

6.5 Ruhender Verkehr

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

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

Aufgrund des hohen Grundwasserstands sind Tiefgaragen nur bedingt möglich.



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



Eingeschoßige Split-Level-Garagen, Lilla Essingen, Stockholm

Split-Level-Garagen

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

– Höhenunterschied zwischen Innenhof und Straßenraum

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

– Garagen nur auf der Blockinnenseite der Gebäude

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

– Erhöhte Erdgeschoßzonen zur Straße

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

– Nur eine Einfahrt pro Baublock

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

– Integration der Einfahrt in das Gebäude

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

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

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

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

Zweigeschoßige Garagen

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

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

6. Verkehr

Seite 60

6.1
Ziele und Grundsätze

6.2
Öffentlicher Verkehr

6.3
Nicht motorisierter Verkehr

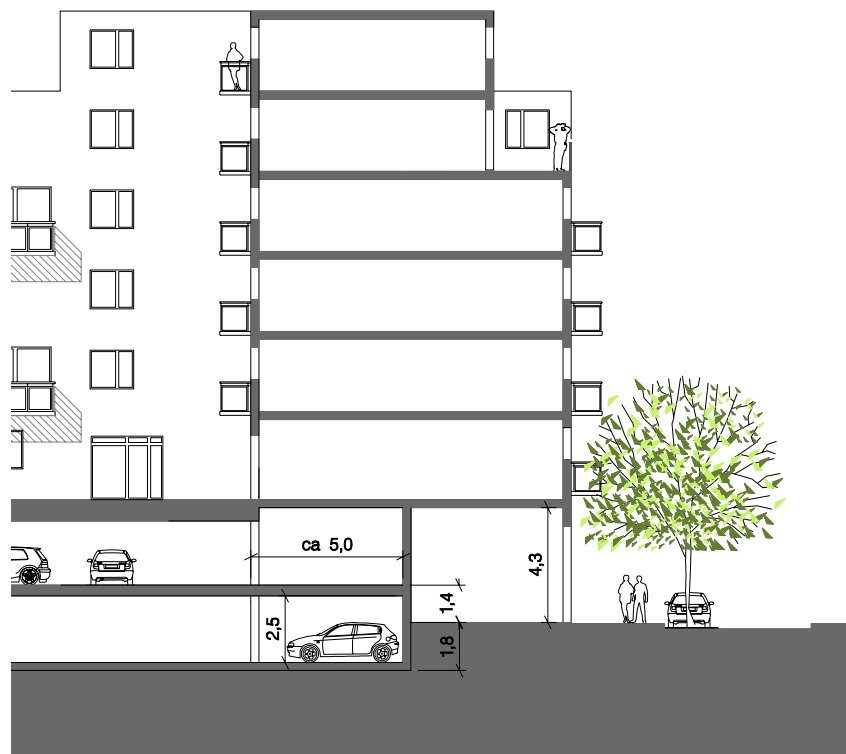
6.4
Straßensystem

6.5
Ruhender Verkehr

6.6
Öffentlicher Raum -
Straßentypologien



Eingeschoßige Split-Level-Garage, Schnitt 1:200



Zweigeschoßige Split-Level-Garage, Schnitt 1:200



Einfahrt zweigeschoßige Split-Level-Garage



Einfahrt eingeschößige Split-Level-Garage

Öffentliche Garagen

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

Garangruppen

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

Garagen am Seeufer

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

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

Garagen um den Bahnhofplatz

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

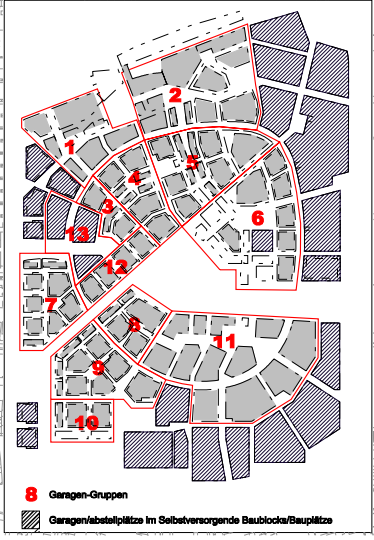
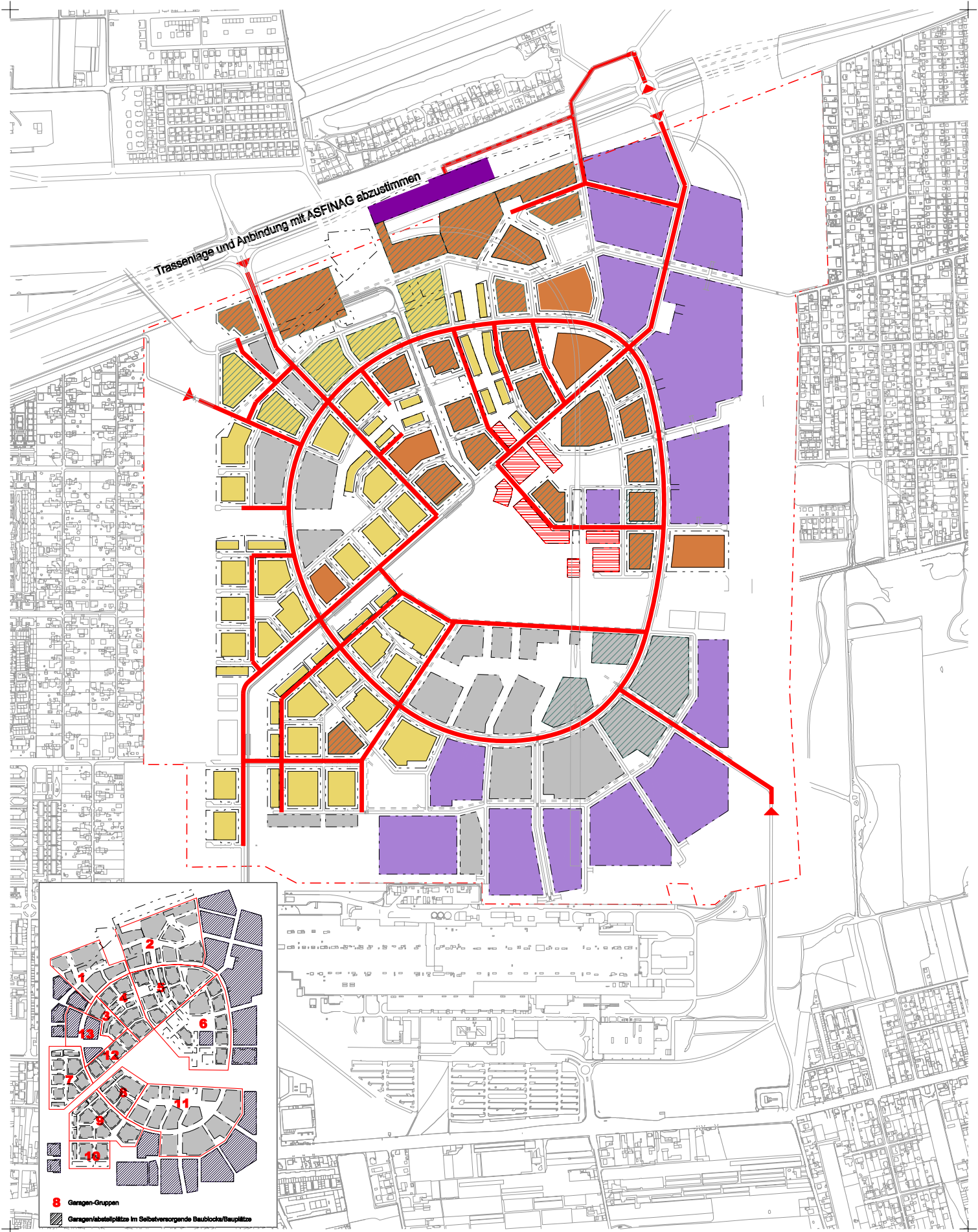
Stellplätze im Straßenraum

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

Gesamtbilanz der Kfz-Stellplätze

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

6. Verkehr

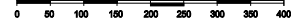


LEGENDE

- Garagen im Inneren des Baublocks, 1-geschoßig
- Garagen im Inneren des Baublocks, 2- oder mehr-geschoßig
- Garagentyp abhängig von künftiger Nutzung
- Zufahrtsrouten zu den Garagen
- Abstellplätze (Garage oder Parkplatz) am Bauplatz
- Park & Ride
- Öffentliche Garage
- Keine Garage im Baublock

MASTERPLAN FLUGFELD ASPERN

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



MASTERPLAN

PLANSTAND 2008 12 31
 PLAN NUMBER: 08004

1:4000@A1 1:8000@A3

VERKEHR - RUHENDER VERKEHR, GARAGEN- UND PARKPLATZTYPEN