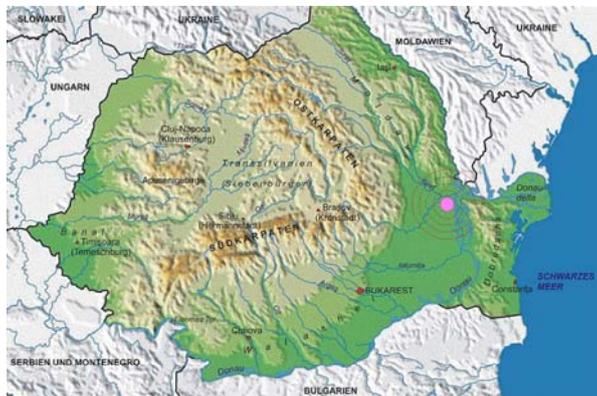
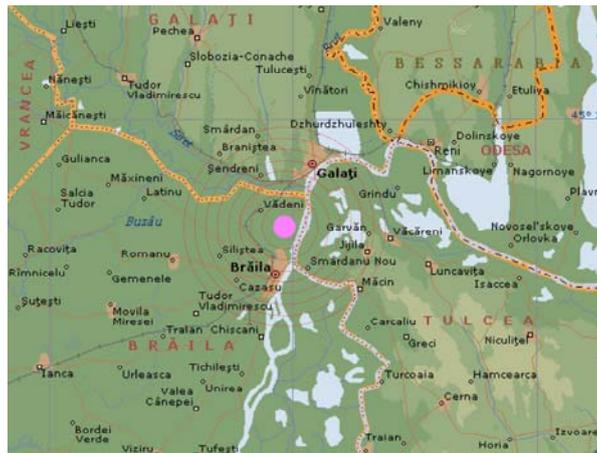
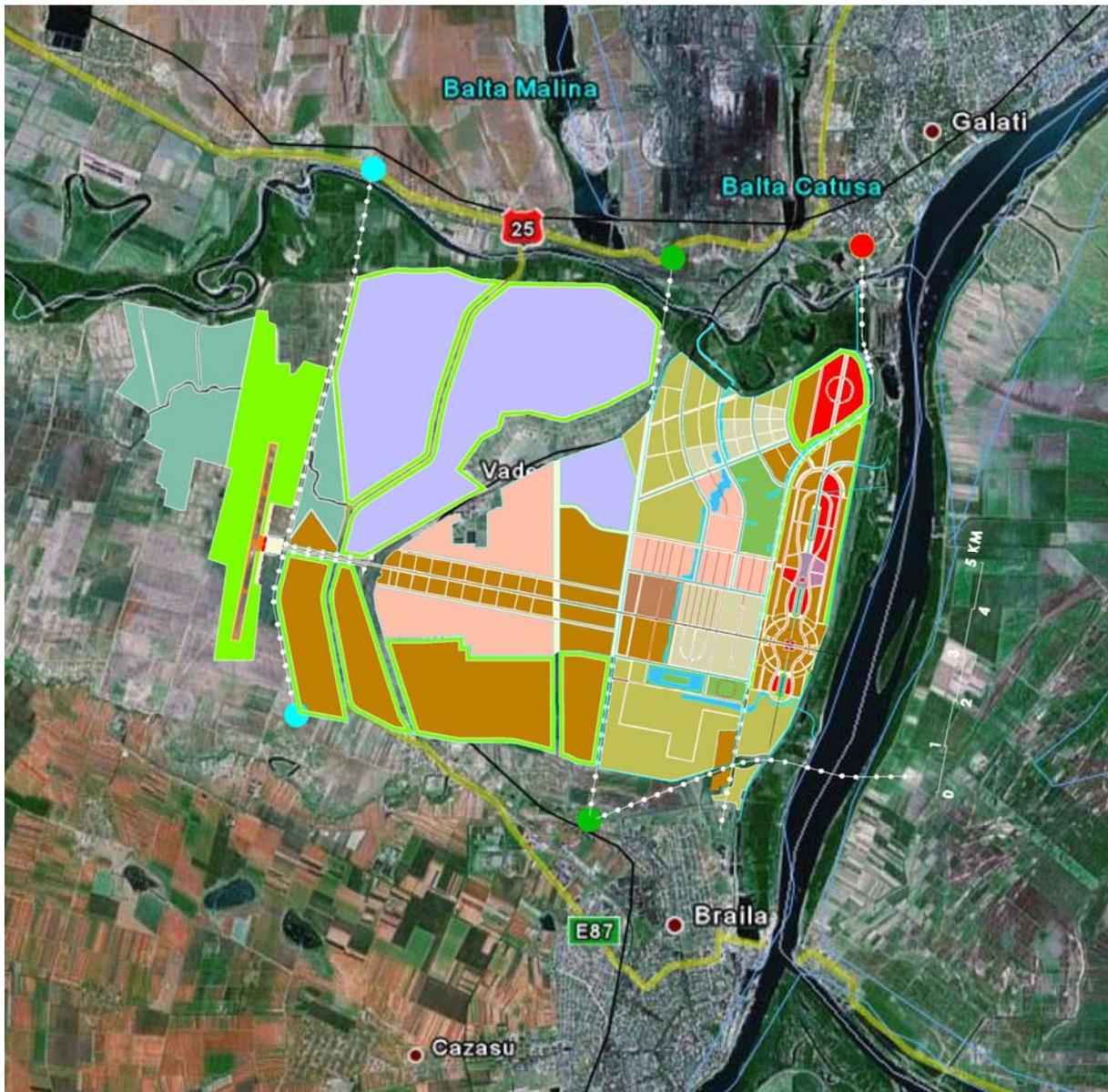


# PROJEKT URBANISTIC EUROCIITY-BRAILA-GALATI-ROMANIA





Die visionäre Entwicklung eines Stadtteils zwischen Braila und Galati am finalen Donaukorridor steht für die zukunftsorientierte Positionierung der Region. Auf der ideal größten Flächenreserve inmitten dieser Donaumetropolen soll in den nächsten 20 Jahren eine zukunftsweisende Stadt des 21. Jahrhunderts entstehen.

Urban und lebenswert wird der neue multifunktionale Stadtteil, der attraktive Wohnformen, neue Arbeitsplätze, ein modernes Versorgungs und Dienstleistungsangebot ebenso bietet wie einen innovativen Wissenschafts und Bildungsbezirk mit überregionaler Bedeutung. Die Hauptmerkmale dieses Standorts sind großzügige Grünflächen, ein attraktives Umfeld für Gewerbe und Produktion (Messe für Leistungsschauen), Einrichtungen für Soziales, Medizin, Freizeit, Sport (Fußball, Regattastrecke, Badeseen, Golf) Erholung und Kultur, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung (Bahn, Straßennetz, Donaubrücke) sowie die Nähe zu großen Naherholungsgebieten.

Die Innovationsmaßnahme orientiert sich nachhaltig basal zum Standort als ideale Ergänzung zur weiteren Regionbelebung, auch als kulturelle und gesellschaftliche Finalkomposition in homogener Abschlussentwicklung zu einer neuen Metropole.

Aus Respekt im Umgang zur neuen Identität ist die Hinzufügung einer ideal synergetischen Urbankomponente, die Authentizität der bisher verblassten Nutzung wieder aufzuwerten,

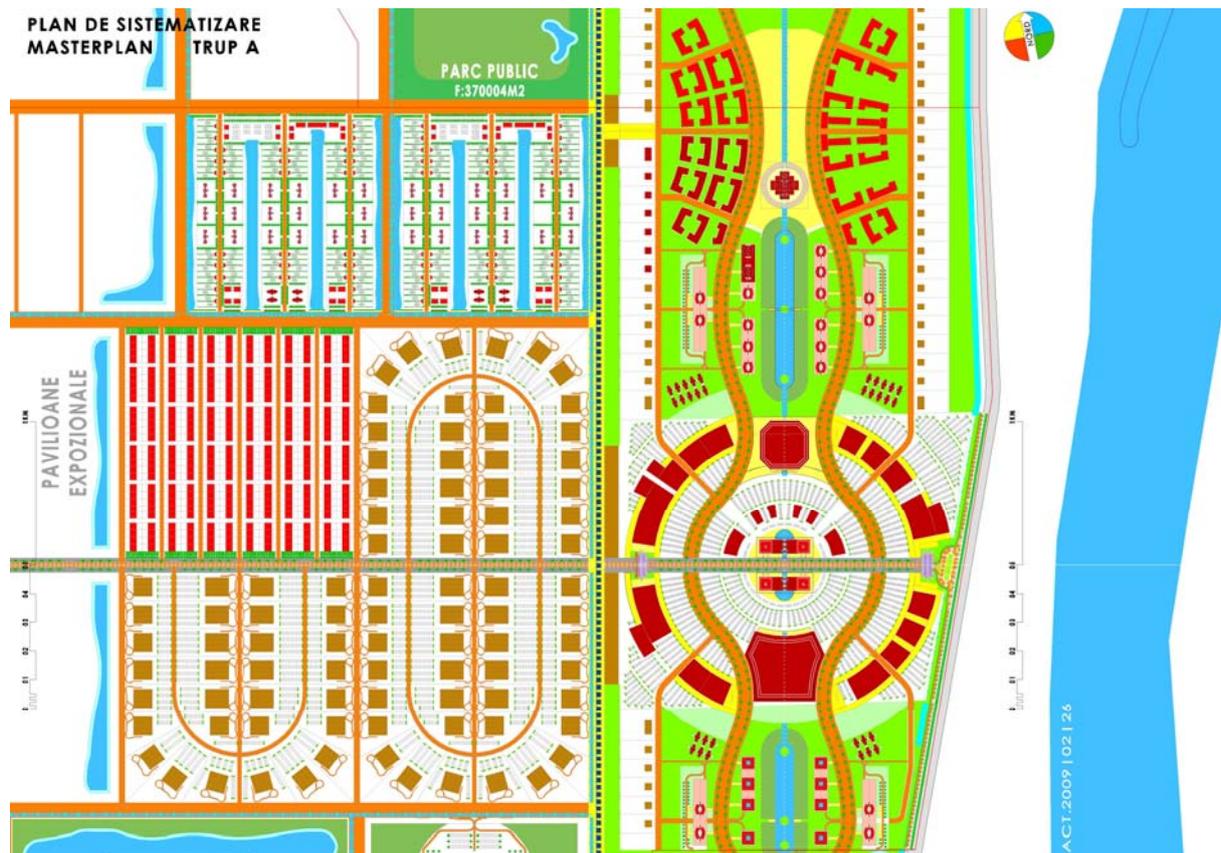
dem heutigen Status entsprechend. Das unbestrittene Primat des Komplexes stellt richtigerweise durch eine städtische Nutzungsapplikation die Renaissance und Wiederbelebung wie auch als städtebauliche Entwicklung, hier Abschluss gebend in ruhiger und doch zentraler Lage, eine grundlegende und wirtschaftlichen Wert schöpfende Entwicklungsbereicherung dar.

Volkswirtschaftlich ist dieser Entwicklungsimpuls auch überregional von Bedeutung und zur Absicherung des Fortbestandes der bisherigen kulturellen und wirtschaftlichen Einrichtungen zu sehen.

In Folge der kontinuierlichen Entwicklung in urbaner Innovation in unmittelbarer Nähe und amphitheatrisch betonend modulierter Strassenraum und Baukörpergliederung als Kupplungsimplizit, die strukturierte Anordnung mit differenziert idealer Verkehrsanbindung, optimaler Grünraumdistanz in entsprechender Übereinstimmung zu den bestehenden Stadträumen ist eine eigenständige, klare Einordnung in die gewachsene Physiognomie der angrenzenden Urbankörper gegeben.

In synchroner Kadenzschreibung ergibt sich ein innovativ zukunftsweisendes Suburbium mit typischem Bezug zu den Städten und dessen Umfeld.

Damit ist zu erwarten, dass in Realisation dieses Gesamtprojektes eine ultimativ attraktive Akzeptanz entsteht und für die Stadt – Region eine nachhaltig wirtschaftliche Prosperität zu erwarten ist.



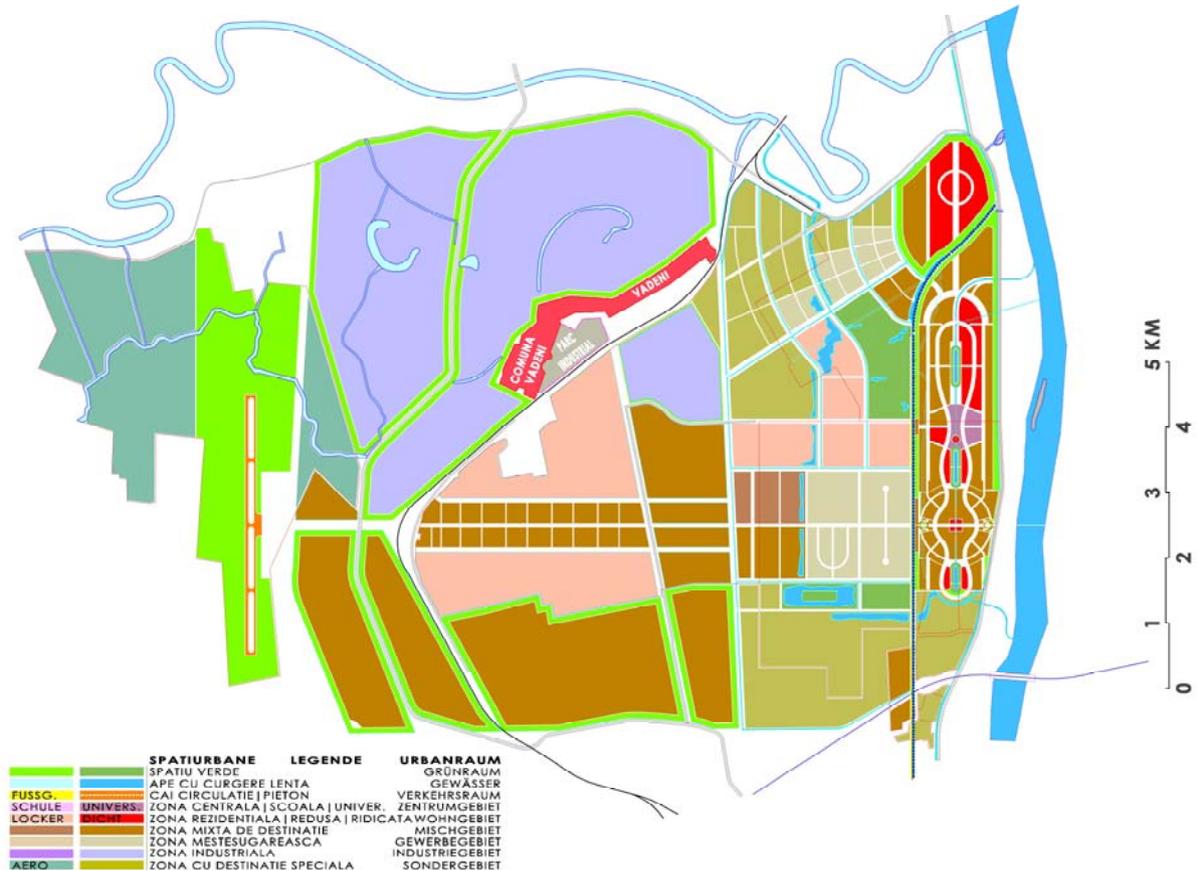
## REGION BRAILA GALATI

## DIE ROLLE DES NEUEN STADTEILS IN DER REGION

Das ehemalige Agrarwirtschaftsfeld, zunehmend Erweiterungsfläche der angrenzenden Städte – stellt durch seine rund 8.000 ha große Fläche ein enormes Entwicklungspotenzial dar: Aus der geopolitischen Randlage ist durch die Erweiterung der Europäischen Union eine Position mit historisch begründeten Nachbarschaftsbeziehungen und großem wirtschaftlichen Wachstumspotenzial geworden. Die neue Wirtschaftsentwicklung wurde zum Ausdruck der politischen Willenserklärung für eine partnerschaftliche Entwicklung einer Region, die mehrere Staaten umfasst. Die Zone ist auch in diesem Zusammenhang zu einer wichtigen strategischen Fläche der Stadtentwicklung geworden, was sich auch in den Schwerpunktsetzungen der Stadtentwicklungspläne niederschlägt: Das Zielgebiet stellt einen von mehreren „Hot-Spots“ der Stadtentwicklung dar. Im Hinblick auf die künftige Bedeutung der Ostregion nimmt das neue Zentrum als Entwicklungsstandort zwei wesentliche Rollen ein:

Mit der Entwicklung eines städtischen Brennpunkts an der Donau soll die Chance wahrgenommen werden, auf der Achse Braila-Galati eine regionale Partnerschaft mit einem hohen wirtschaftlichen Potenzial und einer Vielzahl von Win-Win-Situationen entstehen zu lassen.

In Kognition aus irreversiblen Urbandispositionen soll die Entwicklung eines attraktiven urbanen Zentrums mit kurzen Wegen zu allen Lebensfunktionen, mit vitalen Wechselbeziehungen zum Umfeld und mit eindeutigem Vorrang für den Öffentlichen Verkehr soll die Ausstattungsqualität deutlich verbessert und ein Impuls für ein nachhaltiges Wachstum in der Region gesetzt werden.



## **REGIONALE STRATEGIEN FÜR DIE LANDSCHAFT**

Braila und Galati sind nicht nur durch eine gemeinsame Geschichte miteinander verbunden, sondern auch durch die Donau, den Naturpark Donau-Auen und die weitläufige Kulturlandschaft des Schwarzmeerdeltas. Bei den Donau-Auen handelt es sich um die letzten großen naturnahen Flussauen Osteuropas. In einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung stellt die Sicherung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume einen wesentlichen Bestandteil der wirtschaftlichen Standortentwicklung dar und ist somit Basis für den langfristigen Ausbau der Lebensqualität. Die landschaftsplanerische Strategie für das neue Zentrum bezieht die umliegenden Grünstrukturen in ihre Überlegungen mit ein, gestaltet und stärkt sie und führt diese bis in die bebauten Bereiche hinein.

## **VERKEHRSSTRATEGIEN FÜR DIE REGION**

Die Stadtentwicklung steht in engem Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Verkehrsverbindungen. Die neue Städteschnellverbindung als Schwebebahn, der Ausbau der bestehenden Verbindungsbahn sowie die Errichtung der Autobahn, Schnell-, Verbindungsstrassen und die Errichtung der neuen Donaubrücke werden die Erreichbarkeit des Gebiets und die Verbindungen in die Region wesentlich verbessern. Diese Schienen- und Straßenprojekte wurden im Masterplan zusammenfassend als kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen festgeschrieben. In der strategischen Bedeutung dieser Verkehrsprojekte für den neuen Urbanraum wie für den gesamten Großraum nachgewiesen. Derzeit ist für alle Projekte eine Fertigstellung im Zeitraum 2009 bis 2020 geplant.

## **UMFELD UND BÜRGER/INNEN**

... Die Entwicklung stellt für die Donaustädte einen vorläufigen Höhepunkt in einem Prozess dar, der mit der wirtschaftlichen Blüte des letzten Jahrhunderts begonnen hat, und seither zu stetigem Wachstum und permanenter Weiterentwicklung beigetragen hat ...

## **DIE NEUE STADT SOLL AUCH DEN ANRAINER/INNEN NÜTZEN**

Das Umfeld ist geprägt von weiter Landschaft, von hohem Freiraumbezug, aber auch vom weitgehenden Fehlen der erforderlichen Infrastruktur. Die bereits vor Ort lebende Bevölkerung ist natürlich besonders von der städtebaulichen Entwicklung des Gebiets betroffen. Eine möglichst frühzeitige Einbindung noch vor Beginn der eigentlichen Planungstätigkeiten ist den handelnden PlanerInnen und PolitikerInnen daher ein großes Anliegen.

Ideensammlung mit BürgerInnen.

Es sollten an die Haushalte im Umfeld Informationsfolder versandt werden. Dabei geht es einerseits um eine möglichst umfassende Information, andererseits darum, die Sorgen und Befürchtungen der AnrainerInnen zu erfragen, zu diskutieren und die formulierten Bedürfnisse in die Planungen einfließen zu lassen.

Die Ergebnisse sollten auf einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und erörtert sein. Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, Vorrang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Vermeidung

von Schleichwegen durch die Siedlungen sind die zentralen Themen dieser Veranstaltung. Die Anregungen sollten gesammelt, diskutiert und als Rahmenbedingungen für den Planungsprozess eingebunden und definiert werden.

## **GENDER MAINSTREAMING**

Beim Masterplan ist durch genaues Überprüfen und Optimieren die Grundlage dafür zu schaffen, dass Nutzungen, Gebäude und öffentliche Räume entstehen können, die durch Barrierefreiheit, Multifunktionalität, aber auch durch Differenziertheit den verschiedenen Bevölkerungsgruppen mit ihren spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen gerecht

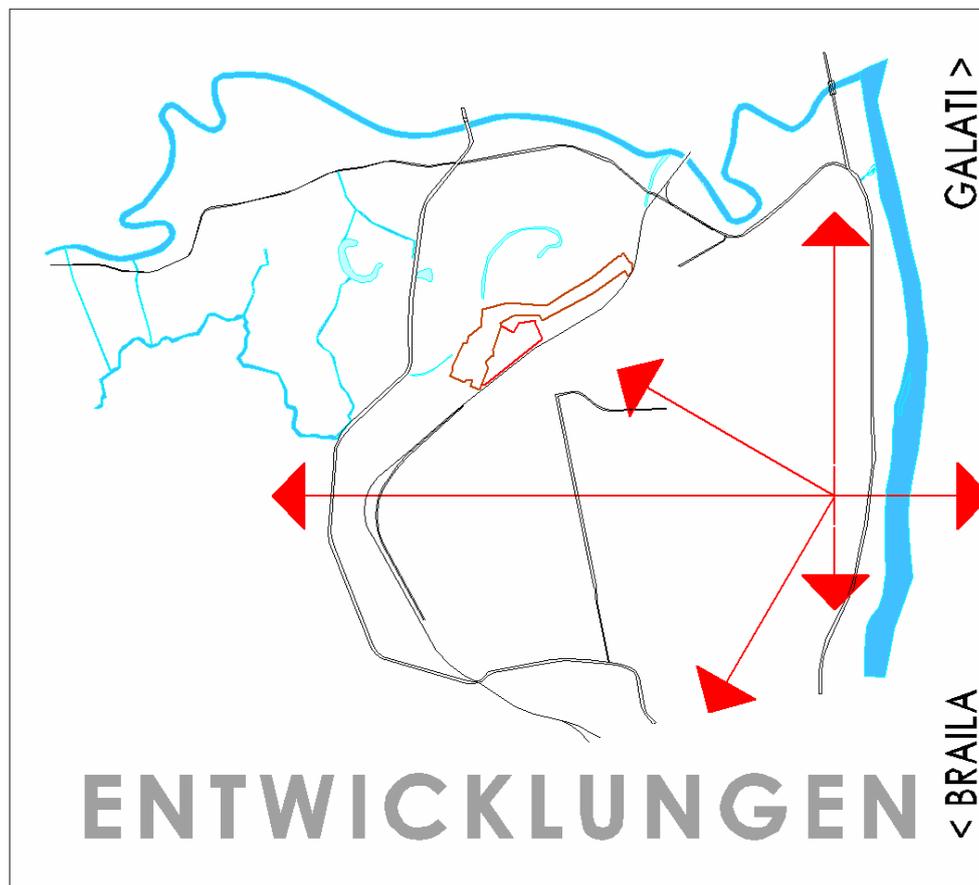
werden. Dieser Prozess ist mit dem Erstellen des Masterplans natürlich nicht beendet, sondern wird auch die gesamte weitere Umsetzung begleiten.

...Es ist die Jahrtausendchance für diese Zwillings - Stadt, neben politischem Kapital auch Verständnis für die Menschen in Form von nachhaltiger Lebensqualität zu schaffen. Ein ernstgemeinter Paradigmenwechsel, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Öffentlichen Verkehr, wäre hoch an der Zeit. Unser wesentlichster Beitrag zum Masterplan ist, sich dafür einzusetzen, dass der Schutz für die jetzt und künftig hier lebenden Menschen sorgsam beachtet wird.

## MASTERPLAN ALS STÄDTEBAULICHES VERFAHREN

### ROLLE UND FUNKTION DES MASTERPLANS

Stabile Qualitäten für flexible Entwicklungen. Die im Masterplan dargestellte Entwicklung auf dem Areal wird sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken. In einem derartigen Zeitraum kann es zu heute noch nicht genau vorhersehbaren Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen und dementsprechend auch zu veränderten Schwerpunkten in den entwicklungspolitischen Zielsetzungen kommen. Das städtebauliche Konzept muss daher in der Lage sein, auf solche Veränderungen zu reagieren, ohne seine grundlegenden Qualitäten zu verlieren. Der Masterplan erbringt den Nachweis, dass auf dem Kernareal eine multifunktionale urbane Bau- und Nutzungsstruktur im Zusammenspiel mit einem hochwertigen öffentlichen Frei- und Grünraumsystem geschaffen werden kann. Es werden Qualitäten und Potenziale wichtiger Schlüsselbereiche veranschaulicht und definiert, die dem neuen Stadtteil seine unverwechselbare Identität geben. Das dargestellte Verkehrssystem bindet den Stadtteil bestmöglich an die hochrangigen Verkehrsnetze, insbesondere den Öffentlichen Verkehr, an. Allen VerkehrsteilnehmerInnen und Verkehrsarten soll ein klar strukturiertes und attraktives Netz von Bewegungslinien im Gebiet und in die Nachbarschaft geboten werden.



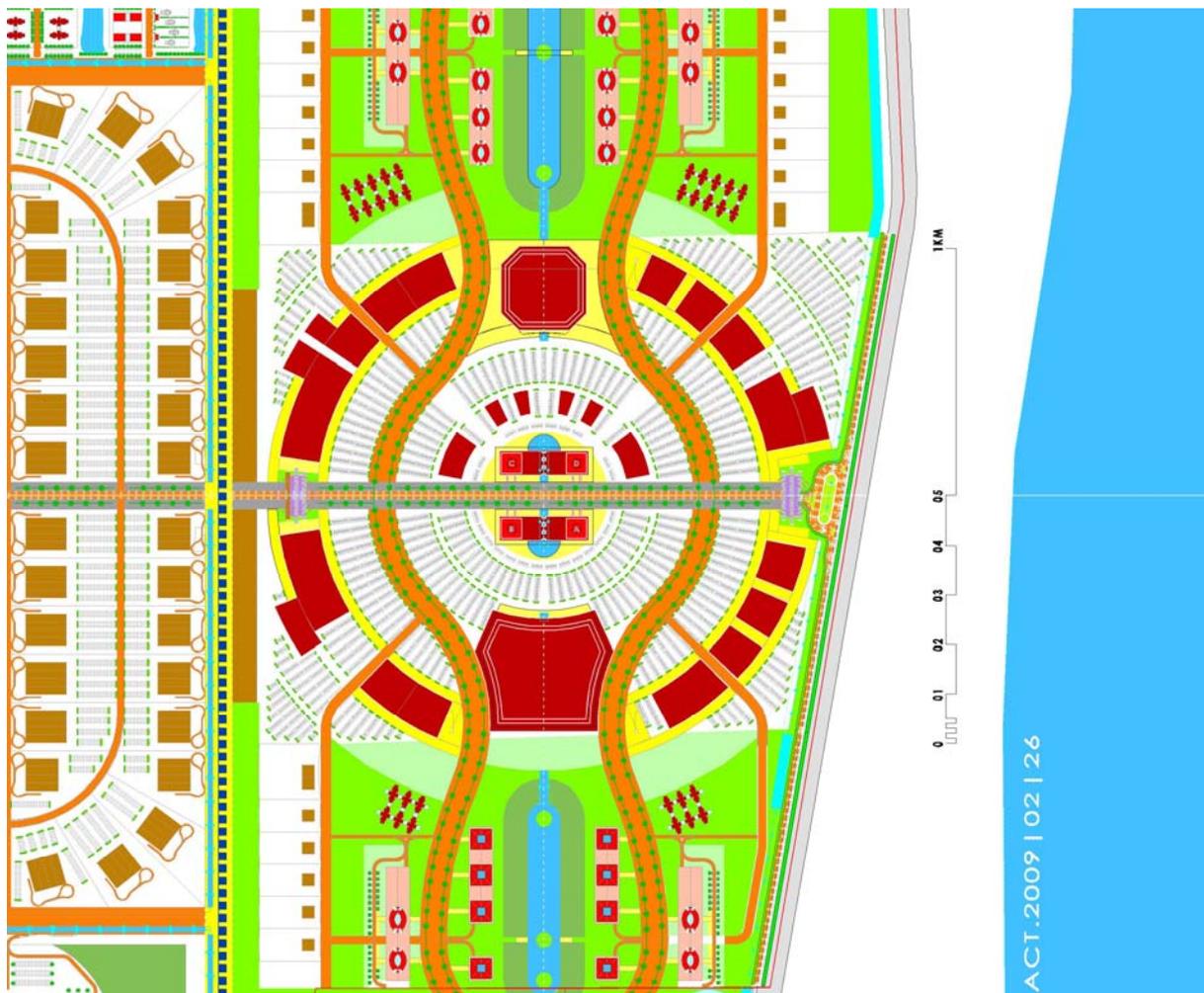
Der Masterplan ist erst der Anfang.

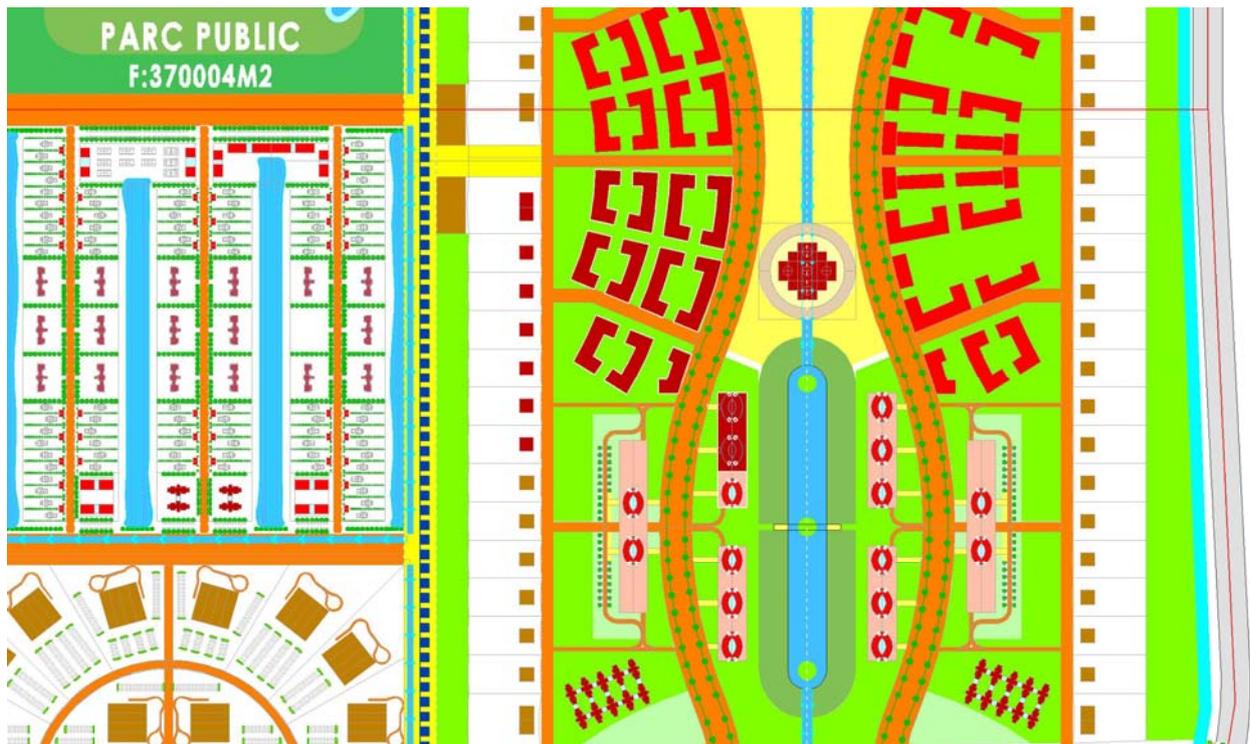
Der Masterplan ist als planerischer Ausgangspunkt zu verstehen, der in der Zukunft konkretisiert, ergänzt und weiterentwickelt werden kann und soll. Er ist Grundlage und Orientierung für Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, für die Abstimmung mit weiteren Planungen und Projekten, für Qualitäts - Vereinbarungen, aber auch für die Bewerbung und Beurteilung des Standortes und seiner Qualitäten.

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

## PROJEKTIONSPARAMETER

Gesamteindruck einer städtebaulichen Einheit | Eigenständige Topografie innerhalb der weiträumigen Umgebung | Überschaubare und erfassbare urbane Parameter vermitteln Maßstäblichkeit, Zusammenhalt und Kongruenz | Dialogbereitschaft zu den benachbarten Quartieren, weitgehende Berücksichtigung aller Interessen, Möglichkeit der Integration des Umfelds | Optimale Ausrichtung der Grünräume, interne Vernetzung mit der urbanen Feinstruktur sekundärer Zentren als „Grüne Mitte“ stimulieren urbanes Leben und Durchmischung Robustes, aber flexibel nutzbares Straßennetz | Hohes Potenzial der Entwicklungsmöglichkeiten.





## KONZEPT UND STRUKTUR

Die städtebauliche Gesamtstruktur.

Eine Stadt wird über ihre öffentlichen Räume wahrgenommen. Daher muss die Priorität auf die Gestaltung und praktische Nutzbarkeit des Stadtraums gelegt werden. Das städtebauliche Gesamtbild formt sich aus Gebäuden, Straßen, Plätzen und Parks. Die Elemente des Plans wie Boulevards, Promenaden und andere Achsen sind bestimmend für die Lesbarkeit und Identität des Raums. Die kleinteilige sektoral radiale Blockstruktur ermöglicht ein einfaches und schnelles Fortbewegen durch den Stadtraum. Zu Fuß gehen und Rad fahren sind leicht, angenehm und praktisch. Zusammen mit den Maßnahmen zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs ist das Ziel die Maximierung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zur privaten Autonutzung. Jedes neue Stadtgebiet dieser Größenordnung und Lage braucht ein nachhaltiges Verkehrskonzept, um das Gebiet und das Umfeld gut zu bedienen.

Die Beziehungen zur Umgebung.

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

## DIE WICHTIGEN STRUKTURBILDNER IM GESAMTKONZEPT

LEGENDE	
00	PORTICUS-WERBETURM   TURN PENTRU RECLAME PAORTA EST
01	GRÜNE LUNGE (WASSER-,PARK- U.GRÜNFLÄCHEN)   ZONA VERDE
02	LOKALE ZENTRUMSEINRICHTUNGEN   CLADIRI PUBLICE
03	WARENHÄUSER   MAGAZINE
04	INDUSTRIEPARK   ZONA INDUSTRIALA
05	GEWERBEPARK   ZONA DE MANUFACTURA-MICA INDUSTRIE
06	LOGISTIC PARK SÜD   ZONA LOGISTICA SUD
07	LOGISTIC PARK WEST   ZONA LOGISTICA VEST
08	FACHMARKT EINZEL   MAGAZIN DE SPECIALITATE
09	AUTOHÄUSER   REPREZENTANTE DE AUTOMOBILE - EXPOZITI AUTO
10	OFFICE PARK   ZONA DE BIROURI
11	SHOPPING MALL U.MULTIPLEX   STRADA COMERCIALA
12	FUSSBALLSTADION   STADION DE FOTBAL
13	WATERFRONT RESIDENCES   CARTIER RESIDENTIAL LA LAC
14	RELIGIONSZENTRUM   CASA PAROHIALA
15	HOTEL M.HELIPORT, WEST-TOR   HOTEL POARTA VEST
16	MEDICAL CENTER   CENTRU MEDICAL
17	SPORTSTÄTTEN   TERENURI DE SPORT
18	SCHUL- UNIVERSITÄT U.KULTURBAUTEN CENTRU DE SCOALA-UNIVERSITATE- EDUCATIE SI CULTURA
19	WOHNGBIET DICHT BEBAUUNG   ZONA DE LOCUINTE CU DENSITATE MARE
20	WOHNGBIET LOCKERE BEBAUUNG   ZONA DE LOCUINTE CU DENSITATE REDUSA
21	KLÄRANLAGE   STATIE DE DECANTARE



Östliches Viertel, geteilt durch die Schwebebahn. Differenzierte Strassen und Busknoten um das Planungsgebiet schafft ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot und verknüpft damit alle großen Verkehrsprojekte im Norden und Süden der Region. Diese Knotenfunktion ist ein wesentliches Element des städtebaulichen Entwurfs. Sie wird die Mobilität der Bevölkerung

weit über das Planungsgebiet hinaus erhöhen. Nach dem östlichen Stadtporticus öffnet sich großräumig der dynamische Zentralraum, der von großmaßstäblichen Gebäuden geprägt wird. Als Gegenstück zur „Grünen Mitte“ und mit dieser durch eine vitale endlos Promenade und Einkaufsstraße Nord-Süd verbunden, die Bereiche nach Süden und Norden vom Brennpunkt des Stadtraumes als ruhigere Zone für das Gebiet konzipiert.

Die Grüne Mitte – und ihre Fortsetzungen nach Norden, Süden und Westen.

Der Zentrale Park mit seinen großen zusammenhängenden Wasserflächen ist eines der wesentlichen Elemente des Entwurfs. Straßen, Fuß- und Radwege, die langgestreckten Parkanlagen, alle orientieren sich zu diesem wichtigen öffentlichen Punkt hin. Die urbanen Nutzungen und signifikanten Gebäude bilden einen attraktiven Endpunkt der nach westen führenden Einkaufszentren.

Die Portico-Strasse bis zum Flughafen ist ein weiteres Schlüsselement in der räumlichen Struktur des Plans.

Sie verbindet alle Hauptzufahrtsstraßen im Gebiet und unterstreicht das radiale Netzwerk der nachgeordneten Straßen und der durchgrüneten parallel-kanal Fußweg-verbindungen. Die Portico-Strasse durchdringt den kreisförmigen Korridor zwischen dem vom Park dominierten Zentrum und der Peripherie des Gebiets. Auf diese Weise können weite Teile des Entwicklungsgebiets von diesem Ring aus wahrgenommen werden. Diese Straße wird durch ihre konstante Nähe zu allen wichtigen Funktionen zweifellos eine der wichtigsten Verteilungs- und Versorgungsarterien im „Kreislauf“ des urbanen Lebens im neuen Stadtteil sein.

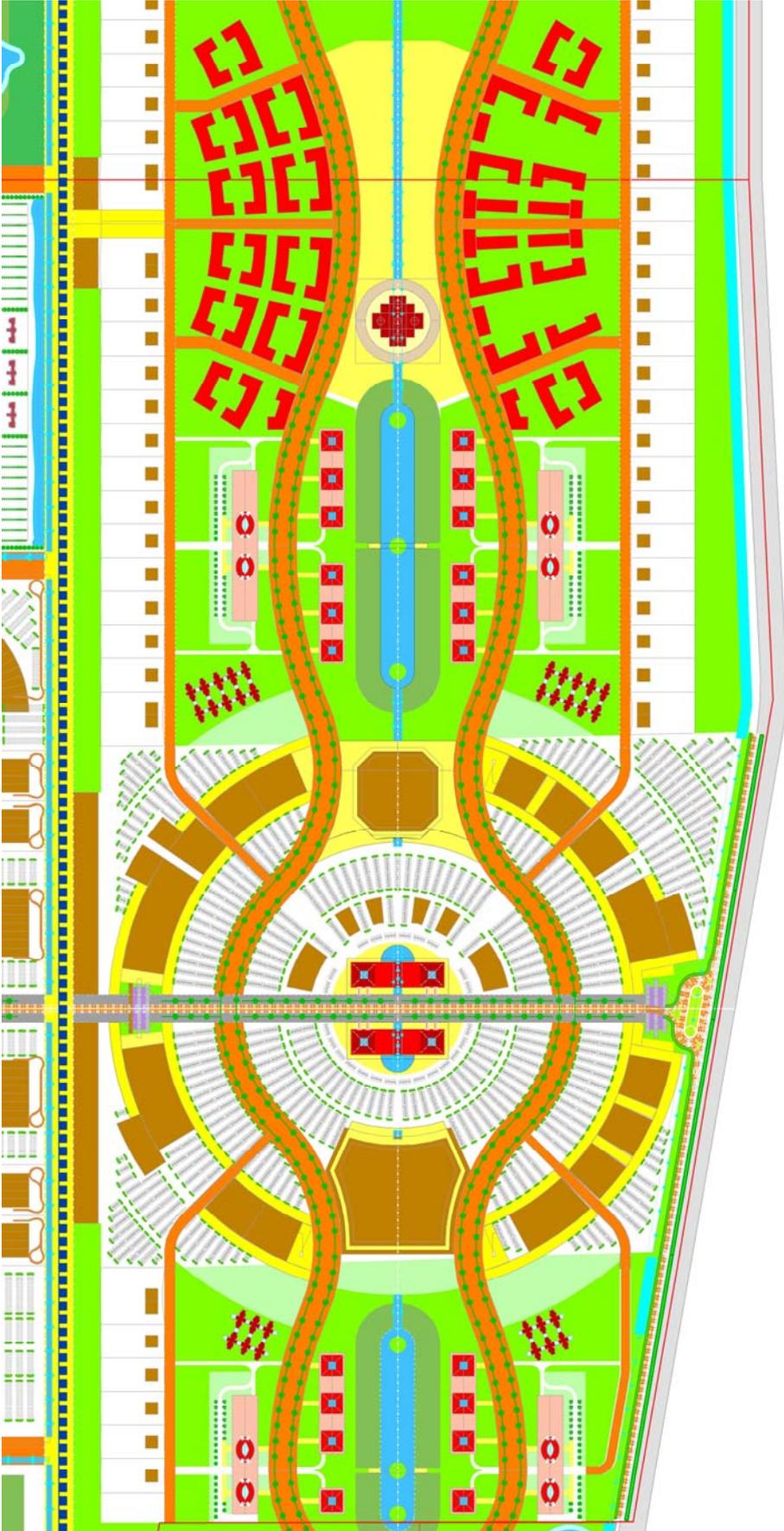
Gewerbegebiete.

Die westlichen Teile des Planungsgebiets sind für gewerbliche Nutzung vorgesehen. Die genaue Ausformung der Projekte hängt stark von den konkreten Anforderungen der künftigen Betriebe ab. Der Masterplan legt daher nur wichtige Prinzipien fest und lässt ausreichende Spielräume für die konkrete Nutzung und Bebauung. Üblicherweise ist gewerbliche Bebauung von großflächigen und niedrigen Baukörpern gekennzeichnet. Im Hinblick auf die Lage der Gewerbegebiete an den Strassen und an wichtigen Eingängen in das Gebiet sind jedoch in Teilbereichen gestalterische Prinzipien erforderlich, um die angestrebte Qualität der öffentlichen Räume zu erreichen.

Wissenschafts- und Bildungsquartier.

Am nördlichen Ausgang des Zentrums ist Raum für ein Wissenschafts-, Forschungs- und Bildungsquartier reserviert. Da die genauen Anforderungen der künftigen NutzerInnen noch nicht bekannt sind, bleiben die Aussagen des Masterplans für dieses Gebiet in Bezug auf Volumina, Blockzuschnitte und öffentliche Räume vorerst noch auf einem generellen Niveau.

GRÜN- UND FREIRAUM



## BESONDERE GRÜN- UND FREIRAUMQUALITÄT

Der Grünraum stellt für die Neue Stadt ein zentrales Element und Identifikationsmerkmal dar. Da der neue Stadtteil urban sein soll und gleichzeitig besondere Grün- und Freiraumqualitäten angestrebt werden, war es entscheidend, das richtige Verhältnis zwischen naturnaher Landschaft, städtischen Parkanlagen sowie Straßen und Plätzen zu finden. Es sollte eine klare Hierarchie und Unterscheidbarkeit zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Grün- und Freiräumen geschaffen werden, um den NutzerInnen eine Orientierung zu geben und die angestrebte Vielfalt an Freiraumnutzungen ohne Konflikte zu ermöglichen.

## DIE ELEMENTE DES GRÜN- UND FREIRAUMS

Gemeinsame Freiräume mit den bestehenden Siedlungen. Die Kanäle begleitenden großen Grünzüge sind wichtiger Teil des übergeordneten Grünraumkonzepts der Planung. Im Schnittpunkt zwischen dem ehemaligen Agrarraum und dem Donaoraum gelegen, ist es entscheidend, eine Art Nationalpark und das Vorland mit dem neuen „Grünen Rückgrat“ zu verbinden.

Diese öffentlichen Landschaftsräume haben eine besondere, verbindende Funktion und sollen der Erholung sowohl bestehender als auch zuziehender Bevölkerung dienen. Für Fußgänger- Innen und RadfahrerInnen werden die durch die Grünzüge führenden Wege möglichst direkt in die Verkehrsachsen übergehen. Dem Öffentlichen Verkehr stehen zusätzliche Korridore zur Verfügung.

Der Zentrale Park.

Der Zentrale Park mit seiner offenen Wasserfläche ist für das grüne Netz von besonderer Bedeutung. Straßen, Fuß- und Radwege und die langgestreckten Parkanlagen orientieren sich zu diesem wichtigen öffentlichen Punkt hin.

Die städtisch geprägten Uferzonen stehen in enger Beziehung zu der angrenzenden Bebauung höherer Dichte. Großzügige Uferpromenaden mit Kiosken und Schanigärten sowie Cafes und Restaurants laden zum Flanieren und Verweilen ein. Im Grünraumnahen flachen Uferbereich bilden die großen Wiesenflächen den landschaftlichen Saum die erweiterte Freiräume der Zentralen Seekanäle. Dichter bepflanzte Bereiche unmittelbar am Wasser tragen zur Selbstreinigung des Gewässers bei und bilden auch Lebens- und Rückzugsraum für Tiere, der durch einige kleine Inseln im Wasser ergänzt wird. Teilweise werden die Liegewiesen auch direkt ans Wasser herangeführt. Der Seekanal soll als Schichtenwasser- Retentionssee ausgebildet werden. Um einen harmonischen Übergang zwischen der Wasserfläche und den umliegenden Park- und Bebauungsflächen zu schaffen, wird auch das gesamte Gebiet um den See herum abgesehen

Das Grüne Netzwerk im Zentralraum.

Ein dichtes Netz aus Grün- und Freiräumen gliedert und durchdringt den Stadtteil. Neben der großen West-Ost-Nord-Süd Verbindung und der darin eingebetteten Zentralen Lunge stellen vor allem die langgestreckten Parkanlagen und Grünverbindungen im Straßenraum, aber auch die Kleinparks an den wichtigen Knotenpunkten, bedeutende Elemente der Stadtstruktur dar.

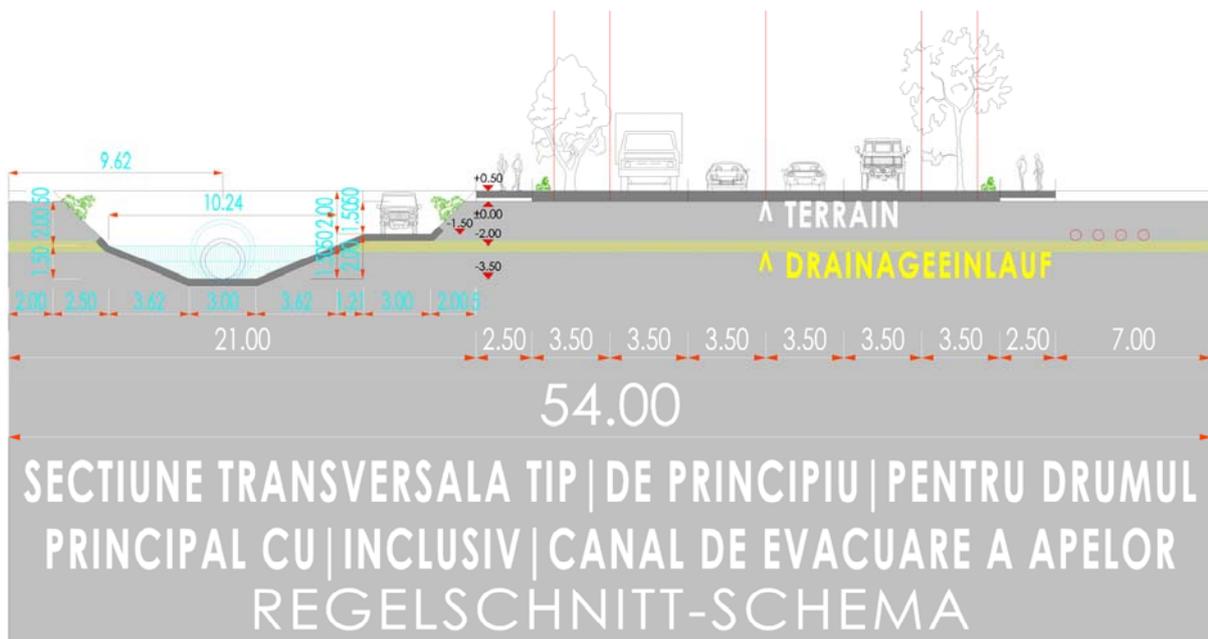
Räume zur Bewegung und Begegnung.

Das Kerngebiet bietet ein vielfältiges Angebot an Grün- und Freiräumen in unterschiedlichsten Dimensionen. Damit sollen alle BewohnerInnen und auch die NachbarInnen aus den umliegenden Siedlungen angeregt werden, das reichhaltige Angebot im öffentlichen Raum zu nutzen. Auf den zahlreichen Plätzen und im Zuge der Grünverbindungen werden Möglichkeiten für spielerische Bewegung geboten. Für Trendsportarten sind prominente Standorte entlang der Schnellbahn vorgesehen, wie z.B.

eine große Skateranlage mit Streetballplätzen im Bereich der Bahnstation Porticus West. Die geplante Golfspielplatzzone ist umringt von einem Öffentlichen Parcour- Lauf- Spazier- und Fahrradweg.

## VERKEHR

Boulevard | Promenade | Ringstraße, 54 m Breite  
 Hauptzufahrtstraße, 42 m Breite  
 Einkaufsstraße, variabel, 20 – 14 m Breite  
 Zufahrtstraße, 14 m Breite



## VERKEHRSAUFTEILUNG

Das Verkehrssystem basiert auf der im Endausbau außergewöhnlich guten Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (Bahn, dichtes Bus- und Straßenbahnnetz), einer direkten Verbindung für FußgängerInnen- und Radverkehr in die umliegenden Siedlungsteile sowie auf der leistungsstarken Anbindung an das hochrangige Straßennetz im Umfeld.

Die Bahn wird von Süden her in das Zentrum vorbei nach Norden geführt.

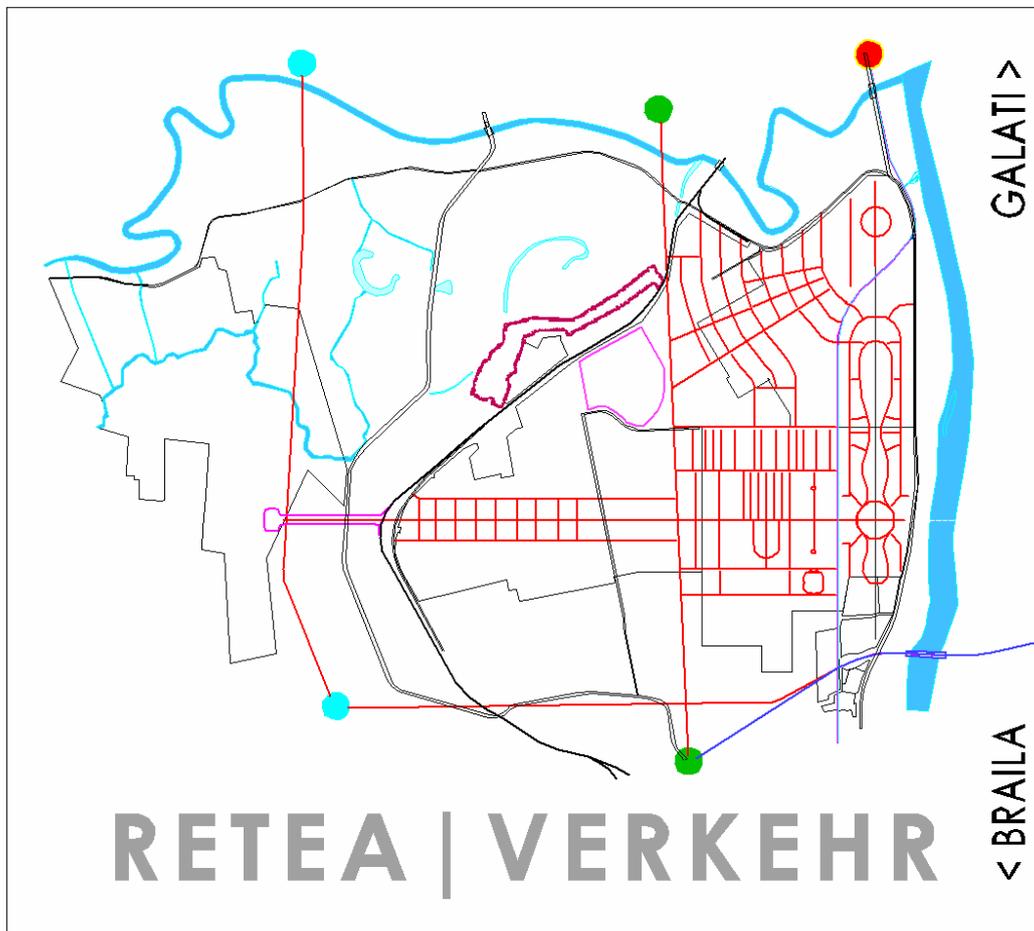
Die Station Bahnhof Westporticus bildet dabei einen wichtigen Knotenpunkt zwischen den erforderlichen und Buslinien und dient auch als wesentlicher Umsteigeknoten vom Auto zum öffentlichen Verkehrssystem. Damit die Bahntrasse im Gebiet nicht zur Barriere wird, steigt sie vor der neuen Donaubrücke in Hochlage an. Die zweite Station, liegt direkt am geplanten Wissenschaftszentrum bzw. Golfplatz und erschließt somit das zentrale Gebiet.

## NICHT MOTORISIERTER VERKEHR

Der Masterplan ist auf die Förderung des FußgängerInnen- und Radverkehrs ausgerichtet. Baumreihen, Grünstreifen und belebte Erdgeschoßzonen sollen für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen. Auch überdachte Passagen sind vorgesehen. Zusätzlich zum Straßennetz wird durch die Grünraumstruktur ein dichtes Netz von autoverkehrsfreien, grünen Wegen geschaffen, die in unmittelbarer Nähe der Wohnungen Raum für Erholung und Freizeitaktivitäten bieten. Sämtliche Grünzüge werden durch viele Geh- und Radwegverbindungen mit dem Umfeld verknüpft. Die Grünbrücken bilden als höchste Geländeerhebungen der Umgebung attraktive Aussichtspunkte.

## STRASSENSYSTEM

Die genaue Festlegung der Trassen wird in Abstimmung mit den örtlichen Behörden erfolgen, sowie sämtliche Anschlussstellen die Hauptanbindungen an das Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus ist das Gebiet über lokale Anbindungen mit dem Bezirksstraßennetz verbunden. Die Ringstraße ist ein wesentliches Strukturelement für den Masterplan. Sie ist die Grundlage für die Verteilung und die interne Bewegung aller Verkehrsarten und verbindet alle Straßentypen innerhalb des Gebiets. Die inneren Straßenverbindungen, die von der Ringstraße zum See führen, werden als verkehrsberuhigte Erschließungsstraßen ausgebildet.



Garagensystem.

Das Parkraumkonzept des Masterplans sieht vor, Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr zum Großteil in erdgeschossigen Garagen unterzubringen. Aufgrund des hohen Grundwasserstands wird die Errichtung von Tiefgaragen jedoch erschwert. Auf dem Garagendach werden begrünte Innenhöfe angelegt. Diese „Split-Level-Lösung“ ermöglicht im Bereich der Straßenfronten großzügige Erdgeschoßzonen. Eine Park & Ride-Anlage mit einer Kapazität von bis zu 1.500 Stellplätzen soll der Funktion des künftigen Bahnhofs Westportico als Umsteigeknoten Rechnung tragen und wesentlich dazu beitragen, den querenden Kraftfahrzeugverkehr zu minimieren.

## **BEBAUUNG: NUTZUNGEN**

Die Entwicklung eines Stadtteils, der durch ein vielfältiges Angebot an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen Zentrumsfunktion erlangen soll, erfordert urbane Mengen und eine entsprechende Maßstäblichkeit. Dort, wo es um städtische Vielfalt geht, müssen die Gebäude in Funktion und Gestaltung in enger Beziehung zum öffentlichen Raum stehen. Ziele wie Lebendigkeit, kurze Wege und ein ausgewogenes soziales Gefüge erfordern ein Höchstmaß an Nutzungsmischung in einer robusten und flexiblen Raumstruktur.

Wohnen.

Der Schwerpunkt der dichten Wohnnutzung erstreckt sich entlang der Promenaden - Geschäftsstraße von der Mitte nach Süden und Norden und weist enge Bezüge zum Zentralen Park und zum westlichen Golf - Grünzug auf. Die lokale Versorgung dieser Wohngebiete soll sich in dafür definierten Erdgeschoßbereichen entwickeln. Ein besonderes Anliegen des Masterplans ist es, in möglichst vielen Zonen des Stadtteils einen Anteil an Wohnnutzung zuzulassen. Dadurch kann eine höhere und im Tagesverlauf durchgehende Belebung erzielt werden.

Schulen und Kindergärten - Soziale Infrastruktur.

Im Masterplan sind nur jene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in ihrer Nutzung und Lage festgelegt, die auf eigenen Liegenschaften errichtet werden sollen. So sind z.B. ein Standort für eine kombinierte Volks- und kooperative Mittelschule mit angelagertem, 6-gruppigem Kindertagesheim sowie Standorte für eine weitere Volksschule, eine weitere kooperative Mittelschule und eine AHS vorgesehen. Darüber hinaus gibt es noch zwei ausgewiesene Standorte für 6-8 gruppige Kindertagesheime. Alle ausgewiesenen Infrastrukturstandorte liegen unmittelbar an Stationen öffentlicher Verkehrsmittel und sind Grünräumen zugeordnet. Weitere 16 baulich integrierte Kindertagesheimgruppen komplettieren die Grundausstattung mit Schulen und Kindergärten. Die städtebauliche Gesamtstruktur ist in ihrer Offenheit und Differenziertheit sehr gut geeignet, den weiteren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, die in einem urbanen Stadtteil erforderlich sind, attraktive Orte und Räume zur Verfügung zu stellen. Auf Flächen mit flexibler Nutzung können größere bauliche Einrichtungen im Kultur- und Freizeitbereich, wie etwa ein Hallenbad oder eine Mehrzweckhalle für Veranstaltungen, realisiert werden. Wohn- und Mischbereiche mit moderater Dichte in der Nähe großzügiger Grünbereiche eignen sich besonders für Einrichtungen der Altenbetreuung. Die räumliche Vorsorge für ein Wissenschaftsquartier inkludiert auch Bildungseinrichtungen für ein breiteres Publikum.

Büro und Dienstleistung, Handel und Gewerbe.

Da Büronutzungen grundsätzlich hohe Lagequalität erfordern, ist im Plangebiet auf den Flächen im direkten Umfeld der Bahnstationen überwiegend die Errichtung von Bürogebäuden vorgesehen. Handel, persönliche Dienstleistungen, Gastronomie, Unterhaltung,

aber auch soziale und kulturelle Funktionen sollen soweit wie möglich in die Bebauung integriert und zum öffentlichen Raum hin orientiert werden. Passagen, Durchgänge, Markisen und Vordächer ergänzen den Straßenraum. Die größte Konzentration von Handlungseinrichtungen soll entlang der Portico – Haupttalle zwischen Bahnhof und dem Flughafen entstehen. Die Gewerbenutzung, die Sondergebäude, Hallen und große Flächen benötigt, ist vor allem im westlichen Bereich zum Flughafen vorgesehen.

Kulturelle Einrichtungen.

Im Masterplan wurden grundsätzlich keine Flächen als Kulturstandorte ausgewiesen, da die Anforderungen an die Orte und Gebäude sehr vielfältig sind: Das Spektrum soll von prominenten Kunstgalerien und Kultureinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung bis hin zu Werkstätten und Proberäumen reichen. Lediglich die Standorte für eine sakrale Kulturstätte wurde im Masterplan bereits festgelegt.

Wissenschaftsquartier - Forschung & Entwicklung.

Das nördlich der Stadtmitte an den Promenaden Sektoral - campusartige Flächen für Forschung und Entwicklung reservierten Zonen einen Standort, an dem Wirtschaft und Forschung aktiv zusammenarbeiten können. Wesentliche Qualitäten des Wissenschaftsquartiers sind daher die mögliche Verzahnung mit High Tech Betrieben, eine große Flächenflexibilität, die hervorragende öffentliche Verkehrsanbindung, eine städtische Infrastruktur sowie ein attraktives, durch grüntes Umfeld.

## **HÖHEN UND DICHTEN**

### **HÖHEN**

Der Masterplan definiert exakten Höhen als Grundprinzip des Wechselspiels zwischen höheren und niedrigeren Volumina. Mit einer bewussten Höhendifferenzierung sollen Akzente gesetzt, besondere räumliche Situationen betont sowie städtebauliche Rhythmen und spannungsvolle Räume geschaffen werden. Innerhalb der Blöcke sollen durch die Variation der Gebäudehöhen auch private Freiräume auf den Dächern geschaffen werden.

Hochhäuser als Landmarks.

Rund um die Wasser – Grün – Mitte des Gebiets werden über die Gebäudehöhe zwei sichtbare „Tore zur Neuen Stadt“ als Signum positioniert. Dieser Ort soll auch aus der Entfernung gesehen und wiedererkannt werden. In diesen Bereichen bis zur West – Portico Bahnstation sollen als Zeichen für besondere Orte im Endausbau ebenfalls Hochhäuser mit Büros und öffentlichen Funktionen entstehen können.

### **HÖHEN – GESCHOSSE**

P+1 Geschoße  
P+2 Geschoße  
P+3 Geschoße  
P+4 Geschoße  
P+6 Geschoße  
P+13 Geschoße

Entlang der Promenaden - Einkaufsstraße, der nördlichen Seeufer und einiger Abschnitte wird durch Gebäude mit P+4 bis 6, punktuell auch P+13, Geschoßen der Boulevard-Charakter dieser Straßen- und Platzräume unterstrichen. Auch die Eckbereiche der Baublöcke werden häufig durch höhere Gebäude akzentuiert, Kreuzungen und Richtungswechsel betont. Die Gebäudehöhe im Bereich des Wohnbaus reicht von P+2 bis zu 7 Geschoßen. Eine Differenzierung der Höhe wird im Hinblick auf die Optimierung der Besonnung sowie die

Ausbildung von Terrassen und Dachgärten im Zuge von Detailverfahren erfolgen. Die Bebauung in Gewerbegebieten weist üblicherweise nicht mehr als P+2 bis 3 Geschöße auf. Im Zusammenhang mit einem höheren Büroanteil wird aber auch hier angestrebt, an den Fronten zum Boulevard mehrgeschoßige Gebäude anzuordnen.

## **DICHTEN**

Die angestrebte städtische Struktur verlangt insgesamt eine hohe Dichte. Auch aus der Zielsetzung, möglichst viele Menschen sowie Nutzungen mit hoher Frequenz in den unmittelbaren Einzugsbereich der Bahnstationen zu bringen, ergeben sich dabei deutliche Schwerpunkte. Abgesehen von diesen funktionalen Gesichtspunkten soll aber eine Abstufung der Dichte bewusst eingesetzt werden, um Räume und Raumabfolgen zu betonen, das Stadtgebilde zu gliedern und lesbar zu machen. Neben der baulichen Dichte soll auch soziale Dichte und soziale Vielfalt entstehen. In diesem Sinn schafft der Masterplan Variation und Kontrast. Im Durchschnitt liegt die Geschößflächendichte (Bruttogeschößfläche bezogen auf Nettobauland) für das gesamte Gebiet etwa bis zu 3,2. Da die Realisierung dichter städtischer Strukturen mit zentralen Dienstleistungs und Versorgungseinrichtungen eine entsprechend entwickelte Nachfragesituation erfordert, werden die besonders dichten Zonen erst in den späteren Entwicklungsschritten entstehen. Dennoch sollen auch schon in der ersten Phase die für Infrastruktur und Versorgung relevanten Größen erzielt und urbane Bauformen umgesetzt werden.

## **MEILENSTEINE DER ENTWICKLUNG**

Der Masterplan sieht vier Entwicklungsetappen vor, die mit Phase 0 bis Phase 3 benannt sind. Diese Benennung ergibt sich aus dem zeitlichen Bezug zu den Voraussetzungen für ihre Realisierung. Für die betriebliche Entwicklung der Phase 0 ist die bisher dokumentierte Nutzungsänderung als gewerblich strukturiert neuer Stadtzentrum - Entwicklungsplan bereits ausreichend, für alle nachfolgenden Etappen ist die Erarbeitung eines neuen Flächenwidmung und Bebauungsplans erforderlich, weshalb erst hier die Bezeichnung 1 bis 3 einsetzt. Bei der Definition der Phasen galt es vor allem Teilräume zu entwickeln, die in Bezug auf Mengen und Funktionen jeweils für sich sinnvoll abgrenzbare Einheiten bilden.

Qualitätssicherung.

Es liegt bei diesem städtebaulichen Großprojekt im Interesse der BürgerInnen, eine Prozessvereinbarung zwischen der Behörde und den EntwicklerInnen anzustreben, die das nachhaltige Wachsen in Etappen durch qualitative und quantitative Regulative sichert. Das Wachsen in Etappen schafft auch Raum für Qualitätssicherung, der Prozess des Wachsens soll durch ein fachliches Gremium begleitet werden. Besondere Zonen, wie zum Beispiel am Zentralen Grünraum, am Bahnhofplatz, in der Einkaufsstraße und im Bildungsquartier, sollen vor der Umsetzung vertiefend durch qualitätssichernde Prozesse (z.B. Auswahlverfahren) betrachtet werden. Der Masterplan bietet dazu ein stabiles Gerüst und lädt ein, innerhalb dessen flexibel zu sein und auf den Markt und seine Rahmenbedingungen zu reagieren.

Phase 0.

Diese ermöglicht die rasche Besiedlung des Einkaufszentrums mit verträglichen Nutzungen. Die erste Maßnahme ist die Gewerbegebiet – Erschließung durch eine leistungsfähige Teilerrichtung der Portico – Alle – Strasse mit Verbindung bzw. Neuanschluss zum bestehenden Strassennetz. Die weiteren Maßnahmen betreffen die Ausgestaltung des Grünraums unter dem Schlagwort „Frühes Grün“: Dabei werden die Baufelder der Phase 1 unterschiedlich bepflanzt und erlebbar gemacht. Eine Baumschule wird als symbolische „Projektuhr“ angelegt, die mit Projektfortschritt zugunsten der Grünräume und Alleen auf dem Kernareal ausdünn. Flächen für Gewerbe, Handel und Industrie sind in dieser Phase im Westen ausgewiesen.

### Phase 1.

Die Lage im Osten wurde aufgrund der kürzestmöglichen Fuß-, Radweg- und Busverbindung zur künftigen Schwebebahn-Station Porticus - West gewählt. Die Zonen um den Mittel-See sind mit größeren Niveauveränderungen verbunden und daher erst in den nachfolgenden Phasen besiedelbar. Die Ausgestaltung des Zentralen Grünraums läuft jedoch vorausschauend schon in der Phase 1 mit. Erste Wohnbauten und Nahversorgungseinrichtungen sowie ein Kindergarten entstehen, rund um den Park wird sich das Zentrum der Ansiedlung entwickeln. In der Phase 1 ist die Errichtung von rund 1.500 Wohneinheiten geplant.

### Phase 2.

Mit der Inbetriebnahme der Schwebebahn und dem weiteren Bau der Portico – Allee beginnt die großflächige Erschließung des Stadtraumes. Die Umfelder der Anschlussstellen an die Strassennetze bilden die Entwicklungskerne für die zentralen Handelsnutzungen und Gewerbe, die Grundlage für die Errichtung eines Bürobezirks. Die Ringstraße und die Portico – Allee durch den zentralen Grünraum stellen das Grundgerüst für weitere Erschließungen dar. Zu Beginn dieser Phase wird die Ost-West-Achse um den zentralen Grünraum ausgebildet. Damit kann die Station der Schwebebahn vollständig ausgelastet und die urbane Kante zum See entwickelt werden. Am Ostufer werden Wohnbauten in Angriff genommen. Auch die Umsetzung des Administrativ – Quartiers ist in dieser Phase vorgesehen.

### Phase 3.

Da die Phase 3 zeitlich am weitesten entfernt liegt, kommt ihr die größte Flexibilität zu. Entwicklungen werden ausgeglichen oder verstärkt. Ziel ist es, den Nutzungsmix zum Flughafen und in seinen Teilgebieten zu optimieren. Das Programm wird im Kern von einem Komplex überwiegend mit Büro, Hotel und Wohnbauten vorläufig abgeschlossen.

**Mengengerüst.** Im Endausbau sollen auf dem Kernfeld bis 2010 rd. 20.000 | – bis 2012 rd. 40.000 | – bis 2016 rd. 100.000 Menschen wohnen. Für fast ebenso viele Menschen sollen Arbeitsplätze im Büro- und Dienstleistungsbereich, für weitere 6.000 p.2010 | 12.000 p.2012 | 30.000 p.2016 im produktiven Gewerbe geschaffen werden.

## **DIE BESONDERE FUNKTION DER ERSTEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG**

Im Kernbereich des Planungsgebiets soll anschließend an die Pionierbesiedlung für Betriebe die erste größere Siedlungsentwicklung stattfinden. Aufgrund der Nähe zum bestehenden Siedlungsgebiet von Braila kann problemlos an vorhandene Infrastrukturnetze angeschlossen werden. Zudem sind in dieser Lage kaum Konflikte mit späteren großen Bauführungen (Veränderung von Geländeneiveaus, Bahn- und Autobahnbau etc.) zu erwarten. Die Verbindung zu den bestehenden Siedlungsgebieten und der frühestmöglichen verfügbaren Bahn-Station wird weiters durch die Busstrasse und den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes hergestellt. Die Entwicklung dieses Siedlungsgebiets ist aufgrund seiner Vorreiterrolle mit hohen Anforderungen verbunden. Nicht zuletzt als Zeichen für die Gesamtentwicklung müssen hier von Anfang an qualitätvolle Wohnquartiere, ein attraktives Umfeld und bestmögliche Versorgungsstrukturen entstehen. Lokales Zentrum für die Umgebung. Gleichzeitig mit der Besiedlung der Wohnungen muss hier, abgesehen von der Grundausstattung mit Schulen und Kindergärten, eine erste Zentrumsfunktion entstehen, die neben der lokalen Grundversorgung auch Angebote für einen größeren Einzugsbereich enthalten soll. Hauptstraße und Radial - Hauptplatz sind in den frühen Jahren die erste Adresse und bleiben auch nach dem Entstehen des großen regionalen Zentrums des Entwicklungsgebiets (Einkaufsstraße und Bahnhofsbereich) die lokale Mitte der Nachbarschaft. Ein möglichst vielfältiges Angebot an Handels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und sozialen Einrichtungen bietet die Chance, rasch ein lebendiges Quartierszentrum entstehen zu lassen. Über die

Einrichtungen für die lokalen Bedürfnisse im Quartier hinaus soll ein möglichst breiter Personenkreis auch außerhalb des Gebiets angesprochen werden, der solche Angebote im eigenen Umfeld derzeit nicht vorfindet. Eine besondere Chance ergibt sich daraus, dass nicht alle Bauflächen sofort in ihrer endgültigen Form genutzt und bebaut werden müssen.

Projektideen.

Eine Liste möglicher Projektideen für das lokale Zentrum der Etappe 1 lässt sich mit etwas Phantasie schnell zusammenstellen und wird von interessierten BauträgerInnen, BetreiberInnen und unternehmerischen Geistern im Zusammenwirken mit der Projektentwicklungsgesellschaft bereits sehr frühzeitig realisiert und erweitert werden können: „Stadthaus“ mit Neuer – Stadt - Infozentrum, Entwicklungs-, Bau- und Vermarktungsbüro der Entwicklungsgesellschaft, Sitz des Gebietsmanagementbüros, anmietbare Flächen für Außenstellen von Behörden, Bücherei, Kurse, private Veranstaltungen; Nahversorgungseinrichtungen, Marktplatz oder -halle, Kioske, Gastronomie in Pavillons, eingemietet in Erdgeschoßen der Gebäude an Hauptplatz, Hauptstraße und am See; „Hangar 1“ für Kultur-, Kino- oder Freizeitveranstaltungen; Schulen mit Nachmittags- und Freizeitprogramm, Kindergärten, StudentInnenheim; Laufstrecken, Spiel- und Lagerwiesen, Sportplätze, Sauna-/Wellnessdorf, Ateliers, Werkstätten, Freiluftbühne/ Arena, Seeuferpromenade, ...

## TOPOGRAFIE UND UMWELT



## TOPOGRAFIE

Der zentrale Grünraum ist an den Charakter der Gewässerstruktur angelehnt. Im Zentralen Park wird ein See angelegt, dessen mittlere Wassertiefe etwa 5 m beträgt. Der See und ein Großteil der Wasserläufe werden im Grundwasser errichtet. Zur Überwindung der Verkehrsinfrastrukturen im Süden und Norden sollen Landschaftsbrücken errichtet werden. Das Gelände zwischen den Anschlussstellen und den kommunizierenden Kanälen wird dabei angehoben. Diese Geländeformation ist mit den im Donaauraum typischen Donauterrassen vergleichbar. Für die Anschüttung der Grünbrücken und der Verkehrsbänder wird das aus dem Zentralen Grünraum und der im Umfeld geplanten Geländeabsenkung gewonnene Schüttmaterial verwendet.

## ÖKOLOGIE

Wasserhaushalt.

Die Niederschlagswässer werden, vor Ort zur Versickerung gebracht. Für diese Versickerungsflächen stehen vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten zur Verfügung. Sie reichen von Schotterflächen über Entwässerungsrinnen bis hin zu großzügig gestalteten Biotopen, die auch zeitweise trocken fallen können.

Flora und Fauna, Lebensräume Ausgleichsmaßnahmen.

Derzeit ist die Fläche größtenteils ungenutztes Brachland. Für die umliegende Bevölkerung ist das Areal kaum nutzbar und bildet aufgrund der fehlenden Durchwegung eine Barriere zwischen den Siedlungsräumen. Der neue Stadtteil bildet mit seinen netzartigen Grünstrukturen nicht nur eine optimale Grünraumerschließung, sondern schafft auch neue Verbindungen. Die vielfältige Struktur der Grünbereiche erzeugt neue Lebensräume für Flora und Fauna. Durch die Schaffung mehrerer Seen und dessen Verknüpfung mit dem Schichtenwasser - Kanalsystem wird auch dem im Netzwerk Natur formulierten Ziel der Gewässervernetzung Rechnung getragen. Durch diese großen Wasserflächen sowie weitere kleinere Wasserflächen und Feuchtbiotope werden auch neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.

## KLIMA UND UMWELTSCHUTZ

Ein bedeutender Beitrag zum Umweltschutz liegt im städtebaulichen Design und den Prinzipien des Masterplans selbst: kurze Wege, Nutzungsmischung, flächensparende Bauformen:

Strategie 1:

Vermeidung von motorisiertem Verkehr. Das Verkehrskonzept und die Anordnung der Bauflächen sind so konzipiert, dass Fahrten mit dem Auto möglichst wenig erforderlich werden. Fuß- und Radwege sind attraktiv und sicher. Stationen hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel sind gut erreichbar und erschließen wichtige Ziele im ganzen Stadtgebiet und der Region. Größe und Dichte des Stadtteils erlauben eine sehr hochwertige Versorgung mit Gütern und Diensten vor Ort. Ein großzügiges Natur- und Freizeitangebot steht in der Umgebung zur Verfügung.

Strategie 2:

Energiesparender Stadtgrundriss. Zur Reduktion des Energieverbrauchs der Gebäude sind städtebaulich eine Reihe von Optimierungen verfolgt worden. Dazu zählen unter anderem

der großzügige Grünraum mit seinen positiven Wirkungen auf das Kleinklima, dichte und geschlossene Bebauung zur Vermeidung von Energieverlusten, höchstmögliche Energieeffizienz durch Passivhausstandards, etc.

#### Strategie 3:

Geothermienutzung. Wenn in etwa 3.500 m Tiefe unter dem Kernfeld sich Heißwasservorkommen befinden, Angesichts der geplanten umfangreichen Siedlungstätigkeit am Flugfeld und neuer Technologien und Erkenntnisse eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wird, die die Errichtung einer Geothermieanlage im Umfeld des Planungsgebietes möglich erscheinen lässt. Sollte dieses Vorhaben erfolgreich realisiert werden, könnte ein Großteil des Energiebedarfs für Heizung und Warmwasser für das neue Stadtgebiet im Winter sowie Warmwasser und Kühlung im Sommer aus Geothermie gedeckt werden. Vielversprechende Möglichkeiten für die Stromerzeugung werden aufgrund noch heißerer Wasservorkommen in etwa 5.000 m Tiefe erwartet. Das Geothermieprojekt bietet neben der Bereitstellung von Energie auch die Möglichkeit zum Aufbau eines Forschungs- und Betriebsschwerpunkts zu diesem Thema.

#### Strategie 4:

Materialmanagement. Generell sind drei große Geländeänderungen erforderlich, die mit bedeutendem Materialanfall einhergehen: Die bestehende Agrarhumusschicht ist abzutragen, die negativen Auswirkungen der großen Verkehrsbauwerke im gesamten Aufschlussbereich des Gebiets sollen durch Anschüttungen und Überbrückungen abgemildert werden und im Zentrum des Stadtteils soll ein Grundwassersee mit flachen Uferbereichen entstehen. Darüber hinaus verursachen der Straßenbau und die Errichtung der Gebäude entsprechenden Transportaufwand. Diese anfallenden Materialmassen sollen durch bestmögliches Management bewältigt werden, um Energieaufwand, Lärm- und Staubemissionen zu minimieren.

#### ZEITPLAN

##### 2009

Diverse Vorlauf – Genehmigungen sind noch ausständig. Das Projekt erhält seinen endgültigen Namen mit Markendesign. Eine erste Pionierbesiedelung mit Betrieben und Forschungseinrichtungen kann dann erfolgen. In diesem Zusammenhang soll auch frühzeitig mit der Ausgestaltung des Grünraumes begonnen werden. Weitere Entwicklungsschritte gehen Hand in Hand mit dem Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur. Beginn der Aufschliessungs und Errichtungsarbeiten im Gewerbe Handel und Fachmarktzentren sowie erste Wohn und Bürogebäude

##### 2010

Die Bahnlinie wird bis zur Station Porticus – West geführt.

Der Zentrale Park mit dem See wird angelegt, ein Stadtteilbüro nimmt den Betrieb auf, der Bau der ersten Wohnungen, Pflichtschulen und Kindergärten wird begonnen. Ein lokales Zentrum mit Versorgungseinrichtungen und sozialen Treffpunkten wird konzipiert. Erste Kultur- und Bildungseinrichtungen siedeln sich an.

##### 2011

Die Bahn erhält eine zweite Station. Das Stadtentwicklungsgebiet und das Wissenschaftsquartier sind damit bestens an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Ausgestaltung des Grünraumsystems wird fortgesetzt.

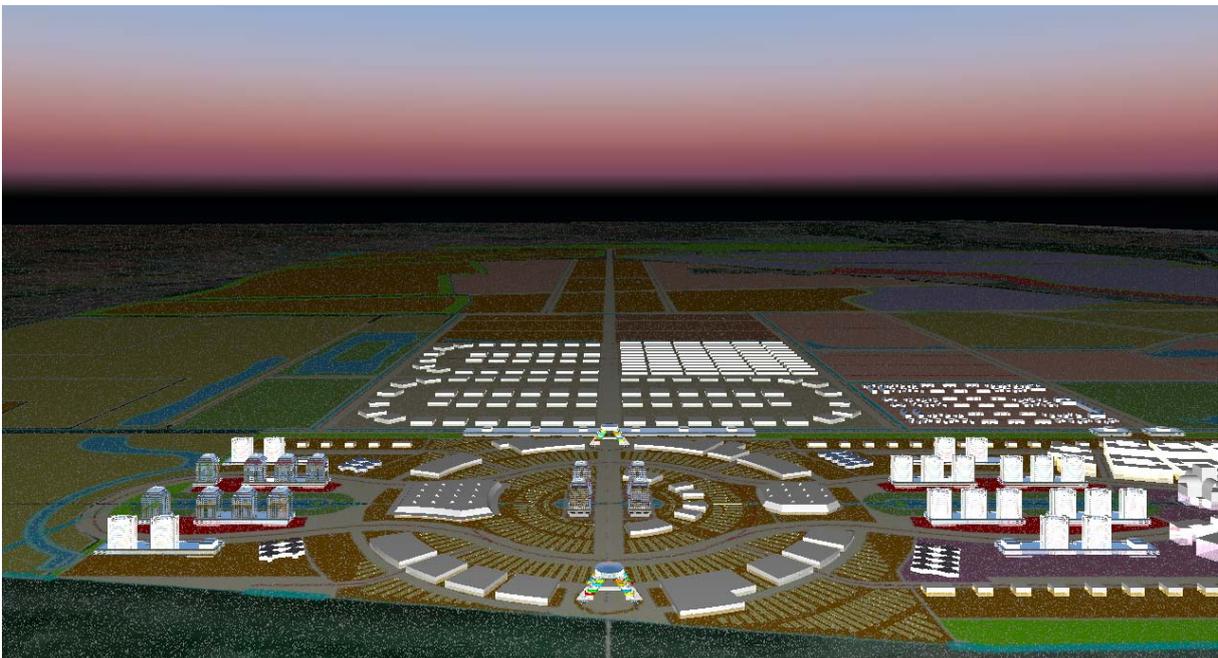
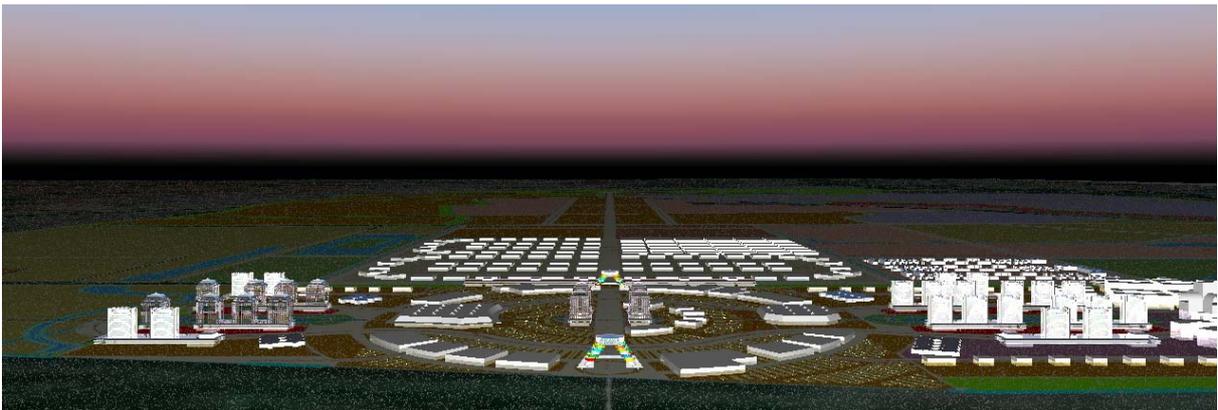
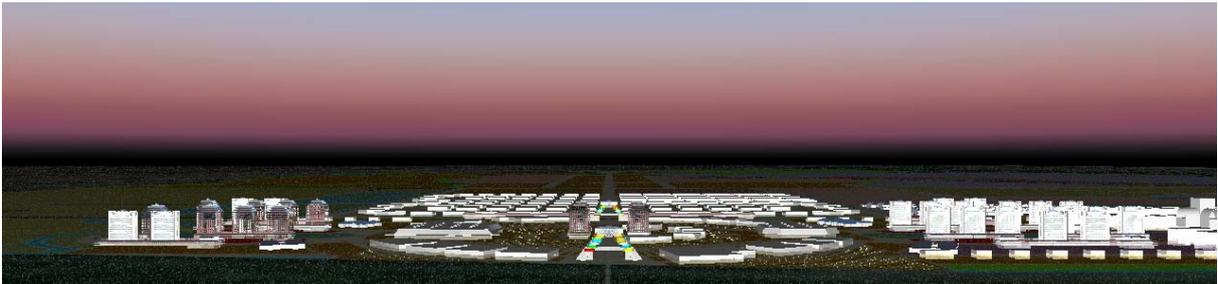
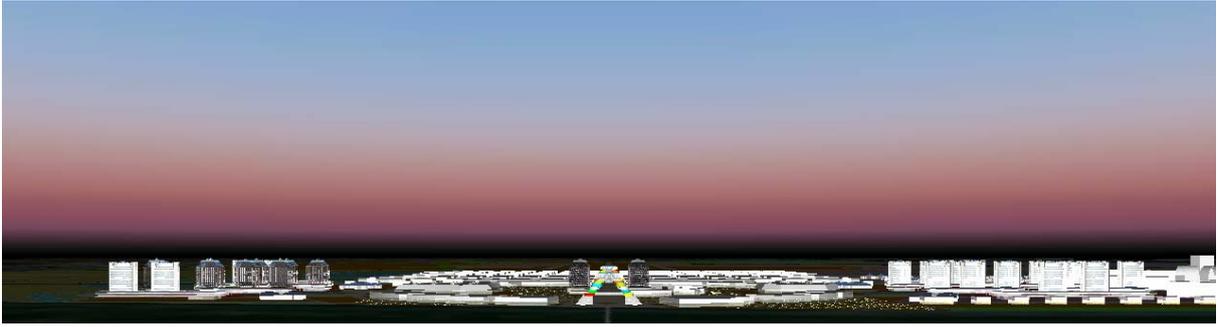
##### 2012

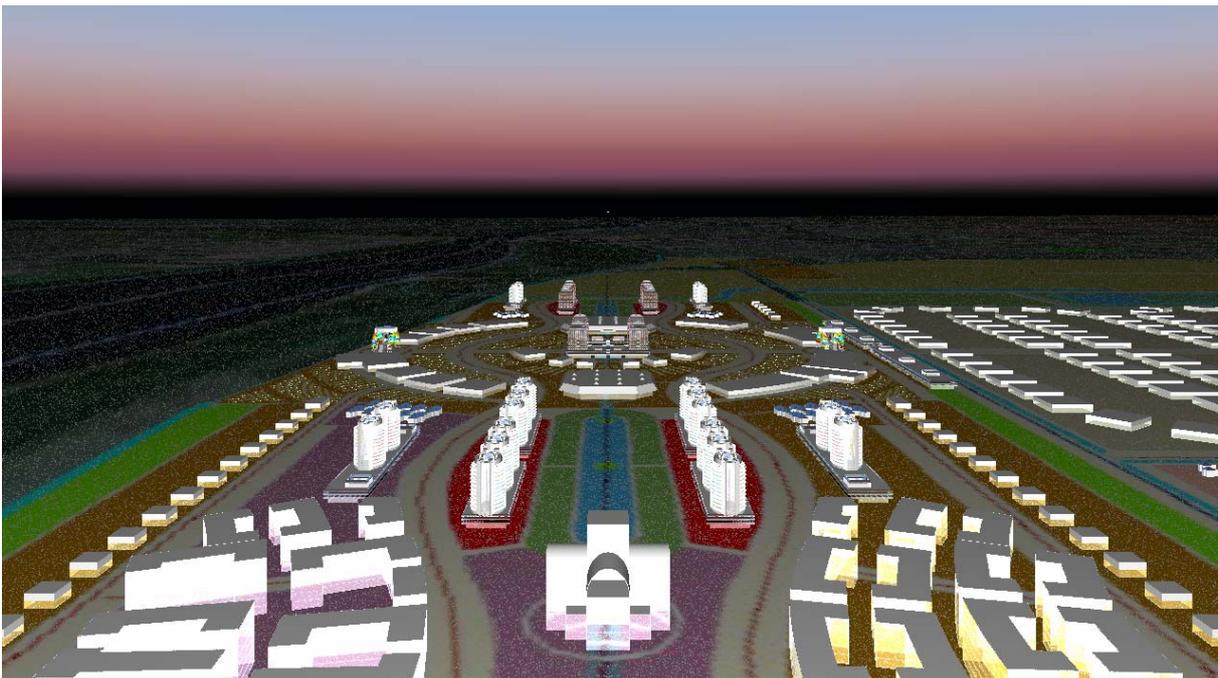
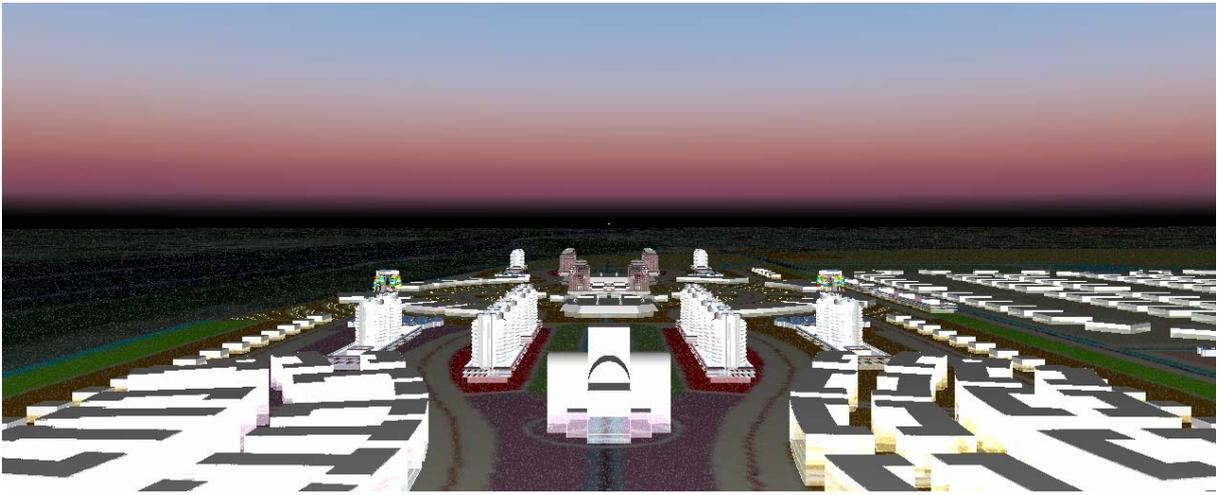
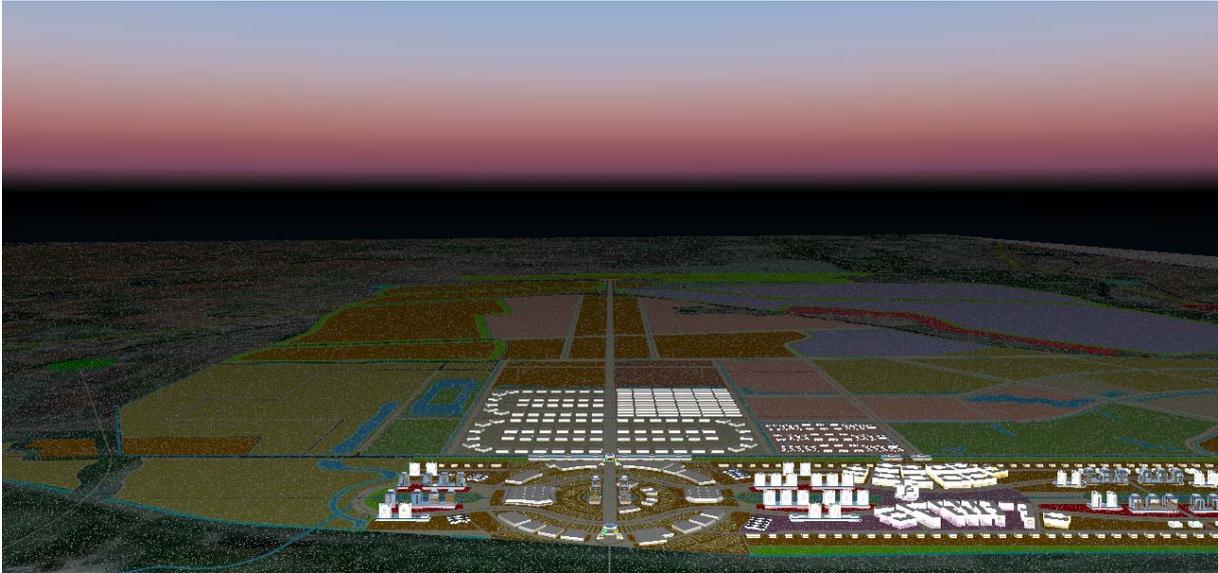
Die Autobahn und Donaubrücke ist fertig und an die Knoten angebunden. Weitere Wohnungen können besiedelt werden, der Büro- und Dienstleistungsbereich beginnt sich zu etablieren.

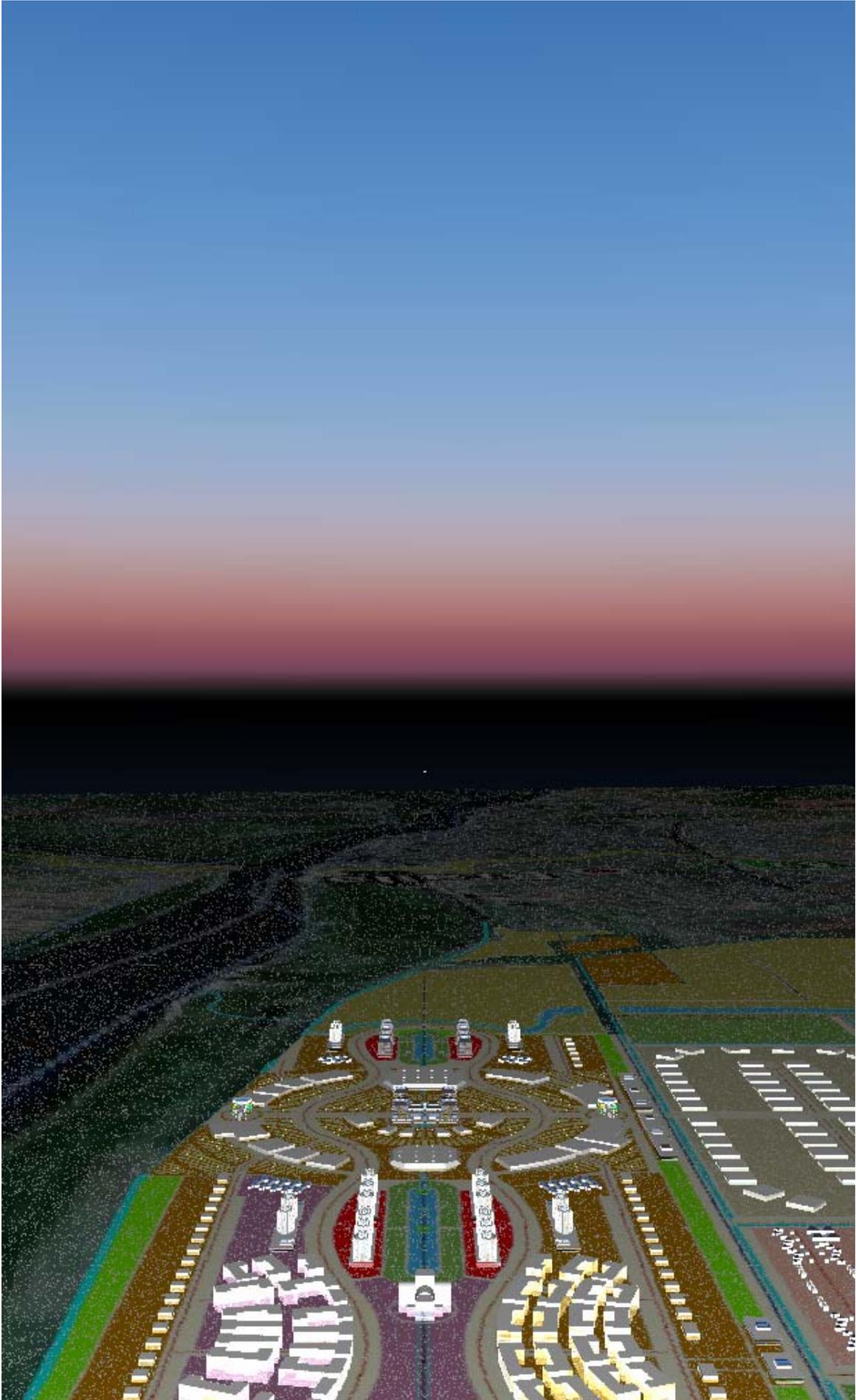
##### 2015

Der Regionenring um Braila - Galati wird fertiggestellt. Die zentralen Bereiche entwickeln sich, Dienstleistungseinrichtungen und Zonen mit urbaner Mischnutzung erfüllen das Zentrum mit städtischem Leben.

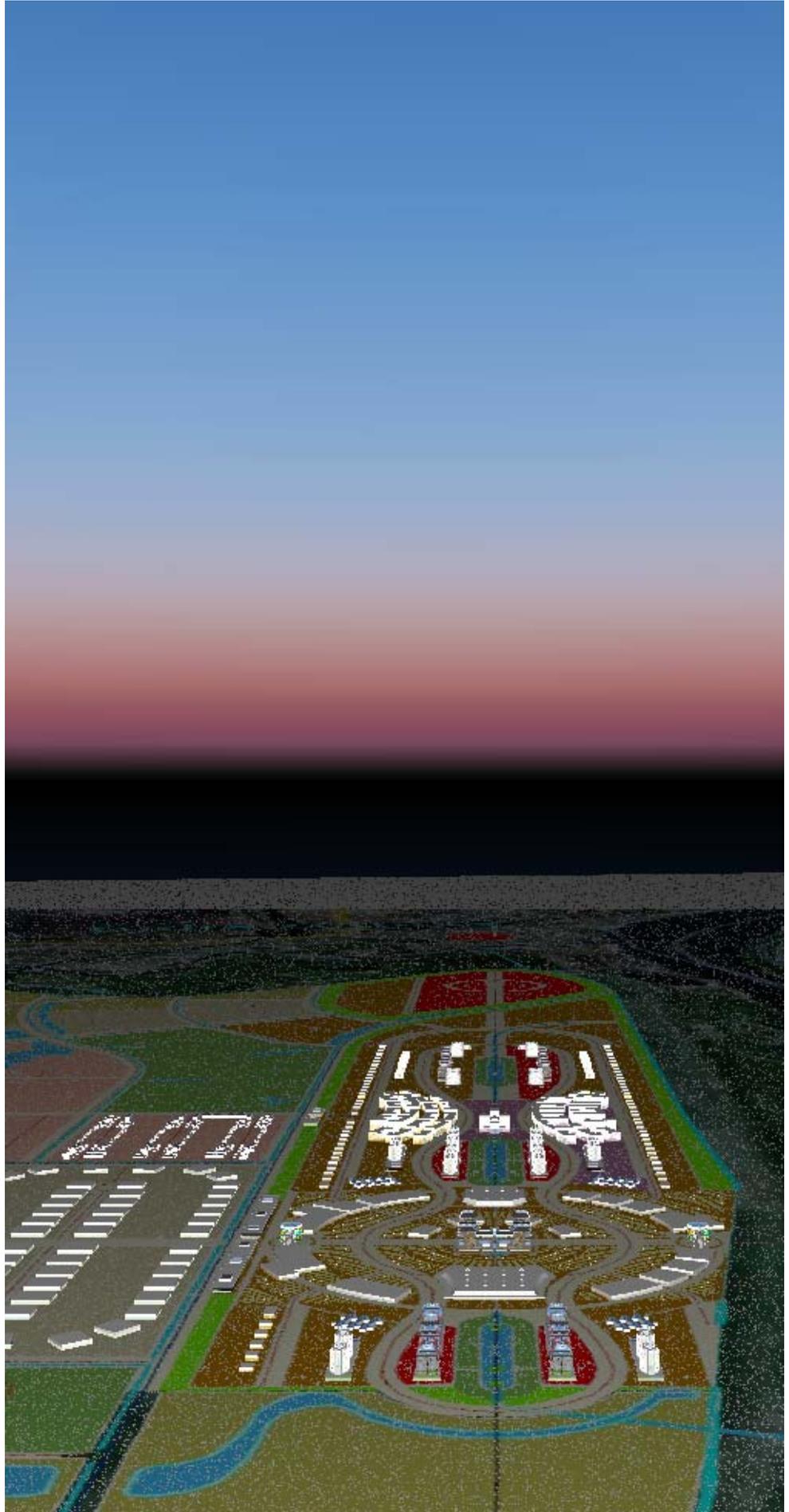
# VISUALISIERUNG

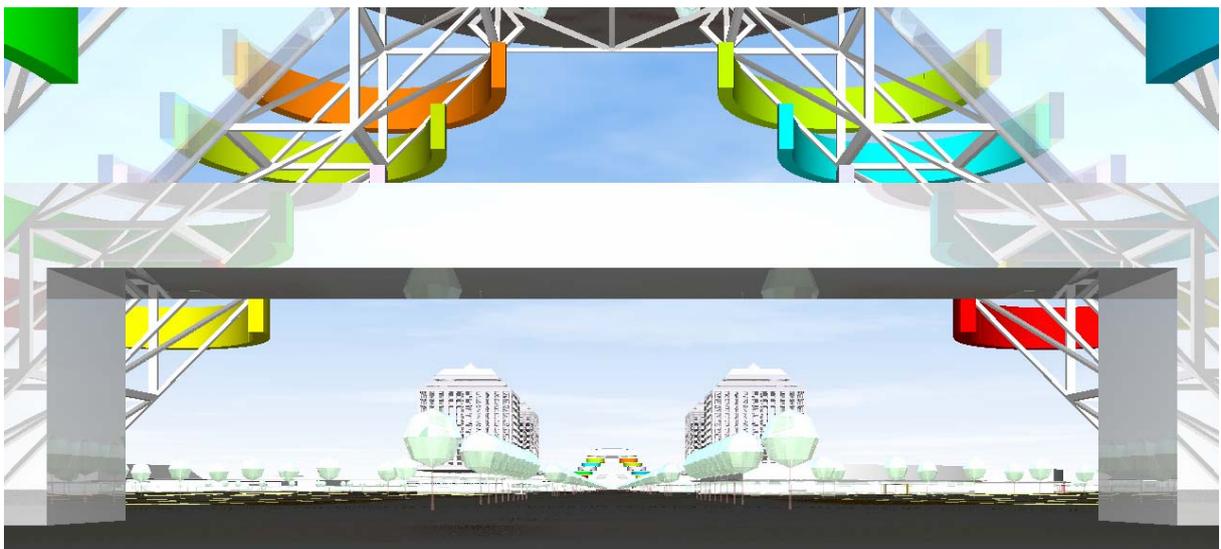
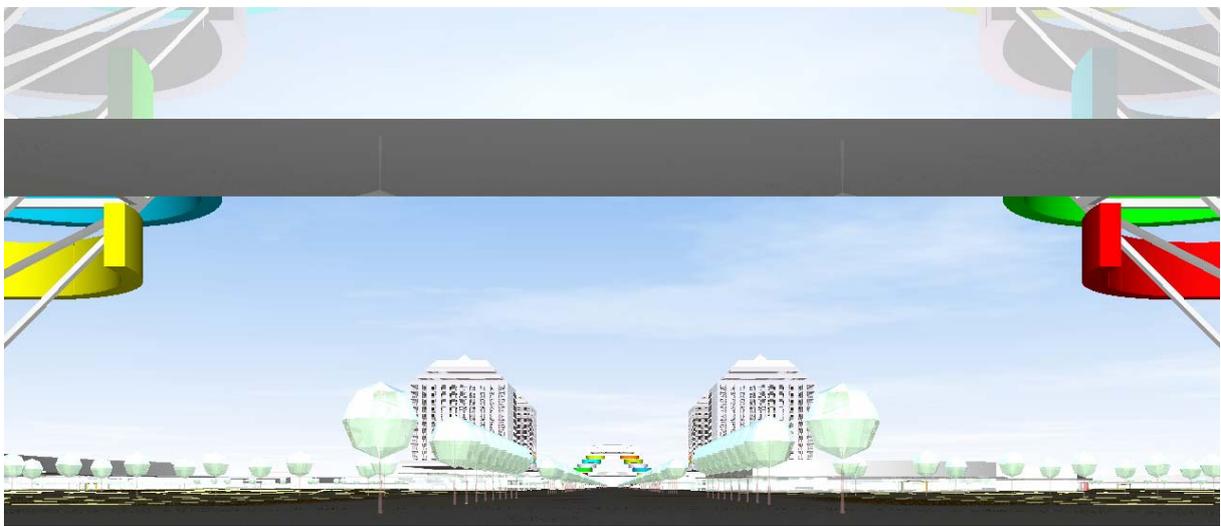
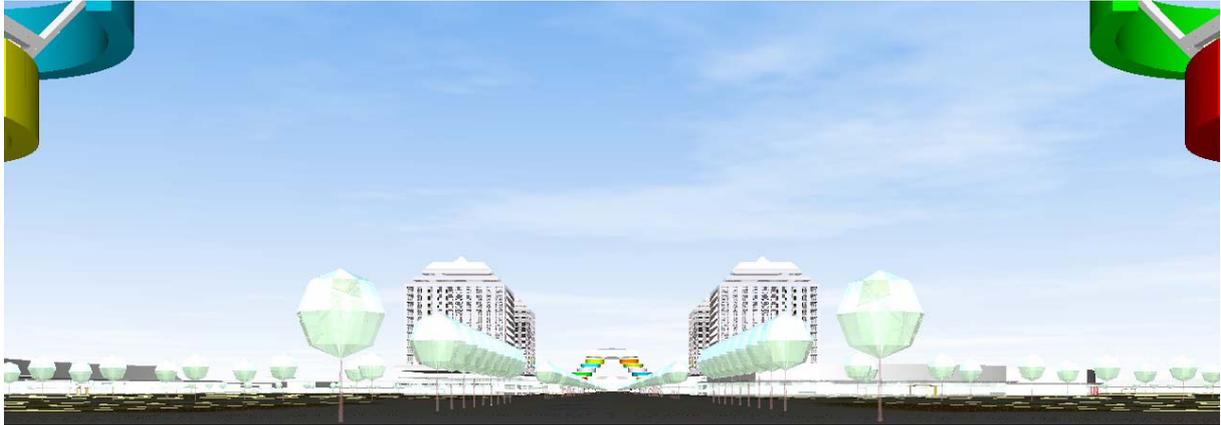


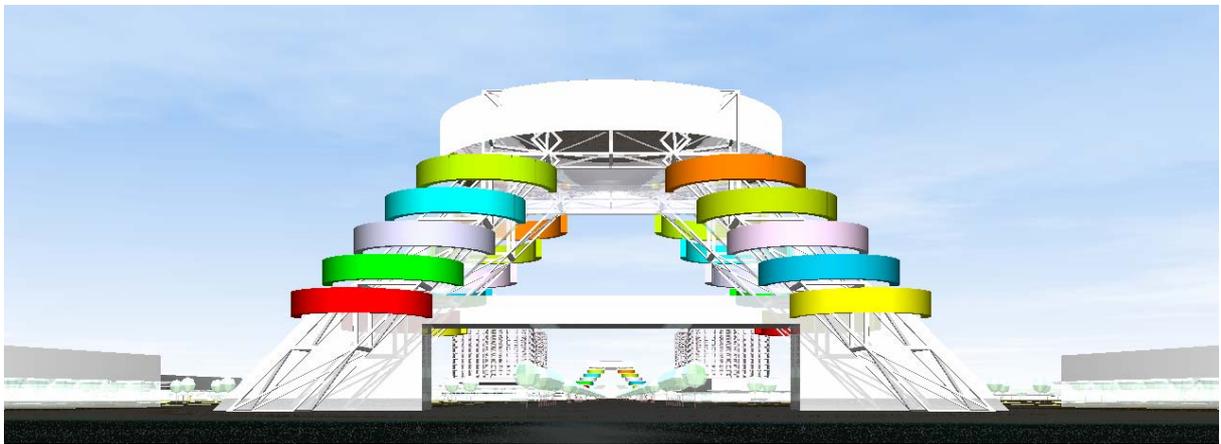
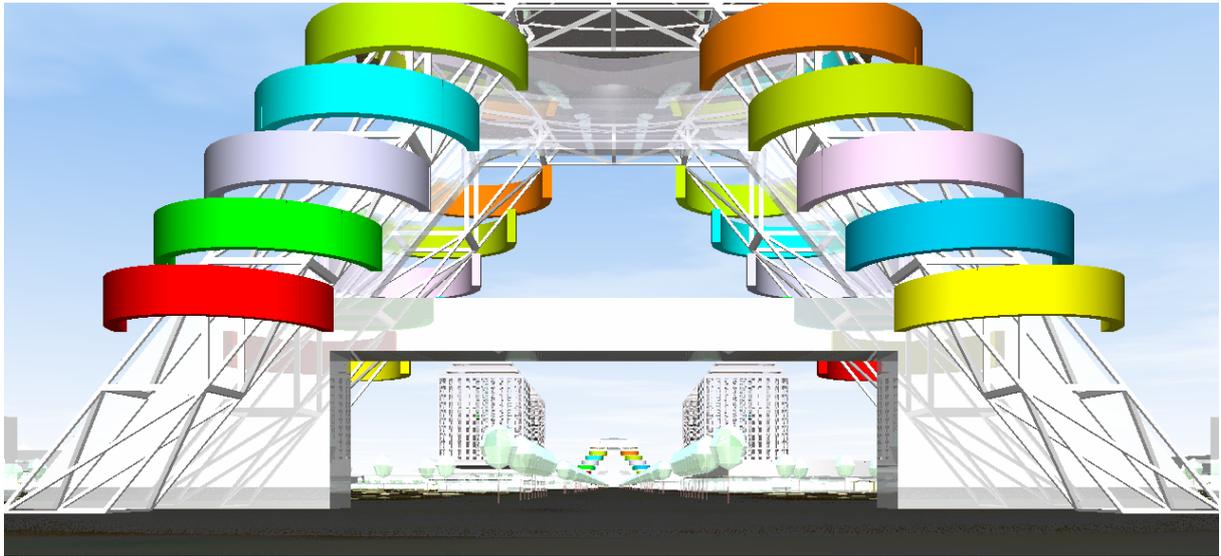
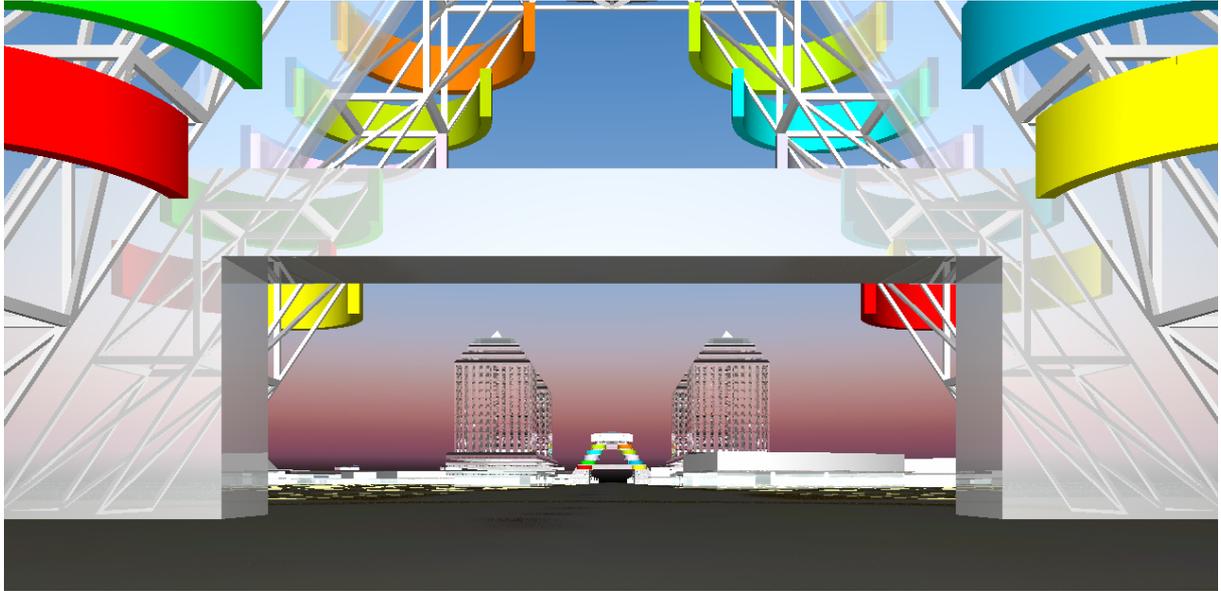


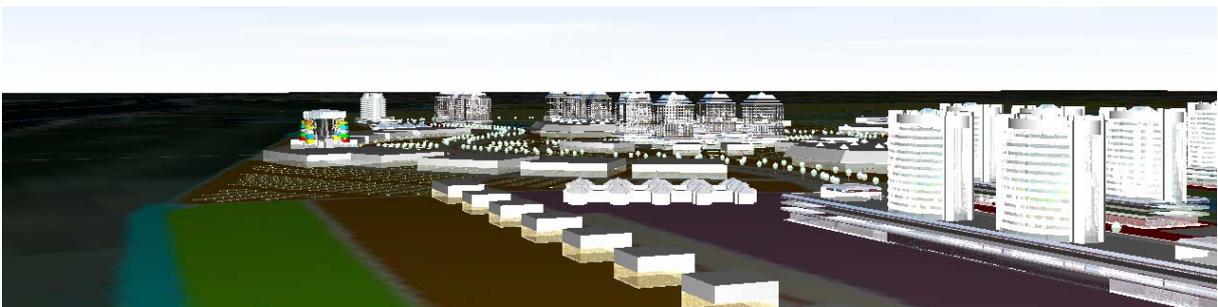
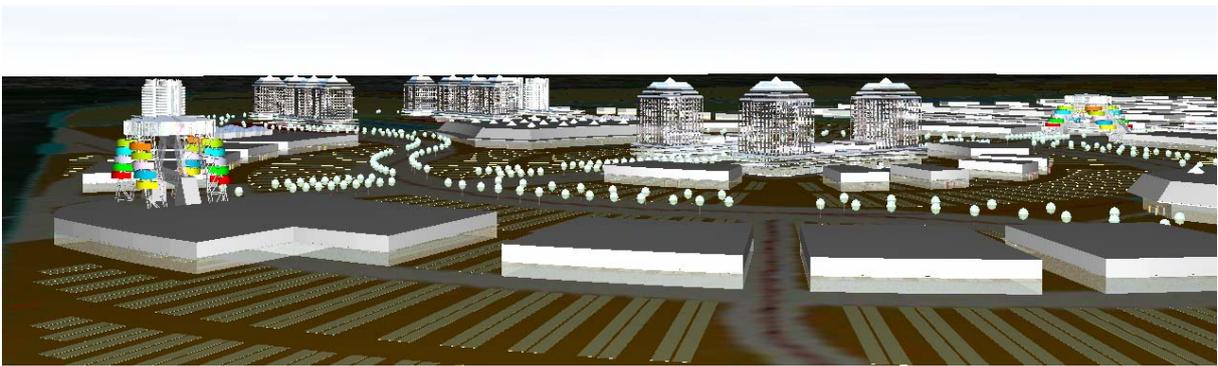
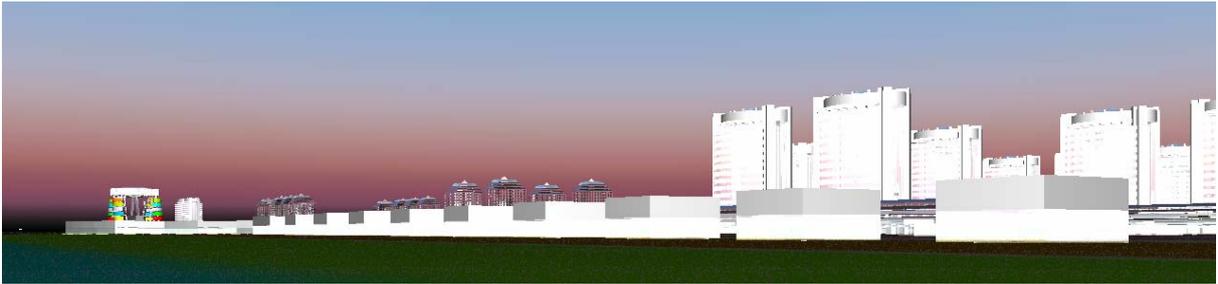
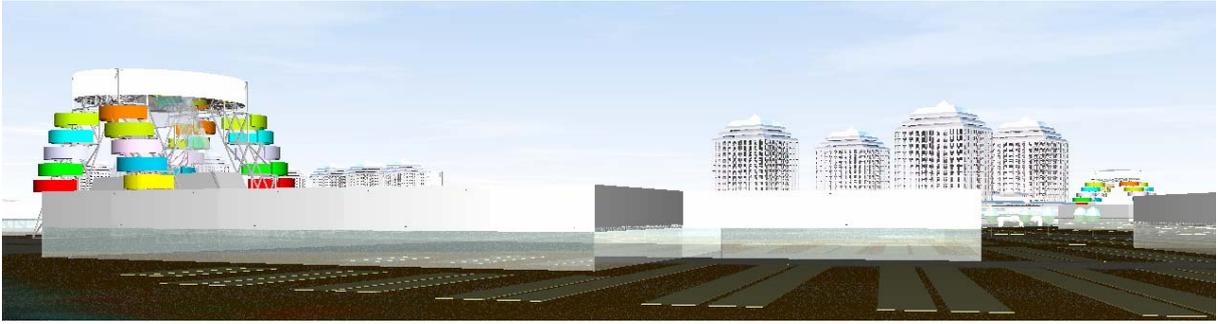


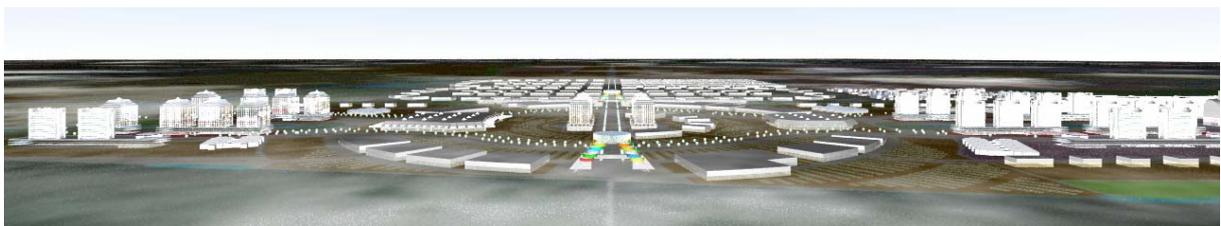


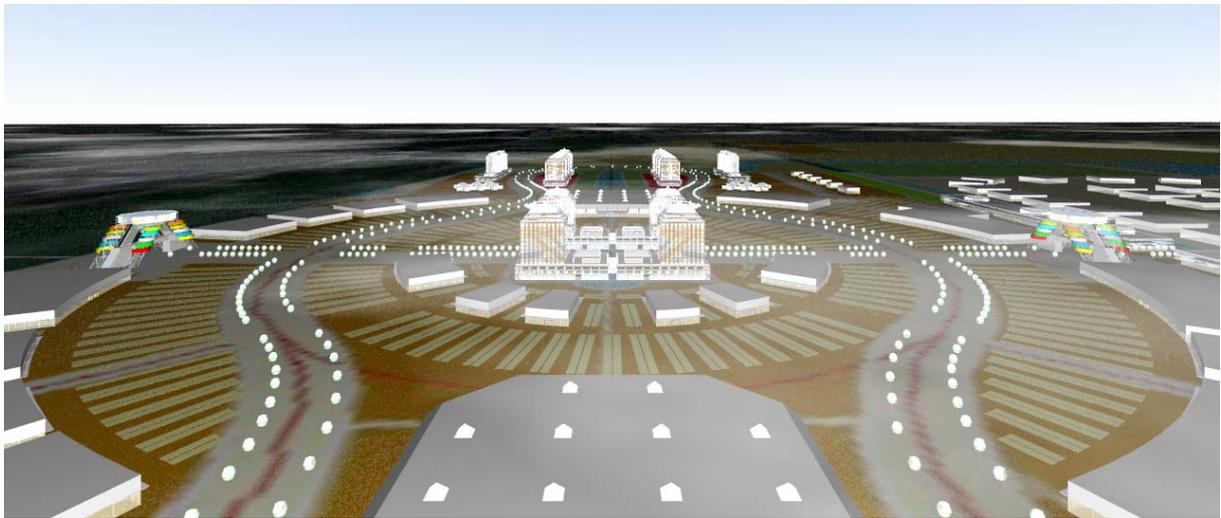
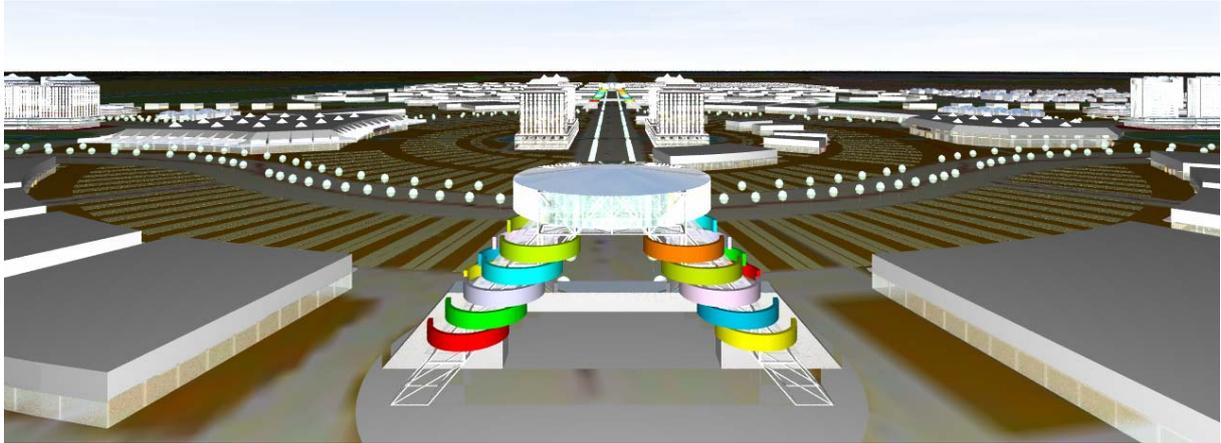


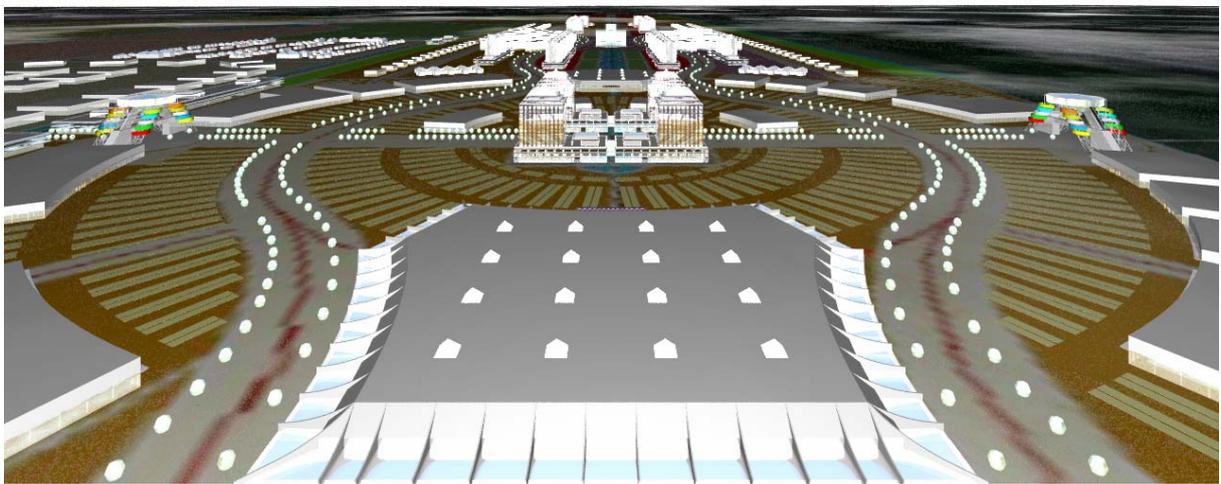
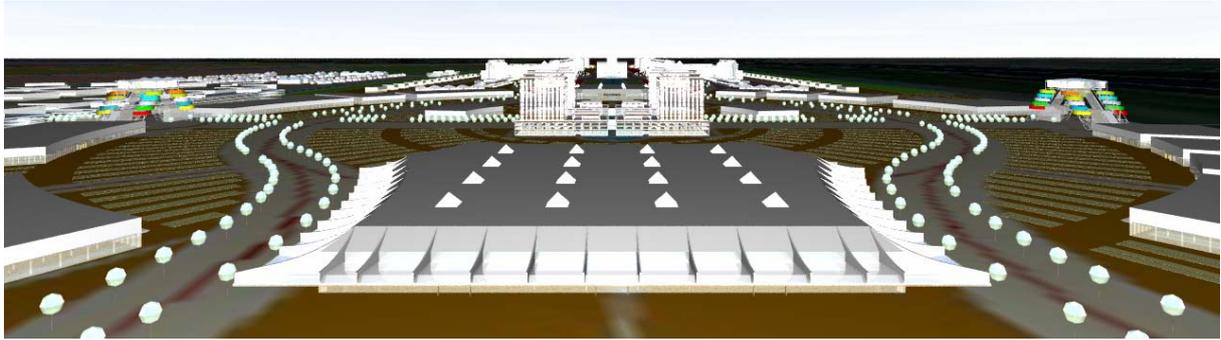


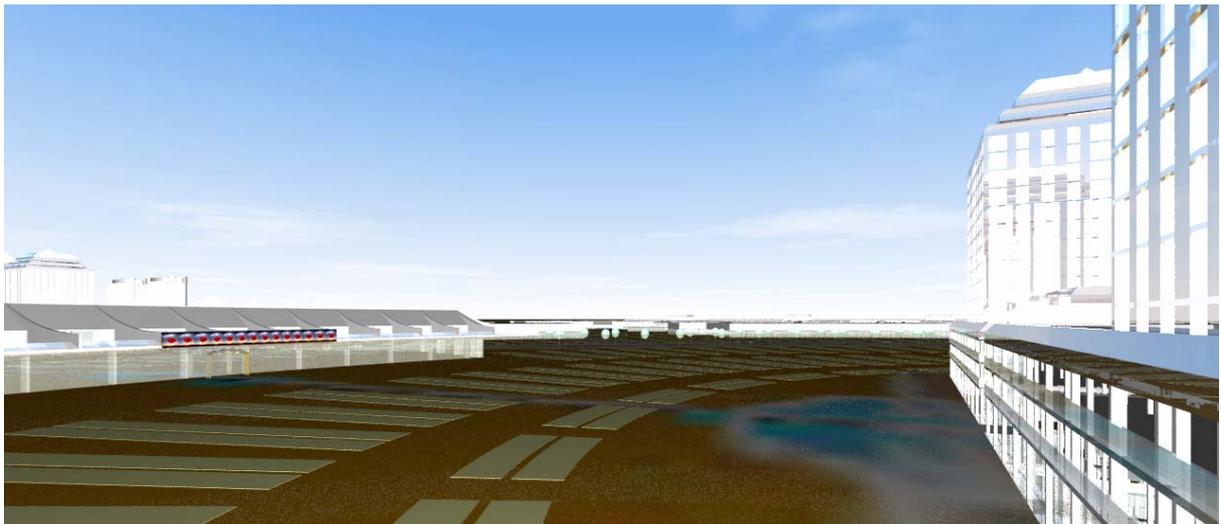
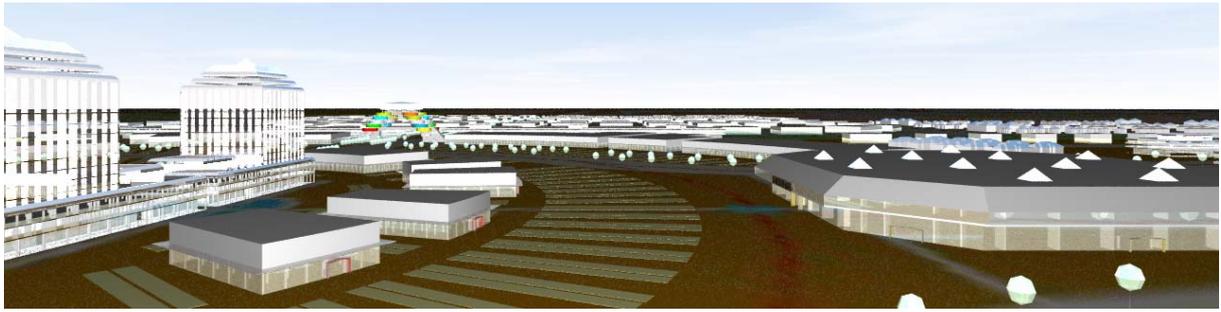
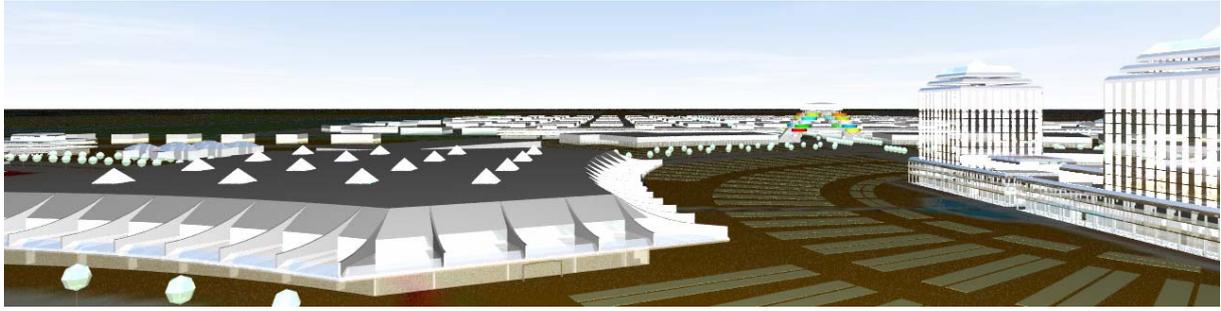


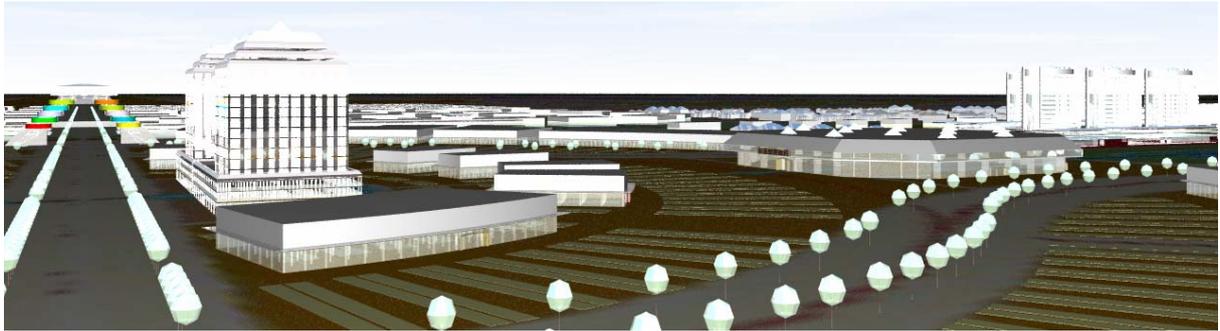
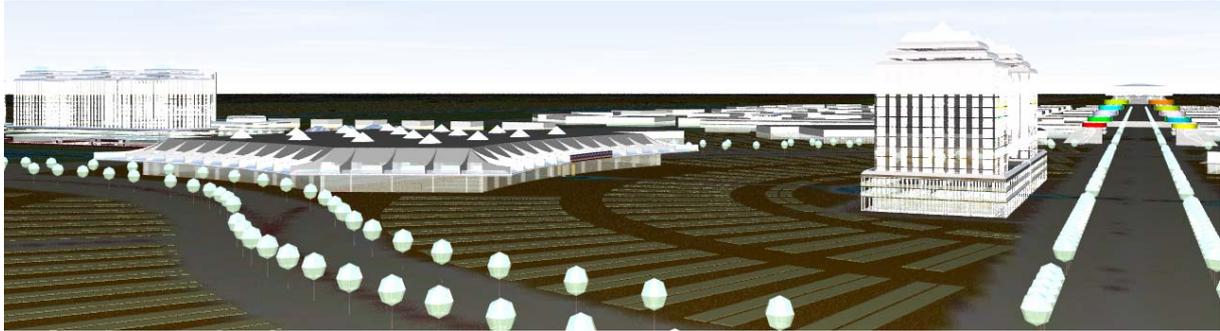












REPREZENTAT DE

**BSB ROMINVEST S. R. L. RO-550075 SIBIU | STRADA TALMACEL NR.6/1**  
 TEL: +40 | 372 | 982382 E-MAIL BSBROMINVEST @ YAHOO.COM



**PROIECTANT GENERAL ARHITECT**  
**FRIEDRICH LENHARDT A-3610 WEIBSENKIRCHEN | WACHAU | WÖSENDORF 69**  
 T +43 | 664 | 4124421 E-MAIL ARCLN @ AON.AT  
 I-30135 VENEZIA | S.CROCE 251 | T+39 | 041 | 5244386 MAIL ARCLN.VE@LIBERO.IT



**GERMAN ARCHITECTS & PARTNERS**  
**VLAD ANTONIU LAZAR RO-020321 BUCURESTI B-DUL BASARABIEI 28A, ET.2 SECTOR 2**  
 T +40 | 729 | 005005 E-MAIL V.LAZAR@ GERMAN-ARCHITECTS.DE  
 D-90547 STEIN | NÜRNBERG MÜHLSTRASSE 10 | T+49 | 911 | 2527709 E-MAIL INFO@LAZAR-ARCHITEKT.DE

