene hinuntergeführt wodurch die Wege kurz und übersichtlich sind.

➤ **Rieselfeld, Freiburg:**

Ein wichtiges Gestaltungskriterium im Stadtteil Rieselfeld war die „**Sicherheit im öffentlichen Raum**“. Belebte Straßen, Wohnungen zur Straße und gut beleuchtete „Nachtwege“ sollen angstfreie Räume sichern.

➤ **solarCity, Linz:**

Die **Lichtplanung** wurde von der beigezogenen Expertin für frauengerechtes Planen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte einer speziellen Bewertung unterzogen. Ergebnis war eine Konzeptänderung weg von der reinen Fahrbahnbeleuchtung und hin zu einem Beleuchtungskonzept, das insbesondere Wege, Raumkanten, Fassaden und Hausecken bzw. Hauseingänge ausleuchtet („Rückendeckung“).

Beteiligung

Frauen sowie NGO's an Planungsprozessen beteiligen

Differenzierte, geschlechtersensible Mitbestimmung in der Planungs- und Bauphase

Dauerhafte Partizipationsgrundlagen schaffen, um kontinuierliche Qualität zu gewährleisten und verschiedene Zielgruppen einzubeziehen

➤ **Autofreie Mustersiedlung, Wien:**

In diesem Fall wurde eine vorausgehende **Bedürfniserhebung** bei den Interessenten durch Fragebogen durchgeführt und im Rahmen der Bauvorbereitung und bis ein Jahr nach der Besiedelung **Moderationsprozesse** ermöglicht. Durch Informationsabende über das Gesamtprojekt und zu den Themen Wohnungsgrundrisse und autofreies Wohnen wurden die MieterInnen eingebunden und konnten bei den Wohnungen, den Gemeinschaftsflächen, der Verwaltung und im Grünraum mitbestimmen.

Durch vorgegebene Grobstrukturen und mit anschließender fachlicher Betreuung wurde sowohl das Verständnis als auch das Interesse an der Mitwirkung gefördert. Die Moderationsprozesse konnten für gewisse Bereiche teilweise Selbstorganisation etablieren.

➤ **Globaler Hof, Wien:**

Ein **Integrationsfest** mit konkreten Informationen und Planern vor Ort bereits ein Jahr vor Fertigstellung sowie ein Tag der offenen Tür und ein Kennenlern-Treffen ermöglichen die frühe Bildung von Nachbarschaften und Bekanntschaften.

Durch die Installierung eines temporären Mieterservice-Teams zur **Moderation der Besiedlung** in den ersten Monaten konnten anfängliche Unsicherheiten und Konflikte geregelt und die Gründung eines **Siedlervereins** unterstützt werden. Der Siedlerverein arbeitet ehrenamtlich und veranstaltet jährliche Siedlungs-Feste.

➤ **Vauban, Freiburg:**

Durch den Zusammenschluss vieler BewohnerInnen zu **Baugruppen** mit gemeinsamen Bauprojekten bildeten sich rasch Gemeinschaften im Stadtteil. Der Verein **Forum Vauban** wurde gegründet und beschäftigte hauptamtliche Arbeitskräfte aus verschiedenen Fachgebieten und mit festen Bürozeiten (die Finanzierung erfolgte über die öffentliche Hand, bzw. durch ein EU-Projekt).

Seine Aufgabe war die inhaltliche und organisatorische Unterstützung der Planung und Realisierung. Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses sorgten er in Abstimmung mit den diversen Arbeitskreisen und Baugruppen, für eine kontinuierliche und fachlich fundierte Arbeit.

	<p>In Informationsveranstaltungen und gemeinsamen Planungsworkshops wurden Ideen und Probleme diskutiert und nach Lösungsansätzen gesucht. Durch praktische Hilfe und Organisation bei der Entstehung des Quartiers konnte soziales und kulturelles Leben gefördert werden und Nachbarschaften (die sich bereits durch erste Treffen vor den Bezug kennen gelernt hatten) gestärkt werden. Schließlich konnte auch der Aufbau des von den BewohnerInnen selbst verwalteten Nachbarschafts- bzw. Bürgerhauses erreicht werden.</p> <p>➤ Kronsberg, Hannover:</p> <p>Teile der Wohnbebauung erfolgten mit BewohnerInnenbeteiligung. Hierbei wurde Wert gelegt auf die frühzeitige Bildung von Hausgemeinschaften und Nachbarschaften durch Kennen lernen und Zuordnung. Teile der Freiflächen konnten ebenfalls von BewohnerInnen geplant werden. Die PR-Agentur Kronsberg-Umwelt-Kommunikationsagentur (KUKA) wurde als Koordinations- und Informationsplattform für alle Beteiligten gegründet. Im Vordergrund stand bei der KUKA jedoch nicht die soziale Gemeinwesenarbeit sondern die Umweltkommunikation, damit der neue Stadtteil als ein vorbildliches Beispiel nachhaltiger Stadtentwicklung im Sinne der Agenda 21 realisiert werden konnte. Dennoch war die KUKA die erste Anlaufstelle im Stadtteil und demnach erster Träger der Stadtteilarbeit. Für die weitere Entwicklung des Stadtteils wurde versucht, diversen Interessensgruppen Treffpunkte in den Stadtteileinrichtungen (KroKus) zu ermöglichen und das Gemeinschaftsleben durch Quartiers- und Frühlingsfeste zu fördern.</p> <p>➤ Messestadt Riem, München:</p> <p>In Riem wurde zur Kommunikation von Wünschen und Ereignissen das Projekt „Messestadt Riem: Dialog“ ins Leben gerufen. In dem Infotreff, wurden Diskussionsveranstaltungen geführt und der Dialog zwischen Bürgern und Planern gefördert. Auch die Redaktion der Stadtteilzeitung ist hier angesiedelt. Zur Förderung des Gemeinschaftslebens wird auf Stadtteilfeste vertraut.</p> <p>➤ Frauen-Werk-Stadt, Wien:</p> <p>Für das Projekt war frühzeitige Information über den Bau entscheidend, nicht nur um die entsprechende Zielgruppe anzusprechen, sondern auch um Planungsfehler zu verhindern. Durch die frühe Information konnten schon bald Nachbarschaften und Beziehungen aufgebaut werden. Noch im Rohbau wurde ein erstes BewohnerInnenfest gefeiert.</p>
--	--

	<p>Durch die Gründung eines BewohnerInnenvereins konnte das Kommunikationszentrum KOMM (Frauen- und Mädchenzentrum) eröffnet werden, wobei der BewohnerInnenverein die Organisation des Kommunikationszentrums übernommen hat.</p> <p>➤ Rieselfeld, Freiburg:</p> <p>Bereits vor dem Einzug entstand das von der Stadt finanzierte Projekt „Quartiersaufbau Rieselfeld“. Dadurch kam es bereits in der Planungsphase zu einer Mitwirkung des Vereins „Bürgergemeinschaft zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld e.V.“ Die Anliegen des Vereins waren soziale und kulturelle Infrastruktur und Alltagskultur, die professionelle Begleitung bei der Umsetzung, das Fördern von Eigeninitiative sowie ein lebendiges Gemeinwesen und funktionierende Nachbarschaften.</p> <p>Nach Einzug gründeten sich aus dem ehemaligen Verein Arbeitskreise, die zusammen eine „Stadtteilvertretung“ bildeten. Als organisatorischer Rahmen für den Quartiersaufbau wurde der gemeinnützige Verein K.I.O.S.K. e.V. (Verein für Kontakt, Information, Organisation, Selbsthilfe und Kultur) gegründet, um durch eine aktive Mitarbeit der BewohnerInnen dafür zu sorgen, dass die Verantwortung des Quartieraufbaus allmählich von professionellen Mitarbeitern auf die BewohnerInnen übergeht. Die Arbeit in dem Verein beinhaltet eine kaufmännische Abwicklung von Quartiers- und Stadtteilfesten, eines Stadtteiltreffs und der Stadtteilzeitung.</p> <p>➤ solarCity, Linz:</p> <p>In der Planungsphase fand eine so genannte „Stellvertreter-Beteiligung“ statt, in die um einen regelmäßig stattfindenden „Runden Tisch“ mit VertreterInnen der Bauträger, Stadtverwaltung, Frauenbüro, soziale Dienste, NGOs und externe ExpertInnen eingebunden waren.</p> <p>In der Wohnungsbezugsphase und danach wurde und wird die Beteiligung der BewohnerInnen über das Stadtteilbüro im Rahmen der eingerichteten Gemeinwesenarbeit organisiert.</p>
--	---

3.

Masterplan Entwurf: GM-Bewertung, Alltagswege

3.1 Bewertung: Gegenüberstellung mit GM-Kriterienkatalog

Die allgemeine **Bewertung** des Masterplan-Entwurfs im Hinblick auf Alltagstauglichkeit und gender-relevante Aspekte erfolgt in Form eines zusammenfassenden **Kommentars** auf Basis des **GM-Kriterienkatalogs**. Bewertet bzw. kommentiert werden an dieser Stelle nur jene Qualitätskriterien bzw. „Prüffragen“ des Katalogs, die zum einen auf der **Ebene Masterplan** tatsächlich **beurteilbar** sind und zum anderen eine **große Bedeutung** im Zusammenhang mit **Gender Mainstreaming** besitzen. Die dem Kriterienkatalog entnommenen Prüffragen sind hervorgehoben dargestellt (**gelb hinterlegt**).

Grundlage bilden die **Pläne des Planungsstands vom 22.11.2006**, wobei anzumerken ist, dass die Bewertung im Sinne einer begleitenden Expertise **prozesshaft im laufenden Austausch** mit dem Planungsbüro sowie dem Projektteam der MA 21B und der Leitstelle für alltags- und frauengerechtes Planen erfolgt ist. Zahlreiche masterplanrelevante Ergebnisse der **Workshops** und sonstigen Gespräche sind daher im aktuellen Planungsstand bereits beinhaltet.

ad 1) Baulich-räumliche Struktur

- **Kann gute Orientierung, Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit im Planungsgebiet gewährleistet werden?**

Die gewählte städtebaulich weitgehend „traditionelle“ Grundstruktur des Masterplans und sein „bewährter“ Funktionsraster mit zentralem Park, Ringstraße und wechselnden Folgen städtischer Räume mit Blockrandbebauung lassen eine **gute Orientierbarkeit** erwarten. Die vernetzten **Teilläume** sind **attraktiv und übersichtlich**, die Straßenräume baulich gefasst und die Erschließung nachvollziehbar.

Die vorgeschlagene **Bebauungsstruktur** soll im weiteren Planungsverlauf nicht aufgegeben, sondern durch innovative Baukonzepte im **Detail ausdifferenziert** und damit gestärkt werden.

- **Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber baulicher Vielfalt (Unverwechselbarkeit der Baufelder) und möglichen Nutzungen?**

Die vorgeschlagene **Bebauungsstruktur** für die Wohn- und Mischnutzungen mit Schwerpunkt auf Blockrandbebauung stellt ein vertrautes städtebauliches Konzept mit hohen **sozialräumlichen Qualitäten** dar. In einer differenzierten Weiterentwicklung kann dieses Konzept ein vielfältiges Angebot an Bebauungsstrukturen und unterschiedlichen Modellen mit verschiedenen Haus- und damit Wohnungstypen aufnehmen und vermag damit auch **zukunftsweisende Raum- und Wohnbedürfnisse** zu befriedigen.

Im Zuge der Realisierung der großflächigen Gewerbezonen und des Wissenschaftsquartiers ist jedoch besonders auf eine **bauliche Vielfalt und Feinkörnigkeit** zu achten.

- **Werden positive sozialräumliche Beziehungen durch eine überschaubare Größe der Baufelder und eine differenzierte, feinkörnige Nutzungsverteilung ermöglicht?**

Die im Masterplan ausgewiesenen Baufelder stellen in ihrer Größe, Anordnung, Dichte und konfigurativen Vielfalt **überschaubare Einheiten** dar, die für **unprätentiöse Nachbarschaftsbildung** gut geeignet sind. Die Struktur der Baufelder mit offenen oder geschlossenen Höfen, solitären Blöcken oder multifunktionaler Randbebauung sowie einer differenzierten Freiraumgliederung ermöglicht **vielfältige sozialräumliche Qualitäten**.

Der Masterplan vermeidet größtenteils monofunktional strukturierte Zonen und weist eine **grob- und feinkörnige Nutzungsmischung** (nach Widmungskategorien) an Standorten aus, wo erfahrungsgemäß auch eine reale Umsetzung erwartet werden kann.

- **Sind die (Sub-)Zentren optimal erschlossen bzw. durch ÖV, IV, Geh- und Radwege im Verkehrsnetz gut integriert?**

Die (Sub-)Zentren-Struktur ist mit der vorgeschlagenen Bebauungstypologie **plausibel und ablesbar** sowie bei vollständiger Umsetzung des Verkehrskonzepts auch optimal **für alle Mobilitätsgruppen** erschlossen. Ihre Funktionalität und Attraktivität hängt in hohem Maße von der Umsetzung des Masterplans bzw. der wirtschaftlich erreichbaren Nutzungsmischung ab.

- **Wird in der Masterplanung durch großzügige Ausweisung von Mischgebieten Nutzungsmischung ermöglicht?**

Die geplante Bebauungsstruktur ist insbesondere in den (Sub-)Zentren robust und damit für vielseitige Nutzungen zeitgemäß adaptierbar. Die Widmungs- bzw. **Nutzungsverteilung** ist nachvollziehbar und grundsätzlich auch realistisch. Insbesondere die Kategorien „**W2**“ und „**W3**“ an den Blockrändern der Hauptachsen mit einer flexiblen Nutzung im EG bzw. in allen Geschoßen lassen bei entsprechender Umsetzung vielfältige Möglichkeiten offen. Die angestrebten Nutzungen erscheinen durch ihre Positionierung im Stadtteil **zweckmäßig, durchlässig** und sind auch als **langfristig haltbar** einzustufen.

- **Sind die Teilgebiete für alle Mobilitätsgruppen mit einem geringen (Zeit-)Aufwand erreichbar?**

Die **Erreichbarkeitsradien** und **Alltagswege-Checks** (s. Kap. 3.2) zeigen, dass alle Teilgebiete (Subzentren, Verkehrsknoten und Grünräume) für alle Mobilitätsgruppen mit einem geringen bzw. **zumutbaren Zeitaufwand** zu Fuß, mit Fahrrad oder ÖV erreichbar sind. Die **Barrierefunktion der Hauptverkehrsstraßen** und insbesondere der „**Ringstraße**“ ist durch attraktive Bebauungen (keine „toten Fassaden“), interessante Nutzungen, **visuelle Anreize** und **sichere Querungen** möglichst gering zu halten, sodass insbesondere die inneren Quartiere nicht in die Situation einer verkehrsumspülten „Insellage“ geraten.

- **Wurden in der Planung ausreichend große Flächen für öffentliche Infrastruktureinrichtungen an optimalen Standorten berücksichtigt?**

Die Test-Verortung (s. Kap. 4.1) illustriert, dass die im Masterplan festgelegten **Standorte der Sozialen Infrastruktur** und Nahversorgung sowohl hinsichtlich Größe, Maßstab, Erreichbarkeit und Entwicklungsmöglichkeiten funktionieren können. Sie bilden neben dem Verkehrsnetz das **funktionale Grundgerüst**, an das die Wohnquartiere anschließen. Mögliche Standorte für lärmintensive und daher **konfliktträchtige urbane Nutzungen** sind überlegt ausgewählt.

- **Werden geschlechter-, alters- und lebensstildifferenzierte Aspekte in der Planung des Freiraumangebots berücksichtigt?**

Das geplante **Freiraumkonzept** lässt erkennen, dass geschlechter-, alters- und lebensstildifferenzierte Schwerpunktsetzungen in die weitere Entwicklung einfließen können. Die entsprechende Konkretisierung zielgruppendifferenzierter Gestaltung und Nutzung obliegt jedoch einer bewusst **innovativen Umsetzung**.

Die Freiraumangebote im unmittelbaren Umfeld der Wohnquartiere und auch die Parkanlagen sind geeignet, alle derzeit bekannten Freiraumbedürfnisse von **Biotope** und (sicheren) **Ruheinseln** sowie **urbanen Flaniermeilen** bis zu lärmintensiveren **Freizeit-, Spiel- und Sportnutzungen** abzudecken.

- **Ist der Anteil an öffentlichen Plätzen und Freiräumen ausreichend und zukunftsähig?**

Der Anteil an **öffentlichen Freiräumen** entspricht quantitativ den städtebaulichen Anforderungen. Ihre Qualität und Zukunftsähigkeit ist in der Umsetzung sicherzustellen. Das **Freiraumkonzept** ist insgesamt schlüssig, durch seine abgestufte Struktur **Identität bildend** und harmoniert auch mit dem Bebauungs- und Verkehrskonzept.

Durch die vorgesehene räumliche **Hierarchie** und **Vernetzung** des Freiraumkonzepts können Austausch und **soziale Interaktion** unterstützt werden.

Zusammenfassung – GM und baulich-räumliche Struktur:

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 **hausnah** 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 **Bebauungsetappen** gewährleisten eine harmonische funktionale und soziale Entwicklung des Gebietes. 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.

ad 2) Wohnungsbau

- **Begünstigen die Baustrukturen das sozialräumliche Ziel der „Balanced Communities“ als Grundstein für eine geschlechtersensible Lebenswelt?**

Die Baustruktur eröffnet durch ihre Maßstäblichkeit, Höhenentwicklung, unterschiedliche Dichte und verschiedenen nutzbaren Freiräume **alle Möglichkeiten** zur Befriedigung des Wunsches nach **unterschiedlichen Wohnformen und Nachbarschaften** als Grundlage für soziale Vielfalt.

Im Unterschied zu langen Gebäudezeilen ermöglichen **Blockrandbebauungen mit Innenhöfen** ein **hohes Maß an Zuordnung** und **Identifikation** sowie **positive soziale Kontrolle**. Allerdings können schlecht gelöste bzw. „anspruchsüberlastete“ Hofsituationen auch Konfliktpotenziale darstellen.

- **Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber experimentellen Wohnformen innovativer Bauträger oder Wohngruppen?**

Die städtebauliche Struktur, die vorgeschlagenen Bebauungstypologien sowie der „Illustrative Masterplan“ lassen grundsätzlich genug **Spielraum für verschiedenste Wohnexperimente**, sei es Pilotprojekte in bautechnischer, bauökologischer und energietechnischer Hinsicht, soziale **Sonderwohnformen** oder kleine selbst organisierte Wohngruppen.

Die Umsetzung ist abhängig von der **Grundstückspolitik** der Stadt, den Bauträgern und von den Ergebnissen der Architekturfindungs-**Wettbewerbe** und anderer Qualitätssicherungsverfahren.

- **Bieten die unmittelbar wohnungsnahen Freiflächen attraktive, alltagstaugliche Aufenthaltsmöglichkeiten für die verschiedenen Zielgruppen (Sitzbänke, Lauben, Spielmöglichkeiten für Kleinkinder etc.)?**

In den exemplarisch dargestellten Bebauungstypen lassen sich die **Aufenthaltsqualitäten** und möglichen **Spielsituationen** für die verschiedenen Anspruchsgruppen gut ablesen. Es wird eine Frage der **Detailkonzepte der Investoren** und **Wohnbauträger** sein, wie differenziert und qualitätsvoll die wohnungsnahen Freiflächen und Erschließungen gestaltet werden. Jedoch erscheint es erfahrungsgemäß notwendig, dass ein **gemeinsames, vernetztes Freiraumkonzept** erstellt wird, in das auch die Wohnhöfe und anderen Freiflächen des unmittelbaren Wohnumfelds einbezogen werden.

Zusammenfassung – GM und Wohnungsbau:

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.

ad 3) Soziale Infrastruktur

- **Ist eine vollständige und zukunftsähnliche Stadtteilinfrastruktur mit überdurchschnittlicher Qualität der einzelnen Einrichtungen gegeben?**

Die Sicherung einer vollständigen sozialen Stadtteilinfrastruktur und Nahversorgung, die in Summe eine **hohe Qualität** sowie **Anpassbarkeit** an künftige gesellschaftliche Entwicklungen aufweisen muss, stellt das **Kernstück** der Anforderungen an ein neues Stadtteilentwicklungsprojekt aus der Sicht einer gendergerechten und alltagstauglichen Planung dar. Ein nach Angebot, Kosten und Erreichbarkeit **optimaler Versorgungsstandard sozialer Infrastruktur** ist insbesondere in einem „Leitprojekt für Gender Mainstreaming in der Stadtplanung“ nicht durch sonstige Maßnahmen ersetzbar.

Ein **Masterplan** plant jedoch keine konkreten Einrichtungen sozialer Infrastruktur, sondern trifft lediglich planerische Vorkehrungen und macht Widmungsvorschläge für geeignete Baufelder auf

der Basis der eingebrachten kommunalen Anforderungen. Daher kann vom vorliegenden Masterplan **keine Aussage zur Qualität** der sozialen Infrastruktur erwartet werden, sondern nur verlangt werden, dass die ausgewiesenen **Standorte** die entsprechenden **Voraussetzungen** bieten können.

Die durchgeführte „Test-Verortung“ (s. Kap. 4.1) einer voll ausgestatteten **sozialen Infrastruktur** für das Flugfeld Aspern zeigt, dass der Masterplan eine **gute, flexible Grundlage für die räumlichen Erfordernisse** einer zukunftsähigen Stadtteilinfrastruktur darstellt. Die vorgeschlagene Nutzungsstruktur kann insbesondere ein nach Geschlecht, Alter und Lebensstil entsprechend diversifiziertes **Angebot soziokultureller Einrichtungen** gut aufnehmen.

Die Schulen sowie die drei primären Kindergarten-Standorte wurden als **eigene Baufelder** festgelegt. Die Probleme von in Wohnhöfe „**integrierten**“ Kindergärten mit den erforderlichen Freiflächen und Abständen zu Wohnungen konnten weitgehend ausgeräumt werden.

- **Folgt die Planung der Sozialen Infrastruktur durch ihre Differenzierung und Körnigkeit (auch kleinräumige Angebote) dem Grundsatz der „Stadt der kurzen Wege“ und dem Dezentralitätsprinzip?**

Aus Finanzierungsgründen führt der **Trend** zu einer fortschreitenden **Rationalisierung** öffentlicher sozialer Infrastruktur in großen zentralen Einrichtungen, die den Grundsätzen möglichst kurzer Wege, weitgehender Dezentralität, Nutzungsmischung und Integration vielfach nicht gerecht werden.

Der vorliegende Masterplan bietet in seinen Nutzungsfestlegungen ein **Strukturnetz** von ausreichender **Flexibilität**, das die soziale Infrastruktur sowohl an einem **attraktiven Hauptzentrum** als auch an **mehreren Subzentren** als dezentrale urbane **Anziehungs- und Kristallisierungspunkte** in den Quartieren konzentriert.

- **Ist eine mit dem Wohnungsbau weitgehend gleichzeitige Bereitstellung der Grundversorgung mit Sozialer Infrastruktur im Bauetappenplan (zumindest als Provisorien) sichergestellt? Ist die Sicherung der Grundversorgung auch bei unvollständiger Realisierung des Areals gegeben?**

Das Prinzip keine Wohnbebauung ohne die **gleichzeitige Bereitstellung** der erforderlichen Infrastruktur für Nahversorgung und Soziales stellt ein **zentrales Qualitätskriterium** der **Gender- und Alltagstauglichkeit** eines großen Stadt(teil)entwicklungsprojektes dar.

Die im Masterplan vorgeschlagenen **Bauphasen** tragen diesem Prinzip grundsätzlich Rechnung.

- **Sind die für den Versorgungsalltag wichtigen Einrichtungen der Sozialen Infrastruktur von allen Wohnquartieren aus optimal erreichbar? (300m und 500m Räden)**

Die durchgeführte „Test-Verortung“ einer angenommenen **sozialen Infrastruktur** (s. Kap. 4.1) sowie die „**Erreichbarkeits-Checks**“ zeigen, dass alle in Frage kommenden Standorte für soziale Einrichtungen von allen Wohnquartieren aus gut zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖV erreichbar sind.

Zusammenfassung – GM und Soziale Infrastruktur:

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 Vorbehaltungsflächen sind im Masterplan zu verankern.

ad 4) Freiflächen / Öffentlicher Raum

- **Ist der Anteil an öffentlicher Parkfläche, sonstigen Grün-, Spiel- und Sportflächen für die erwartete Einwohnerzahl ausreichend?**

Die optimale Ausstattung eines neuen Siedlungsgebietes mit öffentlichen Grünflächen ist ein essentielles Gender-Kriterium. Die für das Flugfeld Aspern angestrebte **Versorgung** mit mindestens 7,5 ha stadtteilbezogenen Grünflächen wird im Masterplan durch Parks und sonstige Grünanlagen **gewährleistet** und erweist sich als zukunftsfähig.

- **Befinden sich die Freiflächen im größtmöglichen Nahbereich zu den Wohn- und Arbeitsgebieten?**

In den **Wohngebieten** können sowohl wohnungsnahe, **private und halböffentliche** Freiflächen in den Innenhöfen, als auch öffentliche Grätzlparks und andere **stadtteilbezogene Grünflächen** in einem Radius von **300 m** genutzt werden.

In den **Gewerbegebieten** muss die Sicherung von ausreichend „Pausengrün“ auf den Baufeldern erfolgen. Dennoch kann eine Versorgung mit stadtteilbezogenen Grünflächen und/oder Parks im Radius von **500 m** nachgewiesen werden.

In beiden Fällen können die Freiflächen mit vertretbarem Zeitaufwand erreicht und in alltägliche Wege eingebunden werden, was insbesondere für Personen mit Versorgungsaufgaben ein wichtiges Qualitätskriterium darstellt.

- **Sind im Wohnbereich quartierseigene Freiflächen mit ausreichend individuellen, familiären sowie altersgruppenspezifischen Rückzugsmöglichkeiten vorgesehen?**

Durch die angestrebte Bebauungsstruktur können großzügige, wohnungsnahe Freiflächen erzielt werden, die bei durchdachter Planung auch ein hohes Maß an Sicherheit und Überschaubarkeit bieten können. Grundsätzlich können auf den geplanten Freiflächen vielfältige Gestaltungsvarianten umgesetzt und individuelle Bedürfnisse berücksichtigt werden. Dennoch wird es sich in der Ausführung als schwierig erweisen, sowohl private als auch individuelle, altersgruppen- und geschlechterdifferenzierte Rückzugsmöglichkeiten zu schaffen ohne **Einsicht und soziale Kontrolle** der Freiflächen zu beeinträchtigen.

- **Sind die Freiräume, Freizeit- und Erholungsflächen für alle Mobilitätsgruppen direkt, barrierefrei und gesichert erreichbar?**

Um die Privatsphäre zu gewährleisten wird das Niveau der **privaten Freiräume** in den vorliegenden Bebauungstypologien meist etwas **angehoben** und über Aufgänge erschlossen. Bei diesem Aspekt muss berücksichtigt werden, dass entsprechende Möglichkeiten für Gehbehinderte und Kinderwagen in der Ausführung geschaffen werden, um **Barrierefreiheit und Alltagstauglichkeit** zu ermöglichen.

Die **stadtteilbezogenen Freiflächen** sind für alle Mobilitätsgruppen gut erreichbar. Entlang des Ost-West fließenden Wasserlaufs müssen allerdings ausreichend Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden, um längere Umwege zu verhindern und möglichst **kurze Wege** zu ermöglichen.

- **Sind die wohnungsnahen Freiräume schnell und für Kinder ohne Begleitung gefahrlos erreichbar?**

Durch die geplante **Hoferschließung** und die **Niveauanhebung** sind die privaten, wohnungsnahen Freiflächen für Kinder auch ohne Begleitung **sicher erreichbar und bespielbar**. Die wohnungsnahen Freiflächen sind verkehrs frei und klar getrennt von den umgebenden Verkehrsflächen. Bei den Baufeldern mit Blockrandbebauung bietet die Bebauung zusätzlichen Schutz vor Einflüssen von außen.

- **Lässt sich die Trennung von (halb)öffentlichen und privaten Bereichen gewährleisten?**

Auch diese Thematik ist mit der Planung des **Niveauunterschieds** zwischen (halb)öffentlichen und privaten Freiflächen bedacht worden. Bei den Baufeldern mit **Blockrandbebauung** schützt die Bebauung zusätzlich vor ungewünschten Einblicken.

Wird der Begriff „privat“ weiter ausdifferenziert und unterscheidet man zwischen „privaten Mietergärten“ und auf das Baufeld bezogenen „allgemeinen Freiflächen“, können Aussagen bezüglich der ausreichenden Trennung der Bereiche erst in der Detailplanung getroffen werden.

Zusammenfassung – GM und Freiflächen / Öffentlicher Raum:

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).

ad 5) Mobilität / Verkehr

- **Wird ein nutzungsverträgliches Stadttempo mit Tempo-30-Zonen bzw. Wohnstraßen im Wohnumfeld angestrebt?**

Im vorliegenden Masterplan finden sich Aussagen über „**verkehrsberuhigte Straßen und Wohnstraßen**. Diese konzentrieren sich überwiegend auf Wohngebiete und Subzentren. Zudem werden mehrere **Fußgängerzonen** (bzw. gemischt genutzte Flächen) ausgewiesen, wodurch die Aufenthaltsqualität an den Hauptanziehungspunkten des Stadtteils zusätzlich betont werden soll. Zur Gewährleistung der Sicherheit in besonders sensiblen Bereichen, müssen jedoch spätestens bei der Umsetzung zusätzliche **Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung** (Schulen, Kinderärten) angedacht werden, um gesicherte Schulwege zu ermöglichen.

- Ist eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Arbeitsstätten, der Sozialen Infrastruktur, Freiräume und ÖV-Haltestellen im Stadtteil über Fuß- und Radwege gegeben?

Die Gewerbegebiete, Freiräume und ÖV-Haltestellen sowie die bisher bekannten Infrastrukturreinrichtungen sind über **Radwege bzw. Radrouten** und **verkehrsberuhigte Nebenstraßen** gut erreichbar. An den U-Bahn-Haltestellen sind zusätzlich Bike & Ride Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Das Schulzentrum im Westen ist weiters über einen halböffentlichen Grünraum erreichbar.

Die geplanten Straßenquerschnitte weisen ausreichende Gehsteigbreiten aus, zeigen aber bezüglich der geplanten **Radrouten** teilweise **unbefriedigende Lösungen** (Hauptstraße, Hauptzufahrtsstraße). Wichtige Teilgebiete und Ziele (Stadtteilspielplatz/Sportplatz im Nordosten) sind zwar an das Radnetz angebunden, jedoch nur über Radfahrstreifen (nicht baulich getrennt zur Fahrbahn) erreichbar. Weiters finden sich weder Einrichtungsradwege noch Radfahrstreifen im Straßenquerschnitt der Hauptzufahrtsstraße. Gemeinsame Geh- und Radwege sind an diesen Straßen (und bei der angenommenen Gehsteigbreite) nicht zeitgemäß. Ebenso findet sich kein Radweg oder Radfahrstreifen im Straßenquerschnitt der „Nebenstraße 14 m“ obwohl dieser Straßentyp im Radwegenetz oft als Verkehrsweg mit Radweg ausgewiesen wird.

Die **Anbindung der Schulzentren** über die „Ringstraßen“-Radroute ist durch die bauliche Trennung des Radwegs zur Fahrbahn ausreichend gegeben.

- Verbindet das Feinnetz der Geh- und Radwege alle Teilräume möglichst gleichermaßen und mit angemessen kurzen Wegen?
- Ist ein durchgängiges fußgängerfreundliches Netz von Geh- und Radwegen sowie Radrouten vorhanden und existiert ein Alternativangebot?

Das geplante Geh- und Radwegenetz verbindet **alle Teilbereiche** gleichermaßen durch Radwege und Radrouten. In den Wohngebieten können **kurze Wege** aber besser gewährleistet werden, da auch verkehrsberuhigte Nebenstraßen genutzt werden können.

Das vorliegende Geh- und Radwegenetz ist weitgehend **durchgängig** und bietet durch die vielen verkehrsberuhigten Nebenstraßen **ausreichend Alternativangebote**. Die vorgesehenen Gehsteigbreiten sind ausreichend dimensioniert und fußgängerfreundlich. Wesentlich für die Qualität eines geschlechter- und altersgerechten Geh- und Radwegenetzes werden jedoch auch die Querungsmöglichkeiten entlang der Wege und Straßen sein, die sich derzeit noch nicht ablesen lassen.

- Sind die Mobilitätsbedingungen für Kinder, alte Menschen und Behinderte überdurchschnittlich gelöst? (Verringerung der Begleitmobilität)

Die grundsätzlichen **Voraussetzungen** für zeitgemäße Mobilitätsbedingungen werden im Masterplan durch die Dichte und das Einzugsgebiet des **öffentlichen Verkehrs** sowie die **kurzen Wege** im Stadtteil **erfüllt**. Dennoch wird vor allem Ausführung und Gestaltung die Qualität der Mobilitätsbedingungen (Takt, barrierefrei Zugänge etc.) beeinflussen.

- Sind die Haltestellenabstände und Zugänge zu den Haltestellen attraktiv (sicher, direkt und barrierefrei)?

Die Haltestellen befinden sich in einem Radius von **250 bis 500 m** zu den Baufeldern und erfüllen die Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖV. Die Abstände zwischen den einzelnen Haltestellen sind überwiegend angemessen (250 bis 400 m), jedoch findet sich eine Lücke im nordöstlichen Teil der Ringstraße.

Die Zugänge zu den Haltestellen können für die Masterplan-Ebene nur anhand der vorliegenden Straßenquerschnitte beurteilt werden. Dabei lässt sich im Bereich des Seeufers erkennen, dass durch die separate Gleisführung der Straßenbahn an der Wasserseite der „Hauptstraße mit Kanal“, möglicherweise Konflikte bei der Überquerung der Fahrbahn zur Haltestelle am Gleis entstehen können.

- **Sind die Geh- und Radwege so dimensioniert, dass sozialer Kontakt stattfinden kann ohne den Fließverkehr zu beeinträchtigen? (Platz für Begegnungen)**

Aus den Straßenquerschnitten lassen sich Gehsteigbreiten ablesen, die sozialen Kontakt zumindest im kleinen Rahmen und teilweise auch für kleinere Gruppen ermöglichen ohne andere Verkehrsteilnehmer zu beeinträchtigen.

Zusammenfassung – GM und Mobilität / 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 Verkehrsteilnehmer 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.

ad 6) Arbeit / Gewerbe

- **Wird ein alltagstauglicher Funktionsmix verfolgt, der es Frauen und Männern ermöglicht auf dem Weg von und zur Arbeit Erledigungen zu machen und Kinder zu den Betreuungsplätzen zu bringen?**

Ein **alltagstauglicher Funktionsmix** wird durch die im Masterplan **festgelegten Nutzungen** prinzipiell **ermöglicht**. Die Verteilung der Nutzungen ist ausgewogen, wodurch sich in nahezu allen Teilbereichen kleinere Zentren mit variablen Nutzungen ergeben. Auf den Wegen zu den und entlang der Verkehrswege sind vielfältige Nutzungen (zumindest im Erdgeschoß) vorgesehen, die es ermöglichen sollen Erledigungen zu tätigen und eventuell auch einen Arbeitsplatz im Stadtteil zu finden. Weitere Beschäftigungsmöglichkeiten finden sich im Gewerbegebiet, welches für alle Mobilitätsgruppen gut erreichbar ist und sich im Nahbereich zu kleineren Subzentren oder öffentlichen Knotenpunkten befindet.

Die bisher vorgesehenen **Betreuungsplätze** für Kinder liegen an zentralen, gut erreichbaren Punkten im Stadtteil – einer befindet sich sogar im Nahbereich der U-Bahn-Station – und lassen sich bequem in Alltagswegeketten einbinden.

Zusammenfassung – GM und Arbeit / Gewerbe:

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.

ad 7) Sicherheit

- **Werden durch Baustrukturen und Erschließung monofunktionale und verhaltensräumlich verarmte und damit unsichere Flächen bzw. Räume weitgehend vermieden (Gebäudehöhen, Ausrichtung und Anordnung, bauliche Gestaltung, Verkehr und Erschließung)?**

Obwohl sich durch die vorgesehenen Nutzungen teilweise auch überwiegend monofunktionale Teilgebiete ergeben, sind durch die angestrebten Gebäudehöhen und Baukörper sowie ihre Ausrichtung **keine verhaltensräumlich verarmten Strukturen zu erwarten**. Da die räumliche Ausdehnung der monofunktionalen Teilbereiche durch den Masterplan gering gehalten wird, können in den Teilbereichen die **Qualitäten der jeweiligen Nutzung** betont und Nutzungskonflikte vermieden werden, ohne unsichere Räume zu entwickeln.

- **Schafft die Planung klare, differenzierte „Verhaltensräume“ bzw. soziale Raumcharaktere?**

Durch den Masterplan werden kleinere Teilbereiche mit **differenzierten Verhaltensräumen** geschaffen. Es ergeben sich neben urbanen Mischgebieten ebenso hochwertige Randslagen mit Wohn- und Gewerbegebieten. In der Planung wurde versucht, **hochwertige soziale Aktivitätsräume mit vielfältigen Nutzungen** und einem hohen Maß an **öffentlichen Leben** zu entwickeln. Die einzelnen Verhaltensräume verteilen sich gleichmäßig über das Planungsgebiet (z.B. Einkaufsstraße, Schul- und Universitätsstandorte, Freizeitbereiche etc.) und ermöglichen einen abwechslungsreichen Alltag im Stadtteil. Dennoch ist damit zu rechnen, dass die Frequenz in einigen Teilbereichen zu **unterschiedlichen Tageszeiten** variieren wird, wodurch besonders am Abend **einsame bzw. uneinsichtige „Grauzonen“** entstehen könnten. Besonders betroffen ist das Gewerbegebiet.

Innerhalb der Baufelder mit Funktion „Wohnen“ wird die Gestaltung der (Innen-)Höfe und der Gemeinschaftsflächen Ausschlag geben über den Verhaltensraum und seinen Raumcharakter.

- **Unterliegen die Fuß- und Radwege einer sozialen Kontrolle und gibt es Alternativrouten zu Wege, die abends und/oder an Wochenenden kaum genutzt werden?**

Die Möglichkeit der sozialen Kontrolle entlang der Fuß- und Radwege hängt einerseits von der Lage im Stadtteil ab und andererseits von der Ausstattung der Wege, welche sich erst in der Ausführung zeigen wird. Die im Zuge des Masterplans erarbeiteten Straßenquerschnitte zeigen **überwiegend überschaubare Geh- und Radwege, allerdings mit einer sehr dichten Bepflanzung**. Durch Alleen und andere dichte bzw. hohe Bepflanzungen könnten **Einsehbarkeit** und **soziale Kontrolle** der Wege beeinträchtigt werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt bezüglich der sozialen Kontrolle entlang der Wege wird die geplante (Wohn-)Raumaufteilung innerhalb der Baufelder sein, bei der darauf zu achten ist, dass an der Gebäudeaußenseite nicht nur wenig frequentierte Nebenräume angesiedelt werden.

Festzuhalten ist, dass das Angebot an Fuß- und Radwegen im Stadtteil sehr vielfältig ist und **Alternativrouten** (durch die überschaubare Größe der Baufelder) meist ohne größere Umwege gewählt werden können.

Zusammenfassung – GM und Sicherheit:

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.

3.2 Alltagswege: Alltagstauglichkeit und Erreichbarkeits-Check

Zur **Beurteilung der Alltagstauglichkeit** des Masterplans wird im Folgenden versucht, verschiedene Standorte anhand von **Alltagswegen** zu prüfen. Konkret werden dabei **vier gleich bleibende Standorte** aus unterschiedlichen Sichtwinkeln und mit unterschiedlichen Bedürfnissen betrachtet. Die Darstellung soll dazu dienen, den Masterplan unter Berücksichtigung allgemein gültiger GM-Kriterien auf dem Hintergrund des Prinzips der „Stadt der kurzen Wege“ zu beurteilen.

Die „**Beurteilung**“ erfolgt in Form von **Wegebeschreibungen**, Erläuterungstexten sowie **Plandarstellungen**. Neben der Darstellung der Alltagswege und Wegeketten im Plan und der Verortung konkreter Ziele im Tagesverlauf werden in den Erläuterungen die **Besonderheiten der Wege** umrissen:

- Weglänge und damit verbundener Zeitaufwand,
- Verkehrsaufkommen in den Straßen,
- wichtige Kreuzungspunkte,
- Präferenzen bei der Auswahl der Wege, öffentliche Verkehrsmittel und
- mögliche Konfliktpunkte etc.

In der Plandarstellung werden immer **Fußwege** angenommen, sofern nicht ausdrücklich andere Fortbewegungsarten erwähnt werden. Anfangs- und Endpunkt der Alltagswege (teilweise Wegeketten) ist immer der jeweilige **Wohnstandort**.

Verwendete Abkürzungen:

Alltagswege 3.2_01	GM Flugfeld Aspern / Alltagswege – Erwerbstätig versorgender Alltag Plannummer 3.2_01
W1	Wohnstandort 1 (2, 3 ...)

In den Wegebeschreibungen bzw. Erläuterungen werden die wesentlichen Ergebnisse der allgemeinen Alltagstauglichkeit aller **vier ausgewählten Standorte** bezogen auf die angenommenen Alltagswege auf Basis der im Masterplan bereits verorteten **Infrastruktur** (Kindergärten, Schulen, Parks etc.) dokumentiert und erläutert.

Für die **Wegzeiten** wurden folgende **Geschwindigkeitsrichtwerte** verwendet:

FußgängerIn	1 m/s
Bus / Straßenbahn	5 m/s

Alltagswege 3.2_01: ERWERBSTÄTIG VERSORGENDER ALLTAG:

Wohnung – Kindergarten – Arbeitsplatz – Einkaufen – Wohnung – Park – Wohnung

Allgemein: Der **Kindergarten** ist von allen Standorten in einer Zeitspanne von unter 10 Minuten zu erreichen (wenn auch nicht immer zu Fuß). Der fiktive **Arbeitsplatz** (obwohl mitten im Zentrum des Stadtteils verortet) lässt sich von manchen Standorten nicht innerhalb von 10 Minuten erreichen. Obwohl die Möglichkeit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs an allen Standorten besteht, erscheint es vom zeitlichen Aspekt nicht immer sinnvoll bzw. benutzerfreundlich und so ergeben sich teilweise längere Fußwege.

Einkaufswege lassen sich in der Regel im direkten Umfeld der Wohnungen erledigen, sofern in den dafür vorgesehenen Subzentren auch wirklich die Ansiedlung von kleineren Geschäften umgesetzt wird. Ein **Parkbesuch** ist ebenfalls im nahen Umfeld möglich, teilweise wird aber ein weiter entfernter Park mit besserer Ausstattung oder anderem Zielpublikum vorgezogen.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Kindergarten	W1	Ca. 4 Minuten zum Kindergarten durch eine verkehrsberuhigte Nebenstraße.
	W2	Der Kindergarten ist in unmittelbarer Nähe (schräg gegenüber) und max. 2 Minuten entfernt.
	W3	Der Kindergarten ist zu Fuß und mit dem Bus erreichbar. In der Früh kann passend zur Abfahrt die Haltestelle erreicht werden wodurch der Weg zum Kindergarten insgesamt (Fußweg und Bus) nur 5 Minuten in Anspruch nimmt.
	W4	8 Minuten zu Fuß zum Kindergarten.
Arbeitsplatz	W1	Vom Kindergarten ca. 17 Minuten zu Fuß zum Arbeitsplatz. Der öffentliche Verkehr wird nur bei Schlechtwetter genutzt, da durch die Benutzung von Straßenbahn und Bus (jeweils nur für kurze Strecken) die Wartezeit zwischen den Verkehrsmitteln nicht sinnvoll erscheint, wird der Einfachheit halber zu Fuß gegangen.
	W2	Der Arbeitsplatz liegt im fußläufigen Einzugskreis zum Kindergarten wobei zwei mögliche Wege in Frage kommen. Je nach Tageszeit können entweder der Weg am See entlang (ca. 8 Minuten) oder der durch die Nebenstraße (1 Minute kürzer) mit nahezu gleichem Aufwand bewältigt werden.
	W3	Vom Kindergarten zu Fuß in ca. 5-6 Minuten am Arbeitsplatz.
	W4	Vom Kindergarten zu Fuß in ca. 5-6 Minuten am Arbeitsplatz.
Einkaufen	W1	Der Einkauf kann entweder gleich auf dem Weg zum Kindergarten erledigt werden oder nach dem Kindergarten, da der Kindergarten nur ca. 4 Minuten zu Fuß durch den Park entfernt ist. Nach dem Einkauf benötigt man ca. 5 Minuten nach Hause.
	W2	Das Einkaufen ist wahrscheinlich im gleichen Haus möglich (Wohnhaus befindet sich in einem der Subzentren in denen Mischnutzung geplant ist). Falls keine Erschließung von innen möglich ist, sind es max. 2 Minuten Gehweg.
	W3	Am Rückweg vom Kindergarten kann der Einkauf er-

		ledigt werden. Nach ca. 8 Minuten zu Fuß durch halböffentliches Grün gelangt man zur Einkaufsstraße. Von dort sind es ca. 3 Minuten zur Wohnung.
	W4	Einkaufsmöglichkeit am Nachhauseweg vom Kindergarten in unmittelbarer Nähe des Wohnstandorts.
Park	W1	Der Park liegt gegenüber vom Kindergarten und ist ca. 2-3 Minuten von der Wohnung entfernt.
	W2	Es stehen zwei Parks zur Auswahl, der Park am See ist mit Kind in ca. 5 Minuten erreichbar.
	W3	Der weiter entfernte Park ist größerer, der Weg ist geschützt und führt durch halböffentliches Grün, allerdings muss die Hauptstraße überquert werden (Alternative: Ringstraßen-Querung und ein kleinerer Park).
	W4	Die Grünfläche beginnt direkt hinter dem Wohnstandort, max. 2 Minuten entfernt.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - erwerbstätig versorgender Alltag Plannummer: 3.2. - 01

LEGENDE

— ÖV-Weg und Schiene
 ■ Baufelder
 ■ Grünraum / Freiraum
 ■ Sport und Spielplätze
 ■ Wasser

Haltestellen
 ■ Bus
 ■ Straßenbahn
 ■ Zug
 ■ U-Bahn

Wohnstandorte
 ■ Wohnstandort 1
 ■ Wohnstandort 2
 ■ Wohnstandort 3
 ■ Wohnstandort 4
 ■ Ziel / Wegstation

Wegeketten
 ■ Fußwege - Wegekette 1
 ■ Fußwege - Wegekette 2
 ■ Fußwege - Wegekette 3
 ■ ÖV-Wege - Wegekette 3
 ■ Fußwege - Wegekette 4

Wohnung - Kindergarten - Arbeitsplatz - Einkaufen - Wohnung - Park - Wohnung

wohnbund:consult
 Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
 R. Gutmann, S. Neff
 20.12.2006
 Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
 in Zusammenarbeit mit
 N+ Objektmanagement GmbH
 eigene Bearbeitung
 Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
 Maßstab: 1 : 8000@A3
 0 100 200 300 Meters
 N

Alltagswege 3_02: ERWERBSTÄTIG VERSORGENDER ALLTAG, TYP B

Wohnung – Einkaufen – Wohnung – Park – Wohnung – Arbeitsplatz – Wohnung

Allgemein: **Einkaufswege** lassen sich im direkten Umfeld der Wohnungen erledigen, sofern in den dafür vorgesehenen Subzentren auch wirklich die Ansiedlung von kleineren Geschäften umgesetzt wird. Der **Parkbesuch** ist auch hier im nahen Umfeld möglich, teilweise wird aber ein weiter entfernter Park mit besserer Ausstattung oder anderem Zielpublikum vorgezogen.

Der fiktive **Arbeitsplatz** liegt im nördlichen Gewerbegebiet und kann von drei Standorten nur über einen ca. 7 Minuten langen Fußweg erreicht werden. Da der Arbeitsplatz erst am Abend aufgesucht wird und spät abends verlassen wird, ist damit zu rechnen, dass in den abends wenig frequentierten Nebenstraßen potentielle Angsträume entstehen. Die einzige Alternative für den Heimweg ist das Ausweichen auf die östliche Hauptzufahrtsstraße wodurch aber ein relativ langer Umweg zurückgelegt werden muss.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Einkaufen	W1	Der Wohnstandort ist 3-5 Minuten vom nächsten „Subzentrum“ mit erwünschter Mischnutzung entfernt.
	W2	Das Einkaufen ist wahrscheinlich im gleichen Haus möglich. Falls keine Erschließung von innen möglich ist, sind es max. 2 Minuten Gehweg.
	W3	Innerhalb von ca. 3-4 Minuten ist die Einkaufsstraße erreichbar.
	W4	Einkaufsmöglichkeit gegenüber dem Wohnstandort.
Park	W1	Der Park liegt gegenüber vom Kindergarten und ist ca. 2-3 Minuten von der Wohnung entfernt.
	W2	Es stehen zwei Parks zur Auswahl, der Park am See ist mit Kind in ca. 5 Minuten erreichbar.
	W3	Der weiter entfernte Park ist größerer, der Weg ist geschützt und führt durch halböffentliches Grün, allerdings muss die Hauptstraße überquert werden (Alternative: Ringstraßen-Querung und ein kleinerer Park).
	W4	Die Grünfläche beginnt direkt hinter dem Wohnstandort, max. 2 Minuten entfernt.
Arbeitsplatz	W1	Der Weg in die Arbeit lässt sich in ca. 17 Minuten mit dem Bus und zu Fuß bewältigen.
	W2	Nach einer kurzen Busfahrt (ca. 2 Minuten) zu Fuß in die Arbeit, insgesamt ca. 9 Minuten Wegzeit.
	W3	12 Minuten Fußweg in die Arbeit.
	W4	Durch die gute Busverbindung nur 5-6 Minuten zur Arbeit und kürzerer Fußweg.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - erwerbstätig versorgender Alltag, Typ B Plannummer: 3.2. - 02

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

- Wohnstandorte
 - Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4
- 1 Ziel / Wegstation

- Wegeketten
 - ÖV-Wege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 1
 - — ÖV-Wege - Wegekette 2
 - — Fußwege - Wegekette 2
 - — ÖV-Wege - Wegekette 3
 - — Fußwege - Wegekette 3
 - — ÖV-Wege - Wegekette 4
 - — Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

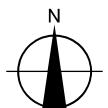
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000@A3

0 100 200 300 Meters

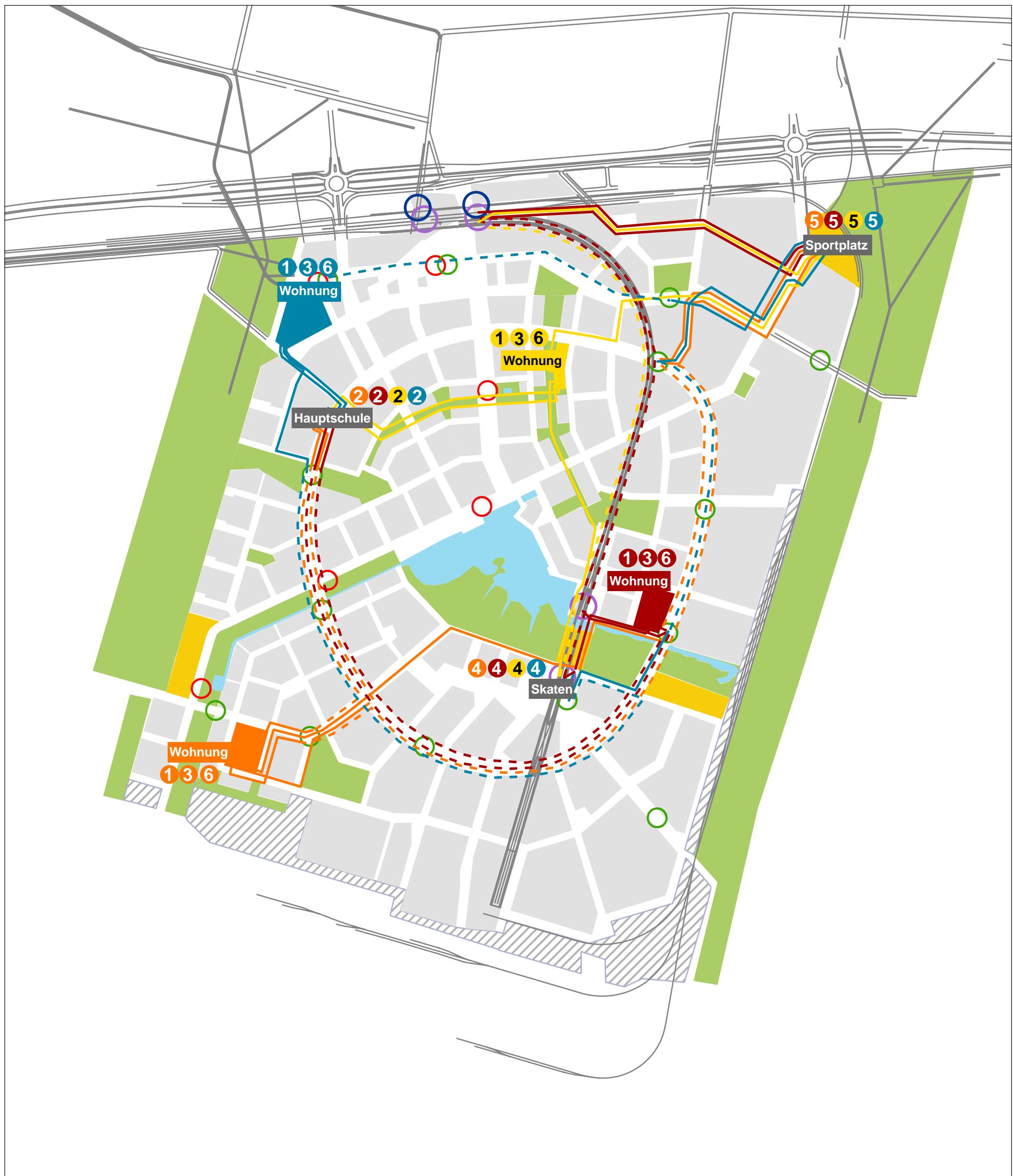


Alltagswege 3_03: JUGENDLICH

Wohnung – Hauptschule – Wohnung – Skaterplatz – (Trend)Sportplatz – Wohnung

Allgemein: Die **Hauptschule** ist von allen Standorten in ca. 5-10 Minuten erreichbar. Der **Skaterplatz** im Zentrum ist in max. 15 Minuten erreichbar. Da ein Großteil der Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann, sind der Zeitaufwand und die Wegstrecke für Jugendliche durchaus zumutbar. Der **(Trend)Sportplatz** im Nordosten des Gebiets ist zwar für den Individualverkehr gut, aber öffentlich nicht optimal erreichbar. Die Jugendlichen müssen bei beiden Wegvarianten weite Fußwege zurücklegen, die durch (womöglich) unübersichtliches Gewerbegebiet führen. Es gibt keine Alternativrouten.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Hauptschule	W1	Die Hauptschule ist mit dem Bus und zu Fuß ca. 8 Minuten entfernt.
	W2	Die Hauptschule ist mit dem Bus und zu Fuß ca. 7 Minuten entfernt.
	W3	Der einfachste Weg zur Hauptschule ist zu Fuß durch die halböffentliche Grünverbindung und dauert ca. 10 Minuten.
	W4	Der Wohnstandort ist nur ca. 4-5 Minuten zu Fuß von der Schule entfernt.
Skaterplatz	W1	Ca. 15 Minuten von zu Hause mit dem Bus und zu Fuß zum Skaterplatz.
	W2	Der Skaterplatz ist im Nahbereich des Wohnstandorts, ca. 4 Minuten entfernt.
	W3	Über die halböffentliche Grünverbindung kann der Skaterplatz in ca. 11 Minuten zu Fuß erreicht werden. Am Abend ist dieser Weg eventuell wegen schlechter Beleuchtung oder mangelnder Einsicht unbehaglich. Alternativen sind die Nebenstraßen oder die Buslinie entlang der Ringstraße.
	W4	Der Skaterplatz ist zu Fuß und mit dem Bus ca. 11 Minuten entfernt.
(Trend) Sportplatz	W1	Der (Trend)Sportplatz ist mit dem Bus und zu Fuß 17 Minuten vom Skaterplatz entfernt. Von dort aus ca. 20 Minuten bis zum Wohnhaus (zu Fuß und mit dem Bus).
	W2	Mit der U-Bahn und zu Fuß 17 Minuten vom Skaterplatz entfernt. Nach Hause wird der gleiche Weg gewählt.
	W3	Mit der U-Bahn und zu Fuß 17 Minuten vom Skaterplatz entfernt. Vom Sportplatz ca. 15 Minuten zu Fuß nach Hause.
	W4	Der (Trend)Sportplatz ist mit dem Bus und zu Fuß 17 Minuten vom Skaterplatz entfernt. Danach 10 Minuten für den Nachhauseweg zu Fuß und mit dem Bus.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - Jugendlich

Plannummer: 3.2. - 03

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

- Wohnstandorte
 - Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4
- 1 Ziel / Wegstation

Wohnung - Hauptschule - Wohnung - Skaten - Trendsportplatz - Wohnung

- Wegeketten
 - ÖV-Wege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 1
 - ÖV-Wege - Wegekette 2
 - Fußwege - Wegekette 2
 - ÖV-Wege - Wegekette 3
 - Fußwege - Wegekette 3
 - ÖV-Wege - Wegekette 4
 - Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000@A3

0 100 200 300 Meters

N

Alltagswege 3_04: JUGENDLICH, Typ B

Wohnung – AHS – Wohnung – Park – Shoppen – Wohnung

Allgemein: Die **AHS** ist von allen Standorten in ca. 5-11 Minuten erreichbar. Der **Parkbesuch** ist im nahen Umfeld möglich und kann teilweise als Verbindungsroute ins Zentrum genutzt werden. Das **Shopping** ist vor allem im Zentrum attraktiv, da hier auch viele Leute anzutreffen sind. Das Zentrum ist für Freizeitzwecke von allen Standorten gut erreichbar. Bei Dunkelheit kann ein Großteil der Strecke mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
AHS	W1	6 Minuten Fußweg zur AHS.
	W2	Wenn der Bus pünktlich fährt ca. 4 Minuten Schulweg.
	W3	Zu Fuß und mit dem Bus ca. 10-11 Minuten bis zur AHS.
	W4	Zu Fuß und mit dem Bus ca. 8 Minuten bis zur AHS.
Park	W1	Wohnstandort ist ca. 4 Minuten zum Park vom Park entfernt.
	W2	Kann über den Park zur Einkaufsstraße spazieren, braucht ca. 4 Minuten bis zum Park.
	W3	Spaziert ca. 3 Minuten in den nächsten Park.
	W4	Grünzone unmittelbar in der Nähe, kann auch als Grünverbindung ins Zentrum genutzt werden.
Shopping	W1	Zu Fuß und mit dem Bus ca. 11 Minuten bis zur Einkaufsstraße. Von dort zu Fuß bis zum Ende der Einkaufsstraße und mit der Straßenbahn nach Hause (Straßenbahn und Fußweg 10 Minuten).
	W2	Vom Park aus ca. 20 Minuten zu Fuß bis zur Einkaufsstraße. Von der Einkaufsstraße ca. 14 Minuten zu Fuß durch halböffentliche Grün und Nebenstraßen nach Hause. Alternativroute bei Dunkelheit: die Einkaufsstraße Richtung Norden gehen und dann mit dem Ring-Bus nach Hause fahren.
	W3	Vom Park aus Richtung Einkaufsstraße gehen (ca. 4 Minuten). Nachhauseweg durch halböffentliche Grün oder über Nebenstraßen.
	W4	16 Minuten Fußweg von der Grünzone in das Zentrum zur Einkaufstraße. Retour zu Fuß über die Einkaufsstraße Richtung Westen (ca. 13 Minuten) Alternativroute: von der Einkaufsstraße mit der Straßenbahn nach Hause.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - Jugendlich, Typ B

Plannummer: 3.2. - 04

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
- Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

- Wohnstandorte
- Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4
- 1 Ziel / Wegstation

Wohnung - AHS - Wohnung - Park - Shopping - Wohnung

- Wegeketten
- ÖV-Wege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 1
 - ÖV-Wege - Wegekette 2
 - Fußwege - Wegekette 2
 - ÖV-Wege - Wegekette 3
 - Fußwege - Wegekette 3
 - ÖV-Wege - Wegekette 4
 - Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

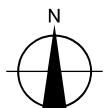
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000@A3

0 100 200 300 Meters



Alltagswege 3_05: STUDENT/IN

Wohnung – Universität – Sportplatz – Wohnung

Allgemein: Die **Universität** ist nicht von allen Standorten in 10 Minuten erreichbar. Besonders bei dem zentralsten Standort wirkt der See als Barriere wodurch ein längerer Weg entsteht. Der **Sportplatz** ist zu Fuß ca. 6 Minuten von der Universität entfernt und auch mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Obwohl der Weg vom Sportplatz zur nächsten Haltestelle vorbei an schwer überschaubaren Grünräumen führt, ist der ca. 2-Minuten-Weg relativ geschützt da er sich in Sichtweite zu dem gut einsehbaren, dicht bebauten Gebiet an der Ringstraße befindet.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Universität	W1	Ca. 12 Minuten zur Universität – hat zwar ÖV-Anbindung, ist aber für diesen Weg nicht sinnvoll. Im Sommer und bei Schönwetter bietet sich das Rad an.
	W2	7,5 Minuten zu Universität über gemischt genutzte Fläche (Fußgängerzone).
	W3	3 Minuten Fußweg zur Straßenbahn, danach jeweils 2 Stationen mit Straßenbahn und Bus und letztlich zu Fuß zur Universität, insgesamt 13 Minuten. Der Weg zu Fuß um den See ist kürzer aber zeitlich ca. gleich lang.
	W4	Ca. 13 Minuten zu Fuß und mit dem Bus zur Universität.
Sportplatz	W1	Ca. 6 Minuten von der Universität bis zum Sportplatz durch die Fußgängerzone und am Park entlang. Zurück mit dem Bus, ca. 3 Minuten und dann noch 4 Minuten zu Fuß.
	W2	Ca. 6 Minuten von der Universität bis zum Sportplatz durch die Fußgängerzone und am Park entlang. Nachhauseweg von Sportplatz ca. 3 Minuten zu Fuß.
	W3	Ca. 6 Minuten von der Universität bis zum Sportplatz durch die Fußgängerzone und am Park entlang. Nach dem Sportplatz ca. 8 Minuten mit dem Bus und zu Fuß nach Hause. Der direkte Weg durch den Park wäre wesentlich kürzer, ist aber bei Dunkelheit unangenehm.
	W4	Ca. 6 Minuten von der Universität bis zum Sportplatz durch die Fußgängerzone und am Park entlang. Der Nachhauseweg dauert ca. 7 Minuten und wird mit dem Bus und zu Fuß zurückgelegt.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - StudentIn

Plannummer: 3.2. - 05

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
- Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

- Wohnstandorte
- Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4

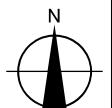
- 1 Ziel / Wegstation

Wohnung - Universität - Sport - Wohnung

- Wegeketten
- ÖV-Wege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 2
 - Fußwege - Wegekette 3
 - ÖV-Wege - Wegekette 4
 - Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
	20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
	eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000@A3
	0 100 200 300 Meters



Alltagswege 3_06: KIND

Wohnung – Volksschule – Wohnung – Park – Wohnung

Allgemein: Die **Volksschule** ist von allen Standorten in ca. 5-10 Minuten erreichbar. Allerdings muss bei zwei Standorten die Ringstraße quert werden, was bei Volksschulkindern als Gefahrenquelle anzusehen ist. Der **Parkbesuch** ist im nahen Umfeld möglich und kann teilweise auch von Kindern ohne Begleitung erfolgen, sofern keine größeren Straßen zu queren sind.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Volksschule	W1	Der Wohnstandort ist 6 Minuten von der Schule entfernt und führt durch eine verkehrsberuhigte Nebenstraße mit breitem Gehsteig.
	W2	Mit dem Bus ca. 2 bis 3 Minuten zur Schule. Die Haltestelle ist zwar vor dem Wohnhaus, aber vom Ring muss noch 4 Minuten Fußweg zur Volksschule zurückgelegt werden. Gefahrenpunkt: Kreuzung Ringstraße, danach durch verkehrsberuhigte Nebenstraße.
	W3	Knapp 8 Minuten Fußweg zur Schule aber vorwiegend durch halböffentliche Grünverbindungen. Nur eine größere Kreuzung bei der Einkaufsstraße.
	W4	Der Schulweg beträgt 4,5 Minuten Fußweg entlang einer Nebenstraße. Gefahrenpunkt: Kreuzung Ringstraße vor der Volkschule.
Park	W1	Der Park liegt gegenüber vom Kindergarten und ist ca. 2-3 Minuten von der Wohnung entfernt.
	W2	Park gleich gegenüber, muss aber bis zur Überquerungsmöglichkeit gehen um in den Park zu gelangen. Ca. 5 Minuten Fußweg.
	W3	Geht nicht zu dem näheren Park weil der kleiner und wahrscheinlich frequentierter ist, sondern zu dem ca. 7 Minuten entfernten, größeren Park weil der durch das halböffentliche Grün sehr gut erreichbar ist, allerdings muss die Hauptstraße überquert werden (Alternative: Ringstraßen-Querung und kleinerer Park).
	W4	Benutzt das weitläufige Gebiet gegenüber im Wiener Grüngürtel als Raum zum Spielen und Toben. Die Grünfläche beginnt direkt hinter dem Wohnstandort, max. 2 Minuten entfernt.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - Kind

Plannummer: 3.2. - 06

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
- Bus
- Straßenbahn
- Zug
- U-Bahn

- Wohnstandorte
- Wohnstandort 1
- Wohnstandort 2
- Wohnstandort 3
- Wohnstandort 4
- 1 Ziel / Wegstation

Wohnung - Volksschule - Wohnung - Park - Wohnung

- Wegeketten
- Fußwege - Wegekette 1
- Fußwege - Wegekette 2
- ÖV-Wege - Wegekette 2
- Fußwege - Wegekette 3
- Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

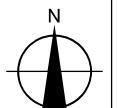
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000@A3

0 100 200 300 Meters



Alltagswege 3_07: ERWERBSTÄTIG VERSORGTER ALLTAG

Wohnung – U-Bahn(Arbeitsplatz) – Wohnung – Lokal – Wohnung

Allgemein: Die **U-Bahnstation** ist von allen Standorten bequem und in kurzer Zeit erreichbar. Das **Lokal** im Zentrum ist auch am Abend relativ sicher erreichbar, da potenzielle „Angsträume“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder über Alternativrouten vermieden werden können.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
U-Bahn-station (von dort weiter zu einem Arbeitsplatz außerhalb des Stadtteils)	W1	Nach 4,5 Minuten Fußweg mit dem Bus 4 Minuten zur U-Bahn.
	W2	2,5 Minuten Fußweg zur U-Bahn.
	W3	7 Minuten Fußweg durch halböffentliches Grün zur U-Bahn. Eine nahezu gleich lange Alternativroute ist der Heimweg über Einkaufsstraße mit der Möglichkeit des gleichzeitigen Einkaufs.
	W4	Mit Straßenbahn oder Bus und einem Fußweg von 3 Minuten zur U-Bahn.
Lokal	W1	Das Lokal im Zentrum ist zu Fuß und mit der Straßenbahn in ca. 6 Minuten erreichbar (sofern keine Wartezeiten anfallen).
	W2	7 Minuten zu Fuß zum Lokal am See entlang. Eventuell können sich U-Bahnbereich und Seepromenade am Abend zu „Angsträumen“ entwickeln. Alternativroute ist die beiderseits bebaute Nebenstraße, welche eventuell besser ausgeleuchtet und auch soziale Kontrolle durch Anwohner möglich ist.
	W3	5 Minuten Fußweg zum Lokal durch überwiegend halböffentliches Grün. Alternativrouten entweder über Park und Einkaufsstraße (bei Dunkelheit ebenfalls unangenehm) oder durch verkehrsberuhigte Nebenstraße auf der Ostseite des Wohnhauses.
	W4	3 Minuten mit der Straßenbahn.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - erwerbstätig versorgter Alltag Plannummer: 3.2. - 07

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
- Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

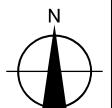
Wohnung - U-Bahn (Arbeitsplatz) - Wohnung - Lokal - Wohnung

- Wohnstandorte
- Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4
- 1 Ziel / Wegstation

- Wegeketten
- ÖV-Wege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 2
 - Fußwege - Wegekette 3
 - ÖV-Wege - Wegekette 4
 - Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
	20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
	eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000@A3
	0 100 200 300 Meters



Alltagswege 3_08: PENSIONIST/IN

Wohnung – Einkaufen – Wohnung – Park – Wohnung

Allgemein: Sowohl das **Einkaufen** als auch ein **Parkbesuch** sind im unmittelbaren Wohnumfeld möglich und ermöglichen es auch Personen mit eingeschränktem Aktionsradius selbstständig zu leben.

Wegstation / Ziel	Standort	Beschreibung
Einkaufen	W1	Der Wohnstandort ist 3-5 Minuten vom nächsten „Subzentrum“ mit erwünschter Mischnutzung entfernt.
	W2	Das Einkaufen ist wahrscheinlich im gleichen Haus möglich. Falls keine Erschließung von innen möglich ist, sind es max. 2 Minuten Gehweg.
	W3	Innerhalb von ca. 3-4 Minuten ist die Einkaufsstraße erreichbar.
	W4	Einkaufsmöglichkeit gegenüber dem Wohnstandort.
Park	W1	Der Park ist ca. 2-3 Minuten von der Wohnung entfernt.
	W2	Es stehen zwei Parks zur Auswahl, der Park am See ist in ca. 5 Minuten erreichbar.
	W3	Ca. 3 Minuten zu Fuß zum kleinen, nahe gelegenen Park.
	W4	Die Grünfläche beginnt direkt hinter dem Wohnstandort, max. 2 Minuten entfernt.



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswege - PensionistIn

Plannummer: 3.2. - 08

LEGENDE

- ÖV-Weg und Schiene
- Baufelder
- Grünraum / Freiraum
- Sport und Spielplätze
- Wasser

- Haltestellen
- Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

- Wohnstandorte
- Wohnstandort 1
 - Wohnstandort 2
 - Wohnstandort 3
 - Wohnstandort 4

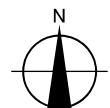
- 1 Ziel / Wegstation

Wohnung - Einkaufen - Wohnung - Park - Wohnung

- Wegeketten
- Fußwege - Wegekette 1
 - Fußwege - Wegekette 2
 - Fußwege - Wegekette 3
 - Fußwege - Wegekette 4

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
	20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
	eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000@A3
	0 100 200 300 Meters



4.

Soziale Infrastruktur: Test-Verortung, Wegeketten

4.1 Test-Verortung: Beschreibung, Standorte

Im Folgenden werden modellhaft **Einrichtungen der sozialen Infrastruktur** vorgeschlagen, kurz beschrieben und im städtebaulichen Grundgerüst des Masterplans **verortet**. Diese Verortung ist als **Test für die Tauglichkeit des Masterplans** im Hinblick auf eine gender- und alltagsgerechte Ausstattung mit Infrastruktur und Versorgung anzusehen. Illustriert werden soll, **wie der neue Stadtteil funktionieren „könnte“** und welche **Aktivitäten** in der Nutzung denkbar sind.

Bei der Auswahl und Verortung von Infrastruktur wurde darauf geachtet, einen **lebendigen Stadtteil** zu schaffen, in dem **Nachbarschaften** unterstützt und gefördert werden, **Identifikation** entstehen kann und die **Bedürfnisse der einzelnen sozialen Gruppen**, Geschlechter und Lebensstile berücksichtigt werden und entsprechenden Raum finden können.

„Vollständige“ soziale Infrastruktur als Annahme: Da sich der neue Stadtteil in der **Peripherie** Wiens befindet, wurde für die Wahl und Verortung der infrastrukturellen Einrichtungen angenommen, dass ein hohes Maß an sozialer **Infrastruktur vor Ort** anzubieten ist. Die Wege zu Einrichtungen im Bezirk oder Stadtzentrum sind allgemein zu weit, um im „normalen“ Alltagsgeschehen – ohne Urlaub zu nehmen, Babysitter zu engagieren oder andere Verpflichtungen zu verschieben etc. – untergebracht zu werden.

Den exemplarischen Nutzungsszenarien liegt daher das **Leitbild eines kompakten Stadtteils** mit „vollständiger“ sozialer Infrastruktur zu Grunde, der einen Großteil der Leistungen im Stadtteil zu erfüllen vermag.

Die **Wahl der Baufelder** für die Test-Verortung der Infrastruktur ist unter Berücksichtigung der Größenverhältnisse, Dichtezenahlen und der Widmungskategorie erfolgt. Die verwendeten **Abkürzungen** beziehen sich auf die Bezeichnung der einzelnen Einrichtungen in den Plänen und die Nummern (z.B. D 14) auf die Nummerierung der **Baufelder** im Masterplan (s. *Anhang*).

>> KINDERGÄRTEN UND SCHULEN (s. Pläne 4.1-01, -07a, -07b)

■ Kindertagesheime / Kindergärten (KG)

Anfangs wurden Kindergärten mit fünf bis sechs Gruppen angestrebt, die hauptsächlich in Wohnblöcke integriert werden sollten. Da es bei der Verortung aber vielerorts zu Problemen in Hinblick auf die Unterbringung der benötigten Freiflächen auf den Bauplätzen kam, werden mittlerweile nur noch drei Standorte mit 6 Kindergartengruppen festgelegt. Die anderen Kindergartenplätze sollen durch blockinterne Kindertagestätten mit bis zu drei Gruppen gesichert werden.

Standorte: Die vorgeschlagenen Standorte sichern eine Versorgung der derzeit geplanten Wohngebiete in einem Radius von überwiegend 300 m, zumindest jedoch 500 m. Das Gewerbegebiet liegt teilweise außerhalb dieses Radius, jedoch befinden sich zwei Kindergärten in unmittelbarer Nähe zu öffentlichen Knotenpunkten (U-Bahn-Haltestellen) wodurch komfortable Alltagswegeketten gesichert werden. Alle Kindergartenstandorte befinden sich im näheren Einzugsbereich zu ÖV-Haltestellen.

Bauliche Dichte: Für die Kindergärten wurden Standorte gewählt, die sowohl die planmäßige Bebauungsdichte sowie die zu erwartende Nutzungsfunktion berücksichtigen. Dabei wurde unterschieden zwischen vorwiegender Nutzungsfunktion durch angrenzende Wohnquartiere und angrenzende Gewerbegebiete (bei diesen Standorten wurde auch eine dichtere Bebauung in Betracht gezogen um ansprechende Alltagwegeketten zwischen Kinderbetreuung und Arbeitsstätte zu ermöglichen und die Distanzen gering zu halten).

Bauplätze und Freiflächen: Die aktuelle Planung der Gebäudeeinheiten erschwert teilweise eine vollständige Unterbringung der Freiflächen innerhalb der Baufelder (besonders unter dem Aspekt der Abstandseinhaltung von 15 m zu Hauptfenstern auf dem Bauplatz oder Nachbarbauplatz). Aus die-

sem Grund wurde versucht geeignete Standorte zu lokalisieren, die sich in Nachbarschaft zu geplanten Grün- und Freiflächen befinden, damit die Möglichkeit einer teilweisen Unterbringung der Kindergartenfreiflächen auf öffentlichen Freiflächen diskutiert werden kann. Dabei muss allerdings die allgemeine Versorgung mit Grün- und Freiflächen in angemessener Form gesichert bleiben.

Phase 1

D 18: Kindergarten für 6 Gruppen. Derzeit muss mit keiner Einschränkung durch die benachbarte Schule gerechnet werden, deshalb kann eine ausreichend große Freifläche angenommen werden.

Phase 2

E 18: Freistehender Kindergarten für 3 Gruppen. Das Baufeld kann aber auf Grund seiner geringen Größe, die Voraussetzungen für einen Kindergarten in Hinblick auf die dafür notwendigen Freiflächen (auch unter Einbezug von Dachflächen), nur bedingt erfüllen. Eventuell müsste auf einen Teil der Gebäude auf dem Baufeld verzichtet werden.

F 15: Freistehender Kindergarten für 5 bis 6 Gruppen. Das Baufeld wurde in der Planung auf Grund seiner geringen Größe ausgedehnt, um die Voraussetzungen für einen Kindergarten sowie die dafür notwendigen Freiflächen zu erfüllen.

A 10: Blockinterner Kindergarten für 3 Gruppen. Die Nähe zum Verkehrsknotenpunkt soll vor allem berufstätigen Eltern die Möglichkeit bieten, die Kinder auf dem Weg zur Arbeit in den Kindergarten bringen zu können. Durch die große Dichte in diesem Bereich wird die Unterbringung der notwenigen Freiflächen jedoch schwierig. Eventuell müsste auf einen Teil der Bebauung innerhalb des Baufelds verzichtet werden, da auch die Dachflächen bei der angestrebten Geschoßanzahl nicht in Betracht kommen.

Phase 3

E 2: Blockinterner Kindergarten für 3 Gruppen. Die Unterbringung der Freiflächen müsste innerhalb des Baufelds möglich sein. Da die Geschoßanzahl für dieses Baufeld unterschiedlich und teilweise niedrig ist, kann auch eine Einbeziehung der Dachflächen in Betracht gezogen werden.

G 1: Blockinterner Kindergarten für 3 Gruppen. Zur Gewährleistung der 600 qm Freifläche pro Gruppe und der Abstandseinhaltung von 15 m zu Hauptfenstern müsste auf eventuell auf einen Teil des Blocks verzichtet oder die Dachfläche des Kindergartens (wenn möglich) begrünt werden.

H 10: Zentraler Kindergarten für 5 bis 6 Gruppen. Das Baufeld ist bereits als Kindergarten ausgewiesen vorauf auch der bestehende Bebauungsvorschlag eingeht. Die Freiflächen können als ausreichend angenommen werden, außerdem kann auch die Nutzung der Dachflächen in Betracht gezogen werden.

■ Schulen und Horte (VS, HS, AH, HO)

Standorte: Derzeit wurden zwei Schulstandorte im Süden und im Westen des Planungsgebiets vorgesehen. Beide sind sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln als auch über das Geh- und Radwege- netz gut erreichbar.

Phase 1

D 14: AHS

D 18: Volksschule mit 16 Klassen

D 18: Hauptschule mit 12 Klassen plus Turnsaal (laut Planungsvorgaben vorgesehen)

D 18: Hort mit 8 Gruppen (laut Planungsvorgaben vorgesehen)

Phase 3

F 9: Volksschule mit 16 Klassen
E 8: Hauptschule mit 12 Klassen
E 8: Hort mit 8 Gruppen

■ **Sonderschule (SO)**

Obwohl anfangs eine Sonderpädagogische Einrichtung in dem neuen Stadtteil geplant war, ist sie derzeit in der Planung nicht vorgesehen. Im Südwesten des Planungsgebiets, neben dem geplanten Schulzentrum, könnte aber eine entsprechende Nutzung ausgewiesen werden, sofern die Vorbehaltfläche nicht für andere Zwecke gesichert wurde.

■ **Musikschule (MS)**

Die Musikschule mit einem Schwerpunkt sowie Band-Proberäumen – unentbehrliche Einrichtung eines jeden Stadtteils – wird im südlichen Schulkomplex an der Ringstraße (D 14) angesiedelt.

>> KINDER & JUGEND (s. Pläne 4.1-01, -07a, -07b, -08)

■ **Kinderhaus (KH)**

Das neben dem östlichen Stadtteilspielplatz angesiedelte Kinderhaus (J 6) bietet pädagogisch wertvolle Freizeitangebote für die Gruppe der 6-12-jährigen Kinder. Es sollte räumlich nicht unmittelbar mit dem benachbarten Jugendzentrum verbunden sein. Eine organisatorische und personelle Verknüpfung ist jedoch sinnvoll.

■ **Jugendzentrum & Jugendclub (JZ, JC)**

Vorgeschlagen wird die Errichtung eines voll ausgestatteten Jugendzentrums in unmittelbarer Nachbarschaft zu den süd-östlichen Spiel- und Sportflächen (J 6). Darüber hinaus sollen die Wohnschwerpunkte als wohnungsnaher Ergänzung dezentrale, kleine Jugendclubs (3 Standorte) erhalten, die „ambulant“ vom Jugendzentrum aus betreut werden können. Schwerpunkt sollen geschlechtssensible Arbeitsansätze freizeitorientierter Jugendarbeit sein.

■ **Quartiersspielplätze (SQ)**

Standorte: Die Quartiersspielplätze (Grätzelspielplätze) wurden in öffentlichen Parks positioniert. Zusammen mit den Stadtteilspielplätzen kann ein Radius von 300 - 500 m im Wohngebiet gewährleistet werden. Alle Quartiersspielplätze sind an das Radnetz angeschlossen und befinden sich im Nahbereich zu ÖV-Haltestellen. Die Parkflächen verfügen über ausreichend große Flächen um Kinderspielplätze mit einer Mindestgröße von 500 qm aufnehmen zu können. (s. Pläne 4.1-04, 4.1-08)

■ **Stadtteilspielplätze (SS)**

Standorte: Im Planungsgebiet sind vier Stadtteilspielplätze vorgesehen, wobei zwei davon im Zentrum verankert sind und miteinander verbunden werden sollen. Sie sind sowohl über das Radnetz als auch den öffentlichen Verkehr (U-Bahn, Bus) sehr gut erreichbar und liegen in unmittelbarer Nähe zu dem großen Erholungsraum rund um den See.

Die beiden anderen Stadtteilspielplätze befinden sich im Westen und Nordosten des Planungsgebiets im Grüngürtel. Sie sind direkt an das übergeordnete Radwegenetz angeschlossen und sollen für Kinder und Jugendliche aus der Umgebung und dem neuen Stadtteil Anziehungspunkt sein.

Ausstattung: Um die Attraktivität der Spielplätze zu erhöhen, sollen verschiedene Schwerpunkte bzw. Themen für die Spielplätze entwickelt werden, damit möglichst viele Bedürfnisse erfüllt werden können und nicht nur die „Standardthemen“ umgesetzt werden. Insbesondere ist bei der Planung Rücksicht auf eine alters- und geschlechtergerechte Mischung der Angebote zu achten.

■ Sportanlagen (SF, SV)

Die Sportplätze befinden sich im Osten und Westen des Planungsgebiets. Sie sollen für möglichst vielfältige Sportarten Platz bieten und nicht nur den aktuellen Trendsportarten dienen. Generell wird bei den allgemeinen Sportplätzen unterschieden zwischen **Sportflächen mit freiem Zugang** und **Sportanlagen für Vereine**. Die Sportflächen mit freiem Zugang sind im zentrumsnahen Osten angesiedelt und sollen den Charakter dieses Gebiets als Erholungs-, Freizeit- und Sportzentrum betonen.

Für **Trendsportarten** wird eine eigene Halle nördlich der östlichen Sportplätze vorgeschlagen. An-grenzend an die Sportflächen im Osten soll Platz für ein **Schwimmbad** freigehalten werden. Da Schwimmen als Sportart besonders Frauen und Mädchen anspricht – welche bei anderen Sportarten oft Hemmungen haben bzw. sich durch die Anwesenheit männlicher Sportler verunsichert fühlen – soll die **Gender-Relevanz** dieser Einrichtung an dieser Stelle nochmals betont werden.

>> KULTUR & BILDUNG (s. Plan 4.1-03)

■ Bibliothek / Mediathek & Zentrum Erwachsenenbildung (BM, EB)

Beide Einrichtungen wurden am selben Standort angesiedelt um bestmögliche Wechselbeziehungen zu ermöglichen. Zudem erscheint der Standort durch die Universitätsnähe und die hervorragende Verkehrsanbindung durch die unmittelbare Nähe zur U-Bahn als günstig und zukunftsfähig.

■ Entertainment-Center & Theater / Kino (EC)

Der Standort im Nordosten ist für alle Mobilitätsgruppen sehr verkehrsgünstig gelegen und soll dadurch Besucher in und außerhalb des Stadtteils ansprechen. Vor allem soll Bewohnern aus der näheren Umgebung eine attraktive Unterhaltungsalternative geboten werden. Die Einrichtung kommt dadurch nicht nur dem Planungsgebiet zu Gute, sondern auch seiner Umgebung, wodurch die Integration des Stadtteils beschleunigt und die Akzeptanz verbessert werden sollen.

■ Multifunktions-Stadtteilzentrum (MS)

In zentraler Lage am nördlichen Ring bzw. am ÖV-Knoten (A 13) wird ein multifunktionales Veranstaltungshaus als Stadtteilzentrum für größere und kleinere (Kultur-)Events und „bottom-up“ initiierte Aktivitäten aus dem Grätzel vorgeschlagen.

■ Ökumenisches Zentrum (ÖZ)

Die Einrichtung eines ökumenischen Zentrums nach gemeinsamer Planung von Vertretern der katholischen und evangelischen Kirche in Kooperation mit der Stadt wäre im Zentrum des neuen Stadtteils denkbar (H 4).

>> VERWALTUNG, SOZIALES & GESUNDHEIT (s. Plan 4.1-02)

■ AMS-Jobcenter (AS)

Die Einrichtung eines Jobcenters durch das AMS mit den Angeboten von Selbstbedienungsaktivitäten zur Arbeitsplatzsuche, Jobbörse, Information und Beratung wird am nördlichen Bahnhofsplatz (A 6) vorgeschlagen.

■ Pflegeheim / Geriatriezentrum (PZ)

Ein modernes Alten-Pflegezentrum mit Tagesstätte und Cafe wird in Zukunft mehr denn je zu einer Basis-Infrastruktur eines kompakten Stadtteils zählen und sollte daher nicht irgendwohin „versteckt“ werden, sondern in zentraler Lage – durchaus im urbanen Leben – verortet werden. An der südlichen Promenade des zentralen Naherholungsraumes erscheint eine Positionierung empfehlenswert (J 2).

■ Betreutes Wohnen (BW)

An den Knotenpunkten der Wohnquartiere (Subzentren) sollen auch im Hinblick auf einen besseren Bevölkerungsmix unterschiedliche Projekte von Alten-Wohnformen angesiedelt werden. Der Nahbereich zu den Nachbarschaftszentren und dem Quartiersleben ergibt sozial erwünschte Synergien.

■ Geschützte Werkstätten (GW)

In räumlicher Nachbarschaft oder direkt verbunden mit einem Wohnheim für Behinderte wird die Ansiedlung eines Betriebes Geschützte Werkstätten vorgeschlagen (E 10, E 11).

■ Gesundheits- und Sozialstützpunkt (GS)

Im vorgeschlagenen Gesundheits- und Sozialstützpunkt, der im Verbund mit dem Pflegeheim organisiert ist (J 2), werden alle sozialen und gesundheitsbezogenen Beratungsangebote in zentraler Lage gebündelt. Eingebunden werden sollen auch Angebote privater sozialer Dienste werden.

■ BürgerInnenservice (BS)

Im Zentrum, direkt an der U-Bahn-Endhaltestelle (J 5) wird die Situierung des stadtteilbezogenen BürgerInnenservice vorgeschlagen. Dieses stellt eine moderne, niederschwellige kommunale Servicestelle dar und soll auch der Sitz des Stadtteilmanagements sein.

■ Nachbarschaftszentrum (NZ)

Für die Subzentren werden insgesamt 5 „niederschwellig“ organisierte Quartiers-Treffpunkte mit soziokulturellen Angeboten vorgeschlagen. Sie sollen u. a. einen Beitrag zur Stärkung des Zusammenhalts der Generationen leisten und Kristallisierungspunkte verschiedenster Aktivitäten sein. Die für diverse Nutzungen geeigneten, flexiblen Räumlichkeiten sollen etwa eine Größe von 150 qm haben.

■ Eltern-Kinderzentrum (EK)

Ein mögliches Eltern-Kinderzentrum wird ebenfalls zentral in Nachbarschaft zum Gesundheits- und Sozialstützpunkt angesiedelt (J 2). Es soll eine niederschwellige Einrichtung sein, die Beratungs- und Kursangebote für Eltern und ihre Kinder bereitstellt. Selbst organisierte Spielgruppen könnten ebenfalls eingebunden sein.

■ Feuerwehr (FW) und Polizeistation (PS)

Der Standort für die Feuerwehr wurde an einer der Hauptzufahrtsstraßen im Nordosten vorgeschlagen. Das Baufeld befindet sich im Gewerbegebiet und hat zudem eine optimale Anbindung an das IV-Netz. Durch die Ansiedlung erfolgt keine unnötige Beeinträchtigung von Wohngebiet, wodurch bereits im Vorfeld Konflikte vermieden werden können.

Die lokale Polizeistation wird im gut erreichbaren nördlichen Zentrum verortet. Durch eine Polizeistation im Bahnbereich könnte das allgemeine Sicherheitsgefühl – selbst moderne und gepflegte Bahnhöfe gelten meist als „Angsträume“ bzw. als „zweilichtig“ – gesteigert werden.

>> VERSORGUNG (s. Plan 4.1-05)

■ Einzelhandel (EH)

Die beiden Zentren im Norden und in der Mitte des Planungsgebiets werden durch eine Achse verbunden entlang der sich im Erdgeschoß Einzelhandel ansiedeln soll. Durch die Belebung des Straßenzugs sollen Wechselwirkungen zwischen den Zentren angeregt werden. Die Ausweisung zur Fußgängerzone soll die Verbindungsstraße zusätzlich beleben. Das Einkaufsgebiet soll durch ansprechenden Branchenmix und die optimale, verkehrsgünstige Lage profitieren sowie durch kontinuierliches Management wettbewerbsfähig und zukunftssicher geleitet werden.

Weitere Einzelhandelsstandorte finden sich in den Subzentren (Quartierszentren) entlang des nördlichen Seeufers und des Rings.

■ Fachmarktzentrum (FM)

Als mögliche Standorte werden die nordöstlichen Teile des Gewerbegebiets gesehen. Auf diesen Flächen ist bereits in der Nutzungsplanung großflächiger Handel vorgesehen. Die Bauplätze sind vor allem für den IV verkehrsgünstig gelegen und befinden sich am Rand des Stadtteils, wodurch Durchzugsverkehr verhindert werden kann.

Dennoch muss bei der weiteren Planung auf eine sinnvolle und zukunftsfähige Vergabe der Bauplätze besonderer Wert gelegt werden, um (bereits vielerorts bekannten) „Negativentwicklungen“ vorzubeugen.

■ Gastronomie (GA)

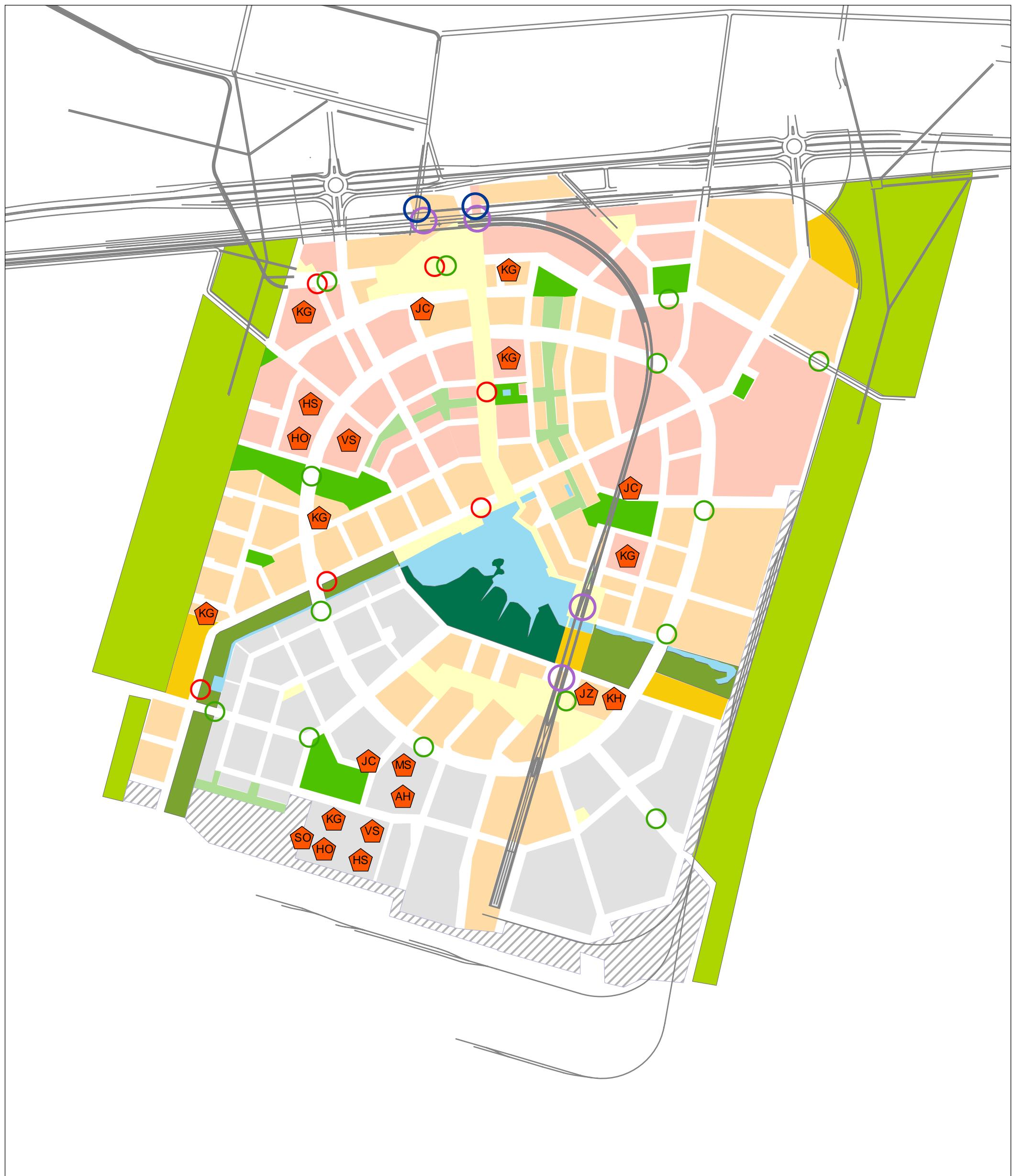
Die Schwerpunkte der Gastronomie verteilen sich ähnlich wie die des Einzelhandels. Zu erwarten sind neben den Zentren und der Einkaufsstraße, Standorte entlang des Seeufers, des Rings und auch im Gewerbegebiet.

■ Markthalle und Marktplatz (MH) und Temporärer Markt (MT)

Eine Markthalle belebt die Geschäftswelt in einem Stadtteil und verbessert zudem das Einkaufsangebot, vor allem im Lebensmittelbereich. Zudem ist die soziale Komponente einer Markthalle als Treff- und Aktionspunkt im Stadtteil nicht außer Acht zu lassen.

Aus diesem Grund wird eine Fläche im nördlichen Zentrum (mit vorgelagertem, öffentlichem Platz) als Markthalle vorgeschlagen. Der angrenzende Platz soll zudem die Möglichkeit bieten im Sommer, an bestimmten Wochentagen oder zu bestimmten Anlässen einen Teil der Marktstände ins Freie zu verlagern bzw. eine Art „Wochenmarkt“ abzuhalten.

Temporäre Märkte sind verbessern die Kommunikation und das Gemeinschaftsleben im Stadtteil bzw. Quartier. Für die Durchführung unterschiedlicher Marktkonzepte mit verschiedenen Schwerpunkten und Themen wurden mehrere Plätze vorgeschlagen, die auf Grund ihrer Größe, Lage und Ausstattung für differenzierte Bedürfnisse genutzt werden können.



GM FLUGFELD ASPERN / Schulen, Kinder & Jugendliche

Plannummer: 4.1 - 01

LEGENDE

- Verkehrsweg u. Schiene**

 - Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn

Bauetappen

 - Etappe 1
 - Etappe 2
 - Etappe 3

Grünraum / Freiraum

 - Übergeordnete Grünverbindung
 - Grüngürtel Wien
 - Lokale Grünverbindung
 - Plätze
 - Sport- und Spielfläche
 - Stadtteilpark
 - Vorbehaltungsfläche
 - Wasser
 - Ziel- oder Parkfläche

- | | |
|---|--|
| Schulen, Kinder & Jugend | |
|  AHS |  Kinderhort |
|  Hauptschule |  Musikschule |
|  Jugendclub |  Sonderschule |
|  Jugendzentrum |  Volksschule |
|  Kindergarten | |
|  Kinderhaus | |

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

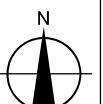
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff

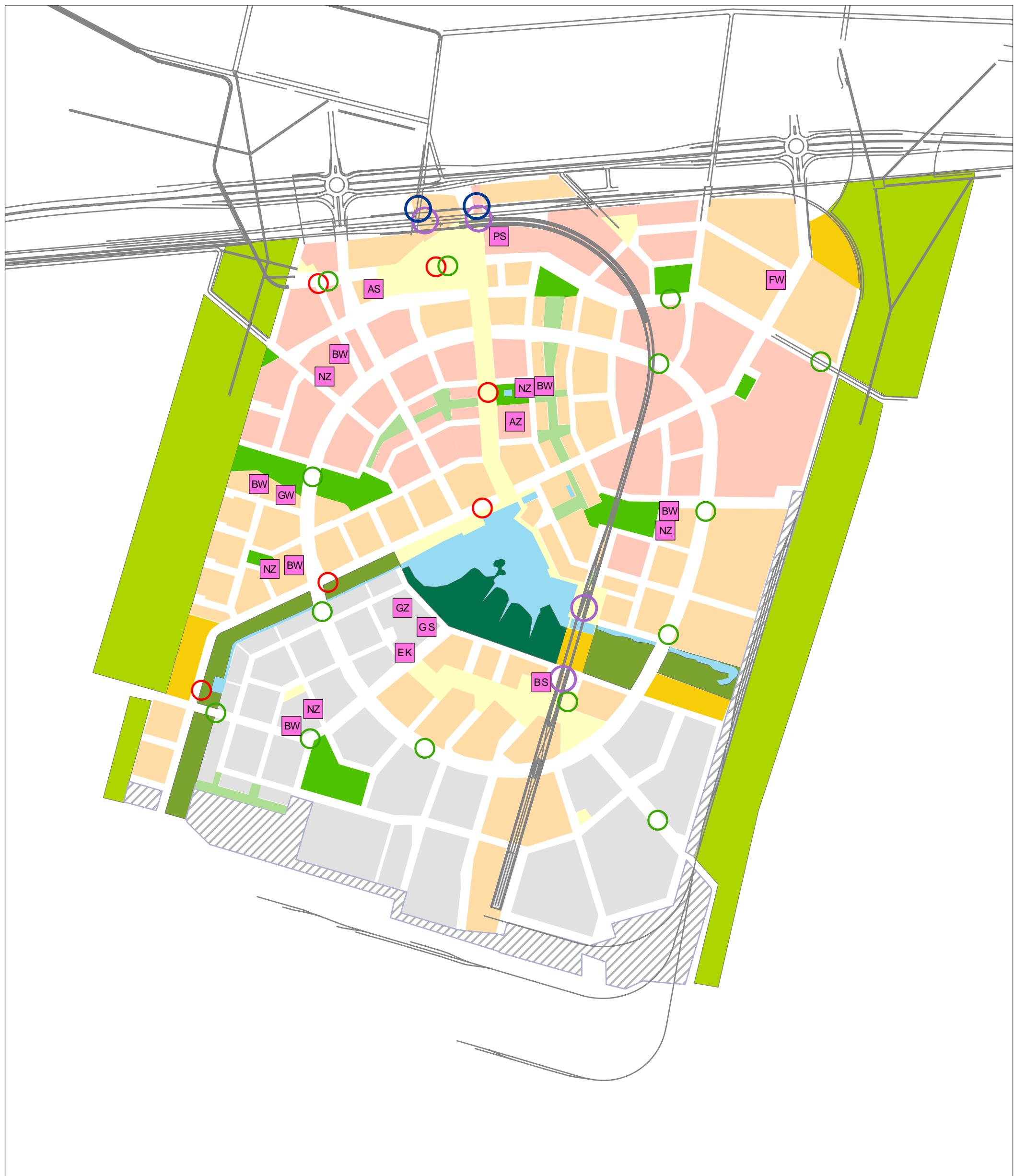
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3





GM FLUGFELD ASPERN / Verwaltung, Soziales & Gesundheit

Plannummer: 4.1 - 02

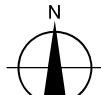
LEGENDE

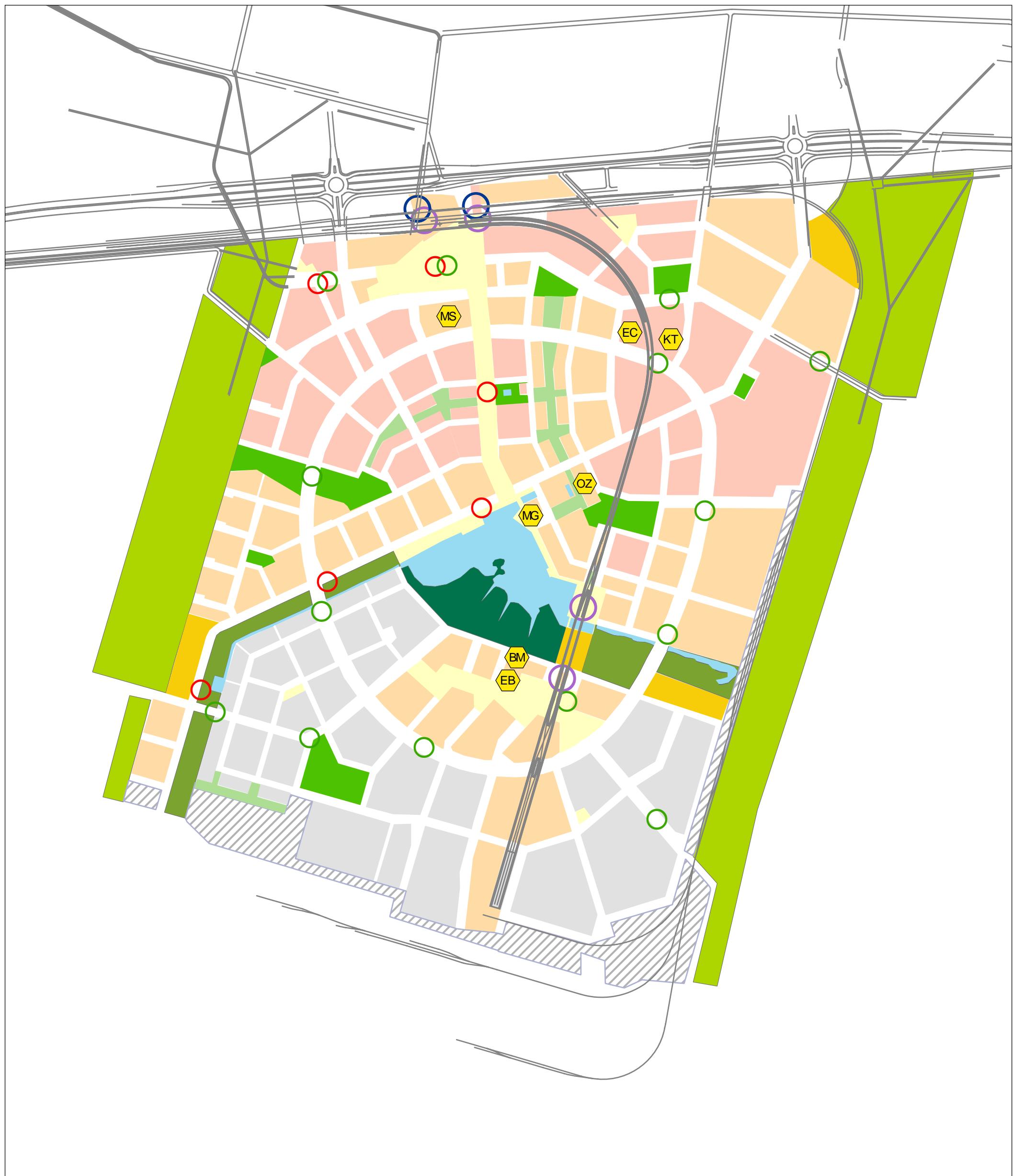
Verkehrsweg/Schiene	Bauetappen	Grünraum / Freiflächen
Haltestellen		
Bus	Etappe 1	Übergeordnete Grünverbindung
Straßenbahn	Etappe 2	Grüngürtel Wien
Zug	Etappe 3	Lokale Grünverbindung
U-Bahn		Plätze
		Sport- und Spielfläche
		Grätzlpark
		Vorbehaltfläche
		Wasser
		Zentraler Park

Verwaltung & Soziales	
AS	AMS-Jobcenter
BW	Betreutes Wohnen
BS	BürgerInnenService
EK	Eltern-Kinderzentrum
AZ	Facharztzentrum
FW	Feuerwehr
GS	Gesundheits- und Sozialstützpunkt
NZ	Nachbarschaftszentrum
GZ	Pflegeheim / Geriatriegesamt
PS	Polizeistation
GW	Geschützte Werkstätten

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
	20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000 @ A3
	0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Kultur- und Bildungseinrichtungen

Plannummer: 4.1 - 03

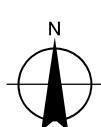
LEGENDE

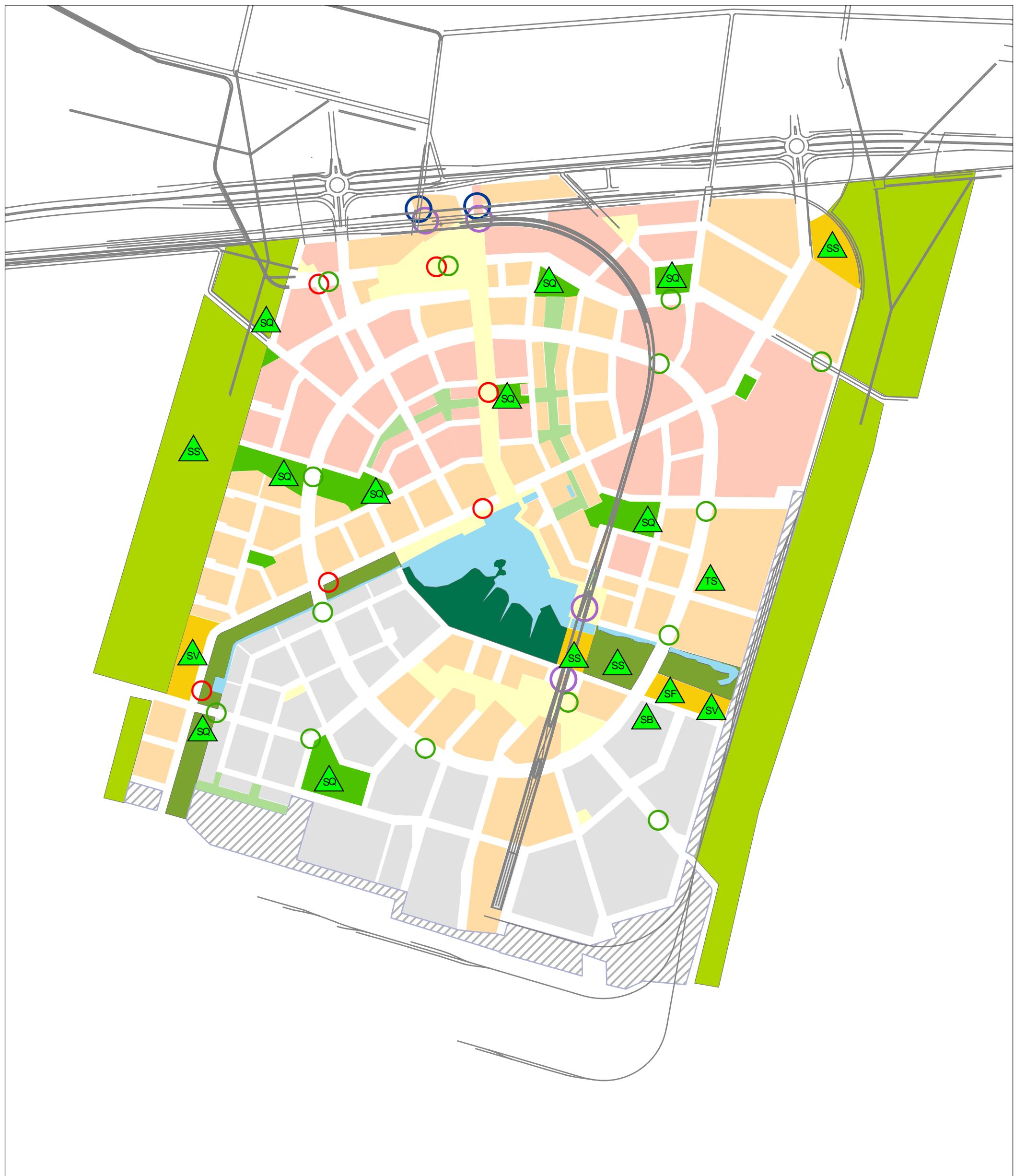
Verkehrsweg u. Schiene	Bauetappen	Grünraum / Freiraum
Haltestellen		
Bus	Etappe 1	Übergeordnete Grünverbindung
Straßenbahn	Etappe 2	Grüngürtel Wien
Zug	Etappe 3	Lokale Grünverbindung
U-Bahn		Plätze
		Sport- und Spielfläche
		Grätzlpark
		Vorbehaltfläche
		Wasser
		Zentraler Park

Kultur & Bildung	
BM	Bibliothek / Mediathek
EC	Entertainment-Center
EB	Zentrum Erwachsenenbildung
MS	Multifunktions-Stadtteilzentrum
MG	Museum / Galerie
KT	Kino / Theater
OZ	Ökumenisches Zentrum

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
	20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000 @ A3
	0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Spielplätze, Sport- und Freizeitanlagen

Plannummer: 4.1 - 04

LEGENDE

- | Verkehrsweg u. Schiene | Bauetappen | Grünraum / Freiflächen |
|------------------------|------------|------------------------------|
| Haltestellen | | |
| Bus | Etappe 1 | Übergeordnete Grünverbindung |
| Straßenbahn | Etappe 2 | Grüngürtel Wien |
| Zug | Etappe 3 | Lokale Grünverbindung |
| U-Bahn | | Plätze |
| | | Sport- und Spielfläche |
| | | Grätzlpark |
| | | Vorbehaltstfläche |
| | | Wasser |

-  Spiel, Sport & Freizeit
Schwimmbad
 -  Spielplatz für Quartier
 -  Spielplatz für Stadtteil
 -  Sportfläche mit freiem Zugang
 -  Sportanlage für Vereine
 -  Trendsportanlage

wohn**bund**:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

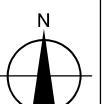
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff

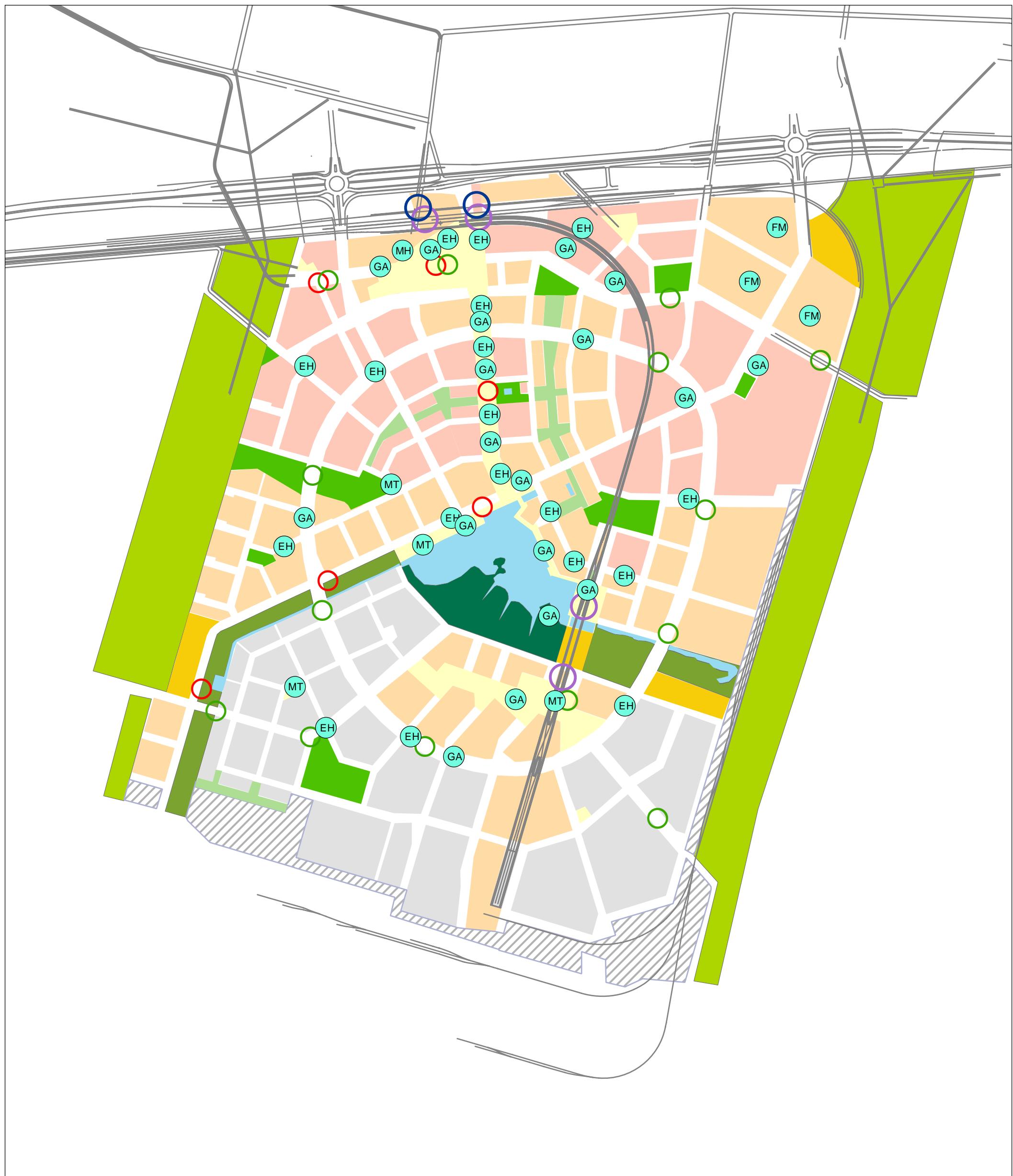
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000@A3





GM FLUGFELD ASPERN / Versorgung

Plannummer: 4.1 - 05

LEGENDE

Verkehrsweg u. Schiene

Haltestellen

Bus

Straßenbahn

Zug

U-Bahn

Bauetappen

Etappe 1

Etappe 2

Etappe 3

Grünraum / Freiflächen

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Vorbehaltfläche

Wasser

Zentraler Park

Versorgung

EH Einzelhandel

FM Fachmarktzentrum

GA Gastronomie

MH Markthalle und -platz

MT Temporärer Markt

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

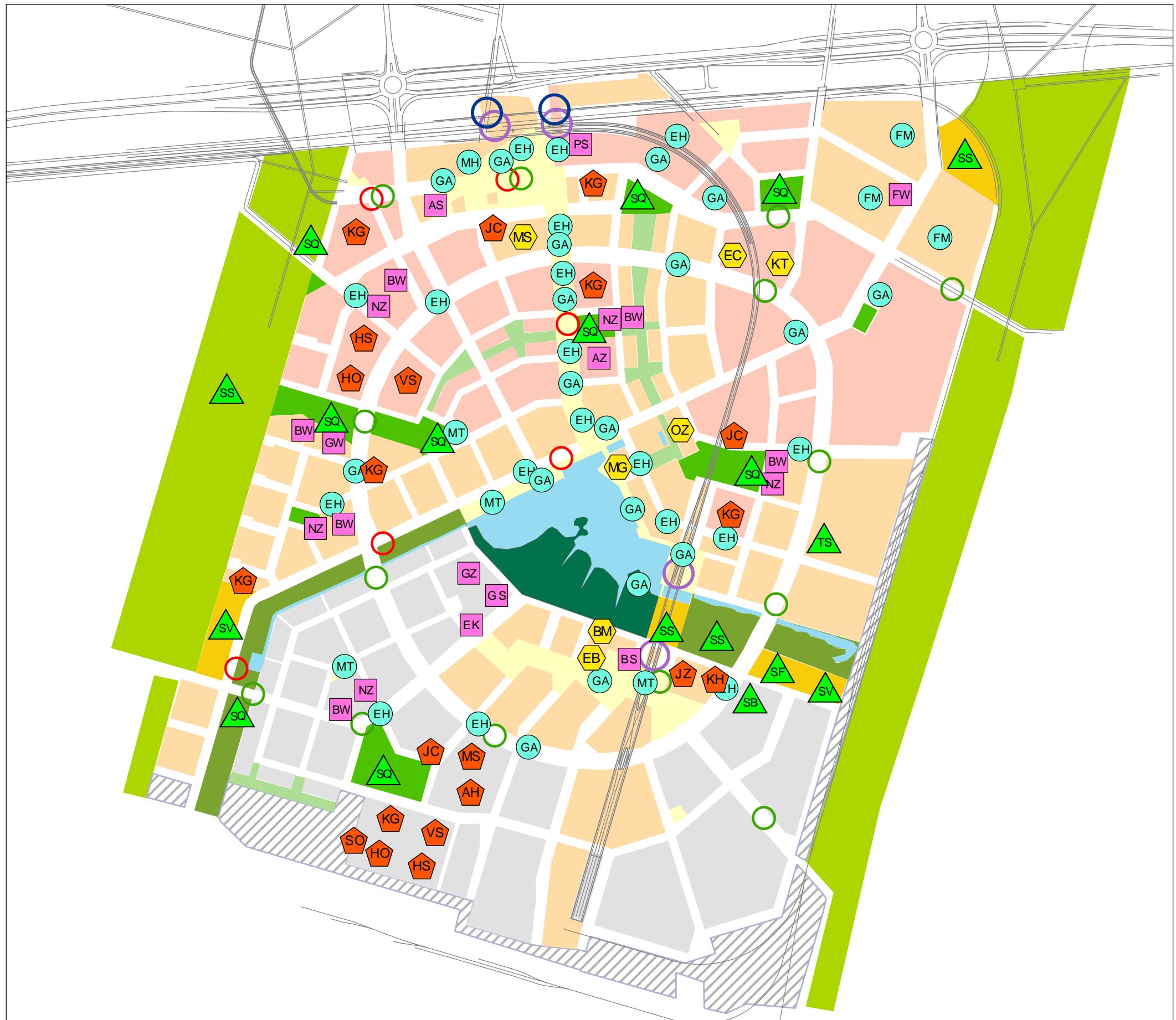
Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Soziale Infrastruktur und Versorgung

Plannummer: 4.1 - 06a

LEGENDE

— Verkehrsweg u. Schiene

Haltestellen

- Bus
- Straßenbahn
- Zug
- U-Bahn

Bauetappen

- Etappe 1
- Etappe 2
- Etappe 3

Grünraum / Freiflächen

- Übergeordnete Grünverbindung
- Grüngürtel Wien
- Lokale Grünverbindung
- Plätze
- Sport- und Spielplätze
- Grätzlpark
- Vorbehaltungsfläche
- Wasser
- Zentraler Park

Schulen, Kinder & Jugend

- AH AHS Vorbehaltungsfläche
- HS Hauptschule
- JC Jugendclub
- JZ Jugendzentrum
- KG Kindergarten
- KH Kinderhaus
- HO Kinderhort
- MS Musikschule
- SO Sonderschule
- VS Volksschule

Spiel, Sport & Freizeit

- SB Schwimmbad
- SQ Spielplatz für Quartier
- SS Spielplatz für Stadtteil
- SF Sportfläche mit freiem Zugang
- SV Sportanlage für Vereine
- TS Trendsporthalle

Kultur & Bildung

- BM Bibliothek / Mediathek
- EC Entertainment-Center
- EB Zentrum Erwachsenenbildung
- MS Multifunktions-Stadtteilzentrum
- MG Museum / Galerie
- KT Theater / Kino
- OZ Ökumenisches Zentrum

Verwaltung, Soziales & Gesundheit

- AS AMS-Jobcenter
- BW Betreutes Wohnen
- BS BürgerInnenservice
- EK Eltern-Kinderzentrum
- AZ Facharztzentrum
- FW Feuerwehr
- GS Gesundheits- / Sozialstützpunkt
- NZ Nachbarschaftszentrum
- GZ Pflegeheim / Geriatriezentrum
- PS Polizeistation
- GW Geschützte Werkstätten

Versorgung

- EH Einzelhandel
- FM Fachmarktzentrum
- GA Gastronomie
- MH Markthalle und -platz
- MT Temporärer Markt

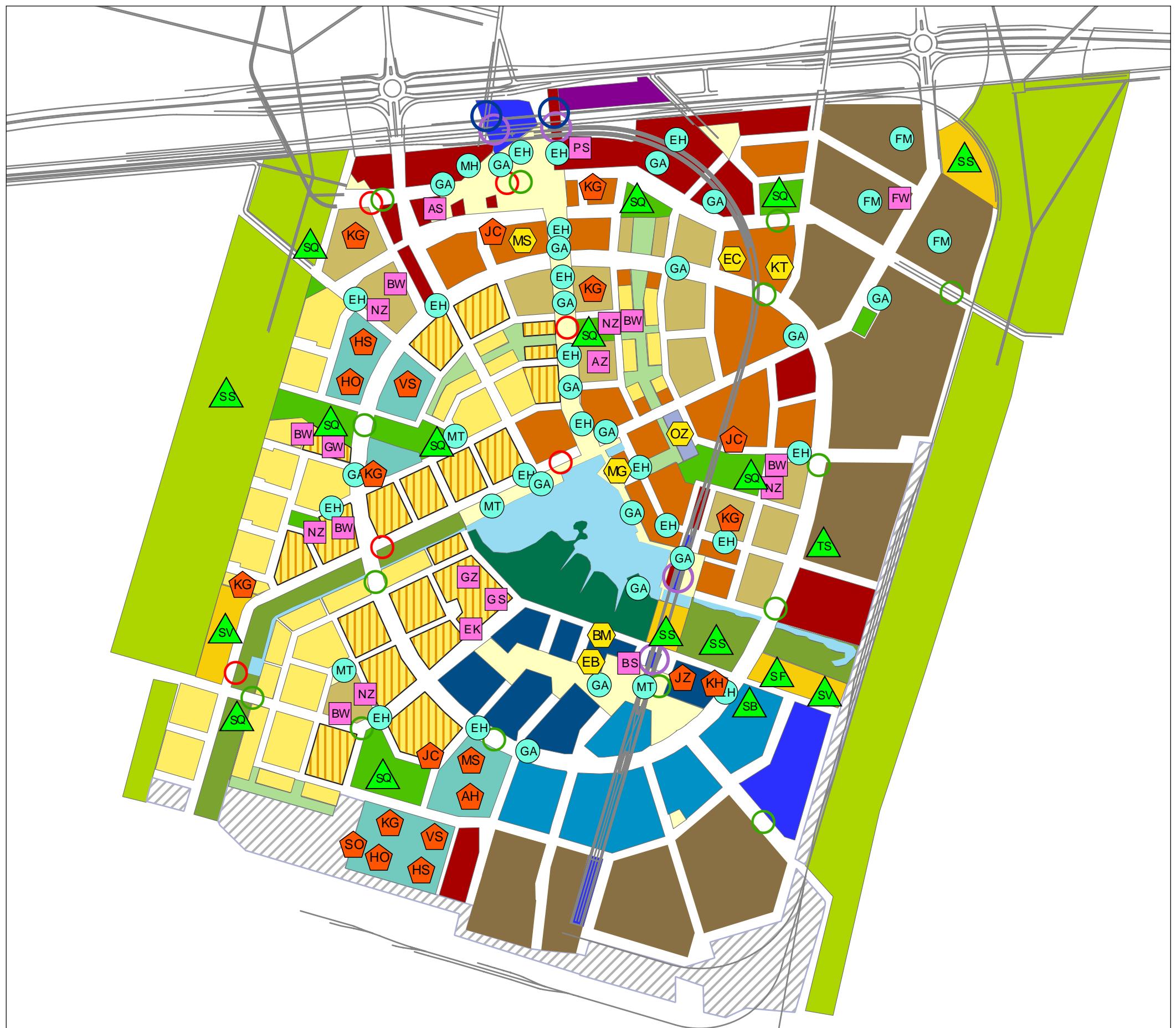
wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff 20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Soziale Infrastruktur und Versorgung

Plannummer: 4.1 - 06b

LEGENDE

— Verkehrsweg u. Schiene

Haltestellen

Bus

Straßenbahn

Zug

U-Bahn

Grünraum / Freiflächen

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielplätze

Grätzlpark

Vorbehaltfläche

Wasser

Zentraler Park

Spiel, Sport & Freizeit

SB Schwimmbad

SQ Spielplatz für Quartier

SS Spielplatz für Stadtteil

SF Sportfläche mit freiem Zugang

SV Sportanlage für Vereine

TS Trendsporthalle

Verwaltung, Soziales & Gesundheit

AS AMS-Jobcenter

BW Betreutes Wohnen

BS BürgerInnenservice

EK Eltern-Kinderzentrum

AZ Facharztzentrum

FW Feuerwehr

GS Gesundheits-/ Sozialstützpunkt

NZ Nachbarschaftszentrum

GZ Pflegeheim / Geriatriezentrum

PS Polizeistation

GW Geschützte Werkstätten

Kultur & Bildung

BM Bibliothek / Mediathek

EC Entertainment-Center

EB Zentrum Erwachsenenbildung

MS Multifunktions-Stadtteilzentrum

MG Museum / Galerie

KT Theater / Kino

OZ Ökumenisches Zentrum

Versorgung

EH Einzelhandel

FM Fachmarktzentrum

GA Gastronomie

MH Markthalle und -platz

MT Temporärer Markt

wohnbund:consult
Büro für Stadt. Raum. Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters



Nutzungen

B1

C1

C2

K1

P&R

S/KG

SO

F&E 1

F&E 2

W1

W2

W3

Schulen, Kinder & Jugend

AH AHS Vorbehaltfläche

HS Hauptschule

JC Jugendclub

JZ Jugendzentrum

KG Kindergarten

KH Kinderhaus

HO Kinderhort

MS Musikschule

SO Sonderschule

VS Volksschule



GM FLUGFELD ASPERN / Soziale Infrastruktur - Kinder & Jugend

Plannummer: 4.1 - 07a

LEGENDE

- | — ÖV-Weg, Schiene | Grünraum / Öffentlicher Raum | Spiel, Sport & Freizeit |
|---|--|--|
| Haltestellen |  Übergeordnete Grünverbindung | |
|  Bus |  Grüngürtel Wien |  SB Schwimmbad |
|  Straßenbahn |  Lokale Grünverbindung |  SQ Spielplatz für Quartier |
|  Zug |  Plätze |  SS Spielplatz für Stadtteil |
|  U-Bahn |  Sport- und Spielfläche |  SF Sportfläche / freier Zugang |
| |  Stadtteilpark |  SV Sportanlage für Vereine |
| |  Vorbehaltfläche | |
| |  Wasser | |
| |  Zentraler Park |  TS Tennisanlage |

- | | |
|---|-----------------|
| Schule. Kinder & Jugend | |
|  | AHS |
|  | Hauptschule |
|  | Jugendclub |
|  | Jugendzentrum |
|  | Kindergarten |
|  | Kinderhaus |
|  | Kinderhort |
|  | Musikschule |
|  | Sonderschule |
|  | Volksschule |
|  | KG-Radius 300m |
|  | KG-Radius 500 m |

wohn**bund**:consult
Büro für Stadt. Raum. Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult

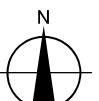
20.12.2006

20.12.2000

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH

eigene Bearbeitung

McGraw-Hill Ryerson





GM FLUGFELD ASPERN / Soziale Infrastruktur - Kinder & Jugend

Plannummer: 4.1 - 07b

LEGENDE

— Verkehrsweg u. Schiene

Haltestellen

Bus

Straßenbahn

Zug

U-Bahn

Grünraum / Öffentlicher Raum

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Vorbehaltfläche

Wasser

Zentraler Park

Bauetappe

Etappe 1

Etappe 2

Etappe 3

Kindergarten

KG-Radius 300m

KG-Radius 500 m

Schule, Kinder & Jugend

AHS

Hauptschule

Jugendclub

Jugendzentrum

Kindergarten

Kinderhaus

Kinderhort

MS

Musikschule

SO

Sonderschule

VS

Volksschule

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff

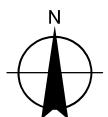
20.12.2006

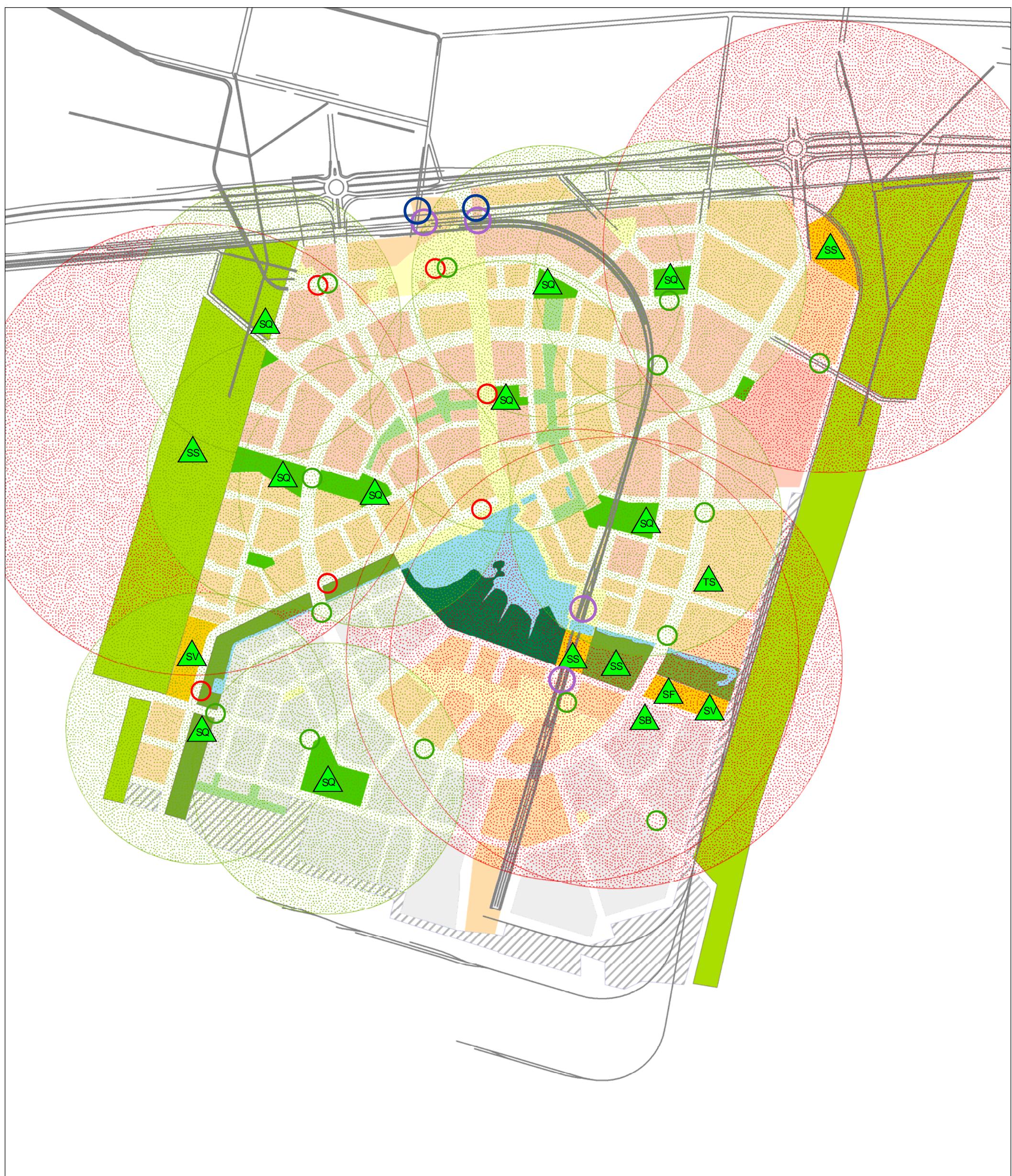
Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Spielplatz & Sport

Plannummer: 4.1 - 08

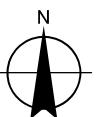
wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB
in Zusammenarbeit mit
N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3



LEGENDE

— Verkehrsweg u. Schiene

Grünraum / Öffentlicher Raum

Haltestellen

Übergeordnete Grünverbindung

Bus

Wiener Grüngürtel

Straßenbahn

Lokale Grünverbindung

Zug

Plätze

U-Bahn

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Grätzlpark

Vorbehaltungsfläche

Vorbehaltungsfläche

Wasser

Wasser

Zentraler Park

Spiel, Sport & Freizeit

SB Schwimmbad

SQ Spielplatz für Quartier

SS Spielplatz für Stadtteil

SF Sportfläche / freier Zugang

SV Sportanlage für Vereine

TS Trendsportstätte

Radius Spielplatz

Quartiersspielplatz-Radius 300 m

Stadtteilspielplatz-Radius 500 m

Etappen

Etappe 1

Etappe 2

Etappe 3

0 100 200 300 Meters

4.2 Wegeketten: Exemplarische Nutzungsszenarien

Im folgenden Kapitel wird die soziale **Gebrauchsfähigkeit** des durch **Verortung** von sozialer, kultureller und Versorgungs-Infrastruktur „**imaginierten**“ **neuen Stadtteils** auf Basis des Masterplans mittels **exemplarischer „Wegeketten“** und **Nutzungsszenarien** möglicher BewohnerInnen getestet.

Eine „**Wegekette**“ ist in der Verkehrsplanung die **Aufteilung eines gesamten Weges in einzelne Teilstücke**, welche sich sowohl durch Umsteigevorgänge zwischen Verkehrsmitteln oder Änderungen der Verkehrsart, als auch durch Aktivitäten dazwischen ergeben. Bei den Aktivitäten wird die **Aneinanderreihung unterschiedlicher Aktivitäten** ebenfalls als Wegekette bezeichnet.

In der Praxis ist die Koppelung von Aktivitäten jedoch **sehr personenspezifisch**, selbst innerhalb relativ homogener Personengruppen. Mobilitätsuntersuchungen zeigen, dass sich die Wegeketten mit zunehmender Freizeit und zunehmenden personellen Möglichkeiten mobiler und finanzieller Art **noch stärker differenzieren**.

Wegeketten von **Frauen** (insbesondere mit Versorgungsaufgaben) sind erfahrungsgemäß **komplexer** und damit im Alltag **signifikant bedeutsamer**.

Auswahl Nutzungsszenarien:

Zur Überprüfung der Alltagstauglichkeit der **versuchsweisen Verortung** der sozialen Infrastruktur, wurden **alltägliche Haushaltsformen** bzw. **repräsentative** BewohnerInnen-Typen herangezogen, die sich im Rahmen von verschiedenen **Wegeketten im Laufe eines Tages** im Stadtteil bewegen, ihre Erledigungen tätigen und die soziale Infrastruktur vor Ort für ihre Bedürfnisse in Anspruch nehmen. Mit diesen „**Nutzungsszenarien**“ soll in Ergänzung der allgemeinen Erreichbarkeits-Checks (s. Kap. 3.2) **illustriert** werden, dass die vorgeschlagene Infrastruktur im Stadtteil die **Bedürfnisse der einzelnen Zielgruppen** gut erfüllen kann und es ihnen ermöglicht, gewünschte bzw. benötigte Leistungen bequem und ohne unzumutbare Wege zu konsumieren.

Die **BewohnerInnen-Typen** („**Role-Models**“) wurden unter Berücksichtigung von aktuellen **Trendstudien** zur Zukunft des Wohnens ausgewählt und repräsentieren **verschiedene Haushaltsformen**. Um den einzelnen **Charakteren** scharfe Konturen zu geben, wurden sie durch symbolhafte „**Images**“ und durch eine Kurzbeschreibung ihrer exemplarischen Lebenssituation „lebendige“ künftige BewohnerInnen. Die Charaktere wurden in erster Linie danach ausgewählt, um **beispielhaft** verschiedene Bedürfnisse, Wege, Interessen und Verrichtungen illustrieren zu können, die in der Gesellschaft bestehen.

Beispielhafte Tagesaktivitäten und Wegeketten:

In den ausgewählten Beispielen (s. Pläne) bewegen sich die **imaginären Personen** einen ganzen Tag (wochentags) durch den Stadtteil. Sie verlassen am Morgen ihre Wohnung und beenden ihre (außerhalb des Haushalts stattfindenden) **Tagesaktivitäten** wieder in der Wohnung.

Die einzelnen „**Stationen**“ (im Stadtteil) im Laufe des Tages sind durch Symbole markiert und nach ihrer Reihenfolge nummeriert.

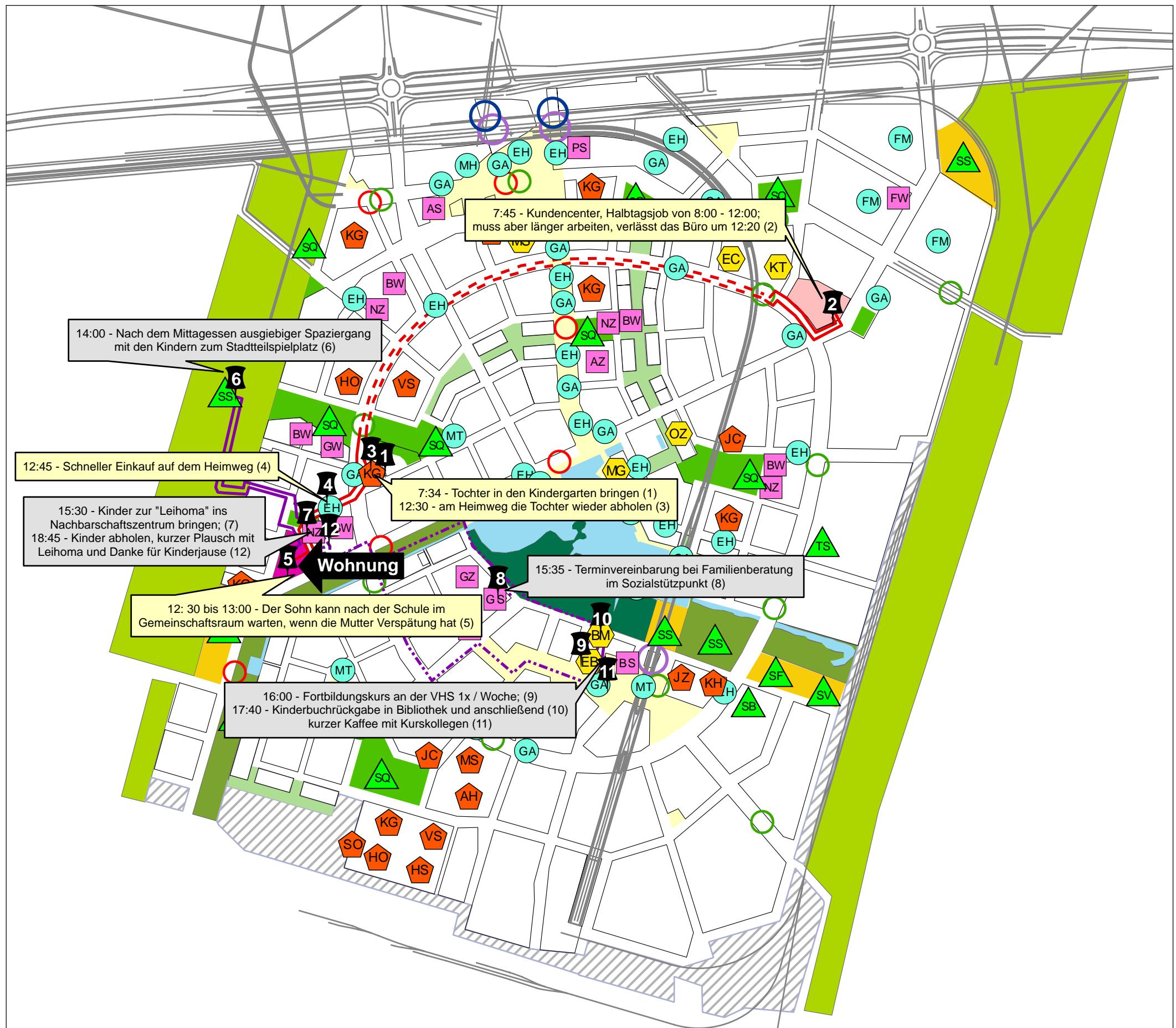
Die zurückgelegten **Wege** werden anhand von Farben (symbolisieren die **Wegeketten**) und Linienarten (stellen die Mobilitätsart dar, z.B. Fußweg, Busfahrt) beschrieben. Meistens setzt sich der Tag aus mehreren Wegeketten zusammen. Dabei gilt: eine Wegekette beginnt in der Wohnung und endet in der Wohnung (z.B. Wegekette 1: Wohnung – Arbeit – Wohnung, danach Wegekette 2). Der Tagesanfang und -ausklang in der Wohnung werden nicht als „Station“ betrachtet, Zwischenaufenthalte in

der Wohnung jedoch schon, d.h. das erste Verlassen der Wohnung ist keine Station, das Mittagessen in der Wohnung ist eine Station.

Für die einzelnen **Stationen** wurden gewisse Zeiten angenommen, die sich aus der Messung von Wegstrecken, Geschwindigkeitsrichtwerten und „Verzögerungszeiten“ je nach Art der Tätigkeit (z.B. anziehen und verabschieden im Kindergarten 10 min) zusammensetzen, um auf möglichst nachvollziehbare Wegzeiten zu kommen.

Als **Geschwindigkeitsrichtwerte** wurden auch hier verwendet:

FußgängerIn	1 m/s
RadfahrerIn	5 m/s
Bus / Straßenbahn	5 m/s
Pkw	8,3 m/s



GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Alleinerziehende - wochentags

Plannummer: 4.2 - 01

LEGENDE

- Alltagswege
- Arbeitsplatz
- Wohnung
- Wegstationen
- Wegekette 1
- Busfahrt
- Fußweg
- Wegekette 2
- Fußweg
- Radfahrt

Baufelder

ÖV-Verkehrsweg und Schiene

Grünraum / Freiflächen

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Vorbehaltungsfläche

Wasser

Zentraler Park

Haltestellen

- Bus
- Straßenbahn
- Zug
- U-Bahn

Schulen, Kinder & Jugend

- AHS
- Hauptschule
- Jugendclub
- Jugendzentrum
- Kindergarten
- Kinderhaus
- Kinderhort
- Musikschule
- Sonderschule
- Volksschule

Spiel, Sport & Freizeit

- Schwimmbad
- Spielplatz für Quartier
- Spielplatz für Stadtteil
- Sportfläche mit freiem Zugang
- Sportanlage für Vereine
- Trendsporthalle

Kultur & Bildung

- Bibliothek / Mediathek
- Entertainment-Center
- Zentrum Erwachsenenbildung
- Multifunktions-Stadtteilzentrum
- Museum / Galerie
- Theater / Kino
- Ökumenisches Zentrum

Verwaltung, Soziales & Gesundheit

- AMS-Jobcenter
- Betreutes Wohnen
- BürgerInnenservice
- Eltern-Kinderzentrum
- Facharztzentrum
- Feuerwehr
- Gesundheits- / Sozialstützpunkt
- Nachbarschaftszentrum
- Pflegeheim / Geriatriezentrum
- Polizeistation
- Geschützte Werkstätten

Versorgung

- Einzelhandel
- Fachmarktzentrum
- Gastronomie
- Markthalle und -platz
- Temporärer Markt



Alleinerziehende,
28 Jahre

2 minderjährige Kindern im Alter von 3 und 7 Jahren; kostengünstige 3-Zimmer-Wohnung in einem der neuen Wohnhöfe;

Halbtagsjob in einem Kundencenter im Stadtteil; beteiligt an der Eltern-Kinder-Gruppe im Nachbarschaftszentrum

Alltag ist ausgefüllt mit „alles unter einen Hut bringen“;

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

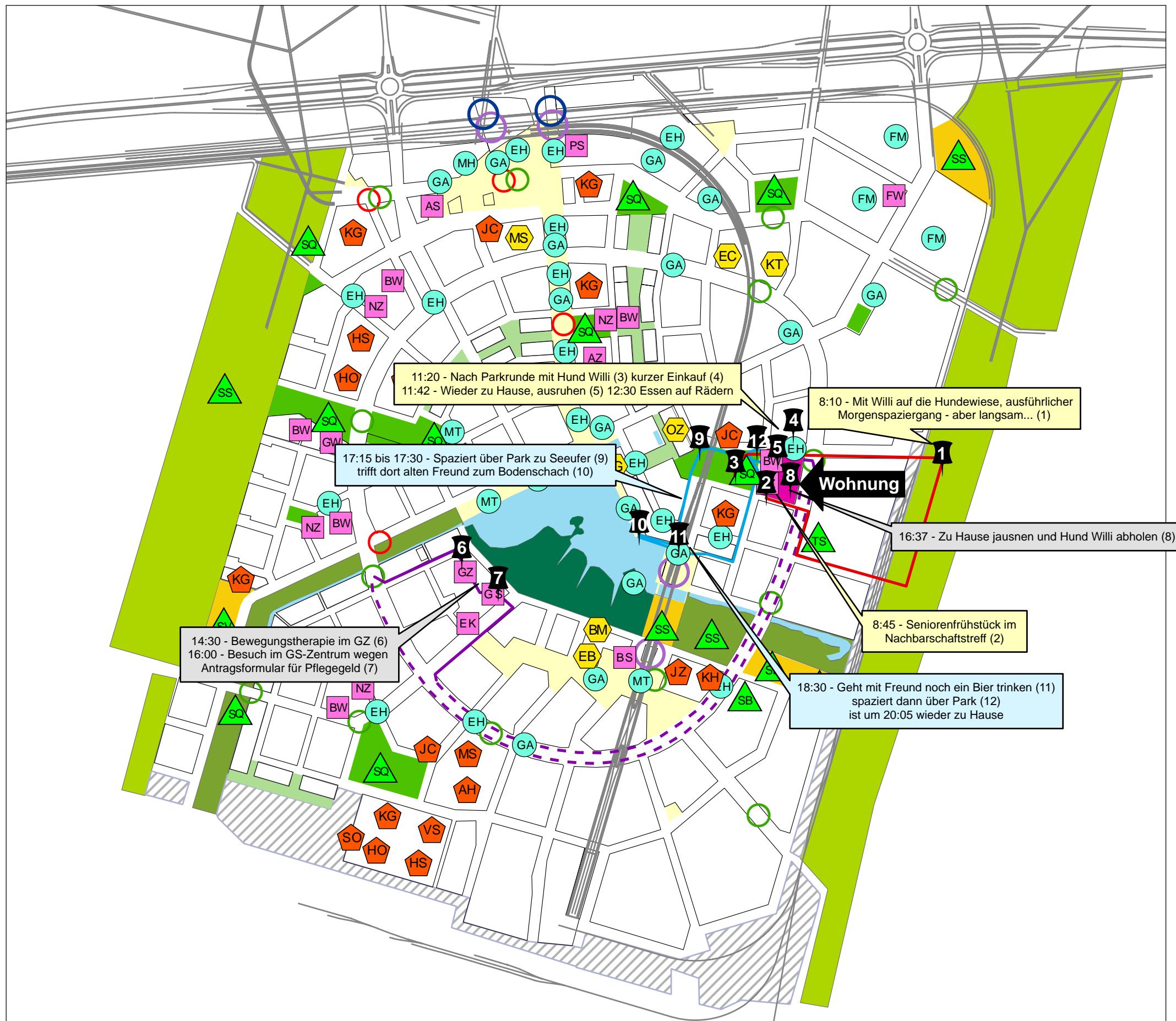
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Pensionist - wochentags

Plannummer: 4.2 - 02

LEGENDE

- Alltagswege
- Wohnung
- Wegstationen
- Wegekette 1
- Busfahrt
- Fußweg
- Wegekette 2
- Busfahrt
- Fußweg
- Wegekette 3
- Fußweg
- Baufelder
- ÖV-Verkehrsweg und Schiene
- Grünraum / Freiflächen
- Übergeordnete Grünverbindung
- Grüngürtel Wien
- Lokale Grünverbindung
- Plätze
- Sport- und Spielflächen
- Grätzlpark
- Vorbehaltfläche
- Wasser
- Zentraler Park

- | | | |
|--------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Haltestellen | Spiel, Sport & Freizeit | Verwaltung, Soziales & Gesundheit |
| Bus | SB Schwimmbad | AS AMS-Jobcenter |
| Straßenbahn | SQ Spielplatz für Quartier | BW Betreutes Wohnen |
| Zug | SS Spielplatz für Stadtteil | BS BürgerInnenService |
| U-Bahn | SF Sportfläche mit freiem Zugang | EK Eltern-Kinderzentrum |
| | SV Sportanlage für Vereine | AZ Facharztzentrum |
| | TS Trendsporthalle | FW Feuerwehr |
| Schulen, Kinder & Jugend | | GS Gesundheits-/ Sozialstützpunkt |
| AHS | | NZ Nachbarschaftszentrum |
| HS | | GZ Pflegeheim / Geriatrisenzentrum |
| JC | | PS Polizeistation |
| JZ | Kultur & Bildung | GW Geschützte Werkstätten |
| KG | BM Bibliothek / Mediathek | |
| KH | EC Entertainment-Center | |
| KO | EB Zentrum Erwachsenenbildung | |
| MS | MS Multifunktions-Stadtteilzentrum | |
| SO | MG Museum / Galerie | |
| VS | KT Theater / Kino | |
| | OZ Ökumenisches Zentrum | |



Pensionist, 72 Jahre

Rüstiger Pensionist, alleinstehend mit Hund Willi; kleine Gehbehinderung, aber sehr aktiv; 2-Zi-Apartment in Alten-Wohngruppe (Betreutes Wohnen); kein Auto; sucht sozialen Kontakt im Wohnumfeld; nutzt die (Betreuungs-)Angebote im Stadtteil, u.a. regelmäßiger Besuch der Tageseinrichtungen im GZ;

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

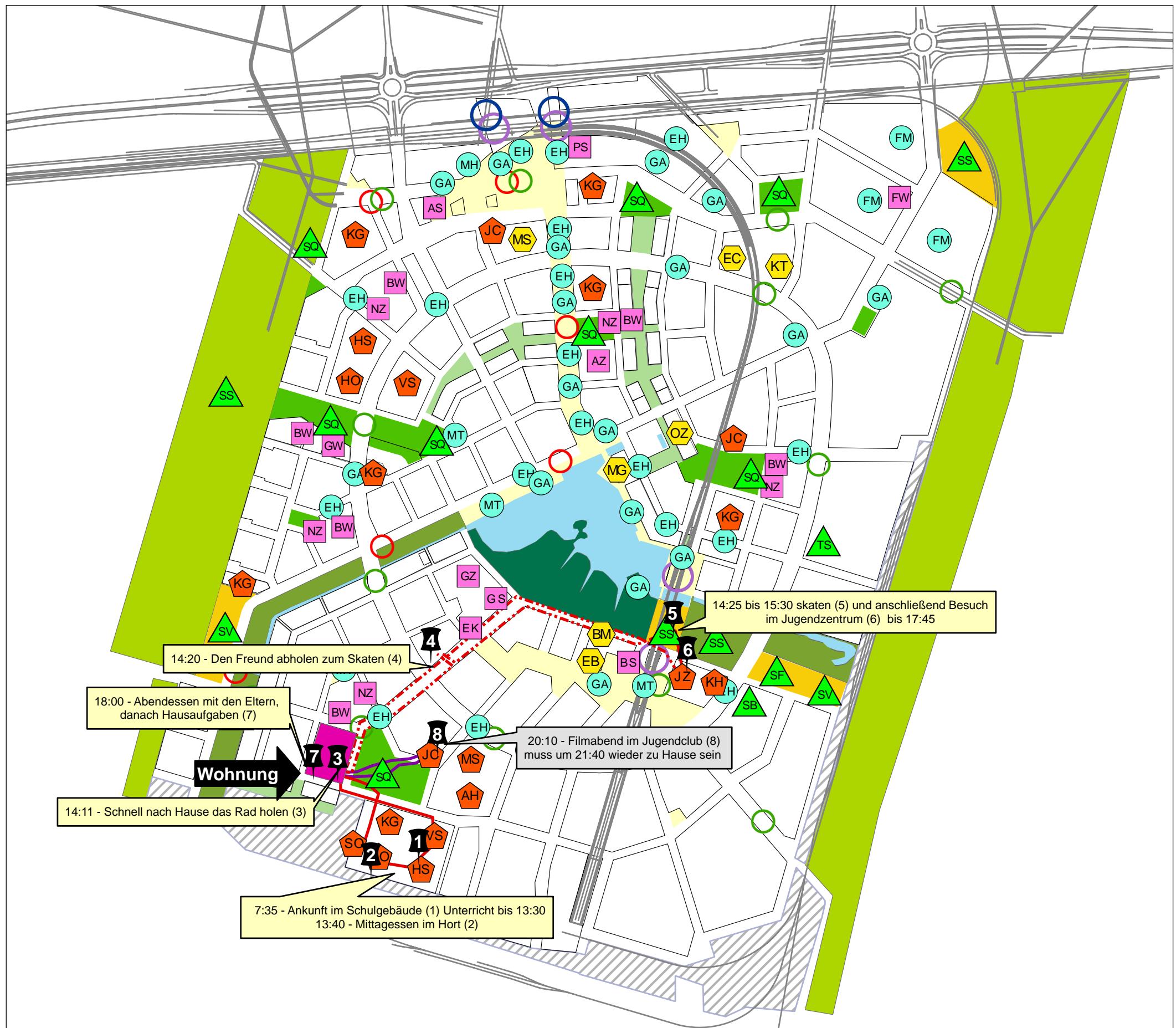
Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Jugendliche - wochentags

Plannummer: 4.2 - 03

LEGENDE

- Alltagswege
 - Wohnung
 - Wegstationen
- Wegekette 1
 - Fußweg
 - Rad
- Wegekette 2
 - Fußweg

Baufelder

ÖV-Verkehrsweg und Schiene

Grünraum / Freiflächen

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Vorbehaltfläche

Wasser

Zentraler Park

- Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn
- Schulen, Kinder & Jugend
 - AHS
 - HS
 - JC
 - JZ
 - KG
 - KH
 - HO
 - MS
 - SO
 - VS

- Spiel, Sport & Freizeit
 - SB
 - SQ
 - SS
 - SF
 - SV
 - TS
- Kultur & Bildung
 - BM
 - EC
 - EB
 - MS
 - MG
 - KT
 - OZ

- Verwaltung, Soziales & Gesundheit
 - AS
 - BW
 - BS
 - EK
 - AZ
 - FW
 - GS
 - NZ
 - GZ
 - PS
 - GW
- Versorgung
 - EH
 - FM
 - GA
 - MH
 - MT



Jugendliche, 14 Jahre

Einzelkind berufstätiger Eltern mit kleinem Haushaltseinkommen; letztes Jahr Hauptschule, Berufswunsch unklar; trifft ihre Clique am liebsten am „Center-Square“ an der U-Bahnstation zum Skaten; sonst hält sie sich gerne im nahe gelegenen, selbst gestalteten Jugendclub im Grätzelpark und im Jugendzentrum auf; fährt fast alles mit dem Fahrrad;

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

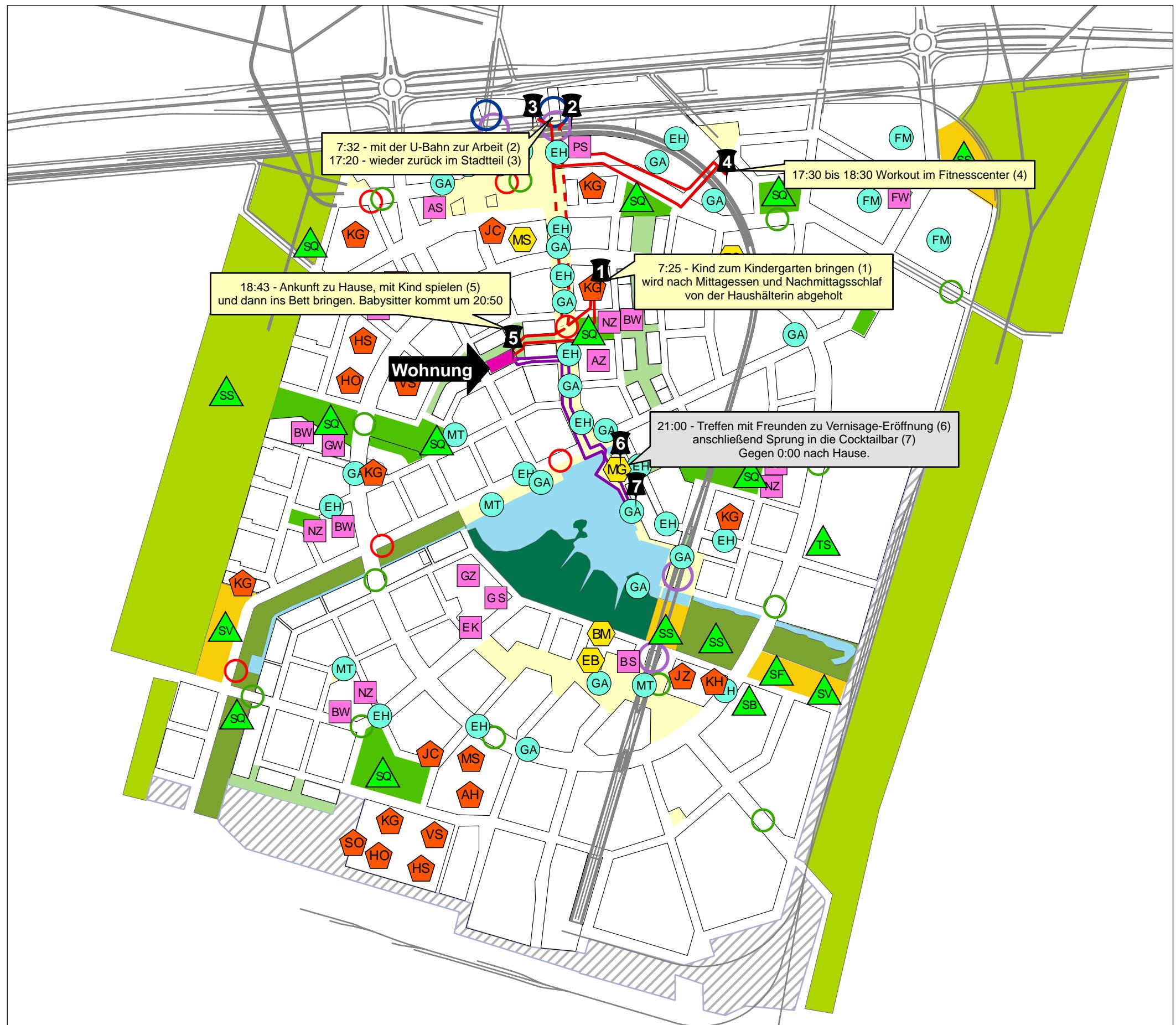
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Geschäftsfrau- wochentags

Plannummer: 4.2 - 04

LEGENDE

- Alltagswege
- Wohnung
- Wegstationen
- Wegekette 1
 - Bus-/Straßenbahnhalt
 - Fußweg
- Wegekette 2
 - Fußweg
- Baufelder
- ÖV-Verkehrsweg und Schiene

- Grünraum / Freiflächen
- Übergeordnete Grünerbindung
- Grüngürtel Wien
- Lokale Grünerbindung
- Plätze
- Sport- und Spielfläche
- Grätzlpark
- Vorbehaltfläche
- Wasser
- Zentraler Park

- Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn
- Schulen, Kinder & Jugend
 - AHS
 - Hauptschule
 - Jugendclub
 - Jugendzentrum
 - Kindergarten
 - Kinderhaus
 - Kinderhort
 - Musikschule
 - Sonderschule
 - Volksschule

- Spiel, Sport & Freizeit
 - Schwimmbad
 - Spielplatz für Quartier
 - Spielplatz für Stadtteil
 - Sportfläche mit freiem Zugang
 - Sportanlage für Vereine
 - Trendsporthalle
- Schulen, Kinder & Jugend
 - AHS
 - Hauptschule
 - Jugendclub
 - Jugendzentrum
 - Kindergarten
 - Kinderhaus
 - Kinderhort
 - Musikschule
 - Sonderschule
 - Volksschule
- Kultur & Bildung
 - Bibliothek / Mediathek
 - Entertainment-Center
 - Zentrum Erwachsenenbildung
 - Multifunktions-Stadtteilzentrum
 - Museum / Galerie
 - Theater / Kino
 - Ökumenisches Zentrum

- Verwaltung, Soziales & Gesundheit
 - AMS-Jobcenter
 - Betreutes Wohnen
 - BürgerInnenservice
 - Eltern-Kinderzentrum
 - Facharztzentrum
 - Feuerwehr
 - Gesundheits- / Sozialstützpunkt
 - Nachbarschaftszentrum
 - Pflegeheim / Geriatriegesamt
 - Polizeistation
 - Geschützte Werkstätten
- Versorgung
 - Einzelhandel
 - Fachmarktzentrum
 - Gastronomie
 - Markthalle und -platz
 - Temporärer Markt



Geschäftsfrau, 41 Jahre

Verheiratet, 1 Tochter im Alter von 4 Jahren; Fulltime-Job als Bankkauffrau; Mann ist beruflich viel unterwegs; große 4-Zimmer-Wohnung; sieht sich als moderne „Familienmanagerin“ und will neben dem Job auch „Familie“ und Freizeit bewusst leben;

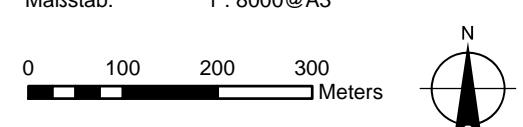
wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

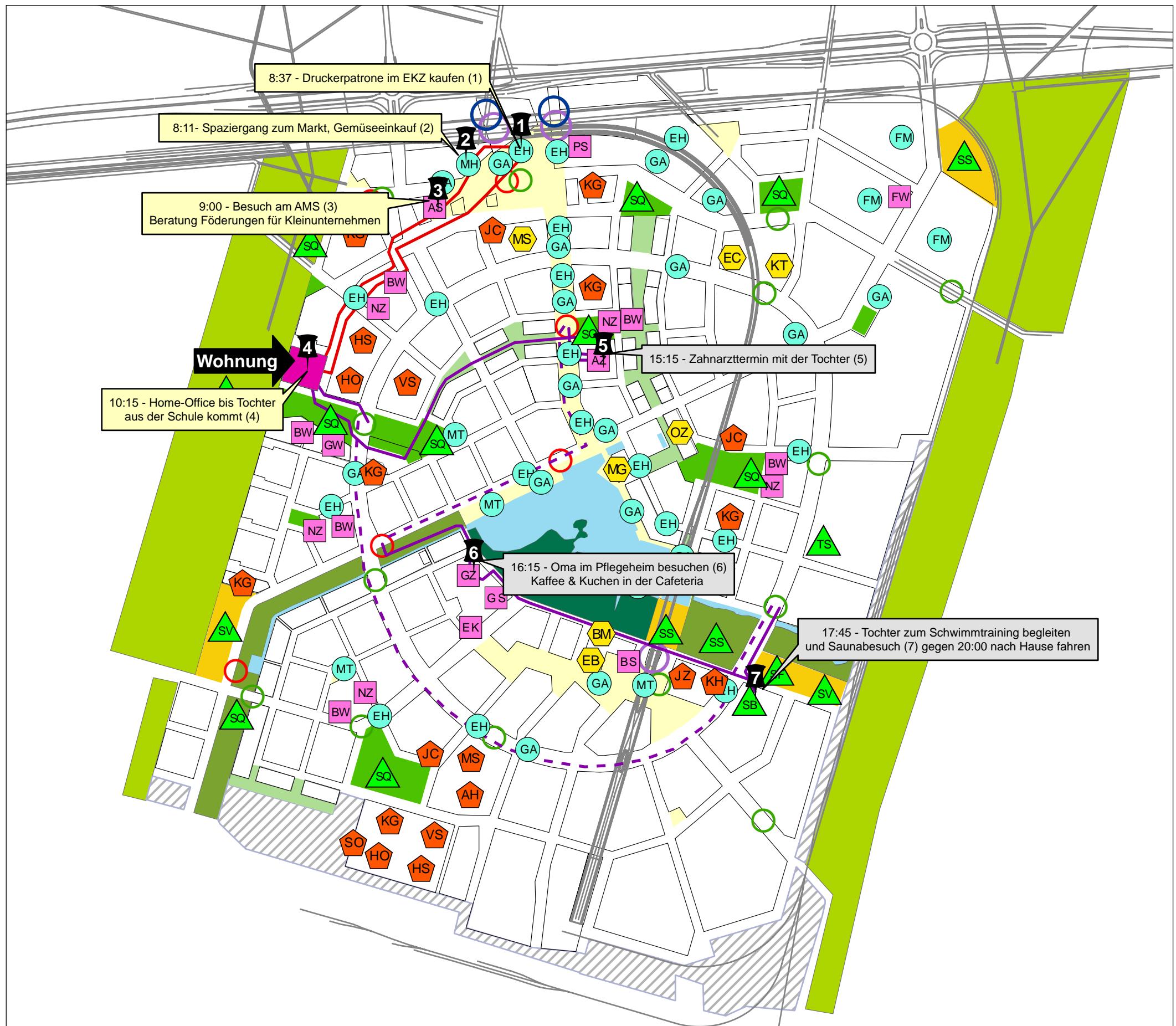
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Neuer Selbständiger - wochentags

Plannummer: 4.2. - 05

LEGENDE

Alltagswege	
Wohnung	
Wegstationen	
Wegekette 1	Fußweg
Wegekette 2	Bus-/ Straßenbahnfahrt
	Fußweg

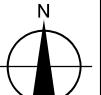
Haltestellen	Spiel, Sport & Freizeit	Verwaltung, Soziales & Gesundheit
Bus	SB Schwimmbad	AS AMS-Jobcenter
Straßenbahn	SQ Spielplatz für Quartier	BW Betreutes Wohnen
Zug	SS Spielplatz für Stadtteil	BS BürgerInnenservice
U-Bahn	SF Sportfläche mit freiem Zugang	EK Eltern-Kinderzentrum
	SV Sportanlage für Vereine	AZ Facharztzentrum
	TS Trendsporthalle	FW Feuerwehr
		GS Gesundheits-/ Sozialstützpunkt
		NZ Nachbarschaftszentrum
		GZ Pflegeheim / Geriatriezentrum
		PS Polizeistation
		GW Geschützte Werkstätten
Schulen, Kinder & Jugend	Kultur & Bildung	Versorgung
AHS	BM Bibliothek / Mediathek	EH Einzelhandel
HS	EC Entertainment-Center	FM Fachmarktzentrum
JC	EB Zentrum Erwachsenenbildung	GA Gastronomie
JZ	MG Museum / Galerie	MH Markthalle und -platz
KG	KT Theater / Kino	MT Temporärer Markt
KH	OZ Ökumenisches Zentrum	
Kinderhort		
Musikschule		
Sonderschule		
Volksschule		

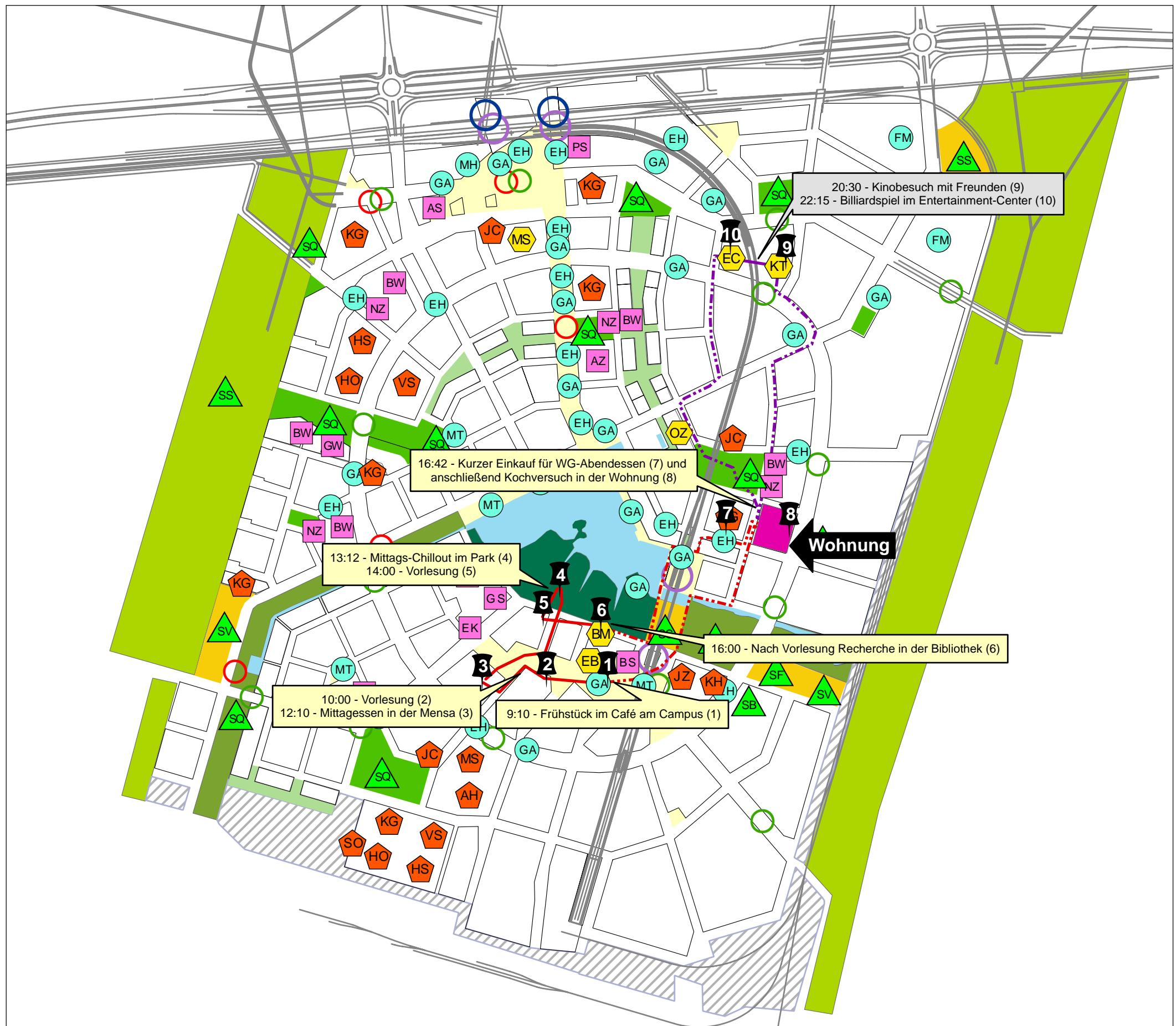


**Neuer Selbständiger,
32 Jahre**

Alleinerzieher einer Tochter im Alter von 9 Jahren;
Web-Designer mit Home-Office;
für den neuen Stadtteil entschieden wegen interessantem Wohnungsangebot im Rahmen des Modellwohnbaus „Arbeiten & Wohnen“ sowie auch wegen guter Infrastruktur und Freizeitmöglichkeiten;

wohnbund:consult Büro für Stadt.Raum.Entwicklung	
Bearbeitung:	wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff 20.12.2006
Plangrundlagen:	Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH eigene Bearbeitung
Planungsstand:	18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab:	1 : 8000 @ A3





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Studentin - wochentags

Plannummer: 4.2 - 06

LEGENDE

- Wohnung
- Wegstationen
- Wegekette 1
- Fußweg
- Radfahrt
- Wegekette 2
- Fußweg
- Radfahrt
- Baufelder
- ÖV-Verkehrsweg und Schiene

- Übergeordnete Grünverbindung
- Grüngürtel Wien
- Lokale Grünverbindung
- Plätze
- Sport- und Spielfläche
- Grätzlpark
- Vorbehaltstfläche
- Wasser
- Zentraler Park

- Haltestellen
- Bus
- Straßenbahn
- Zug
- U-Bahn

Schulen, Kinder & Jugend

- AHS
- Hauptschule
- Jugendclub
- Jugendzentrum
- Kindergarten
- Kinderhaus
- Kinderhort
- Musikschule
- Sonderschule
- Volksschule

Spiel, Sport & Freizeit

- Schwimmbad
- Spielplatz für Quartier
- Spielplatz für Stadtteil
- Sportfläche mit freiem Zugang
- Sportanlage für Vereine
- Trendsporthalle

Kultur & Bildung

- Bibliothek / Mediathek
- Entertainment-Center
- Zentrum Erwachsenenbildung
- Multifunktions-Stadtteilzentrum
- Museum / Galerie
- Theater / Kino
- Ökumenisches Zentrum

Verwaltung, Soziales & Gesundheit

- AMS-Jobcenter
- Betreutes Wohnen
- BürgerInnenservice
- Eltern-Kinderzentrum
- Facharztzentrum
- Feuerwehr
- Gesundheits- / Sozialstützpunkt
- Nachbarschaftszentrum
- Pflegeheim / Geriatriegesentrum
- Polizeistation
- Geschützte Werkstätten

Versorgung

- Einzelhandel
- Fachmarktzentrum
- Gastronomie
- Markthalle und -platz
- Temporärer Markt



Studentin,
23 Jahre

TU-Studentin im 6. Semester; wohnt in neuer Studenten-WG nahe der Universität;

legt Wert auf urbanes Leben mit modernen Freizeit- und Kulturangeboten; findet den neuen Stadtteil gut ausgestattet

U-Bahn-Anschluss ist ihr sehr wichtig; erledigt kürzere Strecken aber immer mit dem Fahrrad;

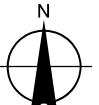
wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Geschäftsmann - wochentags

Plannummer: 4.2 - 07

LEGENDE

Alltagswege	
Wohnung	
1 Wegstationen	
Wegekette 1	—
Autofahrt	—
Wegekette 2	—
Fußweg	—
Baufelder	
ÖV-Verkehrsweg und Schiene	
Grünraum / Freiflächen	
Übergeordnete Grünverbindung	
Grüngürtel Wien	
Lokale Grünverbindung	
Plätze	
Sport- und Spielfläche	
Grätzlpark	
Vorbehaltsfläche	
Wasser	
Zentraler Park	

Haltestellen	Spiel, Sport & Freizeit	Verwaltung, Soziales & Gesundheit
Bus	SB Schwimmbad	AS AMS-Jobcenter
Straßenbahn	SO Spielplatz für Quartier	BW Betreutes Wohnen
Zug	SS Spielplatz für Stadtteil	BS BürgerInnenService
U-Bahn	SF Sportfläche mit freiem Zugang	EK Eltern-Kinderzentrum
	SV Sportanlage für Vereine	AZ Facharztzentrum
	TS Trendsporthalle	FW Feuerwehr
		GS Gesundheits-/ Sozialstützpunkt
		NZ Nachbarschaftszentrum
		GZ Pflegeheim / Geriatriegesentrum
		PS Polizeistation
		GW Geschützte Werkstätten
Schulen, Kinder & Jugend	Kultur & Bildung	Versorgung
AHS	BM Bibliothek / Mediathek	EH Einzelhandel
HS	EC Entertainment-Center	FM Fachmarktzentrum
JC	EB Zentrum Erwachsenenbildung	GA Gastronomie
JZ	MS Multifunktions-Stadtteilzentrum	MH Markthalle und -platz
KG	MG Museum / Galerie	MT Temporärer Markt
KH	KT Theater / Kino	
HO	OZ Ökumenisches Zentrum	
VS		
SO		
VS		



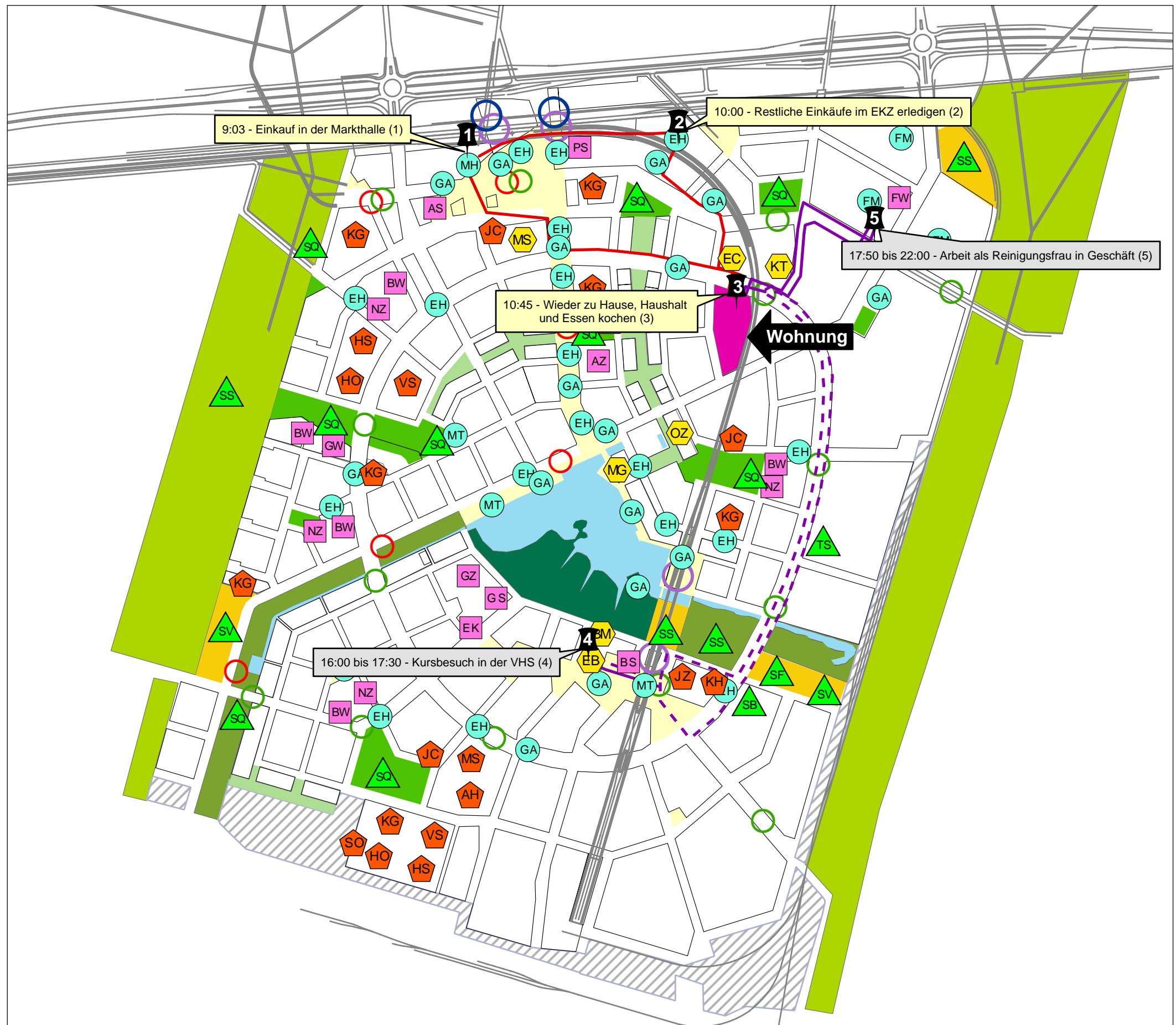
Geschäftsmann, 43 Jahre

Unternehmensberater, ist viel unterwegs und klagt über Stress; Traditioneller Familienhaushalt mit 2 Kindern (Sohn 11 Jahre, Tochter 13 Jahre); Frau managt Haushalt und Kindererziehung und besorgt daneben noch die Buchhaltung;

Große Penthouse-Wohnung im Zentrum; aufstiegs- und bildungsorientierte Familie; Family-Van und Firmenauto

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung
Bearbeitung: wohnbund:consult R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006
Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung
Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab: 1 : 8000 @ A3





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Migrantin - wochentags

Plannummer: 4.2 - 08

LEGENDE

- Alltagswege
- Wohnung
- Wegstationen
- Wegekette 1
- Fußweg
- Wegekette 2
- Fußweg
- Busfahrt

Baufelder

ÖV-Verkehrsweg und Schiene

Grünraum / Freiflächen

Übergeordnete Grünverbindung

Grüngürtel Wien

Lokale Grünverbindung

Plätze

Sport- und Spielfläche

Grätzlpark

Vorbehaltfläche

Wasser

Zentraler Park

Haltestellen

- Bus
- Straßenbahn
- Zug
- U-Bahn

Schulen, Kinder & Jugend

- AHS
- Hauptschule
- Jugendclub
- Jugendzentrum
- Kindergarten
- Kinderhaus
- Kinderhort
- Musikschule
- Sonderschule
- Volksschule

Spiel, Sport & Freizeit

- Schwimmbad
- Spielplatz für Quartier
- Spielplatz für Stadtteil
- Sportfläche mit freiem Zugang
- Sportanlage für Vereine
- Trendsporthalle

Kultur & Bildung

- Bibliothek / Mediathek
- Entertainment-Center
- Zentrum Erwachsenenbildung
- Multifunktions-Stadtteilzentrum
- Museum / Galerie
- Theater / Kino
- Ökumenisches Zentrum

Verwaltung, Soziales & Gesundheit

- AMS-Jobcenter
- Betreutes Wohnen
- BürgerInnenservice
- Eltern-Kinderzentrum
- Facharztzentrum
- Feuerwehr
- Gesundheits- / Sozialstützpunkt
- Nachbarschaftszentrum
- Pflegeheim / Geriatrizenzentrum
- Polizeistation
- Geschützte Werkstätten

Versorgung

- Einzelhandel
- Fachmarktzentrum
- Gastronomie
- Markthalle und -platz
- Temporärer Markt



Migrantin, 38 Jahre

Verheiratet, Mann arbeitet in der Markthalle; Teilzeitarbeit abends als Reinigungskraft;

Gastarbeiterfamilie erster Generation mit 3 Kindern (10, 12 und 17 Jahre); traditionell moslemischer Hintergrund;

bewusst dem kostengünstigen Wohnungsangebot im interethnischen Wohnprojekt „Globaler Hof II“ gefolgt;

wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

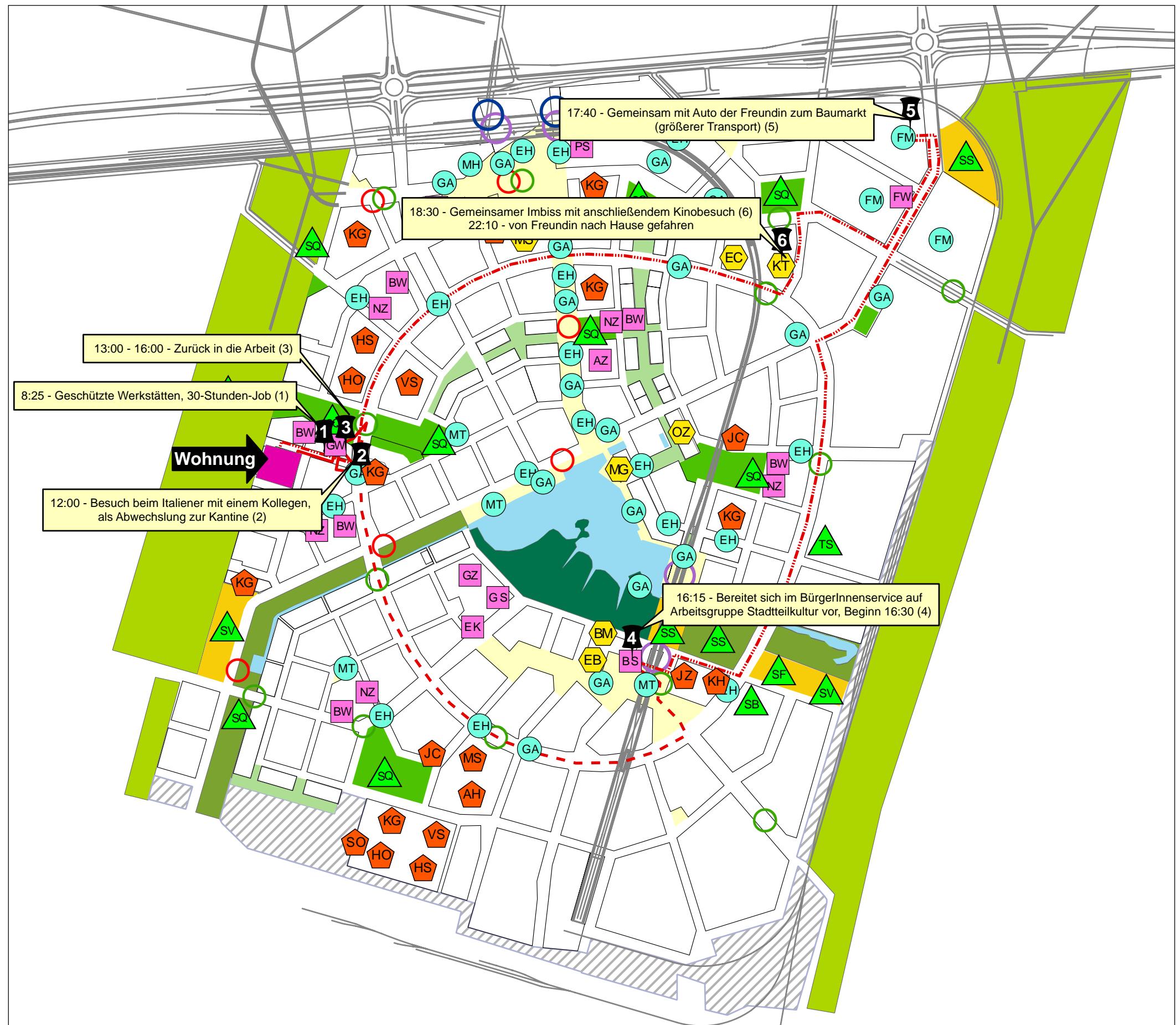
Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006
Maßstab: 1 : 8000 @ A3

0 100 200 300 Meters





GM FLUGFELD ASPERN / Alltagswegeketten: Rollstuhlfahrer - wochentags

Plannummer: 4.2 - 09

LEGENDE

- Alltagswege
 - Wohnung
 - Wegstationen
- Wegekette 1
 - Autofahrt
 - Busfahrt
 - Fußweg
- Baufelder
- ÖV-Verkehrsweg und Schiene

Grünraum / Freiflächen

- Übergeordnete Grünverbindung
- Grüngürtel Wien
- Lokale Grünverbindung
- Plätze
- Sport- und Spielfläche
- Grätzelpark
- Vorbehaltfläche
- Wasser
- Zentraler Park

- Haltestellen
 - Bus
 - Straßenbahn
 - Zug
 - U-Bahn
- Schulen, Kinder & Jugend
 - AHS
 - Hauptschule
 - Jugendclub
 - Jugendzentrum
 - Kindergarten
 - Kinderhaus
 - Kinderhort
 - Musikschule
 - Sonderschule
 - Volksschule

- Spiel, Sport & Freizeit
 - Schwimmbad
 - Spielplatz für Quartier
 - Spielplatz für Stadtteil
 - Sportfläche mit freiem Zugang
 - Sportanlage für Vereine
 - Trendsporthalle
- Kultur & Bildung
 - Bibliothek / Mediathek
 - Entertainment-Center
 - Zentrum Erwachsenenbildung
 - Multifunktions-Stadtteilzentrum
 - Museum / Galerie
 - Theater / Kino
 - Ökumenisches Zentrum

- Verwaltung, Soziales & Gesundheit
 - AMS-Jobcenter
 - Betreutes Wohnen
 - BürgerInnenservice
 - Eltern-Kinderzentrum
 - Facharztzentrum
 - Feuerwehr
 - Gesundheits- / Sozialstützpunkt
 - Nachbarschaftszentrum
 - Pflegeheim / Geriatriegesentrum
 - Polizeistation
 - Geschützte Werkstätten
- Versorgung
 - Einzelhandel
 - Fachmarktzentrum
 - Gastronomie
 - Markthalle und -platz
 - Temporärer Markt



Rollstuhlfahrer, 36 Jahre

Alleinlebender, ausgebildeter Betriebswirt, beschäftigt in der Verwaltung der Geschützten Werkstätten; seit 7 Jahren an den Rollstuhl gebunden; schätzt die Nähe zum Grünraum, die kurzen Wege und die weitgehende Barrierefreiheit des neuen Stadtteils; engagiert sich im neuen Grätzelpark-Beirat;

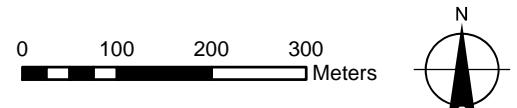
wohnbund:consult
Büro für Stadt.Raum.Entwicklung

Bearbeitung: wohnbund:consult
R. Gutmann, S. Neff
20.12.2006

Plangrundlagen: Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit N+ Objektmanagement GmbH
eigene Bearbeitung

Planungsstand: 18.09.2006 / 22.11.2006

Maßstab: 1 : 8000 @ A3



5.

Absichtserklärung: GM-Anforderungen an Umsetzung

Der **Masterplan** stellt die „**Basisfolie**“ der Entwicklung des alten Flugfeldes Aspern dar, auf die sich alle weiteren Planungen der Umsetzung beziehen. Ein Großteil der Themen und Aspekte im Zusammenhang mit einer gendersensiblen und alltagsgerechten Planung des neuen Stadtteils sind auf der Ebene des Masterplans nicht darstellbar. Das heißt, der Masterplan kann nur auf seine grund-sätzliche **Tauglichkeit** und **Offenheit** gegenüber gewünschten Umsetzungen von Maßnahmen und Projekten zu mehr Geschlechter- und Alltagsgerechtigkeit „**überprüft**“ werden. Ziel der Betrachtung war es also zu hinterfragen, welche Planfestlegungen möglicherweise Barrieren für eine optimale Erfüllung der GM-Kriterien darstellen werden und welche diese befördern können.

Viele genderrelevante Aspekte der Bebauung, Wohnformen, Freiraumgestaltung, des Verkehrs, der Nutzungsverteilung und Sicherheit können jedoch erst im Zuge der weiteren Umsetzung konkret behandelt werden. Aus diesem Grunde ist es für die **Qualitätssicherung** von zentraler Bedeutung, **weiterführende Maßnahmenvorschläge**, die nicht im Masterplan dargestellt werden können, in einer ergänzenden „**Absichtserklärung**“ festzuhalten.

Im Folgenden (Kap. 5.1) werden daher aufbauend auf den **besonders genderrelevanten „Prüffragen“** des **GM-Kriterienkatalogs** (**gelb hinterlegt**) differenzierte **Anforderungen an die Umsetzung** formuliert, welche in die geplante Absichtserklärung der Stadt Wien einfließen sollen. Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf **inhaltlich-funktionale** bzw. **materielle Ziele** des „Produkts“ neuer Stadtteil (Produktqualität).

Ergänzt werden die Empfehlungen an eine Absichtserklärung um Aspekte der **Prozessqualität**, insbesondere von **Gender Mainstreaming** im Umsetzungsprozess. Die Beachtung gendersensibler **Verfahrensregeln** und der Einsatz umfassender **Partizipation/Beteiligung** sind dabei wesentliche Bestandteile. (Kap. 5.2)

5.1 Produktqualität: Inhaltlich-funktionale Aspekte

ad 1) Baulich-räumliche Struktur

- Kann gute Orientierung, Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit im Planungsgebiet gewährleistet werden?
- Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber baulicher Vielfalt (Unverwechselbarkeit der Baufelder) und möglichen Nutzungen?
- Werden positive sozialräumliche Beziehungen durch eine überschaubare Größe der Baufelder und eine differenzierte, feinkörnige Nutzungsverteilung ermöglicht?
- Sind die Teilgebiete für alle Mobilitätsgruppen mit einem geringen (Zeit-)Aufwand erreichbar?

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur mit einer dominanten **Blockrandbebauung** soll in den weiteren Planungsschritten bzw. Architektur-Wettbewerben **beibehalten** und **typologisch ausdifferenziert** werden. Dabei ist auf größtmögliche bauliche Vielfalt, Unverwechselbarkeit der Quartiere und öffentlichen Plätze sowie hohe **sozialräumliche Qualitäten** insbesondere der „**Wohnhöfe**“ im Sinne von Gebrauchsfähigkeit, Nachbarschaft und Identifikation zu achten.

Im Hinblick auf die Werte **Aneignungs-Chancen**, **Alltagswegeketten** und auch **Sicherheit** sind funktionsgemischte Quartiere mit einer Vielfalt an Nutzungen per se monostrukturellen Stadträumen vorzuziehen. In diesem Sinne ist auf die Sicherung einer **möglichst feinkörnigen Nutzungsmischung** im Umsetzungsprozess besonders zu achten.

Die **Sockelgeschosse** der als „hybride“ Gebäude für Mehrfachnutzungen ausgewiesenen Blockränder an den Hauptstraßen (W2, flexible Nutzung im EG sowie W3, flexible Nutzung in allen Geschossen) werden spezielle **wirtschaftliche und organisatorische Konzepte** benötigen, damit ihre Bedeutung als „urbane“ **Erlebniszone** und Raum für **Nahversorgung** gewährleistet werden kann.

In der Umsetzung ist in allen Planungsschritten nachzuweisen, dass **Familienarbeit** und **private soziale Versorgungsarbeit** in den Raumstrukturen einen **erkennbaren Stellenwert** einnimmt. In den Wohnquartieren ist auf attraktive **räumliche Angebote für Familien- und Versorgungsarbeit** besonders zu achten.

Generell wird die Sicherung der **Unverwechselbarkeit der Baufelder** bzw. ein allgemeines „**Diversity Management**“, das auch **Gender-Differenzierung** einschließt, eine wichtige Aufgabe des Projektmanagements in der Umsetzungsphase sein.

- **Werden geschlechter-, alters- und lebensstildifferenzierte Aspekte in der Planung des Freiraumangebots berücksichtigt?**
- **Wird durch das Freiraumkonzept soziale Interaktion gefördert?**

In den „Feinheiten“ der **zielgruppendifferenzierten** und innovativen landschaftsgestalterischen **Umsetzung** des vorgeschlagenen Freiraumkonzepts liegt ein hoher Anteil am Gelingen eines **gendergerechten** und alltagstauglichen neuen Stadtteils. Eine optimale **Verknüpfung** der übergeordneten, stadtteilbezogenen Freiräume mit den wohnungsnahen Freiflächen in den Höfen und Erschließungszonen ist durch eine entsprechende **Koordination** in der **Umsetzung** unbedingt sicherzustellen. Weiters sind mit den Einzelinvestoren **Qualitätsvereinbarungen** im Hinblick auf Ausstattung, Finanzierung und Instandhaltung abzuschließen.

Neben modellhaften Freiraumangeboten für **Mädchen und Frauen** sind – eingebettet in das übergreifende Freiraumkonzept – auch innovative Projekte für **Personengruppen mit speziellen Freizeitinteressen** wie SeniorInnen, ethnisch-kulturelle Gruppen etc. zu entwickeln und umzusetzen.

ad 2) Wohnungsbau

- **Begünstigen die Baustrukturen das sozialräumliche Ziel der „Balanced Communities“ als Basis einer geschlechtersensiblen Lebenswelt?**
- **Sind die räumlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Anpassbarkeit der Wohngebäude und des Wohnumfelds an unterschiedliche Wohnmodelle und künftige Bedarfe gesichert? (identitätsstiftende „Wohnthemen“)**
- **Bietet die städtebauliche Struktur genug Offenheit gegenüber experimentellen Wohnformen innovativer Bauträger oder Wohngruppen?**
- **Bieten die geplanten Wohnquartiere schlüssigen Raum für besondere Wohnbedarfe mit Service und/oder Betreuung für alte Menschen?**
- **Unterstützen die Baukonzepte die Aufnahme moderner Service-Strukturen rund ums Wohnen?**

In der bewussten Planung einer **geschlechtersensiblen** und **alltagstauglichen Lebenswelt** fällt dem **Wohnungsbau** eine Schüsselstellung zu. Das sozialplanerische Ziel sozial gemischter, integrationsfähiger Wohnquartiere („**Balanced Communities**“) steht dabei im Mittelpunkt und wäre daher aus GM-Sicht für die folgenden Architekturfindungsverfahren und die Investoren-/Bauträger-Auswahl vorzugebendes **Leitbild**.

Im Hinblick auf eine alltagsgerechte Realisierung der einzelnen Wohnbauten und ihres Umfeldes ist an die besten **Traditionen der Qualitätssicherung** im Wiener Wohnbau sowie an die Erfahrungen internationaler Best Practice anzuknüpfen. **Bauträgerwettbewerbe** mit engagierten **Wohnthemen** und Programmatiken sowie genügend Platz für **experimentelle Wohnformen** müssen **Priorität** genießen.

Eingebunden werden sollen auch ausreichend Angebote für **Baugemeinschaften**, Initiativgruppen und Modelle der Selbsthilfe beim Bau an geeigneten Standorten. Diese **selbstgewählten Nachbarschaften** kleiner Wohngruppen-Projekte können gemeinsam mit engagierten Bauträgerprojekten **Katalysatoren** der positiven Quartiersentwicklung sein.

Wohnbegleitende Serviceeinrichtungen von Wohnbauträgern, Sozialen Diensten oder privaten Anbietern sind in einem quartiersadäquaten Ausmaß sicher zu stellen, da diese eine wichtige **Entlastungsfunktion** im versorgenden Alltag bedeuten.

Im Hinblick auf „**Wohnen im Alter**“ könnte im neuen Stadtteil ein modellhaftes **Gesamtkonzept** unter Einschluss zukunftsorientierter Service- und Betreuungsangebote umgesetzt werden, das Modelle kleiner, selbständiger Alten-Wohnformen ebenso einschließt wie die Realisierung eines modernen **Pflegezentrums** für den Stadtteil. Darüber hinaus sollten integrierte Angebote im Sinne von **Mehrgenerationenwohnen** gruppiert um Gemeinschaftsräume und Infrastruktur ermöglicht werden.

Ergänzend zu einem vielfältigen Wohnungsmix sollten die Wohnbauträger angehalten werden, differenzierte **Belegungskonzepte** für ihre Quartiere auszuarbeiten und in Kooperation mit der Stadt Wien umzusetzen. Dabei ist dem Grundsatz zu folgen, dass die gemischte Stadt nur durch „**sozialplanerische Inszenierung**“ zu erreichen ist. (vgl. R. Lainer, 1994)

- **Sind die geplanten Wohnungstypen, Größen, Grundrisse alltagsgerecht insbesondere für Familien mit Kindern und zukunftsfähig?**
- **Können die geplanten Wohnungen durch ihre Nutzungsneutralität veränderten Lebens- bzw. Familiensituationen sowie zukünftigen Bedarfen leicht angepasst werden?**
- **Wird ein spezieller Wohnungstypus für junge Alleinerziehende mit geringem Einkommen (3 Zi-Wohnungen, ca. 60qm) in relevantem Ausmaß und an infrastrukturnahen Standorten ermöglicht?**
- **Bieten die Wohnquartiere durch Adaptierung oder Zumietung von Räumen die Möglichkeit der Verknüpfung von „Arbeiten & Wohnen“ (Home Office etc.)?**

Im Hinblick auf die **Wohnungstypologie**, Größen und ihre Alltagstauglichkeit sowie auch ihre **Anpassbarkeit** an sich **verändernde Haushaltssituationen** und Wohnbedürfnisse sollte erwogen werden, den neuen Stadtteil in Zusammenarbeit mit Investoren und Bauträgern als „**Zukunftslabor**“ für **nachhaltige Wohnlösungen** zu entwickeln und über die Wiener **Wohnbau-forschung** begleitend zu **evaluieren**.

Anknüpfend an die Erfahrungen realisierter Siedlungsmodelle mit frauen- und alltagsgerechten Wohnungen sowie anderer Best Practice wäre der Schwerpunkt auf **nutzungsneutrale Wohnungsgrundrisse** zu legen (Anteil von ca. 50 %), die eine Art „**Basis-Familienwohnung**“ darstellen. Dieser flexible Basistyp von etwa 90 qm sollte vielfältig für alle Lebensphasen nutzbar und anpassbar sein. Zielgruppe sind vor allem junge Paare bzw. Lebensgemeinschaften mit und ohne Kinder.

Mit einem Anteil von 10-20 % könnten Konzepte vertreten sein, die aus der **Koppelung** unterschiedlich großer, flexibler Wohnungstypen bzw. **Module** bestehen.

Als **Startwohnung** für die Zielgruppe junge, einkommensschwache **Alleinerziehende** sollte mit einem Anteil von 10 % ein 3-Zimmer-Typ auf knappen 60 qm angeboten werden.

Weiters sollten sich in einem entsprechenden **Anteil** auch optimierte „**Minimalwohnungen**“ (2-Zi-Wohnung mit 50-55 qm) für die Zielgruppe der urbanen Singles sowie mit einem Anteil von etwa 10 % auch **Großwohnungen** für Wohngemeinschaften und selbstgewählten Wohngruppen vor-gesehen werden.

Vorzusehen sind auch adäquate Wohnformen für Nachfragegruppen, die kostengünstige, **zeitlich begrenzte Unterkünfte** („temporäres“ Wohnen) wie Wohngemeinschaften, Wohnheime oder ein „Boardinghaus“ suchen.

Das weiterhin sehr aktuelle Thema der besseren **Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen** muss im neuen Stadtteil ebenfalls in allen erprobten oder neuen **Varianten** zur Umsetzung kommen. Besonders geeignete Baufelder könnten dafür ausgewählt und mittels entsprechender **programmatischer Wettbewerbe** realisiert werden.

- **Bieten die Baukonzepte Raum für wohnquartiersbezogene Gemeinschaftsräume in einem Ausmaß von 3-5 % der Gesamtwohnfläche und orientieren sich diese zu den Hauserschließungswegen?**
- **Befinden sich die Hauswirtschaftsräume (Waschsalon, Trockenräume etc.) weitestgehend im EG oder OG/DG? Gibt es Zusatzausstattungen wie Teeküche, Kleinkinderspielmöglichkeiten oder Sonnenterrasse? Sind diese Räume mit anderen Gemeinschaftsräumen sinnvoll verbunden?**
- **Bieten die unmittelbar wohnungsnahen Freiflächen attraktive, alltagstaugliche Aufenthaltsmöglichkeiten für die verschiedenen Zielgruppen (Sitzbänke, Lauben, Spielmöglichkeiten für Kleinkinder etc.)?**

Anzahl und Größe wohnquartiersbezogener **Gemeinschaftsräume** sollen in Richtlinien über **Mindeststandards** festgelegt werden und sich am Ziel von **3-5 %** der Gesamtwohnfläche – ist ein Erfahrungswert modellhafter Stadtentwicklungen – orientieren. Nutzungskonzept und Ausstattung sollen in den „**Qualitätsvereinbarungen**“ mit den Investoren und Bauträgern oder direkt über **Bauträgerwettbewerbe** gesichert werden. (Beispiel Bauträgerwettbewerbe „Neue Wiener Siedlerbewegung“)

Dabei sollen Angebote sowohl für homogene soziale, kulturelle Milieus unterschiedlicher Bedürfnisse als auch für bewusste **interethnische Nachbarschaften** ausgearbeitet werden.

Für Haushalte mit Kindern, SeniorInnen und Personen mit Betreuungsaufgaben sind modern ausgestattete **Hauswirtschaftsräume** in optimaler Lage im Wohnhaus – am besten im Eingangsbereich der **Sockelzone (EG)** – eine besonders spürbare Erleichterung im Wohnalltag. Darüber hinaus leisten diese Räume, wenn sie zusätzlich mit **Aufenthaltsqualitäten** (Teeküche, Kleinkinderspiel etc.) ausgestattet sind, eine wichtige **Kommunikations- und Integrationsfunktion**. Die Standards für diese Mehrzweckräume sollen ebenfalls in den Qualitätsvereinbarungen bzw. im Anforderungsprofil von Wettbewerben festgelegt werden.

Die **feinkörnig differenzierte Gestaltung** der unmittelbar **wohnungsnahen Freiflächen** in den Wohnhöfen, Hauszugängen und Nebenstraßen stellt ebenfalls einen wesentlichen Baustein für die **Alltagsgerechtigkeit** der neuen Wohnquartiere dar. Eine entsprechende Sensibilität für diese Thematik ist in der Umsetzungsphase einzufordern.

- **Besitzen die Loggien und Balkone eine Mindestgröße von ca. 10 qm sowie eine Mindesttiefe von 2,5 m?**
- **Sind die Hauserschließungen großzügig dimensioniert, identitätsfördernd, kommunikativ und gebrauchsorientiert?**
- **Sind die Zugänge und Abstellplätze für die nicht-motorisierte Mobilität (Fahrräder, Kinderwagen, Roller etc.) zweckmäßig, bequem und sicher bzw. wenn möglich im EG?**

Bezüglich der ebenfalls gender- und alltagsrelevanten Qualitätskriterien rund um den **privaten Freiraum**, die **Hauserschließungen** sowie **Abstellflächen** für die alltägliche Mobilität wird für die Realisierung der einzelnen Wohnobjekte ebenfalls eine enge **Kooperation** der PlanerInnen mit den Wohnungsunternehmen auf der Basis von „**Qualitätsvereinbarungen**“ über **Mindeststandards** vorgeschlagen.

Dabei sollte auf eine optimale Planung der **Müllentsorgung** und Wertstoffsammelstellen besonderer Wert gelegt werden, denn für die Alltagstauglichkeit eines Wohnquartiers ist es wichtig, dass diese **bequem und sicher** aus allen Nachbarschaften erreichbar sind.

ad 3) Soziale Infrastruktur

- Ist eine vollständige und zukunftsfähige Stadtteilinfrastruktur mit überdurchschnittlicher Qualität der einzelnen Einrichtungen gegeben?
- Sind in der Infrastrukturplanung neue soziokulturelle sowie alternativ-pädagogische und geschlechterdifferenzierte Konzepte sowie die Erzielung von Synergien, Möglichkeiten der Mehrfachnutzung etc. entsprechend berücksichtigt?
- Ermöglicht die Infrastruktur eine hohe Ganztagesbetreuungsquote für Kinder?
- Bietet die geplante soziokulturelle Infrastruktur auch ein nach Geschlecht, Alter und Lebensstil entsprechend diversifiziertes Angebot?
- Ist die Erreichbarkeit der Sozialen Infrastruktur auch über bequeme Alltagswegeketten mit Einrichtungen der Nahversorgung, Kultur und Freizeit gegeben?

Eine wettbewerbs- und zukunftsfähige Stadt muss in **moderne, effiziente und bezahlbare Dienste** investieren, die möglichst **wenige Zugangsbarrieren** aufweisen, **Segregationseffekte** vermeiden und **Integration** fördern sowie nicht zuletzt einer „**alternden Bevölkerung**“ gerecht werden.

Neben dem Einsatz moderner **Kommunikationstechnologien** ist weiters auf die Einbindung von **Modellprojekten** öffentlicher sozialer Infrastruktur und speziellen Angeboten für Zielgruppen in einem adäquaten Ausmaß zu achten. Die entsprechenden Konzepte sind mit den zuständigen kommunalen Abteilungen zu erarbeiten.

Im Sinne der **Gleichstellung der Geschlechter** steht die Bereitstellung von **Betreuungseinrichtungen für Kinder**, insbesondere von Frauen, die wieder in den Arbeitsmarkt eintreten wollen, im Mittelpunkt einer gender- und alltagsgerechten Versorgung mit sozialer Infrastruktur.

Im Bereich der **Berufsweiter- und Erwachsenenbildung** könnte im neuen Stadtteil ein Schwerpunktprojekt zur **Qualifikationsförderung** eingerichtet werden. Dies wären **gleichstellungspolitische Maßnahmen** zur Förderung beruflicher Qualifikation von benachteiligten Personengruppen, Unterstützung von Frauen beim Wiedereintritt in den Arbeitsmarkt, Hilfe für benachteiligte Frauen u. a. aus ethnischen Minderheiten sowie auch spezifische Ausbildungs- und Förderangebote zur **Stärkung unternehmerischer Initiative** und Selbständigkeit.

- Ist eine mit dem Wohnungsbau weitgehend gleichzeitige Bereitstellung der Grundversorgung mit Sozialer Infrastruktur im Bauetappenplan (zumindest als Provisorien) sichergestellt?
- Ist die Sicherung der Grundversorgung auch bei unvollständiger Realisierung gegeben?

In der „**Phase 1**“ ist auf die parallele Fertigstellung des Kindergartens und der Volks- und Hauptschule sowie der ersten öffentlichen Freiflächen, d.h. des Quartiersparks und See-Areals zu achten. Im Falle einer stark verzögerten oder gar unvollständigen Gesamtrealisierung des Masterplans erscheinen nach Phase 1 **Provisorien** bzw. **Mehrfach- und/oder Zwischennutzungen** auf geeigneten Flächen notwendig.

Die Sicherung einer **Grundversorgung** bzw. von Provisorien während der Bauphasen ist als wichtige Aufgabe des kommunalen **Projektmanagements** festzuschreiben. Generell sind während des Realisierungszeitraums planerische und organisatorische Konzepte für eine optimale **Mehrfach- bzw. Zwischennutzung** von Flächen und Räumen zu entwickeln.

- Wird die Brückenfunktion der kleinteiligen Netze soziokultureller Infrastruktur berücksichtigt und werden die entsprechenden Räume und Schnittstellen geschaffen?

- **Werden die Wohnbauträger frühzeitig für die Bereitstellung einer zukunftsorientierten Kleininfrastruktur im unmittelbaren Wohnumfeld gewonnen? (Public-Cooperative-Partnership)**
- **Wird halböffentlichen und/oder privaten Einrichtungen, die soziales Leben, Anregung und Abwechslung im unmittelbaren Wohnumfeld unterstützen, entsprechend Raum gegeben?**
- **Ist ein Konzept für ein professionelles Gebiets- bzw. Stadtteilmanagement vorgesehen und wird eine optimale Räumlichkeit als „Stadtteilbüro“ an einem zentralen Standort bereitgestellt?**

In der Umsetzung ist insbesondere die ergänzende **Berücksichtigung halböffentlicher und-/oder privater Einrichtungen** wichtig, die soziales Leben, Anregung und Abwechslung im unmittelbaren Wohnumfeld unterstützen. Diese **kleinteiligen Netze soziokultureller Infrastruktur** bilden eine „**Brückenfunktion**“ zur zentralen Infrastruktur.

Drehscheibe dafür sollten kleine „**Nachbarschaftszentren**“ sein, die in einem Sockelgeschoss in Subzentrumslage ein flexibles, robustes Raumangebot mit partizipativen Entwicklungsmöglichkeiten für die neuen Wohnquartiere bieten. Ein solches Nachbarschaftszentrum kann auch durch Zusammenlegung der vorzusehenden Gemeinschaftsräume mehrerer Wohnbauträger entstehen. In Form von Initiativen des „**Public-Cooperative-Partnership**“ zwischen Stadt Wien, privaten sozialen Diensten und Bauträgern könnten hier neue Wege beschritten werden, die in der Folge **Nachbarschaftshilfe, Freiwilligenarbeit** aber auch **bezahlte Beschäftigung** hervorbringen.

Die frühzeitige Einrichtung eines professionellen **Gebiets- bzw. Stadtteilmanagements** ist zur Sicherung der kleinteiligen soziokulturellen Infrastruktur sowie als **intermediäre „Anschubhilfe“** der ersten Wohnquartiere von großer Bedeutung. Die rechtzeitige Etablierung eines Projektes inklusive einer entsprechenden Räumlichkeit als „**Stadtteilbüro**“ an einem zentralen Standort (Info-Kiosk während Bauphase 1) ist vorzusehen.

Ein Stadtteilmanagement stellt ein inzwischen erprobtes, begleitendes **Instrument der Qualitäts-sicherung** im Umsetzungsprozess dar. Anknüpfend an die Ziele der Masterplanung und der damit verbundenen „Absichtserklärungen“ sowie den konkreten Qualitätsvereinbarungen fällt diesem Instrument der Stadtteilentwicklung die Aufgabe zu, **baufeldübergreifend** die Inhalte des Gesamtprojekts „**intermediär**“ zu kommunizieren und in die Realisierung (Planungs-, Bau- und Be-siedlungsphase) einzufordern. Die Organisation von **Beteiligungsprozessen** mit den Bestands-siedlungen und ganz besonders mit der „Neu-Bewohnerschaft“ ist ebenfalls ein zentraler Teil des Aufgabenkatalogs.

Als **Organisatorin** des begleitenden Stadtteilmanagements könnte die Struktur der **Lokalen Agenda 21** herangezogen werden.

ad 4) Freiflächen / Öffentlicher Raum

- **Sind im Wohnbereich quartierseigene Freiflächen mit ausreichend individuellen, familiären sowie altersgruppenspezifischen Rückzugsmöglichkeiten vorgesehen?**
- **Gibt es Überlegungen hinsichtlich der alters- und geschlechtsspezifischen Ausstattung und werden unterschiedliche ethnische Gruppen bei der Ausstattung berücksichtigt?**

Für die Umsetzung und Alltagstauglichkeit des Masterplans ist es notwendig die geplante **Bebauungsstruktur beizubehalten**, da trotz der hohen Dichte innerhalb des Stadtteils großzügige Freiräume erzielt werden können. Innerhalb dieser Freiflächen lassen sich vielfältige Rückzugs- aber auch Aktivitätsräume entwickeln, die für einen geschlechter- und alltagsgerechten Stadtteil notwendig sind. Bei der Gestaltung der Freiflächen ist jedoch darauf zu achten, dass die **Freiräume sich gegenseitig nicht beeinträchtigen**, aber auch nicht immer von einander getrennt sind. Eine **maßvolle Kombination** aber auch **Separation der einzelnen Bedürfnisse** ist notwendig, um Nachbarschaften und Interaktion zu fördern, aber auch um individuelle Bedürfnisse zu befriedigen.

Neben der räumlichen Differenzierung ist weiters der Aspekt der **Ausstattung** zu berücksichtigen. Die einzelnen Benutzerfreiräume sind **möglichst gleichwertig** auszustatten, damit die Dominanz

einer Gruppe vermieden wird und keine Ausgrenzungen entstehen. Weiters ist mittels einer **durchdachten Detailplanung** darauf zu achten, dass zwar Rückzugsmöglichkeiten und Privatsphäre gewährleistet werden können, aber auch ein notwendiges Maß an Einsicht und sozialer Kontrolle gesichert werden kann.

Diese schwierige Aufgabe bedarf einer besonders **sensiblen Planung**, die sich **nicht nur** an den Erfordernissen eines **standardisierten Baufeld-Planungsprozesses**, sondern auch an einem **übergeordneten Freiraumkonzept** orientieren muss. Das übergeordnete Konzept ist durch unabhängige ExpertInnen zu begleiten.

- **Lässt sich die Trennung von (halb)öffentlichen und privaten Bereichen gewährleisten?**

Bei der Trennung von halböffentlichen und privaten Bereichen wird nicht nur der beabsichtigte Niveaunterschied entscheidend sein, sondern auch die **Gestaltung und Bepflanzung** der einzelnen Zonen. Ein ausgewogenes Maß an **Einsicht und sozialer Kontrolle** muss gewährleistet werden, um die **Sicherheit in den halböffentlichen Bereichen** (die vielfach auch als attraktive Verbindungsachsen für Fußgänger entwickelt werden sollen) nicht zu beeinträchtigen.

- **Sind die Freiräume, Freizeit- und Erholungsflächen für alle Mobilitätsgruppen direkt, barrierefrei und gesichert erreichbar?**
- **Sind die wohnungsnahen Freiräume schnell und für Kinder ohne Begleitung gefahrlos erreichbar?**
- **Sind die Beleuchtungs- und Witterungskonzepte für die Erholungs- und Freizeitflächen zeitgemäß?**

Besonders wichtig für eine alltags- und geschlechtergerechte Freiraumplanung sind die möglichst freien und bequemen **Zugangsmöglichkeiten** für alle Mobilitäts-, Alters-, Geschlechts- und Aktionsgruppen. Dabei müssen vor allem die Aspekte Sicherheit im Allgemeinen, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit beachtet werden. Neben der Sicherung des Zugangs zu den geschützten Innenhöfen bzw. baufeldbezogenen Freiflächen (keine steilen Aufgänge, direkter Zugang aus den Wohngebäuden etc.) muss auch der Zugang und die **Erreichbarkeit** der öffentlichen Freiflächen sichergestellt werden (möglichst keine langen Wasserläufe ohne Querungen bzw. keine langen Zäune ohne Eingänge, „sanfter“ Niveauanstieg etc.).

Bei den stadtteilbezogenen Grünflächen ist darauf zu achten, dass sich die Zugänge in der **Nähe** der **öffentlichen Verkehrsmittel** und der **Geh- und Radwege** befinden.

Sowohl in den privaten, als auch in den öffentlichen Freiflächen ist ein umfassendes und zeitgemäßes **Beleuchtungskonzept** zu erstellen, welches an die jeweiligen Anforderungen an den Freiraum und den damit verbundenen Zielgruppen angepasst ist. Besonders auf den Verbindungswegen ist eine durchgängige und ganztägige Ausleuchtung zu sichern.

Für Kinder und Jugendliche sind Freiräume und Freizeitflächen besonders wichtig und auch so weit als möglich für Schlechtwetter zu sichern. **Witterungsgeschützte Freizeitflächen** (z.B. Laubben, Überdachungen, Windschutz etc.) können sowohl in öffentlichen als auch in privaten Bereichen untergebracht werden. Aus diesem Grund sollten sich auch die privaten Bauträger im Rahmen einer Qualitätsvereinbarung dazu verpflichten, geeignete Projekte zu entwickeln.

- **Sind Dachterrassen- und Mietergärten geplant und werden diese Bereiche als Bestandteile des allgemeinen Grünnetzes betrachtet?**

Private Freiflächen im engeren Sinn sind für die Lebensqualität der zukünftigen Bewohner ein wichtiges Qualitätskriterium und besonders in Wien ein wichtiger Beweggrund für eine Ansiedlung am Stadtrand. Dennoch ist bei der Planung darauf zu achten, dass insbesondere Dachterrassen nicht nur für private sondern auch für **gemeinschaftliche Nutzungen** geöffnet werden. Innerhalb der Hausgemeinschaft sind hochwertige Gemeinschaftsflächen besonders wichtig für die Entstehung von **Nachbarschaften** und **Kontakt**. Außerdem wird durch Gemeinschaftsflächen die

Entstehung einer „Zwei-Klassen-Bewohnerschaft“ verhindert, da alle Bewohner Nutzungsrechte an hochwertigen Flächen (z.B. Dachterrassen) haben.

Bei der geplanten dichten Besiedelung des Stadtteils ist generell frühzeitig darauf zu achten, dass soziale Konflikte bereits konzeptionell und planerisch vermieden werden können.

ad 5) Mobilität / Verkehr

- *Wird ein nutzungsverträgliches Stadttempo mit Tempo-30-Zonen bzw. Wohnstraßen im Wohnumfeld angestrebt?*
- *Werden Geschwindigkeit reduzierende bzw. Aufmerksamkeit steigernde Maßnahmen geplant? (Verkehrsführung, Aufpflasterungen, Bepflanzung, Beleuchtung...)*

Die im Masterplan bereits definierten Bereiche mit **verkehrsberuhigten Nebenstraßen** sind in der Umsetzung **beizubehalten**, damit die angestrebte Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil gesichert werden kann. Zusätzlich sind **verkehrsberuhigende Maßnahmen** an besonderen Stellen vorzusehen, damit auch Kinder und Personen mit Kindern, alte Menschen, Personen mit Gehbehinderung etc. die Möglichkeit haben, belebte **Straßen ohne Umwege oder Behinderungen** überwinden zu können.

- *Ist eine überdurchschnittlich gute Erreichbarkeit der Ausbildungs- und Arbeitsstätten, der Sozialen Infrastruktur, Freiräume und ÖV-Haltestellen im Stadtteil über Fuß- und Radwege gegeben?*
- *Sind die Haltestellenabstände und Zugänge zu den Haltestellen attraktiv (sicher, direkt und barrierefrei)?*

Die Qualität der durch das Verkehrskonzept angebotenen Erreichbarkeiten kann erst durch die konkrete Linienführung der Busse und die endgültige Taktfrequenz bestimmt werden. Besonders die **Taktfrequenz** wird die **Alltagstauglichkeit** der öffentlichen Verkehrsmittel weitgehend beeinflussen. Da die prinzipiellen Erreichbarkeiten zu den Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen sowie zu anderen Stadtteilen und wichtigen Verbindungs Routen durch den Masterplan (Fuß- und Radwege) gewährleistet sind, wird es für die weitere Entwicklung entscheidend sein, eine **bedürfnisorientierte Intervalldichte** für die künftigen Nutzer zu finden. Dabei muss beachtet werden, dass ein ausgeglichenes Konzept für die einzelnen Quartiere erstellt wird, damit keine **Disparitäten** innerhalb des Stadtteils entstehen. Auch in den Randgebieten des neuen Stadtteils soll öffentlicher Verkehr mit alltagstauglicher Taktfrequenz sichergestellt werden, der sich an **zeitgemäßen Betriebszeiten** orientiert.

Um die Attraktivität und Benutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs zu sichern, sind die **Haltestellen übersichtlich, wettergeschützt und barrierefrei** zu gestalten. Die **Abstände zwischen den Haltestellen** sind zu **optimieren** und an die vorherrschende Siedlungsdichte anzupassen.

Weiters sollen an geeigneten Standorten diverse Nutzungen an den Haltestellen angesiedelt werden (Zeitungsstand, Trafik etc.). Durch die **Mehrfachnutzung** der Haltestellenebereiche können sowohl die Sicherheit in Form sozialer Kontrolle als auch die Nutzung des ÖV erhöht werden.

- *Sind die Mobilitätsbedingungen für Kinder, alte Menschen und Behinderte überdurchschnittlich gelöst? (Verringerung der Begleitmobilität)*

Durch das **überschaubare Verkehrskonzept** und den öffentlichen Verkehr werden die Voraussetzungen für günstige Mobilitätsbedingungen geschaffen. Weiters soll das Verkehrskonzept auch in der Umsetzung **einfach und überschaubar** bleiben, damit man sich leichter zurechtfinden kann und somit auch Personen, die eventuell in ihrer Aufmerksamkeit (noch bzw. schon) eingeschränkt sind, weniger Informationen aufnehmen müssen. Das bedeutet, dass Tempo-Zonen zusammenhängend und logisch begründbar sein sollen und möglichst einfache Vorrangsituationen

(z.B.: durchgängig „rechts-vor-links“, ausgenommen Ringstraße und Hauptstraße) vorherrschen sollten.

Weiters sind (wie in einem anderen Zusammenhang bereits erwähnt) ausreichend **Querungsmöglichkeiten** zu sichern, **Gehsteigbreiten** einzuhalten und ein möglichst hohes Maß an **Orientierung** und **Verständlichkeit** (kein „Schilderwald“) zu ermöglichen.

- **Werden entlang der Wegeketten verschiedene Nutzungen gekoppelt?**
- **Erleichtern die Erreichbarkeitsqualitäten zu Fuß, mit Rad oder ÖV die Durchführung von Haushalts-, Familien und Versorgungsaufgaben?**

Entlang der Wegeketten ist darauf zu achten, dass ein **zukunftsfähiger Branchenmix** ange siedelt wird. Die einzelnen Unternehmen müssen gegenseitig von einander profitieren können und sich zudem wechselseitig ergänzen, damit für die künftigen Bewohner eine **möglichst umfassende (Nah-)Versorgung** bereitgestellt werden kann.

Variable Nutzungen müssen sowohl entlang des ÖV-, Geh- und Radwegenetzes als auch in den Subzentren intelligent vermarktet und besetzt werden, um **sinnvolle Alltagswegeketten** für die Bewohner zu sichern. Die Aufgabe der **Vermarktung** muss während des Projektmanagements bereits vergeben werden, um ausreichend Nachfrage zu sichern und geeignete Unternehmen zu finden.

- **Ist ein durchgängiges fußgängerfreundliches Netz von Geh- und Radwegen sowie Radrouten vorhanden und existiert ein Alternativangebot**
- **Werden zu allen Tageszeiten attraktive Wegverbindungen angeboten, um unkontrollierte „Angsträume“ zu verhindern? (Beleuchtung, Einsicht, Schutz zur Straße, Wegeführung etc.)**
- **Sind die Qualitätsstandards der Geh- und Radwege über dem Durchschnitt? (z.B. Gehsteigbreiten mind. 2 m, ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder etc.)**

Obwohl ein durchgängiges Netz an Geh- und Radwegen im vorliegenden Masterplan vorgesehen ist, muss davon ausgegangen werden, dass **Alternativrouten** immer gesucht und benötigt werden – sei es um tageszeitenabhängige Verhaltensräume zu umgehen oder Abkürzungen für den Nachhauseweg zu finden etc. In diesem Fall werden viele **Nebenstraßen** (insofern sie nicht ohnehin schon Bestandteil des Geh- und Radwegnetzes sind) als **Alternativrouten** dienen. Aus diesem Grund ist es unerlässlich die **öffentlichen Räume und Straßen** ausreichend zu **beleuchten** und ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.

- **Sind die Geh- und Radwege so dimensioniert, dass sozialer Kontakt stattfinden kann ohne den Fließverkehr zu beeinträchtigen? (Platz für Begegnungen)**

Vor allem in den Nebenstraßen muss die **Gehsteigbreite** von mindestens **2 m** erhalten bleiben, um soziale Kontakte in der Nachbarschaft zu fördern. Die Möglichkeit, sich zufällig auf seinen Wegen zu treffen und kurz zu plaudern, ohne den Fließverkehr oder andere Gehsteigbenutzer zu behindern (auch mit Kinderwagen, Fahrrad und Einkaufstaschen etc.), muss besonders in jungen Stadtteilen gefördert werden.

- **Sind die Qualitätsstandards für Tiefgaragen überdurchschnittlich (Sicherheit, natürliche Belichtung, Überschaubarkeit, Orientierung, Rufkontakt nach außen, Überwachung etc.)**

Neben dem aktiven Verkehr nimmt auch der ruhende Verkehr einen großen Stellenwert im Wohn umfeld ein. Um Freiflächen zu erhalten und möglichst langfristig zu sichern basiert das Planungskonzept auf der Errichtung von Tiefgaragen. Da Tiefgaragen aber meist als „Angsträume“ wahrgenommen werden, ist darauf zu achten, dass **möglichst viel Tageslicht** für die Belichtung verwendet werden kann und **keine uneinsehbaren Ecken** entstehen.

Die Dimensionierung der Tiefgaragen soll zwar bedarfsgerecht, aber so klein wie möglich sein, um ein hohes Maß an **Orientierung** zu ermöglichen und damit ein **schnelles und sicheres Verlassen der Garagen** zu ermöglichen (s. auch Absatz Sicherheit). Wesentlich für die Alltagstauglichkeit des ruhenden Verkehrs im Sinne einer gendergerechten Planung ist weiters die Benutzerfreundlichkeit in Hinblick auf die **Zugangsmöglichkeiten** zu den Abstellflächen.

Bei der **Erschließung** ist darauf zu achten, dass die Verbindung zwischen den Garagen und den Baukörpern möglichst barrierefrei, direkt und unkompliziert bereitgestellt werden kann.

ad 6) Arbeit / Gewerbe

- *Wird durch die Planung ein ausgewogener Branchenmix angestrebt in dem Frauen und Männer vielfältige Arbeitsplätze finden können?*
- *Werden im Planungsgebiet Einrichtungen für Erwachsenenbildung etabliert, die sich mit ihrem Angebot und ihren Öffnungszeiten insbesondere an den Bedürfnissen von Frauen orientieren?*

Bei der Ansiedlung von Gewerbe, Handel und Dienstleistungen ist es nicht nur wichtig verschiedene Branchen im Stadtteil zu etablieren, sondern auch **vielfältige Arbeitsplätze in Bezug auf Ausbildung, Erfahrung und Zeiteinteilung** zu schaffen. Weiters ist ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot für die **soziale Durchmischung** des Wohngebiets notwendig, um unterschiedliches Zielpublikum anzusprechen und die Möglichkeit zu schaffen, sich in dem Umfeld bestmöglich einzugliedern.

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist es unumgänglich Entwicklung nicht nur von außen nach innen zu fördern und damit gezielt externes Publikum anzusprechen, sondern auch Innenentwicklung anzuregen. Das bedeutet, dass neben einem vielfältigen Arbeitsplatzangebot auch die Möglichkeit für BewohnerInnen und ArbeitnehmerInnen bestehen soll, sich weiter zu qualifizieren und **Zusatzausbildungen** abschließen zu können. Lange, zeitintensive Wege oder kurze **Öffnungszeiten** schrecken ab, da sie mit dem Tagesablauf oft nicht vereinbar sind. Ein möglichst **umfassendes Angebot** an Kursen sichert ein breites Publikum und steigert zudem die **Standortqualität** als innovativer, zukunftsfähiger Gewerbestandort.

- *Wird ein alltagstauglicher Funktionsmix verfolgt, der es Frauen und Männern ermöglicht auf dem Weg von und zur Arbeit Erledigungen zu machen und Kinder zu den Betreuungsplätzen zu bringen?*

Die Nutzungen entlang der Wege zu den und im näheren Umkreis der Arbeitsplätze müssen vielfältig und kombinierbar sein, um zeitsparende Alltagswegeketten zu ermöglichen. Besonders an den **Hauptknotenpunkten** ist dafür zu sorgen, dass sowohl **Einzelhandel** als auch **Dienstleistungen für den täglichen Bedarf** angesiedelt werden.

ad 7) Sicherheit

- Werden durch Baustrukturen und Erschließung monofunktionale und verhaltensräumlich verarmte und damit unsichere Flächen bzw. Räume weitgehend vermieden (Gebäudehöhen, Ausrichtung und Anordnung, bauliche Gestaltung, Verkehr und Erschließung)?
- Schafft die Planung klare, differenzierte „Verhaltensräume“ bzw. soziale Raumcharaktere?
- Sind nicht zu vermeidende Unter- und Überführungen gut einsehbar bzw. beleuchtet und können diese Stellen auch über einen „Fluchtweg“ verlassen werden?
- Ist die durchgehende Beleuchtung der Wege und Plätze bei Dämmerung und Dunkelheit gegeben?
- Befinden sich in regelmäßigen Abständen Orte mit erhöhter Fußgängerfrequenz? (Telefonzellen, Automaten etc.)
- Unterliegen die Fuß- und Radwege einer sozialen Kontrolle und gibt es Alternativrouten zu Wege, die abends und/oder an Wochenenden kaum genutzt werden?

In den Wohngebieten ist durch die dominante Blockrandbebauung in der Detailplanung der Baufelder besonders auf **Durchlässigkeit** sowie **Ein- und Ausblicke** zu achten. Die öffentlichen Flächen sind übersichtlich zu gestalten und zu gliedern, so dass weder durch Straßen (Ringstraße, Hauptstraßen etc.) noch durch Baukörper **Barrieren** entstehen. Dominante **Straßenzüge** sind durch Bepflanzung und sonstige Gestaltung **harmonisch in das Umfeld einzugliedern** und müssen durch **Querungsmöglichkeiten** in angemessenen Abständen passierbar sein.

Gebäudekomplexe müssen in soweit **durchlässig** sein, dass größere Umwege vermieden werden können (Durchgänge etc.). **Öffentliche Freiflächen** und Plätze sind mit **mehreren Zugängen** zu versehen, gut zu **beleuchten** und möglichst **vielfältig** zu **besetzen** und zu **bespielen**. Diese Aspekte müssen bereits im Vorfeld zu den Architekturwettbewerben als zwingende Kriterien formuliert werden.

Neben den bautechnischen Vorgaben wird ein für alle öffentlichen Räume verbindliches und vernetztes **Sicherheitskonzept** gefordert. In dem Konzept soll die „Neuplanung“ des Stadtteils genutzt werden, um ein neuartiges Instrument zur Planung des öffentlichen Raumes zu schaffen. Die Schwerpunkte des Konzepts sollen sich möglichst wenig an technischen Überwachungsmöglichkeiten orientieren, sondern verstärkt auf **soziale Kontrolle, Übersicht** und bedürfnisorientierte Ausstattung Bezug nehmen.

Das Konzept stellt gewisse **Grundprinzipien** sicher (z.B. Telefonzellen innerhalb von 300 m, Kennzeichnung der möglichen Alternativwege und Zugänge, maßvolle Bepflanzung etc.) und erleichtert die Orientierung im öffentlichen Raum. Ziel ist es mittels der Zusammenführung der einzelnen Teilkonzepte für die Gestaltung der öffentlichen Räume, ein durchgängiges und lückenloses Gesamtkonzept für den Stadtteil zu entwickeln, welches hauptsächlich mit alltäglichen Gestaltungselementen ein hohes, zukunftsfähiges und gendergerechtes Maß an Sicherheit im Stadtteil gewährleistet.

Es wird angeregt, dass das zusammenführende **Sicherheitskonzept** für den öffentlichen Raum von der Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen überprüft wird.

- Sind die Stellflächen und Garagen überdurchschnittlich sicher und können gewisse Zonen temporär auch mehrfach genutzt werden?
- Sind Flächen für die Ausweisung von Frauenparkplätzen vorgesehen?

Die **Nutzungskonzepte** für die Garagen und PKW-Stellflächen sollen in enger Kooperation der Stadt mit Investoren und Bauträgern erarbeitet werden, wobei **innovative Lösungen** verschränkter Nutzungen (z.B. Tag-Nacht) und andere Mobilitätsmodelle im Mittelpunkt stehen können.

In jedem Wohnquartier ist ein mit den Bauträgern zu vereinbender Anteil an **Frauenparkplätzen** auszuweisen.

5.2 Prozessqualität: Verfahrensregeln, Beteiligung

In Erweiterung der Vorschläge zur Formulierung von **Produktqualitäten** in der Masterplan-Umsetzung werden im Folgenden **Prozessqualitäten** in Stichworten zusammengefasst, die für eine gendersensible und alltagsgerechte Planung **besonders relevant** sind und deshalb ebenfalls in eine Absichtserklärung aufgenommen werden sollen. Hier geht es um die Art und Weise der Umsetzung von Geschlechtergerechtigkeit bzw. Gender Mainstreaming durch entsprechende **Verfahren** und **Beteiligungsregeln**. Damit soll gewährleistet werden, dass es möglichst **keine Abweichungen** von der Planung gibt, die die angestrebte Alltags- und Geschlechtergerechtigkeit im Zuge der Umsetzung wieder in Frage stellen.

Die abgefassten **Anregungen** für den „**Prozess**“ der Umsetzung sind in folgende **4 Themenbereiche** untergliedert:

- Beteiligung / Partizipation
- Kooperation / Querschnittsorientierung
- Gender Wissen / Modellprojekte
- Monitoring / Evaluierung

ad 1) Beteiligung / Partizipation

- Ziel ist zum einen die **Einbindung der AnwohnerInnen** über Informationsveranstaltungen und Arbeitskreise und zum anderen die differenzierte, **geschlechtersensible Mitbestimmung** möglichst vieler **künftiger NutzerInnen**. Dies hat in der Planungs- und Bauphase der Wohnquartiere auf der Basis eines **Gesamtkonzepts** für die Partizipation an der Stadtteilentwicklung zu erfolgen.
- Nachhaltig wirksame Beteiligung braucht eine **klare Zielfestlegung** im Hinblick auf **Gender-Ziele** bereits zu Beginn des Beteiligungsprozesses. Beteiligung erfordert weiters **dauerhafte Partizipationsstrukturen**, um **kontinuierliche Qualität** und die **Teilhabechancen** möglichst vieler Zielgruppen gewährleisten zu können.
- Im Hinblick auf die **Teilnahme** ist sicherzustellen, dass sich alle von der Planung betroffenen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen artikulieren können. Es soll im gesamten Prozess gewährleistet sein, dass nicht nur die bekannten durchsetzungsfähigen Interessen, sondern auch kleine **geschlechter- und lebensstildifferenzierte Personengruppen** und Netzwerke eingebunden werden. Insbesondere sind **NGO's** mit ihren spezifischen Erfahrungen gezielt an den weiteren Planungsprozessen zu beteiligen.
- Die **Verfahrensregeln** sind so zu differenzieren, dass **Beteiligung** kontinuierlich als **Entwicklungs faktor** und temporär im Anlassfall eingesetzt werden kann.
- Alle Beteiligungs-Aktivitäten der Stadt wie der Bauträger sind im Hinblick auf **Ort** (bequeme Erreichbarkeit) und **Veranstaltungszeiten** (Vereinbarkeit mit Familienarbeit, Kinderbetreuung etc.) sowie die **Art der Vermittlung** (Verständlichkeit, Modelle, Fotos, Übersetzungen etc.) zu überprüfen. Weiters sind auch die **Art der Moderation** (gender- und zielgruppensensible Moderationsmethoden) und die jeweilige **Art der Einladung** (gezielte Ansprache etc.) zu beachten.
- Bei zu erwartenden **Nutzungskonflikten** sind entsprechende **Mediationsverfahren** anzuwenden, die geschlechterparitätisch besetzt sind.

- Zur **Qualitätssicherung** der eingesetzten Beteiligung ist – über die Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen – ein **Beirat** im Sinne einer „**Stellvertreter-Beteiligung**“ einzurichten, der zu gleichen Teilen mit Frauen und Männern als auch mit VertreterInnen differenzierter Lebensstilgruppen und Sozialvereinen besetzt ist. Zu seiner Aufgabenstellung zählt insbesondere die kontinuierliche Begleitung des Umsetzungsprozesses aus der „**NutzerInnenperspektive**“.

ad 2) Kooperation / Querschnittsorientierung

- Durch neue Formen der **aufgabenbezogenen Kooperation** (verordnet und freiwillig) zwischen **kommunalen Abteilungen** über administrative Grenzen hinweg und unter **Einbezug externer** fachlicher wie **alltagsbezogener Expertisen** kann ebenfalls mehr Qualität, Chancengleichheit und Alltagsgerechtigkeit im Umsetzungsprozess hergestellt werden. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass **Frauen und Männer gleichermaßen** in allen Gremien, Projektteams und anderen involvierten Entscheidungsstrukturen **vertreten** sind.
- Gender Mainstreaming stellt eine **Klassische Querschnittsaufgabe** dar. **Querschnittsorientiertes Verwaltungshandeln** bei allen für den weiteren Planungsprozess relevanten Entscheidungen, Programmen und Maßnahmen mit Auswirkung auf die **Gleichstellung der Geschlechter und Bevölkerungsgruppen** stellt daher einen wichtigen Baustein im Hinblick auf die Alltagstauglichkeit des neuen Stadtteils dar. Die gemeinsame, **übergreifende Bearbeitung** bestimmter Themen und Handlungsfelder in **Workshops**, wie sie beim Masterplan bislang bereits über die „**Projektgruppe**“ praktiziert wird, sollte fortgeführt und vertieft werden.
- Diese wechselnden und **aufgabenbezogenen Kooperationen** sollen auch dazu dienen, **NGO's** und informellen Zusammenschlüssen die Chance zu bieten, sich und ihre Inhalte im Interesse eines sozial gut durchmischten, bunten Stadtteils einzubringen.

ad 3) Gender Wissen / Modellprojekte

- Als weiteres Ziel für den Umsetzungsprozess ist die **Forderung** des bewussten und verstärkten **Einbezugs von Fachfrauen** auch quantitativ zu stellen, um entsprechende **Gender-Kompetenz** zu sichern. Anzustreben ist ein Anteil von **50 % Fachfrauen** bei allen Preisgerichten und Beiräten im Zusammenhang mit Architekturwettbewerben sowie anderen Entscheidungsgremien zum Flugfeld Aspern. Gegenüber **externen Büros** ist aktiv festzuhalten, dass **Gender-Kompetenz** grundsätzlich erwartet wird und daher auch nachgewiesen werden muss.
- Bei echten **Zielkonflikten** einzelner Umsetzungsschritte sollten Ziele des Gender Mainstreaming als **Entscheidungskriterien** herangezogen werden.
- Mit den **Investoren** und **Bauträgern** ist über die „**Qualitätsvereinbarungen**“ festzulegen, dass **Gender-Belange** in allen Ausschreibungen und Auslobungen **als Anforderung** zu formulieren sind.
- Zur speziellen Bearbeitung der Thematik alltags- und frauengerechte Lebensräume sollten aufbauend auf Erfahrungen mit den bereits verwirklichten **Frauen-Werk-Stadt-Projekten** auch einzelne **Ideen- bzw. Planungswettbewerbe** für **Modellprojekte** organisiert werden, die **nur für Planerinnen** ausgeschrieben werden.

ad 4) Monitoring / Evaluierung

- Für die Fortsetzung des **Leitprojekts** Gender Mainstreaming bei der Erstellung des Masterplans Flugfeld Aspern ist zu empfehlen, dass **Ausführung und Wirkung** der Planungen und Maßnahmen auf die Herstellung von Chancengleichheit sowie die Alltagsgerechtigkeit in einem **begleitenden Monitoring** dokumentiert und etwa alle 3 Jahre auch einer umfassenden **Evaluierung** zugeführt werden. Eine kontinuierliche Evaluierung garantiert bei einem vertretbaren Aufwand die Bewussthaltung der angestrebten Ziele und Maßnahmen auch in den Zeiten, wo ein Entwicklungsprojekt nicht mehr im Zentrum der politisch-administrativen Aufmerksamkeit steht.
- Die **Ergebnisse** von Monitoring und Evaluierung sollen jeweils in die Planung der nächsten Bauabschnitte **rückgekoppelt** werden, um entsprechende Korrekturen bzw. „**Nachsteuerungen**“ zu ermöglichen.

Ausblick: Masterplan Flugfeld Aspern & GM

Was ist das vorläufige **Fazit** aus der Auseinandersetzung mit dem Masterplan Flugfeld Aspern aus der GM-Perspektive? Was hat der „**Gender-Check**“ gebracht? Welche inhaltlichen und organisatorischen **Anforderungen** für die Beachtung der Prinzipien des GM sind in einer **Absichtserklärung** zu verankern? Welche Erfolgskriterien für eine erfolgreiche Umsetzung können genannt werden?

Die Bewertung der Masterplan-Entwürfe durch Gegenüberstellung mit den GM-Kriterien und andere Überprüfungen erlauben die Schlussfolgerung, das der vorgelegte Masterplan eine Planung darstellt, die **offen** ist für eine **qualitätsvolle Interpretation der Interessen vielfältiger NutzerInnen** und damit auch für die Beachtung von Gender Mainstreaming im Prozess der Umsetzung. Das „von Beginn an“ **genaue Hinschauen** – gemeinsam mit der Projektgruppe und dem Planungsteam – auf die möglichen Auswirkungen des Masterplan-Entwurfs auf das **soziale Leben** und insbesondere auf **unterschiedliche Gruppen von Frauen und Männern** hat die Planungsergebnisse verändert und den **Masterplan qualitativ verbessert**. Der überwiegende Teil der genderrelevanten Kriterien ist jedoch in einer **Absichtserklärung** zu verankern, die an den differenzierten städtebaulichen Leitlinien des Masterplans anknüpft.

Im Sinne einer **dauerhaften Verankerung von Gender-Zielen** in der Umsetzung der Stadtentwicklungsmaßnahme Flugfeld Aspern muss eine Absichtserklärung zusammengefasst folgende **Kernbereiche** einschließen:

>> Zusatzkonzepte für Umsetzung

*Bei der Entwicklung eines Stadtteils dieser Größenordnung und angestrebten Dichte ist es zwingend erforderlich, durch ausführliche und kontinuierliche Prüfung Planungsdefizite zu vermeiden und bestmögliche Ergebnisse zu erzielen. Um eine **gendergerechte Umsetzung und zukunftsähnliche Weiterentwicklung** des Stadterweiterungsgebiets „Flugfeld Aspern“ zu gewährleisten, müssen einzelne Teilbereiche zu den nachfolgenden Themenbereichen im Rahmen von Zusatzkonzepten erarbeitet werden:*

- Experimentelle Wohnformen und Baugemeinschaften (Zielgruppen, Verortung, Vorgehensweise, Qualitätssicherung)
- Soziale Infrastruktur (gebietsangepasste Vollständigkeit, Verortung, Sicherung)
- Sicherheitskonzept und soziale Kontrolle (Verständlichkeit, Durchgängigkeit, Organisation)
- Kleinteiliges Freiraumkonzept (Grünraumplanung, Bedürfniserhebung, Qualitätssicherung)
- Öffentlicher Raum (Bedürfniserhebung, Ausstattung, Organisation)
- Handel und Gewerbe (Branchenmix, Vermarktung, Ansiedlungspolitik, Angebot & Nachfrage)
- Verkehrskonzept (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss)
- Monitoring und Evaluierung durch ExpertInnen

>> Bindung an den Masterplan

*Da der Masterplan zum Flugfeld Aspern in einem langen und arbeitsintensiven Prozess MA-intern und extern auf seine Alltagstauglichkeit und Zukunftsähnlichkeit geprüft wurde und vielen **Anforderungen** und **Qualitätskriterien** gerecht wird, ist bei der Erarbeitung von Zusatzkonzepten für spezifische Aspekte und Details die **Beibehaltung** der grundlegenden Masterplan-Aussagen in der Umsetzung zu fordern. Dies gilt im Besonderen für:*

- Bebauungsstruktur
- Nutzungskonzept
- Verkehrskonzept
- Freiraumkonzept

>> Qualitätsvereinbarungen

Der Abschluss von differenzierten „Qualitätsvereinbarungen“ in Form von „Public-Private-Partnerships“ mit privaten Investoren und von „Public-Cooperative-Partnerships“ zur **Sicherung wesentlicher Entwicklungsziele in den neuen Stadtquartieren** stellt eine Notwendigkeit dar. Neben modellhaften Bauträgerwettbewerben ist dieses Instrument der Qualitätssicherung unumgänglich für eine kontinuierliche und nachhaltige Beachtung von Alltagstauglichkeit und Gender-Gerechtigkeit im Umsetzungsprozess.

- Freiraum-Gestaltung von hoher Qualität für alle Anspruchsgruppen
- Vielfalt und soziale Treffsicherheit im Wohnungsbau
- Strukturen für Familienarbeit / Versorgungsarbeit
- Gemeinschaftsräume für Nachbarschaften
- Wettbewerbe und Gestaltungsgremien
- Belegungskonzepte für gemischte Wohnquartiere
- Sicherheit als Planungsthema
- etc.

>> Gemeinwesenaufbau und Stadtteilmanagement

„Anschubhilfe“ beim prozesshaften Aufbau des neuen Stadtteils durch ein professionelles „**Stadtteilmanagement**“ (Gebietsbetreuung neuen Typs) bedeutet einen weiteren Eckpunkt einer erfolgreichen Umsetzung des Masterplans unter GM-Kriterien. Neben den Angeboten an sozialer Infrastruktur und Räumen für Freizeit und Erholung ist diese **professionelle multidisziplinär besetzte, intermediäre Einrichtung** an der Schnittstelle zwischen Planern, Wohnungswirtschaft, städtischen Stellen und BewohnerInnen eine zentrale „**Drehscheibe**“ der Nutzung und Aneignung des neuen Stadtteils sowie der Entwicklung sozialen Lebens.

- Aufbau von Gemeinwesen
- Koordination von Schwerpunkten und Themen im Wohnungsbau
- Gebietsentwicklung in Realisierungsetappen
- Aufbau der Sozialen Infrastruktur und Management von Provisorien
- Integration vielfältiger Personengruppen und Haushaltsformen
- Angebote für Mediation, Beratung
- Organisation der Beteiligung, dauerhafte Partizipation
- etc.

Quellen / Literatur:

Bundesgartenschau München 2005 GmbH (Hrsg.): Perspektivenwechsel. München, 2005

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): ExWoSt-Informationen: Gender Mainstreaming im Städtebau. Nr. 1-05/2004, Nr. 26/4-11/2005, Nr. 26/3-09/2005, Nr. 26/2-11/2005

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Städtebau für Frauen und Männer – Das Forschungsfeld „Gender Mainstreaming im Städtebau“ im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung, Heft 44, 2006

EBNER, P.: Housing is back – Architekten beziehen Position. Wien: Springer-Verlag, 2006

FELDTKELLER, A.: Städtebau: Vielfalt und Integration – Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen. Stuttgart / München: Deutsche Verlags-Anstalt, 2001

FESTER, F. M.; KRAFT, S.; WEGENER, H.-U.: Raum für soziales Leben – Kriterien und Leitlinien für die Qualität von Wohnquartieren und des Wohnumfelds für Kinder, Jugendliche, Familien und alte Menschen. Aachen: Institut für Städtebau und Landesplanung, 1978

Frauenbüro – MA 57: Richtlinien für eine sichere Stadt – Beispiele für die Planung und Gestaltung sicherer öffentlicher Räume. Wien, 1995

FRIEDEMANN, C.; GIGER A.; HORX M.: Future Living – Lebensstile und Zielgruppen im Wandel. Kelkheim: das Zukunftsinstitut, 2002

GEWOG, Gemeinnützige Wohnungsbau GMBH: Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung. Wien, 2000

GUTMANN, R.; HAVEL, M.: Autofrei Mustersiedlung – Wien-Floridsdorf. Salzburg, Wien, 2000

GUTMANN, R.; HAVEL, M., ENGELS, I.: Sozialplanerische Projektentwicklung und Qualitätsmanagement im Stadtentwicklungsgebiet „Solar City Pichling“. Salzburg-Wien, 1997

JOHENTGES, K.; HOLTZ, E.: Leben am Kronsberg. Hannover: Kajo-Verlag, 2000

Kuka – Kronsberg-Umwelt-Kommunikations-Agentur GmbH: Hannover-Kronsberg – Beispiel eines nachhaltigen neuen Stadtteils. Hannover, 1998

Kuka – Kronsberg-Umwelt-Kommunikations-Agentur GmbH: Hannover-Kronsberg – Realisierung einer nachhaltigen Planung. Hannover, 1998

LAINER, R.: Altes Flugfeld Aspern - Das Leitprojekt. Wien, 1994

Landeshauptstadt Hannover, Amt für Umweltschutz: Stadtplanung auf neuen Wegen – Zukunftsfähige Stadtentwicklung: Vom Modell zum Standard. Diskussionsbeiträge. Hannover, 2001

Landeshauptstadt Hannover: Stadt als Sozialraum. Hannover, 1997

Landeshauptstadt Hannover: Stadtteil Kronsberg – Wohnen im 21. Jahrhundert. Hannover, 1998

Landeshauptstadt München: Messestadt Riem – Ökologische Bausteine, Teil I Stadtplanung. Nr. 2 der Schriftenreihe zur Messestadt Riem München, 1995

Landeshauptstadt München: Messestadt Riem – Ökologische Bausteine, Teil II Gebäude und Freiräume. München, 1998

Landeshauptstadt München: Messestadt Riem – Perspektiven für die Wirtschaft. Nr. 3 der Schriftenreihe zur Messestadt Riem. München, 1998

Landeshauptstadt München: Messestadt Riem – Städtebaulicher Konzeptplan. München, 1998

Landeshauptstadt München, Planungsreferat: Wohnen, Arbeiten, Leben – Messestadt Riem Magazin Nr. 12/95

Land Salzburg (Hrsg.): Bedarfsgerechte Raumplanung – Gender Practice und Kriterien in der Raumplanung. Salzburg, 2006

Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen (Hrsg.): Frauen-Werk-Stadt. Wien, 2001

Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen (Hrsg.): Gender Mainstreaming Musterbezirk – Ein Beitrag zur geschlechtssensiblen Sichtweise in der Verkehrsplanung. Wien, 2002

LUDL, H.: Das Wohnmodell Inter-Ethnische Nahbarschaft. Wien: Springer-Verlag, 2003

SCHINDLER, C.; SZEDENIK, R.: Projektinformation Autofreie Mustersiedlung. Wien

Salzburger Institut für Raumordnung & Wohnen: Gender Mainstreaming & Gender Planning – Gleichstellung von Frauen und Männern in Planung und Umsetzung. Salzburg, 2002

SPERLING, C.: Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Freiburg: Forum Vauban e.V., Öko-Institut e.V., 1999

Stadt Freiburg IV/BVA Geschäftsstelle Rieselfeld: Wo Freiburg weiter wächst. Freiburg, 2002

Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt: Frauen und Planung – Wunsch und Wirklichkeit. Freiburg, 1998

Stadt Freiburg: Der neue Stadtteil Rieselfeld. Freiburg, 1993

Stadt Wien: Stadt fair teilen – Gender Mainstreaming in Mariahilf. Wien: Stadt Wien, 2005

Stadt Wien, MA 21B: Masterplan Flugfeld Aspern - Teil B: Informationen und Planungsvorgaben. Wien 2004

STEINMANN, E.: Quartiersbezogene Sozialarbeit im neuen Stadtteil Rieselfeld. 1994

Wohnbund Informationen: Dezentrale Wohnprojekte Hannover/ Kronsberg. Nr. 1/2001

ZIEHER, A.: Auf Frauen bauen – Architektur aus weiblicher Sicht. Salzburg; München; Pustet, Verlag Anton Pustet, 1999

Internet

<http://www.gender-mainstreaming.net>

http://deposit.ddb.de/cgi-bin/dokserv?idn=981051804&dok_var=d1&dok_ext=pdf&filename=981051804.pdf, Stand: 11.2006

BACK, C.: Wem gehört das Rieselfeld? - Die Aneignung des Stadtteils und der Kampf um den öffentlichen Raum am Beispiel des Neubaustadtteils Freiburg-Rieselfeld. Kassel/Witzenhausen: 2005

<http://kjk.rieselfeld.org>, Homepage von Kinder- und Jugend im K.I.O.S.K. in Freiburg Rieselfeld, Stand: 11.2006

http://www.bbr.bund.de/nn_22018/DE/Forschungsprogramme/ExperimentellerWohnungsStaedtebau/Forschungsfelder/StadtentwicklungStadtverkehr/Veroeffentlichungen/DL_Band2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_Band2.pdf, Stand: 11.2006

Technische Universität Hamburg-Harburg: Umsetzungsstrategien zur Koordination von ÖV-Erschließung und städtebaulicher Entwicklung - Band 2. Hamburg: 2002

<http://www.econtur.de/LA21/werkstattbericht4.pdf>, Stand: 11.2006

Internationale Agentur für Nachhaltige Projekte: Kommunikation und Bürgerbeteiligung bei Stadtplanungsprozessen. Bremen: 2000

<http://www.freiburg-vauban.de/index.html>, Homepage Freiburg Vauban, Stand: 11.2006

http://www.hannover.de/data/download/umwelt_bauen/s/hbkrde89-93.pdf, Homepage der Stadt Hannover, Stand: 11.2006

<http://www.messegelände-riem.de/wohnen.html>, Homepage der Messestadt Riem, Stand: 11.2006

http://www.muenchen.de/cms/prod2/mde/_de/rubriken/Rathaus/75_plan/05_bebplanung/04_gruenplanung/pdf/methodenbericht.pdf, Stand: 11.2006

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Evaluierung Messestadt Riem – Nachhaltige Stadtentwicklung in München, Methodik. München: 2005

<http://www.oekosiedlungen.de/kronsberg/steckbrief.htm>, Stand: 11.2006

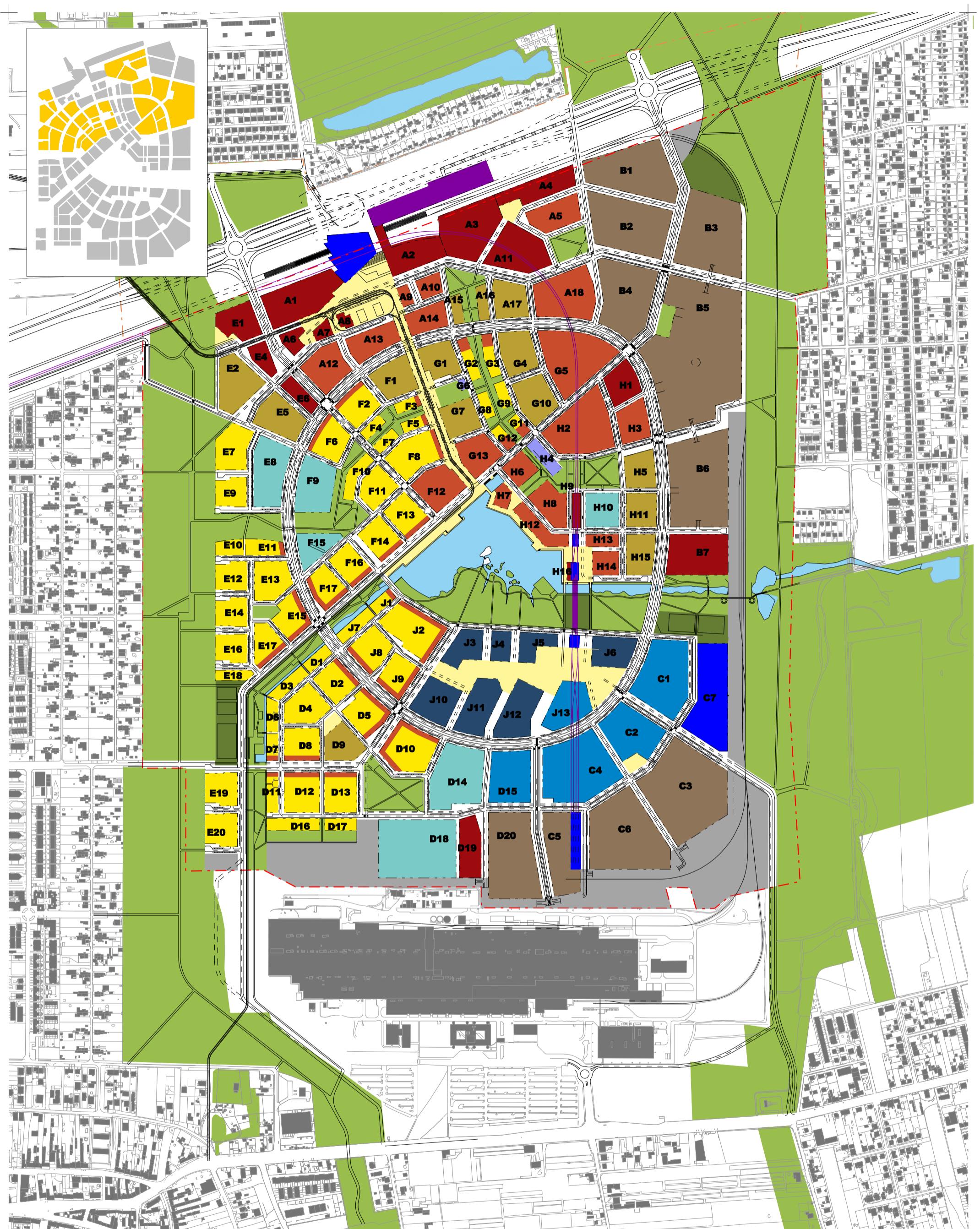
<http://www.quartier-vauban.de/allgemeines/index.htm>, Homepage Quartier Vauban, Stand: 11.2006

<http://www.rieselfeld.freiburg.de>, Homepage Freiburg Rieselfeld, Stand: 11.2006

http://www.schader-stiftung.de/wohn_wandel/474.php, Stand: 11.2006

<http://www.sozialestadt.de/termine/DF6872.pdf>, <http://www.sozialestadt.de/termine/DF6872.pdf>, Bildungswerk Berlin Heinrich-Böll-Stiftung, Arbeitskreis Frauenpolitische Bildung: Stadtteil stärkt Frauen? - Lokale Entwicklungskonzepte – geschlechtsspezifisch betrachtet! Stand: 11.2006

Anhang: Übersichtsplan Etappen – Phase 3
(Nummerierung der Baufelder)



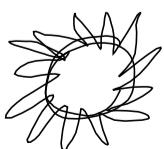
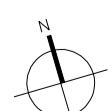
LEGENDE

Grünflächen	C1 Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen
Spiel- und Sportplätze	C2 Alle Nutzungen außer Gewerbe
Plätze	F&E 1 Wissenschaftsquartier (alle nutzungen im Zusammenhang mit bildung und Forschung)
Wasser	F&E 2 Forschung und Entwicklung
U2	S/KG Schulen und Kindergärten in eigenen Gebäuden
	B Gewerbe (produktion, Lager, Grosshandel)

W1 Ausschließlich Wohnen
W2 Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoss
W3 Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in alle Geschossen
SO Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden
K1 Kulturelle Einrichtungen in eigenen Gebäuden
Park and Ride
Vorbehaltfläche

FLUGFELD ASPERN

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



ENTWURF

PLANSTAND 2006 11 22

PLAN NUMMER: 08:005

1:4000@A1 1:8000@A3

ETAPPEN - PHASE 3