



Peter Hinterkörner

# Mobilität und öffentlicher Raum

## Bausteine urbaner Qualitäten in aspern Die Seestadt Wiens



aspern Die Seestadt Wiens zählt zu Europas größten Stadterweiterungsgebieten. Auf dem Gelände des alten Zivilflughafens der Stadt soll bis etwa 2030 ein Stadtteil mit mehr als 20.000 Einwohnern und beinahe ebenso vielen Arbeitsplätzen entstehen. Seit Beginn der Vorbereitungen zu Beginn der 2000er-Jahre ist diese Balance Grundlage der Stadtplanung und politischer Konsens: Der neue Stadtteil soll den Mangel an Arbeitsplätzen im Nordosten Wiens beheben und dem östlichen Teil des 22. Gemeindebezirkes ein neues städtisches Zentrum geben. Nicht zuletzt die periphere Lage und das von alten Straßendörfern und „suburban sprawl“ gekennzeichnete Umfeld machten es von Anfang an notwendig, einen selbstständig funktionierenden, „vollwertigen“ Stadtteil zu kreieren.

Damit war man von Anfang an gezwungen, jenseits der bisher hauptsächlich von der Logik des geförderten Wohnbaus geprägten Stadtteilentwicklung, Bausteine von Urbanität zu einem logischen Ganzen zusammenzufügen. Wer das große Wort „Urbanität“ benutzt, muss sich natürlich die Vielfalt und Breite dieses Begriffs vergegenwärtigen. Mögliche Definitionen hängen auch davon ab, wer nach einer solchen gefragt wird: Während eine Architektin das Wort mit (baulicher) Dichte assoziieren mag, sieht ein Soziologe damit einen bestimmten Lebensstil beschrieben. Eine historische, aber prägende Definition lieferte Hans-Paul Bahrdt (1961) mit dem Hinweis auf die Polarität von privater und öffentlicher Sphäre. Walter Siebel (2012) wiederum bezeichnete Stadt als einen Ort, an dem Fremde leben, der eine eigenständige kulturelle Produktivität hervorbringe und durch Ambivalenz, Spannung und Widersprüchlichkeit gekennzeichnet sei. Daher könne man Stadtkultur folgerichtig gar nicht planen, sondern nur zulassen oder bestenfalls fördern. Dies mag der planenden Zunft wohl reichlich unbefriedigend erscheinen – gerade, wenn es um die Entwicklung neuer städtischer Quartiere geht, die ja eben keine Siedlungen oder Großwohnanlagen sein sollen.

### Kann man Urbanität „planen“?

Soziologische Analyse oder empirische Beobachtungen erschließen jedoch sehr wohl Ansätze von Planung oder Gestaltung – im Sinne eines „aktiven Förderns“ prägnanter Charakteristika von Stadt. Viele davon erscheinen mit dem Wortpaar „Dichte und Vielfalt“ erfasst zu sein: Eine Stadt bietet aufgrund ihrer baulich-räumlichen Dichte eine Vielfalt an Funktionen, Angeboten, Ereignissen, sie wird von unterschiedlichen Lebensstilen geprägt und benötigt eine Vielzahl an Akteuren. Wie schon Aristoteles in seiner „Po-

liteia“ sagt: „Eine Stadt besteht aus unterschiedlichen Arten von Menschen; ähnliche Menschen bringen keine Stadt zuwege“ (zitiert nach Sennett 1995). In der Entwicklung eines neuen Stadtteils geht es also darum, Samenkörner für diese Dichte und Vielfalt auszulegen; einige können sehr schnell aufgehen, andere benötigen Generationen. Funktionale Durchmischung im Quartier, im Baublock, ja im Gebäude bedeutet kurze Wege und tageszeitlich unterschiedliche Nutzungsfrequenzen im öffentlichen Raum, sie stimuliert durch vielfältige Nachfrage ebenso vielfältige Angebote.

Nutzungsoffene Gebäudestrukturen schaffen Raum für Aneignung und Nutzungsänderung, bedeuten wirtschaftliche Resilienz und wirken positiv auf den Lebenszyklus eines Gebäudes. Bauliche Dichte schafft erst die notwendige Nachfragedichte für Handel und hochrangigen öffentlichen Nahverkehr. Teilhabe- und Mitbestimmungsmöglichkeiten erzeugen Identität und Identifikation für unterschiedliches Publikum und stärken soziale Bande. Eine Vielfalt und räumliche Mischung an Gebäudetypologien und an verschiedenen Rechtsformen des Wohnens stellen Attraktoren für unterschiedliche Bevölkerungsschichten dar. Allen diesen Aspekten fühlen sich die Entwickler von aspern Seestadt verbunden, denn schon am Beginn der Entwicklung war die Balance von Arbeitsplätzen und Bewohnerzahl zentrale Zielsetzung. Und auch die Schaffung eines städtischen Sub-Zentrums im Osten Wiens stand auf der Agenda.

Der Standort des alten Flugfeldes in Aspern war seit der endgültigen Schließung desselben Ende der 1970er-Jahre und der Ansiedlung des General-Motors-Werks (jetzt: Opel Wien) unmittelbar danach zum städtischen Hoffungsgebiet für gewerbliche und industrielle Ansiedlungen geworden. Deshalb erwarben die Republik Österreich – über die Bundesimmobiliengesellschaft – und die Stadt Wien – über

den Wirtschaftsförderungsfonds – Grund und Boden; eine homogene Eigentümerstruktur, die später zu einem wertvollen Asset für die Stadtentwicklung werden sollte. Nachdem jedoch sowohl die Weiterentwicklung des Betriebsstandortes als auch ein erster Anlauf für eine Stadterweiterung mit Schwerpunkt Wohnen scheiterte, schlug ab dem Jahr 2000 mit strategischen Prüfungen von neuen Verkehrsinfrastrukturen im Nordosten Wiens so etwas wie die Geburtsstunde der heutigen Seestadt.

## Öffentlicher Raum: Identität und Urbanität

2004 wurde schließlich ein wettbewerbsähnliches Verfahren zur Erstellung eines Masterplanes ausgelobt, mit der klaren Vision, einen neuen, „vollwertigen“ Stadtteil – eine Stadt in der Stadt – zu entwickeln. Die Jury unter dem Vorsitz des Schweizer Stadtplaners Carl Fingerhuth zeichnete mit dem Entwurf des Stockholmer Büros Tovatt Architects & Planners (mit N+ Objektmanagement) einen Ansatz aus, der im Wesentlichen um zwei Aspekte kreiste: Schaffung von stadträumlicher Identität und Formung des Stadtkörpers durch den öffentlichen Raum. Fingerhuth damals: „Heute suchen wir nach einer Stadt, die mehr als nur funktionale Qualität hat. Dabei ist der öffentliche Raum das wichtigste Gestaltungselement. Dort entscheidet sich, ob die Menschen sich in ihrer Stadt zu Hause fühlen und ob Identifikation mit der Stadt entsteht.“

## Eine „Partitur“ für den öffentlichen Raum

Bereits kurz nach Beschlussfassung des Masterplans im Gemeinderat wurde in Zusammenarbeit zwischen Entwicklungsgesellschaft und Stadtplanung ein Wettbewerb zur Erstellung eines Handbuchs für die Entwicklung des öffentlichen Raums ausgeschrieben. Hintergrund dafür war das Bewusstsein, dass es für die Herstellung qualitätsvoller öffentlicher Räume einer vertieften Strategie bedarf. Das Verfahren konnte das renommierte Kopenhagener Büro Gehl Architects für sich entscheiden. Mit der sogenannten „Partitur des öffentlichen Raums“ wurde ein wesentliches Referenzdokument für alle vertiefenden Planungen des öffentlichen Raums geschaffen. Zentraler Bestandteil der Strategie ist es, öffentliche Aktivitäten zeitlich und räumlich entlang weniger Achsen (den sogenannten „Saiten“) zu konzentrieren und zu überlagern. „Gleich den Saiten eines Musikinstruments sind die öffentlichen Stadträume die Impulsgeber einer Stadt, die deren Leben in Schwingung bringen“ (Gehl Architects 2009). Lage und Programmierung der „Saiten“ ergaben sich aus „Spuren“, die im Masterplan bereits ausgelegt worden waren: etwa räumliche Charakteristika oder Nutzungsschwerpunkte; durch die Bündelung von Funktionen und Räumen und eine Betrachtung hinsichtlich der Aktivitätspotenziale entsteht eine schlüssige Gesamtstrategie. Die sogenannte „Rote Saite“ verbindet z.B. das lokale Ein-

kaufen des ersten Quartiers mit der zentralen Einkaufsstraße und schafft durch eine Anreicherung mit kulturellen und sozialen Nutzungen einen zusammenhängenden Raum zur Fokussierung von Planung und Ansiedlungspolitik. Entsprechend der allgemeinen Planungsphilosophie von Gehl Architects wird für alle „Saiten“ die Qualitätssicherung auf drei Handlungsebenen vorgeschlagen: „Leben“ (Nutzer und Aktivitäten), „Stadtraum“ (Ausstattung) und „Gebäudekante“.



Abb. 1: Hannah-Arendt-Platz (© Luiza Puiu)

## Stadtraum: Straßen als Aufenthaltsräume

Die Straße wird folgerichtig nicht mehr nur als Infrastrukturbauwerk verstanden, sondern als Ort, an dem sich vieles ausdrückt, was wir mit städtischer Lebensqualität verbinden: Sie ist Transit- und Aufenthaltsraum, sie ist Begegnungs-, Kommunikations- und manchmal auch Spielzone, sie ist der Ort, an dem die Vielfalt der städtischen Gesellschaft verhandelt wird. Sie muss robust für Veränderung sein, sie kann aber auch durch attraktive Angebote und Gestaltung Aneignungsprozesse aktiv unterstützen. Ziel ist es, die Menschen – vor allem fußläufig – auf die Straße zu bekommen, denn „die größte Anziehungskraft auf den Menschen üben, anscheinend, andere Menschen aus“ (Whyte 1980).

Ein solches Verständnis führt zu anderen Planungsprozessen und letztlich zu anderen Raumverteilungen im Querschnitt einer Straße. Gemeinsam mit Gehl Architects konnte parallel zur Erstellung der „Partitur des öffentlichen Raums“ die schon laufende Straßenplanung wichtiger Achsen beeinflusst und dadurch die Konzepte in der Praxis erprobt werden: Wo zuerst vier Fahrspuren und ein trennender Grünstreifen angeordnet waren, wurde durch Halbierung der Anzahl der Fahrspuren eine knapp zehn Meter breite Mittelzone geschaffen, in der nun Jugendliche mit ihren Fahrrädern und Scootern den „Pumptrack“ frequentieren. Zwischen Fahrbahn und Gehsteig wurden „Multifunktionszonen“ vorgesehen, die als Stellplatz, als Vegetationsbereich oder Aneignungszone für angrenzende Gebäudenutzer ausgelegt sind.



Abb. 2: Sonnentallee (© Daniel Hawelka)

Konsequenterweise haben wir erstmals in Wien durchgängig eine interdisziplinäre Straßenplanung eingeführt. Wurden im ersten Abschnitt der Seestadt noch eigene „Gestaltungszonen“ für eine vertiefte Planung durch ein separat beauftragtes Landschaftsplanungsbüro ausgewiesen, haben wir für die Seestadt Nord die kooperative Arbeit zwischen Mobilitätsexperten, Tiefbauingenieuren und Landschaftsplanern vom ersten Konzept an vorgegeben: von der Entwicklung von Straßentypologien und schematischen Querschnitten über ein „generelles Projekt Straßenbau“ mit der parallelen Entwicklung eines gestalterischen Regelwerks bis zu einem zweistufigen Auswahlverfahren für Planungsteams für die Detailplanung.

## Gebäudekanten und lebendige Sockelzonen

Dem Baufeldrand wird im Städtebau der Seestadt großer Wert beigemessen: Ob als Bebauungskante oder topografische Schwelle, ob als Pufferzone zwischen „öffentlich“ und „privat“ oder aktiver Beitrag zur Lebendigkeit des Stadtraumes – diese „Zone“ ist räumlich, sozial und funktional maßgeblich in der Konstituierung öffentlicher Räume. Dabei spielt die städtische Sockelzone aufgrund der menschlichen Wahrnehmung eine zentrale Rolle. Deshalb wurden für die Bebauung allgemeine Qualitätsanforderungen formuliert:

- Orientierung zum öffentlichen Raum: Durch die Wechselwirkung der Blickbeziehungen entsteht Lebendigkeit im Stadtbild und soziale Sicherheit;
- Adressenbildung: Die konsequente Ausrichtung von Hauseingängen zum öffentlichen Raum werten diesen auf;
- Kommunizierende Sockelzonen: Vielfältige visuelle und funktionale Bezüge zwischen innen und außen sollen speziell in den Hauptstraßen gefördert werden.

In Anlehnung an die „Partitur des öffentlichen Raums“ werden darüber hinaus in eigenen Plänen und Leitfäden Typen von Sockelzonen und Potenziale von Nutzungen verortet:

Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Aspekte wie Hierarchie der Straßenräume, Lage und Orientierung der Zone, Verkehrssituation oder Windkomfort werden ortsspezifische Vorgaben zu Gestaltung, Raumhöhen und Funktion entwickelt. Diese werden durch sogenannte „Entwicklungsleitfäden“ für Grundstücksentwickler verbindlich.



Abb. 3: Maria-Tusch-Straße (© Daniel Hawelka)

In neuralgischen Bereichen der Seestadt werden Handel und Dienstleistung als Motoren einer Belebung des öffentlichen Raums eingesetzt: Ganz dezidiert wird der Typus einer öffentlichen „Geschäftsstraße“ zum stadtplanerischen Paradigma der Nahversorgung. Daher wird die Sockelzone als bauplatzübergreifende, eigenständige Typologie begriffen, für die es letztlich auch einer eigenen Managementstruktur bedarf. Die Entwicklungsgesellschaft gründete gemeinsam mit SES Spar European Shopping Centers eine Einkaufsstraßen-Gesellschaft, welche die in einem Erdgeschoss-Leitplan definierten zentralen Geschäftslokale nach dem Muster eines Einkaufszentrums betreibt. Während die Bauträger Geschäftslokale in vorher definierter Lage, Größe und Qualität herstellen, mietet die Gesellschaft definierte Geschäftslokale und kümmert sich um Vermietung und Vermarktung. So kann der notwendige Branchenmix hergestellt und unterschiedliche Mieterträge können ausgeglichen werden.

## Mobilität: notwendige und optionale Aktivitäten im öffentlichen Raum

Die Qualität und Nutzbarkeit öffentlicher Räume ist eine wesentliche Voraussetzung zur Schaffung attraktiver verdichteter Stadtstrukturen und qualitätsvolle Erdgeschosszonen sind dafür ein wichtiger Baustein. Beide prägen die Art und Weise, wie wir uns im Stadtraum bewegen. Damit liegt die Verbindung mit einer zeitgemäßen Mobilitätsstrategie auf der Hand: Die Förderung sanfter Mobilität unterstützt die fußläufige Nahversorgung, das Zurückdrängen des Autoverkehrs bringt mehr Verkehrssicherheit und im Zusammenspiel mit attraktiver Gestaltung auch mehr Aufenthaltsqualität.



Die Grundvoraussetzungen in der Seestadt sind günstig: Das Gebiet war von Anfang mit zwei Stationen an das Wiener U-Bahn-Netz angebunden. Einige Buslinien fungieren als Feinerschließung und Zubringerlinien von den bzw. in die umgebenden Siedlungsgebiete. Mittelfristig ist die Seestadt auch an das S-Bahn-Netz bzw. die Fernverbindung zwischen Wien-Hauptbahnhof und Bratislava sowie das Straßenbahnnetz angebunden. Zudem erfordert eine umweltverträgliche Stadterweiterung einen für die Stadtrandlage ambitionierten Modal Split von 20% motorisiertem Individualverkehr (MIV) und 80% Umweltverbund.

Es war daher notwendig, Fahrrad- und Fußgänger-mobilität entschieden zu fördern und den motorisierten Verkehr im Gegensatz zurückzudrängen. Ein wichtiger Baustein ist dabei die schon angeschnittene faire Raumverteilung zwischen den Mobilitätsformen. Für den MIV bedeutet dies im öffentlichen Raum: Minimierung der Fahrbahnanzahl bzw. Fahrbahnbreiten, Reduktion der befahrbaren Stadträume und Minimierung der Stellplatzanzahl. Auf Bauplatzebene hat die Entwicklungsgesellschaft für das Abstellen von Fahrrädern eigenständige Leitlinien erstellt, welche die Anzahl und Qualität der Abstellplätze gegenüber dem gängigen Standard deutlich erhöhen. Im Gegenzug wurde die vorgeschriebene Anzahl der Pflichtstellplätze für Autos bereits im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan um 30% herabgesetzt, zudem sind diese Stellplätze in Sammelgaragen konzentriert.

## Mobilitätsfonds

Diese Reduktion bedeutet reale Einsparungen für die Entwickler und Bauträger. Es entstand daher schon früh der Gedanke, einen Teil dieser Ersparnisse abzuschöpfen und einen sogenannten „Mobilitätsfonds“ einzurichten: Für jeden Garagenstellplatz werden vom Errichter zumindest 1.000,- Euro auf ein Treuhandkonto eingezahlt, überdies erfolgt eine laufende Dotierung nach einigen Betriebsjahren. Mit diesem Geld sollen Projekte und Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität, vorwiegend mit investivem Charakter, finanziell unterstützt werden. Förderprojekte können laufend eingereicht werden und müssen durch den aspern Beirat oder das Steuerungsgremium des Stadtteilmanagements freigegeben werden. Bisher umgesetzt wurden etwa „klassische“ Maßnahmen wie ein automatisches Fahrradverleihsystem, welche auch Pedelecs und Lastenfahrräder inkludiert, oder ein Carsharing-Standort. Aber auch „unkonventionelle“ Maßnahmen, wie die Bereitstellung von Einkaufstrolleys für jeden Haushalt zur Förderung der Nahversorgung oder das „Mitwachsende Rad“, ein Abonnement für Kinderfahrräder. Ein Teil der Gelder wurde für die Phase nach der Besiedelung zurückgestellt, da erfahrungsgemäß zum Zeitpunkt des Alltagsgebrauches verschiedene Maßnahmen von den Bewohnern zusätzlich gefordert und gewünscht werden. In diesem Sinne wurde 2016 der Ideenwettbewerb „Seestadt

nachhaltig mobil“ als offener Call mit großer Resonanz durchgeführt: Die Teilnehmer waren begeistert von der Möglichkeit, ihr Lebensumfeld bewusst mitgestalten zu können.



Abb. 4: Cargobike (© Stephan Doleschal)

## Resümee

Wir sind überzeugt, dass im Spannungsfeld der großen Themen „öffentlicher Raum“, „Erdgeschossnutzung“ und „Stadtteilmobilität“ Grundbedingungen für urbane Qualitäten durchaus aktiv geplant werden können, wenn die Zielsetzungen nicht separat verfolgt werden. Für die Entwicklung neuer Stadtquartiere sind die interdisziplinäre Arbeit und das integrierte Denken unabdingbar. Dazu benötigt es allerdings auch den Willen, vorhandene Instrumente kreativ zu nutzen, und die Ausdauer, klare Prinzipien hartnäckig zu verfolgen.

Peter Hinterkörner,

Studium der Architektur an der TU Wien, Arbeit in Wiener Architekturbüros; seit 2008 Projektmanager für Städtebau, wien 3420 aspern development AG; 2011/12 Lehrauftrag am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen an der TU Wien

## Quellen:

- Bahrtdt, Hans-Paul (1961): Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Reinbek.
- Gehl Architects (2009), in: Wien 3420 AG, MA 18 (Hrsg.): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. Wien.
- Sennett, Richard (1995): Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin.
- Siebel, Walter (2012): Was heißt Urbanität? Vortrag an der TU Wien, 18.1.2012.
- Whyte, William H. (1980): The Social Life of Small Urban Spaces, Washington D.C.: The Conservation Foundation.