



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
VIENNA
UNIVERSITY OF
TECHNOLOGY



AUToFREIE SIEDLUNG WEICHSELFELD GASSE NEUSIEDL AM SEE



Neusiedl am See, November 2005

VU Siedlungs- und Verkehrsplanung (WS 2005/06)

Sen.Rat DI Gerhard Linortner

Elise Charlier	E265-0527262
Markus Foltin	E265-0527227
Clemens Horak	E610-0125574
Petia Hristova	E610-9826875

Inhaltverzeichnis





INHALTVERZEICHNIS	- 2 -
AUFGABENSTELLUNG	- 3 -
AUSGANGSLAGE	- 3 -
PLANUNGSGEBIET	- 5 -
ZIELVORSTELLUNGEN	- 6 -
UMSETZUNG	- 7 -
SIEDLUNGSSTRUKTUR	- 7 -
<i>Wohnbauten</i>	- 7 -
<i>Bebauungsbeispiele</i>	- 8 -
<i>Geschäftsbauten</i>	- 10 -
<i>Freizeit und Soziales</i>	- 11 -
<i>Straßenraum und Platznetzwerk</i>	- 11 -
VERKEHR	- 12 -
<i>Externe Mobilität</i>	- 12 -
<i>Interne Mobilität</i>	- 14 -
VER-/ENTSORGUNG	- 14 -
BEBAUUNGSPHASEN	- 14 -
ANALYSE DER PLANUNG AUF BASIS VON SATISFIERN	- 15 -
DATENBLATT ZUM PLANUNGSGEBIET	- 18 -
QUELLEN	- 20 -
ANHANG	- 21 -

Aufgabenstellung

Auf einem ca. 12ha großen Areal in Neusiedl am See (Burgenland) soll eine modernen verkehrs- und raumplanerischen Grundsätzen entsprechende Siedlung konzipiert werden. Das Arbeitsteam setzt sich aus Bauingenieuren aus drei Nationen zusammen, die unter Anleitung von Sen. Rat. DI Linortner arbeiten.

Ausgangslage

Neusiedl am See liegt ungefähr 60km südöstlich von Wien im Bundesland Burgenland und ist sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln, als auch für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbar:

-  Mit der Schnellbahn stündlich von Wien/West über Wien/Süd nach Neusiedl am See
-  Mit dem Autobus von Wien/Simmering im 2 Stunden-Takt nach Neusiedl am See
-  Mit dem Auto auf der Autobahn A4 (Ausfahrt Neusiedl am See)
-  Nähe Flughafen Wien-Schwechat (Transfer durch Bus, Taxi, Hotelbetriebe)

Neusiedl ist der Sitz der Bezirkshauptmannschaft des gleichnamigen Bezirks und als solcher auch der Sitz des Bezirksgerichts. Seit 1926 ist Neusiedl außerdem eine Stadt.



Die Gemeinde Neusiedl am See dehnt sich über ca. 57,16 km² aus, wobei etwa 650ha im Schutzgebiet

„Zitzmannsdorfer Wiese“ liegen. Der Ort liegt auf einer Seehöhe von 131m und hat ca. 6200 Einwohner in 2000 Häusern (5589 Hauptwohnsitze, 700 Zweitwohnsitze).



Abb. 1: Wappen Neusiedl/See

Abb. 2: Lage von Neusiedl am See

Zwischen 1991 auf 2001 wuchs die Bevölkerung Neusiedls um 12,3%. Es handelt sich also um eine durchaus dynamisch wachsende Gemeinde. Die Altersverteilung der 6.262 Einwohner kann Tabelle 1 entnommen werden.

Altersgruppe	Personen	Anteil
0-15	998	16,1 %
15-60	3.900	61,9 %
>60	1.364	22 %
<i>insgesamt</i>	<i>6.262</i>	<i>>(100%)</i>

Tab. 1: **Einwohnerstatistik Neusiedl**

Neusiedl am See verfügt als Zentrum des Bezirks über eine attraktive Infrastrukturausstattung, die neben der naturräumlich reizvollen Lage nahe dem See und insbesondere der – unter den derzeitigen Rahmenbedingungen – optimalen Verkehrslage für Pendler nach Wien, das Bevölkerungswachstum weiter anhalten lassen wird. Im Folgenden sollen einige der wichtigen Einrichtungen der Gemeinde angeführt werden:

- Volksschule Am Tabor
- Röm.-kath. Volks- u. Hauptschule im Kloster
- Sporthauptschule
- Polytechnische Schule
- Bundesgymnasium und Bundesrealgymnasium
- Bundeshandelsschule und Bundeshandelsakademie
- Höhere Lehranstalten für Wirtschaft und Tourismus
- Zentralmusikschule,
- Landwirtschaftliche Fachschule
- Kindergärten ‚Am Tabor‘ und ‚Gartengasse‘
- Kultur- und Vereinsleben
- Anbindung Autobahn A4 - Exit 43
- S-Bahnverbindung Neusiedl am See - Wien im Stundentakt
- Busverbindung Wien, Eisenstadt und Seewinkel
- Nähe Flughafen Wien - Schwechat (ca. 30 km)
- Abfallzentrum/Altstoffsammelstelle
- Hallen- und Seebad

Planungsgebiet



Abb. 3: **Aufnahme des Planungsgebiet (November 2005, Ausschnitt)**

Das Planungsgebiet liegt an den Straßen Weichselfeldgasse und Triftgasse und ist mit 620x200m (rd. 12ha) von länglicher Gestalt. Wie man der Karte in Abb. 4 entnehmen kann, liegt das Gebiet abseits des Ortszentrums und ist von diesem durch dünn besiedelte Areale getrennt. Der Weg ins Zentrum ist nicht ausgesprochen attraktiv und dauert – gemütlich gegangen – etwa zwanzig Minuten. Es ist auch ein gewisses Gefälle (bergab in Richtung Zentrum) zu überwinden.

Zielvorstellungen

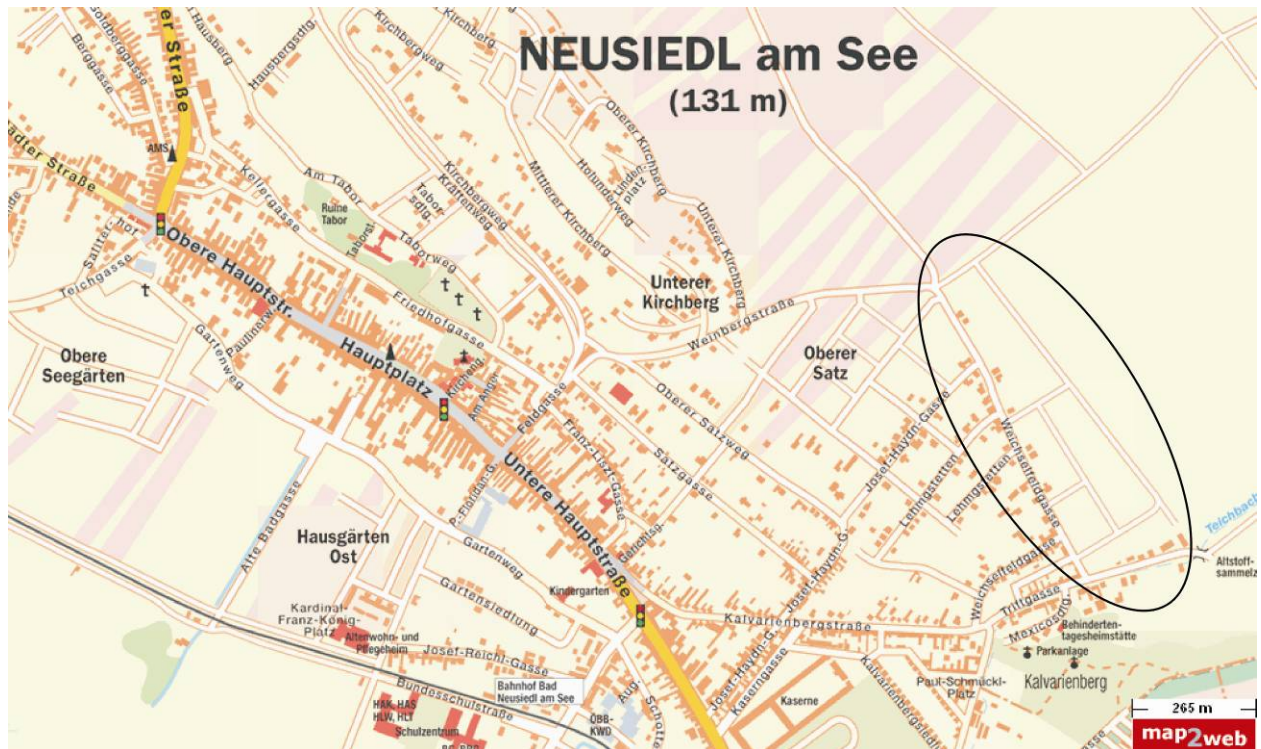


Abb. 4: Planungsgebiet an der Weichselfeldgasse (rechter Hand) und das Ortszentrum von Neusiedl

Im Sinne einer nachhaltigen und modernen Verkehrs- und Siedlungsplanung ist es das Ziel unserer Planung die Makromobilität zu minimieren und die Mikromobilität im Gegenzug zu maximieren. Weniger hochtrabend könnte man sagen, dass das Ziel die Schaffung eines kleinen „Dorfes“ – im besten Sinn des Wortes – ist. Möglichst viele Wege – insbesondere die alltäglichen – sollen in der Siedlung erledigt werden können. Sie soll auch zum Kommunizieren und zum Verweilen in der Freizeit einladen – etwa an den Wochenenden. Daraus sollten sich eine solidarische Gemeinschaft und vielfältige Freundschafts- und Nachbarschaftsbeziehungen ergeben, die diverse Probleme, die in den fehlerhaft angelegten Siedlungen der letzten Jahrzehnte auftreten, gleichsam von allein lösen sollten (z.B. Vandalismus, Kleinkriminalität).

Um diese groben Zielvorstellungen zu präzisieren, sollen konkrete Maßnahmen formuliert werden: Es gilt eine abwechslungsreiche, organische Struktur zu schaffen, die Charakteristika des Menschen, etwa in seiner Wahrnehmung, berücksichtigt. Zu lange gerade Linien und geometrische Formen, die am Plan besser wirken als in der Wirklichkeit, sollen vermieden

werden. Es ist ein dichtes Netz von kleineren und größeren Plätzen vorzusehen. Der Straßenraum ist ansprechend zu gestalten und zu begrünen, jedoch v.a. vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten. Die gesamte Siedlung soll – abgesehen von Liefertätigkeiten – den Fußgehern und Radfahrern gehören. Im Sinne der Äquidistanz sollen der Weg zu den gebündelten Stellplätzen und jener zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel gleich lang sein. Im Infrastrukturbereich sind eine zentrale Fernwärmeeinrichtung (Hackschnitzelheizwerk), zahlreiche Kinderspielplätze, diverse Sportanlagen, ein Gemeindezentrum mit der Möglichkeit zu Versammlungen, Veranstaltungen und Treffen (etwa von Senioren oder auch Jugendlichen), sowie ein Kindergarten vorgesehen. Ein zentraler Platz soll Geschäften der Nahversorgung und bedeutender Dienstleistungen Raum bieten und so auch einigen Bewohnern der Siedlung Arbeit nahe ihrem Wohnort geben.

Umsetzung

Im Folgenden soll das Ergebnis der Planung beschrieben und die Hintergedanken und Motive des konkreten Ergebnisses erläutert werden. Illustrationen (Pläne) dazu finden sich im Anhang.

Siedlungsstruktur

Wohnbauten

Die Siedlung soll – gemäß den bereits formulierten Zielvorstellung – ein ‚Ort zum Wohnen‘ im besten Sinne sein. Die teilweise bereits bestehende, teilweise gerade im Entstehen begriffene Bebauung der Umgebung baut sich ganz dem Trend folgend aus freistehenden Einfamilienhäusern mit relativ großen Grundstücken und einer dementsprechend geringen Geschoßflächenzahl auf. Diese mangelnde Dichte und die Parkplätze am eigenen Grundstück sowie auch in nahezu beliebiger Zahl im öffentlichen Raum erzeugt eine Struktur für „den Autofahrer“. Die Planung dieses Projektes soll dazu ein Gegenmodell sein. Nicht nur soll die Siedlung von Kfz freigehalten werden (und diese in zwei am Rand des Gebiets liegenden Stellplatzanlagen untergebracht werden), sondern auch die Dichte der Bebauung erheblich gesteigert werden gegenüber dem umliegenden Bestand, ohne jedoch einen zu starken Bruch mit der Umgebung zu erzeugen. Es wurden Einfamilienhäuser in Zeilen- und Reihenhausbebauung

gewählt. Die Grundstücksgröße beträgt ca. 200 bis 300m², von welchen ca. 80m² zweigeschossig verbaut werden sollten. Zur weiteren Verdichtung ist eine dreigeschossige Wohnhausanlage in zentraler Lage vorgesehen. Zusammen erreicht man so eine Geschoßflächenzahl von rd. 0,5 brutto bzw. 0,75 netto.

Ein weiterer Vorteil des mehrgeschossigen Wohnbaus ist, dass er Menschen die sich kein Einfamilienhaus leisten können oder wollen in die Siedlung bringt, also etwa Singles oder kinderlose Paare. Im Sinne eines sozial ausgewogenen und gut durchmischten Ortsteils ist dies dezidiert zu begrüßen.

Bebauungsbeispiele

Die nachfolgend abgebildeten Beispiele sollen keineswegs als Idealbilder gesehen werden. Für die konkrete räumliche Situation des Planungsgebiets gilt es die passenden Bauten individuell zu entwerfen und nicht Vorbilder zu kopieren.

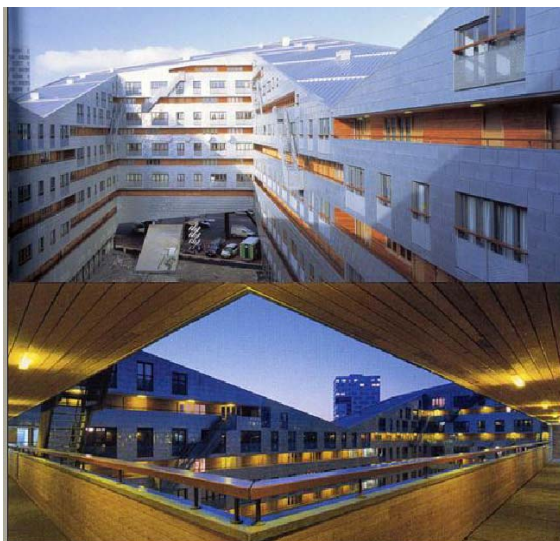


Abb. 5 und 6: **Beispiele einer Wohnanlage**

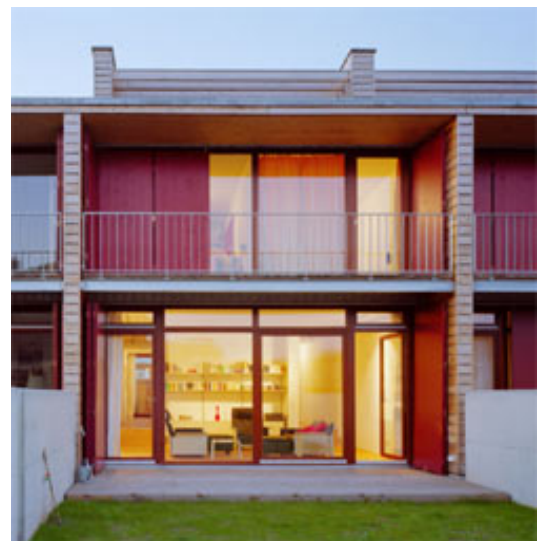


Abb. 7: **Beispiel eines Reihenhauses**



Abb. 8: **Beispiel einiger Reihenhäusern mit dazwischenliegenden Fußwegen**¹



Abb. 9: **Reihenhaussiedlung**

¹ Die Geradlinigkeit dieser Anlage wäre durchaus zu hinterfragen.

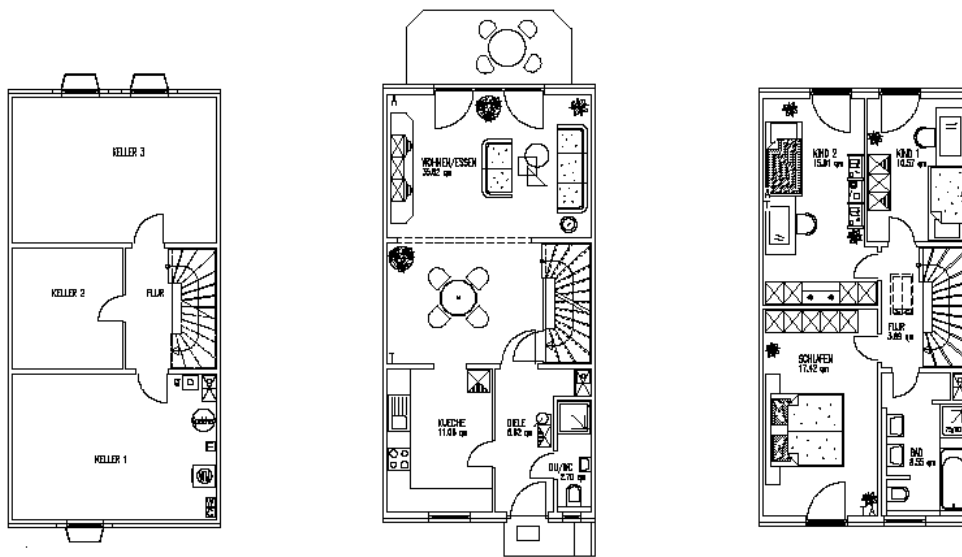


Abb. 10: **Beispielhafter Grundriss eines Reihenhauses (von links: UG, EG, OG)**



Abb. 11 und 12: **Weitere Beispiele für Reihenhauserfronten²**

Geschäftsbauten

Am zentralen „Dorfplatz“ sind zahlreiche Geschäfte für Nahversorgung und bedeutende Dienstleistungen vorgesehen, die durch kleine Geschäfte und Gastronomie an weiteren Plätzen abgerundet werden. Auch fundamentale Gesundheitseinrichtungen (Arztpraxis, Apotheke) sollen angesiedelt werden.

² Eine Garage samt Zufahrt durch den Vorgarten wie im rechten Bild ist in einer autofreien Siedlung naturgemäß unnötig.

Der Platz öffnet sich merklich zur Weichselfeldgasse und somit zur bestehenden Bebauung. Es besteht die begründete Hoffnung auch die Einwohner der dünn besiedelten Umgebung in dieses neue lokale Zentrum locken zu können.

Freizeit und Soziales

Für die *Kinderbetreuung* ist ein Kindergarten vorgesehen. Dieser liegt am zentralen Platz, was einerseits eine hervorragende Erreichbarkeit sicherstellt, andererseits die Kombination mehrerer Wege ermöglichen sollte: Nachdem die Kleinsten in den Kindergarten gebracht wurden, können Einkäufe erledigt werden oder ohne Umweg der Bus zur Arbeit bestiegen werden.

Über das gesamte Planungsgebiet sind mehrere Kinderspielplätze für die Kleineren verteilt. Für Jugendliche und Erwachsene sind über den Parkdecks *Sportanlagen* eingeplant. Sind es einmal zwei Volleyballplätze und ein Basketballplatz (vielseitig nutzbar), so umfasst die zweite Anlage drei Tennisplätze. Anschließend an letztere ist ein Lokal mit Garten vorgesehen. Es soll ein Tennisklub eingerichtet werden, was angesichts der Beliebtheit dieses Sports, ein weiterer integrierender Faktor für die Siedlung sein könnte.

Der zentral gelegene Versammlungssaal soll für *Veranstaltungen* aller Art genutzt werden. In diesem Gebäude soll auch zumindest ein kleinerer Nebenraum zur Verfügung stehen, der für regelmäßige Treffen von Gruppen von Bewohnern, seien sie jung oder alt, zur Verfügung stehen soll.

Neben kleineren Grünflächen im Straßenraum lädt am zentralen Platz auch ein größerer Park mit rund 2000m² zum Verweilen ein.

Straßenraum und Platznetzwerk

Der Straßenraum – wie bereits herausgestrichen für Fußgeher und Radfahrer reserviert – ist abwechslungsreich und öffnet sich regelmäßig für Plätze und Plätzchen aller Größen. Die gesamte Siedlung soll auch abseits der Privatgärten möglichst „grün“ sein, wobei den Anrainern durchaus das Recht eingeräumt werden soll, auch Grünflächen im öffentlichen Raum zu gestalten und selbstverantwortlich zu pflegen (z.B. vor dem eigenen Grundstück).

Das engmaschige Netz von Plätzen macht die Wege durch die Siedlung attraktiv und kurzweilig, erst recht, wenn diese belebt sind. Dies soll nicht nur durch Kinderspielplätze und Cafés sichergestellt werden, sondern auch durch gutes, einladendes Straßenmobiliar. Die Plätze sollen Orte der Kommunikation sein.

Bei der Ausgestaltung des Straßenraums und der Plätze/Grünflächen wird generell darauf geachtet, die versiegelten Flächen so weit als möglich zu minimieren. Dort wo versiegelt werden muss (Wege/Gassen), wird die Entwässerung so ausgeführt, dass möglichst viel Regenwasser vor Ort versickern kann. So kann der Wasserkreislauf möglichst wenig gestört werden, der Kanal kleiner ausgelegt werden und der Vegetation am Straßenrand oder auf den Plätzen geholfen werden.

Verkehr

Externe Mobilität

Bei einem Ortsteil dieser Größe ist es selbstverständlich nicht zu verhindern, dass viele Wege der Bewohner diese aus dem Planungsgebiet hinausführen. Es gilt dafür zu sorgen, dass diese Wege tunlichst mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder überhaupt zu Fuß erledigt werden.

Die in Bezug auf das Ortszentrum von Neusiedl eher ungünstige Lage des Planungsgebiets wurde bereits beschrieben. Der Bahnhof liegt überhaupt außerhalb, weshalb eine Buslinie, die das Planungsgebiet mit dem Ortskern, dem Bahnhof und auch dem See verbindet, wichtig ist. Diese sollte in der Weichselfeldgasse drei Haltestellen haben und so für die Bewohner der Siedlung attraktiv zu erreichen sein.

Car-Sharing

Es soll auch ein Programm zur Bildung von *Fahrgemeinschaften* im Rahmen eines Car-Sharing-Projekts angeregt werden. Zu Beginn sollen Treffen aller Interessierten abgehalten werden, welche Gelegenheit zum Kennenlernen bieten sollen. Dies bietet die Gelegenheit festzustellen inwieweit mit wem übereinstimmende regelmäßigen Wegen zurückgelegt werden (etwa zur Arbeit). Obwohl das Zusammenwachsen der Bewohner zu einer Gemeinschaft längerfristig derartige Anstrengungen vielleicht nicht mehr nötig macht, wäre es auch sinnvoll eine Plattform für kurzfristige Fahrten zu etablieren (etwa im Internet). Für das Car-Sharing sollen auch eigene Mietwagen zur Verfügung gestellt werden, welche die Mitglieder des Car-Sharing-Vereins ausleihen können sollen. Neben einer Kautions wäre ein geringer monatlicher Verwaltungsbeitrag (~7€) und ein Mietentgelt z.B. per gefahrenen Kilometer (0,20 bis 0,30€) zu entrichten.

Stellplätze

Laut einer Presseaussendung der Statistik Austria betrug der Motorisierungsgrad im Burgenland (per 31.12.2004) 570 PKW/1000 EW, womit das Burgenland die höchste Motorisierung aller Bundesländer aufwies (57%). Weiters war Eisenstadt mit 626 PKW/1000 EW die höchstmotorisierte Stadt Österreichs.

Der Stellplatzberechnung legten wir den Motorisierungsgrad des Burgenlands zugrunde, welcher für die 1.236 EW der Siedlung Weichselfeldgasse rund 705 Stellplätze ergeben würde. Unser Anliegen ist aber die Planung einer Siedlung, die nicht der im Burgenland üblichen Struktur entspricht, weshalb nicht so viele Stellplätze nötig sein sollten: Wir gehen von dem ambitionierten Ziel aus, dass nur jeder zweite Haushalt einen privaten Stellplatz benötigt, woraus sich rund 180 Parkplätze ergeben.

In einem nächsten Schritt galt es die nötigen Stellplätze für das Car-Sharing zu ermitteln. Nachdem insbesondere im Berufsverkehr die Wege vieler Bewohner einigermaßen gleichgerichtet sein werden (nämlich v.a. in Richtung Wien), kann davon ausgegangen werden, dass in jedem zweiten Haushalt eine Person täglich das Car-Sharing in Anspruch nimmt. Daraus ergeben sich 176 Teilnehmer pro Tag. Ein Besetzungsgrad von 2 Personen pro Pkw scheint bei Car-Sharing realistisch, woraus sich rund *90 Stellplätze* für die Car-Sharing-Autos ergeben haben.

Abschließend soll noch eine geringe Stellplatzreserve für Gäste berücksichtigt werden. Berücksichtigt man hier wieder die starke Motorisierung der Gegend, so scheinen 10% der Haushalte nicht zu hoch gegriffen, was ca. *35 Stellplätze* ergibt.

	<i>absolut</i>	<i>in % der EW</i>	<i>pro Haushalt</i>
Private Stellplätze	180	15	0,51
Car-Sharing-Stellplätze	90	7	0,26
Besucher-Stellplätze	35	3	0,10
gesamt	305	25	0,87

Tab. 2: **Stellplätze**

Die Stellplätze werden in zwei Parkgaragen an gegenüberliegenden Ecken des Planungsgebiets unter den Sportanlagen verwirklicht. So soll zum Auto und zum Bus eine vergleichbare Distanz zurückzulegen sein.

Interne Mobilität

Innerhalb der Siedlung soll der Autoverkehr auf Liefertätigkeiten zu den Geschäften aber auch den Privathäusern beschränkt werden. Die Wege in der Siedlung sollen *per pedes* oder mit dem Rad zurückgelegt werden, wobei auf eine bauliche Trennung der beiden Mobilitätsformen auf Grund des geringen Geschwindigkeitsunterschieds verzichtet werden kann. Für den Radverkehr sind allerdings an möglichst vielen Plätzen und insbesondere vor allen Geschäften und Lokalen Abstellanlagen vorzusehen.

Ver-/Entsorgung

In Sinne größtmöglicher Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern, wird ein Hackschnitzelheizwerk gebaut, das die Siedlung zentral mit Wärme versorgen kann.

Bei der Dimensionierung des Kanals ist jedenfalls die überdurchschnittlich große Versickerung der Regenwässer in Rechnung zu stellen, die durch die möglichst großen unversiegelten Flächen im öffentlichen Raum erreicht werden soll. Weiters sind auch zwei Biotope in der Siedlung vorgesehen, in welchen Regenwasser gesammelt werden soll. Das Nutzwasser zum Gießen der Beete der Grünflächen kann dann z.B. aus diesen Biotopen entnommen werden. Die Hausbesitzer mit eigenen Gärten sollen auch dazu angeregt werden, Regenwasser zu Sammeln um es als Brauchwasser einzusetzen.

Die Abfallentsorgung geschieht durch die Bewohner selbst an mehreren Müllsammelstellen bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Diese Maßnahme soll einerseits die Müllvermeidung schmackhaft machen und andererseits dem öffentlichen Verkehr respektive seinen Haltestellen eine zusätzliche Attraktivität verleihen. Ein etwaiges Geruchsproblem bei den Haltestellen sollte durch regelmäßiges Entleeren und gut schließende Behältnisse vermieden werden können.

Bebauungsphasen

Auf Grund der Größe des Planungsgebiets ist ein Bau in mehreren Phasen notwendig. Es sind drei Bauphasen vorgesehen:

– In der ersten Bauphase werden der zentrale „Dorfplatz“, die mehrgeschossige Wohnhausanlage sowie einige Einfamilienhäuser im Zentrum der Siedlung errichtet. Es werden

vorerst nur die Stellplätze an der Ecke zur Triftgasse (und die daraufliegenden Tennisplätze) verwirklicht. Weiters wird auch das Hackschnitzelwerk in Betrieb genommen.

- In Bauphase Nummer zwei wird die Seite Richtung Triftgasse komplettiert.
- Die dritte Phase ist die letzte und bringt somit die Siedlung zu ihrer Vollendung inklusive aller Stellplätze und Sportanlagen.

Nach der dritten Bauphase wäre als Nachfolgeprojekt eine Erweiterung der Siedlung entlang der Längsseite auf dem darüberliegenden freien Feld denkbar. Sinnvoll wäre eine gleichsam gespiegelte Anlage, die das Platznetzwerk ideal weiterführen würde.

Die Bauphasen können auch mit Hilfe der Pläne im Anhang nachvollzogen werden.

Analyse der Planung auf Basis von Satisfiern

Maßnahmen oder Lösungen können in fünf Gruppen von so genannten ‚Satisfiern‘ eingeteilt werden. Dies erlaubt eine Bewertung nach ihrem scheinbaren bzw. tatsächlichen Nutzen.

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

Pseudosatisfier machen die Menschen glauben, dass sie ein bestimmtes Problem lösen, tun es aber in Wirklichkeit nicht. Sie sind somit gleichsam die hinterlistigen Geschwister der zerstörenden Satisfier und selbstverständlich ebenso nicht anzuwenden.

Hemmende Satisfier befriedigen ein Bedürfnis sehr wohl, allerdings auf eine Art und Weise, die der Befriedigung anderer Bedürfnisse im Wege steht. Auch sie können nicht die bevorzugte Lösung eines Problems sein.

Singuläre Satisfier dienen der Lösung eines einzigen Problems oder befriedigen genau ein Bedürfnis. Gegenüber den Lösungen anderer Probleme verhalten sie sich neutral. Singuläre Satisfier stellen also brauchbare Maßnahmen dar.

Anzustreben sind stets *synergetische Satisfier*, da sie nicht nur das eine Problem anpacken, für das sie (hauptsächlich) erdacht wurden, sondern sich auch auf die Lösung diverser anderer explizit positiv auswirken. Eine gute Planung sollte möglichst viele synergetische Satisfier

enthalten, da sie die wirtschaftlichsten Lösungen darstellen. Sie sind allerdings i.d.R. sehr sensibel und leicht zerstörbar.

<i>Maßnahme</i>	<i>Art</i>	<i>befriedigte Bedürfnisse</i>
keine Gehsteige	hemmend ^{*)}	Schutz; <i>gehemmt/zerstört</i> : Bewegungsfreiheit der FG, Zerstückelung der Siedlung
keine Radwege	hemmend ^{*)}	Schutz; <i>gehemmt</i> : Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer
keine Busbuchten	zerstörend ^{*)}	Bequemlichkeit (für MIV) → <i>zerstört</i> durch Förderung des MIV, Frustration und Verlangsamung für ÖV
kein Autoverkehr in der Siedlung	zerstörend ^{*)}	Bequemlichkeit (für MIV), „Zeitersparnis“, „Erreichbarkeit“, „Freiheit“; <i>zerstörend</i> für Siedlungsstrukturen, <i>stört/gefährdet</i> Bewohner, FG, RF (Ruhe, Sauberkeit, Sicherheit)
kein reines Wohngebiet	singulär ^{*)}	Wohnen fördert mittelbar großräumige Strukturen
dichtes Platznetzwerk	synergetisch	Kommunikation, Ästhetik, Motivation, Erleben; <i>mittelbar</i> : Interaktion wichtig für Akzeptanz der Fußwege und als Treffpunkte/Orte des Verweilens
zentraler Dorfplatz	synergetisch	Interaktion, Befriedigung von Grundbedürfnissen in unmittelbarer Umgebung, große Dichte (→ kurze Wege)
lokale Nahversorgung und Gesundheitsversorgung	synergetisch	Interaktion, Arbeit, (Gesundheit) persönliche Betreuung, lokale Arbeitsplätze, nachhaltige Strukturen, kurze Wege
Gemeindezentrum (Versammlungsort)	synergetisch	Interaktion, Selbstdarstellung, Gemeinschaftsgefühl, Partizipation, Muße und Freizeit Raum für Verbände, Vereine, Betreuungseinrichtungen, Treffen aller Art
ansprechende Straßenraumgestaltung allgemein (Grünflächen, Oberflächengestaltung, Straßenmobiliar, Beleuchtung)	synergetisch	Kommunikation, Ästhetik; <i>mittelbar</i> : Interaktion wichtig für Akzeptanz der Fußwege; Straße als Ort zum Reden, Spielen
Mitwirkung der Bewohner an Pflege und Gestaltung von Grünflächen	synergetisch	Ästhetik, Identität, Muße, Kreativität erfüllende Aufgabe, soziales Prestige, ansprechendes Ergebnis, Naturverbundenheit
mehrgeschossige Wohnhausanlage	synergetisch	Obdach, Integration, Toleranz, vielfältige Bekanntschaften bessere soziale Durchmischung der Siedlung (Behinderte, Kinderlose, Singles), größere Dichte → nachhaltigere Strukturen

<i>Maßnahme</i>	<i>Art</i>	<i>befriedigte Bedürfnisse</i>
Haltestellen des ÖV in Äquidistanz zu zentralen Parkplätzen	synergetisch	Ruhe, Sauberkeit, Sicherheit, keine soziale Diskriminierung Gleichberechtigung des ÖV und somit Förderung nachhaltiger Strukturen
Fahrgemeinschaften	synergetisch	Interaktion, <i>mittelbar</i> : Ruhe, Sauberkeit
Müllsammelstellen bei ÖV- Haltestellen	synergetisch	Sauberkeit, Ästhetik des öffentlichen Raumes <i>mittelbar</i> : Müllvermeidung, Förderung lokaler und kleiner Anbieter → nachhaltige Strukturen, energiesparende, umweltschonend
Hackschnitzelheizwerk	synergetisch	Wärme, Sicherheit, Arbeit Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, Förderung lokaler Strukturen (Forstwirtschaft, Bauern), nachhaltig, verkehrsverringend
Sportanlagen und -clubs	synergetisch	Interaktion, Gesundheit, Partizipation, Muße, Identität
Kinderspielplätze	synergetisch	Interaktion, Familie, Sicherheit
Park	synergetisch	Ruhe, Natur, Interaktion, generationenübergreifende Verständigung
Kindergarten	synergetisch	Sicherheit, Partizipation, Familie, Arbeit Vereinbarkeit von Beruf und Familie
vielfältige Gastronomie (Cafés, etc.)	synergetisch	Essen, Trinken, Interaktion, Arbeit, soziale Kontrolle von Plätzen (→ Sicherheit)
möglichst große unversiegelte Flächen	synergetisch	Natur, Kostenersparnis
*)bezugnehmend auf verhinderten/vermiedenen Satisfier: tritt <i>nicht</i> ein		
Tab. 3: Satisfier		

Datenblatt zum Planungsgebiet

Einwohner	1.236
Wohneinheiten	352
GFZ brutto	0,49
GFZ netto	0,75
Grundstücksgröße (Einfamilienhäuser) [m ²]	180-240
Belagzahl [Pers./Haushalt]	3,5
KFZ Parkplätze (in beiden Tiefgaragen)	305

Arbeitsplätze	<i>Absolutwert</i>	<i>Relativwert</i>
Einwohner gesamt	1.236	
Einwohner zwischen 15 und 60 Jahren	766	
Erwerbsfähige	766	100%
Arbeitsplätze innerhalb der Siedlung	70-93	9,1-12,1%
Pendler	670-693	87,5-90,5%
davon Arbeitsplatz in Neusiedl am See *	456-471	68%
davon Arbeitsplatz außerhalb von Neusiedl am See *	214-222	32%
*) Annahmen		
Tab. 4: <u>Arbeitsplätze</u>		

Flächennutzung	<i>Fläche [m²]</i>	<i>Fläche [%]</i>
Gesamtfläche	122.793	100
Wohn- und Gewerbeflächen	45.367	37
Öffentliche Grünflächen	18.241	15
Verkehrsflächen	26.500	22
Gemeindeeinrichtungen	6.200	5
Spiel- und Sportflächen	4.600	4
Parkplatzfläche (in beiden Tiefgaragen)	8.400	
Tab. 5: <u>Flächennutzung</u>		

Arbeitsplätze				
<i>Ort</i>	<i>Beschäftigte pro Geschäft</i>	<i>Anz. Geschäfte</i>	<i>Beschäftigte gesamt</i>	<i>Art der Beschäftigung</i>
Kindergarten	9	1	9	4 Tanten
				2 Küchenpersonal
				2 Putzkraft
				1 Hausmeister
Bäckerei	3	1	3	
Konditorei / Café	2-3	4	8-12	
Frisörsalon	2	1	2	
Ordination	2-3	1	2-3	2 Ärzte
				1 Sprechstundenhilfe
Apotheke	2-3	1	2-3	1 Magister
				2 Angestellte
Optiker	1-2	1	1-2	1 Optiker
				1 Helfer
Bank	2-4	1	2-4	1 Filialleiter
				2-3 Angestellte
Post	2	1	2	
Trafik	2	2	4	
Saal	2-4	1	2-4	Verwaltung
				Portier
				Hausmeister
Greisler	2-3	2	4-6	
Geschäfte	2-3	6	12-18	
Gärtner	4-5		4-5	Park/Kindergarten/Spielplätze
Putzkraft	4-6		4-6	für Geschäfte, Saal, etc.
Hackschnitzelheizwerk	3	1	3	Arbeiter
Wohnanlage	2	1	2	Verwaltung
				Portiere
				ev. Putzkraft
Pflegekraft	3-4		3-4	Altersbetreuung
Tennisplätze	1	1	1	Spielplätze
gesamt			70-93	Beschäftigte in der Siedlung

Tab. 6: **Arbeitsplätze in der Siedlung**

Quellen

- [1] Prof. H. Knoflacher, Unterlagen zur Vorlesung Siedlungs- und Verkehrsplanung (TU-Wien, WS 2005/06)
- [2] Prof. H. Knoflacher, Unterlagen zur Vorlesung Verkehrsplanung (TU-Wien, SS 2004)
- [3] Prof. K. Semsroth, Skriptum zur Vorlesung Städtebau (TU-Wien, WS 2005/06)
- [4] Adolf Krischanitz/Otto Kapfinger, Die Wiener Werkbundssiedlung – Dokumentation einer Erneuerung (Wien 1985)
- [5] Statistik Austria (www.statistik.at)
- [6] Internetauftritt der Stadt Neusiedl (www.neusiedlamsee.at)
- [7] Eigene Fotos (Lokalausweis)

Anhang

- Plan der Siedlung (1:2500)
- Pläne der Bauphasen I bis III (1:2500)
- Pläne der Wohnflächen, öffentlichen Grünflächen, Gewerbeflächen (1:2500)