

DIE WATERFRONT WÄCHST UND UMSCHLIESST IN NAHER ZUKUNFT DEN ZENTRALEN SEE

Mit „PIERO5“ (im Bild rechts) entsteht in Summe ein Ensemble mit vier Baukörpern mit rund 300 Wohnungen und großzügigen Büro- und Gewerbeflächen sowie Gastronomie. Begrünte Aufenthaltsbereiche zwischen den Gebäuden bieten zusätzliche Freiräume.

Bauherr: STC Development -

Entwurf: Zechner & Zechner; StudioVlayStreewruwitz

Landschaftsplaner: DnD Landschaftsplanung

Bei „LIL-Y am See“ entstehen in den Hochpunkten auf einem viergeschossigen, begrünten Sockel Wohnungen mit Seeblick, ergänzt um Gewerbeeinheiten und Gastronomiebetriebe im Erdgeschoss. Ein Arkadengang begleitet die Waterfront.

Bauherr: Soulier

Entwurf: F+P Architekten + querkraft

Landschaftsplaner: YEWO + Lindle+Bukor



SEESTADT ASPERN

EIN STADTTEIL, DER DAZULERNT

Etwa die Hälfte der Seestadt Aspern steht, rund 12.000 Menschen wohnen mittlerweile hier, beim Endausbau sollen es mehr als doppelt so viele sein. Halbzeit also und Zeit für eine Analyse. Robert Grüneis, Vorstand der Wien 3420, erklärt das Prinzip der lernenden Stadt: Was in den Quartieren funktioniert hat, wo nachjustiert wurde und welche Hürden dem Ausbau des noch brachliegenden Nordteils im Weg stehen.

TEXT: ALEXANDER PEER

Ich lebe mein Leben in wachsenden Ringen. Die bekannte Rilke-Zeile passt metaphorisch und buchstäblich gut zur Entstehung der Seestadt Aspern. Wenn man im Schauraum der Seestadt Aspern steht, kann man vom Masterplan auf das eindrucksvolle 3D-Modell mit dem gesamten Areal schauen und schließlich durch das Fenster auf den Wangari-Maathai-Platz davor blicken. So erfährt die Wahrnehmung einen fließenden Übergang vom abstrakten Entwurf zur konkreten Realisierung. Inzwischen leben rund 12.000 Menschen hier, beim Endausbau soll sich ihre Anzahl mehr als ver-

doppeln. Ähnlich ambitioniert ist die finale Menge an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Aktuell zählt man etwas mehr als 6.000 Beschäftigte. Doch gerade die nächsten Etappen sollen für mehr Unternehmen in der Seestadt und damit verbunden Dominoeffekte für die Beschäftigung sorgen.

Aufbauend auf dem Masterplan ist ein Viersaiten-Prinzip, basierend auf dem Konzept – oder wenn man so will der Symphonie – des dänischen Stadtplaners Jan Gehl, der Partitur des öffentlichen Raumes. Robert Grüneis bildet gemeinsam mit Sabine Müller

den Vorstand der Wien 3420 Aspern Development AG. Der Experte für Energie und Smart Cities ist für die Bereiche Produktentwicklung, Liegenschaftsverwaltung und Beteiligungen verantwortlich. Von 2017 bis Ende 2022 leitete Grüneis gemeinsam mit Co-Geschäftsführer Georg Pammer das innovativste und größte Energieforschungsprojekt Europas mit Sitz in der Seestadt – die Aspern Smart City Research GmbH (ASCR).

Was bisher geschah

Bei Fußballspielen gibt es in der Halbzeit oft Analysen. Da gegenwärtig ungefähr die



Hälfte des Stadtteils fertiggestellt ist, empfiehlt es sich innezuhalten, zu bewerten und zu fokussieren, was in Zukunft wie gemacht, vielleicht auch besser gemacht werden kann.

Das Vier-Saiten-Prinzip Gehls deckt die Nutzungen eines urbanen Raums ab. Die blaue Seite steht für den künstlich angelegten See als identitätsstiftendes Zentrum, um das sich Wohnen, Arbeiten und Freizeit gruppieren. Die rote Saite bezeichnet die Versorgungsachse, die sich vom Norden über die Ostkante

des Sees bis ins bereits bewohnte Pionierquartier zieht – dort, wo Sockelzonen mit Handel und Gastronomie die Wohnbebauung ergänzen. Die grüne Saite verbindet zum einen die beiden großen Parks im Westen und Osten der Seestadt, zum anderen kleinere Pocket-Parks zwischen den Quartieren, um so viel Grün wie möglich ins gebaute Areal zu holen. Die gelbe Saite schließlich, die Sonnenallee, verbindet als multimodale Achse für Rad-, Individual- und öffentlichen Verkehr sämtliche Quartiere miteinander.

Auf die wiederholt geäußerte Kritik am ringförmigen Grundkonzept des skandinavischen Büros Tovatt Architects & Planers, das an städtebauliche Muster des 18., aber auch im Zuge der Gründerzeit späten 19. Jahrhunderts erinnert, reagiert Grüneis gelassen, verteidigt aber die grundsätzliche Entscheidung für einen verbindlichen Rahmenplan: „Man darf so eine städtebauliche Initiative über 240 Hektar nicht ganz dem Zufall überlassen, das hat man vor 150 Jahren auch nicht gemacht. Da hat man sich etwas überlegt.“ »



Vertraglich fixiert: Der Grün- und Freiflächenfaktor ist für jeden Bauplatz Teil des Qualitätskatalogs der Seestadt



Robert Grüneis, Vorstand der Wien 3420 aspern Development AG: „Was im Quartier funktioniert hat, prägt die nächste Etappe“



Rund 12.000 Menschen leben bereits in der Seestadt: An der Waterfront entsteht der zentrale Mittelpunkt des Stadtviertels



Noch liegt der Nordteil brach: Sobald Stadtstraße und Anschlussstelle West fertig sind, wird dort Wohnraum für weitere 4.500 Menschen geschaffen

Die vermeintlich additive Ringstruktur sei in Wahrheit durch die vier Prinzipien so unterlegt, dass jedes Quartier einen eigenen Charakter entwickle, statt nur Ausläufer eines einzigen Kerns zu sein. Beim Durchgehen vom Wangari-Maathai-Platz zum Hannah-Arendt-Park ist diese Kleinteiligkeit, die menschliches Maß ernst nimmt, zu spüren. Hier finden sich mehrere Grätzl im klassisch wienerischen Verständnis, die homogen verbunden sind.

Die funktionale Zonierung folgt dabei einer klaren Logik: Gewerbe- und Produktionsflächen liegen bevorzugt an den östlichen Rändern im Norden und Süden, wo die Anbindung für Zulieferverkehr entscheidend ist, während sich entlang der Sonnenallee vorwiegend Wohnbebauung mit gewerblich nutzbaren Sockelzonen findet.

Auch im Straßenraum selbst wurden bewusst Abweichungen von der klassischen Wiener Anordnung – Hausmauer, Gehsteig, Straße, Gehsteig, Hausmauer – vorgenommen. In der gerade in der Detailplanung befindlichen grünen Saite wird der öffentliche Raum – ein durch zwei Quartiere mäandernder Weg mit großzügigen Grün-, Aufenthalts- und Spielbereichen, dafür nur minimalen Zufahrtsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge – unmittelbar bis an die Gebäude heranreichen: ein absolutes Novum und Herausforderung auch für die Planung der Infrastruktur oder scheinbarer Details wie der Lage von Müllräumen. Hier wird auf kooperative Prozesse verwiesen: Standort und Zufahrt seien in enger Abstimmung mit den Bauträgern festgelegt worden – ein Beispiel für die vielen kleinteiligen Aushandlungsprozesse, die ein Vorhaben dieser Größenordnung begleiten.

Im Cockpit der Seestadt

Zentrales Instrument dieser Aushandlung sind die sogenannten Quartierswerkstätten, in denen sämtliche Bauträger der jeweiligen Quartiere, deren beauftragte Architekturbüros, verschiedene Magistratsabteilungen sowie das eigene Team der Wien 3420 an Themen von der Baulogistik und Umweltmanagement über Städteplanung und Architektur bis hin zu Mobilität, Grünraumgestaltung und Gewerbeansiedlung arbeiten. Voraussetzung für den Erfolg dieses Formats sei die Bereitschaft, auch vermeintlich fertige Planungen noch einmal zur Diskussion zu stellen: „Ich muss diese Bereitschaft haben, auch wenn ich glaube, ich bin planerisch fertig, da noch einmal in den Dialog zu gehen.“ Ergänzt wird die Steuerung durch ein professionelles Stadtteilmanagement, das neu zuziehende Menschen aktiv einbindet, etwa durch Veranstaltungen im öffentlichen Raum.

Die ideale Ausrichtung der Seestadt zeigt sich auch an Details wie der Namensgebung für eine Straße, die der iranischen Frauenrechtsbewegung von 2022 gewidmet ist: die „Jina Mahsa Amini Allee“ im Andenken an die vom islamistischen Regime ermordete Frau und damit an die in der Folge einsetzende persische Protestbewegung „Frau, Leben, Freiheit“. Dieser Stadtteil nutzt Straßennamen einerseits, um das Gedächtnis für engagierte Frauen zu stärken, und setzt andererseits bewusst ein Zeichen für ein kosmopolitisches Verständnis – dies ist auch als Signal zu verstehen, wie international die Seestadt ausgerichtet ist, als intimes Viertel, aber offen für die Welt. Dazu gehört auch die zivilgesellschaftliche Stärkung. Als integratives Beispiel für eine gelungene Bewohnerbeteiligung lassen sich etwa Urban Gardening-Beete und

-Flächen in den meist sehr begrünten und angenehm ruhigen Innenhöfen oder im Madam d’Ora-Park und angrenzenden Freiflächen nennen – so wächst die Verantwortung für die unmittelbare Umgebung.

Neben Wohnen und Nahversorgung setzt die Seestadt auf Forschung und Ausbildung als eigenständige Standbeine. Dazu zählen die noch in Bau befindliche Zentralberufsschule der Stadt Wien, die beiden Bildungscampus, der Hochschul-Hub im Robin Seestadt, der bevorstehende Bau des zweiten Gymnasiums oder das kürzlich eröffnete, 55.000 Quadratmeter große Trainingszentrum des ÖFB, das von namhaften internationalen Teams und Clubs und im Übrigen auch von anderen Sportarten genutzt wird. Vor Kurzem fand hier etwa die Ultimate Frisbee-U17-EM statt. Für die Auslastung des nahe gelegenen Hotels ist also saisonal durchgängig gesorgt.

Einen besonderen Schwerpunkt bildet die Technologie- und Biotechnologie-Branche. Man merkt, mit welcher Begeisterung Grüneis über die Möglichkeiten des Health-Sektors spricht, etwa daran, wie ausführlich er unter anderem über die Exoskelett-Technologie für die medizinische Rehabilitation im Therapiezentrum tech2people im HoHo Wien berichtet. Institutionell verankert ist die Forschungsarbeit unter anderem über die Aspern Smart City Research, die an Fragen der Energiesteuerung arbeitet.

Tücken der Planung über lange Zeiträume

Eine wiederkehrende Kritik der vergangenen Jahre war die Reihenfolge von Infrastruktur und Besiedlung – konkret die frühe

Inbetriebnahme der U2-Verlängerung, die der Rechnungshof als nicht ausgelastet bemängelt hatte. Grüneis stellt die Kritik grundsätzlich nicht in Abrede, verteidigt aber die damalige Entscheidung ökonomisch: Der Bau einer U-Bahn-Trasse über noch unbebautes Gelände sei erheblich günstiger als eine nachträgliche Erschließung durch bereits verdichtetes Gebiet, der zudem die Anrainer massiv belastet. „Die Kritik ist rein marktwirtschaftlich betrachtet vielleicht sogar berechtigt“, räumt er ein, verweist aber darauf, dass Städtebau immer mit Annahmen über zukünftigen Nutzen arbeiten müsse, die sich nicht in jedem Fall im Vorhinein in der vom Rechnungshof gewünschten Präzision beziffern ließen.

Ein ähnliches Henne-Ei-Problem stellt sich aktuell für den Ausbau des Nordteils, der noch weitgehend aus Brachflächen besteht. Der Umweltverträglichkeitsbescheid aus dem Jahr 2017 knüpft die weitere Bebauung an die Fertigstellung der Stadtstraße sowie der Anschlussstellen West und Ost der Spange S1. Nach dem ursprünglichen politischen Stopp für die Spange drohte faktisch ein Baustopp. Die Wien 3420 hat daraufhin einen Abänderungsantrag eingebracht, der im vergangenen Sommer in zweiter Instanz genehmigt wurde: Er erlaubt die Bebauung und Besiedlung eines Teils der Bauplätze bereits dann, wenn Stadtstraße und Anschlussstelle West fertiggestellt sind, ohne auf die komplette Anschlussstelle Ost zu warten. Damit lässt sich laut Grüneis kurzfristig Wohnraum für rund 4.500 Menschen realisieren.

Wie konkret das gemeint ist, zeigt der jüngste Schritt: Mit vier Bauplätzen „Am Seebogen Mitte“ zwischen Sonnenallee und Ilse-Buck-Straße gehen mehr als 16.000 Quadratmeter Bauplatzfläche im frei finanzierten Wohnbau in Vergabe, rund 400 Wohnungen für etwa 900 Bewohnerinnen und Bewohner sollen entstehen. Jedes der vier Lose ist mit einer eigenen Themenstellung ausgeschrieben: das zirkuläre Stadthaus mit Fokus auf Ressourcenschonung und Kreislauffähigkeit, das Stadthaus mit System für Vorfertigung und serielles Bauen, das Stadthaus für Generationen mit altersgerechten Lösungen sowie ein Themen-Stadthaus für spezifische Zielgruppen. Bauträger können sich für eines, mehrere oder alle vier Lose bewerben.

Um den zusätzlichen Verkehr durch das Bevölkerungswachstum abzufedern, verweist

Grüneis auf ein Bündel an Maßnahmen: ein Stellplatzkonzept mit Quartierssammelgaragen statt privater Einzelstellplätze für jeden Bauplatz, den konsequenten Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel oder Sharing-Angebote, Mobilitätsberatung und natürlich die fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums in Verbindung mit umfassender sozialer Infrastruktur und Nahversorgung. Dazu gehört auch die Idee einer Markthalle mit rund 4.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche am Nelson-Mandela-Platz, direkt beim Bahnhof Aspern Nord. Sie soll Landwirten aus dem Umland eine Absatzfläche bieten und die regionale Verflechtung stärken, ohne dass Bewohner der Seestadt dafür ins Auto steigen müssen. In unmittelbarer Nähe wünschen sich die Seestadt-Planer eine größere Fahrradgarage.

Für die künftigen Bauabschnitte im Norden setzt sich die Wien 3420 verstärkt mit Innovationsthemen wie dem seriellen Bauen auseinander – wie eben eines der vier neu ausgeschrieben Lose zeigt. Gerade beim ökologisch erwünschten und auch notwendigen Holzbau stellt sich dabei eine technische Herausforderung: Anders als massive Baustoffe kann Holz kaum thermische Energie speichern – ideal wären alternative Speicherlösungen –, hier sieht Grüneis ein spannendes Forschungsfeld für die Aspern Smart City Research und deren Industriepartner Siemens. Beim bereits realisierten Ziegelbau Robin, der ohne klassische Heizung auskommt, zeigte sich allerdings ein Erklärungsbedarf, der ungewöhnlich anmutet: Wenn das Gebäude in bestimmten Nachlaufphasen Licht brennen ließ, wurde dies von Anrainern zunächst als Verschwendung fehlgedeutet, tatsächlich handelte es sich um einen technisch notwendigen Vorgang der Gebäudesteuerung.

Feedbackschleifen als Nährboden für Entwicklung

Als Leitmotiv für den Umgang mit Fehlentwicklungen benennt Grüneis das Prinzip der „lernenden Stadt“. Paradebeispiel ist die wassergebundene Wegedecke im Pionierquartier, die aus funktionaler Sicht überzeugte, von den Bewohnern aber nicht angenommen wurde und in späteren Bauabschnitten nicht mehr zur Anwendung kam. Systematisiert wird der Lernprozess seit 2022 durch das interne Evaluierungsprogramm mit dem wohlklingenden Namen EVA, das noch vor Grüneis' Amtsantritt

initiiert wurde und ein Zielsystem mit neun übergeordneten Kriterien und 60 Kennzahlen umfasst. Interessanter Nebenaspekt: Ein Teil des variablen Gehaltsbestands der Geschäftsführung ist inzwischen an das Erreichen dieser Kennzahlen gekoppelt. Zu den konkreten Zielwerten zählt ein Flächenverbrauch von unter 80 bei aktuell gemessenen 65 Quadratmetern pro Person – ein Wert, den Grüneis mit einem Schmunzeln in Relation zu deutlich höheren Vergleichswerten im ländlichen Raum setzt: Immerhin erreichen manche Regionen im ländlichen Raum einen bis zu zehnmal höheren Flächenverbrauch pro Person. Auch die Zahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt in der Seestadt mit 242 um mehr als 50 Prozent unter dem Wert des österreichischen Durchschnitts. Eine Herausforderung stellt derzeit das Carsharing dar, das laut Grüneis noch nicht durchgängig funktioniert. »



Quartiersgaragen statt privater Stellplätze: Mit 242 Pkw pro 1.000 Einwohner liegt die Seestadt um 55 Prozent unter dem Bundesschnitt

Auch in der Baulogistik verweist der Jurist und Energieexperte auf Lerneffekte: Ein von Beginn an mitgeplantes Massenmanagement habe bereits Tausende Tonnen CO₂ eingespart, unter anderem durch ein direkt vor Ort betriebenes Betonmischwerk, das Lieferverkehr reduziert – ein Effekt, der auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung relevant ist, weil er die zulässige Verkehrsbelastung während der Bauphase mindert. Als Beispiel für die Wiederverwendung von Aushubmaterial ergänzt die Wien 3420 Development AG Mediensprecherin Ingrid Spörk die sogenannten Asperner Terrassen im westlichen Grünzug, die aus dem Aushub des künstlichen Sees modelliert wurden und heute als etabliertes Naherholungsgebiet dienen. Insgesamt konnten bis dato rund 7,5 Millionen Lkw-Kilometer und rund 8.400 Tonnen CO₂-Emissionen durch intelligente Baumassenlogistik vermieden werden.

Widerstand und Fortschritt

Nicht jede Innovation ließ sich reibungslos umsetzen: Die Einführung eines gemeinsamen Anergienetzes im „Seecarré“ stieß bei Bauträgern zunächst auf Vorbehalte. Grüneis beschreibt den Prozess offen: „Es war nicht einfach, das zu diskutieren. Es haben auch noch immer nicht alle Bauträger akzeptiert.“ Für den Nordteil wird inzwischen ein digitales, datenbasiertes Energiemodell überlegt, in dem Energiebedarf und -erzeugung samt der nötigen Netze simuliert werden kann. Dieses wird in Zusammenarbeit mit der Aspern Smart City Research erarbeitet und 2027 vorliegen. Die Transparenz wächst also ebenso wie dies die Seestadt tut.

Im internationalen Vergleich haben sich laut Grüneis die Schwerpunkte verschoben: In der Frühphase habe man natürlich sehr viel von internationalen – insbesondere skandinavischen – Vorbildern gelernt, während die Seestadt heute zwar zahlreiche internationale Delegationen empfängt und sich hier stark austauscht, das Team aber selbst weniger zum Reisen kommt. Learning Journeys gibt es aber trotzdem – als spannendes Beispiel nennt er Oslo, wo jüngst ein Gebäude vollständig aus wiederverwendeten Bauteilen errichtet wurde – ein Modell, das die Wien 3420 als übernächsten Entwicklungsschritt in Form eines Kreislaufzentrums für Baumaterialien prüft, bei dem gesammelte, aufbereitete Bauteile nach Qualitätskriterien erneut verbaut werden sollen. Robert Grüneis weiß, wie wichtig führenden

Baukonzernen mittlerweile die Nachhaltigkeit ist, etwa bei der ökologischen Ausstattung von Baustelleneinrichtungen und auch Ladeinfrastruktur für Baufahrzeuge und nicht nur in Bezug auf umweltschonende Materialien: Stichwort Materialsuffizienz und ferner Re-Use.

Eine in der Frühphase diskutierte, aber nicht realisierte Idee betraf wasserbauliche Elemente nach dem Vorbild historischer Kanalsstädte, die in ersten Überlegungen mit dem damaligen Masterplan-Verantwortlichen erwogen, aus topografischen und gewässerökologischen Gründen aber verworfen wurden. Mit Blick auf zusehends quälende Hitzeperioden setzt die Seestadt auf verpflichtende Vorgaben für die Beschattung des Straßenraums sowie auf eine sorgfältige, an den Wasserbedarf angepasste Baumauswahl und das große Schwammstadt-Netz im Norden. Einige Nachbegrünungen waren erforderlich, der Interessensausgleich aus offenen Flächen und definierten Zonen gehört zum Lernfortschritt der für die Verwertung verantwortlichen Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 dazu – der Name leitet sich übrigens von den Sekunden der Koordinaten des jeweiligen Längen- und Breitengrades ab.

Klimafitness im Quartier trainieren

Die im Nordteil in vielen Bereichen vorgeschriebene vertikale Fassadenbegrünung von Straßenfronten war im Süden noch kein großes Thema, wenn auch in mehreren Projekten schon vorhanden. Lange Zeit herrschte auch die Meinung, dass Fassadenbegrünung zu kostenintensiv wäre. Heute weiß man, dass das nicht der Fall sein muss, wenn sie richtig gemacht wird.

Allerdings setzt die Seestadt auch im Norden nicht nur auf diese Möglichkeit, für sommerlichen Wohnkomfort zu sorgen.

Ihre städtebaulichen Leitbilder für neue Quartiere im Norden beruhen auf mikroklimatischen Simulationen im Rahmen von Testplanungen. Auf deren Basis werden geeignete Begrünungsmaßnahmen wie eben begrünte Fassaden, Bäume oder Grünflächen erarbeitet und mit den Bauträgern für ihr Projekt optimiert. Diese werden ebenso Teil des Qualitätskatalogs und Vertragsgrundlage für die Bauplätze wie der sogenannte GFF (Grün- und Freiflächenfaktor) der Seestadt. Diese Maßzahl setzt Freiflächen und urbane grüne Infrastrukturelemente wie Rasen, Bäume oder Fassadenbegrünungen in Relation zur Grundstücksfläche und Baumasse. Im Gebäudestandard aspern klimafit wiederum schreibt ein Kriterium den Schutz vor sommerlicher Überhitzung des Innenraums vor, der im Zuge einer Simulation nachgewiesen werden muss.

Nach Gründen für den insgesamt kontinuierlichen Projektverlauf gefragt, verweist Grüneis weniger auf städtebauliche als auf institutionelle Faktoren: die besondere Eigentümerstruktur der Wien 3420 mit Wirtschaftsagentur Wien, Wiener Städtischer, Bundesimmobiliengesellschaft und Erster Bank im Aufsichtsrat sowie eine funktionierende, kontinuierlich gepflegte Schnittstelle zur Stadtverwaltung. „Ich hatte nicht den Eindruck, dass das in anderen Städten ähnlich niederschwellig und kooperativ ist“, offenbart er. Entscheidend sei der permanente, auch informelle Austausch: „Das ist der permanente Austausch in Schleifen, in periodisch und genau definierten Abschnitten und zu definierten Themen.“ Dass dieser Austausch Zeit und Energie koste, verschweigt er nicht – ebenso wenig wie seine Überzeugung, dass genau darin der Schlüssel zur Qualitätssicherung liegt –, ganz besonders für ein Stadtentwicklungsprojekt dieser wohl epochalen Größenordnung. ■



Kritik an der Auslastung der U2-Verlängerung kontert Grüneis: Über unbebautes Gelände zu bauen ist günstiger, als ein fertiges Quartier nachzurüsten



Mehr als 6.000 Menschen arbeiten bereits in der Seestadt. Gewerbe findet in Sockelzonen entlang der Sonnenallee seinen Platz