

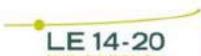
AUGUST 2016

ALTE WERFT.NEUE IDEEN. ENTWICKLUNG DES WERFTAREALS IN KORNEUBURG

AUFGABENSTELLUNG
ZUR TEILNAME AM
STÄDTEBAULICHEN WETTBEWERBLICHEN DIALOG



MIT UNTERSTÜTZUNG VON LAND UND EUROPÄISCHER UNION



Europäischer
Landwirtschaftsfonds für
die Entwicklung des
ländlichen Raums.
Hier investiert Europa in
die ländlichen Gebiete.



Weinviertel
DONAURAUUM

KORNEUBURG
baut auf ■ ■ ■ ■ ■

ALTE WERFT. NEUE IDEEN.

Aufgabentyp:	Städtebau
Auftragsart:	Planungsleistungen zur Erstellung eines städtebaulichen Entwurfes als Grundlage für die Flächenwidmung
Verfahrensort:	Korneuburg, Österreich
Planungsgebiet:	Ehemaliges Werftareal Größe des Planungsgebiets ca. 18 ha
Vergabearart:	Wettbewerblicher Dialog nach § 159 ff BVergG 2006 im Unterschwellenbereich
TeilnehmerInnen:	vier ausgewählte Planungsteams aus den Fachbereichen Architektur/Städtebau/Raumplanung; die Zusammenarbeit mit LandschaftsplanerInnen wird empfohlen, aber nicht vorausgesetzt
Ausloberin: (Auftraggeberin)	SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg Hauptplatz 1 A-2100 Korneuburg vertreten durch Herrn Roland Raunig
Unter Einbeziehung:	WRG Werft Revitalisierung GmbH Am Hafen 6 A-2100 Korneuburg vertreten durch Herrn Wilfried Stipsits
Verfahrensbegleitung:	RAUMPOSITION Scheuven Allmeier Ziegler OG Lederergasse 18/1 1080 Wien www.raumposition.at Ansprechperson: Daniela Allmeier allmeier@raumposition.at 0043 1 9233089

Wien, am 23.08.2016

INHALTSVERZEICHNIS

S. 8 1. ANLASS UND ZIEL

- S. 9 1.1 Städtebaulicher Entwurf
- S. 9 1.2 Der Rahmenplan als konsensfähige Handlungsgrundlage

S. 10 2. DAS VERFAHREN

- S. 11 2.1 Art des Verfahrens
- S. 11 2.2 Struktur und Ablauf des Verfahrens
- S. 15 2.3 Termine
- S. 16 2.4 Dialog und Kommunikation
- S. 17 2.5 Verfahrensbeteiligte
 - S. 17 2.5.1 Ausloberin
 - S. 17 2.5.2 Auswahlgremium
 - S. 18 2.5.3 Expertengremium
 - S. 20 2.5.4 Sachverständige BeraterInnen
 - S. 20 2.5.5 Verfahrensbegleitung
- S. 21 2.6 Vorprüfung
- S. 21 2.7 Teilnahmeberechtigung und Ausschließungsgründe
- S. 21 2.8 Form und Abgabe der Bewerbung
 - S. 22 2.8.1 Angabe zur Person bzw. zum Planungsbüro
 - S. 22 2.8.2 Angabe zur fachlichen Eignung
 - S. 22 2.8.3. Form der Abgabe
- S. 23 2.9 Auswahl der Teams
 - S. 23 2.9.1 Beurteilungskriterien
- S. 24 2.10 Empfehlung zur weiteren Ausarbeitung zum Rahmenplan
 - S. 24 2.10.1 Empfehlungskriterien
- S. 24 2.11 Honorierung
 - S. 24 2.11.1 Aufwandsentschädigung
 - S. 24 2.11.2 Reisekosten
 - S. 24 2.11.3 Honorar für die Ausarbeitung zum Rahmenplan
- S. 25 2.12 Bearbeitungsphasen
 - S. 25 2.12.1 Auftaktkolloquium und öffentliches Standortforum 1
 - S. 25 2.12.2 Bearbeitungsphase 1: vom Auftaktkolloquium zum Zwischenkolloquium
 - S. 25 2.12.3 Bearbeitungsphase 2: vom Zwischenkolloquium bis zur Abschlusspräsentation
- S. 26 2.13 Leistungen
 - S. 26 2.13.1 Leistungen Bearbeitungsphase 1
 - S. 27 2.13.2 Leistungen Bearbeitungsphase 2
- S. 28 2.14 Ausarbeitung des Rahmenplans
- S. 29 2.15 Rechtsgrundlage
- S. 29 2.16 Eigentum und Urheberrecht
- S. 30 2.17 Vertraulichkeit der Unterlagen

S. 34 3. AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSAUFGABE

- S. 35 3.1 Die Planungsaufgabe im Kontext des Masterplanprozesses
- S. 36 3.2 Der Standort Alte Werft
 - S. 36 3.2.1 Lage in der Nähe von Wien
 - S. 37 3.2.2 Lage an der Donau
 - S. 38 3.2.3 Größenverhältnis
 - S. 39 3.2.4 Geschichte und Identität
 - S. 41 3.2.5 Das Planungsgebiet: Die Alte Werft heute
 - S. 46 3.2.6 Räumliche Rahmenbedingungen
- S. 50 3.3 Positionen zur Standortentwicklung
 - S. 50 3.3.1 Korneuburg an die Donau
 - S. 50 3.3.2 Das Werftareal ganzheitlich denken
- S. 51 3.4 Planungsziele
 - S. 52 3.4.1 Kontext Masterplan Korneuburg 2036
 - S. 53 3.4.2 Frei- /Grünräume , Wasser und öffentlicher Raum
 - S. 56 3.4.3 Hochwasser und Schutz
 - S. 56 3.4.4 Lärm
 - S. 56 3.4.5 Mobilität und Erschließung
 - S. 60 3.4.6 Nutzungsprofil

S. 63 4. ANLAGEN

- S. 63 4.1 Berichte
- S. 63 4.2 Plangrundlagen und Arbeitsunterlagen



Das ehemalige Werftareal in Korneuburg: ein einzigartiger Standort direkt an der Donau!

Wo einst mehr als 1.500 Menschen beschäftigt waren, um Schiffe zu fertigen, soll zukünftig ein lebendiges und vielfältiges Quartier für Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistungen, Bildung und öffentliche Nutzungen geschaffen werden.

Mit der Einstellung des Werftbetriebes wurde das Areal als Betriebs- und Gewerbestandort zwischengenutzt. Gleichmaßen hat das Hafengelände aber auch eine überaus wichtige Bedeutung für Freizeit und Erholung vieler BewohnerInnen von Korneuburg und Gäste. Nun wird der nächste Schritt gesetzt: Unter dem Motto „Korneuburg an die Donau“ ist das erklärte Ziel der Stadtgemeinde Korneuburg, die Potentiale dieses für die Stadt und die gesamte Region strategisch wichtigen Standortes zu heben und zu einem neuen Stadtquartier an der Donau zu entwickeln.

1. ANLASS UND ZIEL

Unter der Überschrift „Korneuburg an die Donau“, ist die Entwicklung des Werftareals ein hoch-priorisiertes Thema und ein Kern-Vorhaben der Stadt, dokumentiert im Masterplan für Korneuburg, der als Leitfaden für die Gestaltung der Zukunft in einem partizipativen Prozess in intensiver Zusammenarbeit von BürgerInnen, PolitikerInnen und MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung erarbeitet und vor kurzem vom Gemeinderat beschlossen wurde.

Die Entwicklung des Werftareals stellt sich als komplexe, anspruchsvolle und bedeutende, dem öffentlichen Interesse verpflichtete Entwicklungsaufgabe der Stadt Korneuburg dar. Eine Aufgabe, die eine perspektivische Planung, einen umsichtigen Kommunikations- und Beteiligungsprozess und ebenso ein leistungsfähiges Projektmanagement erforderlich macht.

In der Vergangenheit hat es eine Reihe von Ansätzen gegeben, das Areal neu zu entwickeln. Meist handelte es sich dabei jedoch um Konzepte mit geringer Chance auf Realisierbarkeit.

Mit dem nunmehr gestarteten Prozess soll die Entwicklung des Areals mit dem Nutzungsprofil Wohnen, Arbeiten, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Dienstleistungen, Bildung und öffentlichen Nutzungen auf eine breite Grundlage gestellt werden. Im Kern geht es dabei um die Erarbeitung eines robusten städtebaulichen Rahmenplanes, der zur Grundlage der künftigen Widmung und zur Leitlinie für künftige Investitionsvorhaben und qualitätssichernde Prozesse werden soll.

ZENTRALE FRAGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Ohne jeglichen Zweifel: die Entwicklung des Werftareals ist ein Projekt von strategischem Rang für die Entwicklung der Stadt Korneuburg und darüber hinaus auch für die Region.

Zentrale Fragen und Aufgaben zur Entwicklung des Werftareals gelten:

- » den Themen der Stadt- und Standortentwicklung, der Definition eines Standortprofils des Korneuburger Positionierungsfokus „Wasser“ und der Weiterentwicklung und Prüfung eines integrativen Nutzungskonzeptes;
- » der Entwicklung einer tragfähigen städtebaulichen Konzeption;
- » der Verknüpfung des Werftareals mit der Innenstadt, der Ausbau von attraktiven Verbindungen über die trennende Bahntrasse und Autobahn hinweg und der Identifizierung strategischer Anknüpfungspunkte an die Umgebung;
- » der Entwicklung und der Gestaltung der öffentlichen Räume;
- » dem Umgang mit vorhandenen denkmalgeschützten baulichen Strukturen und Anlagen;
- » der prozessualen und strategischen Entwicklung des Gesamtareals (inkl. Umfeld Natura 2000/Au und Donaulände) und
- » den ersten Impuls- und Initialprojekten für eine zeitnahe Realisierung, in Teilbereichen auch für einen längerfristig angelegten Entwicklungsprozess.

1.1 STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Unter der Überschrift „ALTE WERFT.NEUE IDEEN.“ soll das diskursiv angelegte städtebauliche Qualifizierungsverfahren Antworten auf diese Fragen und Herausforderungen finden. Dies hat die Erstellung eines städtebaulichen/landschaftsplanerischen Vorentwurfes zum Gegenstand.

Ausgehend vom Ergebnis dieses Verfahrens soll in einem nächsten Schritt die Ausarbeitung eines städtebaulichen/landschaftsplanerischen Rahmenplans als beschlussfähige Grundlage für die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung erfolgen.

Die Teilnahme an diesem Verfahren schließt nicht die Teilnahme an weiteren Planungsverfahren (wie etwa zukünftige Architekturwettbewerbe) zur Entwicklung des Standortes aus.

1.2 DER RAHMENPLAN ALS KONSENSFÄHIGE HANDLUNGSGRUNDLAGE

Über den Rahmenplan wird das Ziel verfolgt, eine konsensfähige und perspektivisch angelegte Handlungs- und Entscheidungsgrundlage zur städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Weiterentwicklung des Standortes zu erhalten.

Damit muss dieser auf die strukturellen Stärken setzen, die gefestigt, verbreitert und die weiter profiliert werden müssen. Nicht zuletzt muss der Rahmenplan als Clearingstelle und Koordinationsinstrument verstanden werden, um gemeinsam und aufeinander abgestimmte Ziele der Standortentwicklung, der Stadtgestalt und der Nutzungsstruktur anzustreben. Nur so kann er seiner eigentlichen Aufgabe gerecht werden, zu einer wichtigen Orientierungsgrundlage künftiger Planungen und Investitionsvorhaben werden zu können.

Insbesondere bezogen auf die verfügbaren Grundstücksflächen müssen die hohe Qualität des Standortes für Wohnen einerseits, für Arbeiten andererseits sowie die Qualitäten als Erholungs-, Bildungs- und Freizeitstandort und deren räumliche Konsequenzen ausgelotet und diskutiert werden.

Das Verfahren „ALTE WERFT.NEUE IDEEN.“ wird zur Plattform dieser Debatte.

GEGENSTAND DER AUFGABENSTELLUNG

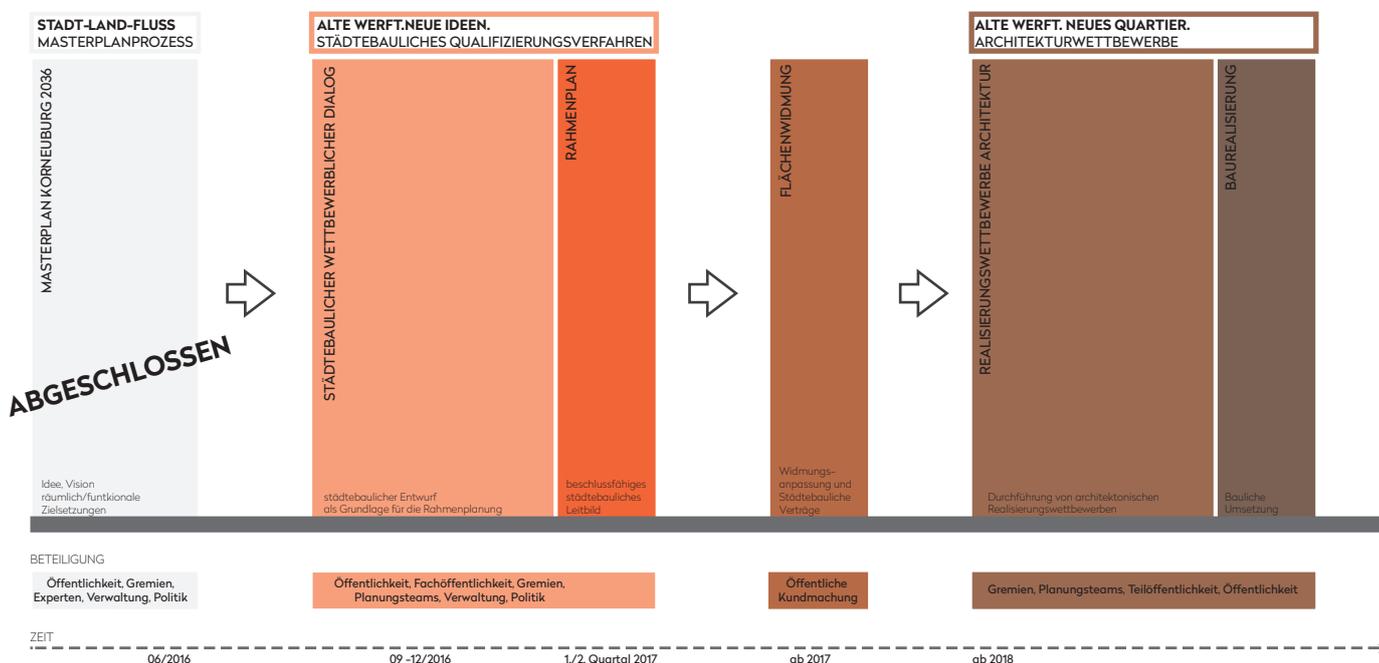




Foto:
Stakeholderforum
ALTE WERFT.NEUE IDEEN
(Werfthalle Korneuburg, Juni 2016)

2. DAS VERFAHREN

1 Masterplan 1.0
Kurzfassung, 2015

Das städtebauliche Qualifizierungsverfahren „ALTE WERFT.NEUE IDEEN.“ startet nicht bei Null! Der Entschluss zur Entwicklung des Werftareals begründet sich auf den definierten Zielformulierungen im 2015 erstellten Masterplan¹ zur zukünftigen Entwicklung der Stadt Korneuburg. Als eines von vier sogenannten „Leuchtturmvorhaben“ bündeln sich unter dem Titel „Stadt – Land – Fluss“ eine Reihe von Einzelmaßnahmen, welche diesem Planungsverfahren für die Stadt und darüber hinaus weitreichende Strahlkraft und Sichtbarkeit verleihen sollen.

Das Verfahren zur Entwicklung des Werftareals baut somit auf den konsensualen Ergebnissen des vorhergegangenen, diskursiven Masterplanprozesses auf, der unter Beteiligung von VertreterInnen der Stadtpolitik und -verwaltung, von BürgerInnen sowie von ExpertInnen erarbeitet wurde. Basierend auf den Ergebnissen des Masterplans wird nun ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren durchgeführt, welches die Erstellung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Vorentwurfes zum Gegenstand hat. Ausgehend vom Ergebnis dieses Verfahrens soll in einem nächsten Schritt die Beauftragung zur Ausarbeitung eines ausgewählten Entwurfbeitrages zu einem städtebaulichen/landschaftsplanerischen Rahmenplan erfolgen. Dieser Rahmenplan wird die beschlussfähige Grundlage für die Widmungs- und Bebauungsplanung darstellen.

2.1 ART DES VERFAHRENS

Das städtebauliche Qualifizierungsverfahren wird gemäß §§ 159 ff BVergG 2006 als wettbewerblicher Dialog im Unterschwellenbereich durchgeführt.

2.2 STRUKTUR UND ABLAUF DES VERFAHRENS

Nachfolgend werden der Ablauf des städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens, die im Rahmen des Verfahrens stattfindenden Veranstaltungen und geforderten Arbeitsweisen sowie Termine näher erläutert. Die Verfahrensskizze auf Seite 14 gibt dazu einen Überblick.

(1) Bewerbungsphase

Nach erfolgter Bekanntmachung hat jede Person, die die geforderte Eignung erfüllt (vgl. Punkt 2.7 und 2.8) die Möglichkeit, sich fristgerecht um die Teilnahme am gegenständlichen Verfahren zu bewerben. Ein Auswahlgremium wählt auf Basis der eingereichten Referenzprojekte und der vorgegebenen Auswahlkriterien die vier geeignetsten BewerberInnen (vgl. Punkt 2.9) aus. Diese ausgewählten vier BewerberInnen (BieterInnen) werden zur Teilnahme am wettbewerblichen Dialog eingeladen.

(2) Auftakt

Das dialogische Verfahren startet mit einem internen Auftaktkolloquium vor Ort im Planungsgebiet der alten Werft. Im Fokus des Auftaktkolloquiums stehen die gegenseitige Vermittlung der Rahmenbedingungen und Vorgaben wie die Diskussion der Anforderungen an die Entwurfsbearbeitung.

Die teilnehmenden Planungsteams erhalten die Gelegenheit, sich intensiv mit den besonderen Bedingungen des Ortes und der Aufgabe vertraut zu machen. Bei einer gemeinsamen Begehung des Gebietes können die Herausforderungen des Standortes an konkreten Orten diskutiert werden.

Im Anschluss an das Auftaktkolloquium bietet das Standortforum 1, eine öffentliche Abendveranstaltung, den BewohnerInnen, den ansässigen Unternehmen, Vereinen, NutzerInnen, der Steuerungsgruppe sowie der interessierten Öffentlichkeit die Gelegenheit zur Informati-

Das Verfahren

on über den Verfahrensablauf sowie weitere Informationen in das Verfahren hineinzutragen und mit den teilnehmenden Planungsteams ins Gespräch zu kommen. Die Planungsteams stellen sich und ihre Arbeitsweisen der Öffentlichkeit vor.

(3) Zwischenpräsentation und Zwischenkolloquium

Nach einer ersten Bearbeitungsphase von rund vier Wochen findet das interne Zwischenkolloquium statt. Hier wird die Möglichkeit zu einer konstruktiv-kritischen Reflexion der ersten Entwurfsansätze geschaffen. Die ersten Ideen und die darauf aufbauenden Entwürfe zur Strukturierung des Planungsgebiets werden dem Expertengremium vorgestellt, gemeinsam diskutiert und es werden Empfehlungen zur weiteren Ausarbeitung gegeben. Die Diskussionen fokussieren auf Fragen der städtebaulichen sowie landschaftsplanerischen Strukturierung des Areals, der Adress- und Abschnittsbildung sowie der immobilienwirtschaftlichen Verwertbarkeit. Inhaltlich angereichert werden diese Gespräche durch integrierte Fachgespräche.

Am selbigen Tag erfolgt die Zwischenpräsentation im Rahmen einer öffentlichen Abendveranstaltung. Die Teams präsentieren den Zwischenstand ihrer Entwurfsarbeiten den anwesenden BürgerInnen. Sie stehen für den Austausch, für Informationen, Fragen und Rückmeldungen zur Verfügung. Die BürgerInnen erhalten die Möglichkeit sich einzubringen und Fragen zu stellen. In diesem Sinn stimmen alle TeilnehmerInnen am Dialogverfahren zu, dass ihre Entwurfsbeiträge der Öffentlichkeit präsentiert werden.

(4) Abschluss

Nach einer zweiten Bearbeitungsphase von rund fünf Wochen und einer Vorprüfung durch das Büro RAUMPOSITION, werden die Entwurfsergebnisse im Rahmen einer öffentlichen Abschlussveranstaltung, dem Standortforum 2, der interessierten Öffentlichkeit präsentiert. Die Veranstaltung bietet der Öffentlichkeit die Möglichkeit, Fragen bezüglich der Entwurfsergebnisse an die VerfasserInnen zu stellen und erneut ins Gespräch miteinander zu kommen. Das Expertengremium ist bei dieser Abendveranstaltung als „lauschende“ Instanz anwesend und bekommt die Gelegenheit, Stimmungen und Positionen aus der Öffentlichkeit zu sammeln.

Am darauffolgenden Tag tagt das Gremium für die Preisgerichtssitzung, um die Beiträge zu diskutieren, zu bewerten und schließlich eine Empfehlung hinsichtlich der weiterführenden Ausarbeitung des Entwurfes zum Rahmenplan zu formulieren.

(5) Verhandlungsverfahren und Vergabe des Auftrages zur Ausarbeitung des Rahmenplans

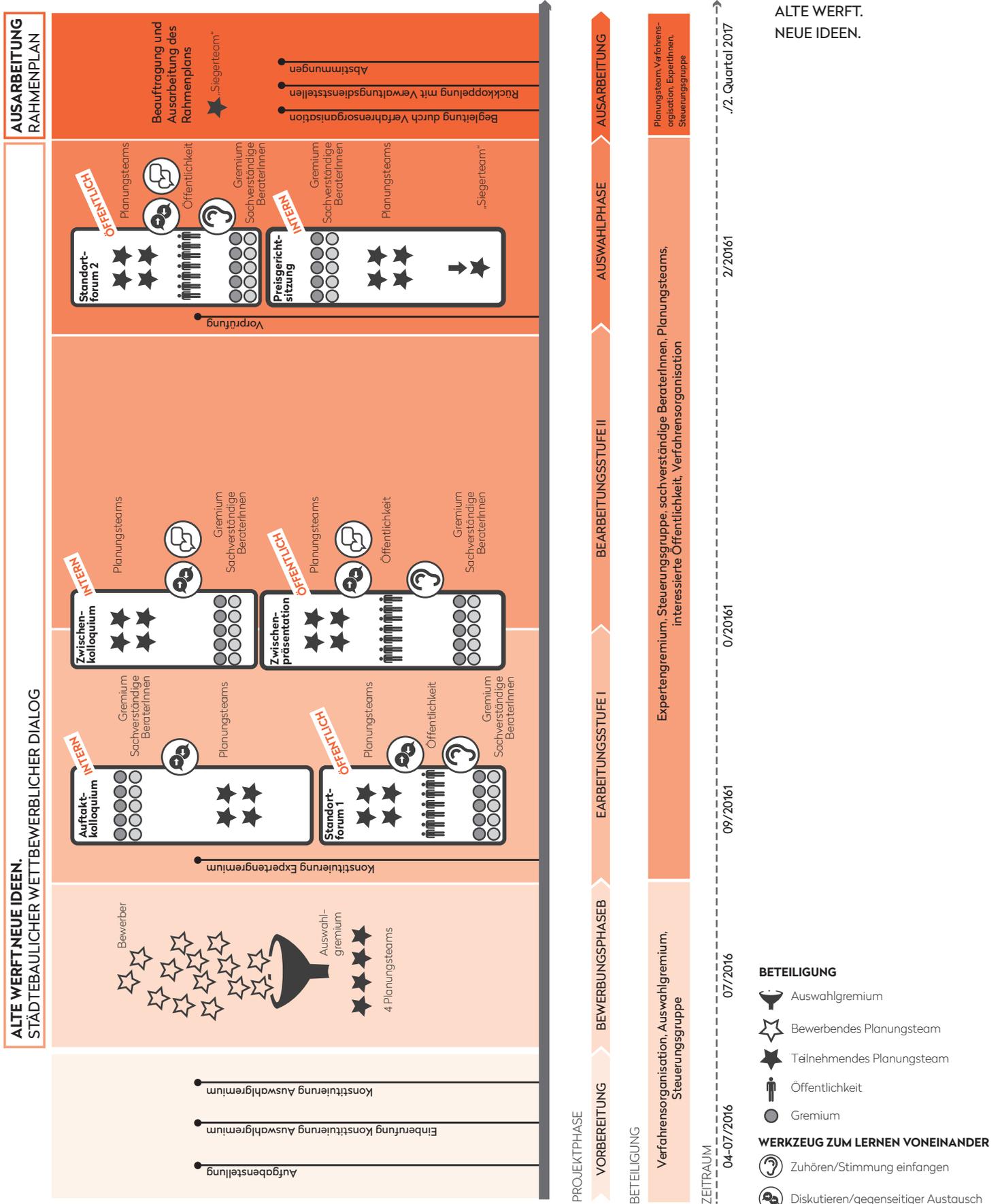
Der wettbewerbliche Teil des Verfahrens endet mit Festlegung eines ausgewählten Entwurfbeitrags auf Basis der Empfehlungen durch das Expertengremium.

Die VerfasserIn/Innen werden nachfolgend vonseiten der Ausloberin mit der Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfes zum Rahmenplan beauftragt. Als Richtwert für die Honorierung der zu erbringenden Leistungen in der Ausarbeitungsphase werden EUR 35.000 angesetzt. Die Ausloberin behält sich vor, gegebenenfalls mit der nächst gereihten VerfasserIn über die weitere Beauftragung in Verhandlung zu treten, sollten die Verhandlungen mit dem/der Verfasser/In des ausgewählten Entwurfbeitrages scheitern.

(6) Ausarbeitung des Entwurfs zum Rahmenplan

Nach der Vergabe der weiteren Beauftragung erfolgt die Ausarbeitung des Entwurfes zum Rahmenplan. Das Verfahrensbüro RAUMPOSITION begleitet diese Ausarbeitungsphase auf einer fachlichen/kommunikativen Ebene, koordiniert in enger Rückkopplung mit dem Planungsteam die nachfolgenden technischen Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Verwaltungsabteilungen und führt die Ergebnisse in einer umfassenden Publikation zusammen. Die Erarbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans erfolgt durch die zuständige Verwaltungsabteilung der Stadtgemeinde Korneuburg. Ein Anspruch auf eine (über die Beauftragung zur Ausarbeitung des Rahmenplans hinausgehende) weitere Beauftragung durch das Planungsteam besteht nicht.

Das Verfahren



Verfahrensablauf:
ALTE WERFT.
NEUE IDEEN.

2.3 TERMINE

ZEITLICHER ABLAUF: BEWERBUNGSPHASE	
Öffentliche Bekanntmachung	20. Juni 2016
Abgabefrist der Bewerbungsunterlagen	12. Juli 2016, 17:00 Uhr
Auswahlsitzung des Auswahlgremiums	20. Juli 2016
Bekanntmachung der ausgewählten Planungsteams, Einladung zur Teilnahme am Verfahren	28. Juli 2016

ZEITLICHER ABLAUF: BEARBEITUNGSPHASEN UND VERANSTALTUNGEN	
Internes Auftaktkolloquium (tagsüber) Öffentliches Standortforum 1 (abends)	9. September 2016
Bearbeitungsphase 1	September 2016
Abgabe des Zwischenstands der Entwurfsarbeiten	10. Oktober 2016, 16:00 Uhr
Internes Zwischenkolloquium und öffentliche Zwischenpräsentation	17. Oktober 2016
Bearbeitungsphase 2	Oktober/November 2016
Abgabe der Entwurfsarbeiten	30. November 2016, 16:00 Uhr
Öffentliches Standortforum 2 (abends)	19. Dezember 2016
Interne Preisgerichtssitzung	20. Dezember 2016
Bekanntgabe des ausgewählten Entwurfbeitrags	23. Dezember 2016

ZEITLICHER ABLAUF AUSARBEITUNGSPHASE RAHMENPLAN	
voraussichtliche Auftragsvergabe an die VerfasserIn des ausgewählten Entwurfbeitrags	1. Quartal 2017
Ausarbeitungsphase zur Erstellung des Rahmenplans (mind. 12 Wochen)	1. u. 2. Quartal 2017

2.4 DIALOG UND KOMMUNIKATION

„Eine offene und transparente Art der Prozessgestaltung mit Möglichkeit zur Beteiligung und Mitwirkung durch die BürgerInnen erzielt eine wesentlich höhere Akzeptanz von Planungsvorhaben.“

Der Dialog wird im gegenständlichen Verfahren groß geschrieben. Die Beteiligung der BürgerInnen in Planungsprozessen ist ein Grundsatz der Korneuburger Planungspolitik und zählt somit zum Alltag in der Stadtgemeinde.

Im Sinne eines „lernenden Verfahrens“ ist der Planungsprozess darauf ausgerichtet, dass sich die teilnehmenden Planungsteams konstruktiv auf den Dialog mit allen im Prozess Beteiligten einlassen. Die Teams stehen im Austausch mit den Mitgliedern des Expertengremiums, den sachverständigen BeraterInnen sowie den interessierten BürgerInnen im Rahmen öffentlicher Präsentationsveranstaltungen. Durch den Dialog können so die Entwurfsbeiträge der Teams geschärft und verbessert werden, mit dem Ziel der Maximierung der planerischen Qualität.

Die ehemalige Werfthalle als Planungswerkstatt

Eine der ehemaligen Werfthallen, die Halle 55, welche aktuell als öffentliche Veranstaltungshalle genutzt ist, wird für die Zeit des Planungsverfahrens zur „Planungswerkstatt vor Ort“ und somit zu einer besonderen Adresse für das Entwicklungsgebiet der alten Werft.

Ganz bewusst soll das Arbeiten am Ort des Geschehens, also dort, wo in Zukunft Entwicklung stattfinden wird, nach außen hin sichtbar gemacht werden: hier finden die im Rahmen des Verfahrens Veranstaltungen statt. Hier wird diskutiert, gearbeitet, präsentiert und reflektiert.

Die ehemalige Werfthalle „Halle 55“ am Hafenaerial wird zur „Planungswerkstatt vor Ort“



„Wo einst Schiffe erzeugt wurden, wird während des Planungsprozesses gearbeitet, diskutiert und präsentiert: die ehemalige Werfthalle wird zur Planungswerkstatt.“

2.5 VERFAHRENSBETEILIGTE

2.5.1 AUSLOBERIN (AUFTRAGGEBERIN)

SEFKO
Stadtentwicklungsfonds Korneuburg
Hauptplatz 1
A-2100 Korneuburg
vertreten durch Herrn Roland Raunig

2.5.2 AUSWAHLGREMIIUM

Dieses Gremium hat die Aufgabe aus der Gesamtheit der bewerbenden Planungsteams vier Teams für die Teilnahme am Qualifizierungsverfahren auf Basis der städtebaulichen Kompetenz auszuwählen. In seiner Besetzung aus EigentümerInvertreterInnen sowie eines externen Experten aus dem Bereich Architektur/Städtebau ist das Auswahlgremium ausschließlich während des Bewerbungsverfahrens tätig. Dieses setzt sich auf folgenden Mitgliedern zusammen:



Christian Gepp

Bürgermeister Stadtgemeinde Korneuburg
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



Thomas Pfaffl

Vizebürgermeister Stadtgemeinde Korneuburg
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



Thomas Repper

Architekt
Blauwerk Architekten, München



Margret Ruprecht

Geschäftsführerin
BOP Immodevelopment GmbH



Wilfried Stipsits

Geschäftsführer
WRG – Werft Revitalisierung GmbH



Martin Wimmer

BürgerInnenvertreter (Korneuburg)

2.5.3 EXPERTENGREMIUM

Dieses Empfehlungsgremium, bestehend aus Fach- und SachexpertInnen, wird alle Entwurfsbeiträge einer intensiven und kritischen Bewertung unterziehen und eine Empfehlung zur weiteren Ausarbeitung des ausgewählten Entwurfsbeitrages zum Rahmenplan formulieren. Ebenso formuliert das Expertengremium eine Empfehlung für einen Entwurfsbeitrag als Nachrücker.

Die Mitglieder des Expertengremiums (einschließlich der VertreterInnen) haben ihr Amt persönlich und unabhängig allein nach fachlichen Gesichtspunkten, bzw. die VertreterInnen der Stadtpolitik und -verwaltung nach übergeordneten Planungsrichtlinien, auszuüben. Alle ExpertInnen haben gleiches Stimmrecht. Zu Beginn der konstituierenden Sitzung wählt das Expertengremium aus dem Kreis der Mitglieder eine/n Vorsitzende/n sowie ihre/seine Stellvertretung aus.

Die stellvertretenden Mitglieder des Expertengremiums dürfen an allen Veranstaltungen teilnehmen, besitzen jedoch kein Stimmrecht. Die Auftraggeberin strebt an, dass die Mitglieder des Expertengremiums bei allen Veranstaltungen anwesend sind. Ist ein Mitglied des Expertengremiums verhindert, beruft das Expertengremium nach Möglichkeit eine/n Stellvertretende/n an ihre/seine Stelle.

Das Expertengremium setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Mitglieder des Expertengremiums (stimmberechtigt)



Katharina Bayer Architektin (Wien)



Anna Detzlhofer Landschaftsplanerin (Wien)



Bruno Ettenauer Immobilienökonom (Korneuburg)



Christian Gepp Bürgermeister Stadtgemeinde Korneuburg,
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



Uli Hellweg Architekt/Stadtplaner (Berlin)



Robert Korab Stadtplaner (Wien)



Iva Kovacic Architektin/Expertin für integrale Planung (Wien)



Martin Kutschera WRG – Werft Revitalisierung GmbH
(Korneuburg)



Axel Mader WRG – Werft Revitalisierung GmbH
(Korneuburg)



Thomas Pfaffl Vizebürgermeister Stadtgemeinde Korneuburg,
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



Martin Wimmer BürgerInnenvertreter (Korneuburg)

Das Verfahren

StellvertreterInnen des Expertengremiums (nicht stimmberechtigt)



Verena Mörkl Architektin (Wien)



Elisabeth Kerschbaum Stadträtin
SEFKO Stadtentwicklungsfonds Korneuburg



Wilfried Stipsits Geschäftsführer
WRG – Werft Revitalisierung GmbH



Regina Gruber BürgerInnenvertretung (Korneuburg)

2.5.4 SACHVERSTÄNDIGE BERATERINNEN

Im Rahmen der Kolloquien können die Planungsteams spezifische fachliche bzw. technische Fragen mit den VertreterInnen folgender Fachdienststellen bzw. Institutionen diskutieren:

Bauamt der Stadtgemeinde Korneuburg, vertreten durch Wolfgang Schenk
ExpertInnen für Umwelt (Umweltschutz/Hochwasserschutz/Luft- und Lärmimmission)
ExpertInnen für Verkehr und Mobilität
ExpertInnen für Denkmalschutz, Bundesdenkmalamt, Abtl. Niederösterreich

Darüberhinaus kann der BeraterInnenkreis bei Bedarf erweitert werden, um während der Bearbeitung auftretende spezifische Fragen vonseiten der Planungsteams zu klären.

2.5.5 VERFAHRENSBEGLEITUNG/VERFAHRENSORGANISATION

RAUMPOSITION Scheuven | Allmeier | Ziegler OG

Ansprechperson:

Daniela Allmeier

allmeier@raumposition.at

0043 1 9233089

Die Begleitung der Veranstaltungen sowie die Vorprüfung erfolgt durch das Verfahrensbüro. Nach Abschluss des Verfahrens begleitet RAUMPOSITION die Ausarbeitungsphase.

2.6 VORPRÜFUNG

Die eingereichten Entwurfsbeiträge werden vor ihrer Beurteilung durch das Expertengremium von der Verfahrensbegleitung (siehe Punkt 2.5.5), ebenso unter Hinzuziehung von Sonderfachleuten, nach folgenden Kriterien geprüft:

- » Einhaltung der Verfahrensbestimmungen
- » Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen
- » Einhaltung der Verfahrensvorgaben, insbesondere der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen entsprechend der Aufgabenstellung

2.7 TEILNAHMEBERECHTIGUNG (EIGNUNG) UND AUSSCHLIESSUNGSGRÜNDE

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen sowie TeilnehmerInnengemeinschaften, die

- » zur Erbringung der gegenständlichen Leistung berechtigt sind: Ziviltechnikerbüros und Technische Büros mit aufrechter oder ruhender Befugnis der Fachrichtungen Architektur/Hochbau und/oder Raumplanung/Raumordnung bzw. gleichwertige BefugnisträgerInnen sowie;
- » städtebauliche Referenzprojekte entsprechend der unter Punkt 2.8.2 formulierten Anforderungen vorweisen können;
- » zuverlässig und wirtschaftlich leistungsfähig sind und dies in Anlage C (Teilnahmeantrag) bestätigt haben;
- » über eine Schlüsselperson mit einer Befähigung gemäß dem ersten Aufzählungszeichen verfügen, welche bei mindestens einem der angeführten Referenzprojekte mitgewirkt hat.

Eine interdisziplinäre Zusammensetzung von Bewerbergemeinschaften (Planungsteams) aus den Fachrichtungen Architektur/Städtebau/Raumplanung und Landschaftsplanung ist empfohlen, aber nicht Voraussetzung. Die Weitergabe von (Teil-)Leistungen ist nicht gestattet.

Ausschließungsgründe:

Von einer Teilnahme ausgeschlossen sind Personen bzw. Unternehmen, deren berufliche Zuverlässigkeit sowie die technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen werden kann, bei denen eine Befangenheit gegenüber den AuftraggeberInnen besteht, insbesondere stimmberechtigte Mitglieder des Auswahl- und Expertengremiums.

2.8 FORM UND ABGABE DER BEWERBUNG

Für die unter Punkt 2.8 zu erbringenden Nachweise und Angaben sind die Formulare im Teilnahmeantrag zu verwenden (zum Download zur Verfügung gestellt unter www.raumposition.at/download/altewerft).

2.8.1 ANGABE ZUR PERSON BZW. ZUM PLANUNGSBÜRO

(1) Nachweis der Befugnis

Die Berechtigung der im Herkunftsland des Bewerbers/der Bewerberin zur Ausführung der betreffenden Leistung oder eine Urkunde betreffend der im Herkunftsland des Bewerbers/der Bewerberin zur Ausführung der betreffenden Leistung erforderlichen Mitgliedschaft zu einer bestimmten Organisation (z.B. Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten, Wirtschaftskammer) ist mit entsprechendem Formular im Bewerbungsbogen nachzuweisen und diesem beizulegen.

Die Befugnis kann zum Zeitpunkt der Bewerbung ruhend gestellt, muss aber spätestens zu Beginn des Verfahrens aufrecht sein.

(2) Eigenerklärung zur beruflichen Zuverlässigkeit und der finanziellen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit

Die Erklärung gemäß dem Formular im Teilnahmeantrag ist unterfertigt den Bewerbungsunterlagen beizulegen. Die betreffenden Unterlagen zum Nachweis sind der Auftraggeberin nur nach Aufforderung binnen 3 Tagen ab Aufforderung zu übermitteln.

(3) Nachweis der Schlüsselperson/en

Angabe der Schlüsselperson/en mit einer Befähigung gemäß dem ersten Aufzählungszeichen, die an der Bearbeitung maßgeblich mitwirken und hauptverantwortlich die geforderten Leistungen erbringen sowie verpflichtend die genannten Termine persönlich wahrnehmen. Hierzu ist das Formblatt im Teilnahmeantrag zu verwenden.

2.8.2 ANGABEN ZUR FACHLICHEN EIGNUNG

Referenzen

Darstellung einer Auswahl von zwei städtebaulichen Referenzprojekten zu vergleichbaren Aufgabenstellungen (städtischer/urbaner Kontext, Größe des Planungsgebietes) aus den letzten fünf Jahren (Stichtag: 20.06.2011). Bei diesen Projekten kann es sich um städtebauliche Rahmenpläne/Masterpläne oder um prämierte, jedoch zumindest anerkannte Wettbewerbsbeiträge handeln. Für die Angaben der Projektdaten ist das Formblatt im Teilnahmeantrag zu verwenden. Weiterführende Angaben zu den Referenzprojekten (Pläne, Darstellungen, Visualisierungen etc.), sowie die Angabe relevanter Projektinformationen, sind entsprechend der Layoutvorlage (zum Download zur Verfügung gestellt unter www.raumposition.at/download/altewerft) vorzunehmen und im Umfang auf maximal 4 A3-Seiten im Hochformat pro Bewerber bzw. pro Bewerbergemeinschaft beschränkt.

Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, werden nicht zugunsten der Bewerbenden berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgesandt. Legt der/die BewerberInnen mehr Referenzprojekte als gefordert vor, werden die ersten beiden gereihten Projekte für die Bewertung zur Auswahl herangezogen.

2.8.3 FORM DER ABGABE

Alle unter Punkt 2.8 angeführten Bewerbungsunterlagen sind in gedruckter Form (lose Blätter, nicht gebunden) sowie im PDF-Format auf einem Datenträger (CD, DVD, USB-Stick) abzugeben. Die Bewerbungsunterlagen müssen in einem verschlossenen Kuvert mit dem Vermerk „Bewerbung: ALTE WERFT.NEUE IDEEN.“ bis spätestens Dienstag, den 12. Juli 2016, 17:00 Uhr der Verfahrensorganisatorin vorliegen:

RAUMPOSITION.

Scheuven | Allmeier | Ziegler OG
Lederergasse 18/1, A-1080 Wien

Das Datum des Poststempels gilt nicht als Einlangungszeitpunkt. Die Verantwortung für die Vollständigkeit sowie das rechtzeitige Einlangen liegt bei den Bewerbenden. Verspätet eingereichte Bewerbungen werden nicht berücksichtigt. Fehlende Angaben werden nicht gewertet. Falsche Angaben führen zum sofortigen und unwiderruflichen Ausschluss von der Teilnahme.

2.9 AUSWAHL DER TEAMS

Die eingereichten Bewerbungsunterlagen werden im Rahmen eines Screenings vom Auswahlgremium begutachtet.

Für die Auswahl jener geeigneten BewerberInnen, die zum Verfahren eingeladen werden, wird nachfolgendes Auswahlverfahren angewandt:

2.9.1 BEURTEILUNGSKRITERIEN

(1) Eignungskriterien

Die Erfüllung der unter Punkt 2.7 genannten Eignungskriterien muss bereits zum Zeitpunkt der Abgabe der Bewerbung vorliegen.

(2) Auswahlkriterien

Aus den die obigen Bedingungen erfüllenden Bewerbungen wählt das Auswahlgremium auf Basis der unter Punkt 2.8.2 angeführten Referenzen die geeigneten TeilnehmerInnen für das Verfahren aus.

Ziel ist die Auswahl von TeilnehmerInnen, die sich aufgrund ihrer städtebaulichen Kompetenz in vergleichbaren Aufgabenstellungen auszeichnen.

Es wird explizit darauf hingewiesen, dass Planungsteams gesucht sind, die sich konstruktiv in die dialogischen Formate des Verfahrens einbringen.

Für die Vergabe der Positionen empfiehlt die Ausloberin dem Auswahlgremium die Bewertung der Referenzen so vorzunehmen, dass auch junge Büros bzw. außergewöhnliche Planungszugänge berücksichtigt werden.

Die Referenzprojekte werden im Hinblick auf die

- » Relevanz für die Aufgabenstellung;
- » Qualität des städtebaulich-freiraumplanerischen Konzeptes;
- » Qualität und Funktionalität der baulich-räumlichen Gestaltung;
- » Strukturierung/Zonierung und Qualität der Grün-/Freiräume sowie der öffentlichen Räume;
- » Diskursivität;

bewertet.

Sollten BewerberInnen bis zur Ausgabe der Unterlagen zur Aufgabenstellung, aus welchen Gründen auch immer, aus dem Kreis der vorgeschlagenen BewerberInnen ausscheiden, rückt eine dementsprechende Anzahl von nächstgereihten BewerberInnen in den Kreis der bestehenden BewerberInnen nach.

2.10 EMPFEHLUNG ZUR WEITEREN AUSARBEITUNG ZUM RAHMENPLAN

Das Expertengremium formuliert im Rahmen der Preisgerichtssitzung die Empfehlung eines Entwurfsbeitrages für die weitere Beauftragung zur Ausarbeitung des Entwurfs zum Rahmenplan durch das ausgewählte Planungsteam. Ebenso formuliert das Expertengremium eine Nachrücker-Position.

2.10.1 EMPFEHLUNGSKRITERIEN

Die Entwurfsbeiträge werden vom Expertengremium nach folgenden Kriterien beurteilt, die in ihrer Bedeutung als gleichwertig anzusehen sind:

- » Umsetzung Positionierung-Fokus „Wasser“ der Stadt Korneuburg
- » Qualität des räumlichen und funktionalen städtebaulichen Konzeptes;
- » Plausibilität, Relevanz und Nachvollziehbarkeit des Entwurfs;
- » Einbeziehung in den stadträumlichen Kontext der Umgebung, bezogen auf die öffentlichen Räume, Frei- und Grünräume, Natura 2000 etc.;
- » Entwicklung wirtschaftlich tragfähiger und auf Realisierung angelegter Nutzungskonzepte;
- » Relevanz einer kurzfristigen, in Teilgebieten schrittweisen Entwicklungsstrategie.

2.11 HONORIERUNG

2.11.1 AUFWANDSENTSCHÄDIGUNG

Für die Teilnahme am Qualifizierungsverfahren, an den genannten Veranstaltungen und die Erstellung sämtlicher unter Punkt 2.13 beschriebenen Leistungen (exkl. der Ausarbeitung des Rahmenplans) erhält jedes teilnehmende Planungsteam eine Aufwandsentschädigung in der Höhe von EUR 25.000 inkl. Nebenkosten, exkl. Umsatzsteuer.

Bei einer Auszahlung an ausländische PreisträgerInnen wird die Mehrwertsteuer von 20% von der Ausloberin einbehalten und in Österreich abgeführt, bei in Österreich steuerpflichtigen PreisträgerInnen wird die Mehrwertsteuer ausgezahlt.

2.11.2 REISEKOSTEN

Für die Teilnahme an den Veranstaltungen durch die ausgewählten Planungsteams übernimmt die Ausloberin die angemessenen Kosten von An-/Abreise und Übernachtung in Absprache mit dem Ausloberin. Dies inkludiert maximal zwei TeilnehmerInnen pro auswärtigem Team.

2.11.3 HONORAR FÜR DIE AUSARBEITUNG ZUM RAHMENPLAN

Es wird explizit darauf hingewiesen, dass die Beauftragung zur Ausarbeitung des Rahmenplans nach der Festlegung des ausgewählten Entwurfsbeitrags erfolgt. Gemäß den Empfehlungen des Expertengremiums wird die Auftraggeberin zur weiteren Verhandlung für die Ausarbeitung des Entwurfs zum Rahmenplan im Rahmen des gegenständlichen Ver-

gabeverfahrens einladen. Mit der Verfasserin des ausgewählten Entwurfsbeitrags wird die Vereinbarung über die Ausarbeitung zum Rahmenplan im Rahmen des gegenständlichen Vergabeverfahrens festgelegt. Mit den übrigen Teilnehmern des Dialogverfahrens wird nicht weiter verhandelt. Derartige Verhandlungen mit den übrigen Teilnehmern dieses Dialogverfahrens werden nur dann geführt, wenn die Verhandlungen mit der Verfasserin des ausgewählten Entwurfsbeitrags wider Erwarten scheitern sollten.

Als Richtwert für die Honorierung der zu erbringenden Leistungen in der Ausarbeitungsphase werden EUR 35.000 angesetzt. Die Ausloberin behält sich vor, gegebenenfalls mit der nächst gereihten VerfasserIn über die weitere Beauftragung in Verhandlung zu treten. Für die Ausarbeitungsphase wird ein entsprechendes Leistungsprofil vonseiten der Auftraggeberin zugrunde gelegt werden.

Die Auftraggeberin behält sich das Recht vor, allfällige aus städtebaulichen, formalen, sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen erforderliche Änderungen im Zuge des Dialogverfahrens zur Auftragserteilung oder der weiteren Bearbeitung verlangen zu können. Dabei sollten jedoch die wesentlichen Qualitätsmerkmale erhalten bleiben.

2.12 BEARBEITUNGSPHASEN

2.12.1 AUFTAKTKOLLOQUIUM UND ÖFFENTLICHES STANDORTFORUM 1

Im Rahmen der ersten öffentlichen Veranstaltungseinheit am 9. September erfolgt eine intensive Auseinandersetzung mit Ort und Aufgabe. Neben der Vorstellung der Planungsteams steht die Vorstellung und Diskussion der Anforderungen an die Entwicklung des Hafensareals im Mittelpunkt der Veranstaltung. Die Ergebnisse der an Thementischen geführten Diskussionen werden dokumentiert und bilden eine ergänzende Grundlage zur Aufgabenstellung, die den teilnehmenden Teams zuvor zugegangen ist.

2.12.2 BEARBEITUNGSPHASE 1: VOM AUFTAKT BIS ZUM ZWISCHENKOLLOQUIUM

In einer ersten 4-wöchigen Bearbeitungsphase werden die Planungsteams in ihren jeweiligen Büros an ersten Ideen und Konzepten zur Transformation des Hafensareals und zu dessen Einbindung in den umgebenen Kontext arbeiten. Die Ergebnisse dieser ersten Bearbeitungsphase werden in Form von Plänen und Modellen zum Zwischenkolloquium am 17. Oktober präsentiert und diskutiert. Das Zwischenkolloquium ist in zwei Abschnitte gegliedert. Nach einer internen Vorstellung und Diskussion der Beiträge mit den Mitgliedern des Expertengremiums sowie den sachverständigen BeraterInnen, erfolgt eine öffentliche Vorstellung der Ideen und Konzepte durch die Planungsteams im Rahmen einer öffentlichen Zwischenpräsentation. An Projektischen haben die Bürger und Bürgerinnen anschließend die Möglichkeit gezielte Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die Teams zu richten. Die Ergebnisse der Diskussionen werden abschließend vom Expertengremium gebündelt und im Rahmen eines Protokolls den Teams als ergänzende Grundlagen zur zweiten Bearbeitungsphase übermittelt.

2.12.3 BEARBEITUNGSPHASE 2: VOM ZWISCHENKOLLOQUIUM BIS ZUR ABSCHLUSSPRÄSENTATION

In einer abschließenden 5-wöchigen Bearbeitungsphase erfolgt die Ausarbeitung der Entwurfskonzepte durch die Planungsteams. Die Entwurfskonzepte werden anschließend im Rahmen einer Vorprüfung begutachtet und im Hinblick auf die zentralen Entwurfskriterien und Planungsvorgaben ausgewertet.

Am 19. Dezember werden die Planungskonzepte durch die Planungsteams öffentlich präsentiert. Die BürgerInnen erhalten die Möglichkeit, die vorgestellten Entwurfskonzepte zu kommentieren. Auf dieser Grundlage wird das Expertengremium am folgenden Tag in einer internen, nicht-öffentlichen Sitzung darüber beraten, welcher Entwurf vertiefend ausgearbeitet werden soll. Die Beurteilungskriterien und die Empfehlung werden anschließend durch die Mitglieder des Expertengremiums öffentlich erläutert. Ergänzende Hinweise aus der öffentlichen Diskussion werden dokumentiert und sollen in die weitere Bearbeitung des Rahmenplanes einfließen.

Nach der Abschlusspräsentation werden die Arbeiten aller Planungsteams öffentlich ausgestellt und dokumentiert.

2.13 LEISTUNGEN

2.13.1 LEISTUNGEN BEARBEITUNGSPHASE 1

- » Städtebauliche/freiräumliche Einbindung in den umgebenden Kontext im Maßstab 1:5.000
- » Strukturkonzepte (Bebauung, Erschließung, Freiraum, Nutzungsverteilung) im Maßstab 1:2.500
- » Städtebauliches Konzept/Lageplan zur Entwicklung des Hafensareals und der angrenzenden Landschafts- und Naturräume (Natura 2000) mit Aussagen zur Bebauung, zum Freiraum, zur Erschließung, zu Nutzungen im Maßstab 1:1.000
- » Ergänzende Strukturdiagramme und Illustrationen in freier Darstellung
- » Systemschnitte durch das Planareal im Maßstab 1:1.000, in Teilbereichen im Maßstab 1:500
- » Grobe strukturierte Vorschläge für den Umgang mit dem allenfalls schlagend werdenden Restrisiko eines über den geplanten Schutzgrad hinausgehenden Donauhochwassers in freier Darstellung
- » Flächennachweise (entsprechend dem beigefügten Datenblatt)
- » Arbeitsmodell (auf Einsatzplatte) im Maßstab 1:1.000
- » Kurzgefasste Erläuterungen auf den Präsentationsplakaten

Formale Ausführung und Zwischenabgabe:

Die Beiträge müssen so ausgearbeitet sein, dass die Erfüllung der Planungsaufgabe mit hinreichender Deutlichkeit ablesbar ist.

Die vorgegebenen Maßstäbe sind einzuhalten und die Pläne zu nord.

Die geforderten Planunterlagen sind auf maximal 3 A0-Plakaten im Querformat in gerollter Form für die Präsentation einzureichen. Eine zweite Parie der Planunterlagen für den Entwurfs-Check ist in gerollter Form beizulegen, ebenso eine verkleinerte Parie in einer DIN A3-Format-Mappe.

Sämtliche Unterlagen sind auch in digitaler Form auf Datenträger beizulegen.

Abzugeben sind die Unterlagen bis spätestens 10. Oktober 16.00 Uhr im Verfahrensbüro RAUMPOSITION.
Scheuven | Allmeier | Ziegler OG
Lederergasse 18/1, A-1080 Wien

2.13.2 LEISTUNGEN BEARBEITUNGSPHASE 2

- » Städtebauliche/freiräumliche Einbindung in den umgebenden Kontext im Maßstab 1:5.000
- » Strukturkonzepte (Bebauung, Erschließung, Freiraum, Nutzungen) im Maßstab 1:2.500
- » Städtebauliches Konzept/Lageplan zur Entwicklung des Hafensareals mit Aussagen zur Bebauung, zum Freiraum, zur Erschließung und zu Stellplätzen, zu Nutzungen im Maßstab 1:1.000
- » Exemplarische Vertiefungen mit Aussagen zur Freiraumgestaltung und zu den Erdgeschossnutzungen im Maßstab 1:500 (entsprechend den Festlegungen, die nach dem Zwischenkolloquium durch das Expertengremium definiert werden)
- » Perspektivische Darstellungen (entsprechend vorgegebener Blickpunkte, die nach dem Zwischenkolloquium durch das Expertengremium definiert werden)
- » Ergänzende Strukturdiagramme und Illustrationen sowie Aussagen zu Gebäudetypologien in freier Darstellung
- » Systemschnitte durch das Planareal im Maßstab 1:1.000, in Teilbereichen im Maßstab 1:500
- » Vertiefung der Vorschläge für den Umgang mit dem allenfalls schlagend werdenden Restrisiko eines über den geplanten Schutzgrad hinausgehenden Donauhochwassers hinsichtlich angepasster baulicher Strukturen, laufender Betrieb, Erhalt und Pflege der Flächen und Infrastrukturen sowie betriebliche Maßnahmenvorsorge in freier Darstellung
- » Präsentationsmodell im Maßstab 1:1.000
- » Flächennachweise (entsprechend dem beigefügten Datenblatt)
- » Erläuterungsbericht mit Aussagen zur Leitidee, zum Konzept, zu den Nutzungsschwerpunkten, zum Freiraum und zu einer Entwicklungsstrategie, zur Integration der vorhandenen denkmalgeschützten Bausubstanz, zum Hochwasser- und Lärmschutz sowie zur Wirtschaftlichkeit der Gesamtentwicklung

Formale Ausführung und Endabgabe:

Die Beiträge müssen so ausgearbeitet sein, dass die Erfüllung der Planungsaufgabe mit hinreichender Deutlichkeit ablesbar ist.

Die vorgegebenen Maßstäbe sind einzuhalten und die Pläne zu nord.

Die Einreichung von Varianten ist nicht zugelassen.

Die geforderten Planunterlagen sind auf maximal 3 A0-Plakaten im Querformat in gerollter Form für die Präsentation einzureichen. Eine zweite Parie der Planunterlagen für die Vorprüfung ist in gerollter Form beizulegen, ebenso eine verkleinerte Parie in einer DIN A3-Format-Mappe.

Leistungen

Sämtliche Unterlagen sind auch in digitaler Form auf Datenträger beizulegen:

- » Bilder und Grafiken im Dateiformat JPG
- » Auflösung: mind. 300 dpi, Größe: mindestens 1024 x 768 Pixel
- » Texte als MS-Word-Dokumente
- » Präsentationsplakate im PDF-Format, jedes Plakat als ein eigenes PDF-File

Abzugeben sind die Unterlagen bis spätestens 30. November 16.00 Uhr im Verfahrensbüro RAUMPOSITION.

Scheuven | Allmeier | Ziegler OG
Lederergasse 18/1, A-1080 Wien

2.14 AUSARBEITUNG DES RAHMENPLANS

Nach Festlegung der Empfehlung eines Entwurfbeitrags durch das Expertengremium erfolgt die Beauftragung der VerfasserIn zur Ausarbeitung des Entwurfes zum Rahmenplan. Ein detailliertes Leistungsprofil für die Angebotslegung wird vonseiten der AuftraggeberInnen zur Verfügung gestellt werden.

In enger Abstimmung mit der Ausloberin, weiteren FachexpertInnen und dem Planungsteam wird das Verfahrensbüro RAUMPOSITION diese Ausarbeitungsphase auf einer fachlichen/kommunikativen Ebene begleiten, koordiniert in enger Rückkopplung mit dem Planungsteam die nachfolgenden technischen Abstimmungsgespräche mit den zuständigen Dienststellen und Fachverwaltungen und führt die Ergebnisse in einer umfassenden Publikation zusammen.

Zum Leistungsprofil im Rahmen der Ausarbeitungsphase zählen in groben Zügen (ein detailliertes Leistungsprofil für die Angebotslegung durch das ausgewählte Planungsteam wird formuliert werden):

- » Abstimmung des städtebaulichen Rahmenplans auf Realisierbarkeit und Entwicklungsetappen
- » Festlegung der städtebaulichen Integration in die Nachbarschaft
- » Differenzierung der Bebauungskanten, Blickbeziehungen, Höhenentwicklung, Nutzung von Erdgeschoßzonen, Zentrenbildung, Gestalt- und Aufenthaltsqualität in öffentlichen und halböffentlichen Räumen, (wohnungsbezogener) Freiraum
- » Festlegung von Bereichen mit Anbaupflicht und Bereichen, wo das Abrücken oder Abgehen von der geschlossenen Bebauung zulässig ist
- » Differenzierung und Präzisierung der Nutzungsverteilung unter besonderer Berücksichtigung von Erdgeschosszonen, Einzelhandelsstandorten und bestehender bzw. geplanter Nutzungen in der Umgebung
- » Präzisierung eines Zentrenkonzeptes mit Aussagen zur Bündelung von Nutzungen
- » Berücksichtigung der Lärmsituation (v.a. entlang der Donauuferautobahn, Schallausbreitung über die Wasserflächen, etc.)

- » Präzisierung des Erschließungskonzeptes bezogen auf das mit dem Bevölkerungszuwachs prognostiziertes Verkehrsaufkommen und damit verbundenen Auswirkung auf Verkehrslösungen/-ströme/-volumen
- » Präzisierung der Erfordernisse hinsichtlich des Hochwasserschutzes
- » Überprüfung der Situierung, Größe und Ausformung der Einrichtungen der sozialen und kulturellen sowie der Bildungsinfrastruktur
- » Detaillierter Nachweis der erzielbaren bebaubaren Fläche und Geschossfläche bezogen auf die jeweiligen Bauplätze, nach Nutzungen differenziert, unter Beachtung einer ausreichenden Belichtung
- » Präzisierung der vorgeschlagenen Bebauungsformen
- » Präzisierung einer praktikablen Bauplatzabgrenzung und -aufschließung
- » Angabe der bereichsweise zulässigen Minimal- und Maximalhöhe
- » Darstellung der AkteurlInnen und NutzerInnengruppen, die frühzeitig in die Quartiersentwicklung miteinzubeziehen sind
- » Abstimmung mit allen erforderlichen Fachverwaltungen der Stadtgemeinde Korneuburg

2.15 RECHTSGRUNDLAGE

Als Rechtsgrundlagen des Verfahrens gelten das Bundesvergabegesetz 2006 i.d.g.F., die Ausschreibung in der vorliegenden Fassung, allfällige schriftliche Fragebeantwortungen und Fragebeantwortungen im Protokoll eines etwaigen Kolloquiums.

Mit der Einreichung der Bewerbungsunterlagen nimmt der/die Bewerber/in bzw. die Berggemeinschaft sämtliche, in der Ausschreibung enthaltenen Bedingungen in der vorliegenden Fassung an. Allfällige, von den TeilnehmerInnen abgegebene Vorbehalte sind unwirksam.

Die TeilnehmerInnen sind bis zur Veröffentlichung der Ergebnisse des Verfahrens auch zur Geheimhaltung des eigenen Projektes gegenüber nicht beteiligten Dritten verpflichtet und nehmen ausdrücklich zur Kenntnis, dass die Entscheidungen des Expertengremiums in allen Fach- und Ermessensfragen endgültig und unanfechtbar sind.

Die Beiträge sind unter Berücksichtigung und Einhaltung sämtlicher einschlägiger gesetzlicher und behördlicher Bestimmungen sowie sämtlicher für das Projekt maßgeblichen technischen Normen und Richtlinien zu erstellen.

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Alle Beschreibungen sowie Bemaßungen der Pläne werden in deutscher Sprache und in metrischen Maßeinheiten gefordert.

Die vergaberechtliche Nachprüfung liegt in Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich.

2.16 EIGENTUM UND URHEBERRECHT

Die von den TeilnehmerInnen eingereichten Pläne, Unterlagen etc. werden sachliches Eigentum der Ausloberin. Das Urheberrecht verbleibt bei der UrheberIn, lediglich das Werknutzungsrecht wird im Auftragsfall an den Auftraggeber übertragen.

Die Ausloberin hält das Recht zur Erstveröffentlichung und ist berechtigt, die Arbeiten nach

Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und auch über Dritte zu veröffentlichen, wobei die Namen der VerfasserInnen genannt werden. Unberührt davon erhält die Ausloberin das Recht, die Ideen im Rahmen der Dialogphase auch mit Dritten/TeilnehmerInnen an der Dialogphase zu diskutieren und auch der Öffentlichkeit zu präsentieren, die Entwurfsarbeiten der VerfasserInnen, denen weitere planerische Leistungen übertragen werden, unter Namensangabe der VerfahrensteilnehmerInnen zu veröffentlichen und für den vorhergesehenen Zweck zu nutzen; die VerfahrensteilnehmerInnen und ihre RechtsnachfolgerInnen sind verpflichtet, Abweichungen von den Entwurfsarbeiten zu gestatten; dies gilt auch für das ausgeführte Werk. Das Recht des Verfassers/der Verfasserin auf UrheberInnenbezeichnung, Ausstellung und Veröffentlichung seines/ihrer Entwurfsbeitrags bleibt dadurch unberührt und steht dem Verfasser/der Verfasserin vorbehaltlich der Verschwiegenheitspflicht bis zur Veröffentlichung des Ergebnisses des Verfahrens uneingeschränkt zu.

Im Auftragsfall (Beauftragung zur Ausarbeitung des Rahmenplans) überträgt die/der AuftragnehmerIn (die/der VerfasserIn) der Auftraggeberin sämtliche Werknutzungsrechte an dem Rahmenplan und an sämtlichen von ihr/ihm für das gegenständliche Projekt erstellten Planungen und Unterlagen. Dies umfasst insbesondere auch das Recht, die Planung ohne ihre/seine Zustimmung selbst zu vollenden, zu ergänzen, zu verändern, zu erweitern und solche Arbeiten durch Dritte vornehmen zu lassen. Die betreffenden Werknutzungsrechte sind als nicht gesondert zu vergütende, unwiderrufliche, übertragbare, unlizenzierbare sowie inhaltlich, zeitlich und räumlich unbegrenzte Nutzungsrechte zu verstehen.

2.17 VERTRAULICHKEIT DER UNTERLAGEN

Der gegenständliche wettbewerbliche Dialog ist im Hinblick auf das Ziel einer Maximierung der planerischen Qualität darauf ausgerichtet, dass alle TeilnehmerInnen am Dialog im Wechselspiel zu einander ihre eigenen Entwürfe verbessern; dies zum wechselseitigen Vorteil.

Im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen sollen die teilnehmenden Planungsteams den Stand ihrer Entwurfsarbeiten der Öffentlichkeit präsentieren und offen für den Austausch und Dialog mit den BürgerInnen sein.

Halbinsel (li.); Haf-
becken mit ehemaliger
Slipanlage und dahin-
terliegender Lagerhalle
der Firma Kuwopa (re.)



Blick auf die Lagerhalle
der Firma Kuwopa von
der Halbinsel



Blick von der Halbinsel auf die
denkmalgeschützten baulichen
Strukturen Anlagen und des Werf-
tareals





3. AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSAUFGABE

»Am Werftareal in Korneuburg soll ein neues lebenswertes, lebendiges und vielfältiges Quartier entstehen, in dem Wohnen und Arbeiten Platz finden, das Raum für Bildung, Freizeit, Tourismus und Bewegung anbietet.«

Mit dem Strukturwandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft ergeben sich in der Stadtentwicklung – trotz attraktiver und stadtnaher Lage – mindergenutzte Flächen. Neue Entwicklungsgebiete entstehen dann, wenn ganze Gebiete ihre Funktion verändern und/oder verlieren. So werden etwa Hafengebiete vielerorts umgenutzt, wenn auch oftmals nur für einen temporären Zeitraum, und grundlegend umstrukturiert. Nicht selten stellen sie aufgrund von Lage und Atmosphäre Standorte für attraktives Wohnen und Arbeiten am Wasser dar. Oft verfügen sie trotz neuerer Gebäudestrukturen über Geschichte und am Wasser entstehen Quartiere mit vielfältigen Frei- und Grünräumen.

Einst lagen die Häfen und Produktionsstätten möglichst isoliert, weil mit den damaligen Nutzungen Lärm und Gestank verbunden waren. Mit der veränderten Ausgangslage ergeben sich heute neue Vernetzungsmöglichkeiten. Die Gebiete können für die Umgebung geöffnet und zu neuen „Trittsteinen“ in der Stadtlandschaft werden. Umgekehrt ist es für die neuen Wohn- und Arbeitsorte förderlich an bestehende Strukturen in der Umgebung angebunden zu sein und dortige Infrastrukturangebote zu nutzen.

Sowohl für die Anbindung der neuen Stadtbausteine an das Umfeld als auch für die Binnenstruktur kommt vor allem den öffentlichen Frei- und Grünräumen eine wichtige Funktion zu. Oft bilden sie von Anbeginn ein Gerüst, das dann schrittweise aufgefüllt wird – nicht selten auch mit Gebäuden und Nutzungen, die sich im Zuge des Planungsverfahrens bis zur Realisierung und Umsetzung nochmals verändern. Dementsprechend robust muss also die Grundstruktur der Straßen, Plätze und Freiräume ausgebildet sein. Dabei ist zu beachten, dass Wasserlagen zwar hochattraktiv sind, diese aber auch immer eine trennende Wirkung für den Stadtraum mit sich bringen, welche die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit beeinträchtigen.

Im Fall des ehemaligen Werftareals in Korneuburg ist es aber nicht nur das Wasser, das einen Teilbereich des Entwicklungsgebietes vom Festland räumlich trennt (die Halbinsel ist nur an einer Stelle mit dem Festland verbunden), es sind vor allem die hochrangigen Verkehrsinfrastrukturtrassen, die im Laufe der Stadtentwicklung errichtet wurden. Die Autobahn und die Bahnlinie lassen in der Stadt zwei Seiten und einen „dazwischen liegenden Raum“ entstehen, der den Standort der Werft vom Rest der Stadt abgrenzt.

Vernetzung ist daher nicht nur im Inneren eines solchen Entwicklungsgebietes eine zentrale Herausforderung, sondern auch im Äußeren – mit dem Kontext der Umgebung. Die Vernetzung bedingt ein besonderes Augenmerk bei der Gestaltung der öffentlichen Räume.

Liegen Hafengebiete unmittelbar an Flüssen, haben sie oft entsprechend zwei Seiten, die zu betrachten sind: Bereiche am Festland und Bereiche am Fluss. Im Idealfall können beide verbunden und gesamtstädtisch in ein übergeordnetes Freiraumkonzept eingewoben werden.

Mit der Umnutzung solcher Areale geht oft auch eine Art „städtebaulicher Rückkoppelungseffekt“ einher. Mit den Veränderungen auf den eigentlichen Entwicklungsflächen werden neue Impulse gesetzt, auf die auch das Umfeld reagiert. Resonanzen entstehen und Wechselbeziehungen verändern sich.

3.1. DIE PLANUNGSAUFGABE IM KONTEXT DES MASTERPLANS

Die zukünftige Entwicklung des Werftareals wurde im Rahmen des vor kurzem abgeschlossenen Masterplanprozesses thematisiert und in diesem Kontext erneut auf die Potentiale des Standortes hingewiesen. Für die gegenständliche städtebauliche und freiräumliche Aufgabenstellung gilt es somit auf die übergeordneten Zielformulierungen des „Masterplans Korneuburg 2036“ Bezug zu nehmen (das Dokument wird als Anlage zur Verfügung gestellt).

Der „Masterplan Korneuburg 2036“ wurde im Rahmen eines intensiven Beteiligungsprozesses unter Zusammenarbeit von BürgerInnen, PolitikerInnen und VertreterInnen der Stadtverwaltung, begleitet von externen BeraterInnen, erarbeitet, im Juni 2016 fertiggestellt und vom Gemeinderat beschlossen.

Den darin enthaltenen, für die gesamte Stadtentwicklung relevanten Themenfeldern darübergestellt wurden sogenannte „Leuchttürme“ – Schwerpunkte, die Korneuburg über die Stadtgrenzen hinaus Identität und Strahlkraft verleihen sollen.

Unter dem Titel „Stadt-Land-Fluss“ setzt sich dieser Leuchtturm die dynamische Entwicklung des Gebietes an der Donaulände/Werft zum Ziel, zu jenem auch die Schaffung einer attraktiven Verbindung zum Stadtzentrum zu zählen ist.

Zielformulierung aus dem Masterplan:

„Korneuburg ist eine untrennbar mit Wasser verbundene Stadt. Die Identifikation der Bevölkerung mit Donau, Werft und Wasser ist historisch gewachsen und wird mit der Realisierung der Entwicklungspotentiale dieses Gebiets lokal wie (über-)regional erkennbar.

Das Gebiet stellt für KorneuburgerInnen und Gäste Erholungsraum und Kulturangebote bereit. Es beinhaltet Wohnraum für gemischte Anforderungen – inklusive Nahversorgung – und überwindet mit einer innovativen Verbindung die Barrieren zwischen dem Stadtzentrum und der Donau. Durch auf den Themenschwerpunkt „Wasser“ fokussierte Betriebe realisiert der Leuchtturm wirtschaftliches Wachstum für die Stadt und liefert einen ebensolchen Impact für die Region“ (vgl. Masterplan Korneuburg 2036, Pkt. 3.3, S. 24).



3.2 DER STANDORT ALTE WERFT



Korneuburg liegt nur 12 km nordwestlich von Wien entfernt. In weniger als 30 Minuten gelangt man mit der S-Bahn in die Hauptstadt.

3.2.1 LAGE IN DER NÄHE VON WIEN

Korneuburg liegt im Weinviertel in Niederösterreich an der Donau, nur rund 12 km nordwestlich von Wien entfernt.

Für den motorisierten Individualverkehr ist Korneuburg sehr gut erschlossen: über zwei Abfahrten der A22 „Korneuburg-Ost“ und „Korneuburg West“ und eine Abfahrt von der Schnellstraße S1 „Korneuburg Nord“ sowie über ein Hauptstraßennetz, bestehend aus der B3 (Stockerauer Straße), B6 (Laaer Straße) und anderen, niederrangigen Ausfallstraßen wie der Klein-Engersdorfer Straße und der Bisamberger Straße.

Derzeit werden verschiedene Varianten einer zusätzlichen Autobahnabfahrt „Korneuburg Mitte“ geprüft, um auch das künftige Entwicklungsgebiet Werft unmittelbar an das hochrangige Straßenverkehrsnetz anzuschließen.

Korneuburg ist über die Schnellbahn (Nordwestbahnstrecke) an den öffentlichen Schienenverkehr angeschlossen und verfügt dadurch über eine gute überregionale Erreichbarkeit. Das neugestaltete, moderne Bahnhofsgebäude und der Bahnhofsvorplatz tragen zusätzlich zu einer Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs bei. Die Nordwestbahn bietet die Möglichkeit, in weniger als einer halben Stunde Fahrtzeit im Zentrum der Bundeshauptstadt zu sein. Andere Destinationen im Großraum Wien sowie die Landeshauptstadt St. Pölten sind zumeist nur über einen Umstieg in Wien zu erreichen.

Wien wächst und die Umlandgemeinden wachsen mit

Aktuell leben in Korneuburg knapp 13.000 Menschen. Die Nähe zu Wien und der enorme Bevölkerungszuwachs in der Hauptstadt, führen ebenso zu einem Bevölkerungszuwachs in den Umlandgemeinden. Die Bevölkerungsentwicklung von Korneuburg verzeichnet somit einen stetigen Zuwachs. Bis 2036 wird ein Zuwachs auf 18.000 bis 20.000 EinwohnerInnen prognostiziert (vgl. dazu Masterplan Korneuburg 2036).

3.2.2 LAGE AN DER DONAU

Die Lage des Werftareals direkt an der Donau ist herausragend, seine Anbindung überaus vielfältig. Der Standort ist über die A22 Abfahrt Korneuburg Ost an das hochrangige Autobahnnetz angebunden und entweder über die Donaustraße oder in untergeordneter Weise über die Straße „Zum Scheibenstand“ (geringere Anbindungsqualität, fehlender Bahnübergang und lange Wartezeiten zu Stoßzeiten (bis zu 60%)) zu erreichen. Wie unter Punkt 3.2.1 erwähnt, ist in diesem Bereich eine neue Autobahnabfahrt in Planung. Öffentlich ist der Standort einerseits durch die S-Bahn erreichbar. Der Bahnhof befindet sich in etwa 10 Gehminuten entfernt vom Standort. Der neu geschaffene südliche Ausgang verbessert die Erreichbarkeit des Bahnhofes. Andererseits erschließt ein unregelmäßig frequentierender Regionalbus den Rand des Werftareals (die Haltestelle befindet sich in der Straße „Am Hafen“) und verbindet es mit dem Bahnhof und dem Zentrum. Der Donauradweg, welcher von Passau nach Wien verläuft, führt direkt am Areal vorbei. Zudem verfügt der Standort über eine bestehende Anlegestelle für Schiffe entlang der Donauroute Nordsee/Schwarzes Meer und konkret Linz-Budapest. Die Route steuert ebenso die Schiffsstation Handelskai in Wien an. Mittels einer Rollfähre wird Korneuburg mit der gegenüberliegenden Stadt Klosterneuburg verbunden. Hierbei handelt es sich um die einzige Überquerungsmöglichkeit zwischen der Tullner Donaubrücke und der Wiener Nordbrücke.

Trotz dieser vielzähligen und vielfältigen An- und Verbindungen erscheint das Areal nur bedingt präsent in der Wahrnehmung der städtischen Öffentlichkeit zu sein. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass Autobahn und Bahnlinie eine starke Zäsur zwischen der Innenstadt und der Donau darstellen. Diese räumlich und vor allem mental zu überwinden, wird eine Herausforderung des gesamten Planungsprozesses sein. (Genauere Informationen zu den verkehrlichen Rahmenbedingungen sind unter Punkt 3.4.5 Mobilität und Erschließung auf S. 56 zu finden. Ebenso werden diese als Anlage zur Verfügung gestellt.)



Die strategisch gute Lage des ehemaligen Werftareals: direkt an der Donau, nahe dem Bahnhof sowie dem Stadtzentrum von Korneuburg. Die Autobahn A22 sowie die Bahnlinie wirken jedoch als räumliche Barrieren.

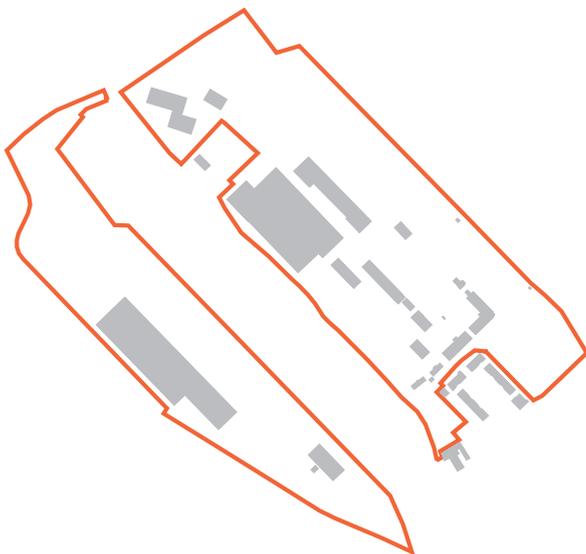
Der Standort

3.2.3 GRÖSSENVERHÄLTNIS

Die Entwicklung des ehemaligen Werftareals stellt für die Stadtgemeinde Korneuburg nicht nur aufgrund der außerordentlichen Lagegunst des Standortes direkt an der Donau eines der bedeutendsten, aber gleichermaßen auch herausforderndsten Stadtentwicklungsprojekte dar, sondern auch aufgrund der beachtlichen Größendimension des Geländes.

Das Werftareal verfügt samt allen verfügbaren Entwicklungsflächen und jenen mit Nutzungen belegten Flächen, die es in die zukünftige städtebauliche Konzeption einzubeziehen gilt, über eine Größe von etwa 18 ha. Bezogen auf die Grundfläche ist das Werftareal mit dem gewachsenen historischen Zentrum der Stadt zu vergleichen, welches einer Fläche von etwa 22 ha entspricht. Für die Ausarbeitung des Rahmenplans bedeutet dies vor allem herausfordernde Anforderungen an eine schrittweise Entwicklungsstrategie.

Werftareal *



18 ha

Historisches Zentrum Korneuburg



22 ha

* berücksichtigt sind die gesamten Entwicklungsflächen inkl. die Grundstücke, die es in das städtebauliche Konzept einzubeziehen gilt

3.2.4 GESCHICHTE UND IDENTITÄT

Im Jahr 1851/52 wurde das Wasserbecken erstmals als Abstellplatz für Donaudampfschiffe der DDSG (Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft) genutzt. Mit der Errichtung eines Reparaturplatzes kam es zur Gründung der eigentlichen Werft. Das Gelände umfasste 1,2 ha und man beschäftigte damals etwa 60 Arbeiter. Einige Jahre darauf wurde die erste Helling, eine Stapelanlage um Schiffe zu Wasser zu lassen, und weitere Werkstattegebäude errichtet, sodass das Areal auf 2,8 ha vergrößert wurde.

Nach dem Untergang der Monarchie, verlor die DDSG im Jahr 1918 die wichtigsten Werften in Ungarn, wodurch die Korneuburger Werft an Bedeutung gewann und die Zahl der Beschäftigten stark zunahm. 1938 wurde die Werft in die Reichswerke AG „Hermann Göring“ eingegliedert und in der Zeit bis 1945 zum kriegswichtigsten Betrieb erklärt. Zu dieser Zeit erfolgten die größten Umbaumaßnahmen, sodass das Werftgelände auf 19,7 ha vergrößert, das Werftbecken verlängert, verbreitert und vertieft wurde. Vier neue Hellinge mit Stapelplätzen und Hellingkrananlagen wurden im Zuge dessen errichtet. In den Kriegsjahren waren in der Werft zu Spitzenzeiten an die 1.500 Personen beschäftigt.

Nach 1945 kam die Werft unter sowjetische USIA-Verwaltung. Im Jahr 1955 wurde sie in die DDSG reintegriert. Einige Jahre darauf wieder davon getrennt und als „Schiffswerft Korneuburg AG“ selbständig weitergeführt. Im Jahr 1991 wurde die Werft privatisiert. 1993 kam das letzte Schiff in der Korneuburger Werft zur Fertigstellung und damit auch die Schließung der Schiffswerft.

Das Werftareal gliedert sich seit jeher in zwei Teile. Die Halbinsel, die das innenliegende Hafenbecken von der Donau trennt und das bebaute, besiedelte Festland, welches sich zum Stadtkern hin orientiert. Dem Großteil der Flächen wurden gewerbliche (teils temporär) Nutzungen zugeführt und mit Lagerhallen bebaut. Einige der damaligen Schiffsproduktionshallen blieben bis heute erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Sie verweisen auf die Geschichte dieses Standortes und tragen zu seiner außerordentlichen Atmosphäre bei.

„Wenn ein Schiff nach seiner Fertigstellung zu Wasser gelassen wurde, war dies in der ganzen Stadt zu hören.“

Die Werft Korneuburg im Vollbetrieb, 1959





3.2.5 DAS PLANUNGSGBIET: DIE ALTE WERFT HEUTE

Derzeitige Nutzungen

Seit der Schließung des Betriebes der Schiffswerft in den 1990er Jahren wurde dem Hafensareal eine breite Palette unterschiedlicher Nutzungsarten zugeführt. Einige darunter nur für einen begrenzten Zeitraum, andere hingegen werden auch in Zukunft am Areal erhalten bleiben.

Zu den derzeitigen Nutzungen am Areal zählen unter anderem gewerblich genutzte Hallen, Büros, ein Schulungszentrum, eine öffentliche Veranstaltungshalle (wie etwa zur Veranstaltung der Werftbühne, des Hafenfests, Konzerte, Feste uvm.), der Sitz des Großhandelsbetriebes Kuwopa, eine Schiffsanlegestelle oder etwa auch das öffentliche Sommer-Werftbad an der ehemaligen Slipanlage. Weiters gibt es Nutzungen wie Fischerei, einen Motorbootclub, einen Ruderverein, Gastronomie, Parkplätze sowie historische Schiffe, welche als Außenstandort des heeresgeschichtlichen Museums für BesucherInnen zugänglich sind. Derzeit nehmen 30.000 m² des gesamten Areals die dort befindlichen Lagerhallen ein. 2.200 m² entfallen auf Büroflächen und etwa 5.000 m² werden als Abstellflächen genutzt.

Für die zukünftige Entwicklung dieses Standortes im Sinne eines Gesamtkonzeptes gilt es auf diese Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungsbausteinen und -intensitäten Bezug zu nehmen. Zentrale Fragen werden aber nicht nur dem Neben- und Miteinander unterschiedlicher Nutzungen gelten, sondern auch dem Nebeneinander unterschiedlicher baulicher Strukturen. Auf dem Werftgelände befinden sich eine Reihe denkmalgeschützter Bebauungsstrukturen und historischer Relikte, wie etwa die ehemalige Kran- und Slipanlage sowie ehemalige Schiffsbauhallen und Slipbahnen, welche auf die bedeutende Geschichte dieses besonderen Standortes verweisen.

Das gesamte Areal wurde nach Schließung des Werftbetriebes vollständig saniert und dekontaminiert. Der Bau des Hochwasserschutzes konnte im November 2015 begonnen und soll im September dieses Jahres abgeschlossen werden. Zudem wurde vonseiten der Stadtgemeinde der südliche Zugang zum Bahnhofsareal Korneuburg umgesetzt. Eine weitere Zu- bzw. Abfahrt zur Autobahn A22 soll den Standort über die Straße „Zum Scheibenstand“ zukünftig direkt an das hochrangige Verkehrsnetz anbinden und die Standortbedingungen sowie die Anbindung an das Zentrum verbessern.

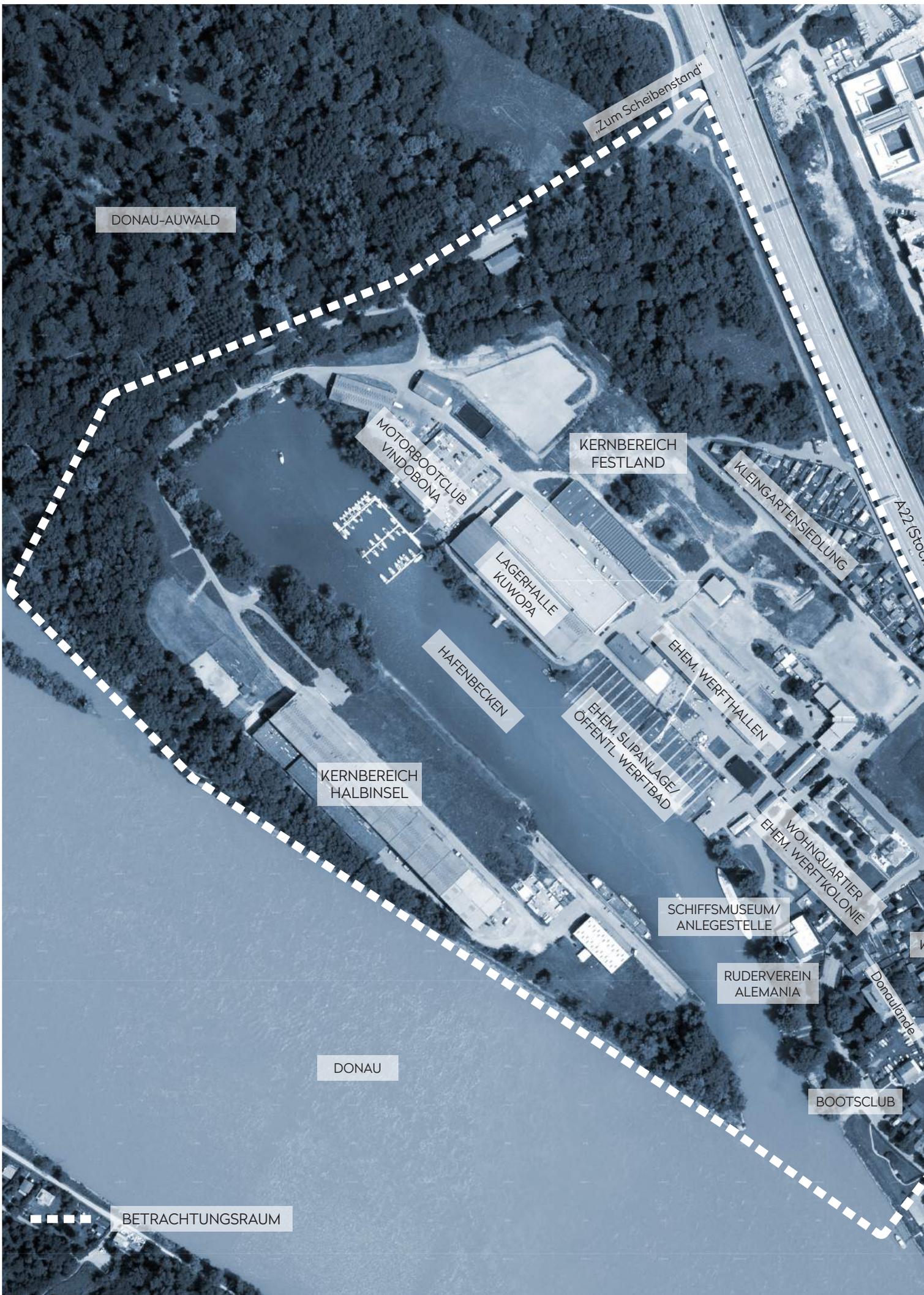
All diese Maßnahmen zeugen von einer Aufbruchstimmung und dem damit verbundenen Willen zur Entwicklung des Werftareals durch die Stadtgemeinde Korneuburg.

Städtebauliche Struktur/Stadt- und Landschaftsbild

Die Umgebung des Hafensareals ist in ihrer städtebaulichen Struktur sehr heterogen und gliedert sich in unterschiedliche räumlich/funktionale Teilbereiche.

Nördlich des Areals befindet sich in unmittelbarer Nähe der Autobahn A22 eine Kleingartensiedlung, die teilweise dauerhafte Wohnnutzungen aufweist. Jenseits der Autobahn – im „Zwischenland“ zwischen Autobahn und der Bahnlinie – wurde das neue Justizzentrum errichtet. Der restliche Bereich dieses „Zwischenlandes“ weist vorrangig kleinteilige Wohnsiedlungen sowie weitere Flächen auf, die zur Entwicklung zur Verfügung stehen. Wohnen spielt direkt am Areal nur eine untergeordnete Rolle. Im südöstlichen Bereich des Areals ist die ehemalige Werftkolonie situiert. Eine soziale Wohnsiedlung, in der die damaligen Werftarbeiter untergebracht waren. Heute befindet sich der Großteil der Wohnungen in Privatbesitz. Im Südosten befindet sich eine weitere Kleingartensiedlung, die direkt an das Areal angrenzt (auf der stadtzugewandten Seite liegend). An der Lage direkt am Wasser sind Freizeitnutzungen wie etwa Ruder- und Bootsvereine situiert.

Rechts:
das Werftareal im
heutigen Zustand mit
der denkmalgeschützten
ehemaligen Werfthalle
58 (2016)



DONAU-AUWALD

„Zum Scheibenstand“

MOTORBOOTCLUB
VINDOBONA

KERNBEREICH
FESTLAND

KLEINGARTENSIEDLUNG

A21 (Stoc...

LAGERHALLE
KUWOPA

HAFENBECKEN

EHEM. WERFHALLEN

KERNBEREICH
HALBINSEL

EHEM. SLIPANLAGE
OFFENTL. WERFTBAD

WOHNQUARTIER
EHEM. WERFTKOLONIE

SCHIFFSMUSEUM/
ANLEGESTELLE

RUDERVEREIN
ALEMANIA

DONAU

Donaulände

BOOTSCLUB



BETRACHTUNGSRAUM



JUSTI ZANSTALT

Bahnlinie Korneuburg - Wien

Korneuburg Zentrum

Donaustraße

KLEINGARTENSIEDLUNG



DONAU-AUWALD

KERNBEREICH
FESTLAND

MOTORBOOTCLUB
VINDOBONA

LAGERHALLE KUWOPA

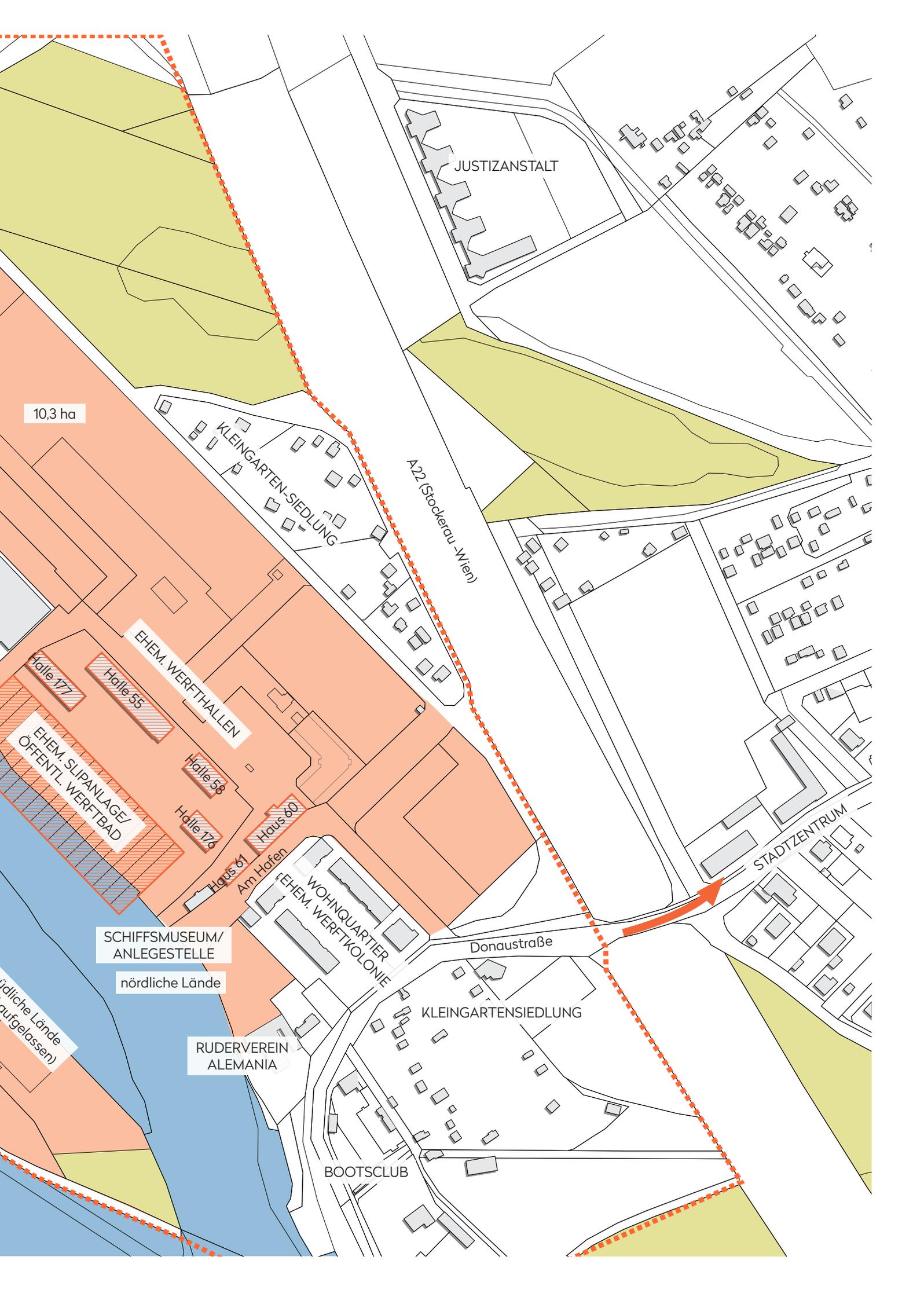
HAFENBECKEN

7,1 ha

KERNBEREICH
HALBINSEL

DONAU

- Betrachtungsraum für die Gesamtentwicklung
- Verfügbare Entwicklungsflächen
- Bestandsgebäude
- Denkmalgeschützte Strukturen
- Grundstücksgrenzen
- Grünraum
- Gewässer



JUSTIZANSTALT

10,3 ha

A2 (Stockerau - Wien)

KLEINGARTEN-SIEDLUNG

EHEM. WERFHALLEN

Halle 177
Halle 55
EHEM. SLIPANLAGE/
OFFENTL. WERFTBAD

Halle 58
Halle 176

Haus 60

Haus 61
Am Hafen

SCHIFFSMUSEUM/
ANLEGESTELLE

nördliche Lände

RUDERVEREIN
ALEMANIA

WOHNQUARTIER
EHEM. WERFTKOLONIE

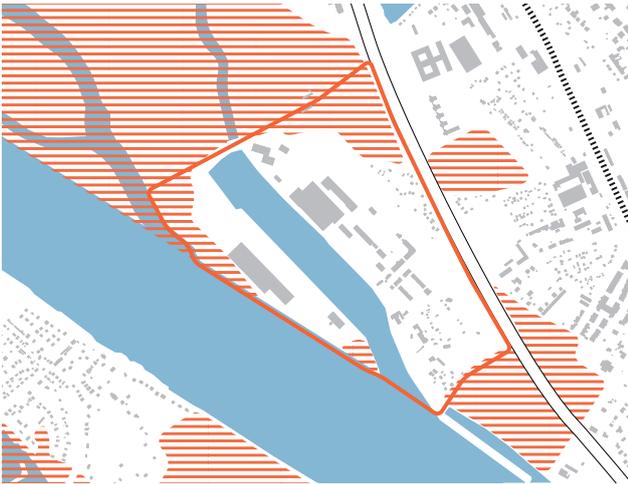
Donaustraße

KLEINGARTENSIEDLUNG

BOOTSCLUB

STADTZENTRUM

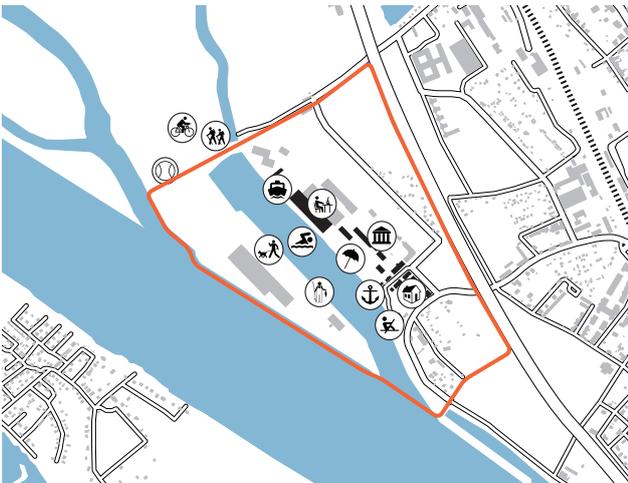
südliche Lände
(aufgelassen)



Frei- und Grünräume

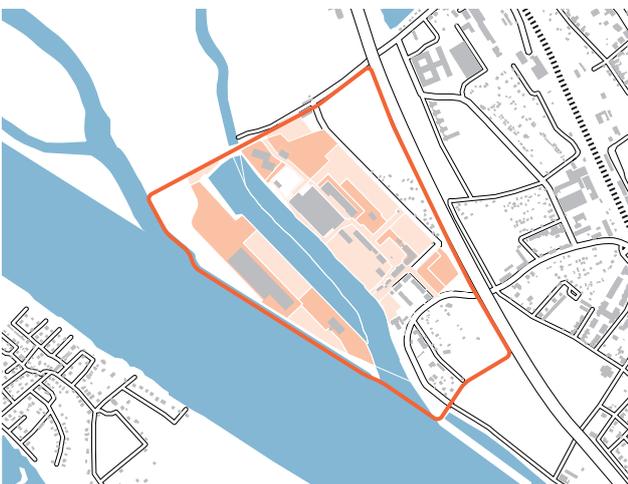
Das Gelände der ehemaligen Werft ist im Nordwesten von der für die Region typischen und freiräumlich prägenden Donau-Aulandschaft umgeben. Diese zählt zum großflächigen Schutzgebiet der Natura 2000. Die Vegetation des Auwaldes zieht sich entlang des Donauufers bis zur südlichen Spitze der Halbinsel, wird jedoch auf der Halbinsel durch die derzeit bestehenden Lagerhallen unterbrochen. Aufgrund der vorhandenen Rad- und Wanderrouten kommt diesem Grünraum eine bedeutende Erholungs- und Freizeitfunktion, nicht nur für die BewohnerInnen von Kornburg, sondern auch für Rad- und Wandertouristen zuteil.

Grünräume



Nutzungsbausteine

Es sind vor allem die Erholungs- und Freizeitnutzungen, die für die lokale Bevölkerung von besonderer Bedeutung sind. Die Lage am Wasser bietet dafür vielfältige Möglichkeiten. Alle wasserbezogenen Nutzungsbausteine sind am Standort zu belassen und in die zukünftigen Entwicklungen des Areals zu integrieren. Dies betrifft derzeit etwa die als öffentliches Werftbad genutzte Slipanlage, den Ruderclub, die Schiffsanlegestelle, die historischen Museumsschiffe, die denkmalgeschützten Gebäudestrukturen, den Motorbootclub und aber auch die Fischer. Gleichmaßen ist der Standort von gewerblich genutzten Gebäudestrukturen geprägt. Die am Ufer des Festlandes befindliche Halle 100 ist in Privatbesitz und wird demnach derzeit auch weiterhin am Standort verbleiben.



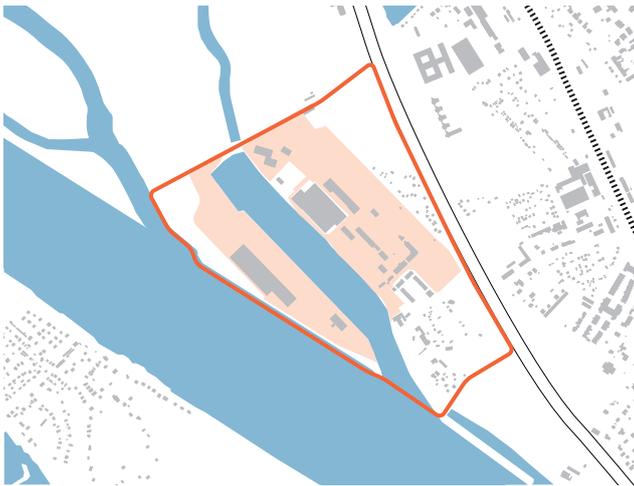
Eigentumsverhältnisse

Der Großteil der Flächen befindet sich im Besitz der Stadtgemeinde Kornburg, verwaltet durch SEFKO Stadtentwicklungsfonds Kornburg, sowie des Privatunternehmens WRG Werftrevitalisierung GmbH. Aufgrund der heterogenen Flächenaufteilung beider GroßbesitzerInnen ist eine gemeinschaftliche Strategie Grundbedingung für die Entwicklung des Areals.

Zudem befinden sich zwei Liegenschaften in Uferlage des Festlandes in Privatbesitz. Dies betrifft einerseits die Fläche des Motorbootclubs sowie jene des Großhandelsbetriebes Kuwopa.

WRG Werft Revitalisierung GmbH
SEFKO/Stadtgemeinde Kornburg
Sonstige EigentümerInnen

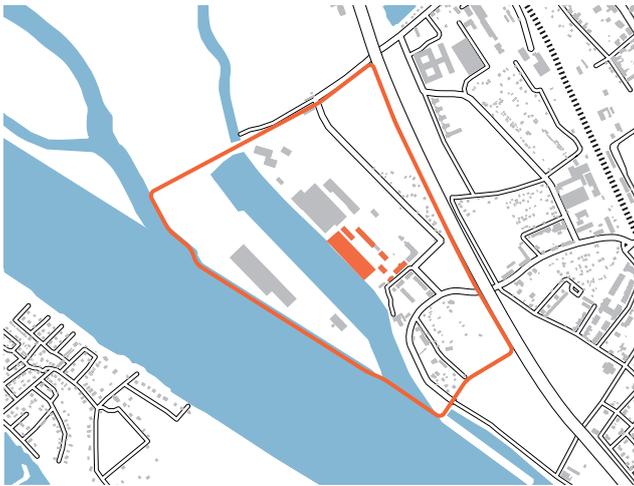
Rahmenbedingungen



Verfügbare Entwicklungsflächen

Zu den verfügbaren Entwicklungsflächen am Areal der ehemaligen Werft zählen alle Flächen der Stadtgemeinde Korneuburg sowie jene Grundstücksflächen der WRG Werft Revitalisierung GmbH. In Summe ergeben diese Gesamtentwicklungsfläche von etwa 18 ha.

Verfügbare Entwicklungsflächen



Historische Relikte

Aufgrund des einstigen Werftbetriebes befinden sich noch heute historisch wertvolle Gebäudestrukturen am Areal. Vier Backsteingebäude, die ehemaligen Schiffsproduktionshallen (Halle 176, 58, 55 und 177) sowie die ehemalige Slipanlage inklusive der dort befindlichen Krananlage stehen heute unter Denkmalschutz. Einzig die Halle 55 wurde bereits baulich saniert und wird aktuell von der Gemeinde als Veranstaltungsort betrieben. Die restlichen Hallen werden als Lagerungsräume verwendet bzw. sind aufgrund ihres baulich desolaten Zustandes ungenutzt. Ebenso zu erhalten sind die Fassaden der ehemaligen Verwaltungsgebäude (Gebäude 61 und 60). Die ehemalige Werftkolonie stellt das einzige Wohnquartier aus der Zeit des Werftbetriebes dar, welches direkt an das Planungsgebiet angrenzt. Die einstigen Werft-Arbeiterwohnungen befinden sich heute zum Großteil in Privatbesitz.

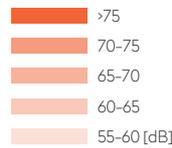
Denkmalgeschützte Strukturen



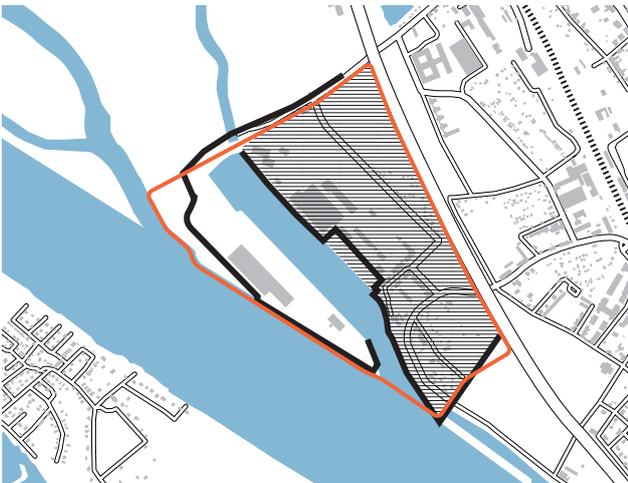
Lärm und Luft

Die Donauuferautobahn A22 führt vor allem hinsichtlich der Lärm- und Luftimmissionen besondere Herausforderungen für jene Entwicklungsfächen mit sich, die sich unmittelbarer Nähe befinden.

Durch die ausreichende Distanz, hat die Autobahn keine direkte Lärmeinwirkungen auf die Halbinsel. Zu beobachten ist jedoch eine starke Schallausbreitung von Ufernähe des Festlandes auf die gegenüberliegende Seite der Halbinsel.



Quelle: www.laerminfo.at, 24h Durchschnitt 4 m



Hochwasserschutz

Nach langjähriger Planung und Abstimmung mit den Fördergebern Land und Bund betreffend Finanzierung werden aktuell die baulichen Maßnahmen zum Schutz gegen ein 100-jähriges Hochwasser (HQ100) seitens der Stadt als Bauherr bis Herbst 2016 umgesetzt. Die in Teilen mobile Schutzmauer entlang des Ufers zum Hafenbecken sichert mit jeweils einem oberen und unteren Einbindedamm den gesamten am Festland liegenden Bereich des Areals. Ein Leitdamm entlang des Donauufers sichert das Hafenbecken vor zu starker Durchströmung. Ebenso kommt es im Bereich der Halbinsel nur noch zu geringem Rückstau bei einem HQ100. Die gesetzten Maßnahmen bieten entsprechend den derzeit anzuwendenden Förderrichtlinien einen Schutz bis zum HQ100 der Donau. Höhere Wasserführungen als HQ100 sind wenn auch mit ganz geringer Auftrittswahrscheinlichkeit möglich und ergeben um bis zu 1 m über das Schutzniveau reichende Hochwasserspiegel beim sog. rechnerischen Höchsthochwasser (RHHQ). Demnach ist trotz der gesetzten Maßnahmen ein sog. Restrisiko gegeben. Im Rahmen der Restrisikovorsorge sind derartige Eventualitäten in die zukünftigen Planungen zu integrieren.

Schutzmauer
 Leitdamm

HQ100 -Bereich

3.3 POSITIONEN ZUR STANDORTENTWICKLUNG

3.3.1 KORNEUBURG AN DIE DONAU²

Das Werftareal mit seiner lokalen und überregionalen Bedeutung inspiriert aus städtebaulicher Perspektive zu zahllosen Nutzungsideen und Planungsvorschlägen. In der Realität war man bisher mit Hochwasserschutz, heterogenen Eigentumsverhältnissen, einer in der jetzigen Form unzureichenden verkehrlichen Anbindung ans Zentrum und noch etlichen anderen Punkten konfrontiert, die bislang dazu geführt haben, dass die Stadtgemeinde keine einheitliche und klare Richtung vorgeben konnte, in welche die Nutzungsvariante(n) gehen sollen. Um diese Richtung zu finden, wurde dem Entwicklungsgebiet im Zuge des Masterplanprozesses ein „Leuchtturm-Projekt“ gewidmet und nun ein auf breite Beteiligung angelegter Planungsprozess ins Leben gerufen, um Nutzungsalternativen zum Status-Quo aufzuzeigen: ein fachlich fundiertes und vor allem realisierbares Entwicklungskonzept.

Dieses städtebauliche „Filetstück“ ist nicht nur aus planerischer Perspektive hochinteressant, sondern genauso für InvestorInnen verschiedenster Branchen. Hier braucht es vor allem eine klare Linie vonseiten der Stadtgemeinde, was die Planungs- und Entwicklungsabsichten betrifft: durch Widmungsänderungen sowie weiterer nachfolgender qualitätssichernder Verfahren gilt es bestimmte inhaltliche und städtebauliche Vorgaben zu setzen, um schließlich die Umsetzung der Planungsvorhaben vorzubereiten.

Allgemein ist festzuhalten, dass für dieses Areal aus fachlicher Sicht unbedingt eine Mischung angedacht werden und man bei künftigen Entwicklungskonzepten die Potenziale dafür ausloten sollte: war das Gebiet früher aufgrund seiner Lage am Wasser und durch die Nähe zu Wien der ideale industrielle Werftstandort, so bietet es sich heute für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten aus den Bereichen Freizeit, Bildung, Wohnen, Kultur und Wirtschaft (moderner Dienstleistungssektor) an. All dem muss bei künftigen Überlegungen unbedingt Rechnung getragen werden.

Weiters sind die Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen: Neben der Stadtgemeinde besitzen private EigentümerInnen Grundstücke auf diesem Areal. Ihre Interessen sind ebenso zu berücksichtigen wie jene der Stadtgemeinde. Es sollte aber trotz der wahrscheinlich unterschiedlichen Ansprüche und Entwicklungsvorstellungen der beteiligten AkteurInnen ein möglichst ganzheitliches und das gesamte Areal umfassendes Konzept ausgearbeitet werden. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass alle Lebensbereiche³ in Hinblick auf das Werftareal miteinander konform gehen. Vor allem die Strategieentwicklung für weitere mögliche kulturelle Nutzungen von Teilen der Werft ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Außerdem ist zu überlegen, wie mit den bestehenden temporären Nutzungen wie z. B. dem Werftbad (das in der Stadtregion eine einzigartige Einrichtung ist) bei den weiteren Planungen umgegangen wird.

3.3.2 DAS WERFTAREAL GANZHEITLICH DENKEN⁴

Die Entwicklungen des ehemaligen Werftgeländes sollen als Mehrwert für seine gesamte Umgebung und für die Stadt Korneuburg verstanden werden, etwa durch die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, Freiräumen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Um diesen Mehrwert tatsächlich zu schaffen und die Synergien zwischen den bestehenden und den neuen Quartieren herzustellen, ist es das Ziel, die weiteren Planungsschritte unter Einbindung der lokalen Öffentlichkeit stattfinden zu lassen.

2

2 vgl. Masterplan Korneuburg 2036, S. 59

3 vgl. ebd., S. 37

4 vgl. ebd., S. 59

3.4 PLANUNGSZIELE

Formulierte Zielsetzungen für die Entwicklung des Werftareals sind:

- » die erkennbare Auseinandersetzung mit dem Wasser als Positionierungsfokus der Stadt Korneuburg
- » die Ausbildung des Standortprofils für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus, Erholung, Gastronomie, Dienstleistungen und öffentliche Nutzungen
- » die Adressbildung zu einem identitätsstiftenden, vielfältigen und belebten Stadtteil direkt an der Donau und in der Nähe des Stadtzentrums von Korneuburg und die Mehrwertdarstellung für die Stadt bei einer Realisierung des Projektes
- » die verbesserte Einbindung des Standortes, des Quartiers in den Kontext seiner Umgebung
- » die raumwirksame In-Wert-Setzung der zur Verfügung stehenden Entwicklungsflächen
- » Durchlässigkeit: Öffnung des Quartiers und Verbesserung der Anbindungen
- » Identität und Adressbildung: Qualitäten im öffentlichen Raum schaffen
- » die Schaffung eines differenzierten Rad- und Wegenetzes, vor allem bezogen auf die vielfältigen Tourismusrouten
- » die Ermöglichung einer schrittweisen Entwicklung
- » Durchmischung: Wohnen, Arbeiten, belebte Nutzungen (Bildung, Freizeit, Kultur, Tourismus, Versorgung etc.) variieren innerhalb des Quartiers (den Anteil der Wohn- bzw. Gewerbe-/Dienstleistungsnutzung gilt es im Rahmen des Planungsprozesses auszuloten)
- » die Aktivierung der Erdgeschosszonen der Gebäudestrukturen
- » Vielfalt und Differenzierung in Bezug auf Höhenentwicklung und Bebauungsstrukturen
- » die Verminderung der Barrierewirkung der Donauuferautobahn A22
- » der behutsame Umgang und die Einbindung der denkmalgeschützten historischen Strukturen in die gesamtheitliche Entwicklung des Areals
- » die Integration aller am Areal verbleibenden Nutzungen im Kontext des Wassers (Motorbootclub, Schiffsanlegestelle, Fischereimöglichkeiten, historische Museumsschiffe, Ruderverein)
- » Integration der in Privatbesitz befindlichen Lagerhalle der Firma Kuwopa und Sicherstellung der Anbindung; unter einer mittel- bis langfristigen Perspektive sollen Entwicklungsoptionen im Kontext der Gesamtentwicklung des Areals aufgezeigt werden
- » die Schaffung einer belebten, urbanen öffentlich zugänglichen Zone im Bereich des Hallenensembles (denkmalgeschützte Backsteingebäude) mit Integration der ehemaligen Slipanlage (inkl. Krananlage) als öffentlich zugängliche Fläche (Werftbad in den Sommermonaten)

Zielsetzungen

- » die Einbeziehung der denkmalgeschützten ehemaligen Werfthallen für öffentliche Nutzungen im Kontext von Kultur, Veranstaltungen, Freizeit etc.
- » die Ausbildung von sanften Übergängen in die Donau-Aulandschaft
- » Bezugnahme zum Hafenbecken unter Berücksichtigung aller dort stattfindenden Freizeit- und Verkehrsnutzungen sowie die Ausbildung von differenzierten Zugangsmöglichkeiten
- » den Umgang mit dem Hochwasserschutz und damit verbundenen Maßnahmen

3.4.1 KONTEXT MASTERPLAN KORNEUBURG 2036

Die in der Aufgabenstellung formulierten Zielsetzungen für die Entwicklung des Werftareals sind in engen Kontext mit jenen Zielformulierungen des Masterplans Korneuburg 2036 zu setzen.

Der Masterplan stellt das Werftareal als einen der gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkte für die Stadtgemeinde Korneuburg dar und so sollen die gemäß der Aufgabenstellung formulierten, stadtteilbezogenen Entwicklungsabsichten entsprechende Anknüpfungspunkte daran herstellen. Wesentliche Freiraumbezüge, Wegeverbindungen, räumliche und nutzungsbezogene Schwerpunkte sowie der generelle Qualitätsanspruch an die Entwicklung eines vielfältigen, durchmischten und belebten Quartiers sind in besonderer Weise aufzugreifen und im städtebaulichen bzw. landschaftsplanerischen Entwurf integriert zu behandeln.

Grünräume schaffen und miteinander vernetzen

Es ist auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung zurückzuführen, dass kein strukturiertes Netz an öffentlichen Grünflächen erkennbar ist. Der Mangel an strukturgebenden Grünraumsystemen ist charakteristisch für die Mehrheit suburbaner Gemeinden, wie etwa Korneuburg. Die Stadtplanung beschränkte sich oftmals auf die Ausweisung von Baugebieten und deren Verkehrserschließung, ohne dabei ausreichend an die Bedarfe und Qualitäten des Frei- und Grünraums zu achten.

Dies hängt stark mit den vorhanden, vorrangig, kleinräumigen Siedlungsstrukturen der Einfamilienhäuser zusammen. Die Annahme liegt nahe, dass vielmals davon ausgegangen wurde, dass sich die notwendigen „Freiräume“ jeweils auf den individuellen Grundstücksparzellen befinden. Als Folge dessen fehlen Freiraumkonzepte bezogen auf Planungs- und Bauvorhaben in Korneuburg oft zur Gänze.

Das Teilgebiet mit dem bei weitem größten Grünanteil findet sich entlang der Donau bzw. in den Donauauen selbst. Diese versorgen die gesamte Stadt mit ausreichendem Grünraum und stellen überaus wichtige Funktionen für Erholung und Freizeit dar. Trotzdem, dass weite Teile von Korneuburg innerhalb des 1.000-Meter-Radius dieses hochwertigen Erholungsgebietes liegen, erweist sich der zurückzulegende Fußweg durch die limitierten und unattraktiven Querungsmöglichkeiten und Verbindungswege vom Zentrum aus in der Wahrnehmung als viel weiter.

Im Bezug auf die Entwicklung des Werftareals gilt es demnach der Erhaltung und Sicherung von bestehenden Grünräumen einerseits, der Gestaltung von neuen quartiersbezogenen Freiräumen andererseits sowie der Schaffung von Frei- und Grünraumverbindungen ein besonderes Augenmerk beizumessen.

Wegeverbindungen schaffen

Aufgrund der kompakten städtebaulichen Struktur und Topographie bietet das Korneuburger Stadtgebiet optimale Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“. Die Stadtgemeinde hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegten

Wege zu verdoppeln.

Große Teile des Gemeindegebiets sind bereits durch (fahrbahnbegleitende) Radwege erschlossen; ein durchgängiges Radwegenetz ist jedoch noch nicht gegeben. Auch für FußgängerInnen bietet Korneuburg in Teilen ein attraktives Wegenetz. Die Stadtgemeinde verfügt vor allem in den Wohngebieten über zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche. Dennoch ergeben sich im FußgängerInnenwegenetz aufgrund des motorisierten Individualverkehrs zahlreiche Gefahrenstellen und Barrieren, die sich negativ auf das Sicherheitsempfinden der FußgängerInnen auswirken. Für alle VerkehrsteilnehmerInnen stellen die Autobahn und die Bahnschienen Verkehrsbarrieren auf dem Weg von der Innenstadt zur Donau dar und lassen diesen umständlich und damit unattraktiv erscheinen.

Für das Werftareal ist die Ausbildung eines schlüssigen Wege- und Radnetzes ebenso Gegenstand der Zielsetzung wie die Schaffung von hochwertigen Ver- und Anbindungen in den Kontext der Umgebung sowie in das Zentrum der Stadt.

3.4.2 FREI-/GRÜNRÄUME, WASSER UND ÖFFENTLICHER RAUM

Freiräume und Wasser

Das Areal ist im Nordwesten vom hochwertigen, unter Naturschutz stehenden Erholungsgebiet der Donauauen (Natura 2000) umgeben, welche für die gesamte Bevölkerung der Stadt, der Region und darüber hinaus auch für Touristen von großer Bedeutung ist. Dieser prägende Naturraum setzt sich entlang der Halbinsel am Donau zugewandten Ufer nach Südosten fort, wird dort durch die derzeit noch bestehenden Lagerhallen unterbrochen und endet am südöstlichsten Spitz der Insel.

Die das Werftareal umgebenden Grünräume sollen als bedeutsamer Erholungsraum gesichert werden. Ein schlüssiges Freiraumnetz am Areal soll auf die Donauau Bezug nehmen. Dies ist vor allem in den Kontext zukünftiger städtebaulicher Bebauungsstrukturen am Areal zu sehen. Diesbezüglich wird der Ausbildung der „Ränder“ des Planungsgebietes durch die Schaffung entsprechender Grünraumverbindungen ein zentraler Stellenwert zuteil kommen. Damit verknüpft gilt es ebenso ein ausgewogenes und ökonomisch tragfähiges Verhältnis zwischen bebautem und unbebautem Raum zu finden, sowie das zukünftige Quartier mit entsprechend qualitativen Freiräumen auszustatten.

Fragen nach dem verträglichen Maß der Bebauung, der Dichte, der Körnigkeit sowie der Höhenentwicklung etc. sind im Rahmen des Planungsprozesses nachzugehen und auszuloten. Ebenso gilt es hier Überlegungen hinsichtlich der Nutzbarkeit und Zulänglichkeit zukünftiger Frei- und Grünräume anzustellen. Die Freiräume am und in der Umgebung des Areals sind als Teil eines gesamtstädtischen Grünraumsystems zu verstehen, welche durch die Schaffung von verbindenden Grünzügen eine wichtige Funktion für die Stadt und ihre Umgebung übernehmen werden.

Durch die Lage an der Donau einerseits und durch das damit verbundene Hafenbecken andererseits verfügt das Areal über große Wasserflächen, die maßgeblich zur Attraktivität und Atmosphäre am Standort beitragen. Der eigentliche „Kernbereich des Wassers“, der für Freizeitaktivitäten und Erholung nutzbar ist, ist jener des Hafenbeckens.

Alle wasserbezogenen, derzeit vorhandenen Nutzungen für Freizeit, Sport, Erholung, Bewegung etc. sollen in die zukünftigen Planungen integriert werden. Diesbezüglich ist vor allem auf vielfältige Zugänglichkeiten zum Wasser und auf die jeweiligen Bedarfe der NutzerInnen an den Wasserlagen zu achten. Dies betrifft sowohl die Entwicklungsflächen am Festland („Kernbereich Festland“) sowie jene Entwicklungsflächen auf der Halbinsel („Kernbereich Halbinsel“).

Zielsetzungen



Hochwassersicheres Hafenbecken mit diversen Freizeitnutzungen (links im Bild: Festland, rechts im Bild: Halbinsel)



Prägender Landschaftsraum: Donauauwald und Verbindung zwischen der Hablinsel und dem Kernbereich des Festlandes

Öffentlicher Raum

Besonderes Augenmerk ist den öffentlichen Räumen im Planungsgebiet beizumessen. Im Kernbereich des Festlandes soll den öffentlichen Räumen eine stadtbildprägende Bedeutung zukommen. Plätze, Straßen, Wege oder auch Promenaden schaffen Aufenthalts- und Begegnungsorte und sichern Zugänglichkeit, Mobilität und Bewegung. Plätze bilden Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens.

Den öffentlichen Räumen auf der Halbinsel wird hingegen eher eine landschaftsprägende Bedeutung zuteil kommen. Angesichts eines für den Standort angemessenen und ökonomisch tragfähigen Verhältnisses zwischen Bebauung und Freiraum sind Übergänge zwischen privaten und öffentlichen bzw. halböffentlichen Räumen besonders sorgsam zu gestalten – gegebenenfalls auch um die Nutzbarkeit der Erdgeschosses für Wohnen zu ermöglichen. Im Freiraumkonzept sollen bestehende ortstypische Elemente eingebunden werden wie etwa jene Objekte, die auf die industrielle Vergangenheit und einstige Identität dieses Standortes hinweisen (z. B. die Krananlage, die ehemalige Slipanlage, die ehemalige Werfthallen, Gleisanlagen etc.). Die ehemalige Slipanlage muss entsprechend einer durchgeführten Petition und eines erfolgten Gemeinderatsbeschlusses auch weiterhin der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, den Zugang zum Wasser ermöglichen und in den Sommermonaten als öffentliches Werftbad zum Schwimmen, Erholen und Aufhalten genutzt werden. Die Anlage ist als öffentlicher Freiraum mit seiner Freizeitfunktion in das künftige Freiraumkonzept zu integrieren.

Die denkmalgeschützten Backsteingebäude, welche einst zur Produktion von Schiffen in der Werft dienten, stehen heute unter Denkmalschutz. Allesamt bilden ein Gebäudeensemble, welches aufgrund der Situierung und Lage ein spannendes Raumgefüge aufweist und großes Potential für eine urbane Zone mit öffentlichen und aktivierenden Nutzungen mit sich führt. Auch zukünftig gilt es die Hallen samt der südlich liegenden Slipanlage mit Zugang zum Wasser zu erhalten und in die städtebauliche sowie freiräumliche Strukturierung zu integrieren. Durch öffentliche und aktive Nutzungen bergen die Hallenstrukturen großes Potential einen maßgeblichen Beitrag zur Belebung dieser Zone zu leisten.

Denkmalgeschützte Hallenensemble (Halle 58, Halle 176) mit ehemaliger Slipanlage zum Hafenbecken und denkmalgeschützte Krananlage



3.4.3 HOCHWASSER UND SCHUTZ

Das Festland weist maßnahmenbedingt einen Schutzgrad bis zum 100-jährlichen Hochwasser der Donau (HQ100) auf. Die Halbinsel ist nach wie vor überflutungsgefährdet, wenn auch nur noch durch den Rückstau aus dem Hafenbecken mit geringem Überstau. Der am Donauufer situierte Leitdamm und obere Einbindedamm dosiert den Zustrom in das Hafenbecken bei Hochwasser.

Im Fall des Auftretens eines größeren Hochwassers als HQ100 kommt es zur Flutung des Schutzbereiches. Der Wasserspiegel beim rechnerischen Höchsthochwasser (RHHQ) reicht rd. 1 m über das derzeitige Schutzniveau. Mit Umsetzung der in Bau befindlichen Maßnahmen wird auf diese Möglichkeit eingegangen und entsprechende Vorkehrungen im Rahmen der Betriebsordnung für den Hochwasserschutz getroffen. Im Wesentlichen handelt es sich um die mit entsprechender Vorwarnzeit geplante Evakuierung über das bestehende Straßennetz sowie zu treffenden Maßnahmen bei abklingender Hochwasserwelle.

Im Rahmen der verstärkten Nutzung des Raumes sind diese Eventualitäten der allenfalls erforderlichen Evakuierung zu berücksichtigen und auf die planerisch angedachten Lösungen auszudehnen. Der Gefährdungsbereich reicht bis zur A22. Die Querungen selbst sind zufolge deren Höhen bereits derzeit hochwasserfrei.

Weiters ist bei den zukünftigen Bebauungsstrukturen die im Rahmen des allenfalls schlagend werdenden Restrisikos gegebene Möglichkeit der Überflutung bis zu einer Höhe von 170,00 m ü.A. sowie Strömung samt Erosion und Ablagerung zu berücksichtigen. Vertiefende Informationen sowie Planmaterialien zum Thema Hochwasserschutz wird als Anlage zur Verfügung gestellt. (Nähere Informationen zum Hochwasserschutz werden als Anlage zur Verfügung gestellt.)

3.4.4 LÄRM

Die hohe Lagegunst in Bezug auf das hochrangige Straßennetz (Autobahn A22) bedeutet für den Standort auch Schall- und Luftschadstoffimmissionen. Diese Rahmenbedingungen gilt es hinsichtlich der geplanten Bebauungsstrukturen und Nutzungskonzepte vor allem in den Lagen nahe der Autobahntrasse besonders zu berücksichtigen.

Des weiteren zu berücksichtigen ist, dass das Hafenbecken aufgrund der freien und harten Wasseroberfläche einen guten Schallträger darstellt. Lärmintensive Nutzungen an direkter Wasserlage wirken sich somit jeweils auf die gegenüberliegende Uferseite (Festland und Halbinsel) aus. Informationen zur Lärmsituation werden als Anlage zur Verfügung gestellt.

(Informationen zur Lärmsituation in Form von Lärmkarten werden als Anlage zur Verfügung gestellt.)

3.4.5 MOBILITÄT UND ERSCHLIESSUNG

Generelles Ziel muss es sein, ein integriertes Konzept aus Städtebau, Freiraumplanung und Mobilitätsplanung zu erstellen, um im Sinne einer kompakten Quartiersentwicklung kurze Wege und attraktive öffentliche Räume zu schaffen.

KFZ-Verkehr

Wie bereits erwähnt ist die Lage des Standortes außergewöhnlich, seine vielfältigen Zufahrtsmöglichkeiten sind aber dennoch mit großen Herausforderungen verbunden.

Mit den Trassen der Autobahn A22 und der Nordwestbahn gibt es zwei deutliche Barrieren, die den Standort sowie den dazwischen liegenden Raum vom restlichen Stadtkörper abgrenzen. Diese Barrierewirkung gilt es bezogen auf die verkehrliche Erschließung zu berücksichtigen und bestmöglichst entgegenzuwirken.

Die Aufwertung bzw. In-Wert-Setzung des Werftareals muss im Kontext der gesamtstädtischen Entwicklung gesehen werden. Das macht ebenso Überlegungen über die funktionale und städtebauliche Qualität der verbindenden Achsen sowie ihrer Leistungsfähigkeit als

Verkehrsverbindung in Hinblick auf die künftige Siedlungsentwicklung erforderlich. Gegenwärtig ist das Areal über zwei existierende Autobahnunterführungen im Bereich der Donaustraße und im Bereich „Zum Scheibenstand“ (Bahnunterführung mit Schließzeiten von 60% zu Spitzenzeiten) erschlossen. Diese befinden sich zwar in einem „zweckmäßigen“ Zustand, sind aber besonders für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wenig attraktiv. Zudem stellen diese regelrechte „Nadelöhr-Situationen“ dar, welche die Zufahrtsmöglichkeiten aufgrund der vorhandenen Höhenbeschränkung für den motorisierten Verkehr einschränken. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit zum Areal bildet die Donaulände entlang des Donauufers. Eine direkte Autobahnanbindung zum Werftareal ist im Bereich „Zum Scheibenstand“ seit mehreren Jahren in Planung (Zu- und Abfahrt).

Vor dem Hintergrund der Zunahme an Siedlungstätigkeiten im Bereich der Werft und des „Zwischenlandes“ und einer damit einhergehenden Verkehrszunahme, gilt es die Anbindungen und Verbindungen ebenso in den Fokus der Planungsaufgabe zu stellen.

Fuß- und Radwegenetz

Der Bahnhof sowie der Hauptplatz liegen etwa 1,2 km vom Stadtentwicklungsgebiet entfernt und sind fußläufig über die Autobahnunterführung in der Donaustraße in etwa 15 Gehminuten erreichbar.

Im Projektgebiet ist im Allgemeinen auf kurze, attraktive Fußwege zu achten, welche gut an die Ziele am Areal sowie im Umfeld anknüpfen. Das sind insbesondere die Haltestelle der öffentlichen Busverbindung, die Schiffsanlegestelle, die Zugänge zum Stadtgebiet im Bereich der Donaustraße (Unterführung) sowie zum Bahnhof Korneuburg und im Bereich „Zum Scheibenstand“ (Unterführung). Ebenso ist eine attraktive fußläufige Anbindung der Halbinsel sicherzustellen sowie vielfältige Zugangsmöglichkeiten zum Wasserbereich und zu den am Wasser befindlichen Nutzungen.

Direkt durch das Projektgebiet verläuft die Radroute Eurovelo 6, eine internationale Radroute, die sich zwischen Passau und Hainburg erstreckt. Aufgrund der hohen Bedeutung für den Tourismus ist auf die Einbindung dieser Route in ein schlüssiges Radwegenetz eine besonderes Augenmerk zu legen. Im Rahmen der Bearbeitung gilt es demnach eine attraktive und sinnvolle Linienführung der internationalen Radroute auszuloten, dies vor allem auch unter Bezugnahme zum Wasser und den damit verbundenen Aufenthaltsqualitäten für Radtouristen wie auch die Anbindung an das Stadtzentrum.



Einer der beiden Hauptzufahrtsmöglichkeiten zum Werftareal: die Autobahnunterführung in der Donaustraße

Zielsetzungen

Öffentlicher Verkehr

Die Anbindung des Werftgeländes durch den öffentlichen Verkehr ist bis dato nur im Randbereich des Areals gegeben. Die Haltestelle des Regionalbuses, welche nur unregelmäßig verkehrt, befindet sich in der Straße „Am Hafen“.

Vor dem Hintergrund der Gesamtentwicklung des Areals, der Schaffung von Wohnraum, Arbeitsplätzen, Freizeitnutzungen und Angeboten für touristische oder etwa auch soziale Nutzungen sowie einer damit einhergehenden Zunahme von Bevölkerung und NutzerInnen vor Ort, ist eine Verbesserung der öffentlichen Anbindung im Rahmen der Aufgabenstellung mitzudenken und Möglichkeiten einer optimierten Linienführung der Busverbindung auszuloten.

Ruhender Verkehr

Ein gewisses Stellplatzangebot im Straßenraum für Anlieferung, Besucher, etc. ist vorzusehen. Im Zusammenhang mit der Intensivierung von Tourismusaktivitäten am Areal und der Schaffung von touristischer Infrastruktur wie etwa Beherbergungsbetriebe o. ä. gilt es Vorsorge für den Besucherverkehr in einem größerem Ausmaß zu tragen (siehe dazu auch „Erreichbarkeit über das Wasser“).

Für die Berechnung der Pflichtstellplätze kann für die Wohnnutzungen von einem Stellplatz je Wohneinheit und für die Büronutzung von einem Stellplatz je 100 m² Büronutzfläche ausgegangen werden.

Erreichbarkeit über das Wasser

Das Stadtentwicklungsgebiet „Alte Werft“ liegt direkt an der Donau und besitzt innerhalb des Areals eine Schiffsanlegestelle für Fahrgastkabinenschiffe. Zweimal pro Woche (sonntags und montags) legen Schiffe jeweils morgens um 9:45 Uhr und abends um 21:00 Uhr an. Derzeit gibt es zwei Länden, wobei die südlich gelegene Lände (auf der Halbinsel) künftig aufgelassen wird.

Mit dem Anlegen der Passagierschiffe an der nördlichen Lände, der Anlegestelle („Am Hafen“) ist meistens auch ein Aufkommen von Personenreisebussen in der zur Lände führenden Straße („Am Hafen“) verbunden, welche die Touristen vom Schiff in die Stadt bzw. in die Umgebung von Korneuburg führen. Die Anbindung an die Anlegestelle für den KFZ-Verkehr soll auch zukünftig sichergestellt werden. Zudem sind auch ausreichende Flächen für das kurzfristige Parken durch Personenreisebusse vorzusehen.

Die beiden Gemeinden Korneuburg und Klosterneuburg liegen nördlich und südlich der Donau und werden durch eine Rollfähre miteinander verbunden. Die Anlegestelle der Rollfähre befindet sich etwa 1,2 km südlich des Werftareals.

Umweltfreundliche und leistbare Mobilität

Generell soll im Quartier den FußgängerInnen und auch den RadfahrerInnen Priorität eingeräumt werden. Damit sind auch Ansprüche an die Gestaltungs-, Aufenthalts- und Erlebnisqualitäten der öffentlichen Räume geknüpft. Gleichzeitig bedarf es umweltfreundlicher und kostengünstiger Konzepte für den Individualverkehr, etwa über e-bike-Modelle, die räumlich mit Knoten des öffentlichen Verkehrs kombiniert werden.



Schiffsanlegestelle für
Personenschiffe an der
nördlichen Lände am
Festland

3.4.6 NUTZUNGSPROFIL

Auch wenn das Werftareal heute neben kleinteiligen Freizeit- und Erholungsnutzungen zu großen Teilen von Gewerbebetrieben geprägt ist, so nutzen diese Unternehmen den Anschluss zum Wasser nicht. Vorzufinden sind hafenfremde Gewerbenutzungen, Mindernutzungen und Brachflächen.

Künftig sollen, neben allen wasserbezogenen Freizeit- und Erholungsnutzungen sowie Kulturnutzungen, die denkmalgeschützten ehemaligen Werfthallen am Standort verbleiben. Ebenso verbleiben wird die Lagerhalle des Großhandelsunternehmens Kuwopa, welche direkt am Hafenbecken gelegen ist. Im Allgemeinen gilt es, Nutzungskonflikte im Kontext der neuen Entwicklungen am Areal zu verhindern.

Die ehemalige Werft soll zu einem lebenswerten, lebendigen und vielfältigen Quartier an der Donau werden, in dem Wohnen und Arbeiten Platz finden, das Raum für Bildung, Freizeit, Tourismus und Bewegung sowie Erholung anbietet. Aufgrund der Lage am Wasser und der damit verbundenen Attraktivität sowie Atmosphäre kann dieser Standort für Korneuburg zu einer außergewöhnlichen Adresse werden. Den Kern des zukünftigen Standortprofils des Werftareals bilden demnach Nutzungen für Wohnen, Arbeiten, Handel, Freizeit und Erholung, Kultur, Gastronomie, Dienstleistungen, Tourismus sowie öffentliche Nutzungen.

Der Standort soll hinkünftig durch eine breite Funktionsmischung gekennzeichnet sein, die auf dem 38 ha großen Betrachtungsgebiet (vgl. dazu Übersichtskarte auf S. 44-45) ablesbar werden soll. Nach Abzug der Liegenschaft der Firma Kuwopa mit einer Fläche von etwa 1,06 ha, der Liegenschaft des Motorbootclubs Vindobona mit einer Fläche von 0,4 ha sowie der 7,1 ha großen Wasserfläche (Hafenbecken) verbleiben knapp 18 ha Fläche für eine künftige Weiterentwicklung.

Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens, ist von einem tragfähigen Mix unterschiedlicher Standortentwicklung für Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen etc. auszugehen. Die Etablierung der vermarktungsfähiger Nutzungsbausteine muss in finanzieller Sicht zur ökonomischen Machbarkeit der Standortentwicklung beitragen. Für die Nutzung ist dabei von einem Anteil für Wohnen auszugehen, der eine adäquate ökonomische Realisierbarkeit des Gesamtkonzeptes ermöglicht.

Die weiteren Funktionen Dienstleistungen/Büro, notwendig werdender sozialer Infrastruktur sowie Handel, Gastronomie und touristische Einrichtungen wie etwa Beherbergungsbetriebe sind planerisch zu berücksichtigen und entsprechend zu gewichten. Hinzu kommt das Unternehmen Kuwopa, als einzig verbleibender großflächiger Handelsbetrieb am Standort. Die denkmalgeschützten Werfthallen und weitere ehemalige Werftgebäude (siehe dazu Übersichtskarte S. 44-45), die ehemalige Slipanlage sind entsprechend den nachfolgend formulierten Zielsetzungen (siehe dazu „Die Werft als pulsierendes und aktives Zentrum für Kultur“ auf S. 62) in die Planungen zu integrieren.

Wohnen

Wohnen am Wasser, in der Nähe des Stadtzentrums von Korneuburg und ebenso in der Nähe der Hauptstadt Wiens bedeutet eine hohe Attraktivität. Vergleichbare Projekte in Europa zeigen, dass die Gunst dieser Lagen vielerorts eine hohe Dichte bedingt. Um dort bezahlbaren Wohnraum ökonomisch tragfähig zu gestalten, liegt auch am Areal der Werft Korneuburg die Herausforderung darin, eine bauliche Struktur zu entwickeln, in der eine verträgliche Balance von Lebens- und Aufenthaltsqualität einerseits sowie eine angemessene Ausgewogenheit zwischen Bebauung und Freiraum andererseits erreicht wird. Eine breite Vielfalt an Wohnformen und -angeboten, auch im Bereich des Sozialen und des leistbaren

Wohnens, soll Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensformen ansprechen. Eine quantitative Annahme soll städtebaulich überprüft und planerisch argumentiert und verifiziert werden – unter Berücksichtigung eines guten Ausgleichs zwischen Dichte und Durchlässigkeit, Bebauung und Freiraum sowie unter den Aspekten der Ökonomie und der Orientierung am Leitbild und am Masterplan Korneuburg.

Im Rahmen des städtebaulichen Verfahrens sollen innovative Wohnkonzepte und -typologien entwickelt werden, die den Bedürfnissen aller Generationen und den verschiedenen Lebensmodellen Rechnung tragen. Das Miteinander der Nachbarschaften soll gefördert werden. Die naheliegenden Frei- und Grünräume sowie Wasserflächen sind als besondere Qualität einzubinden (siehe vertiefend 3.4.2 Frei-/Grünräume, Wasser und öffentlicher Raum).

Arbeiten

Zu einem attraktiven Arbeitsplatz zählt heute nicht nur die Erreichbarkeit (unabhängig ob mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln), sondern auch die Lage in einem lebendigen Quartier mit entsprechend lebenswerten Freiräumen und hohen Aufenthaltsqualitäten.

Der Wandel zur Dienst- und Informationsgesellschaft, den damit verknüpften neuen Formen der Kultur- und Wissensproduktion, hatte die Zusammenwirkung und Vermischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit zur Folge. So ist etwa zu beobachten, dass neue Arbeitsstrukturen zunehmend auf urbane Räume mit einer hohen ökonomischen, sozialen und kulturellen Diversität und einer baulich räumlichen Vielfalt angewiesen sind. Die Grenzen zwischen Arbeiten und Freizeit verschwimmen bzw. werden immer wieder neu justiert.

Auch bezüglich der Nutzung für Arbeiten gilt es bei der zukünftigen Entwicklung des Werftareals eine Vielfalt zu erreichen. Unterschiedliche Angebote sollen sich ergänzen. Dies könnte beispielsweise von einer Unternehmenszentrale über mittelgroße Betriebe bis hin zu kleinen Einheiten reichen. Je nach räumlicher Ausgangslage und Bedingung ergeben sich unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. Das Planungsgebietes könnte ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ermöglichen.

Einrichtungen für Freizeit und Tourismus

Bedingt durch die Lage am Wasser und durch die Umgebung des prägenden Landschaftsraums des Donauwaldes ist das Werftareal besonders attraktiv für Nutzungen im Kontext von Freizeit, Erholung, Sport etc. Aufgrund den das Gelände umlaufenden Wander- und Radrouten ist das Gebiet demnach auch für Touristen von hoher Relevanz. Bis dato fehlte jedoch das Angebot, um potentielle Rad- und Wandertouristen zum Aufenthalt am Standort und in der Stadt zu motivieren. Es ist das Ziel der Stadt, innovative Tourismusinfrastrukturen zu schaffen, die sich in den Kontext der Umgebung einfügen, Bezug zu Freizeit, Kultur, Erholung oder Bewegung darstellen und die Synergiebildung mit anderen Nutzungsbausteinen am Areal begünstigen. Ebenso ist es das Ziel der Stadtgemeinde Korneuburg, den Standort für den Schiffstourismus zu attraktiveren. Die neu gestaltete Anlegestelle für Kabinenschiffe auf der Donau soll dazu einen wichtigen Beitrag leisten, um die Touristen etwa für Tagesausflüge nach Korneuburg zu bringen.

Neben der Schaffung der Adressbildung als Tourismusdestination des Standortes gilt es auch alle derzeitigen wasserbezogenen Freizeitnutzungen in die zukünftigen Entwicklungen zu integrieren (vertiefend siehe dazu „Bausteine, die es zu integrieren gilt“ auf S. 62). Hier ist besonders auf die Bedürfnisse der einzelnen Nutzungsbausteine einzugehen und diese zu berücksichtigen.

Die Werfthallen als pulsierendes und aktives Zentrum für Kultur

Das Werftareal hat sich in den letzten Jahren als Ort für Veranstaltungen, Feste, Events, etc. stark in den Köpfen der KorneuburgerInnen und auch in der Region festgesetzt. Hier findet jährlich das große und gut besuchte Hafenfest, sowie die mehrtägige Werftbühne mit Theaterveranstaltungen und Konzerten statt. Die Halle 55 wurde bereits saniert und wird aktuell vonseiten der Stadtgemeinde als Veranstaltungshalle für Konzerte, Theateraufführungen, als Museum u.dg. betrieben. Auch zukünftig sollen einzelne kulturelle und kulturwirtschaftliche Nutzungen am Werftareal Korneuburg ihren Platz finden. Dabei spielen die ehemaligen, heute unter Denkmalschutz stehenden Werftstrukturen eine besonders wichtige und tragende Rolle.

Auch sollen die weiteren Hallen nach Anforderungen des Denkmalschutzes saniert und für öffentliche, belebte und extrovertierte Nutzungen wie etwa Kultur, Freizeit, Gastronomie, Jugend oder etwa auch für temporäre Nutzungen wie z.B. Ausstellungen, Märkte etc. geöffnet werden. Die Aktivierung der Hallen kann maßgeblich zur Belebung des Standortes beitragen, vor allem auch im Kontext mit der davorliegenden Slipanlage und den Freiflächen, welche sich zwischen den Hallen befinden.

Soziale und schulische Infrastruktur

Die aus der geplanten Wohnnutzung am Areal resultierende soziale Infrastruktur ist an geeigneten Stellen im Planungsgebiet nachzuweisen und im Nutzungskonzept zu berücksichtigen. Um möglichst flexibel auf den tatsächlichen Bedarf an Bildungsinfrastrukturen (beispielsweise Schule, Kindergarten etc.) innerhalb des Quartiers reagieren zu können, ist deren Integration in die städtebauliche Struktur nach einer kleinteiligen räumlichen Organisation zu prüfen. Ebenso gilt es auf die entsprechende Versorgung mit Freiflächen und auf eine gute Anbindung zu achten.

Bausteine, die es zu integrieren gilt

Am Areal befinden sich eine Reihe bestehender Nutzungsbausteine und baulicher Strukturen, die es bei den Planungen bzw. bezogen auf eine schrittweise Entwicklungsstrategie zu berücksichtigen und in die zukünftigen Entwicklungen zu integrieren gilt (vertiefend siehe dazu Übersichtskarte auf S. 44–45).

Denkmalgeschützte Strukturen:

- » ehemalige Werfthallen 55, 58, 176 und 177
- » ehemalige Werftgebäude 60 und 61
- » ehemalige Slipanlage inklusive Krananlage

Weitere Nutzungsbausteine, die auch weiterhin Platz am Areal finden müssen:

- » Motorbootclub Vindobona
- » Integration Lagerhalle des Betriebes Kuwopa
- » derzeit öffentliches Werftbad (ehemalige Slipanlage)
- » öffentliche Anlegestelle für Fahrgastkabinenschiffe auf der Donau und Museumsschiffe
- » Möglichkeit zum Fischen, für Hundesport

4. ANLAGEN

4.1 BERICHTE

- » Masterplan Korneuburg 2036, Juni 2016 (pdf)
- » Leitbild der Stadt Korneuburg, 2014 (pdf)

4.2 PLANGRUNDLAGEN UND ARBEITSUNTERLAGEN

- » Überblickskarte zum Planungsgebiet (pdf)
- » Überblickskarte zum Standort (pdf)
- » Luftbilder (pdf)
- » Fotos vom Standort (jpg)
- » Lageplan (dxf, dwg)
- » Anlage zum Hochwasserschutz (pdf)
- » Anlage Lärminformation (pdf)
- » Anlage Eigentumsverhältnisse (pdf)
- » Anlage zur aktuellen Flächenwidmung (pdf)
- » Anlage zu den Rahmenbedingungen Verkehr (Status quo) (pdf)
- » Datenblatt zur Flächenaufstellung (xls)

Folgende Unterlagen werden nachgereicht:

- » Infoblatt zum Wettbewerbsmodell (pdf)
- » Plangrundlage zur Erstellung der Einsatzmodelle (Grundfläche der Einsatzplatte) (dwg)
- » Einsatzplatte für das Modell (werden jedem Team ausgehändigt)

Alle Unterlagen können unter folgendem Link heruntergeladen werden:
www.raumposition.at/download/altewerft