

aspersn Die Seestadt Wiens

Fortschreibung Masterplan

STAND DER PLANUNG 2017

Wien!
voraus

Das
Zukunftsressort

StoDt+Wien

EINLEITUNG

Der Masterplan für die Entwicklung von aspern Die Seestadt Wiens wurde im Jahr 2007 im Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossen. Auf Basis dieses städtebaulichen Leitbildes wurden eine Vielzahl von vertiefenden Fachkonzepten und detaillierten Qualitätsvorgaben erarbeitet.

Die Entwicklung von **aspern** Seestadt nimmt mehr als zwei Jahrzehnte in Anspruch. Dieser lange Entwicklungszeitraum ermöglicht eine sukzessive Entwicklung, bei der in allen Prozessen laufend auf Veränderungen technischer, sozialer oder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen eingegangen werden kann. Dadurch werden das Projekt und seine AkteurInnen zu einem „lernenden System“: Erfahrungen vorangegangener Entwicklungsphasen können in darauffolgenden Etappen

eingbracht werden. Ein Masterplan ist also keine starre räumliche Vision eines künftigen Stadtraums, sondern vielmehr ein lebendiges Arbeitsdokument. Er definiert wesentliche Projektqualitäten und bietet gleichzeitig einen robusten Rahmen für notwendige Anpassungen auf unterschiedlichen Ebenen.

Seit der Beschlussfassung wurde das räumliche Leitbild für die Seestadt in unterschiedlichem Maße adaptiert:

- ✦ Im Rahmen der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung für die südliche Seestadt wurden im Jahr 2008 einige Baufeld- und Straßengeometrien im Bereich östlich des Hannah-Arendt-Parks angepasst.
- ✦ 2009 führte ein Entwicklungskonzept zur Verbindung der Seestadt mit dem

4	GEDANKEN ZUR STÄDTEBAULICHEN KONZEPTION
6	PROZESSE UND MEILENSTEINE
12	MASTERPLAN HEUTE – AKTUELLER PLANUNGSSTAND
14	Die Seestadt im Kontext
16	Die prägenden Elemente des Masterplans
18	Die Grün- und Freiräume
20	Die Hierarchie des Straßennetzes
22	Die Straßentypologie in der nördlichen Seestadt
24	Die öffentliche Verkehrsanbindung
26	Der Radverkehr
28	Das Parken in der Seestadt
30	Die Nutzungsvielfalt
32	Die Gliederung der Gebäudehöhen
34	Die Topografie
36	PRINZIPIEN QUALITÄTSVOLLER STADTTEILENTWICKLUNG

alten Ortskern Aspern zu veränderten Baufeldkonfigurationen im Südwesten des Gebiets.

- ⊕ Ab 2011 startete ein Liegenschaftsveräußerungsverfahren und mündete in einem umfassenden, neuen städtebaulichen Entwurf des Seeparkquartiers im Zentrum der Seestadt, der Ende 2013 vorlag.
- ⊕ In der Zwischenzeit wurde im Jahr 2012 der Masterplan der Seestadt Nord einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen.
- ⊕ Auf dieser Basis begann 2014 die detailliertere städtebauliche Planung für das Quartier „Am Seebogen“, welche bereits in die Vorbereitungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung für die nördliche Seestadt einfließt.


Auf Basis dieser städtebaulichen Planungen und der aufbauend formulierten Qualitätsvorgaben erfolgten die Ausschreibung, Planung und Umsetzung von Gebäuden und öffentlichen Freiräumen im ersten Quartier der südlichen Seestadt rund um die Maria-Tusch-Straße.

Die vergangenen zehn Jahre legen somit ein anschauliches Zeugnis über die Lebendigkeit des Planungs- und Stadtwerdungsprozesses der Seestadt ab. Die vorliegende Publikation möchte – anlässlich des Jubiläums „10 Jahre Masterplan“ – einen kompakten Überblick über die dynamische Weiterentwicklung des Masterplans sowie den derzeitigen Stand der Planungen geben.

A woman with long blonde hair, wearing sunglasses and a patterned dress, is sitting on a wooden bench in an outdoor setting. She is holding an open book and looking down at it. The background shows a modern building with large windows and a young tree. The entire image has a warm, yellowish-green tint. A large, stylized, semi-transparent letter 'G' is overlaid on the left side of the image.

GEDANKEN ZUR STÄDTEBAULICHEN KONZEPTION

von Johannes Tovatt



Das städtebauliche Konzept für die Seestadt hat seinen Ursprung in der Idee des Ganzen. Was ich mit dem „Ganzen“ meine, ist teils von der Größe, teils von der Lage bestimmt. Beschränkungen wie die geschützten Naturraum-Korridore im Osten und Westen, das regionale Infrastrukturband im Norden und Opel Wien im Süden verlangen einerseits sehr präzise Verknüpfungen mit der Umgebung und andererseits eine robuste Identität der Seestadt.

Ein fragmentarischer Zugang für dieses riesige Gebiet wäre zu riskant und würde den Fokus wegverlagern von den tatsächlichen Themen urbaner Qualität. Alle strukturellen Stadtelemente – wie das radiale Straßennetzwerk, der See und die Ringstraße – können als direkte Konsequenz dieser Überzeugung gesehen werden. Diese Elemente unterstützen das Ganze, sie kombinieren, führen zusammen und geben Ordnung, in deren Rahmen individuelle Beiträge sich leicht und frei entfalten können. Ich habe diese fundamentalen Stadtelemente nie als etwas gesehen, das Wachstum und Entwicklung der Seestadt beschränken sollte. Ich glaube, die erste Realisierungsstufe der Seestadt zeigt die Effekte dieser Überzeugung: individuelle Baufelder, vielfältige Architektur und unberechenbare Interpretationen des öffentlichen Raums haben ein vielfältiges städtisches Gefüge erzeugt, das sich hoffentlich bewähren wird.

In einfachen Begriffen ausgedrückt, besteht der urbane Raum der Seestadt aus zwei Gegensätzen: große Gesten kombiniert mit unerwarteten räumlichen Überraschungen. Diese beiden Gegensätze erzeugen den Rahmen für die Freiheit der individuellen Akteure und die Plattform für Planung, Organisation und Vernetzung. Die großen Gesten können in der grundlegenden Struktur gesehen werden, im See, der Sonnenallee und den übergreifenden grünen Freiräumen. Die räumlichen Überraschungen – dort, wo man sich verlaufen kann – können in jenen Elementen gefunden werden, die nun in der ersten Stufe teilweise sichtbar werden: sekundäre Straßen, die sich zu mäandrierenden Wegen und Freiräumen entwickeln; städtische Blöcke, die ihr Inneres nach außen kehren; Gebäude, die gleichzeitig einladen und ihren Inhalt und ihre Bedeutung hervorkehren; Parks, die Abkürzungen ermöglichen. Die Rigidität, die im Masterplan von 2007 gesehen werden konnte, verschwindet nun in einer gebauten Stadt, die die urbane Vielfalt feiert – einerseits traditionell hinsichtlich der Abgrenzungen (eine Straße ist eine Straße), andererseits modern in ihrer Transparenz und ihrem Inhalt.

Der See ist natürlich einer der großen Vorzüge der Seestadt. Die gesamte Struktur der Seestadt hat ihren Ausgangspunkt im See und den umgebenden Freiräumen. Ich finde es grundlegend bedeutsam, dass der Fokus der Seestadt den öffentlichen Raum, die Gleichheit und die Offenheit symbolisiert. Meiner Ansicht nach wird das Bedürfnis nach vielfältigen, demokratischen und hochwertigen Räumen in naher Zukunft noch wachsen, nicht zuletzt, weil der öffentliche Raum zunehmend kommerzialisiert wird. Der Seepark und seine freiräumliche Umgebung repräsentieren einen Schmelztiegel für grundlegende menschliche Bedürfnisse nach mehrdeutiger Offenheit und Natur. Wenn die Abschnitte im Norden fertiggestellt sind, wird das Zentrum der Seestadt eine reiche Sequenz von öffentlichen Räumen bieten und den Norden mit dem Süden, den Osten mit dem Westen verknüpfen.





PROZESSE UND MEILENSTEINE

Mit rund 240 Hektar Fläche zählt aspern Die Seestadt Wiens zu den größten Stadtentwicklungsgebieten Europas.

Mit der Seestadt entsteht im Nordosten Wiens ein lebendiger und nutzungsöffener Stadtteil mit Zentrumsfunktion für die Donaustadt. Rund die Hälfte der Grundfläche ist dem öffentlichen Raum mit Grün- und Erholungsflächen, Straßen und Plätzen vorbehalten. Wohnungen für mehr als 20.000 EinwohnerInnen und tausende Arbeitsplätze sollen geschaffen werden. Bereits heute leben mehr als 6.000 Menschen in rund 2.900 Wohnungen und mehr als 1.500 Menschen arbeiten in unterschiedlichen Branchen in der Seestadt. Die Versorgung der südlichen Seestadt mit Bildungseinrichtungen ist mit einem Schulcampus der Stadt Wien und seit Herbst 2017 einer Bundes- schule gewährleistet.

Größe und Ausdehnung

Im Größenvergleich mit anderen Quartieren der Stadt Wien entspricht das Areal der Seestadt in etwa der Fläche des 7. und 8. Wiener Gemeindebezirks zusammen. Die Längsausdehnung zwischen den Betriebsflächen von Opel Wien im Süden und den Ver-

kehrflächen im Norden beträgt im Schnitt rund 1,5 Kilometer, die Querausdehnung zwischen den bestehenden Siedlungskörpern im Osten und Westen ist in etwa genauso lang. Zu Fuß ist man für diese Strecke bei gewöhnlichem Schrittempo rund 20 Minuten unterwegs.

Anbindung an die Umgebung

Bereits vor der Besiedlung nahm im Oktober 2013 die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 ihren Betrieb auf und erschließt das Areal mit zwei Stationen: „Aspern Nord“ im Norden und „Seestadt“ im Zentrum des Projektgebiets. Dadurch gelangt man in weniger als einer halben Stunde von der Seestadt in die Wiener Innenstadt.

Der Bahnhof „Aspern Nord“ wird im Zuge der weiteren Stadtentwicklung zum (über-) regionalen Verkehrsknotenpunkt. Neben den mittelfristig geplanten Endhaltestellen zweier Straßenbahnlinien am Bahnhofsvorplatz wird eine zusätzliche Schnellbahnhaltestelle errichtet sowie die Bahnstrecke zwischen Wien und Marchegg und – in weiterer Folge – nach Bratislava ausgebaut.

Im Rahmen der geplanten Straßenausbau- maßnahmen des Bundes erhält die Seestadt im nördlichen Bereich zwei Anschlussstellen



an die S 1 Spange Seestadt, wodurch das Stadtentwicklungsgebiet zukünftig direkt an das hochrangige Straßennetz angebunden ist.

Die Geschichte des Ortes

Das Areal des Stadtentwicklungsgebiets ist eine klassische Konversionsfläche. Einst befand sich hier das Flugfeld Aspern, das 1912 eröffnet wurde und in den 1920er Jahren zu den modernsten Flughäfen Europas zählte. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Standort an Bedeutung für die Luftfahrt und wurde schließlich 1977, nach Eröffnung der zweiten Piste am Flughafen Wien-Schwechat, geschlossen. Während die ehemalige Rollbahn fortan als Autorennstrecke diente, wurde an der Stelle des Flughafenhauptgebäudes eine Produktionshalle von General Motors (heute: Opel Wien) errichtet. Westlich und östlich grenzen zwei übergeordnete Grünzüge an das Projektgebiet. Als Teil der Grünräume im Osten erinnert dabei der Gedenkwald an die über 65.000 österreichischen Jüdinnen und Juden, die dem Nationalsozialismus zum Opfer fielen. Für jedes der 65.000 Opfer wurde ein Baum gepflanzt und im Jahr darauf ein Gedenkstein auf einer Lichtung inmitten des rund 10 Hektar großen Waldes enthüllt.

Die Anfänge der Stadtteilentwicklung

Zu Beginn der 1990er Jahre erfolgten aufgrund eines erheblichen Wohnraumbedarfs die ersten städtebaulichen Planungen für das Gebiet der jetzigen Seestadt. Im Rahmen eines international besetzten ExpertInnenverfahrens wurde ein Konzept von Architekt Rüdiger Lainer zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die damalige Planung basierte auf einem deutlich kleineren Areal ohne U-Bahn-Anschluss und ohne zusätzliche, die Donau querende Straßenanbindung. Da die infrastrukturellen Rahmenbedingungen somit

nicht gegeben waren, wurde das Projekt letztlich nicht weiter verfolgt.

Um die zahlreichen Planungen im dynamischen Nordosten Wiens zusammenzuführen, wurden zwischen 2001 und 2003 die Entwicklungsperspektiven sowie ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen in der sogenannten SUPerNOW (Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens) evaluiert. Der Masterplan Verkehr 2003 schrieb die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2, den Ausbau der Marchegger Ostbahn, die Errichtung der Nordostumfahrung (S 1) sowie die Verlängerung der A 23 als umsetzbare Maßnahmen fest.

Unter diesen neuen Voraussetzungen sollte die Erarbeitung eines städtebaulichen Masterplans für das ehemalige Flugfeld Aspern in Auftrag gegeben werden. Ein Projektteam wurde eingerichtet, um die Vorbereitungen zu koordinieren und die Ausschreibung zu erarbeiten. Es setzte sich aus Mitgliedern der Wiener Stadtplanung sowie dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (heute: Wirtschaftsagentur Wien), dem Wohnfonds Wien und der Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) zusammen. Das Projektteam bestand bis zum Gemeinderatsbeschluss des Masterplans 2007. Auf dessen Basis ist die Verwertung von Flächen, Akquisition von PartnerInnen und das Standortmarketing seither das Kerngeschäft einer eigens gegründeten Entwicklungsgesellschaft, der wien 3420 aspern development AG. Gemeinsam mit der Projektleitung Seestadt Aspern der Stadt Wien und über 20 Dienststellen gilt es als Ziel, die Seestadt mit der höchstmöglichen Qualität zu realisieren.

Partizipation von Beginn an

Bereits vor der Auslobung des städtebaulichen Verfahrens im Jahr 2005 erhob das Projektteam mittels Fragebögen und im Rahmen von Informationsveranstaltungen Anregungen und Anforderungen der anrainenden Bevölkerung.

Drei „ExpertInnen vor Ort“ wurden dabei nominiert, um die Interessen der Bevölkerung bei der Auswahl des Planungsteams zu vertreten und den Planungsprozess aktiv zu begleiten.

Von der Ausschreibung zum Masterplan

Grundlage des Masterplans bildete ein zweistufiges städtebauliches Verfahren. In der ersten Stufe konnten sich europaweit Planungsteams mit Referenzprojekten bewerben. Daraus wurden zehn Teams ausgewählt, die für die zweite Stufe städtebauliche Entwürfe erarbeiteten. Aus den Einreichungen wurde schließlich das schwedische Büro Tovatt Architects & Planners in Zusammenarbeit mit dem Projektentwicklungsbüro N+ Objektmanagement von der international besetzten Bewertungskommission zur Beauftragung empfohlen. Sobald die Grundsätze des Entwurfs geklärt

waren und sich Fragen nach Variantenentscheidungen stellten, traten die PlanerInnen und die Stadt Wien wieder in einen breiteren Diskurs mit der vor Ort lebenden und arbeitenden Bevölkerung. So konnte eine weitgehend konsensuale Konzeption zu einem umfassenden Masterplan weiterentwickelt werden. Das räumliche Konzept wurde in einer eigenen Studie auf die Aspekte des Gender Mainstreamings hin evaluiert. Basierend darauf wurden Qualitätsbausteine für den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess formuliert, die wiederum in den Masterplan Eingang fanden.

Am 25. Mai 2007 wurde der Masterplan im Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Erste Umsetzung und Evaluierung

Aufbauend auf den Masterplan von Johannes Tovatt wurden eine Vielzahl von vertiefenden

Mehr Informationen zu **aspern**
Die Seestadt Wiens und dem
Masterplan 2007 unter www.aspern-seestadt.at

2003

Gründung eines Projektteams der Stadt Wien mit VertreterInnen der Grundeigentümer zur Erarbeitung der Planungsgrundlagen für die Entwicklung am „Flugfeld Aspern“

Abschluss SUPerNOW (Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens)

2004

Durchführung einer „Ideen-sammlung mit BürgerInnen“ und Benennung von „ExpertInnen vor Ort“, die den weiteren Prozess bis zum Abschluss der Masterplanung intensiv begleiten.

Wettbewerbsstart Masterplan für das ehemalige Flugfeld

2005

Beschluss Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) mit Verankerung des Zielgebiets „U2 Donau-stadt – Flugfeld Aspern“

2007

Einstimmiger Beschluss des Masterplans von Johannes Tovatt im Wiener Gemeinderat

Eröffnung Infopoint auf dem künftigen Baugelände

Erste Zwischennutzungsmaßnahmen (Frühes Grün)

2012

Wettbewerbsstart Bildungscampus

Eröffnung Technologiezentrum aspern IQ

Überarbeitung des Masterplans für die Seestadt Nord und Kenntnisnahme durch die Stadtentwicklungskommission

2013

Eröffnung U-Bahn-Stationen Aspern Nord und Seestadt

Inbetriebnahme Baulogistikzentrum

2014

Beginn Stadtteilmanagement Seestadt **aspern**

Besiedlungsstart Wohnquartier (Bauträgerwettbewerb, Wohnbauinitiative, Baugruppen)

2015

Fertigstellung Seepark

Eröffnung von 9.500 m² Shopfläche inkl. Österreichs erster gemanagter Einkaufsstraße

Eröffnung Bildungscampus der Stadt Wien

Start nächste Entwicklungsetappe mit dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Nord

Fachkonzepten, z. B. für die Planung des öffentlichen Raums, sowie weitere detaillierte Qualitätsvorgaben erarbeitet. Die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und die Erstellung der Flächenwidmung und Bebauungspläne für die südliche Seestadt leiteten die erste Umsetzungsetappe ein. Da sich der Entwicklungshorizont der Seestadt über mehrere Jahrzehnte erstreckt, kommt dem Masterplan auch die Funktion zu, stabile Qualitäten vorzugeben und gleichzeitig offen zu bleiben, um auf Veränderungen wirtschaftlicher und sozialer Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können. Eine erste Evaluierung und Weiterentwicklung des Städtebaulichen Leitbilds erfolgte 2012 für den Nordteil des Stadtentwicklungsgebiets. Inzwischen lagen etwa detaillierte Pläne für die Stadtstraße und die S 1 Spange Seestadt, den Ausbau der ÖBB-Linie Marchegger Ast sowie für die bereits in Bau befindliche U-Bahn-Trasse vor, welche kleinräumlich

auf den Städtebau abgestimmt wurden. Ein weiteres Themenfeld war eine räumliche und funktionale Stärkung des Zentrums der Seestadt – insbesondere der Achse zwischen den beiden U-Bahn-Stationen. Vor dem Hintergrund des weiter steigenden Wohnungsbedarfs in Wien prüften die PlanerInnen auch das Potenzial für zusätzlichen Wohnraum bei weitgehend gleichbleibender Dichte. Die Bildungseinrichtungen wurden in Sinne des Wiener Bildungscampus-Modells von vier auf zwei Campusstandorte im Norden der Seestadt zusammengezogen und die Grün- und Freiflächen räumlich neu organisiert. Die Wiener Stadtentwicklungskommission hat die Weiterentwicklung des Masterplans im November 2012 zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieser bildet die Grundlage für die Flächenwidmung und die Umweltverträglichkeitsprüfung für die nördliche Seestadt.

2008

Umbenennung Asperner Flugfeld Süd Entwicklungs- und Verwertungs-AG in wien 3420 aspern development AG

Markenpräsentation
aspern Die Seestadt Wiens

Wettbewerb zur Partitur des öffentlichen Raums (Sieger: Gehl architects, DK)

2009

Beginn Abbruch der ehemaligen Rollbahnen

2010

Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung Asperner Flugfeld Süd, Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für die Entwicklungsetappe 1

Spatenstich See

Wettbewerbsstart Seepark

aspern Beirat nimmt seine Tätigkeit auf

2011

Baustart Kanal und Straßeninfrastruktur

Planungsstart Wohnquartier (Bauträgerwettbewerb, Wohnbauinitiative, Baugruppen)

Gründung der Projektleitung Seestadt Aspern als Koordinationsstelle der Stadt Wien

2016

Eröffnung Maschinenbaukonzern HOERBIGER

Eröffnung Wien Work

Baustart Seeparkquartier

2017

Mehr als 6.000 Menschen leben in der Seestadt

Rund 1.500 Menschen arbeiten in der Seestadt

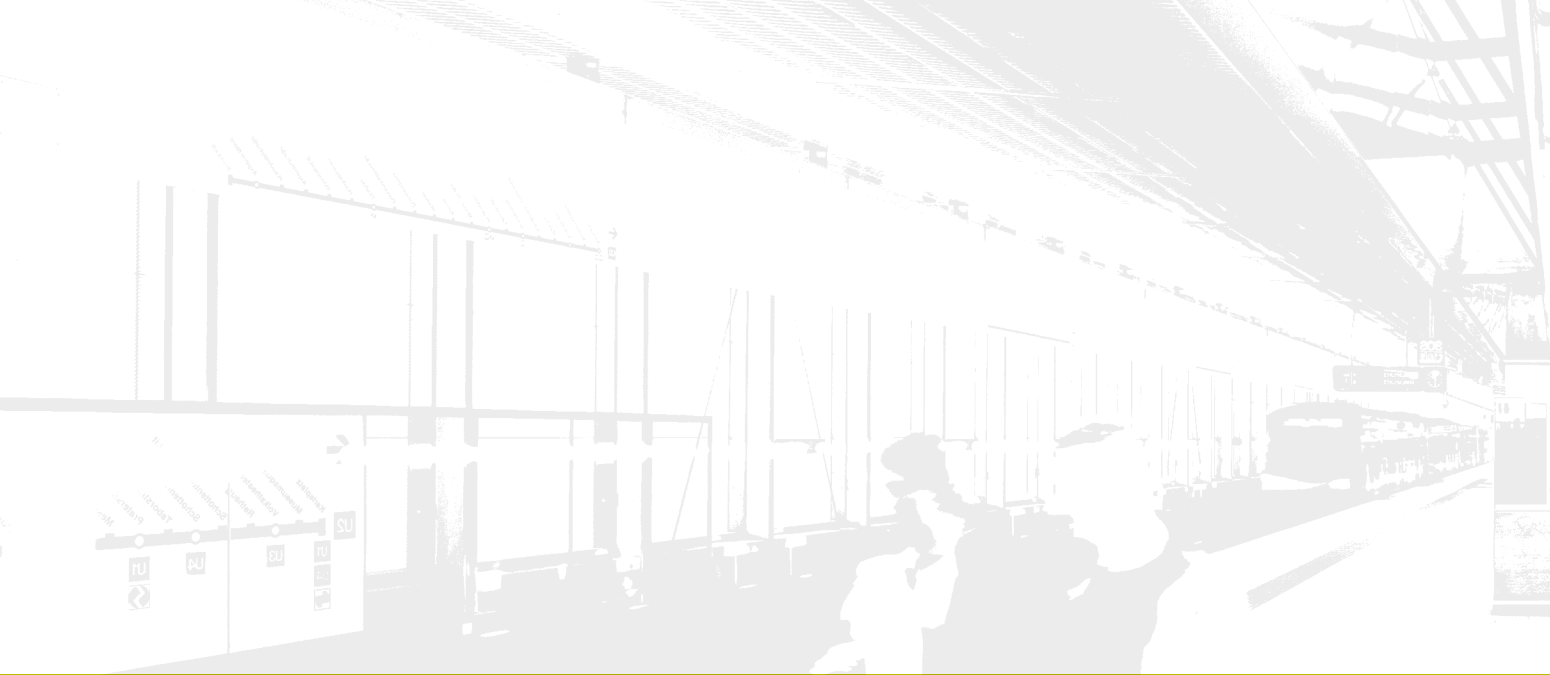
Über 120 Unternehmen haben sich angesiedelt

Bezug Seeparkcampus

Eröffnung Bundesschulgebäude

Bauträgerwettbewerb Quartier „Am Seebogen“







MASTERPLAN
HEUTE
AKTUELLER
PLANUNGSSTAND

Im Kontext der unmittelbaren Umgebung betrachtet, wird deutlich, dass die Seestadt in ihrer Gliederung und Geometrie, ihrer baulichen Morphologie, aber auch gebäude-typologisch und funktional ein sehr eigenständiges stadträumliches Gebilde darstellt. Verstärkt wird diese Eigenständigkeit durch sie begrenzende Infrastrukturen, Bauwerke und Räume, die ein unmittelbares „Weiterbauen“ der gewachsenen Siedlungsbereiche verhinderten.

Wegenetz der Seestadt übergeführt. Diese Anknüpfungen werden noch durch das landschaftliche Element der Grünzüge ergänzt. Im Unterschied zur nördlichen Infrastrukturtrasse sind diese jedoch per se keine trennenden Räume: Sie erfüllen vielmehr die Funktion autonom nutzbarer, aneignungsfähiger Pufferräume. Hinzu kommen

Die Seestadt im Kontext

Die radiale Struktur des Masterplans ermöglicht es, an die wenigen vorhandenen Bewegungslinien der Umgebung gezielt anzuknüpfen und diese in die zentralen Bereiche der Seestadt zu führen.

Überbrückung von Barrieren

Am Nordrand der Seestadt werden technische Bauwerke (Rampen, Brücken) entlang der Trasse von Bahn und Schnellstraße möglichst organisch in den Grundriss und die Topografie der beidseitig angrenzenden Siedlungsgebiete bzw. Landschaftsräume integriert. Es entstehen gezielt positionierte Verbindungslinien über die Barriere der Verkehrsinfrastruktur hinweg. Insbesondere die Mayrederbrücke unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude wird von einem rein funktionalen Ingenieurbauwerk zu einem topografisch prägenden städtebaulichen Element.

Landschaft als Potenzialraum

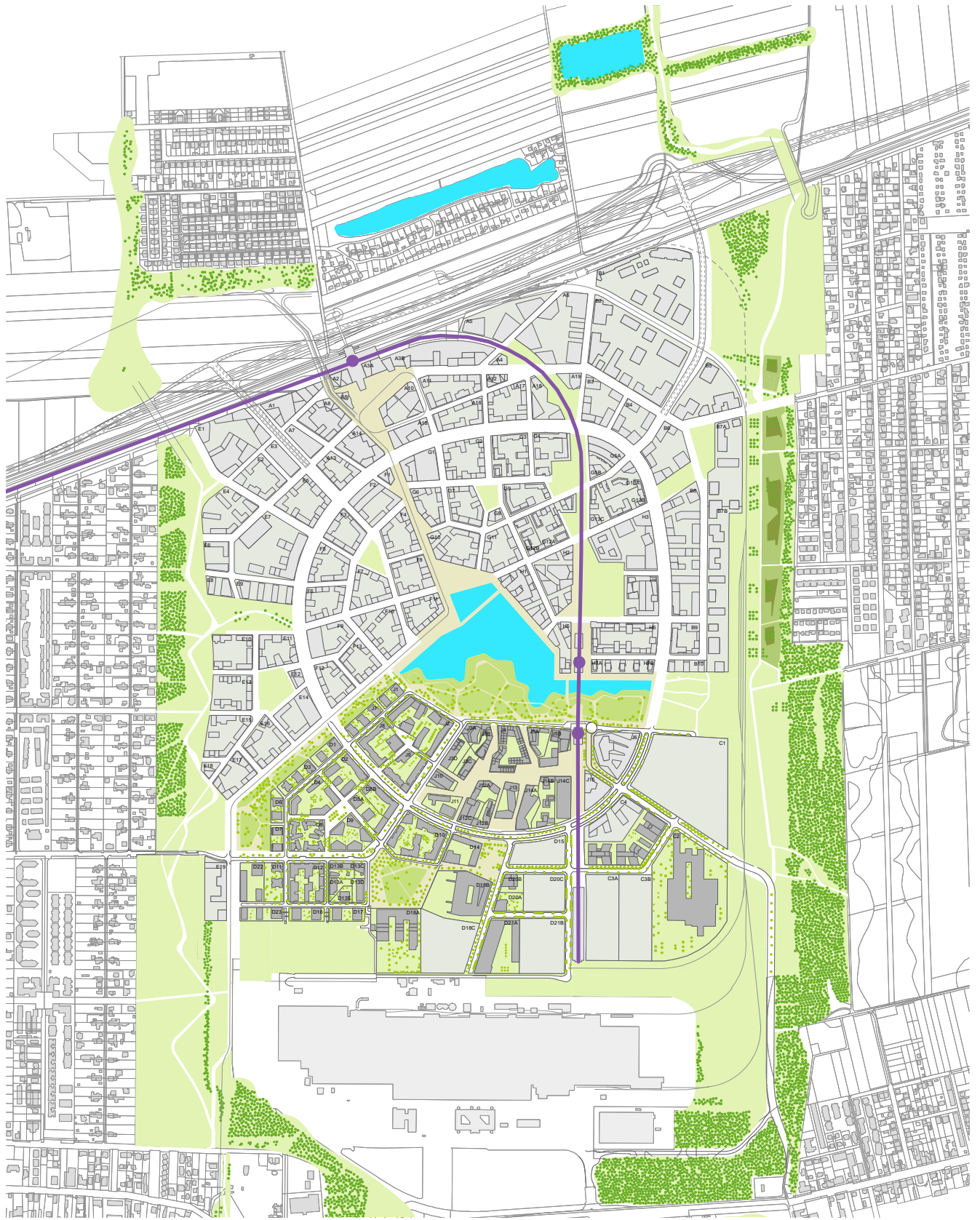
Am West- und Ostrand der Seestadt werden bestehende Straßenzüge aus der Nachbarschaft konsequent in das Straßen- und

ihre Funktionen als übergeordnete Landschaftsräume mit einer immanenten Logik der längs gerichteten Bewegung und großräumigen Verbindung, die sich mit kleinräumigen Querbewegungen über den Grünzug hinweg verschneidet.

Während der Grünzug am Ostrand der Seestadt die „autonome Charakteristik“ eher stärkt – Grund dafür sind ein Betriebsgleis, aber auch seine hochrangige ökologische Funktion –, wird das (langfristige) Potenzial des westlichen Grünzuges anders gesehen: Die starke Prägung durch die beidseitigen Siedlungsränder und ihre BewohnerInnen lässt den Raum zu einer „grünen Insel“ im Siedlungskörper der Donaustadt werden.

Verzahnung am Westrand

Eine mäandrierende Stadtkante sowie Grünräume, die wie Keile den Landschaftsraum weit in den Siedlungskörper der Seestadt treiben, thematisieren das für die Donaustadt charakteristische Wechselspiel von bebautem und unbebautem Raum. Gleichzeitig aktiviert diese räumliche Gliederung die Wegeverbindungen aus den angrenzenden Siedlungsbereichen und macht sie attraktiver für die NutzerInnen.



Größe und Lage der Seestadt waren Johannes Tovatt zufolge die grundlegenden Herausforderungen in der städtebaulichen Konzeption. Deshalb ist der Masterplan dezidiert geprägt von der Idee des „Ganzen“ und von strukturellen Stadtelementen, die diese Idee stützen. Die räumliche Identität der Seestadt basiert im Wesentlichen auf zwei Gegensätzen: große Gesten kombiniert mit unerwarteten räumlichen Überraschungen.

und verknüpft die grünen Ränder der Seestadt mit ihrem Zentrum.

+ Die Einkaufsstraße

Die Einkaufsstraße als zentrale Lebensader verbindet den See mit dem Bahnhof im Norden und damit zwei zentrale, aber unterschiedlich charakterisierte öffentliche Räume.

+ Die Ringstraße („Sonnenallee“)

Die Sonnenallee stellt mit ihrer Geometrie, Breite, vielfältigen Querschnittsgestaltung

Die prägenden Elemente des Masterplans

Diese Raumfiguren prägen die Seestadt:

+ Der See

Der See ist namensgebend und identitätsstiftend. Die gesamte Struktur der Seestadt hat ihren Ausgangspunkt im See und den umgebenden öffentlichen Räumen – einem Zentrum, das den Freiraum in vielfältiger Ausprägung und Gestalt zelebriert.

+ Der Seepark und die Seepromenade

An der Südseite geht eine naturnah gestaltete Wasserlinie in die kuptierte Landschaft des Seeparks über – in einen Freizeitraum mit informellem Charakter. Dem gegenüber vermittelt die nördliche Seite mit befestigten Promenaden und einer „harten Seekante“ einen formelleren und städtischeren Umgang mit dem Element Wasser.

+ Der Seeplatz

Die Vergrößerung der Wasserfläche und Anlage des Seeplatzes in der Überarbeitung des Masterplans schufen für eine größere Zahl von Baufeldern eine Adresse am Wasser. Gleichzeitig entstand damit ein Pendant zum Nelson-Mandela-Platz am nördlichen Ende der Einkaufsstraße. Der Seeplatz ist Kreuzungspunkt weiterer radialer Achsen








und funktionalen Bedeutung eines der Schlüsselemente dar. Sie verbindet alle radialen Bewegungslinien und „grünen Korridore“. Sie dient nicht nur der hochrangigen und vielfältigen Verkehrserschließung, sondern bietet Aufenthaltsqualität und ist Raum für urbane Freizeitaktivitäten.

+ Die U-Bahn-Trasse

Die Integration der Hochtrasse in den neu entstehenden Stadtraum war seit Beginn der Planungen bedeutend. Mit der Überarbeitung des Masterplans wurde der charakteristische Bogen der Hochtrasse zwischen den Stationen „Aspern Nord“ und „Seestadt“ zum prägenden Element eines zusammenhängenden urbanen Landschaftsraums.

+ Das Netzwerk der Grün- und Freiflächen

Eine entscheidende Rolle spielen „grüne Korridore“, also landschaftsplanerisch gestaltete Straßenzüge, die Grätzlparks, zentrale urbane Räume und übergeordnete Landschaftsräume miteinander verbinden. Diese Strategie schafft ein robustes Netzwerk von sicher nutzbaren Grün- und Freiräumen, die einen Großteil der Baufelder zu einem einheitlichen Ganzen verknüpfen.

	Baufelder
	Grünraum
	urbane Freiflächen
	grüne Korridore
	Wasserflächen
	U-Bahn U2
	Ostbahnstrecke - Marchegger Ast
	hochrangige Straßen
	Siedlungsflächen
	Grünraum Umgebung



Der Freiraum stellt für aspern Die Seestadt Wiens ein zentrales Element und Identifikationsmerkmal dar. Da der neue, urbane Stadtteil auch gleichzeitig besondere Grün- und Freiraumqualitäten aufweisen wird, ist das richtige Verhältnis zwischen naturnaher Landschaft, städtischen Parkanlagen sowie sorgfältig gestalteten Straßen und Plätzen bedeutend.

Die Grün- und Freiräume

Bezug zu übergeordneten Grünräumen

Im Schnittpunkt zwischen dem Marchfeld und dem Donauraum sind die beiden großen, westlich und östlich angrenzenden Grünzüge ein wichtiger Teil des übergeordneten Grünraumkonzepts der Stadt Wien. Sie verbinden den Norbert-Scheed-Wald im Norden mit der Lobau im Süden. Innerhalb der Seestadt gliedert ein dichtes Netz aus Grün- und Freiräumen den Stadtteil. So bilden Yella-Hertzka-Park, Seepark und der noch nicht weiter bearbeitete Ost-Park eine wichtige von Osten nach Westen verlaufende Grünverbindung mit landschaftlichem Charakter und Stadtteilbezug.

Freiraumgestaltung im Norden der Seestadt

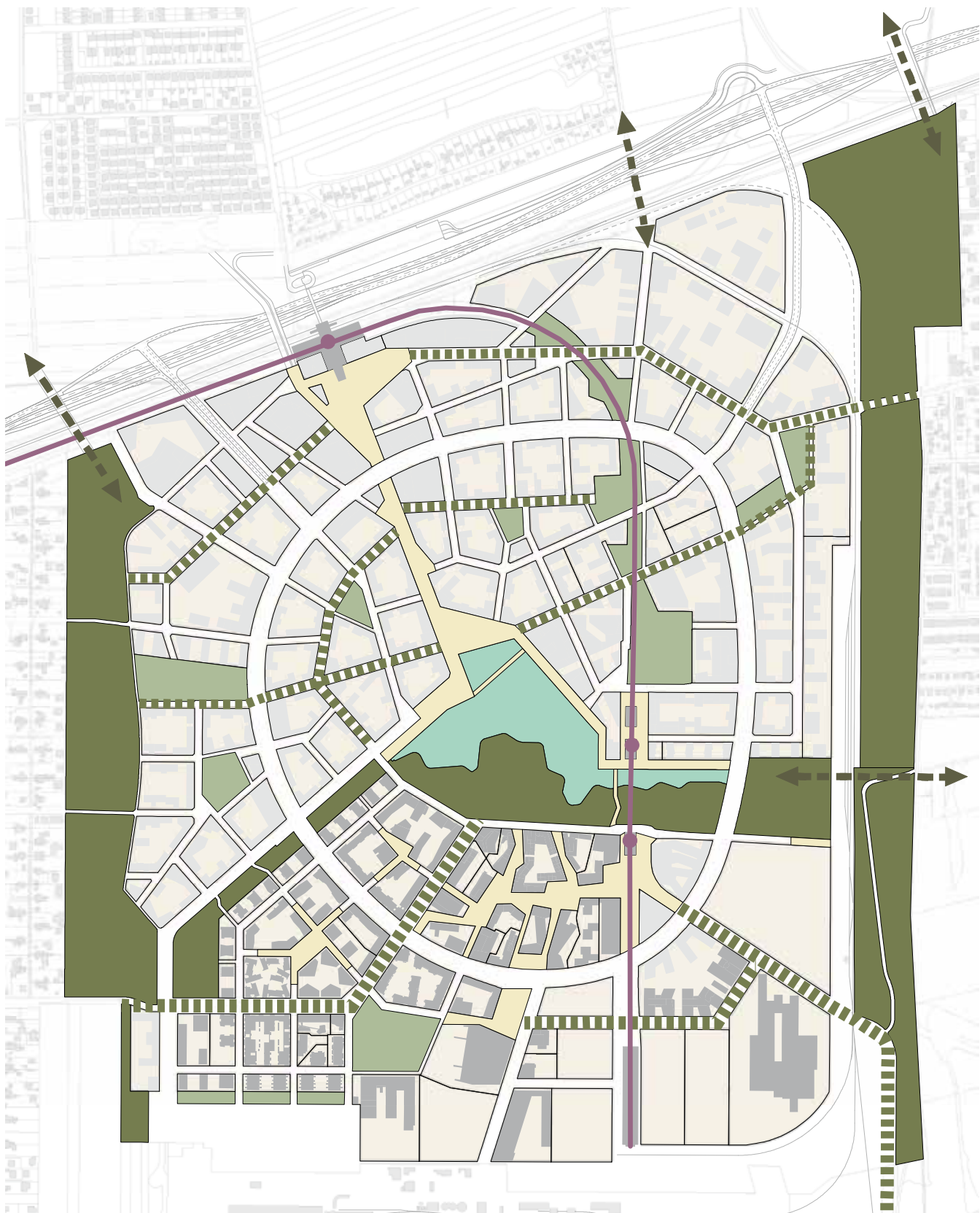
Nördlich des Sees werden mit Alleen, Spielstraßen und Grätzparks fußgängerfreundliche Querverbindungen im Straßenraum geschaffen, die die Stadtstruktur insbesondere durch ihren hohen Baumanteil maßgeblich prägen. Ebenfalls raumbildend ist die Nord-Süd-Kette jener Parkflächen, die dem U-Bahn-Verlauf folgen. Sie bieten vielfältige Aktivitätsmöglichkeiten und sind wichtige Grünflächen für die Wohngebiete. Dem gegenüber

bildet die Einkaufsstraße, die von Aspern Nord bis zum zentralen Seeplatz verläuft, einen urbanen Freiraum mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Süden des Sees wird diese städtische Zone durch mehrere aufeinanderfolgende Plätze im Seeparkquartier und der Maria-Tusch-Straße fortgeführt. Gemeinsam ergibt sich so eine zentrale Handels- und Kulturachse, die von Fußgängerzonen und fußgängerfreundlichen Straßenzügen gebildet wird.

Öffentliche und halböffentliche Räume im Netzwerk

Bei der Positionierung von Straßen und Blickbezügen war es ein wesentliches Ziel, die Verbindungen zwischen See und Seepark sowie dem Binnenbereich des Quartiers zu stärken. (Öffentliche) Durchgänge auf zentral gelegenen Baufeldern stärken diese funktionalen Beziehungen und verknüpfen sie zu einem einheitlichen Ganzen. Transparenz und Verbindungen zwischen Innenhöfen und Parkanlagen stimulieren Nachbarschaften und soziale Begegnung. So verschmelzen der öffentliche und halböffentliche Raum in der Seestadt zu einem stimmigen und ausgewogenen Netzwerk.





© wien 3420_aspem development AG

0 100 200 400 Meter



Die Konzeption der Erschließungsstruktur spannt den Bogen von der Anbindung der Seestadt an die Umgebung bzw. übergeordnete Verkehrsinfrastruktur zur inneren Aufschließung. Dabei berücksichtigt sie die stadtteilgerechte Balance zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen und schafft die Grundstruktur für die Ausformulierung der Straßentypologien.

Die Hierarchie des Straßennetzes

Straßen für alle

Der Plan reflektiert den Bedarf an motorisierter Anbindung von der Quartiersebene bis zum einzelnen Baufeld genauso wie die Zielsetzung, Straßen als Teil des stadtteilbezogenen Freiraumnetzwerks ganzheitlich zu begreifen. Sie sind also nicht nur als technische Bauwerke und Verkehrsräume des motorisierten Verkehrs, sondern auch als Aufenthalts- und Bewegungsräume für unterschiedliche NutzerInnengruppen und Fortbewegungsarten charakterisiert.












Bündelung des motorisierten Verkehrs

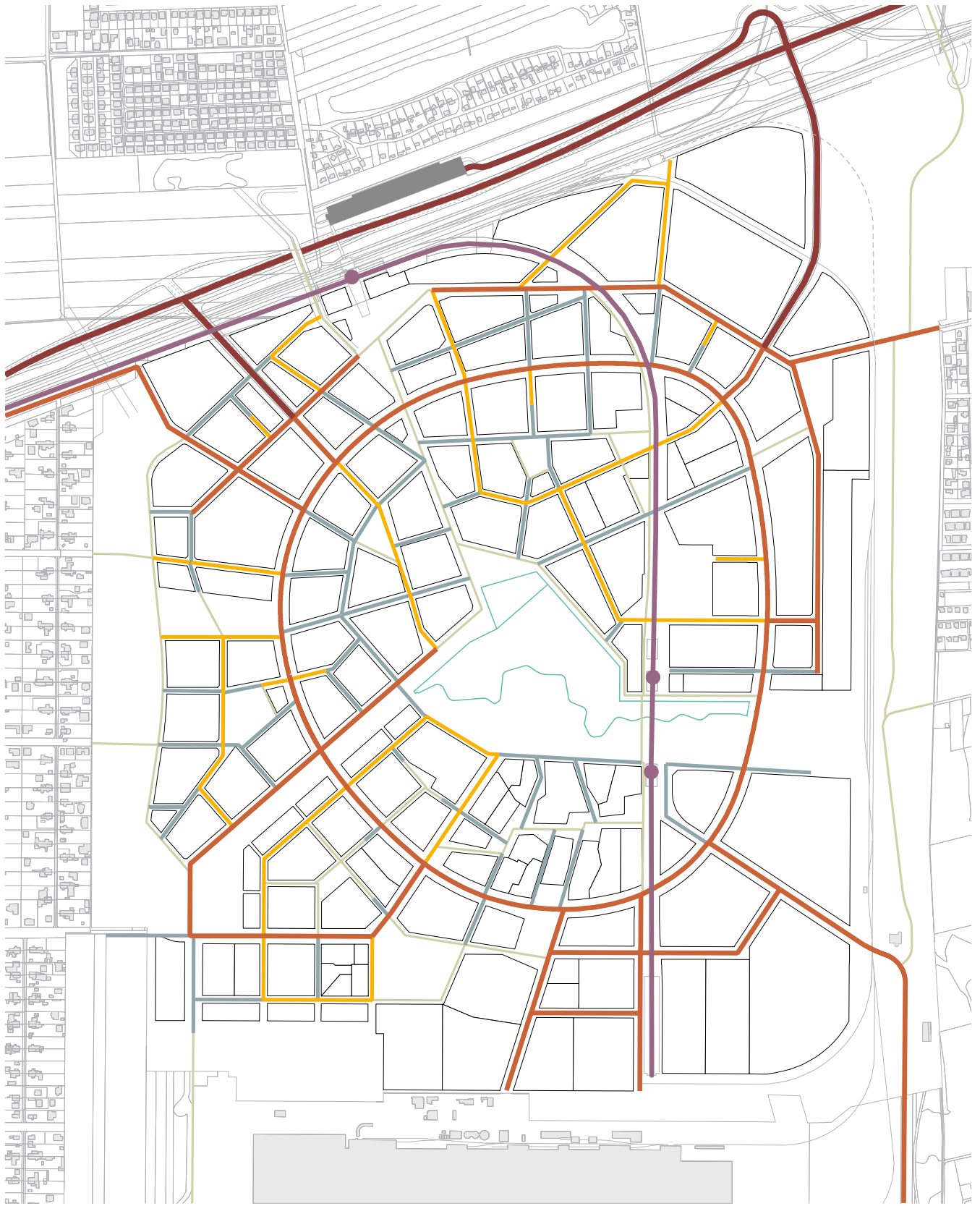
Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs stellt aus Sicht der Umweltverträglichkeit eine unabdingbare Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung dar. Ein Mehr an Lebensqualität und erhöhte Sicherheit aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung führen zur „Rückeroberung“ der Straßen und deren natürliche Integration in das Netzwerk der Freiräume. Die Hierarchisierung des Straßennetzes soll auch – nicht zuletzt im Zusammenspiel mit der Stellplatzorganisation in Sammelgaragen – zu einer Bündelung der motorisierten Verkehrsströme führen.

Das Straßennetz der Seestadt setzt sich aus dem Hauptnetz, den Quartiersstraßen und einem ergänzenden engmaschigen Wegenetz für die Feinerschließung des Gebiets zusammen. Das Hauptnetz besteht aus den Anbindungen nach außen (den Zufahrtsstraßen zu den beiden Anschlussstellen der S 1 Spange Seestadt und den Verbindungsstraßen zu den umliegenden Siedlungsgebieten), der Ringstraße („Sonnenallee“) als internem Verteiler sowie Aufschließungsstraßen im Gewerbegebiet. Ausgehend vom Hauptnetz bündeln die schleifenförmig angelegten Quartiersstraßen die Zufahrten zu den Sammelgaragen sowie die motorisierte Erschließung der Quartiere.

FußgängerInnen und RadfahrerInnen haben Vorrang

Die Feinerschließung des Gebiets erfolgt über das engmaschige Wegenetz, in welchem Fuß- und Radverkehr Priorität haben und der Kfz-Verkehr nur mehr eine untergeordnete Rolle spielt. Die zentralen und stadträumlich prominentesten öffentlichen Räume sind – mit Ausnahme von ÖPNV-Trassen und Lieferverkehr – den FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorbehalten.

-  S 1 / Stadtstraße und Anschlussstellen
-  Hauptnetz
-  Quartiersstraßen und Zufahrten zu Sammelgaragen
-  engmaschiges Straßennetz
-  zentraler fußgängerorientierter Raum
-  Wasser
-  technische Infrastruktur
-  A1 Baufeldbezeichnung
-  Bebauung Umgebung
-  Park&Ride-Parkhaus
-  U-Bahn U2



Mit der Überarbeitung des Masterplans im Jahr 2012 ging eine partielle Reduzierung der Querschnittsbreiten einzelner Straßentypen einher. Dies konnte nicht zuletzt durch die prägnantere Erschließungsstruktur erreicht werden.

Auf Basis dieser Planungen wurde die Straßentypologie für den Nordteil mit dem Ziel einer alltagstauglichen, beispielbaren Stadt neu entwickelt und Querschnittstypen für Straßenräume konzipiert. Eingangsparameter waren die Anforderungen der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen und die angestrebte Verteilung des Verkehrs.
Auf funktionaler Ebene lassen sich die Straßentypen in zwei Gruppen einteilen: das Hauptnetz ist nach dem Trennprinzip konzipiert,

Die Straßentypologie in der nördlichen Seestadt



Quartiersweg als „Ort“ der Begegnung (Mischprinzip)



Eigene Fahrspuren und großzügige Gehsteige und Grünbereiche in der Ringstraße (Trennprinzip)

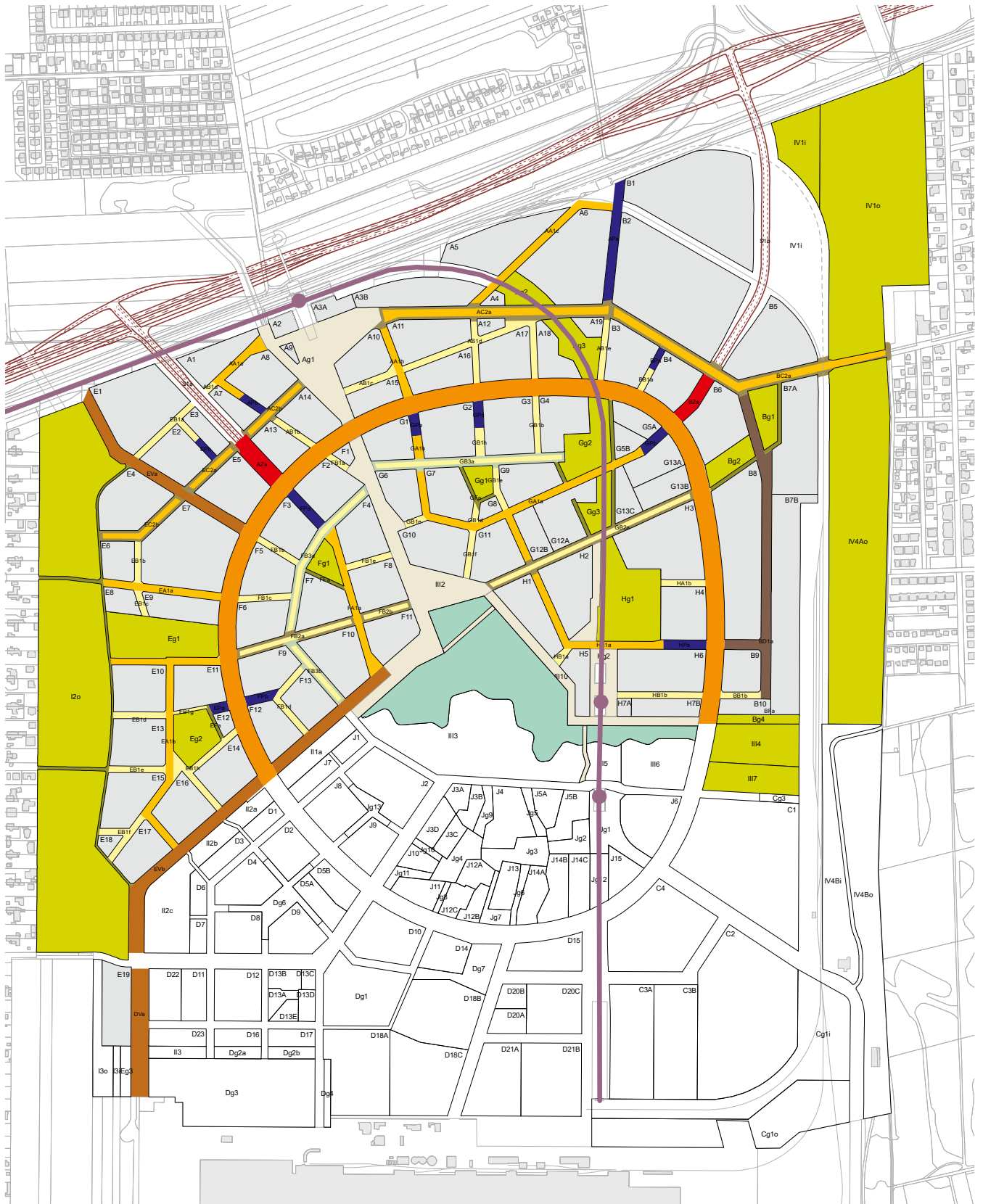
bei dem klar erkennbare, mitunter baulich getrennte Bereiche für den motorisierten Verkehr, für den Fahrrad- und den Fußverkehr geschaffen werden. Das engmaschige Wegenetz und die Quartiersstraßen sind nach dem Mischprinzip geplant.

Trenn- und Mischprinzip

In Straßenzügen mit Trennprinzip ist die Raumverteilung zwischen den Verkehrsarten standort- und nutzungsspezifisch aufeinander abgestimmt: Während Erschließungsstraßen im Gewerbegebiet oder Verbindungsstraßen nach außen einen höheren Fahrbahnanteil im Querschnitt aufweisen, finden sich auf der Ringstraße („Sonnenallee“) neben den Fahrspuren auch großzügige Gehsteige und Grünbereiche.

In Straßenzügen mit Mischprinzip wird der Raum für den motorisierten Verkehr zugunsten der Bewegungsflächen für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalts- und Grünflächen minimiert und zumeist niveaugleich gestaltet. In den Quartierswegen wird die Mischverkehrsfläche nur in Ausnahmefällen von motorisierten Fahrzeugen befahren.

- Z Zufahrtsstraße zur S1
- R Ringstraße
- V Verbindungsstraße
- P Zufahrtsstraße Sammelgarage
- A1 Quartiersstraße
- B1 Quartiersweg
- B2 Allee
- B3 Spielstraße
- C2 Allee mit Busverkehr
- D1 Erschließungsstruktur Gewerbegebiet
- F Fußweg
- Grünflächen
- Urbane Freifläche
- Wasser
- technische Infrastruktur
- A1 Baufelder - Süd
- A1 Baufelder - Nord
- Bebauung Umgebung
- U-Bahn U2
- S1 / Stadtstraße und Anschlussstellen



Schon im Masterplan 2007 wird die günstige Lage auf der Achse zwischen den Twin Cities Wien und Bratislava betont. Die öffentliche Anbindung und Einbindung in die Umgebung auf lokaler und regionaler Ebene sind zum Teil umgesetzt und werden mit dem Ausbau der Bahnstrecke zwischen dem Wiener Hauptbahnhof und Bratislava weiter vorangetrieben. Die bereits im Betrieb befindliche U2 und sieben Buslinien werden um zwei Straßenbahnlinien ergänzt.

U-Bahn-Linien U6, U1 und U2 tangential und werden durch die Anknüpfung an den Bahnhof Aspern Nord an Bedeutung gewinnen. Die Trassierung der Straßenbahnlinien hat sich im Nordwesten des Planungsgebiets geringfügig verändert.

Die öffentliche Verkehrsanbindung

Diese öffentlichen Verkehrsmittel binden die Seestadt an die Umgebung an:

+ U-Bahn-Linie

Die genaue Linienführung der U2 wurde im Rahmen der Masterplanung bereits in den ersten Planungsschritten festgelegt. Zuerst hält die U-Bahn bei Aspern Nord und verläuft dann in einem Rechtsbogen zur Endstation Seestadt. Zwischen den beiden Verkehrsknoten liegen zukünftig sowohl dichte, nutzungsintensive Zentrumsbereiche als auch Grünzüge.

Bereits seit 5. Oktober 2013 fährt die U2 zwischen Seestadt und Karlsplatz und sorgt somit – seit Anbeginn der Besiedlung – für die Anbindung des neuen Stadtteils an das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz. Innerhalb von 30 Minuten erreicht man die Wiener Innenstadt.

+ Straßenbahnen

Zwei Straßenbahnlinien sind in Planung. Die Linie 25 wird die Seestadt vom Südwesten – über den Siegesplatz in Aspern kommend – durch die Einkaufsstraße bis zur U2-Station „Aspern Nord“ durchfahren. Eine weitere Straßenbahnlinie wird von Norden über die Mayrederbrücke an die Seestadt anbinden. Die Straßenbahnlinien verbinden somit die

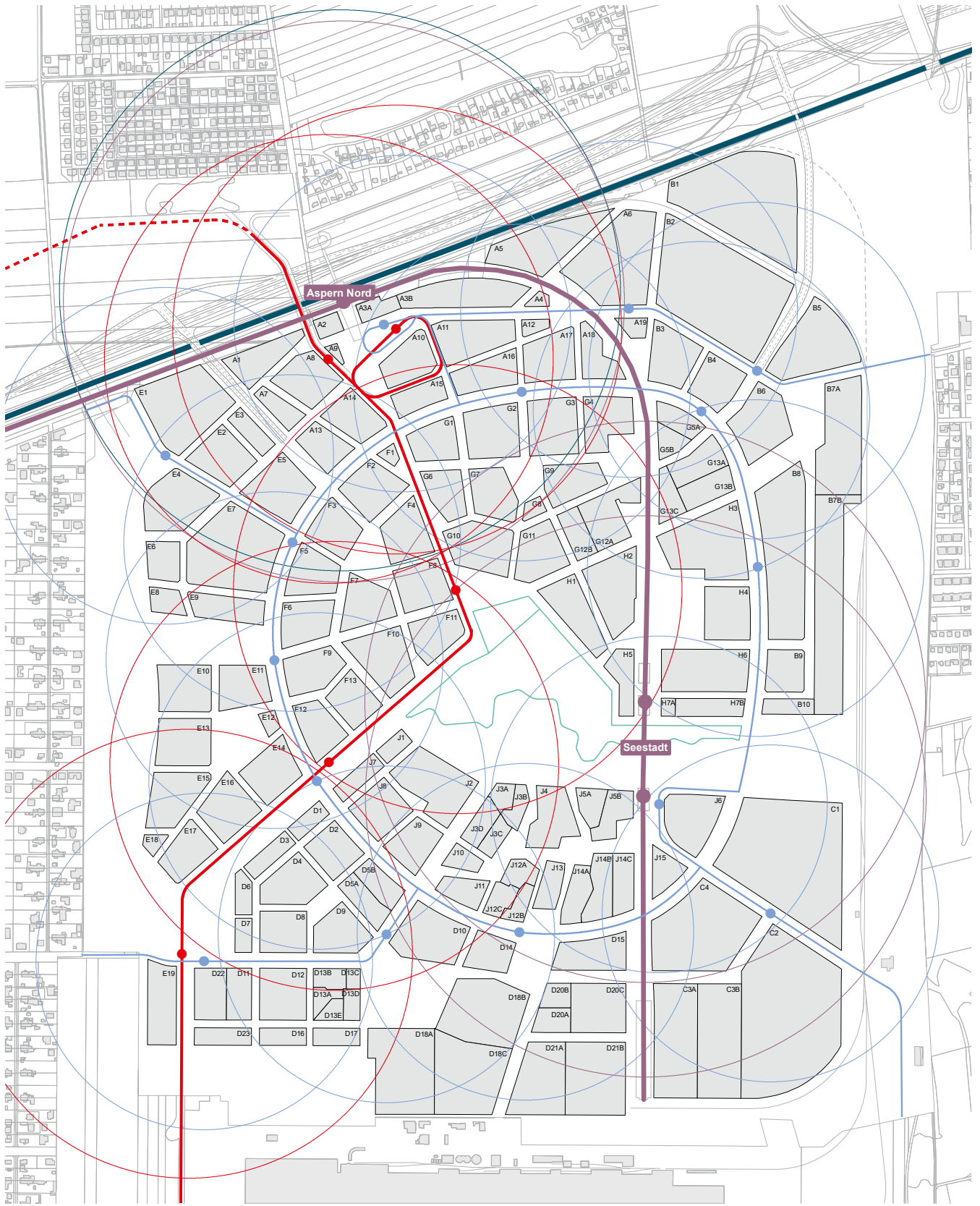
+ Buslinien

Die Buslinien werden entsprechend den jeweiligen Abschnitten der Teilrealisierung angepasst und dementsprechend durch die Seestadt geführt. Aus derzeitiger Sicht entspricht die Ausführung im Endausbau der Masterplanung. Bereits jetzt wird die Seestadt von vier Buslinien im Norden und drei Buslinien im südlichen Teil angefahren. Auf der Sonnenallee soll die Linienführung laut Masterplan beibehalten werden.

+ Verkehrsknotenpunkt Aspern Nord

Sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr wird die Station Aspern Nord als Verkehrsknotenpunkt mit regionaler Bedeutung zwischen der Wiener Innenstadt und Bratislava eine wichtige Rolle einnehmen. Bereits mit dem Fahrplanwechsel 2018/19 halten in der Station Aspern Nord Schnellbahnzüge der S80 und sind damit eine wichtige Verbindung zum Wiener Hauptbahnhof. Bis 2023 wird der niederösterreichische Abschnitt der Bahnverbindung nach Bratislava zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.





Der Masterplan für aspern Die Seestadt Wiens ist auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ausgerichtet. Die aktive Mobilität im Stadtteil soll durch ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz gestärkt werden.

wurde bereits ein wichtiger Teil der Nord-Süd-Radroute fertiggestellt, womit eine attraktive Verbindung ins nördliche Umland realisiert wurde.

Der Radverkehr

Attraktive Wege

Baumreihen, Grünstreifen und belebte Erdgeschoßzonen sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Das Wegenetz ist flächendeckend engmaschig und gewährleistet eine hohe Verkehrssicherheit. Wichtige Ziel- und Quellpunkte wie die beiden U-Bahn-Haltestellen, die Einkaufsstraße, der See und die beiden Schulstandorte sind mit attraktiven Wegen direkt miteinander verbunden. Die Grundsätze der Barrierefreiheit, entsprechende Möblierung und ein attraktives Umfeld sowie die Vermeidung von Angsträumen sind wichtige Qualitätskriterien in der Detailplanung.

Flächendeckende Radverbindungen













Die Vernetzung mit den benachbarten Siedlungsgebieten erfolgt über die beiden Grünzüge im Westen und Osten, die als Kommunikationsräume gestaltet zur aktiven Freizeitgestaltung einladen. Die Rad- und Fußwege durch die Grünzüge gehen direkt in die Achsen der Seestadt über. Auf den Hauptzufahrtsstraßen gibt es eigene Radfahranlagen, während auf Straßen mit reduziertem Verkehr das Mischprinzip gilt. Mit der Eröffnung der Fußgänger- und Radfahrbücke Mayrederbrücke im Frühjahr 2017

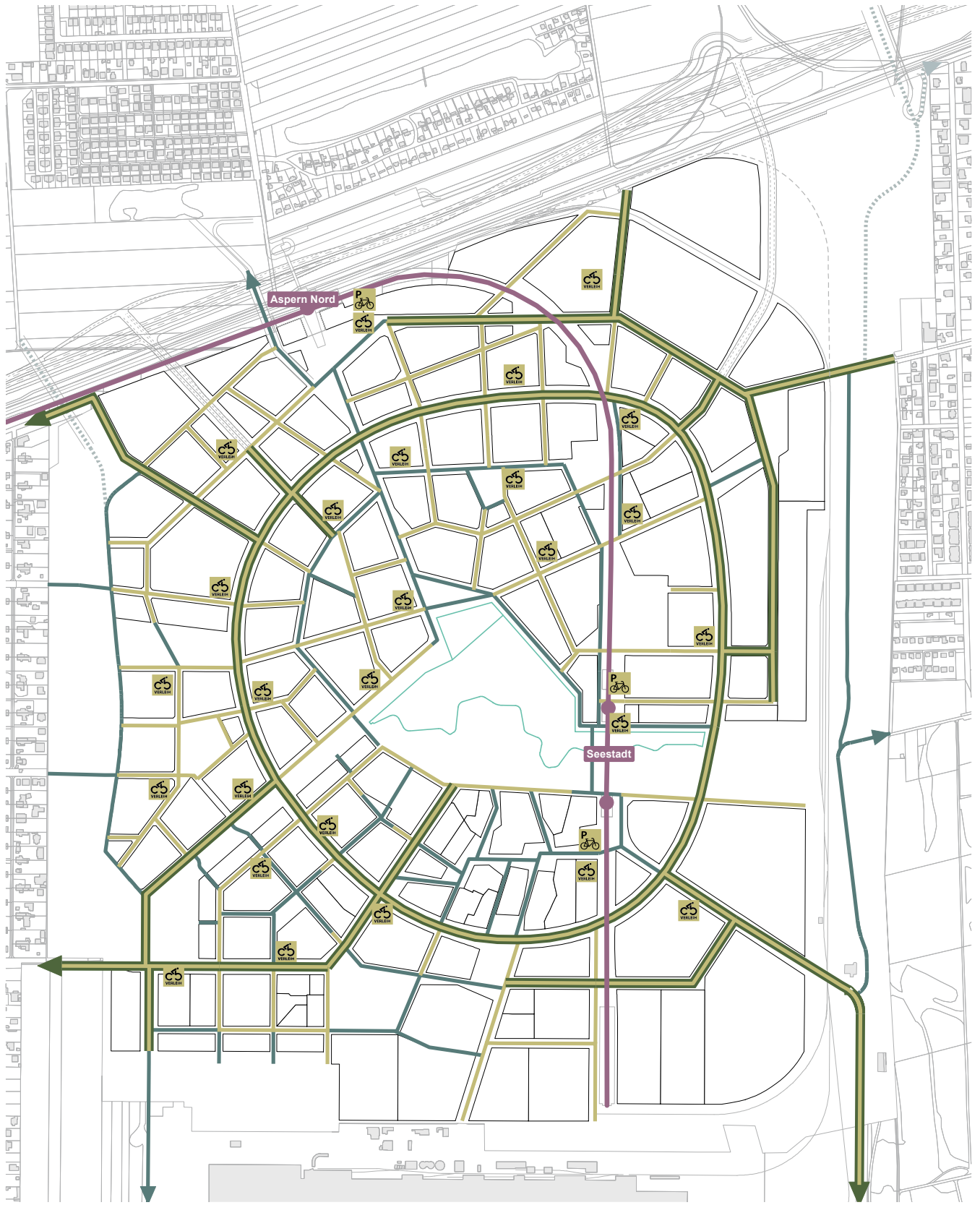
Sichere und komfortable Radabstellanlagen

Das sichere und komfortable Abstellen von Fahrrädern ist eine Grundvoraussetzung für einen gut funktionierenden Radverkehr. Im öffentlichen Raum wird ein dichtes, flächenhaftes und zielnahe Netz an Radabstellplätzen angeboten. Im Bereich der U-Bahn-Stationen werden zudem Bike&Ride-Anlagen errichtet, die den RadfahrerInnen ein einfaches, bequemes und sicheres Umsteigen in das ÖV-Netz ermöglichen. Auch auf den Baufeldern sind hochwertige Radabstellanlagen bereitzustellen, wodurch ein ausreichendes Stellplatzangebot in eigenen, abschließbaren Fahrradräumen sowie Radabstellanlagen für BesucherInnen im Freien entstehen. Die Stellfläche muss ausreichend groß sein und hat auch Platzbedarf für größere Spezialräder zu berücksichtigen.

Fahrradverleihsystem

Die SeestadtFLOTTE – das Fahrradverleihsystem der Seestadt – leistet einen bedeutenden Beitrag zur Umsetzung des angedachten Modal Splits von 40 % Radfahren und Gehen. Mit der SeestadtCARD können die BewohnerInnen E-Bikes, Lastenräder bzw. 8-Gang-Räder und Lastenräder ausborgen.

-  Straßennetz mit Radinfrastruktur
-  verkehrsberuhigtes Straßennetz
-  attraktive Verbindungen ohne MIV
-  geplante Wegeverbindungen
-  Anschlüsse an das Hauptradverkehrsnetz
-  Radgaragen
-  Radverleihsystem
-  Baufeldbezeichnung
-  Bebauung Umgebung
-  Wasser
-  technische Infrastruktur
-  U-Bahn U2



Egal, welches Verkehrsmittel für die Überwindung von Distanzen gewählt wird – am Beginn jedes Weges steht meist ein Fußweg. Die Länge dieser Zu- und Abgangswege bestimmt maßgeblich die Attraktivität der einzelnen Verkehrsmittel und damit die Entscheidung, welches Verkehrsmittel gewählt wird. Das Management des Parkraums stellt eine wichtige – wenn nicht die wichtigste Stellschraube – bei der Erreichung des Modal-Split-Ziels von 80% Umweltverbund-Anteil dar.

- ⊕ Eine Park&Ride-Anlage mit direktem Übergang zur Station Aspern Nord ist nördlich der Seestadt vorgesehen.

Split-Level-Garagen mit Mischnutzung

Je nach Baufeldnutzung sind die bauplatz-übergreifenden Sammelgaragen als Hoch- bzw. Tiefgaragen angelegt und stellen folglich zahlreiche Herausforderungen für die stadträumliche Integration dar. Hochgaragen sind kostengünstiger zu errichten und können mehr Stellplätze unterbringen, während Tiefgaragen

Das Parken in der Seestadt

Aus dieser Überlegung resultiert die Forderung, Pkw-Parken und ÖV-Haltestelle durchschnittlich gleich weit entfernt anzuordnen (Äquidistanz). Dem Netz an ÖV-Haltestellen wird dabei ein Netz von Sammelgaragen gegenübergestellt, das dieselbe Maschenweite hat oder sogar loser geknüpft ist. Zugleich ist das Angebot für das dauerhafte Abstellen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum deutlich begrenzt.

Sammelgaragen/Quartiersgaragen

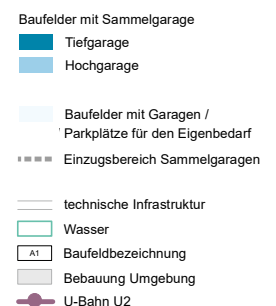
Das Parkierungskonzept sieht die Anordnung der Stellplätze in Sammelgaragen vor (außer in den Gewerbegebieten). Ein Teil davon steht auch BesucherInnen der Seestadt zum Kurzparken offen. Die Anzahl der Garagen und deren Verteilung erfolgt nach folgenden Kriterien:

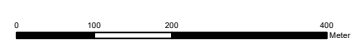
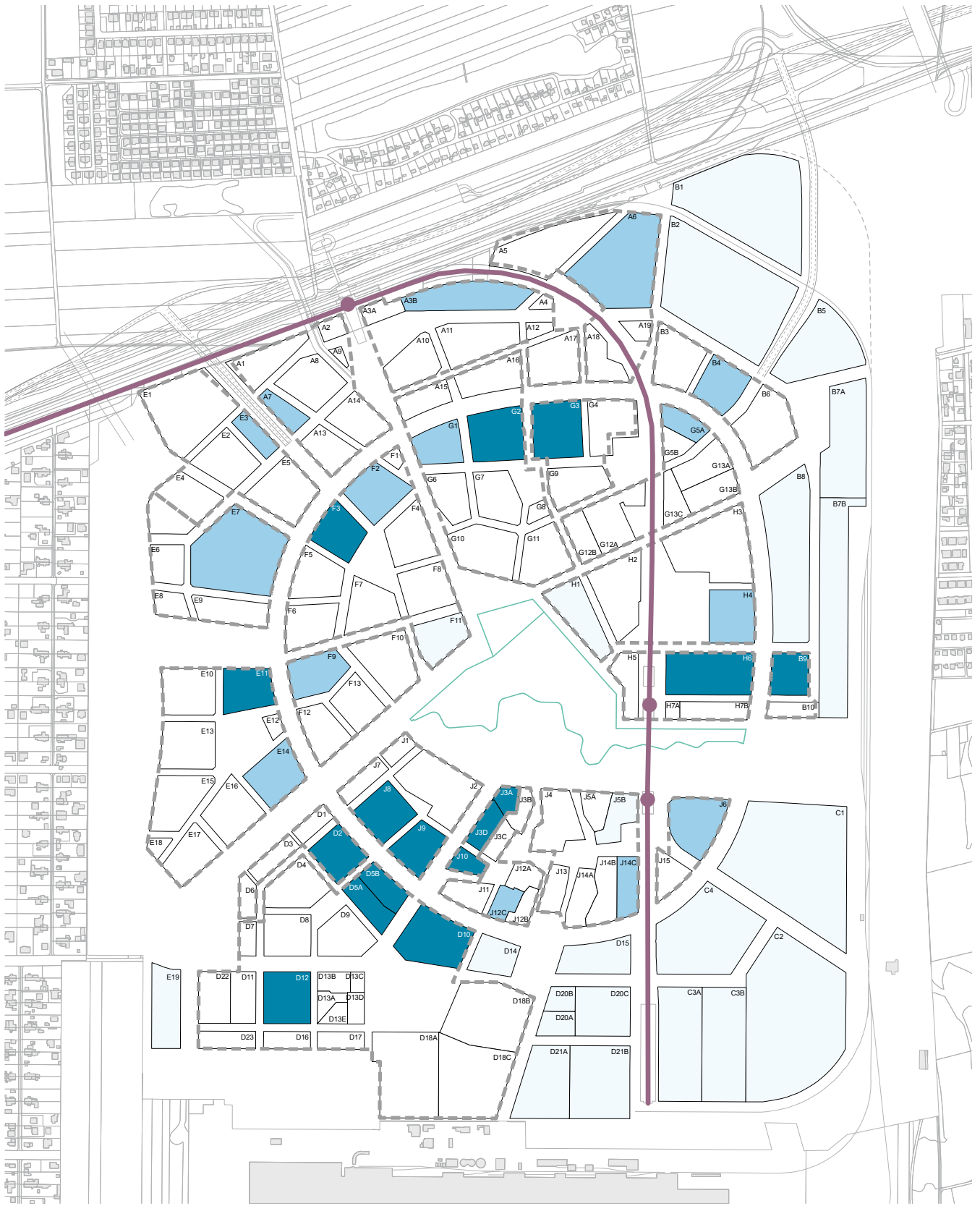
- ⊕ Die Sammelgaragen werden so angeordnet, dass sie in einer Entfernung von 300 Metern erreichbar sind und entsprechen damit dem Prinzip der Äquidistanz zum Einzugsgebiet der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. 300 Meter Luftlinie entsprechen einem Fußweg von rund 5 Minuten.
- ⊕ Die Zufahrten zu den Sammelgaragen erfolgen möglichst direkt von der ringförmigen Erschließungsstraße oder den Zufahrten von der S 1 Spange Seestadt.

aufgrund des hohen Grundwasserspiegels in der Seestadt nur bedingt umsetzbar sind. Daher wurde schon in der Masterplanung 2007 mit sogenannten Split-Level-Garagen gearbeitet, die maximal zwei Geschoße unter dem Grund liegen und in die Erdgeschoßzonen reichen. So entstehen erhöhte Bereiche im Blockinneren, während die Raumhöhen der Erdgeschoßzone zur Straßenseite attraktive Geschäftsnutzungen zulassen. Die Hochgaragen sollen so gestaltet sein, dass sowohl Erweiterungen, Rückbau als auch Umnutzungen möglich sind, um auf den zukünftigen Bedarf flexibel reagieren zu können. Zudem werden die Hochgaragen mit gemischt genutzten Baukörpern verknüpft und ihre stadträumliche Integration durch verschiedene Maßnahmen gefördert (attraktive Erdgeschoßzonen, öffentlichkeitswirksame Funktionen, attraktive Fassadengestaltung).

Pflichtstellplätze und Stellplatzregulativ

Aufgrund der besonders guten Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der festgelegten Nutzungsmischung und der geplanten Mobilitätsmaßnahmen wurde die Stellplatzverpflichtung deutlich reduziert.





Die Etablierung eines neuen urbanen Zentrums innerhalb eines dörflich-suburbanen Stadtgebiets erfordert von Anfang an die konsequente planerische Vorsorge für Nutzungsmischung und -vielfalt in unterschiedlichen Maßstäben. Das historische Erbe eines für gewerbliche und industrielle Nutzungen vorgesehenen Areals prägte die politische Botschaft: „20.000 EinwohnerInnen, 20.000 Arbeitsplätze.“

meisten Baufelder sind lediglich über den Ausschluss nicht geeigneter Funktionen definiert. Damit wird angedeutet, dass es kleinräumigere Nutzungsvielfalt sowie unterschiedliche Typologien braucht, um Urbanität zu schaffen. Hier kann der Masterplan nur einen Rahmen vorgeben.

Die Nutzungsvielfalt

Die Stoßrichtung war also von Anfang an klar: Neben der Schaffung von Wohnraum und der Versorgung mit der nötigen sozialen Infrastruktur und Nahversorgung sollten gesamtstädtisch relevante Flächenreserven für Gewerbe, Produktion, Forschung, Bildung und sonstige Dienstleistung geschaffen werden.

Nutzungsmix in Balance

Urbanes Leben, eine Stadt der kurzen Wege, Sicherheit durch soziale Kontrolle und ausgewogene soziale Gefüge – all diese Zielsetzungen erfordern ein Höchstmaß an Nutzungsmischung. Es ist Aufgabe des Masterplans, ein fein ausbalanciertes Geflecht von Nutzungsschwerpunkten und verträglichen Nutzungsdurchdringungen in einer logischen und stabilen räumlichen Struktur zusammenzuführen.

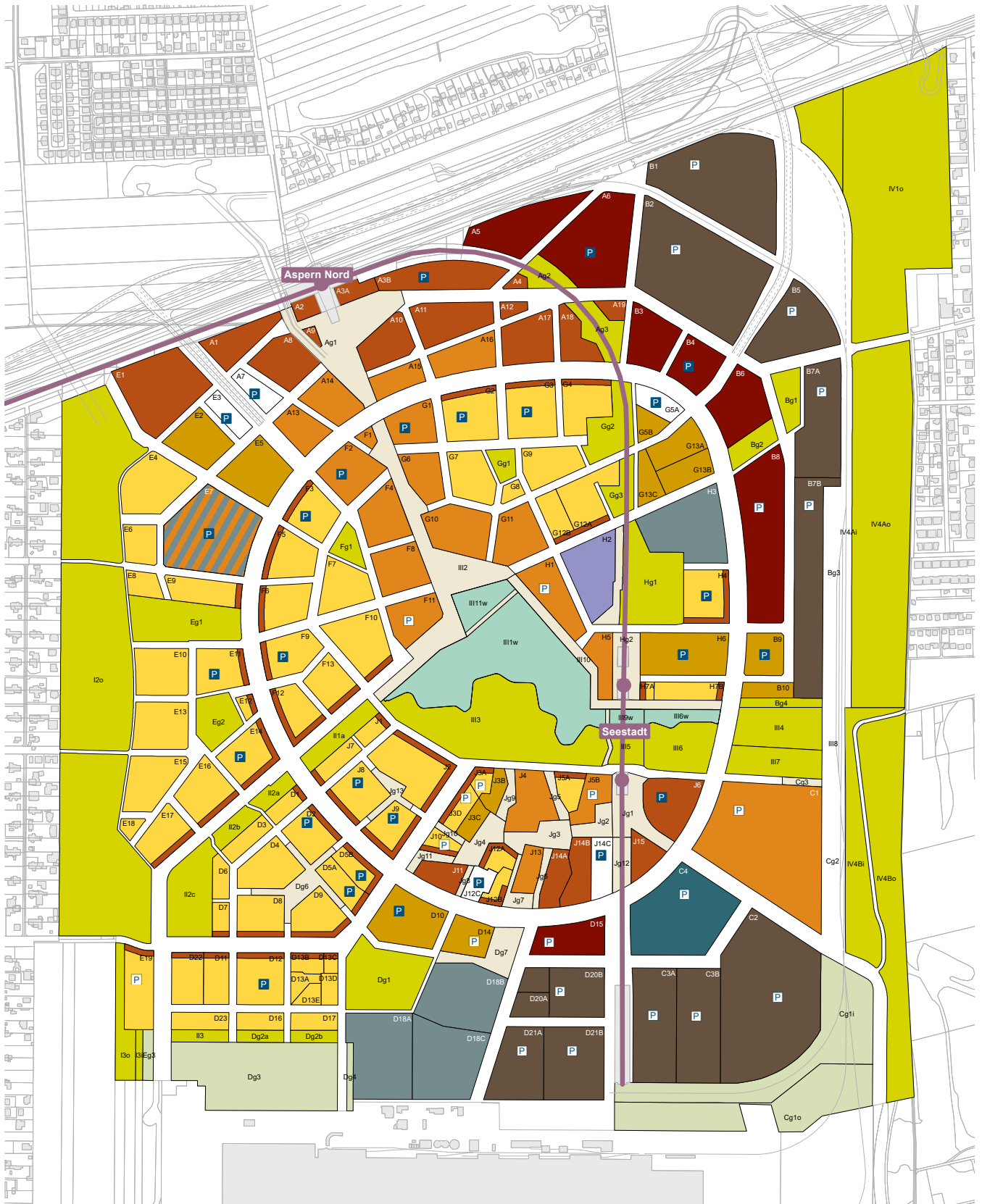
Der Masterplan definiert Flächenvorsorge und Nutzungspotenziale. Dies geschieht auf verschiedenen Ebenen: Es ist eine Eigenart des Nutzungsplans, dass er nur für manche Funktionen ganze Baufelder vorsieht (Produktion, Bildungseinrichtungen). Die

Stadtstruktur und Nutzungsverteilung

Die räumliche Verteilung der Nutzungskategorien reflektiert die stadträumliche Struktur und die Konzentration auf Achsen:

- + die Mischkategorien (Wohnungen und Arbeitsplätze in gemischten Bauplätzen oder Häusern) werden vorrangig an der Verbindungslinie zwischen den beiden U-Bahn-Stationen angeordnet (vgl. das Konzept der „Roten Saite“ in der „Partitur des öffentlichen Raums“);
- + östlich und westlich davon befinden sich kleinräumig durchmischte Wohnquartiere mit zugeordneten Bildungseinrichtungen;
- + in den Lagen nordöstlich und östlich der Ringstraße wurde bei der Überarbeitung des Masterplans 2012 als „Puffer“ zu klassischen Gewerbeliegenschaften Grundstücke mit einer neuen Nutzungskategorie („M3“) eingeführt. Diese weisen eine höhere Dichte auf mit der Robustheit gegenüber dem Unerwarteten.
- + Unterschiedlich proportionierte Gewerbebezonen schaffen ein hohes Maß an Flexibilität in der Verwertung.

	W1 ausschließlich Wohnen
	W2 Wohnen, flexible Nutzung im EG
	W3 vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschoßen
	P produzierendes Gewerbe
	M1 alle Nutzungen außer G und Wohnen
	M2 alle Nutzungen außer Gewerbe
	M3 alle Nutzungen außer Wohnen
	F&E Forschung und Entwicklung
	S Soziale Infrastruktur
	K Kultur
	urbane Freifläche
	Wasser
	Pufferzone
	Grünfläche



Fragen der städtebaulichen Identität, der Orientierung und der Lesbarkeit des Raums sind immer wiederkehrende Themen der Seestadt. Eine Prämisse des Plans ist die Variation der Gebäudehöhen und die Lebendigkeit der Silhouetten.

entlang des Seeparks brachte diesbezüglich die markanteste Änderung des ursprünglichen Masterplans. Darauf aufbauend wurde ein räumlich prägnantes Modell der Lokalisierung, Gruppierung und Höhenentwicklung für die nördliche Seestadt entwickelt:

Die Gliederung der Gebäudehöhen

In jedem Baufeld soll ein vertikaler Rhythmus durch höhere und niedrigere Volumina erzielt werden. Auch die Gegenüberstellung von horizontalen und vertikalen Volumina sowie der Dialog von freistehenden Solitären mit blockartigen Strukturen werden aktiv eingesetzt. Ziel sind visuell abwechslungsreiche Stadträume mit unterschiedlichen Traufkanten, die Herausarbeitung und Betonung von stadträumlich markanten Punkten, differenzierte Lichtsituationen und vielfältige Sicht- und Blickbeziehungen.

Hochhäuser als Markierung besonderer Orte

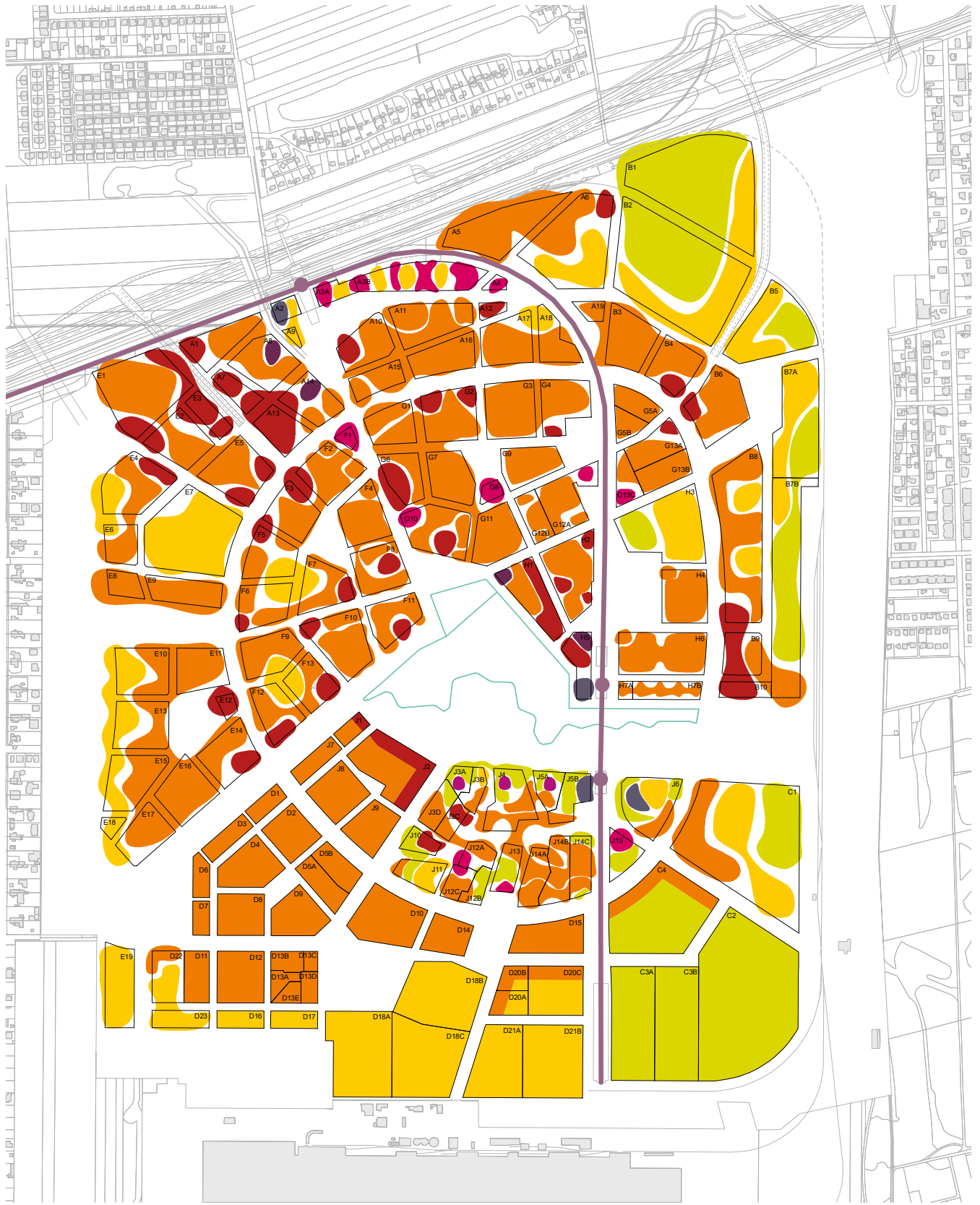
Aus dieser Haltung entwickelt der Entwurf auch die Hochhausstandorte mit differenzierter, ortsspezifischer Höhenentwicklung. Schon im Masterplan 2007 waren Hochhäuser an wenigen Punkten als „Landmark“ vorgesehen: primär im Norden entlang der Verkehrsachsen und am Bahnhofsvorplatz, weiters im Süden um die U-Bahn-Station bzw. am Nordufer des Sees. Der städtebauliche Entwurf für das „Seeparkquartier“ im Süden mit seiner von Westen nach Osten ansteigenden Hochhauskette

Jeweils drei „Türme“ werden um die beiden U-Bahn-Stationen gruppiert, wo sie immer auch in ein Ensemble von prägnanten Einzelgebäuden mittlerer Höhe eingebettet sind.

Brückenfunktion und identitätsstiftende Fernwirkung

Während die drei Türme im Süden die Brückenfunktion der Station „Seestadt“ thematisieren und vom Dialog mit dem Wasser charakterisiert sind, schafft die bewusst asymmetrisch angelegte Dreiergruppe bei der Station „Aspern Nord“ eine sehr spezifische räumliche Fassung des „Nelson-Mandela-Platzes“ und entfaltet zudem durch seine Lage an wichtigen Verkehrsachsen eine identitätsstiftende Fernwirkung. Die berühmte „Ausnahme von der Regel“ der Gruppierung von Hochhäusern stellt der Turm an der nördlichen Ecke des Baufeldes H1 dar: Seine Lage am Seeplatz und als Endpunkt einer markanten Sicht- und Bewegungsachse aus Südwesten begründen die Sonderstellung.





Die Transformation des Ortes vom ehemaligen Flugfeld zur Seestadt geht auch mit topografischen Veränderungen einher. Diese folgen räumlichen Gegebenheiten sowie funktionalen, technischen und logistischen Erfordernissen.

Die Topografie

Entstehung des Sees

In der Erstellung des Masterplans 2007 standen zwei regional charakteristische landschaftsräumliche Figuren Pate für Geländeänderungen: der zentral gelegene Grundwassersee und die „Donauterrasse“ im Norden. Der Wasserspiegel des Sees liegt etwa drei Meter unter dem ursprünglichen Gelände, weshalb eine kontinuierliche Absenkung des Geländeniveaus zum See hin erforderlich war, um ihn zugänglich und visuell erlebbar zu machen.

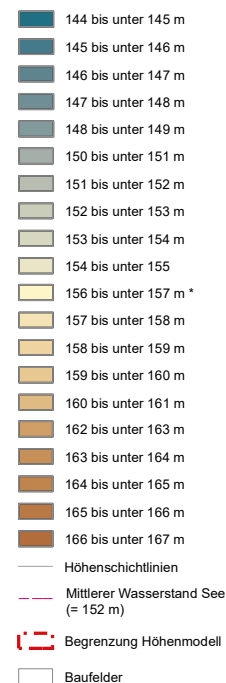
Überwindung von Hindernissen

Zur punktuellen Überwindung der Verkehrsinfrastrukturen nördlich der Seestadt wurden und werden Brücken errichtet, die ein möglichst geringes Gefälle aufweisen. Daher projektierte man hier eine Anschüttung, die außerdem dem Immissionsschutz dient.

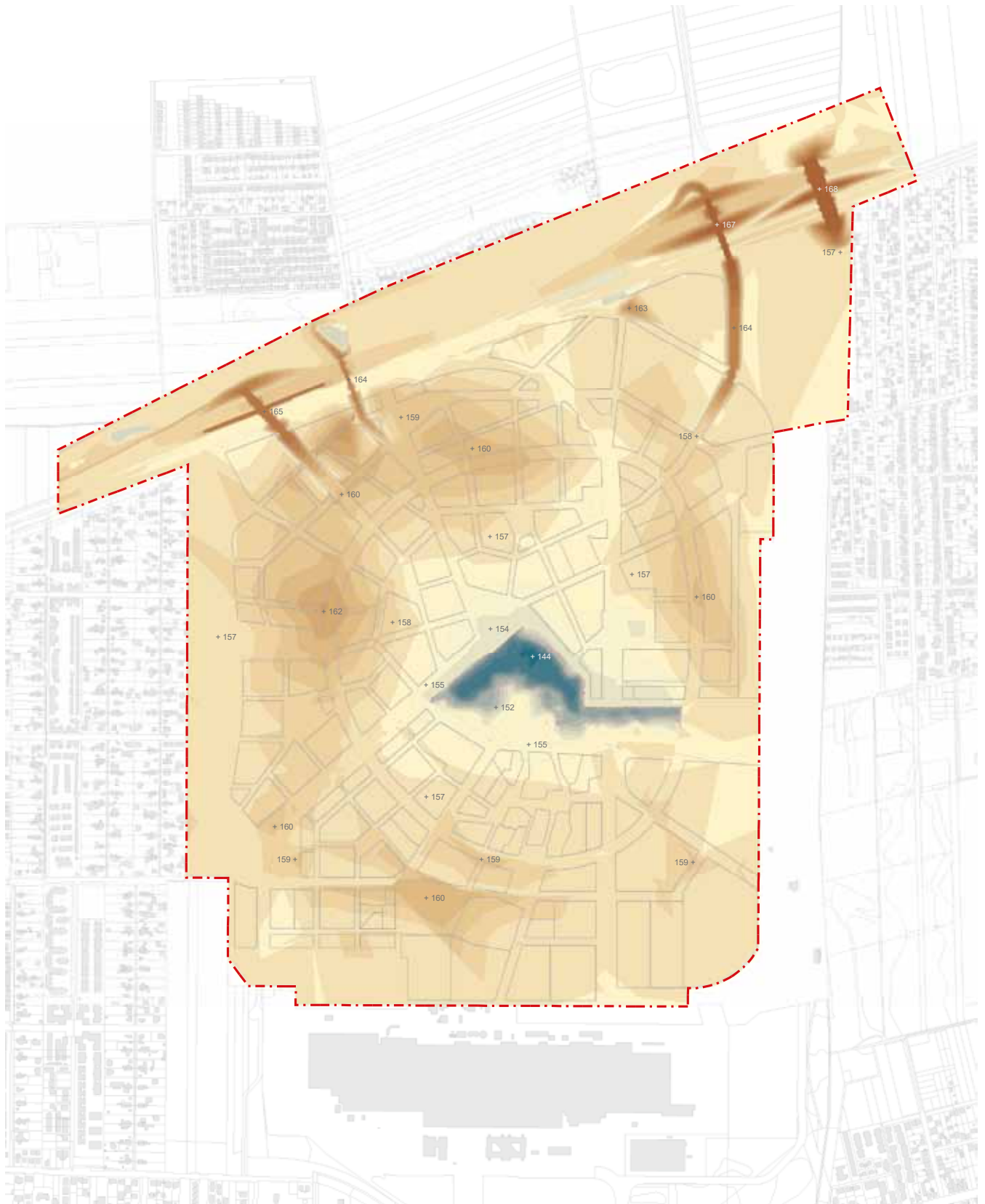
Smarte Baulogistik

Im Zuge der Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung ab 2008 wurde klar, dass künftige Aushubmassen (See, Baugruben) aus Gründen des Immissionschutzes möglichst vor Ort verwendet werden müssen. Dies erfolgte durch eine großflächige Geländeanhebung und -modellierung sowie den Einsatz des Materials im Straßenbau. Geformt wurden auch die „asperner Terrassen“ im östlichen Grüngürtel, die als Naherholungsgebiet dienen und das angrenzende Siedlungsgebiet vor Lärmemissionen während der Bauarbeiten schützen.

Darüber hinaus konnte der gewonnene und aufbereitete Kies durch die Einrichtung einer mobilen Beton-Mischanlage in der Seestadt für den Hochbau verwendet werden. Diese Maßnahmen führten bisher zu einer Einsparung von rund 125.000 Lkw-Fahrten außerhalb des Projektgebiets und damit etwa 1.400 Tonnen weniger CO₂-Emissionen.



* Bestandsniveau 2007
Höhenangaben in Metern über Adria







PRINZIPIEN QUALITÄT SVOLLER STADTTEIL ENTWICKLUNG

PRINZIPIEN QUALITÄTSVOLLER STADTTEILENTWICKLUNG

Die Stadt Wien, die wien 3420 aspern development AG und die Liegenschaftseigentümer haben sich zu den nachstehenden Prinzipien und Zielsetzungen qualitätsvoller Entwicklung bekannt.



Qualitätsvoller öffentlicher Raum

Grundlage und Ausgangspunkt ist ein feinmaschiges Netz von öffentlichen Straßen und Plätzen, das den menschlichen Maßstab in der Abfolge von Bebauung und Freiraum reflektiert.

Die Ausgestaltung öffentlicher Räume orientiert sich primär an der Geschwindigkeit der Zufußgehenden und zielt auf eine hohe Aufenthaltsqualität ab. Dafür bedarf es – von Beginn an – einer interdisziplinären Planung.

Straßen, Plätzen und Parks sollen einen hohen Grad an Aneignungsfähigkeit, Nutzungsflexibilität und Weiterentwicklungsmöglichkeit aufweisen.



Lebendige Erdgeschoße

Jedes Projekt muss der qualitätsvollen Behandlung der Sockelzone höchste Aufmerksamkeit schenken und einen Beitrag leisten zur Attraktivierung des angrenzenden öffentlichen Raums.

Für zentrale Bereiche der Seestadt werden spezifische räumliche und funktionale Vorgaben für die Sockelzone festgeschrieben.



Kleinteiligkeit und Vielfalt

Die gebaute Umwelt der Seestadt soll von unterschiedlichen Akteursgruppen gestaltet werden. Ziel ist die Schaffung eines breiten Angebots für unterschiedliche Lebens- und Arbeitsformen.

Architektonische und funktionale Vielfalt wird durch die Parzellierung von Baufeldern angestrebt.

Bestehende Planungs- und Vergabeverfahren sollen weiterentwickelt, neue und innovative Verfahren gefördert werden.



Nutzungsoffene Stadthäuser

Besonders gefördert werden Projekte, welche die räumlich-typologische Integration von Wohnen und Arbeiten vorantreiben.

Die Herstellung nutzungsoffener Räume und Bauweisen sichert vielfältig (um)nutzbare und damit nachhaltig lebenswerte Quartiere.

Der vorliegende Text basiert auf den Prinzipien einer qualitätsvollen Stadtteilentwicklung, die im Rahmen der Masterplanüberarbeitung 2012 gemeinschaftlich verfasst wurden und in der Stadtentwicklungskommission zur Kenntnis genommen wurden.



Funktionsmischung und Innovation

Das kontinuierliche Wachstum der Seestadt wird durch die rechtzeitige Herstellung von Schulen und Kindergärten abgesichert.

Alle AkteurInnen unterstützen die Entwicklung eines Stadtteils mit Zentrumsfunktion durch Mitwirkung bei der Ansiedlung von Impulsprojekten und öffentlichen Einrichtungen.

Die Seestadt positioniert sich als Standort für Innovation, Forschung und Fortschritt, als Ort für Pioniere und als Raum für temporäre Interventionen.



Ausbalancierte Mobilität

Die Förderung stadtverträglicher Mobilitätsformen reicht von der Ergänzung der U-Bahn-Linie U2 durch ein feinmaschiges Straßenbahn- und Busliniennetz, über hochwertige Anbindungen an das Radwegenetz, bis zu ergänzenden Mobilitätsangeboten wie Lastenfahrrad-Verleih und Carsharing.

Die konzentrierte Anordnung von Kfz-Stellplätzen in Sammelgaragen sowie die Reduktion der Stellplatzangebote im öffentlichen Raum und auf den Baufeldern entlastet Nachbarschaften vom motorisierten Verkehr.



Klimaanpassung und Klimaschutz

Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas im Zusammenspiel von Freiräumen und Gebäudeoberflächen werden von jedem Projekt eingefordert. Im öffentlichen Raum umfasst dies ein Regenwassermanagement und die gezielte Beschattung durch Bäume, bei Gebäuden eine hochwertige Dachbegrünung.

Bei allen Bauvorhaben im Hochbau und öffentlichen Raum ist ein sparsamer Verbrauch von Ressourcen bereits in der Planung vorzubereiten.

Neben dem Anschluss der Seestadt an das Wärmeverbundnetz soll die Nutzung lokaler erneuerbarer Energieträger und gewerblicher Abwärme gefördert werden. Energieeffizienz von Gebäudehüllen und Gebäudebetrieb sowie die Erforschung der Vernetzung von Energieproduktion und Speichertechnologien sind weitere Bausteine einer intelligenten Stadtteilentwicklung.



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Pläne

wien 3420 aspern development AG
Alle Pläne sind online abrufbar unter
www.aspern-seestadt.at/ueber_uns/downloads



Schaubilder Straßentypologien

3:0 Landschaftsarchitektur
Gachowetz Luger Zimmermann OG

Fotos

Daniel Hawelka

IMPRESSUM

HerausgeberInnen

wien 3420 aspern development AG
www.aspern-seestadt.at

Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.stadtentwicklung.wien.at

Redaktion

wien 3420 aspern development AG
www.aspern-seestadt.at

Redaktionelle Überarbeitung

Letteria, Annemarie Müller

In Kooperation mit

Magistratsabteilung 21
Stadtteilplanung und Flächennutzung

Layout

Unterkircher & Jankoschek OG

Lektorat

Ernst Böck

Druck

agensketterl Druckerei GmbH
Gedruckt auf Papier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf“ Wien

© Stadtentwicklung Wien 2018

PLAN NUTZUNGEN UND FREIFLÄCHEN



SEESTADT + PLANSTAND 2017

aspern Die Seestadt Wiens ist eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas. Bis 2028 entsteht im Nordosten Wiens – im dynamischen 22. Wiener Gemeindebezirk – eine Stadt mit Herz und Hirn, in der das ganze Leben Platz hat. In mehreren Etappen werden hochwertiger Wohnraum für mehr als 20.000 Menschen und fast ebenso viele Arbeitsplätze geschaffen.

< HERAUSNEHMEN + AUFHÄNGEN



www.aspern-seestadt.at

ISBN 978-3-903003-42-2