

Nr. 103



Die Seestadt Wiens

Partitur des öffentlichen Raums

Planungshandbuch

„Die größte Anziehungskraft
auf den Menschen üben,
anscheinend, andere
Menschen aus.“ William H. White

IMPRESSUM

EIGENTÜMER UND HERAUSGEBER

Wien 3420 Aspern Development AG
Rosthorngasse 5
1220 Wien
www.wien3420.at

Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung
Rathausstraße 14–16, 2. Stock
1082 Wien
www.stadtentwicklung.wien.at

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Wien 3420 Aspern Development AG
Rosthorngasse 5
1220 Wien
www.wien3420.at

Magistratsabteilung 19 –
Architektur und Stadtgestaltung
Niederhofstraße 21–23
1120 Wien

Magistratsabteilung 21B – Stadtteilplanung und
Flächennutzung Süd-Nordost
Rathausstraße 14–16
1082 Wien

INHALT UND KONZEPT

Gehl Architects ApS
Gl. Kongevej 1, 4 tv
DK-1610 Copenhagen V
Verantwortlich: Oliver Schulze, Director
Projektarchitekt: Lærke Jul Larsen, MAA
Louise Didriksson MSA LAR

ANHANG

Sebastian Grübl

GRAFISCHE GESTALTUNG

Gehl Architects ApS
Gl. Kongevej 1, 4 tv
DK-1610 Copenhagen V

PKP BBDO Werbeagentur GmbH
Guglgasse 7–9
1030 Wien

TECHNISCHE KOORDINATION

Willibald Böck (MA 18)
Tanja El Sanadidy (Wien 3420 AG)

LEKTORAT

Johann Schnellinger

PRODUKTION

MA 21A – Referat Reprographie

© Gehl Architects ApS

Uneingeschränktes Nutzungsrecht:
Stadtentwicklung Wien,
Wien 3420 Aspern Development AG

Wien, Oktober 2009



wien3420
aspern development AG



GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS

Zum Planungshandbuch





NEUE WERKZEUGE BRAUCHT DIE STADT

INTERNATIONALE PERSPEKTIVE

Eine Studie der jüngst gewachsenen Stadtviertel Europas zeigt eindeutig einen Trend auf. Alle neuen Stadtteile wollen das Gleiche: Vielfalt, Dichte, BürgerInnenbeteiligung und Nachhaltigkeit.

Es gibt heute eine wachsende Anzahl an guten Beispielen, wo innovative Prozesse und Planungswerkzeuge zu einem frühen Wachsen lebendiger Stadtstrukturen beigetragen haben. Leider muss man aber auch feststellen, dass die hohen Ziele nur selten in frühen Bebauungsphasen umgesetzt werden können, wenn überhaupt.

DIE HERAUSFORDERUNG

Die Herausforderung und das Potenzial für aspern Die Seestadt Wiens sind klar: Es wird versucht, in der Seestadt einen neuen Stadtteil zu schaffen, der allein durch seine Größe und die Entfernung zum historischen Kern der Stadt Wien bedingt autonom als Stadtteil funktionieren muss. Funktionieren als Stadtteil der Stadt Wien kann er jedoch nur dann, wenn die Seestadt von den Menschen der Stadt Wien als integraler Teil der Stadt Wien verstanden wird. Hierzu muss auch anerkannt werden, dass die Donau bis heute einen Barriereeffekt auf die Entwicklung der östlichen Stadtgebiete ausübt, den es in Zukunft weiter zu überwinden gilt. Die Ambition der Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 ist es, in der Peripherie der Stadt Wien neue urbane Strukturen zu schaffen, die die Qualitäten der landschaftlichen Situation mit den Qualitäten des städtischen Lebens in städtischen Lagen verbinden sollen. Dies ist die Herausforderung der Seestadt, und ihr kurz-, mittel- und langfristiger Erfolg hängt davon ab.

NEUE WERKZEUGE

Das Planungshandbuch für den öffentlichen Raum ist eine Investition in einen innovativen Planungsprozess mit dem Ziel der Sicherung der oben genannten Ziele. Die Notwendigkeit neuer Ansätze in der Planung von Stadtteilen im großen Maßstab kann man erkennen, wenn man die Entstehungsgeschichte der international anerkannten Paradebeispiele der Stadtentwicklung studiert. Aber auch in Wien selber hat man gelernt, dass ein visionärer Masterplan und folgende Flächenwidmungs- und Bebauungspläne allein nicht immer Garant der Schaffung vielseitig zufriedenstellender Stadtteile sind.



Västra Hamnen, Malmö

Prozessorientiertes Entwickeln einer kleinteiligen Stadtstruktur unter laufender Kontrolle durch städtische Behörden



Vauban, Freiburg

Erweiterte BürgerInnenbeteiligung und Grundstücksparzellierung mit Fokus auf die Belange von Familien und Baugemeinschaften



HafenCity, Hamburg

Eine beispielhafte Qualität der Planung wird von der HafenCity Hamburg GmbH gefordert und gesichert, bevor die eigentlichen Grundstücksrechte im Rahmen des Kaufvertrages an private Entwickler übertragen werden.

DAS PLANUNGSHANDBUCH FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM

Wie soll man den Masterplan, die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Flächenwidmungs- und Bebauungspläne durch zusätzliche Planungsgrundlagen sinnvoll stärken? Die Kapazität der Seestadt, urbanes Leben zu erzeugen, hängt unter anderem auch davon ab, ob sich die Gestalt und Struktur der öffentlichen Räume mit der zu erwartenden Nutzung der öffentlichen Räume deckt. Innerstädtische, über lange Zeiträume gewachsene Städte passen ihre Struktur den Bedürfnissen der Menschen an – aber diesen zeitlich langen Prozess kann sich aspern Die Seestadt Wiens nicht leisten. Es ist wichtig, dass von Anfang an verstanden wird, welches Potenzial für öffentliches Leben vorhanden ist und dass dieses städtische Leben als kostbares Gut verstanden wird. Die Struktur der öffentlichen Räume in der Seestadt sollte sinngemäß so maßgeschneidert werden, dass das kostbare Gut des städtischen Lebens gekonnt konzentriert wird. Es gilt zu vermeiden, das zu erwartende geringe Aufkommen an öffentlichem Leben durch zu große Stadträume oder gar Räume, die am falschen Ort geschaffen werden, zu kompromittieren. Dies ist immer wichtig, aber vor allem in den ersten Bauabschnitten.

QUALITÄTEN ALS ECKPFEILER DER STADTENTWICKLUNG

Das Planungshandbuch für den öffentlichen Raum der Seestadt definiert Qualitäten. Die Qualitäten, die definiert worden sind, sind von Zyklen der Wirtschaft unabhängig. Als Wertesystem werden diese Qualitäten die Entwicklung der Seestadt in den bereits definierten Bauungsphasen und den darauf folgenden Phasen des Lernens, des Überdenkens und des Umbaus begleiten. Als begleitende Rahmenstruktur kann das Handbuch als eine Grundlage verstanden werden, die den Dialog der Stadtentwicklung von den Interessen Einzelner loslöst und den Fokus auf die grundlegenden Bedürfnisse der kommenden BewohnerInnen und NutzerInnen der Seestadt richtet.

WIE IST DIESES DOKUMENT ZU LESEN?

In diesem Handbuch wird ein prozessorientiertes Planungsinstrument vorgestellt, das sich zur Aufgabemacht, die bestmöglichen Rahmenbedingungen für das städtische Leben in den öffentlichen Räumen in der Seestadt zu schaffen. Dieses Planungshandbuch stellt einen Leitfaden für die Programmierung und Gestaltung der öffentlichen Stadträume dar. Es werden Konzepte und Gestaltungsprinzipien für die spezifischen Stadträume präsentiert.

Das Planungshandbuch ist in einem iterativen Prozess entstanden, in dem bestehende Planungsgrundlagen studiert und mit privaten und öffentlichen Projektbeteiligten diskutiert worden sind. Im Handbuch enthaltene Vorschläge spiegeln nicht immer den bestehenden Planungsstand wider, sondern sie bringen unsere Erfahrungen in der Gestaltung öffentlicher Räume in den laufenden Prozess des Planens mit ein.

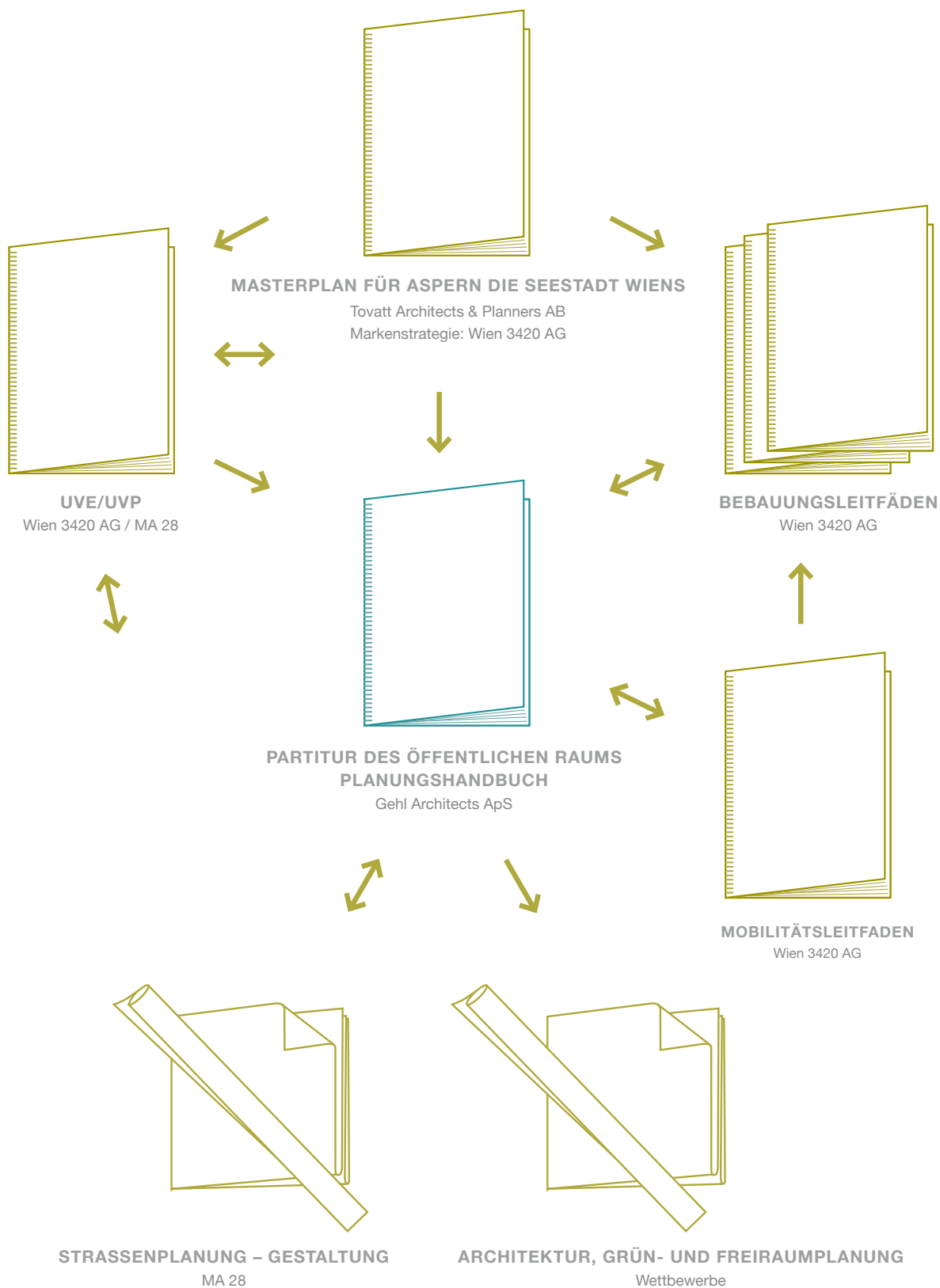
Stadtentwicklung ist ein stetiger Prozess, aus diesem Grunde ist es besonders wichtig, darauf zu verweisen, dass die vorgestellten Planungen keine festgefrorenen Bilder sind! Das Handbuch hat seinen Ausgangspunkt im Status quo der Entwicklung des Masterplans der Seestadt. Es handelt sich somit um eine Momentaufnahme, die sich an die weiteren Entwicklungsprozesse stetig anpassen lässt.

In diesem Prozess ist jedoch im besonderen Maße auf die Einhaltung der vorgestellten Grundprinzipien zur Sicherstellung von vitalen, lebendigen und qualitativen Stadträumen, unter Berücksichtigung der beabsichtigten nachhaltigen Kriterien, zu achten. Die Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG wird diesen Prozess bei der weiteren Planung des Netzwerkes an öffentlich zugänglichen Räumen und der Steuerung der Entwicklung einzelner Grundstücke durch Dritte in diesem Sinne begleiten.

Gehl Architects, im Juni 2009



DOKUMENTE & PLANUNGEN



+ VISION.....	9
+ EINLEITUNG.....	13
+ STRATEGIE.....	21
+ STRASSENHIERARCHIE.....	33
+ RINGSTRASSE.....	39
+ ROTE SAITE.....	59
+ BLAUE SAITE.....	69
+ GRÜNE SAITE.....	79
+ ERDGESCHOSSE & GEBÄUDERÜCKSPRÜNGE.....	87
+ STADTINVENTAR.....	93
+ ZWISCHENNUTZUNGEN.....	103
+ REFLEXIONEN.....	113

Vision





VISION – EIN ORT FÜR MENSCHEN

„Die größte Anziehungskraft auf den Menschen üben, anscheinend, andere Menschen aus.“

William H. White

Forschungsergebnisse von empirischen Studien des öffentlichen Raums deuten auf einen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Qualität des öffentlichen Raums und seiner Kapazität, das öffentliche Leben anzuziehen, hin.

aspern Seestadts neue Saiten ist das Leitmotiv für ein lebendiges Netzwerk an Parks, Plätzen und Straßenräumen. Individuelle Saiten werden bewusst differenziert, um individuelle Räume in strategische Raumfolgen zu integrieren.

Durch die Überlagerung von menschlichen Aktivitätsmustern in Raum und Zeit, in allen Saiten, entsteht eine fast musikalische Komplexität, die den Menschen der Seestadt eine Vielfalt an positiven Sinneseindrücken anbietet.

ASPERN SEESTADTS NEUE SAITEN

Städtisches Leben ist von der Qualität seiner öffentlichen Stadträume abhängig. Gleich den Saiten eines Musikinstruments sind die öffentlichen Stadträume die Impulsgeber einer Stadt, die deren Leben in Schwingung bringen. **aspern** Seestadts öffentliche Stadträume sind nach den Saiten eines Musikinstruments benannt. Jede Saite schlägt einen neuen Ton an und differenziert sich so in Gestalt, Nutzung und Bestimmung. Das gekonnte Zusammenspiel der Saiten erzeugt den Wohlklang der Stadt, der sich an der Lebensqualität ihrer BewohnerInnen und BesucherInnen misst. **aspern** Seestadts zentrale öffentliche Stadträume werden von vier Saiten gebildet: Der Ringstraße, der Roten Saite, der Grünen Saite und der Blauen Saite. Die Schwerpunkte jeder Saite sind auf infrastrukturelle Vernetzung, Handel und Kultur, Freizeit und Naherholung sowie Erholung am Wasser gelegt.

Was gefällt dir besonders an **aspern** Seestadt?

Man kann hier einfach so gut Fahrrad fahren. Immer wenn ich meine Familie besuche, fahre ich mit dem Rad.



Alles befindet sich hier in direkter Nähe! Gleich um die Ecke können wir einkaufen gehen, uns im Park erholen oder am See spazieren gehen ...



Hier können wir fast überall spielen. Wir können auf der Straße vor unserem Haus spielen oder wir gehen zum Spielen in den Park.



Meine FreundInnen und ich lieben die gemütlichen Straßencafés am See.



Ich liebe es, hier mitten in der Stadt im Grünen Sport treiben zu können.



Wir kommen oft hierher. Entweder um auszugehen oder um eine kulturelle Veranstaltung zu besuchen.



Hier lässt es sich einfach gut leben, egal wie alt man ist. Wir haben uns von Anfang an hier sicher und willkommen gefühlt.



Wir sind vor kurzem hierhergezogen. Dadurch, dass es hier so viele Kontaktmöglichkeiten und Treffpunkte gibt, ist es sehr leicht gewesen, andere Menschen kennenzulernen.

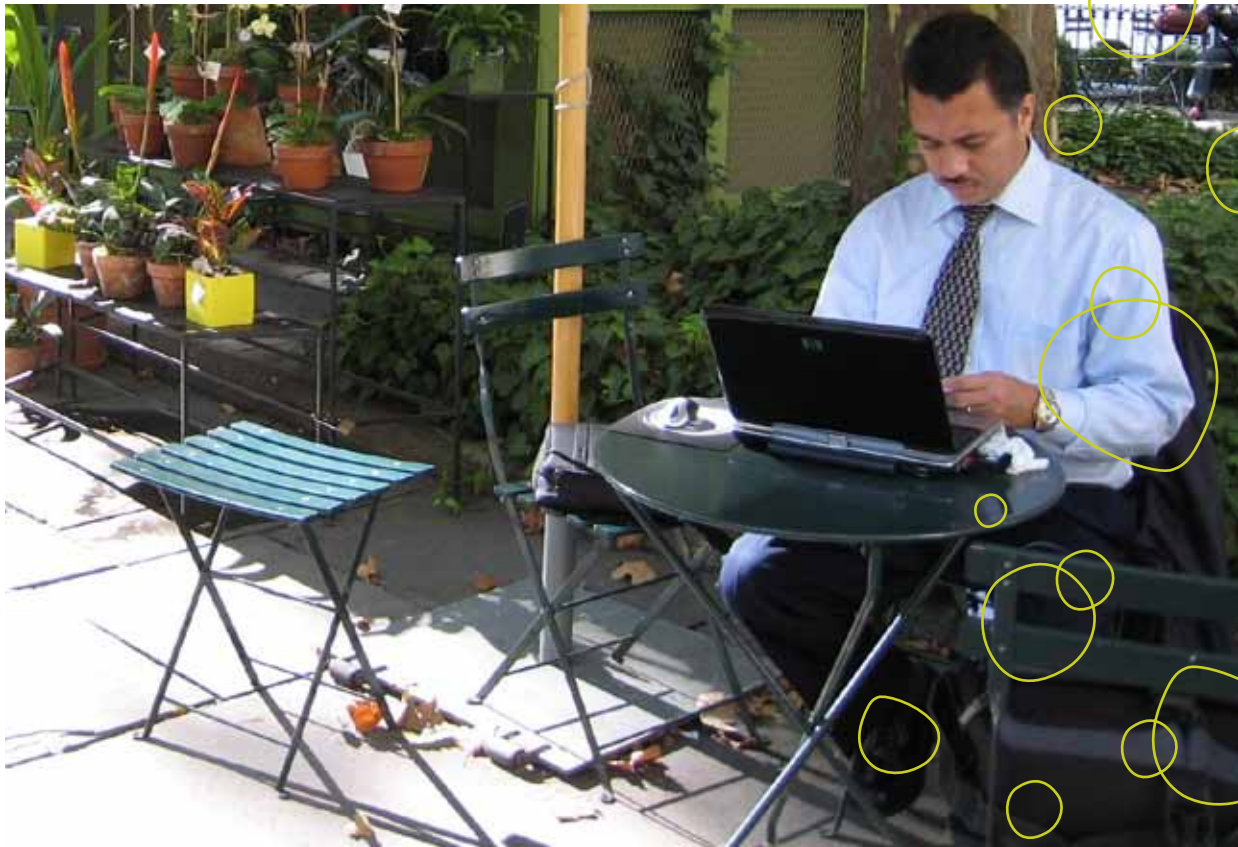


Mir gefällt es, hier zu arbeiten. Hier gibt es viele gute Möglichkeiten, um etwas in der Mittagspause oder nach Feierabend zu unternehmen.



Einleitung

- Herausforderungen des 21. Jahrhunderts
- Evolution des öffentlichen Lebens
1900 – 2000
- Methodik

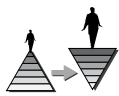


HERAUSFORDERUNGEN DES 21. JAHRHUNDERTS

Die Entwicklungen und Erfordernisse des 21. Jahrhunderts beeinflussen die Entwicklung unserer Städte und stellen stetige Herausforderungen dar. Eine Reihe von Anforderungen ist zu berücksichtigen, wenn wir uns zum Ziel setzen, lebenswerte Städte zu bauen, die der Art und Weise, wie wir leben und wie wir in der Zukunft leben wollen, gerecht werden wollen.

tigen, wenn wir uns zum Ziel setzen, lebenswerte Städte zu bauen, die der Art und Weise, wie wir leben und wie wir in der Zukunft leben wollen, gerecht werden wollen.

IMMATERIELLE WERTE



Größerer Fokus auf persönliche Entwicklung und eigene Identität



Globalisierung
– die Welt ist in unserer Reichweite



Dienstleistungsgesellschaft
– höheres Wissensniveau



Größerer Fokus auf immaterielle Werte
– eine Gesellschaft, die auf Werten basiert

DIE ZERSTREUUNG DER BEVÖLKERUNG



Größerer Platzbedarf pro Person
– durchschnittlicher Wohnraum:
42,3 m² pro Person*1



Kleinere Durchschnittsgröße der Haushalte
– durchschnittlich
2,32 Personen pro Haushalt*2



Größere gesellschaftliche Segregation
– Bildung von homogenen Interessengemeinschaften



Lebensstile sind weitaus privatisierter
– private Häuser, Autos, Computer etc.

INDIVIDUELLE LEBENSSTILE



Demographische Veränderungen
– wachsender Anteil der älteren Bevölkerungsschicht



24-Stunden-Ökonomie
– Aktivitäten zu allen Tages- und Nachtzeiten



Individualität
– geringere Abhängigkeit von anderen



Größere Diversität
– Lebensstile und Kulturen

VERÄNDERTE HANDLUNGSMUSTER



Zunehmender Bewegungsmangel in der Bevölkerung
– Sitzen bei der Arbeit, in Autos, zuhause



Gestiegener Bedarf an Service-, Kultur- und Sporteinrichtungen



Mehr Freizeit in kommerzieller Umgebung



Längere Ferien und mehr Freizeit

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN EINE STARKE
IDENTITÄT**

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN DIE SOZIALGEMEIN-
SCHAFT**

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN DIVERSITÄT & FLEXI-
BILITÄT**

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN EINE VIELFALT VON
AKTIVITÄTEN**

*1 – 2 Statistik Austria, Mikrozensus, Jahresdurchschnitt 2007, Wien 2008

NEUE BEWEGUNGSMUSTER



Gesteigerte Mobilität auf
(inter)nationaler Ebene



Angestiegene(r) Verkehr und
Bewegungsströme



Bedarf an komfortablem Pendeln



Bedarf an lokaler Mobilität
– zu Fuß oder auf dem Rad

VERÄNDERTE NUTZUNG VON AUSSENRÄUMEN



Aufenthalt in Innenräumen ist gestiegen
– Arbeiten, Schule, Fernsehen, Computer
etc.



Privatisierung – zunehmende Nutzung von
privatisierten Außenräumen und abneh-
mende Nutzung von öffentlichen Räumen



Optionale Nutzung des öffentlichen Raums
– nur interessant bei hohem Qualitätsstandard



Private Außenräume werden
hauptsächlich abends genutzt

GESTIEGENES GEFAHRENBEBUSSTSEIN



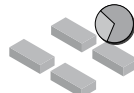
Gestiegenes Bewusstsein über die
Häufigkeit und Art von Verbrechen



Geringere passive Kont-
rolle in öffentlichen Räu-
men



Gestiegene Verkehrsprobleme



Monofunktionale Stadtgebiete
– führen zu menschenleeren Orten zu
bestimmten Tageszeiten

GESTIEGENER UMWELTEINFLUSS



Gestiegener Energieverbrauch
und technologischer Fortschritt



Globale Erwärmung



Gestiegene Umweltverschmutzung



Gestiegene Pro-Kopf-Abfallproduk-
tion

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN DIE ER-
SCHLISSQUALITÄT**

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN AUSSERÄUME FÜR
ERHOLUNG UND
FREIZEIT**

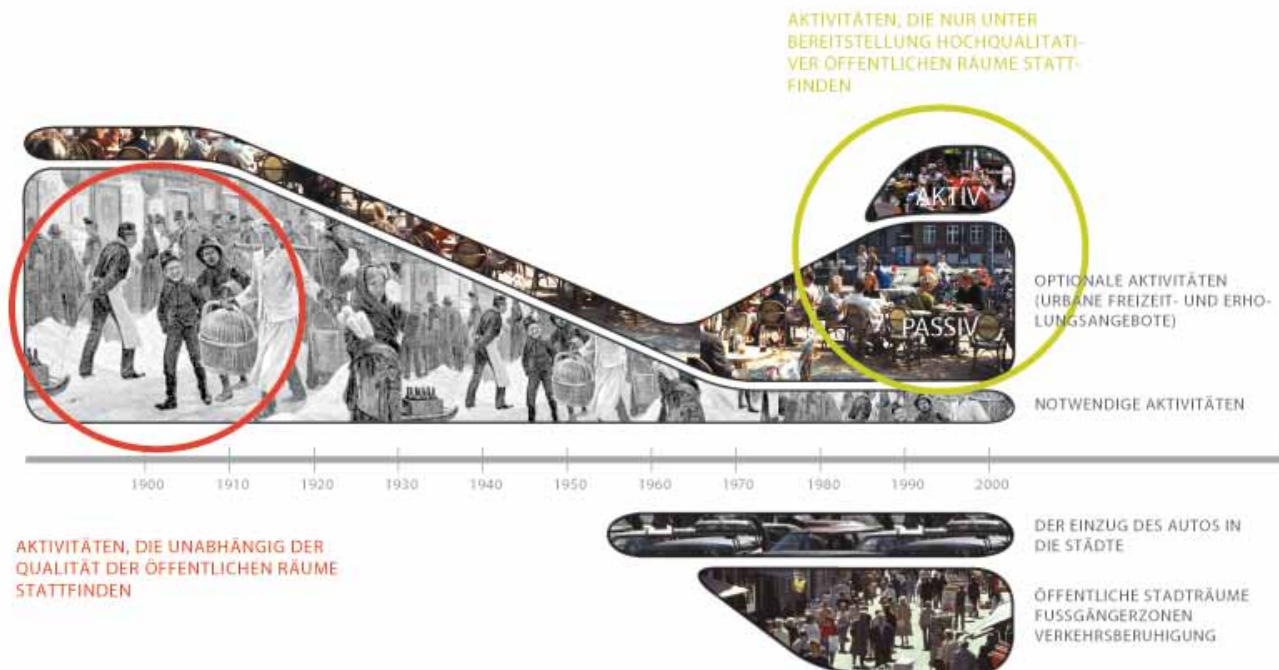
**NEUE ANFORDERUNGEN
AN EIN SICHERES UM-
FELD**

**NEUE ANFORDERUNGEN
AN EINEN
NACHHALTIGEN
LEBENSSTIL**

Quelle: H3O – Habitat of the 21st Century by Winters & co. & Gehl Architects ApS, www.h3o.eu



DIE EVOLUTION DES ÖFFENTLICHEN LEBENS 1900 – 2000



Vor 100 Jahren war der Nutzungscharakter der öffentlichen Räume in Wien noch wesentlich von den „notwendigen Aktivitäten“ geprägt. Alle Menschen haben diesen Raum genutzt, um zur Arbeit zu gehen und täglich den Einkauf von Lebensmitteln zu erledigen. Der öffentliche Raum war oft gesättigt mit regem Verkehr von Menschen.

In **asperm** Die Seestadt Wiens wird dies nicht der Fall sein. Der Nutzungscharakter von öffentlichen Räumen wird oft von aktiven oder passiven, reaktiven Handlungen geprägt werden, wie z. B. dem Flanieren, dem Joggen, dem Liegen im Park oder dem Sitzen in Straßencafés. Diese „optionalen Aktivitäten“ sind ungleich schwerer zu sichern, da sie im Gegensatz zu den notwendigen Aktivitäten nachweisbar von der Qualität des öffentlichen Raums abhängen.

Wiens Neue Saiten beruhen auf einer Projektion des Potenzials öffentlichen Lebens in der vorgeschlagenen Raumstruktur des Masterplans und gezielten Strategien zur Konzentration öffentlichen Lebens, um den Puls der Seestadt zu stärken.

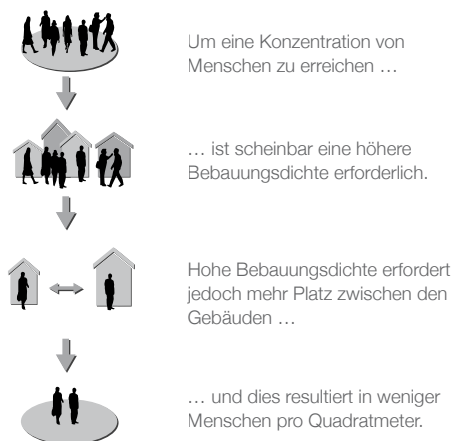
ASPERN DIE SEESTADT WIENS FACTS:

- hat 2,4 Mio. m² Grundfläche (so viel wie der 7. und 8. Wiener Gemeindebezirk zusammen)
- umfasst 8.500 Wohneinheiten für 20.000 BewohnerInnen
- bietet 20.000 Arbeitsplätze: geplant sind 15.000 für Büros und Dienstleistungsunternehmen sowie 5.000 für Produktions- und Gewerbebetriebe

DIE EVOLUTION DES LEBENSSTANDARDS 1900 – 2000



DAS PARADOX UNSERER ZEIT



Unser Lebensstandard wird sich aller Voraussicht nach weiter verbessern und im gleichen Maße wird unser Platzbedarf weiter steigen. Wir können von einem Paradox unserer Zeit sprechen; hierbei führt erhöhte Bebauungsdichte im gleichen Zuge zu einer Vergrößerung der erforderlichen Abstände zwischen Gebäuden; dies wiederum führt zur Zerstreuung von Menschen im Stadtraum.

Ein anderer Lösungsansatz muss gefunden werden, um Menschen in öffentlichen Räumen sammeln zu können. Bei einer Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums werden Menschen die Lust verspüren, sich an diesen Orten länger aufhalten zu wollen. Hierdurch wird erreicht, die Intensität des öffentlichen Lebens in der Stadt zu steigern.

Während sich in den öffentlichen Räumen der westlichen Städte die urbanen Aktivitäten über die letzten 100 Jahre hinweg dramatisch verändert haben, ist die Anzahl an Menschen, die diese öffentlichen Räume bevölkern, stetig gefallen.

Unser Lebensstandard hat sich weitreichend verbessert, zudem stehen jedem in der westlichen Welt heute pro Person wesentlich mehr Quadratmeter zur Verfügung als noch vor 100 Jahren. Viele Veränderungen wie die durchschnittliche Größe eines Haushalts und die akzeptable Bevölkerungsdichte in Städten haben sich verändernd auf das städtische Umfeld ausgewirkt. In den Ballungszentren europäischer Städte ist die Bevölkerungsdichte gemessen in Personen pro Hektar im Vergleich mit vor 100 Jahren um ein Sechsfaches gefallen. Je mehr unser Lebensstandard und Platzbedarf steigen, desto weniger Menschen werden wir an diesen Orten sein. Aus diesem Grund gilt der Versuch, lebendige Städte zu schaffen, heute als große Herausforderung.

Wie auf den vorangegangenen Seiten geschildert, sind lebendige öffentliche Stadträume im besonderen Maße von ihrer hohen Qualität abhängig. Hohe Qualität als Stadtraum in sich sowie hohe Qualität in Bezug auf die Art und Weise, wie die Gebäude mit dem Stadtraum kommunizieren. Der hohe Qualitätsanspruch soll nicht als ein ästhetisches Qualitätskriterium verstanden werden, vielmehr ist er als die Fähigkeit, urbane Aktivitäten und städtisches Leben hervorgehen zu lassen, zu verstehen.

In **asperrn** Die Seestadt Wiens ist die Hauptherausforderung, ein lebendiges urbanes Umfeld entstehen zu lassen. Unsere Vision für die öffentlichen Stadträume der Seestadt ist deshalb, das öffentliche Leben als ein kostbares Gut zu behandeln und den Fokus auf die mögliche Auswahl von Stadträumen zu legen, anstatt es gleichmäßig dünn auf das gesamte Gebiet zu verteilen.

BEISPIEL KOPENHAGEN:



JAHR 1900:

2.000 EinwohnerInnen
pro Hektar



JAHR 2000:

300 EinwohnerInnen
pro Hektar

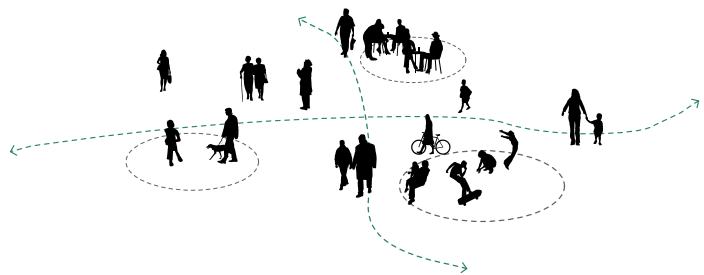


METHODIK

Progressive Stadtplanung im 21. Jahrhundert stellt die objekt fixierte Planungskultur des 20. Jahrhunderts auf den Kopf – und rückt die komplexen Bedürfnisse des Menschen in den Mittelpunkt des Plans und Denkens.

Das Planungshandbuch für den öffentlichen Raum von **asperm** Die Seestadt Wiens wird als Rahmenplan konzipiert, ein prozessbasiertes dynamisches Planungswerkzeug, das die Umsetzung der Vision sichert. Durch die Definition von lokalen Identitäten und ortsbezogenen Qualitäten kann das Handbuch eine detaillierte Planungsgrundlage schaffen, um die Vision für die Seestadt im weiteren Planungsprozess umzusetzen.

Die folgenden Kapitel des Planungshandbuches beschreiben die Strategie zur Entwicklung des vielseitig stimulierenden Netzwerkes öffentlicher Räume. Anschließend werden wichtige Aspekte der Umsetzung dieser Strategie dargestellt.



ERST DAS LEBEN,

Die Chance, lebendige Stadträume zu schaffen, ist größer, wenn man eine Vision für dieses Leben als Ausgangspunkt der Gestaltung definiert. Wer sind die NutzerInnen? Welche Aktivitäten wollen wir? Was für ein Stadtleben wünschen wir uns an diesem Ort?



DANN DER STADTRAUM,

Die Gestalt des Stadtraums ist auf der Basis der Vision für das städtische Leben konzipiert und unterstützt in der Gestaltung die erwünschten Aktivitäten. Vorhandene Qualitäten des Ortes werden gestärkt und neue Qualitäten werden geschaffen.



DANN DIE GEBÄUDE!

Ein Synergieeffekt kann entstehen, wenn Gebäude und offener Raum sich in ihren Qualitäten gegenseitig verstärken. Die Raumkante der Bebauung muss in der Gestaltung auf das Leben und die Vision für den Ort eingehen und dieses Leben aktiv unterstützen.



Strategie

- Plan des öffentlichen Stadtraums
- Prinzipien
- Stadtteilquartiere
- Massstäblichkeit



+ PLAN DES ÖFFENTLICHEN STADTRAUMS

Ziel der hier vorgestellten Strategie für den öffentlichen Raum ist es, durch eine Reihe von räumlich gebundenen und zeitlich differenzierten Ordnungssystemen neue strukturelle Hierarchien in der Seestadt zu definieren und die dazugehörigen Qualitätsmerkmale zu veranschaulichen.

ETWAS PASSIERT, WEIL ETWAS PASSIERT!

Ein wichtiges Merkmal beliebter Stadtstrukturen ist der Synergieeffekt, der durch die räumliche und zeitliche Überlagerung von verschiedenen Nutzungen entsteht. **asperm** Seestadts Neue Saiten suchen diesen Synergieeffekt in dem Stadtteil zu maximieren, indem alle Saiten so programmiert sind, dass die drei grundlegenden Aktivitätsmuster gestärkt werden:

1. **Permanente Aktivitäten**
2. **Zeit- und saisongebundene Aktivitäten**
3. **Flüchtige Aktivitäten**

Auf dieser Basis lässt sich eine Vielzahl an möglichen Begegnungen und Interaktionen in **asperm** erahnen, ohne das erhoffte städtische Leben durch überzogen homogene und undifferenzierte Räume zu trivialisieren.

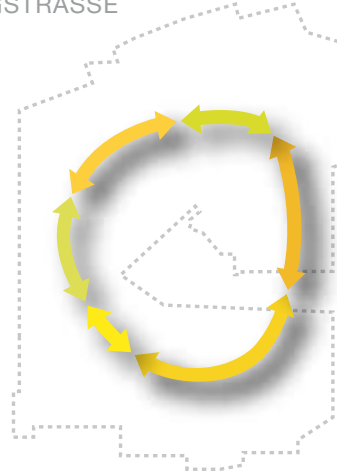
QUALITÄTEN DER UMWELT VERSTÄRKEN

Der See, die Ringstraße und die übergeordneten Grünräume werden das Stadtgefüge vereinen, aber nicht uniform, sondern situationsabhängig gestaltet. **asperm** Seestadts Neue Saiten geben dem Ort:

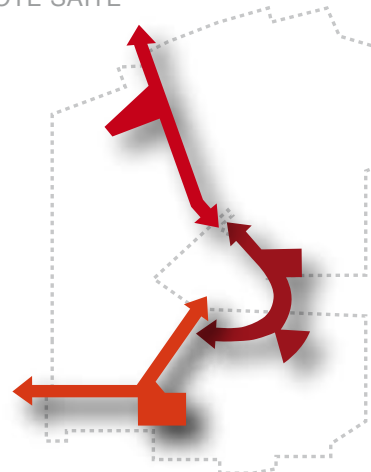
- Identitäten für den öffentlichen Raum
- Vielfalt auf verschiedenen Ebenen
- räumliche Abfolge gemeinschaftlicher Räume
- Austauschstätten für alle Menschen aus Wien
- Sicherstellen der Vielfalt der Raumtypologien

DREI STRATEGIEN:

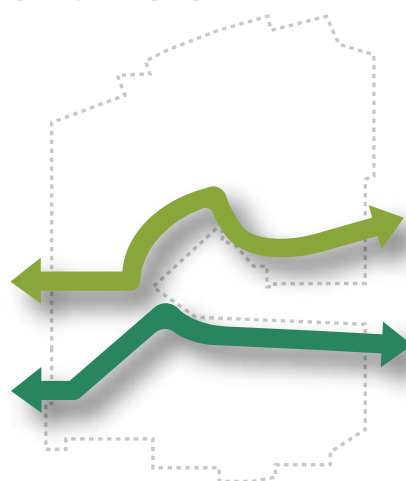
01. RINGSTRASSE



02. ROTE SAITE



03. GRÜNE & BLAUE SAITE



PLAN DES ÖFFENTLICHEN STADTRAUMS

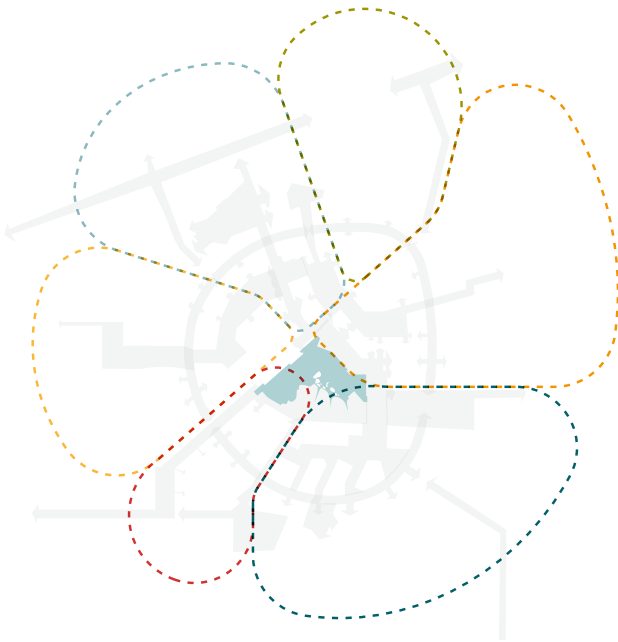


asperm

Vernetzung des öffentlichen Stadtraums 1:6.000

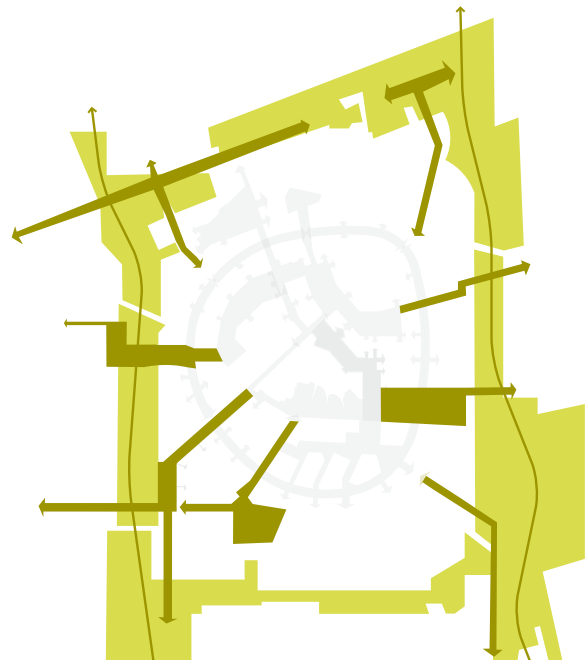


PRINZIPIEN FÜR DIE VERNETZUNG DER ÖFFENTLICHEN STADTRÄUME



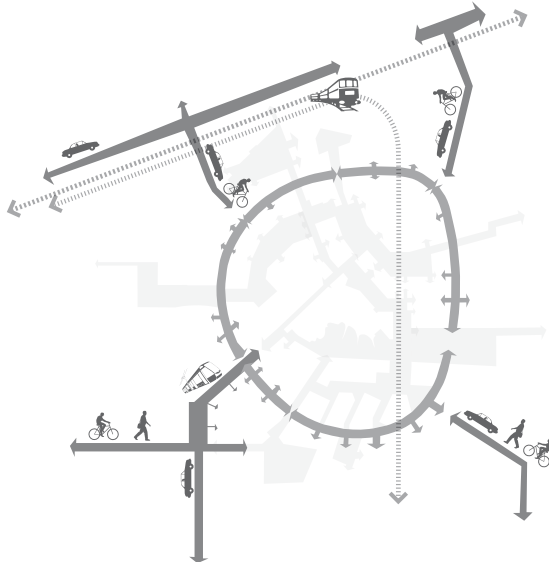
ASPERN DIE SEESTADT WIENS HAT VIELE GESICHTER

aspern Die Seestadt Wiens baut auf unterschiedlich zu definierende Nachbarschaftsidentitäten. Jedes Quartier prägt und beeinflusst eigenständig die öffentlichen Stadträume. Dies kann auch in der Gestaltung der Gebäude unterstützend zum Ausdruck gebracht werden.



EXTROVERTIERTES ASPERN

Über die interne Vernetzung der öffentlichen Stadträume wird **aspern** Die Seestadt Wiens aktiv an die umliegenden Freiflächen und den Baubestand der benachbarten Stadtteile angebunden.



HAUPTVERBINDUNGEN

aspern Seestadts Verkehrsanbindungen an die angrenzenden Stadtgebiete erfolgen über die Eckenbereiche des Stadtteils. Die Verbindungen sind entweder vorwiegend dem Autoverkehr oder FußgängerInnen bzw. FahrradfahrerInnen vorbehalten.



SEKUNDÄRES WEGENETZ

Die Hauptstraßen, die der Vernetzung der öffentlichen Stadträume dienen, werden durch ein sekundäres Wegenetz an kleineren Straßen ergänzt – daraus ergeben sich Alternativen bei der Wegefindung für die Bevölkerung.



VARIERTES STADTLIBEN & AKTIVITÄTEN

Ein breites, variiertes Angebot an öffentlichen Räumen und Aktivitäten schafft ein robustes und nach Bedarf aktiviertes Netzwerk für das städtische Leben.



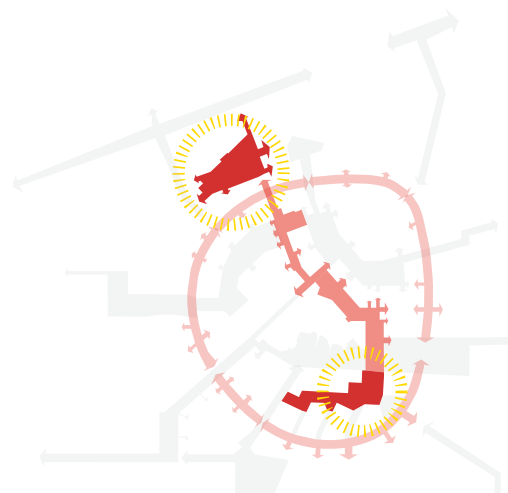
UNTERSCHIEDLICHE ZIELGRUPPEN

In der Seestadt entsteht ein Standort mit sowohl regionaler als auch lokaler Bedeutung. Die Interessen der unterschiedlichen Zielgruppen werden sich in der Gestaltung der öffentlichen Räume und Nutzungsmuster widerspiegeln.



NAHERHOLUNG

Öffentliche Räume mit Freizeit- und Grünflächen sind in der Seestadt nie mehr als einen Häuserblock weit entfernt.



VITALE FIXPUNKTE

Bahnhof und U-Bahn-Stationen sind als zentrale Fixpunkte für den Stadtteil von besonderer Bedeutung. Das direkte Umfeld dieser Stationen muss daher zu allen Tages- und Nachtzeiten belebt werden. Funktionsmischung mit Einbindung von Wohnfunktionen sichert einladende und vitale Verbindungen zum öffentlichen Verkehrsnetz.

+ QUARTIERENTWICKLUNG & LOKALE IDENTITÄT

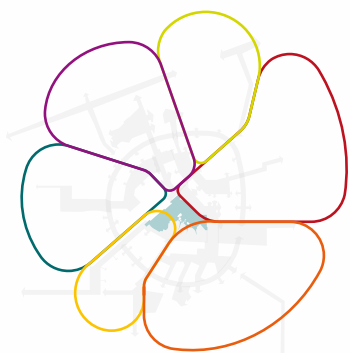
Mit wachsender Größe der Stadt sollen auch die Gestaltungsmotive für die zentralen landschaftlichen Elemente dem zeitgemäßen Bedarf der wachsenden Stadt angepasst werden. Die Quartiere können in sich selber unterschiedliche Gebäudefunktionen vereinen und sind als eine sternförmige Bebauungs-

struktur angelegt.

Die definierten Quartiere haben jeweils:

- eine Verbindung zum See
- eine Verbindung zur Ringstraße
- eine Verbindung zum Grünen Gürtel

NB: Siehe alle Ringstraßenschnitte im Maßstab 1:200 unter dem Kapitel „Ringstraße“.



QUARTIERENTWICKLUNG

Identität, Charakter, Vielfalt



QUARTIER A

Das soziale und kommerzielle Herz der ersten Phasen



QUARTIER B

Junger Geist und innovative Unternehmen in bester Lage



DIE RINGSTRASSE

Das Erlebnis lokaler Boulevardstrukturen



Boulevard, der zum Spielen einlädt



Boulevard mit grünen Oasen



ASPERN SEE

Eine Klasse für sich und ganz **aspern** Seestadt



Modellboot Marina – Erholung



asperns aktiver See



GRÜNER GÜRTEL

Der nachhaltige Kitt zu den Nachbargebieten



Picknick zwischen den Bäumen



QUARTIERENTWICKLUNG & LOKALE IDENTITÄT



QUARTIER C

Kunst- und Freizeitangebote bereichern Wohnen und Gewerbe



QUARTIER D

Vielfalt, Mischung und immer wieder neue Entdeckungen



QUARTIER E

Das urbane Einkaufserlebnis an der Seepromenade



QUARTIER F

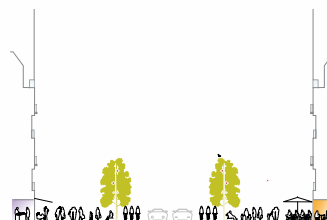
Der Jungbrunnen mit Schulen für die Köpfe von morgen



Kunst und Erholung



Angebot an lokalen Aktivitäten



FußgängerInnen geben den Ton an



Kinder im Fokus



Freude am urbanen See



Urlaubsblick aufs Wasser



Entspannen am See – Genuss pur



Pause am See



Pfade zum Reiten



Saisonbedingte Unterschiede



Leicht befestigter Naturpfad



Die Ruhezone



DIE HIERARCHIE DER ÖFFENTLICHEN STADTRÄUME

Die öffentlichen Stadträume haben unterschiedliche Bestimmungen und richten sich an verschiedene Zielgruppen. Wichtig ist zu verstehen, welche Arten von urbanem Leben an diesen Orten hervorgehen können und auf welche Arten von Aktivitäten sich die unterschiedlichen Angebote im Stadtraum konzentrieren sollen.

Einige Stadträume sind von übergeordneter Bedeutung und stehen im Austausch mit ganz Wien. Andere Stadträume wiederum spielen eine Schlüsselrolle für den örtlichen Verbund der Seestadt und den angrenzenden Stadtteilen, wie z. B. Asperns ursprünglichen Ortskern. Eine andere Kategorie von Stadträumen ist auf Grund ihrer sehr lokalen Bezüge von Bedeutung.



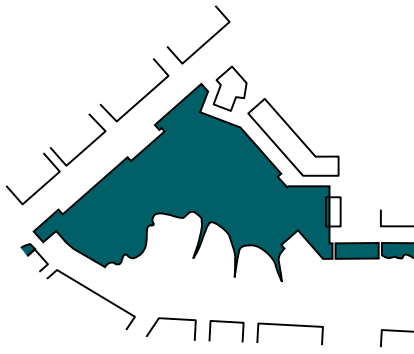
- Stadtraum mit City-Bezug – bezogen auf Wien
- Stadtraum mit Ortsbezug – bezogen auf **aspern** Die Seestadt Wiens
- Stadtraum mit lokalem Bezug – nachbarschaftsbezogen



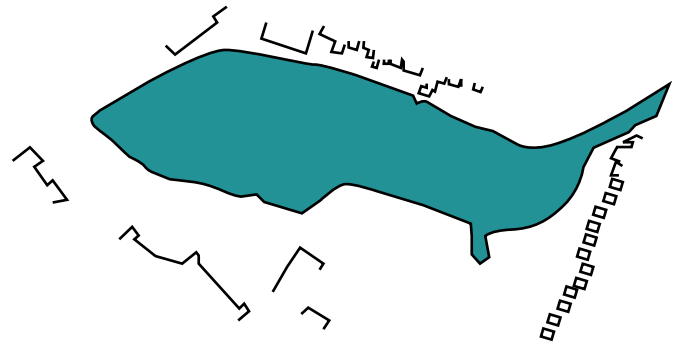
+ MASSSTÄBLICHKEIT ASPERN SEESTADT – WIEN

Im Folgenden werden die geplanten öffentlichen Räume der Seestadt bekannten öffentlichen Räumen der Wiener Innenstadt gegenübergestellt, um die Maßstäblichkeit der Räume zu veranschaulichen. Wie diese Gegenüberstellung verdeutlicht, steht man in **asperm** Der Seestadt Wiens der Aufgabe gegenüber, diese großflächigen Räume bevölkern zu können.

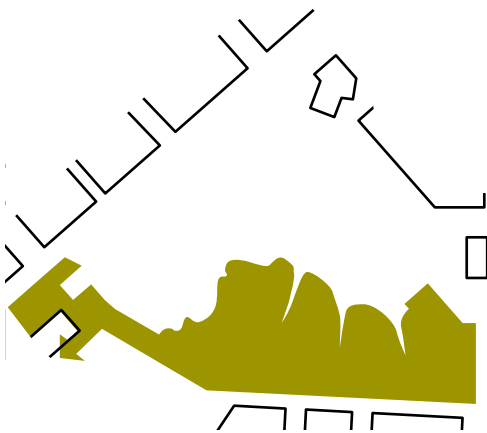




aspern Die Seestadt Wiens –
aspern See / 1:8.000



Kaiserwasser / 1:8.000



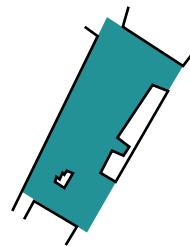
aspern Die Seestadt Wiens –
aspern See Park / 1:8.000



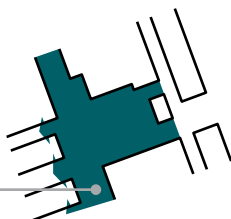
Stadtpark / 1:8.000



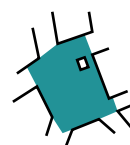
aspern Die Seestadt Wiens –
Bahnhofsvorplatz / 1:8.000



Franz-Jonas-Platz / 1:8.000



aspern Die Seestadt Wiens –
Platz / 1:8.000



Wallensteinplatz / 1:8.000



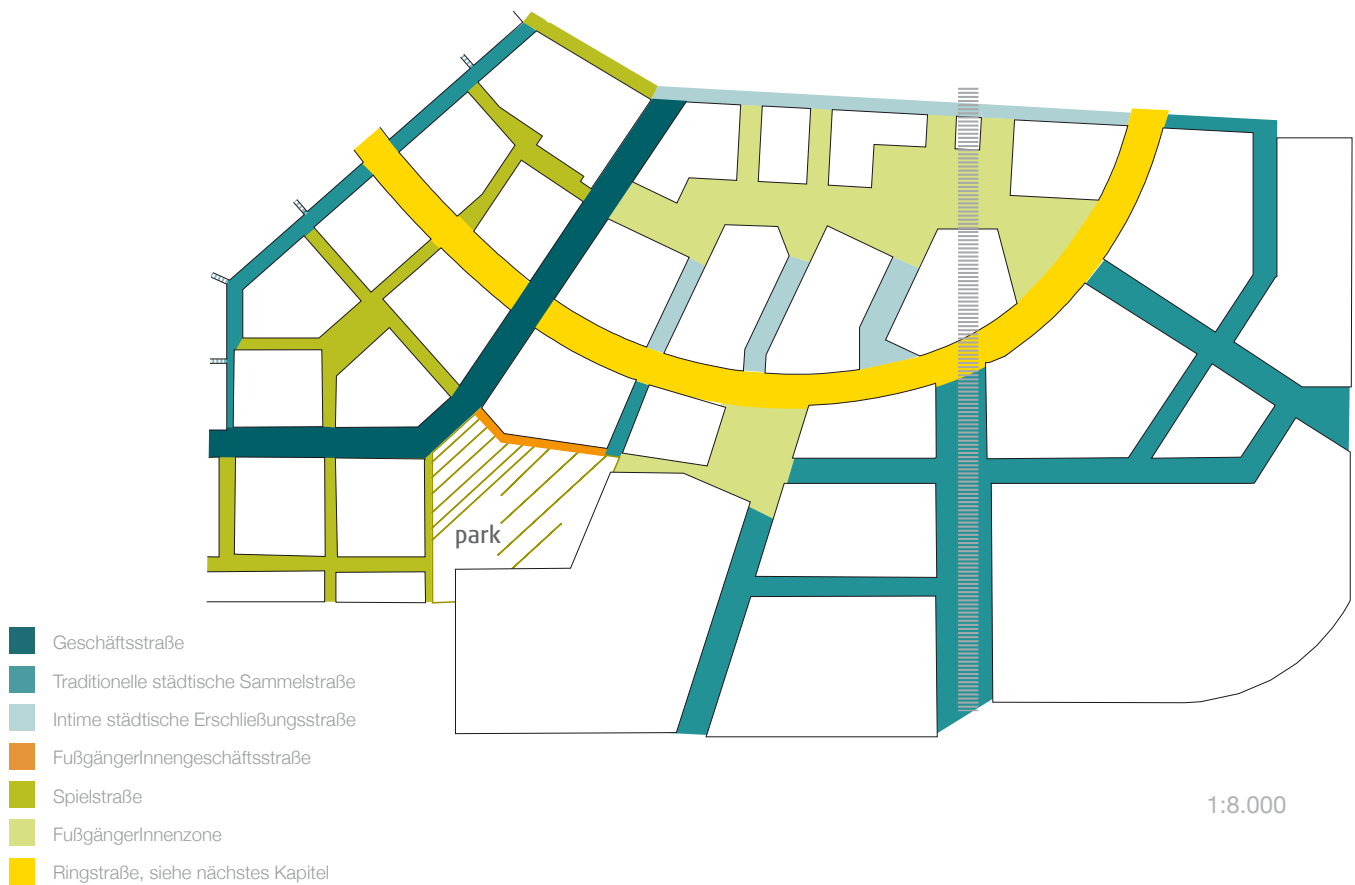
Strassenhierarchie

- Straßenhierarchie Etappe 1
- Fahrradwegnetz





STRASSENHIERARCHIE / ETAPPE 1



GESCHÄFTSSTRASSE

- Kraftfahrzeugverkehr & ÖPNV
- weiträumige Gehsteige
- Straßenraumgestaltung mit hohem Qualitätsstandard
- öffentlich zugängliche Erdgeschoßnutzungen
- 10 – 15 Eingänge pro 100 m anzustreben
- Kurzzeitparken
- Grünflächen als Qualitätsbereicherung
- Fahrradstellplätze



TRADITIONELLE STÄDTISCHE SAMMELSTRASSE

- Kraftfahrzeugverkehr & ÖPNV
- Parkplätze im Straßenraum
- Fahrradverkehr auf der Straße
- Grünflächen als Qualitätsbereicherung
- kontrollierter Zulieferungsverkehr von der Straße aus
- durchgängige Gehwege in den Eingangsbereichen zu privaten Grundstücken oder Parkgaragen
- Fahrradstellplätze

STRASSENHIERARCHIE / ETAPPE 1



INTIME STÄDTISCHE ERSCHLIESSUNGSSTRASSE

- verkehrsberuhigter Kraftfahrzeugverkehr
- Kurzzeitparken
- Fahrradverkehr auf der Straße (siehe Fahrradwegenetz)
- Grünflächen als Qualitätsbereicherung
- Fahrradstellplätze
- weiträumige Gehsteige



FUSSGÄNGERINNENGESCHÄFTSSTRASSE

- Zugang für alle – interagierende Verkehrsteilnehmer
- Zielbotschaft: dies ist ein besonderer Ort
- nur an besonders ausgewählten Orten
- Materiallien mit hohem Qualitätsstandard
- ebener Straßenbelag
- im Straßenbelag sind sichtbare Fahrzonen für Autos gekennzeichnet
- nur bei einem Verhältnis von 80 % FußgängerInnen zu 20 % Autos



SPIELSTRASSE

- ebene Straßenoberflächen
- Gebäudekanten mit Grünzonen
- semiprivate Zonen entlang der Gebäude
- straßenzugewandte Hauseingänge
- Fahrradstellplätze
- begrenzte Anzahl an Parkplätzen



FUSSGÄNGINNENERZONE

- begrenzte Zufahrtsmöglichkeiten für den ÖPNV
- FußgängerInnen haben absoluten Vorrang
- ausgewiesene Zonen für den ÖPNV
- Lieferverkehr zu bestimmten Tageszeiten
- transparente und aktive Erdgeschoßnutzungen



FAHRRAD-SUPERSTRUKTUR

In der Stadt Kopenhagen fährt heute schon ein Drittel aller Menschen mit dem Fahrrad vom Ort des Wohnens zum Ort der Arbeit. Politisch akzeptiertes Ziel ist es, bis 2015 diesen Anteil auf die Hälfte aller Fahrten zu erhöhen.

Wenn eine Stadt wie Wien den Anteil der FahrradfahrerInnen am Verkehr wesentlich erhöhen will, muss sie einige Maßnahmen ergreifen, um diesen Quantensprung herbeizuführen. Untersuchungen von Fahrradinfrastrukturen in verschiedenen Städten der Welt haben gezeigt, dass sich der Anteil von Radfahrenden nur über einen Schwellenwert von 5 – 7 % anheben lässt, wenn ein vielschichtiges Programm an Maßnahmen die Fahrradkultur stärkt. Baulich getrennte Fahrradspuren sind die wichtigste Maßnahme, um den jüngsten und den ältesten VerkehrsteilnehmerInnen ein hohes Komfortniveau zu vermitteln und somit das Fahrradfahren zur generationenübergreifenden Option zu machen.¹ Kontinuität der Radwege in Gestaltung und Vernetzung hat einen großen Einfluss auf die NutzerInnenakzeptanz. Fehler bei der Planung und Ausführung in Radwegnetzwerken haben einen hemmenden Einfluss auf die weitere Entwicklung einer positiven Fahrradkultur.

Wir schlagen Maßnahmen zur Stärkung der Fahrradkultur in **asperrn** vor:

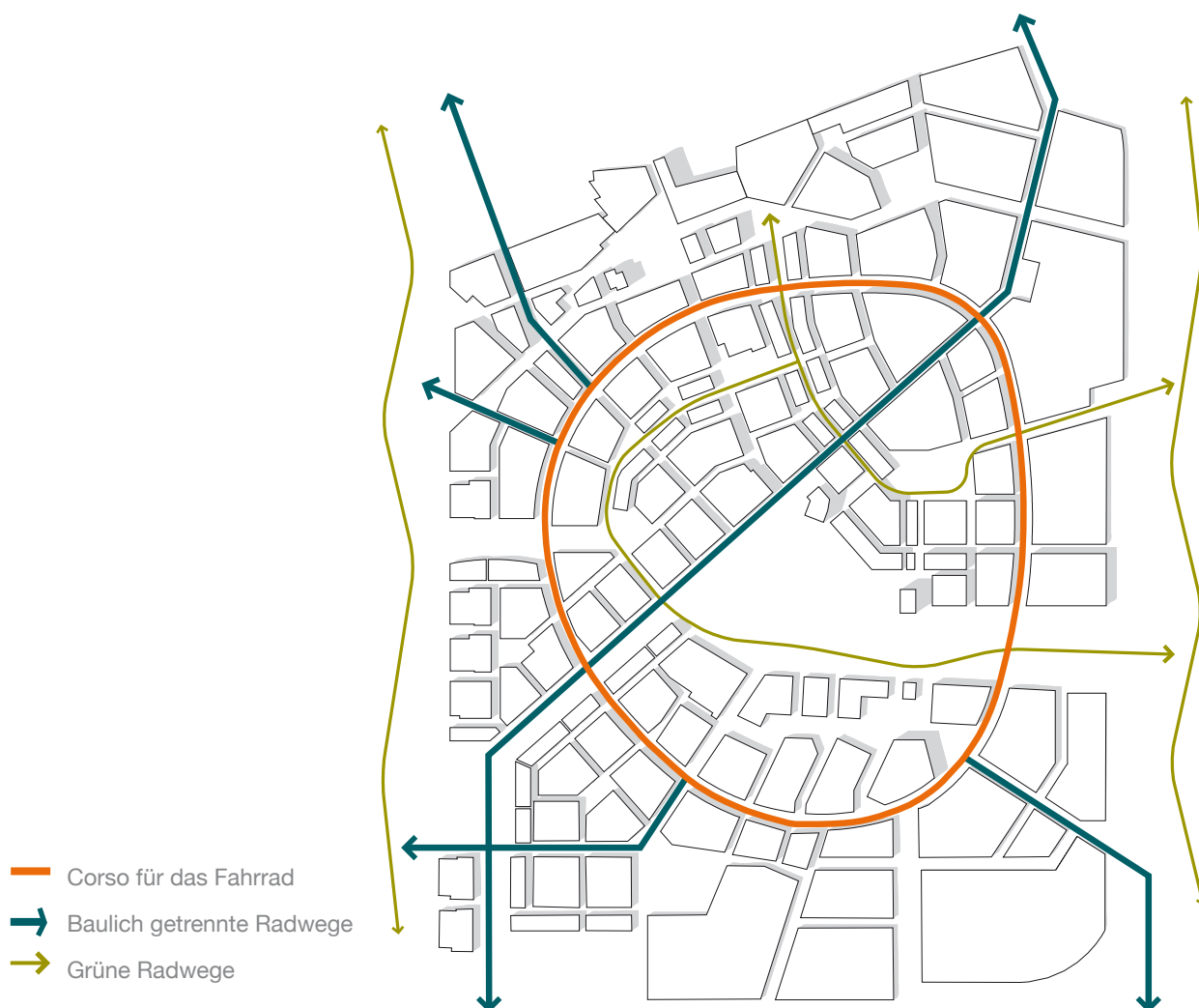
- Grüne Radwege durch Parks und andere Grünräume in **asperrn**, um die Zugänglichkeit von Erholungsgebieten für RadfahrerInnen zu erhöhen.
- Baulich getrennte Radwege sollten auch auf allen Haupteinfahrungsachsen in und nach **asperrn** vorhanden sein.
- Markieren von Fahrradspuren in Kreuzungsbereichen.
- Hochwertige Vorrichtungen zum Parken von Fahrrädern an Orten des Wohnens, der Arbeit, des Einkaufs und des Transportes generell.
- Stärkung der Fahrradkultur durch Veranstaltungen und Kampagnen.

Die Ringstraße sollte als Corso für das Fahrrad ausgebaut werden:

- Baulich getrennter Radweg entlang der Ringstraße.
- Alle aufeinanderfolgenden Ampelanlagen werden in der Schaltung der Grünphasen den durchgängigen Fahrradverkehr priorisieren (ca. 20 km/h).
- Alle Baufelder entlang der Ringstraße erfüllen die qualitativen Parkbedürfnisse von RadfahrerInnen beispielhaft.



¹ Case study of Copenhagen: „Bicycle Tracks and Lanes: a Before-After Study“ by Søren Underlien Jensen, Trafitec ApS



DIE BESTEN ANWENDUNGSPRINZIPIEN FÜR DAS FAHRRADWEGENETZ



FAHRRADWEGE

- Schaffen ein sicheres Wegenetz.
- Fahrräder sind physisch von Autos und FußgängerInnen getrennt.
- Erhobene Bordsteinkanten machen die Wegetrennung besonders wirksam.



FAHRRADMARKIERUNGEN IN KREUZUNGEN

- Fahrbahnmarkierungen machen AutofahrerInnen auf FahrradfahrerInnen aufmerksam.
- FahrradfahrerInnen verbleiben vom Auto aus gesehen auf der rechten Seite.



KEIN KREUZENDER KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

- Überquerungen von Fahrradwegen durch Autos werden vermieden.
- Parkplätze als „Puffer“ zwischen Fahrbahn und Fahrradweg.
- Bus- und Straßenbahnhaltestellen als „Puffer“ zwischen Fahrbahn und Fahrradweg – Fahrräder gewähren FußgängerInnen Vorfahrt.

Ringstraße

- Vision
- Potenziale & Herausforderungen
- Typologien
- Etappe 1





Sonder Boulevard, Kopenhagen

DIE RINGSTRASSE DES 21. JAHRHUNDERTS

Ringstraßen definieren, traditionell gesehen, die Außenbereiche eines Stadtkerns und dienen als Verkehrsverbindungen, an die sich wichtige Einfallstraßen koppeln. Die neue **asperner** Ringstraße findet in der Wiener Ringstraße einen wichtigen Bezugspunkt.

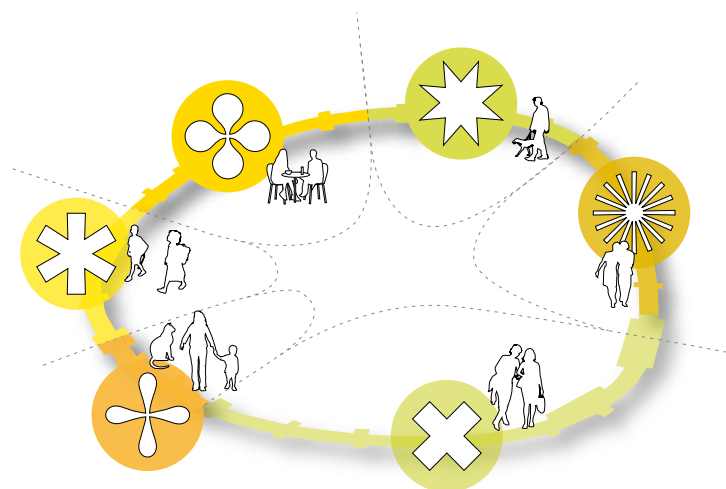
Es stellt sich die Frage: Wie soll die Ringstraße des 21. Jahrhunderts aussehen?

Die Ringstraße soll zum Aushängeschild der Seestadt werden. Die neue Ringstraße soll **aspern** Die Seestadt Wiens als einen Stadtteil des 21. Jahrhunderts widerspiegeln; einen Ort, an dem nachhaltiges Engagement und hohe urbane Qualität im Fokus stehen. Die Ringstraße soll zu einer wahren Hauptstraße werden!

Die Ringstraße ist eines der Hauptelemente des Stadtteils. Über sie werden die wichtigsten Verbindungen in **aspern** geschaffen. Sie ist als Hauptstraße charakterisiert, auf der alle VerkehrsteilnehmerInnen, von FußgängerInnen, über Fahrrad- bis hin zu Kraftfahrzeugverkehr, gleichermaßen in Erscheinung treten. Hierdurch unterscheidet sich die Ringstraße von den anderen öffentlichen Räumen im städtischen Netzwerk.

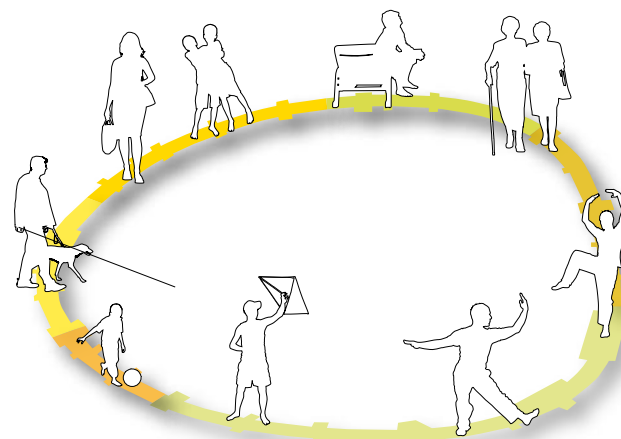
Die Ringstraße soll mehr als nur eine Verkehrsverbindung sein. Sie soll zudem ein Erholungsraum sein, der Verbindungen für das städtische Leben schafft. So gesehen wird die Ringstraße als ein traditionelles städtisches Element völlig neu interpretiert, was die Augen weltweit auf **aspern** Die Seestadt Wiens richten lässt.

RINGSTRASSE: 2,9 KM



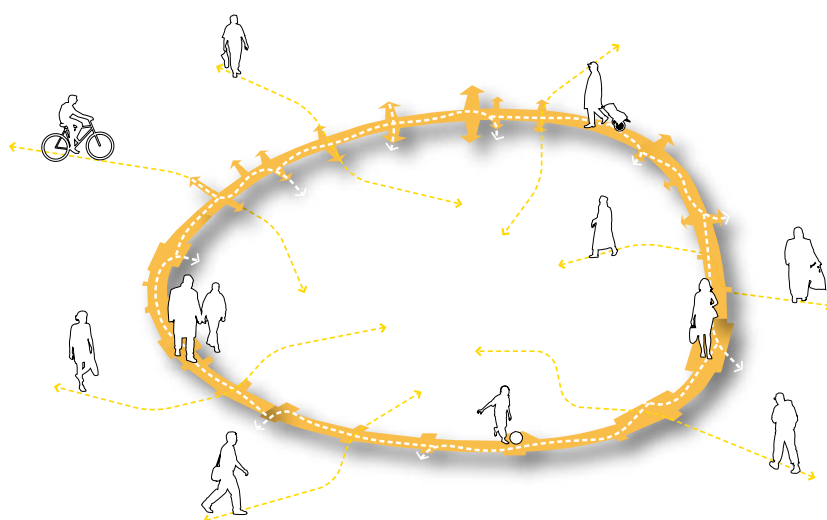
VARIATION UND LOKALE IDENTITÄT

Die Ringstraße besteht aus mehreren Segmenten mit unterschiedlichem Charakter in Bezug auf Aktivitäten, Gebäudekanten und Gestaltung der Straßenabschnitte. Jedes dieser Segmente bezieht sich auf seine direkte Umgebung und auf die Funktionen, die dort anzutreffen sind. Jedes Stadtteilquartier zeigt sich zur Ringstraße hin von seiner besten Seite. Die Ringstraße ist das Fenster zu den Stadtquartieren.



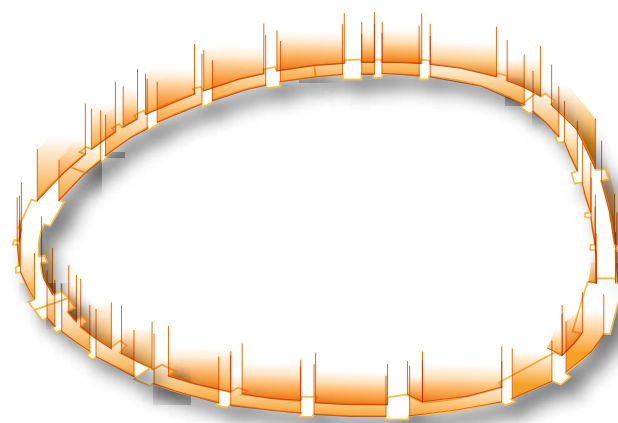
DIE STRASSE ALS ERHOLUNGSSTADTRAUM

Die Ringstraße als Erholungsachse hat vom Die Ringstraße schafft Räume zum Aufenthalt und für Erholungsaktivitäten. Vom Sonnenbad auf der Bank bis hin zu Ballspielen und Inlineskaten lädt die Ringstraße zu passiven wie auch aktiven Erholungsaktivitäten ein.



VERBINDUNGSGLIED

Die Ringstraße tritt als Verbindungsglied und nicht als Barriere auf! Sie ist direkt an die anderen öffentlichen Stadträume gekoppelt. Die Gestaltung der Straße minimiert die negativen Einflüsse des Kraftfahrzeugverkehrs, indem FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen der Vorrang gegeben wird.

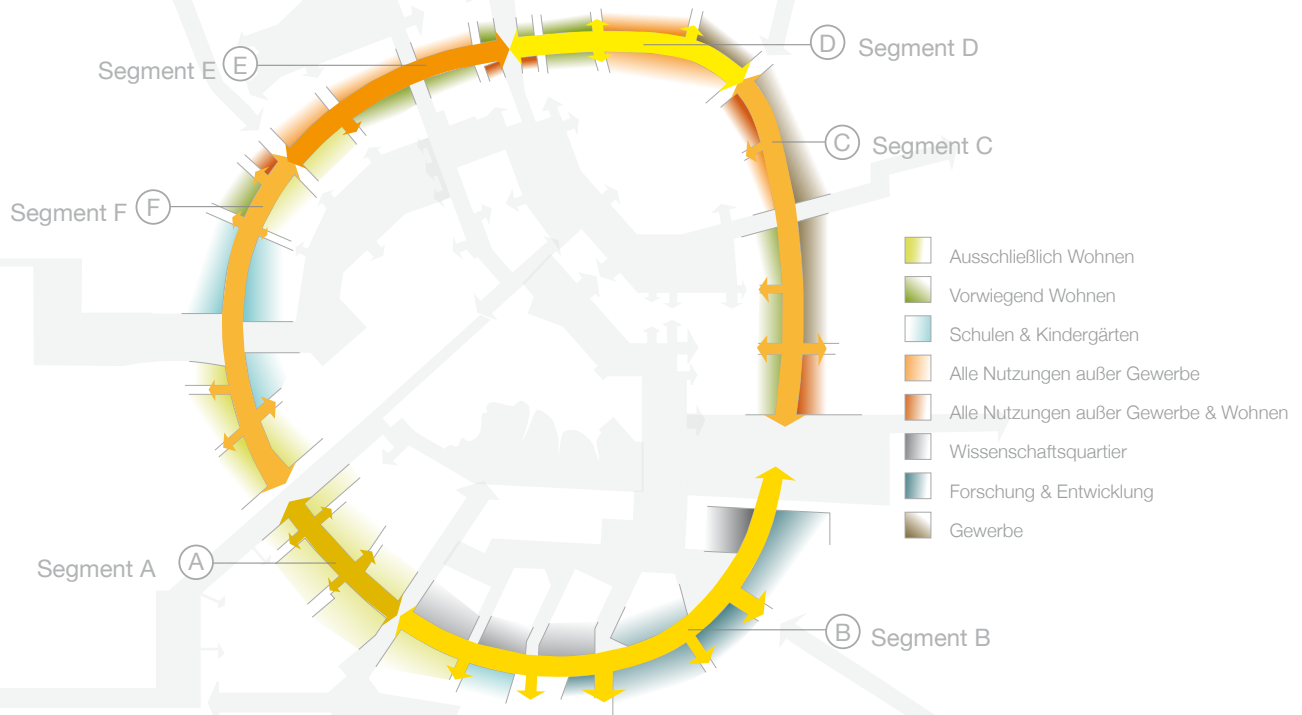


DIE STADTKANTE ALS GESICHT DER STADT

Die Ringstraße ist direkt von ihrer zirkulären Form abhängig und muss als ringförmig gebaute Raumstruktur hervorgehen. Die Segmente der Ringstraße müssen zusammenhängende Gebäudekanten aufweisen, um die Grundlage einer klar definierten Räumlichkeit zu bilden, aus welcher eine breit angelegte Variation an Straßenraumgestaltung hervorgehen kann.

Die Gebäudekanten der Ringstraße müssen ein attraktives Erscheinungsbild erzeugen – eine Stadtkante, die zum Gesicht der Stadt wird.

POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN / RINGSTRASSE-SEGMENTE



(A) Wohnen

★ **Potenzial:** Wohnnutzungen schaffen aktive Straßenräume. Angebot an Aktivitäten, die sich nicht für semiöffentliche Räume im Umfeld eignen.

! **Herausforderung:** Lebendigen Stadtraum zu gestalten ist oft schwierig, sofern die angrenzenden Gebäude ihm „den Rücken zuwenden“. Geschlossene Fassaden sind zu vermeiden und aktive Funktionen innerhalb der Wohnungen sollen sich auch zum Straßenraum orientieren. Der Faktor, dass von dort auf den Straßenraum „ein Auge geworfen“ wird, sollte genutzt werden.
Verkehrsaufkommen: 5.700 DTV*.

(B) Forschung & Entwicklung

★ **Potenzial:** Die Ringstraße ist der Ausstellungsraum für die Aktivitäten in den Gebäuden. Dieses Segment der Ringstraße verkörpert **asperrn** Die Seestadt Wiens als einen innovativen Stadtteil. Die Ringstraße bietet den Erwerbstätigen vor Ort ein differenziertes Angebot zur Nutzung der öffentlichen Außenräume.

! **Herausforderung:** Größere Unternehmen und Institutionen neigen dazu, sich in großen, introvertierten Einheiten mit nur wenigen Eingangsbereichen zu organisieren. Ein sorgsames Programmieren der Gebäude vermag dies zu vermeiden. Es muss darauf Wert gelegt werden, dass die innovativen und wissenschaftlichen Aktivitäten innerhalb der Gebäude im Bereich der Ringstraße widergespiegelt werden.
Verkehrsaufkommen: 2.600 – 4.100 DTV*.

(C) Nutzungsmischung & Gewerbe

★ **Potenzial:** Die Ringstraße ist der zentrale Treffpunkt in diesem Stadtteilquartier. In ihr birgt sich das Potenzial, attraktive Außenräume mit Zielrichtung auf die Erwerbstätigen zu schaffen.

! **Herausforderung:** Die landschaftliche Gestaltung der Ringstraße sollte den negativen Einflüsse der industriellen Nutzung als „Puffer“ entgegenwirken. Gewerbeeinrichtungen sind als besondere Herausforderung zu sehen. Es müssen besondere Maßnahmen getroffen werden, um eine vorteilhafte Entwicklung zu ermöglichen. Gewerbegebäude mit introvertierter Funktion und Gestaltung sind zu vermeiden. Die Gebäude sollten sich durch angemessene Maßstäblichkeit, Variation und eine Vielzahl von Eingangsbereichen hervorheben.
Verkehrsaufkommen: 4.100 – 7.600 DTV*.

(D) Nutzungsmischung & Büros

★ **Potenzial:** Die Ringstraße wird zum zentralen, öffentlichen Raum. Dieses Stadtteilquartier weist weniger Außenräume als andere Stadtteilquartiere auf. Aus diesem Grunde bietet die Ringstraße besondere Möglichkeiten, zu einem wichtigen Erholungsraum zu werden.

! **Herausforderung:** Falls es misslingt, die Ringstraße zu einem attraktiven Erholungsraum zu gestalten, fehlt der Bevölkerung der öffentliche Raum als Bezugspunkt.
Verkehrsaufkommen: 2.500 – 4.200 DTV*.

(E) Nutzungsmischung & Handel

★ **Potenzial:** Die Nutzungsmischung prägt die Aktivitäten und bereitet den Boden für eine multifunktionale Ringstraße. Aktive Straßenfronten im Erdgeschoß tragen kommerzielle Aktivitäten in den Straßenraum. Die Wohnnutzungen tragen zu Aktivitäten in den Abendstunden bei.

! **Herausforderung:** Kommerzielle Aktivitäten neigen dazu, sich auf die normalen Arbeitszeiten zu beschränken – sie sollten auch Angebote für Aktivitäten in den Abendstunden schaffen.
Verkehrsaufkommen: 6.000 – 11.000 DTV*.

(F) Wohnen & Schule

★ **Potenzial:** Die angrenzenden Wohngebäude und die benachbarte Schule beleben die Ringstraße über den ganzen Tag hinweg. Die Ringstraße schafft ein Angebot an Aktivitäten für Kinder und Jugendliche.

! **Herausforderung:** Es ist zu gewährleisten, dass ein sicheres Straßenumfeld geschaffen wird, in welchem Kinder nicht den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt sind. Es muss sichergestellt werden, dass sich die Gebäude zur Straße hin öffnen.
Verkehrsaufkommen: 11.000 DTV*.

SCHNITTPUNKTE / POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN



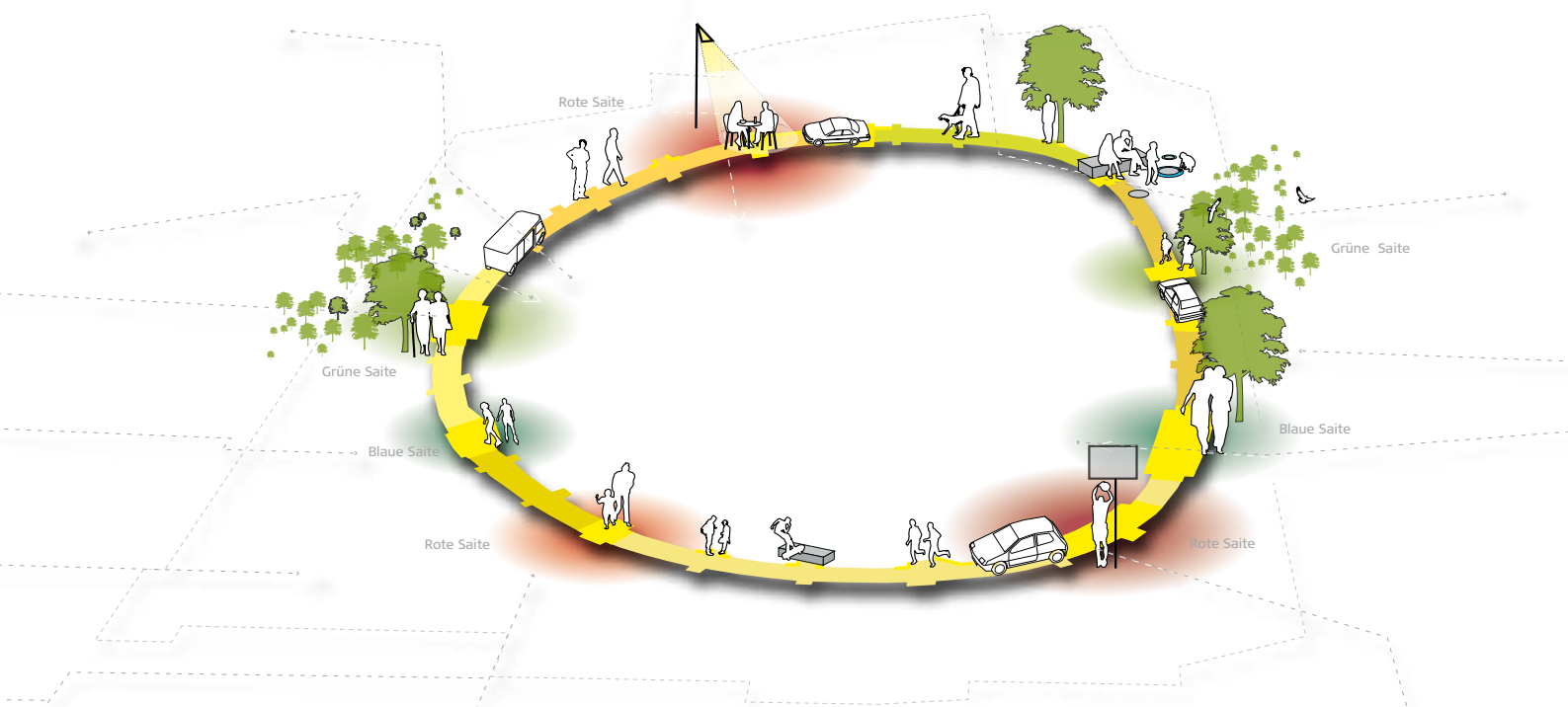


TYPOLOGIEN DER RINGSTRASSE

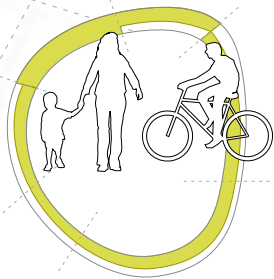
Die Ringstraße ist als ein Ort der Kommunikation und Verbindung konzipiert, nicht als Barriere. Dies bedeutet, dass einzelne Segmente der Ringstraße in der Gestaltung des Straßenquerschnittes auf den Charakter der einzelnen Stadtteilquartiere Bezug nehmen. Verstärkt wird der lokale Charakter dadurch, dass dem kreuzenden Verkehr Vorrang gegeben wird. Dies gilt vor allem für die Orte, an denen der kreuzende Verkehr hoch frequentierte Bewegungslinien

von FußgängerInnen und RadfahrerInnen umfasst. Die jeweilige Gestaltung und Nutzungsbestimmung jedes einzelnen Ringstraßensegments bezieht sich auf folgende Themenbereiche:

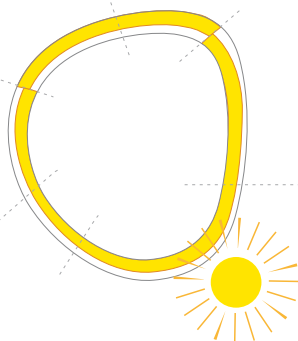
Leben und Aktivitäten, Funktionen, Straßenlayout, Gestaltung der Straßenräume, Gebäudekanten, Begrünung und Bepflanzung, Höhenentwicklung und Niveausprünge.



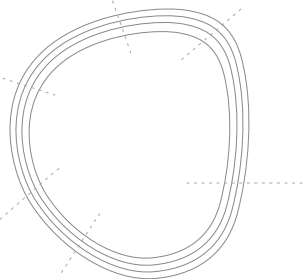
PRINZIPIEN DER STRASSENRAUMGESTALTUNG DER JEWEILIGEN SEGMENTE



- 01.**
Vorrang für FußgängerInnen und RadfahrerInnen



- 02.**
Begünstigung der Sonnenseiten in den Straßenabschnitten*



- 03.**
Bebauungskanten heben die zirkuläre Form hervor.

* Außenräume werden bevorzugt zur Mittags- und Nachmittagszeit genutzt.

Center for Public Space Research / Jan Gehl.





SEGMENT A / ETAPPE 1

LEBEN:

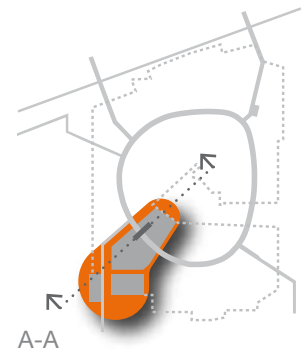
- Primärfunktion: Wohnen
- Aktivitäten für Familien und Kinder
- passive und aktive Freizeit- und Naherholungsangebote

STADTRAUM:

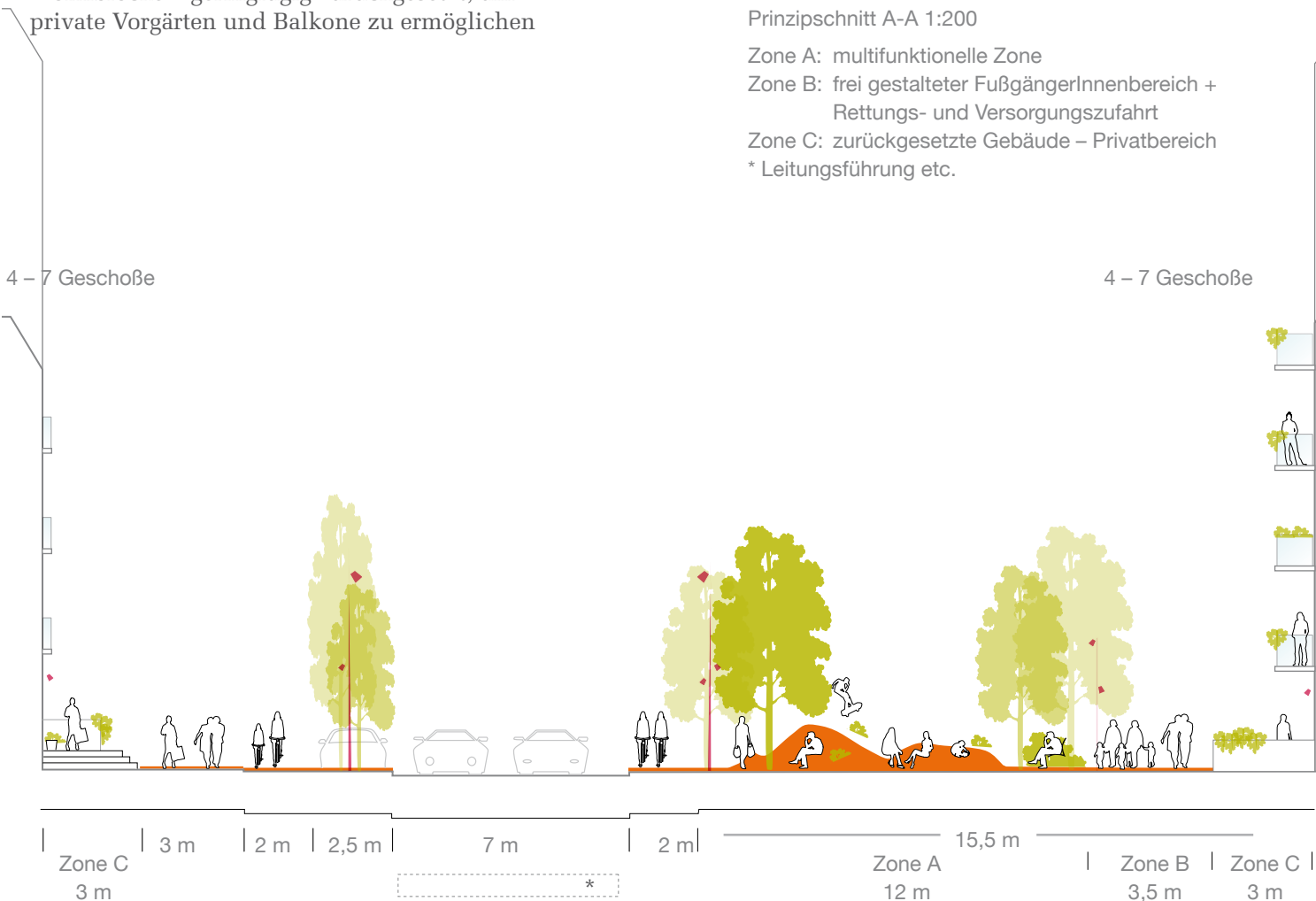
- spielerisch gestaltetes Terrain
- spektakuläre und szenographische Landschaftsgestaltung
- Erholungszone in Verbindung mit den Gebäuden
- visueller Kontakt zwischen Ringstraße und Vorgärten – bei gleichzeitiger Differenzierung von privaten und öffentlichen Räumen

GEBÄUDEKANTE:

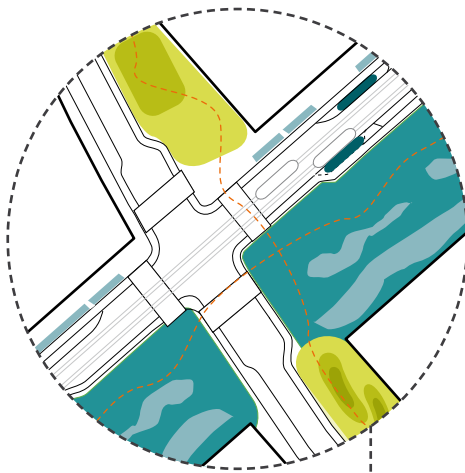
- sich zur Ringstraße öffnende Wohngebäude
- Balkone und französische Fenster
- Gebäudeeingänge zur Ringstraße gelegen
- Wohnblöcke – geringfügig zurückgesetzt, um private Vorgärten und Balkone zu ermöglichen



A-A



ETAPPE 1 / SEGMENT A



HOTSPOT A1

- Schnittstelle von Blauer Saite und Ringstraße
- Die Blaue Saite ist der Ringstraße übergeordnet
- Feuchtbiopte
- Übergangsbereich zwischen Straßenbahn und Bus
- Die Blaue Saite ist als linearer Park mit Feuchtbiotopen gestaltet (siehe Blaue Saite)

HOTSPOT A1:

- Bevorzugte Wegeführung
- Erholungszone der Ringstraße
- Blaue Saite
- Haltestellen des ÖPNV

Als Hügellandschaften gestaltetes Gelände bietet gute Möglichkeiten für BMX-RadfahrerInnen

Sitzgruppen unter Bäumen

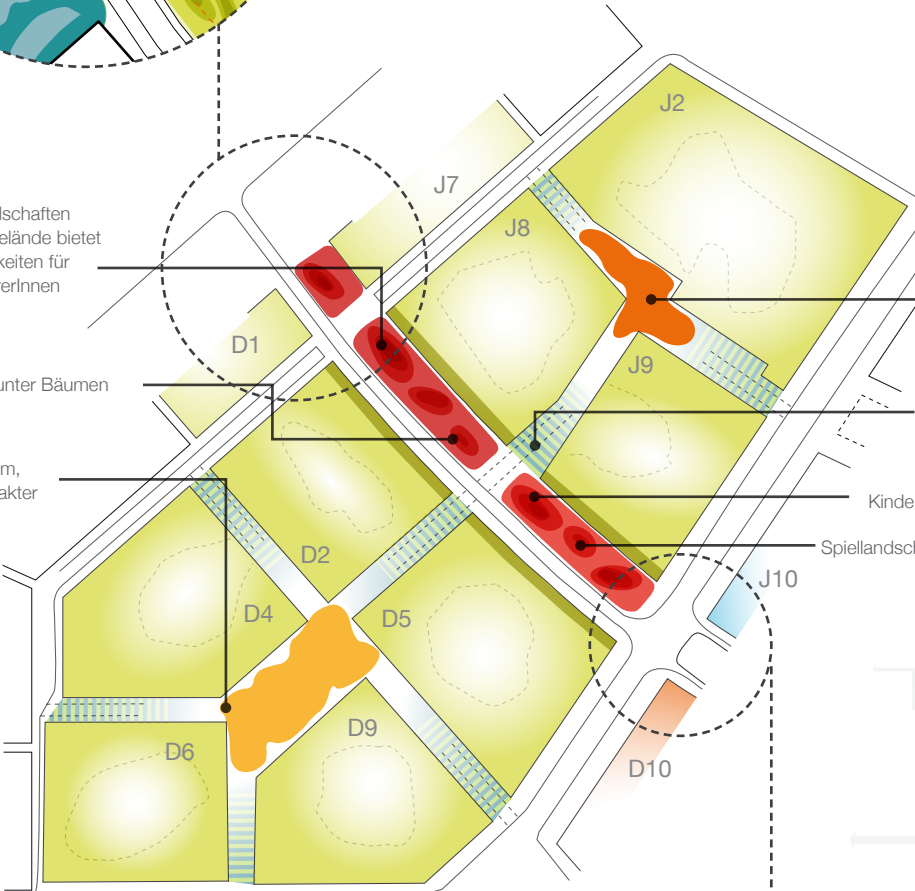
Ort mit intemim, lokalem Charakter

Ort mit intemim, lokalem Charakter

Anliegerstraße mit Gebäudekanten mit vorgelagerter Grünzone

Kinderspielplatz

Spiellandschaft



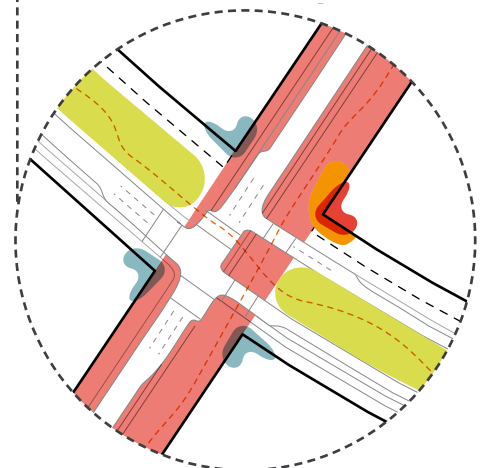
Prinzipieller Lageplan 1:5.000

HOTSPOT A2:

- Bevorzugte Wegeführung
- Erholungszone
- Handelsnutzungen in den Erdgeschoßebenen
- Bewirtung im Freien
- Markante Gebäudeecken

HOTSPOT A2

- Schnittstelle von Roter Saite und Ringstraße
- Der belebteste Treffpunkt in der direkten Nachbarschaft
- Die Rote Saite ist der Ringstraße übergeordnet
- Markante Gebäudeecken mit Erkerfenstern- und Balkonen
- Lokale Cafés / Take-away-Restaurants





SEGMENT B / ETAPPE 1

LEBEN:

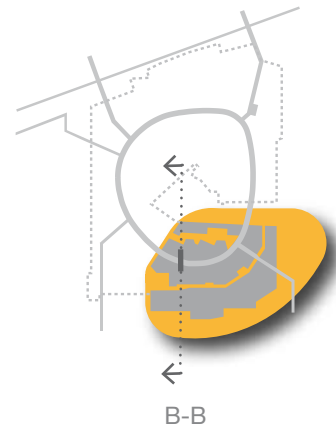
- Primärfunktion: Forschung und Entwicklung
- passive und aktive Aktivitäten
- Aktivitäten in Mittagspausen und nach Feierabend
- physische Aktivitäten für Erwachsene

STADTRAUM:

- ein Schaufenster für Forschung und Entwicklung
- Angebot an urbanen Sportaktivitäten
- gastronomische Aufenthaltsbereiche im Freien, platziert in der zentralen Zone A

GEBÄUDEKANTE:

- einige Handelseinheiten
- transparente und mit dem Außenraum im Dialog stehende Erdgeschoßbereiche
- aktive, zur Straße gewandte Funktionen innerhalb der Gebäude, z. B. kleinere Ausstellungsbereiche, Empfangsbereiche, Kantinenbereiche ...
- zur Straße gewandte Gebäudeeingänge
- kleinere bzw. unterteilte Gebäudeeinheiten sind zur Straße hin anzustreben
- keine Gebäuderücksprünge
- möglicher Gebäuderücksprung im Frontbereich der Schule



Prinzipschnitt B-B 1:200

* Leitungsführung etc.



ETAPPE 1 / SEGMENT B

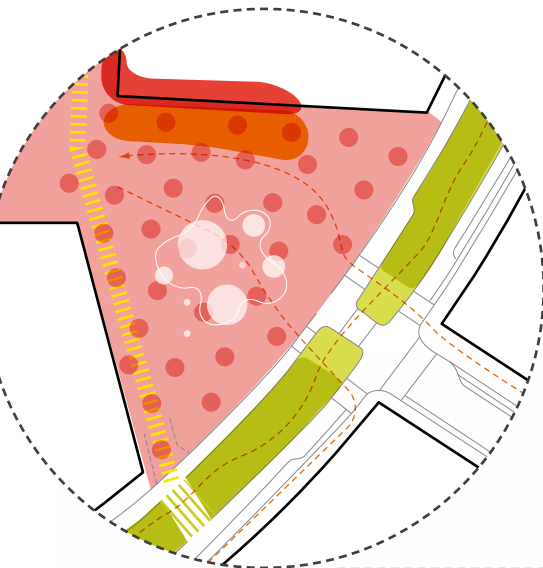


SCHNITTPUNKT B1

- Schnittstelle von Roter Saite und Ringstraße
- Übergangsbereich zwischen U2 und Bus
- die Rote Saite endet im Bereich der Ringstraße – keine Überquerung
- abends aktiv genutzte Erdgeschoßebenen sorgen für ein sicheres Umfeld
- attraktiv gestaltete und einladende Haltestellen
- Kunstobjekte und Grünbereiche
- zur Abend- und Nachtzeit ausreichend beleuchtet (siehe Rote Saite)

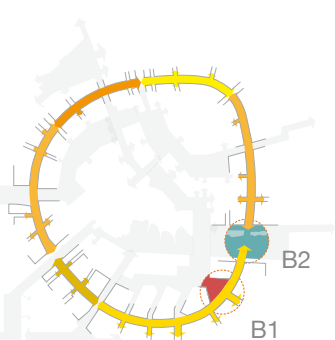
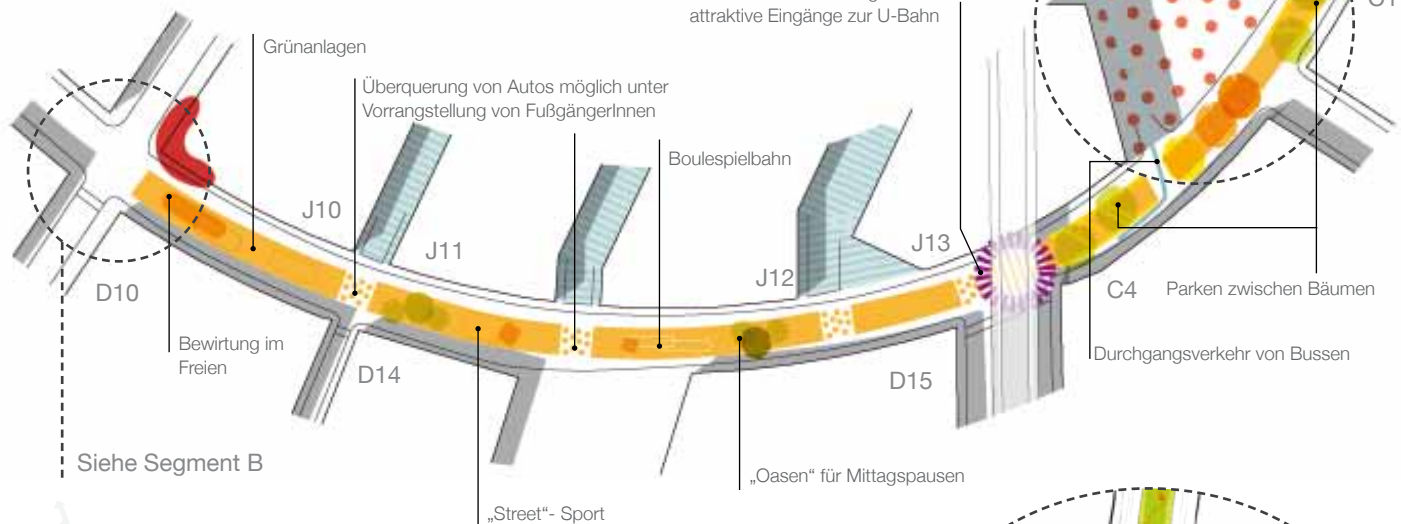
SCHNITTPUNKT B1:

- Bevorzugte Wegeführung
- Erholungszone
- Rote Saite
- Busschleife
- Aktiv genutzte Erdgeschoßebenen
- Handelszone
- Kunstobjekte
- Intime städtische Erschließungsstraße



Rund um die Uhr aktive Funktionen

Kunst und Beleuchtung schaffen attraktive Eingänge zur U-Bahn

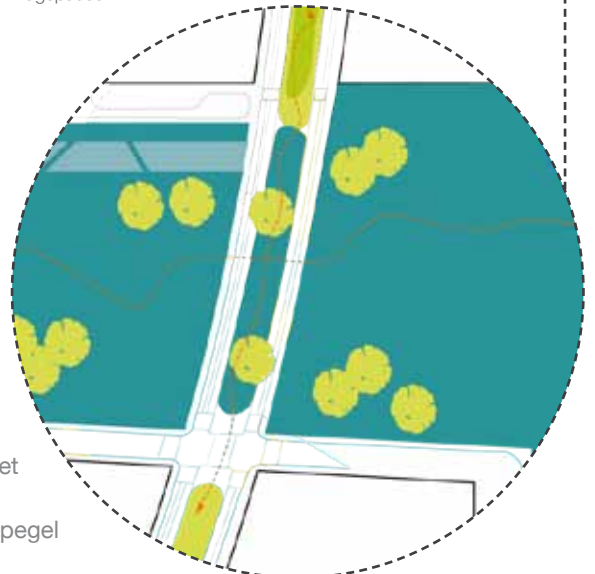


SCHNITTPUNKT B2:

- Bevorzugte Wegeführung
- Erholungszone der Ringstraße
- Blaue Saite
- Temporäre Aktivitäten
- Wasserelement

SCHNITTPUNKT B2

- Schnittstelle von Blauer Saite und Ringstraße
- die Blaue Saite ist der Ringstraße übergeordnet
- temporäre Aktivitäten nahe der Blauen Saite
- Möglichkeit für Aktivitäten mit erhöhtem Lärmpegel (siehe Blaue Saite)





SEGMENT C

LEBEN:

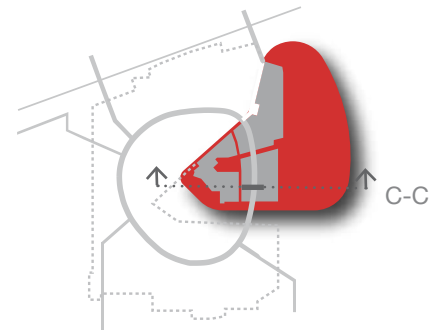
- Primärfunktion: Wohnen, Mischnutzung, Gewerbe
- Aktivitäten sowohl für BewohnerInnen als auch Erwerbstätige
- passive und aktive Freizeitaktivitäten

STADTRAUM:

- künstlerische Eingriffe und Objekte
- botanische Landschaftselemente und reiche Blumenpflanzungen
- visueller Kontakt zwischen Ringstraße und Vorgärten bei gleichzeitiger Differenzierung von privaten und öffentlichen Räumen
- der Stadtraum an sich bildet eine attraktive Pufferzone zwischen dem Gewerbe und dem Mischnutzungsbereich.

GEBÄUDEKANTE:

- sich zur Ringstraße öffnende Wohngebäude
- Mischnutzung und Gewerbe:
 - aktive Funktionen zur Straße hin, z. B. Kantinenbereiche
 - Variation durch die Kombination von größeren und kleineren Firmen
- zur Ringstraße gewandte Gebäudeeingänge
- Wohnblöcke – geringfügig zurückgesetzt, um private Vorgärten und Balkone zu ermöglichen
- Gewerbebauten können Gebäuderücksprünge aufweisen



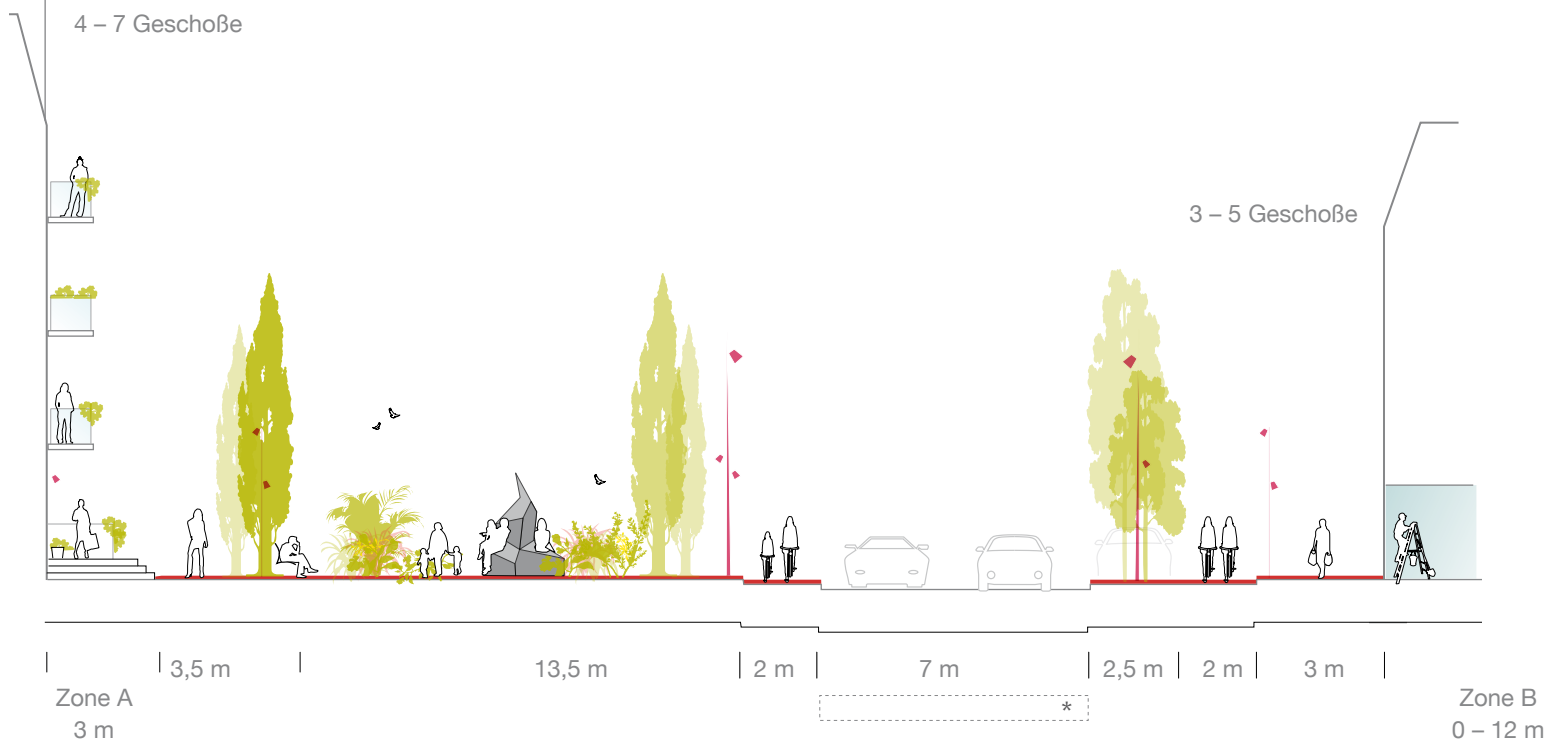
Prinzipschnitt C-C 1:200

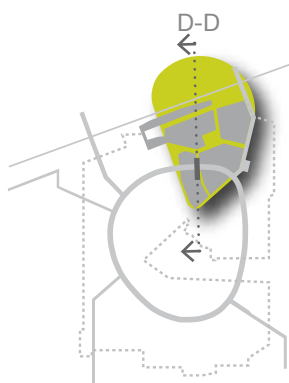
Zone A: Gebäuderücksprung – private Zone

Zone B: Gewerbebauten können

Gebäuderücksprünge aufweisen

* Leitungsführung etc.





SEGMENT D

LEBEN:

- Primärfunktion: Mischnutzung und Büros
- passive und aktive Aktivitäten
- einladende Angebote für alle NutzerInnen – mit speziellem Fokus auf Aktivitäten für Familien und Kinder
- passive und aktive Freizeit- und Naherholungsangebote

STADTRAUM:

- „grüne Oasen“
- Spielplätze
- urbane Aktivitäten: Boule, Inlineskaten
- visueller Kontakt zwischen Ringstraße und Vorgärten bei gleichzeitiger Differenzierung von privaten und öffentlichen Räumen

GEBÄUDEKANTE:

- Wohngebäude öffnen sich zur Ringstraße hin
- Mischnutzung: aktive Funktionen sind nach Möglichkeit in den Erdgeschoßen zu platzieren
- zur Ringstraße gewandte Gebäudeeingänge
- Wohnblöcke – geringfügig zurückgesetzt, um private Vorgärten und Balkone zu ermöglichen
- Gewerbebauten können Gebäuderücksprünge aufweisen

Prinzipschnitt D-D 1:200

Zone A: multifunktionelle Zone

Zone B: frei gestalteter FußgängerInnenbereich + Rettungs- und Versorgungszufahrt

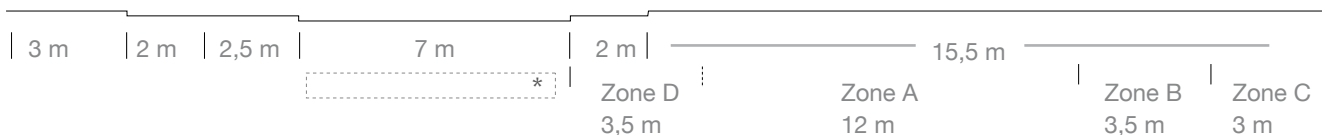
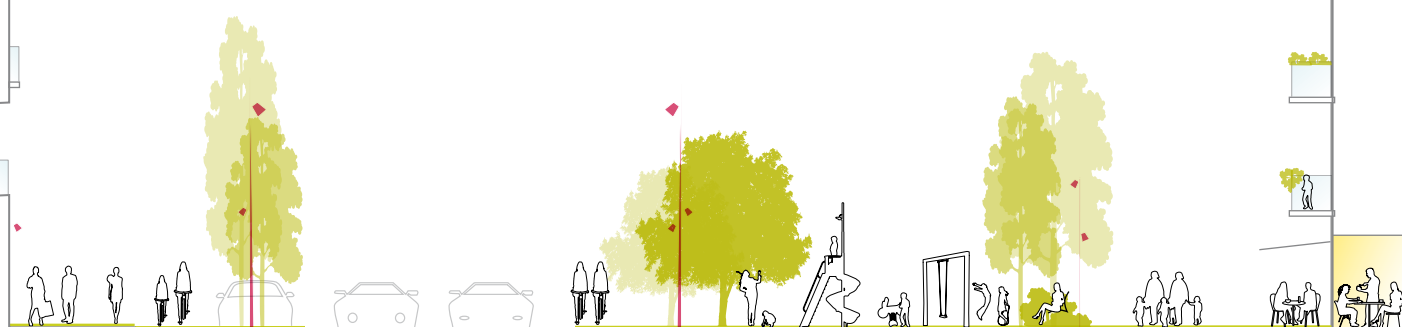
Zone C: Gebäuderücksprung – Privatbereich/Handelsbereich

Zone D: Bushaltestelle als Einbuchtung, der Fahrradweg setzt sich auf der rechten Seite der Bushaltestelle fort

* Leitungsführung etc.

6 – 9 Geschoße

6 – 9 Geschoße





SEGMENT E

LEBEN:

- Primärfunktion: Handel und Mischnutzung
- handelsorientierte Aktivitäten
- Café- und Restaurantbewirtung im Freien

STADTRAUM:

- Hauptstraße mit elegantem Charakter und hohem Qualitätsstandard
- ebene Straßenbeläge:
 - Straßeninventar trennt FußgängerInnen vom Kraftfahrzeugverkehr
 - Straßenpoller sind zu vermeiden
- gute Bewegungsflächen für FußgängerInnen sind vorzusehen
- Zone für gewerbliche Nutzungen im Freien

GEBÄUDEKANTE:

- Handelseinheiten in den Erdgeschoßbereichen
- zur Ringstraße gewandte Eingangsbereiche
- keine Gebäuderücksprünge

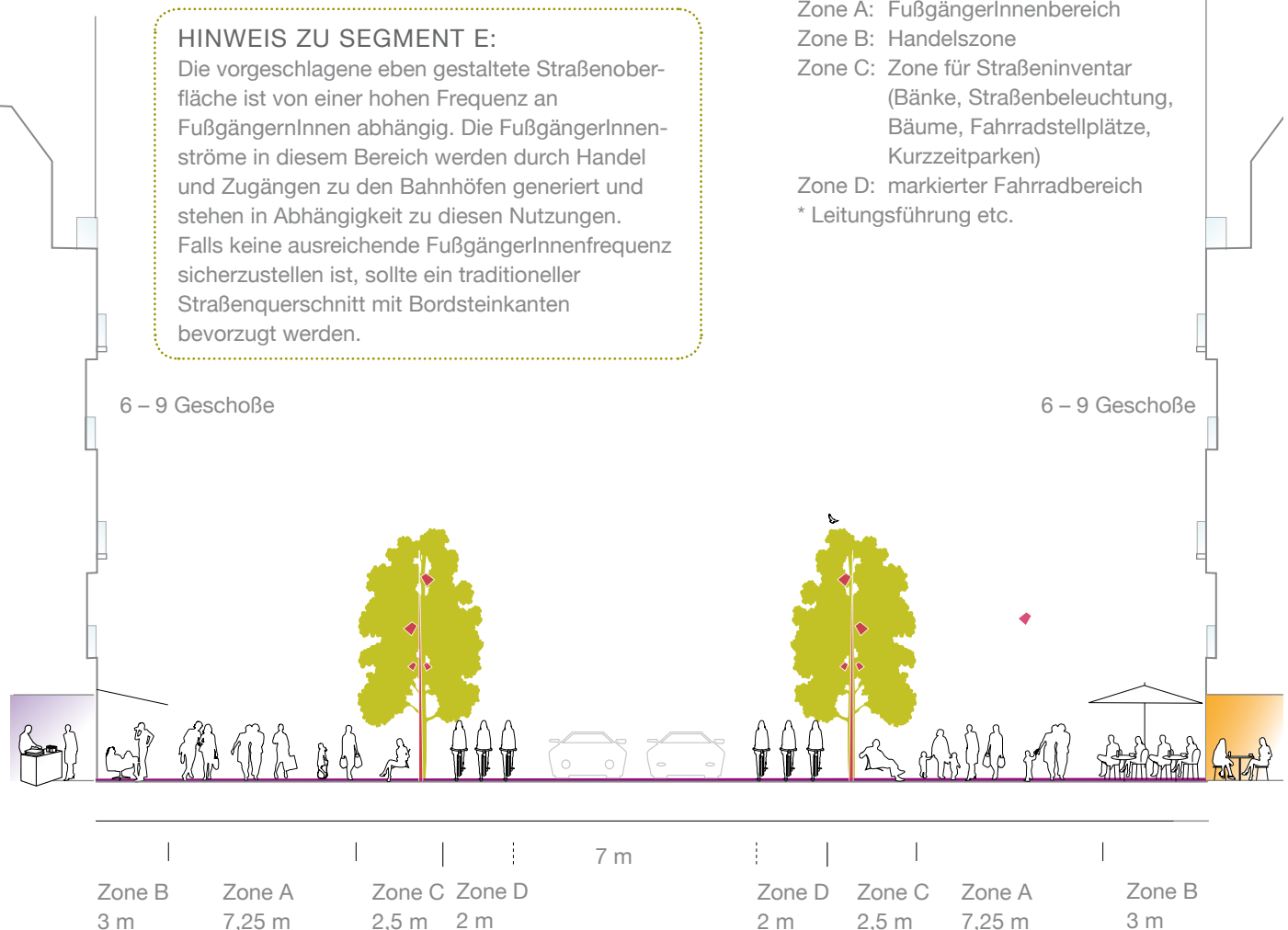


HINWEIS ZU SEGMENT E:

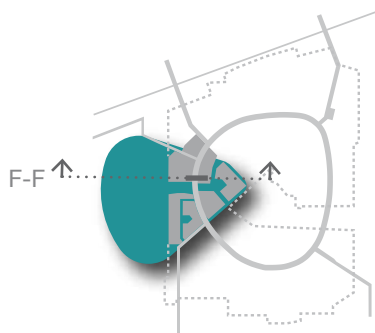
Die vorgeschlagene eben gestaltete Straßenoberfläche ist von einer hohen Frequenz an FußgängerInnen abhängig. Die FußgängerInnenströme in diesem Bereich werden durch Handel und Zugängen zu den Bahnhöfen generiert und stehen in Abhängigkeit zu diesen Nutzungen. Falls keine ausreichende FußgängerInnenfrequenz sicherzustellen ist, sollte ein traditioneller Straßenquerschnitt mit Bordsteinkanten bevorzugt werden.

Prinzipschnitt E-E 1:200

- Zone A: FußgängerInnenbereich
- Zone B: Handelszone
- Zone C: Zone für Straßeninventar (Bänke, Straßenbeleuchtung, Bäume, Fahrradstellplätze, Kurzzeitparken)
- Zone D: markierter Fahrradbereich
- * Leitungsführung etc.



*



SEGMENT F

LEBEN:

- Primärfunktionen: Wohnen, Schulen, Kindergärten
- Aktivitäten für Kinder und Jugendliche
- Angebote an urbanen Sportaktivitäten

STADTRAUM:

- Erholungszonen stehen in Verbindung zu den Fassaden
- Aktivitäten entsprechen den befestigten Oberflächen
- große Vielfalt an Baumarten

GEBÄUDEKANTE:

- der Straße zugewandte aktive Funktionen, wie z. B. Fachbereichsräume
- visueller Kontakt zwischen Innen- und Außenbereichen
- Übergänge zwischen Innen- und Außenbereichen
- straßenzugewandte Eingangsbereiche
- möglicher Gebäuderücksprung im Vorderbereich von E8
- Wohnblöcke – geringfügig zurückgesetzt, um private Vorgärten und Balkone zu ermöglichen

Prinzipschnitt F-F 1:200

Zone A: multifunktionelle Zone

Zone B: frei gestalteter FußgängerInnenbereich + Rettungs- und Versorgungszufahrt

Zone C: Pufferzone

* Leitungsführung etc.





RINGSTRASSE / SEGMENT A / ETAPPE 1

Das Segment A soll ein ambitionierter und spektakulärer Ort werden! Hier definiert sich der Standard für alle weiteren Ringstraßensegmente.



Landschaftsgestaltung und Spielen gehen Hand in Hand. Die spielerische Anwendung von Materialien verleiht dem Segment A seine Identität.



„Pufferzone“ zwischen privatem und öffentlichem Raum. Variation der Gebäudekanten und interessante Detailgestaltung lassen einen interessanten Ort für PassantInnen entstehen.



Attraktive Aufenthaltsbereiche für Anwohner mit Hauptaugenmerk auf Kinder und Familien.



Die Überlagerung an Aktivitäten ist für alle interessant.



Sitzbereiche im öffentlichen Raum schaffen soziale Orte für ungezwungenen, zwischenmenschlichen Austausch.



AnwohnerInnenstraßen mit ungezwungenem Charakter und hohem Grad an sozialem Austausch. Treffpunkt von AnwohnerInnen und PassantInnen.



Begrünte Gebäudekanten mit privaten Aufenthaltsbereichen im Freien. Visueller Kontakt zwischen privatem und öffentlichem Raum.

ETAPPE 1 / SEGMENT A / CHECKLISTE



LEBEN



- Das Segment A ist als eine Art „Wohnzimmer im Freien“ für die ortsansässigen BewohnerInnen gedacht. Wird dies durch Angebote im Stadtraum unterstützt?
- Dieser öffentliche Freiraum wird vor allem von Familien und Kindern genutzt werden. Wendet sich die Gestaltung des öffentlichen Raums spezifisch an diese Zielgruppe?
- Lassen sich die im Freien gelegenen öffentlichen, semiöffentlichen und semiprivaten Räume in die Umgebung miteinbeziehen? Bietet die Ringstraße spezifische Angebote für diese Räume?
- Das öffentliche Leben soll sich in dem linearen und visuellen Rahmen der Ringstraße konzentrieren. Lässt sich vermeiden, dass den angrenzenden öffentlichen Räumen Leben entzogen wird?

STADTRAUM



- Drückt sich das Segment A durch einen spielerischen Charakter mit landschaftlichen Qualitäten aus? Schlägt Segment A den richtigen Ton an in Bezug auf die zukünftigen Segmente?
- Sind die Aktivitäten so organisiert, dass sich aktive und passive Naherholungs- und Freizeitangebote überlagern lassen?
- Schaffen die Grünflächen ein angenehmes Mikroklima?
- Sind einladende Sitzmöglichkeiten für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum vorgesehen?
- Die Ringstraße bedarf einer lebendigen Schnittstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum. Hat man von den Vorgärten und den Balkonen Aussicht auf die Straße unter Gewährleistung einer entsprechenden Privatsphäre?
- Sorgt das Beleuchtungskonzept für Attraktivität und Sicherheit?

GEBÄUDEKANTE* (DER RINGSTRASSE ZUGEWANDTE FASSADEN)



- „Ein Plus für **aspern**“ – bereichern die Gebäude die Ringstraße?
- Wird eine gesunde Mischung an Wohnungstypen und Wohnungsgrößen geschaffen?
- Wird die 3 m-Zone für Gebäuderücksprünge zur Etablierung von Vorgärten und Balkonen beansprucht?
- Mindestens 80 % der Gebäude dürfen nicht höher als sechs Geschosse sein, um Übersattung und Windturbulenzen zu vermeiden.
- Die Gebäude müssen zur Belebung und zur sozialen Kontrolle des öffentlichen Raums beitragen. Sind die Wohnräume in den Wohnungen der Ringstraße zugewandt?
- Die Ringstraße muss durch alltägliche Aktivitäten bereichert werden. Sind die Eingangsbereiche zu den Wohnhäusern der Ringstraße zugewandt?

* Maßgeblich für Baufelder; D1, D2, D5, J8, J9



RINGSTRASSE / ETAPPE 1 / SEGMENT B



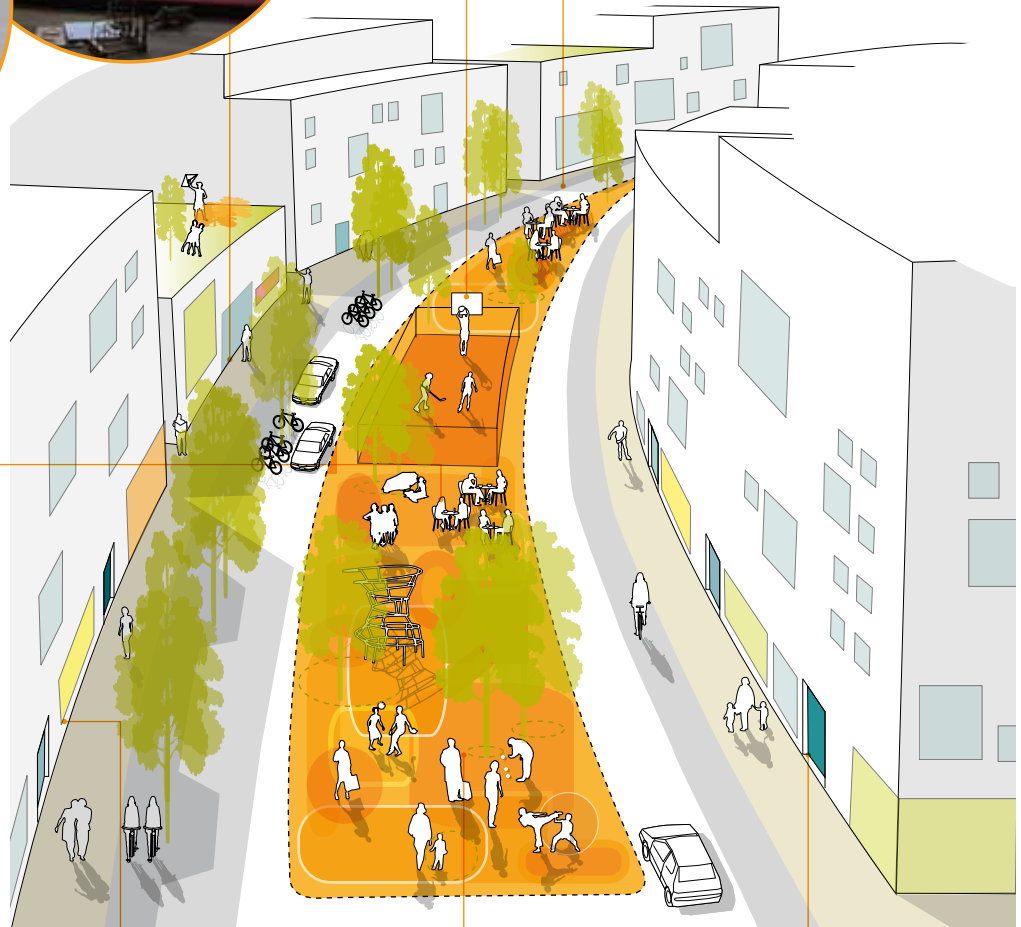
Bänke mit hohem Qualitätsstandard laden zum Sitzen im öffentlichen Raum ein.



Die Erholungszone im Mittelstreifen der Ringstraße bietet die Möglichkeit für kommerziell genutzte Aufenthaltsbereiche.



Es wird empfohlen, ein zusätzliches Gebäude zu bauen und mit aktiver Erdgeschoßnutzung zur Ringstraße zu orientieren. Das Raumprogramm der Struktur kann Teil der Schule sein.



Kantinenutzungen mit Aufenthaltsbereichen im Freien



Besprechungsräume oder andere aktive Nutzungen in den Erdgeschoßbereichen der Bürogebäude



Treffpunkte nach Schul- und Arbeitsschluss



In den Erdgeschoßen von Bürogebäuden sind Nischen mit Sitzgelegenheiten für Kaffeepausen und Besprechungen vorgesehen.

ETAPPE 1 / SEGMENT B / CHECKLISTE



LEBEN



- Das Segment B kennzeichnet sich durch aktive, urbane Freizeit- und Naherholungsangebote und steht zudem im direkten Austausch mit den Aktivitäten der Einrichtungen im Bereich von Forschung und Entwicklung. Lassen sich die Angebote des öffentlichen Raums darauf zielrichten?
- Lädt die Ringstraße zu sportlichen Aktivitäten ein, die sich sowohl an SchülerInnen als auch Erwerbstätige in diesem Gebiet richten?
- Die Ringstraße soll attraktive Angebote in Mittagspausen und nach Arbeitsschluss schaffen.
- Lassen sich die Café- und Restaurantnutzungen auf diese Art von Aktivitäten auf der Ringstraße zielrichten?
- Werden die Nahtstellen des ÖPNV durch aktive Nutzungen in den Erdgeschoßbereichen der angrenzenden Gebäude unterstützt, um einen sicheren Stadtraum an diesen Orten zu gewährleisten?

STADTRAUM



- Widerspiegelt das Segment B einen Stadtteil, in dem Forschung und Entwicklung im Zentrum stehen, und steht der Stadtraum im Austausch mit den Aktivitäten in den angrenzenden Gebäuden?
- Sind die Aktivitäten in diesem Stadtraum so organisiert, dass sich aktive und passive Erholungsangebote überlagern lassen?
- Schaffen die Grünflächen ein angenehmes Mikroklima?
- Sind einladende Sitzmöglichkeiten für verschiedene Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum vorgesehen?
- Sorgt das Beleuchtungskonzept für Attraktivität und Sicherheit?

GEBÄUDEKANTE* (DER RINGSTRASSE ZUGEWANDTE FASSADEN)



- „Ein Plus für **aspern**“ – bereichern die Gebäude die Ringstraße?
- Blanke und geschlossene Fassaden sind zu vermeiden. Lassen sich interessante Schnittstellen zwischen Aktivitäten der Innen- und Außenbereiche schaffen?
- Es sollte angestrebt werden, eine solche Bebauung aus möglichst vielen Gebäudeeinheiten zu schaffen. Lässt sich die Größe jedes Baugrundstücks weiter unterteilen, um größere bauliche Variation zu gewährleisten?
- Sind die Haupteingänge zu den Wohnhäusern der Ringstraße zugewandt?
- Lassen sich die Eckbereiche bedeutsamer Bauten durch öffentlich zugängliche Funktionen aktivieren?

* Maßgeblich für Baufelder; J6, J10, J11, J12, J13, D10, D14, D15, C1, C4

Rote Saite

- Vision
- Potenziale & Herausforderungen
- Typologien
- Etappe 1





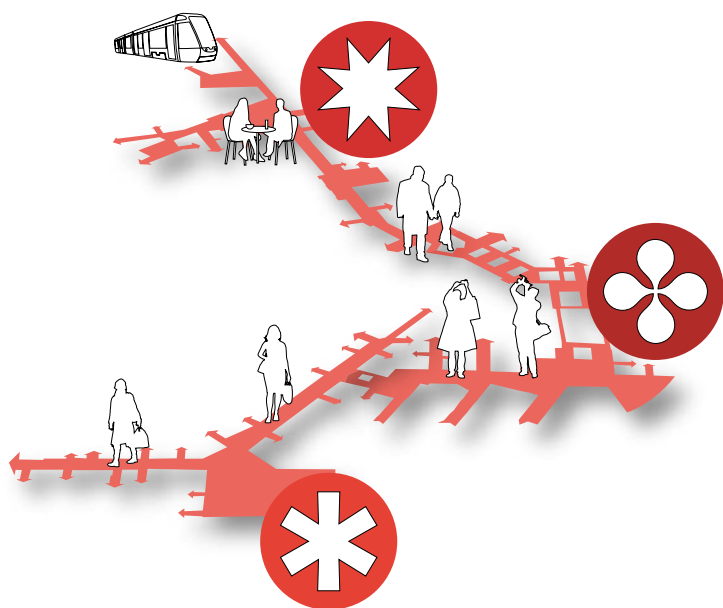
Bryant Park, New York

ROTE SAITE – HIER SCHLÄGT DER PULS DER STADT

In der Roten Saite schlägt der Puls **asperm** Seestadts. Die Rote Saite ist der Ort, wo du einkaufen gehst, neue Schuhe kaufst oder das Gemüse für das Abendessen besorgst. Die Rote Saite ist der Ort, wo du am Wochenende FreundInnen zum Brunch triffst oder dich zum Abendessen verabredest. Die Rote Saite ist der Ort, wo du von einer Bank aus das pulsierende Stadtleben verfolgst und wohin du dein Enkelkind mitnimmst, um eine kulturelle Veranstaltung zu besuchen.

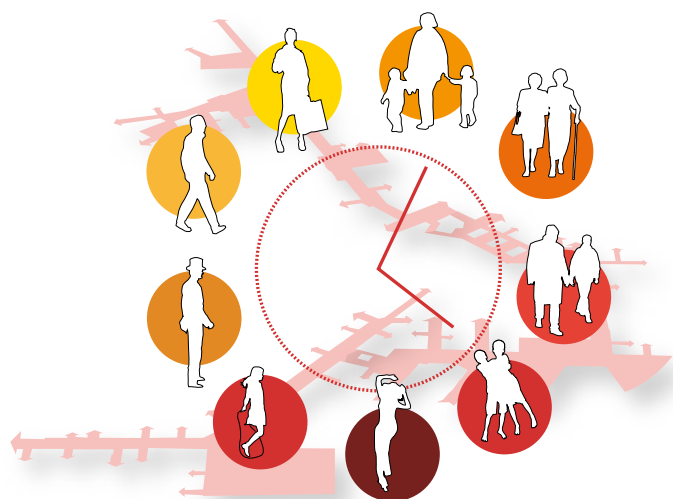
Die Rote Saite hat das Potenzial die Lebenslinie von **asperm** Die Seestadt Wiens zu werden, sofern die Funktionen, die sie unterstützen und beleben, sich aus der Nutzungsmischung zusammensetzen. Monofunktionalität würde diesen Lebensnerv lahmlegen. Ausschlaggebend ist, dass sowohl kommerzielle Aktivitäten als auch Wohnnutzungen ihren Weg zu der Roten Saite finden.

ROTE SAITE: 156.637 M²



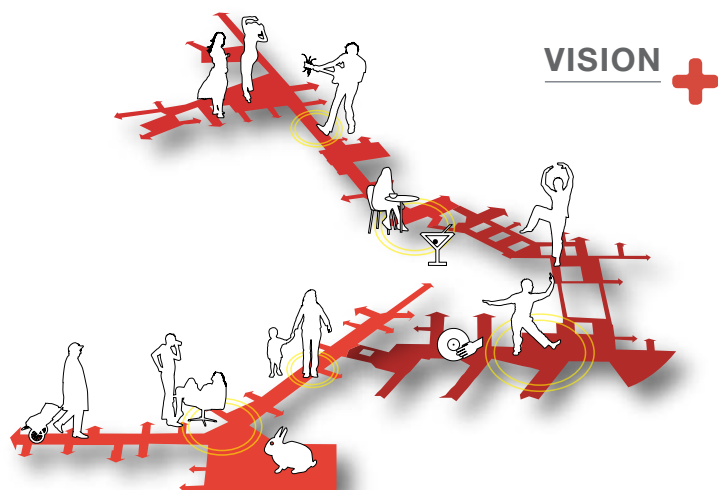
3 IDENTITÄTEN – 1 ROTE SAITE

Die Rote Saite besteht aus drei Abschnitten mit unterschiedlichem Charakter; sie ist jedoch, in ihrer vollen Länge betrachtet, ein zusammenhängend verlaufender Stadtraum, der sich deutlich von der Grünen und der Blauen Saite differenziert. Die PassantInnen sollen wie selbstverständlich von einem hin zum nächsten Abschnitt der Roten Saite geleitet werden. Die Rote Saite soll als ein ununterbrochener Verlauf wahrgenommen werden.



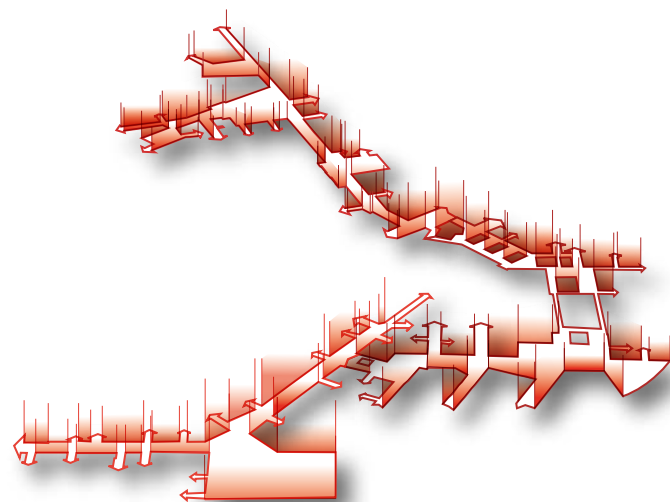
EINE RUND UM DIE UHR PULSIERENDE LEBENS LINIE

Die Gebäude sehen eine Vielzahl von Aktivitäten entlang der Roten Saite vor. Es ist sicherzustellen, dass von jedem Grundstück aktive Funktionen ausgehen, die die Rote Saite mit Leben und Aktivitäten bereichern können. Die Rote Saite verbindet die zwei Hauptverkehrsknotenpunkte des ÖPNV in **aspern** Die Seestadt Wiens. Erst wenn der ÖPNV von der breiten Bevölkerung rund um die Uhr als ein sicheres und bequemes Transportmittel angenommen wird, kann die Rote Saite zu einer pulsierenden Lebenslinie werden.



EINE HANDELS- UND KULTURACHSE

Die Rote Saite wird vorwiegend von kommerziellen und kulturellen Aktivitäten geprägt. Die Aktivitäten werden sich an bestimmten Orten entlang der Roten Saite konzentrieren; gleichzeitig wird eine Überlagerung von unterschiedlichen Aktivitäten angestrebt.



AKTIVE UND TRANSPARENTE ERDGESCHOSS-BEREICHE

Entlang der Roten Saite sind aktive Erdgeschoßebenen ausschlaggebend, um Straßen und Plätze zu beleben. Dort sind vorzugsweise Handels- und Gewerbeeinheiten sowie andere aktive Funktionen zu platzieren. Handels- und Gewerbefunktionen können auch an anderen Orten vorgesehen werden, sollen aber bei der Standortwahl erstrangig entlang der Roten Saite angeordnet werden. Es ist von besonderer Bedeutung, die Rote Saite durch gewerbliche Aktivitäten zu beleben.



POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN

- Ausschließlich Wohnen
- Vorwiegend Wohnen
- Schulen & Kindergärten
- Alle Nutzungen außer Gewerbe
- Alle Nutzungen außer Gewerbe & Wohnen
- Wissenschaftsquartier
- Forschung & Entwicklung
- Gewerbe
- Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden

A Wohnen & flexible Nutzungen

★ **Potenzial:** Der südliche Bereich der Roten Saite ist lokal verankert und zielgerichtet auf die in der direkten Umgebung wohnhafte und arbeitende Bevölkerung. In der Etappe 1 ist der Roten Saite zugedacht, sich zu einer kommerziellen Lebenslinie zu entwickeln. Von hier sollen vorrangig kommerzielle Aktivitäten ausgehen, die für den täglichen Bedarf bestimmt sind. Dieser Abschnitt der Roten Saite kann auch von der Bevölkerung aus der weiteren Nachbarschaft genutzt werden.

! **Herausforderung:** Es könnte zu einer Herausforderung werden, qualitative Einkaufsmöglichkeiten für den Alltagsbedarf zu etablieren. Alle Gewerbeeinheiten müssen sich durch transparente und aktive Erdgeschoßbereiche zur Roten Saite hin öffnen. Wert sollte auf kleinere Ladeneinheiten gelegt werden, die auf kleinere Geschäftsbetriebe gezielt sind. Es gilt Strategien für eine progressive Nutzung von Ladenflächen zu entwickeln – leer stehende Gewerbeflächen generieren keine kommerziellen Aktivitäten!

Es sollen attraktive Verbindungen zu den bestehenden Wohngebieten geschaffen werden, um die Anzahl an KonsumentInnen zu erhöhen.

Prognostizierter Verkehr:
400 – 2.000 Kfz/24 h.

B Wissenschaftsquartier & Mix-Use

★ **Potenzial:** Die Kultur-Saite bezieht sich auf den Stadtteil **asperrn** Die Seestadt Wiens. Hier lassen sich die Voraussetzungen schaffen, einen öffentlichen Stadtraum mit Nutzungsmischung und kultureller Atmosphäre zu etablieren. Eine Nutzungsmischung innerhalb der Gebäude wird zur Bedingung!

Die U-Bahn-Station stellt die Hauptverbindung für das öffentliche Verkehrsnetz in der ersten Entwicklungsphase dar. Der Station liegt das Potenzial zu Grunde, einen Lebensnerv im Stadtteil zu bilden, von dem zentrale fußgängerbezogene Aktivitäten ausgehen. Diese fußgängerbezogenen Aktivitäten schaffen die Grundlage für kommerzielle Aktivitäten, die auch in die Abendstunden hinein ein Gefühl der Sicherheit geben.

! **Herausforderung:** Es gilt zu vermeiden, dass der Stadtraum nach Arbeits- und Ladenschluss entvölkert wird. Dies würde zu einem unsicheren Umfeld in den Anbindungsbereichen an das öffentliche Verkehrsnetz führen und als Konsequenz eine geringere Anzahl an NutzerInnen haben. So ist im Besonderen auf die Nutzungen in den Gebäuden zu achten. Die Gebäude entlang der Roten Saite sind für eine Nutzungsmischung mit einem breiten Angebot an Aktivitäten auszulegen; hierbei müssen Wohnnutzungen in die Planungen miteinbezogen werden. Wohnnutzungen und kommerzielle Aktivitäten sollen die notwendige Grundlage für eine soziale „Überwachung“ des öffentlichen Raums bilden.

Verkehrsbereiche: FußgängerInnengeschäftsstraße und FußgängerInnenzone.

C Alle Nutzungen & Wohnen

★ **Potenzial:** Dieser Abschnitt der Roten Saite ist eine als Chaussee gestaltete Einkaufsstraße. Die Chaussee ist regional verankert. Ihre Planung ist deshalb von Beginn an äußerst wichtig! Der nördliche Bereich der Roten Saite bildet das kommerzielle Zentrum für Handel und Gewerbe in der Seestadt. Das anzustrebende Ziel soll eine dynamische und lebendige Einkaufsstraße, bestehend aus vielen kleineren Handels- und Gewerbeeinheiten, sein. Die kommerziellen Aktivitäten bestimmen diesen Bereich der Roten Saite. Wichtig ist, eine Doppelstrategie anzuwenden, die es zulässt, Erholungsqualitäten in den Ort einzubeziehen. Dies gilt im Besonderen für die Schnittstellen von Roter Saite und Ringstraße, Blauer sowie Grüner Saite.

! **Herausforderung:** Die Verankerung der notwendigen kommerziellen Aktivitäten in die ersten Entwicklungsphasen kann sich als Herausforderung darstellen. Es gilt Strategien für eine progressive Nutzung von Gewerbeeinheiten zu entwickeln – leer stehende Gewerbeflächen generieren keine kommerziellen Aktivitäten!

Jegliche Arten von Shoppingmalls und überdachten Arkaden sind zu vermeiden – alle Gewerbeeinheiten müssen sich zur Roten Saite öffnen.

Der Bahnhof stellt einen zentralen Fixpunkt für **asperrn** Die Seestadt Wiens dar. Es muss daher sichergestellt werden, dass der Bahnhofsvorplatz und dessen direktes Umfeld zu jeder Tages- und Nachtzeit mit Aktivitäten belebt werden.

Verkehrsmittel: Straßenbahn.

SCHNITTPUNKTE / POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN



Verkehrsknotenpunkt

- ★ **Potenzial:** Der Bahnhof ist das Eingangstor zur Stadt! Der Bahnhofsvorplatz soll seine BesucherInnen willkommen heißen.
- ! **Herausforderung:** Wichtig ist, dass die Nutzungen in den Gebäuden dazu beitragen, einen lebendigen und sicheren Stadtraum in den Abendstunden zu gewährleisten. Es gilt hier möglichst viele öffentliche Funktionen anzusiedeln.

Rote Saite & Grüne Saite

- ★ **Potenzial:** eine Kombination von Handel und Naherholung im Grünen. Naherholung im Grünen kann ebenso auf der Einkaufsstraße stattfinden, so wie sich kommerzielle Aktivitäten im Park integrieren lassen.
- ! **Herausforderung:** Es soll zu einer Überlagerung von Aktivitäten kommen. Die Identitäten der Roten, Blauen und Grünen Saite sollen weiterhin klar erkennbar sein.

Rote Saite & aspern See

- ★ **Potenzial:** die Schnittstelle von Roter Saite und aspern See. Was für ein Ort! Es gilt hier die Standortqualitäten für besondere Bestimmungen, z. B. in Form einer wichtigen kulturellen Einrichtung, zu nutzen. Diese sollen in direkter Beziehung zum See stehen.
- ! **Herausforderung:** Der urbane Uferbereich muss durch aktive Funktionen in den Gebäuden belebt werden, ansonsten wird dem Raum die Lebensgrundlage entzogen.

Rote Saite & Blaue Saite

- ★ **Potenzial:** Schnittstelle von Kultur und Wasserlandschaft. Kunst und Licht können diesem Ort besonderen Charakter verleihen. Aktive Funktionen um den U-Bahnhof schaffen ein sicheres Umfeld.
- ! **Herausforderung:** Die Hochlage der U-Bahn kann unter den Gleisführungen unbehagliche Räume entstehen lassen. Wie lassen sich diese zu qualitativen Stadträumen gestalten?

Verkehrsknotenpunkt

- ★ **Potenzial:** Ein charakteristischer und einladender Verkehrsknotenpunkt schafft einen interessanten Aufenthaltsort.
- ! **Herausforderung:** Öffentliche Verkehrsmittel werden nur dann angenommen, wenn sie als sicher aufgefasst werden. Der Verkehrsknotenpunkt muss auch in den Nachtstunden belebt und gut beleuchtet sein.

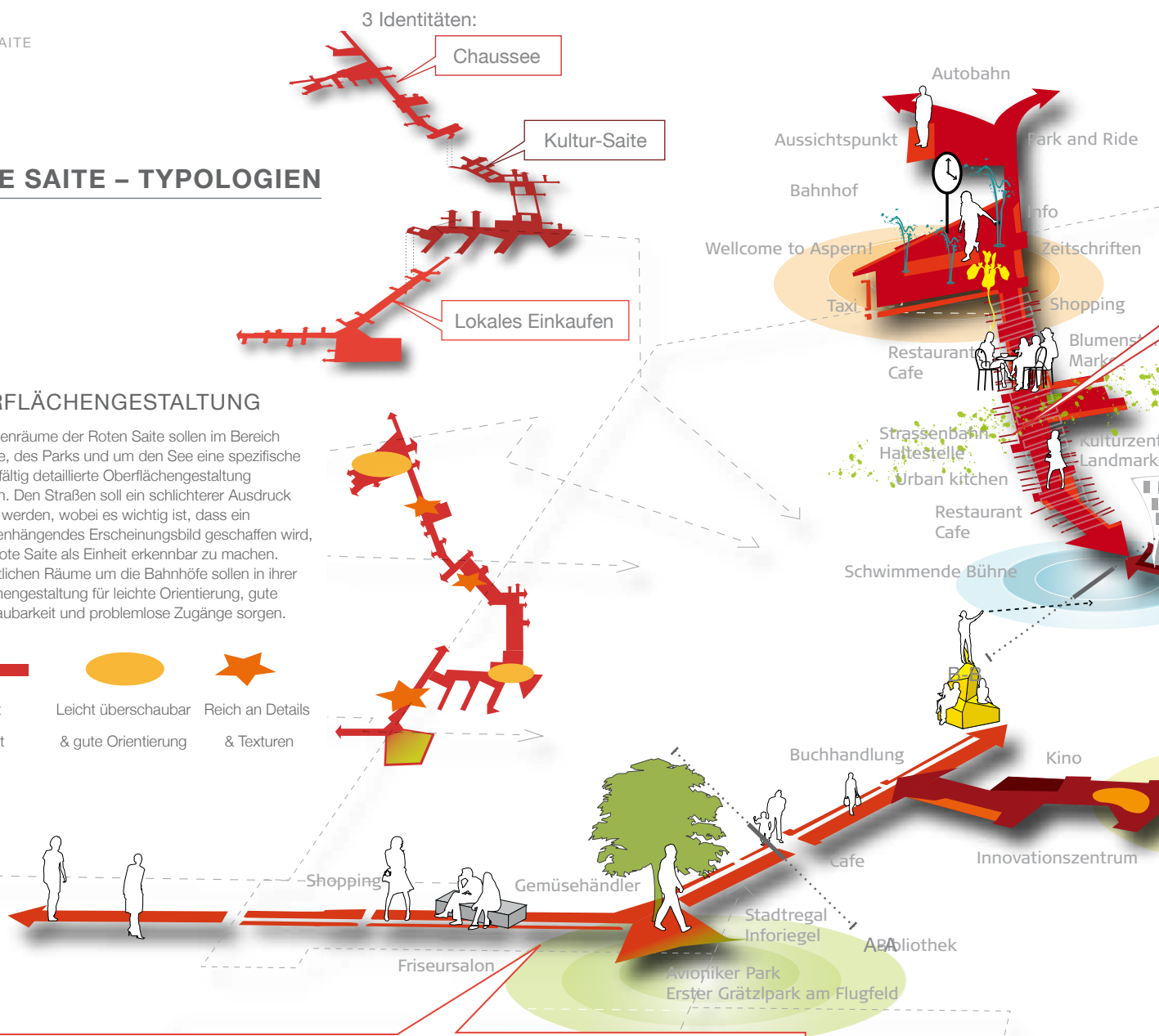
Park

- ★ **Potenzial:** Hier sind beste Voraussetzungen für den Austausch von Aktivitäten zwischen Stadthaus und Park geschaffen.
- ! **Herausforderung:** Der Park muss in unmittelbarer Verbindung zum Stadthaus stehen. Der Übergangsbereich darf weder durch Verkehrsführungen noch durch Parkplatzflächen beeinträchtigt werden.

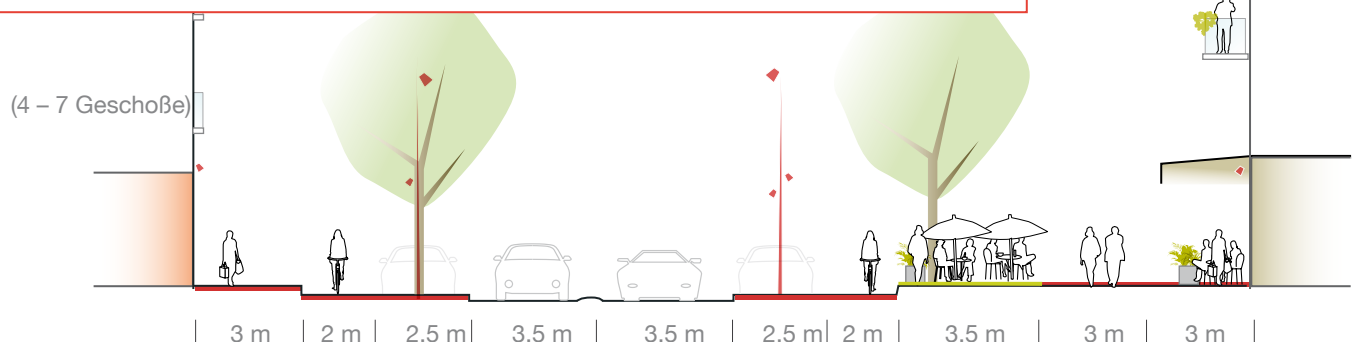
Rote Saite & Blaue Saite

- ★ **Potenzial:** Attraktive Verbindungen zum ursprünglichen Ortskern Aspern fördern dazu auf, die kommerziellen Angebote entlang der Roten Saite zu nutzen.
- ! **Herausforderung:** Die Anziehungskraft der Roten Saite wird sich erst dann realisieren lassen, wenn es die Blaue Saite im Besonderen durch den aspern See vermag, Leute aus der Umgebung anzuziehen.

Die Straßenräume der Roten Saite sollen im Bereich der Plätze, des Parks und um den See eine spezifische und sorgfältig detaillierte Oberflächengestaltung aufweisen. Den Straßen soll ein schlichterer Ausdruck verliehen werden, wobei es wichtig ist, dass ein zusammenhängendes Erscheinungsbild geschaffen wird, um die Rote Saite als Einheit erkennbar zu machen. Die öffentlichen Räume um die Bahnhöfe sollen in ihrer Oberflächengestaltung für leichte Orientierung, gute Überschaubarkeit und problemlose Zugänge sorgen.



(4 – 7 Geschosse)



CHAUSSÉE – DIE EINKAUFSTRASSE



LEBEN



ORT



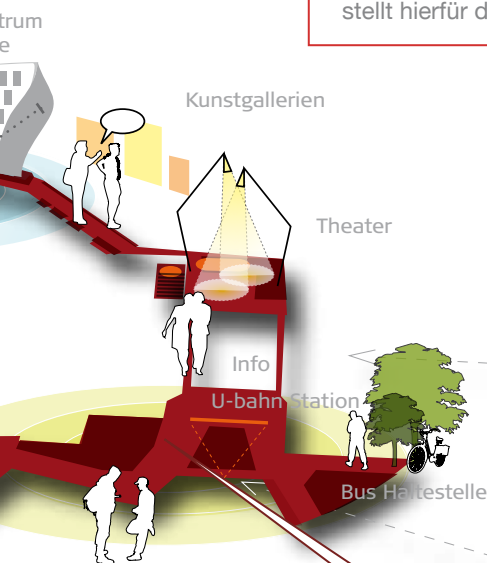
GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Über den lokalen Einzelhandel hinaus bietet der Standort **asperm** Die Seestadt Wiens das Potenzial, ein attraktives Handelszentrum mit regionaler Anziehungskraft unter Einbezug von Erholungsnutzungen zu bilden.

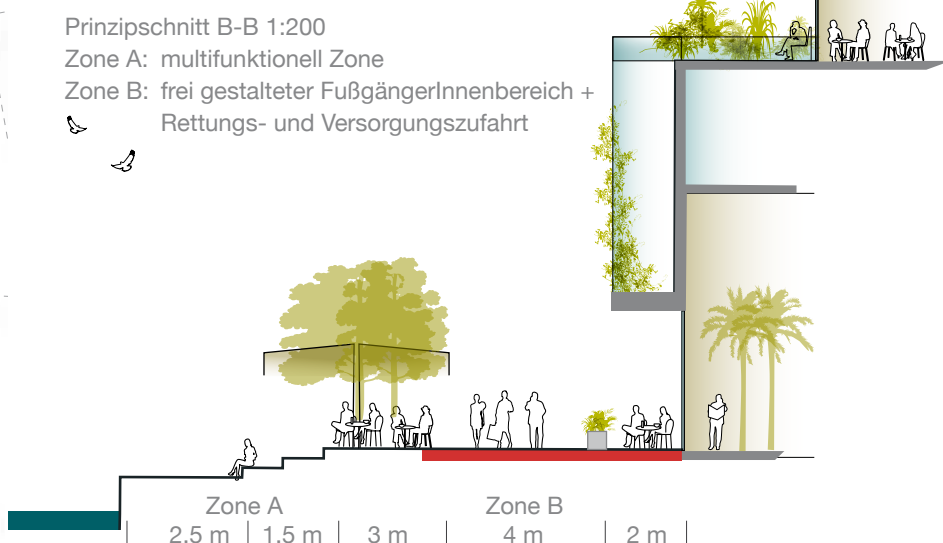
Eine Kombination von guter Anbindung an den ÖPNV, hohem Qualitätsstandard des öffentlichen Raums und einer hohen Anzahl an neuen AnwohnerInnen und BesucherInnen stellt hierfür den geeigneten Standortfaktor dar.



Prinzipschnitt B-B 1:200

Zone A: multifunktionell Zone

Zone B: frei gestalteter FußgängerInnenbereich + Rettungs- und Versorgungszufahrt



Das Gebäude muss die Schaffung negativer Windturbulenzen im Erdgeschoßbereich durch vertikale Rücksprünge in der Volumenentwicklung verhindern.

KULTUR-SAITE



LEBEN



ORT

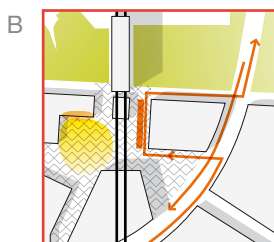
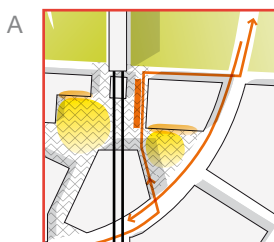


GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Die Bandbreite kultureller Angebote in der Seestadt umfasst auch Stätten der Bildung und der Künste. Der Grundgedanke der Kultur-Saite ist der Ansatz, dass diese kulturellen Aktivitäten auch in den Räumen zwischen den Gebäuden präsent sein sollen, um das alltägliche Leben in der Seestadt zu bereichern. Kulturträger fördern die Kultur-Saite.



DIE BUSHALTESTELLE AUF DEM STATIONSVORPLATZ ZUR U-BAHN

Die Bushaltestelle auf dem Stationsvorplatz zur U-Bahn soll für die Fahrgäste so komfortabel wie möglich gestaltet werden; gleichzeitig gilt es die negativen Begleiterscheinungen des Busverkehrs, in Form von Einschränkung der Überschaubarkeit, Verkehrslärm und Abgasen, einzudämmen. Von den zwei nebenan gezeigten Vorschlägen ist Vorschlag A vorzuziehen, da sich hierdurch eine sonnige Fassadenfront von J6 für andere Nutzungen vorbehalten lässt. Die Gestaltung des Stationsvorplatzes gilt es nach Veröffentlichung des Planungshandbuchs im Rahmen der „Perspektive-Werkstätte“ weiterzuentwickeln.



ROTE SAITE / ETAPPE 1



Möglichst aktive Nutzungen in den Erdgeschoßbereichen



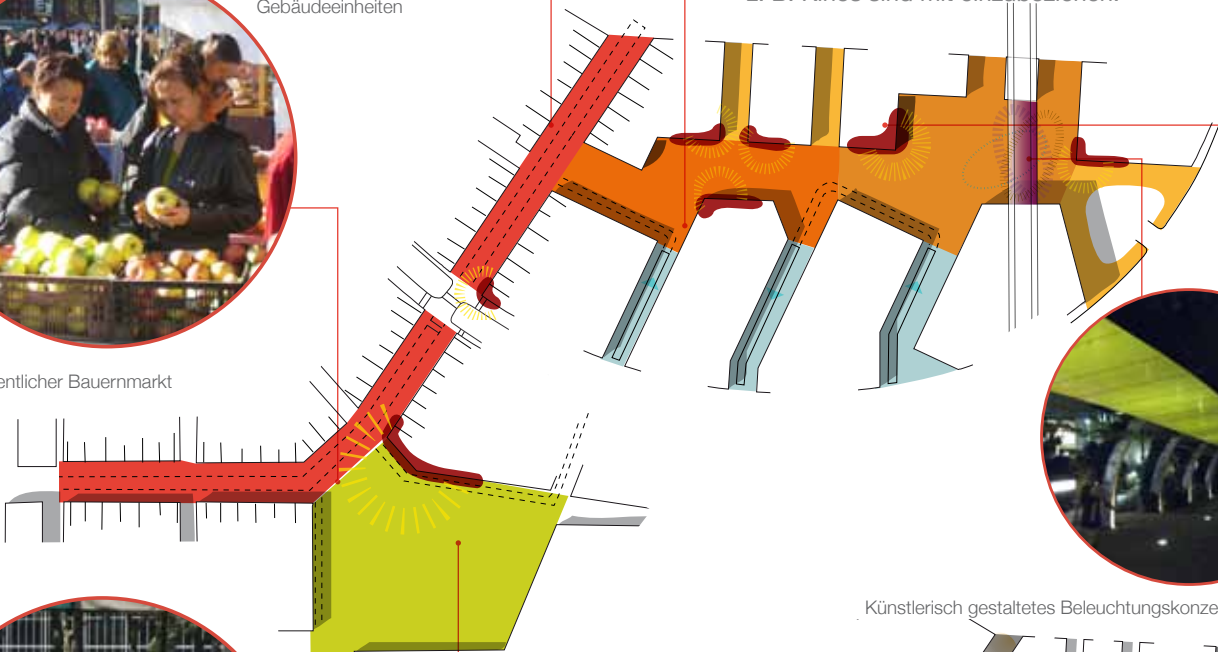
Das Kino zeigt gelegentlich auch Open-Air-Vorstellungen.



Hauptstraße mit vielen kleineren Gebäudeeinheiten



Wöchentlicher Bauernmarkt



Künstlerisch gestaltetes Beleuchtungskonzept für die U-Bahn

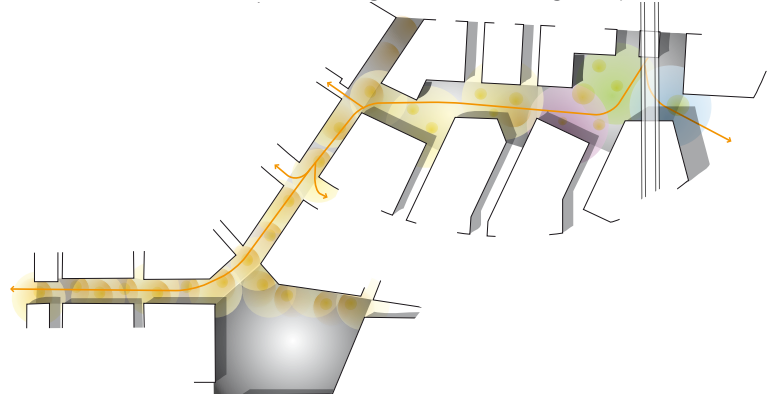


AVIONIKER PARK

- Das Stadthaus und der Park sind eng miteinander verbunden.
- Die vom Stadthaus ausgehenden Aktivitäten weiten sich auf den Park aus.
- Der Parkraum erstreckt sich bis hin zu den Gebäuden (D10, D13, D18).
- Befestigte Oberflächen vor dem Stadthaus schaffen einen primär den FußgängerInnen vorbehaltenen Straßenbereich.
- Im Park sollen Plattformen für aktive Funktionen, z. B. in Form von Pavillons, geschaffen werden.

BELEUCHTUNG

- Die Beleuchtung der Roten Saite soll zur Umsetzung des Motivs der „pulsierenden Lebenslinie“ beitragen.
- Die Beleuchtung soll der Roten Saite eine besondere Identität verleihen.
- Der Stationsvorplatz soll sich als gut ausgeleuchteter Stadtraum darstellen.
- Die Schaufenster im Erdgeschoß tragen zur Beleuchtung des Straßenraums bei.
- Sowohl U-Bahn-Station als auch Stationsvorplatz sollen zu Orten mit künstlerischen Highlights werden.



ETAPPE 1 / ROTE SAITE / CHECKLISTE



LEBEN



- ☐ Wird die Rote Saite zu einer auf FußgängerInnen sowohl fesselnd als auch ansprechend wirkenden Wegstrecke?
- ☐ Trägt die Rote Saite in **aspersn** Die Seestadt Wiens zur Bereicherung an gewerblichen sowie kulturellen Aktivitäten bei?
- ☐ Wird die Rote Saite, als rund um die Uhr pulsierende „Lebenslinie“, durch aktive Funktionen und Nutzungsüberlagerung belebt?
- ☐ Stellen sich die Wegeverbindungen zwischen den Wohngebäuden zu den öffentlichen Transportmitteln als sicher dar, indem der öffentliche Stadtraum in diesen Bereichen belebt ist?
- ☐ Bietet die Rote Saite sowohl kommerzielle als auch gemeinnützige Freizeitangebote?

STADTRAUM



- ☐ Setzt sich die Rote Saite aus eleganten öffentlichen Stadträumen zusammen, die den Charakter eines modernen und einladenden Stadtteils verkörpern?
- ☐ Ist die Rote Saite so organisiert, dass dort sowohl FußgängerInnen als auch Autos und Busse des ÖPNV ausreichend Platz finden?
- ☐ Wird das Motiv der rund um die Uhr pulsierenden „Lebenslinie“ durch das Beleuchtungskonzept unterstützt?
- ☐ Stellt sich die Verbindung von Stadthaus und Park als ein repräsentativer Stadtraum dar?
- ☐ Erstreckt sich der Park bis hin zu den angrenzenden Gebäudefassaden?
- ☐ Weist die Schnittstelle von Roter Saite und Ringstraße den höchsten Grad an Vitalität auf?

GEBÄUDEKANTE* (DER ROTEN SAITE ZUGEWANDT)



- ☐ „Ein Plus für **aspersn**“ – bereichern die Gebäude die Rote Saite?
- ☐ Berücksichtigt jedes Gebäude, entlang der Hauptstraße öffentlich zugängliche Nutzungen in den Erdgeschoßebenen vorzusehen?
- ☐ Treten die Fixpunkte entlang der Roten Saite ausreichend in Erscheinung?
- ☐ Bestimmt die Funktionsmischung das Erscheinungsbild der Roten Saite? Lässt sich durch die der Roten Saite zugewandten Wohnnutzungen die gewünschte soziale Überwachung erreichen?
- ☐ Blank und geschlossen gestaltete Fassaden sind zu vermeiden. Wird eine interessante Kopplung von den Aktivitäten im Freien und im Inneren der Gebäude geschaffen?
- ☐ Wird der Verkehrsknotenpunkt am Stationsvorplatz durch aktive Nutzungen im Erdgeschoßbereich mindestens 18 Stunden am Tag aktiviert?

* Maßgeblich für die Gebäude; J2b, J3, J4, J5, J6, J9, J10, J11, J12, J13, D5, D6, D9, D10, D12, D13

Blaue Saite

- Vision
- Potenziale & Herausforderungen
- Typologien
- Etappe 1





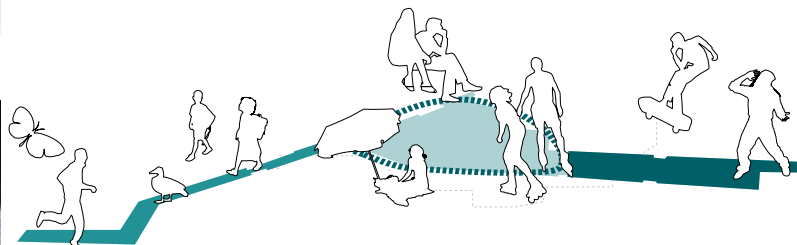
Brisbane, Australien

BLAUE SAITE – DAS HERZ VON ASPERN DIE SEESTADT WIENS

Durch Wasser lassen sich Leben und Nachhaltigkeit symbolisieren. Ein weitreichender Lebensraum für menschliche Aktivitäten und eine reichhaltige Pflanzenwelt entstehen, sobald die Wasserlandschaften in der Seestadt sichtbar und zugänglich gemacht werden. Der **asporn** See bildet das Herz von **asporn** Die Seestadt Wiens und verkörpert den Mittelpunkt der Blauen Saite.

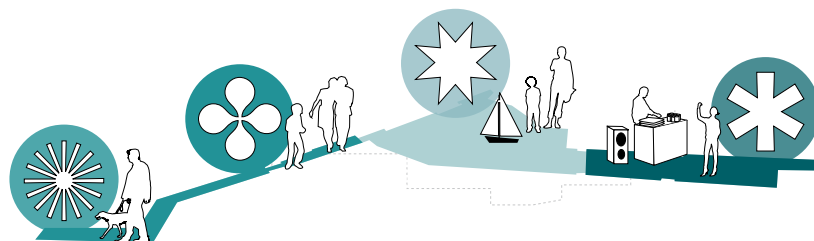
Der See wird zu **asporn** Die Seestadt Wiens energetischem Zentrum. Sofern die Bereiche um den See wohl geplant sind und das dortige Potenzial voll ausgeschöpft wird, kann hier auch ein Treffpunkt für die Menschen aus der weiteren Umgebung und möglicherweise Gesamtwien hervorgehen. Die Blaue Saite liegt rechtwinklig zur Roten Saite und bildet einen klar erkennbaren Kontrast zu dieser zentralen, vitalen Stadtachse.

BLAUE SAITE: 151.637 M²

VISION 

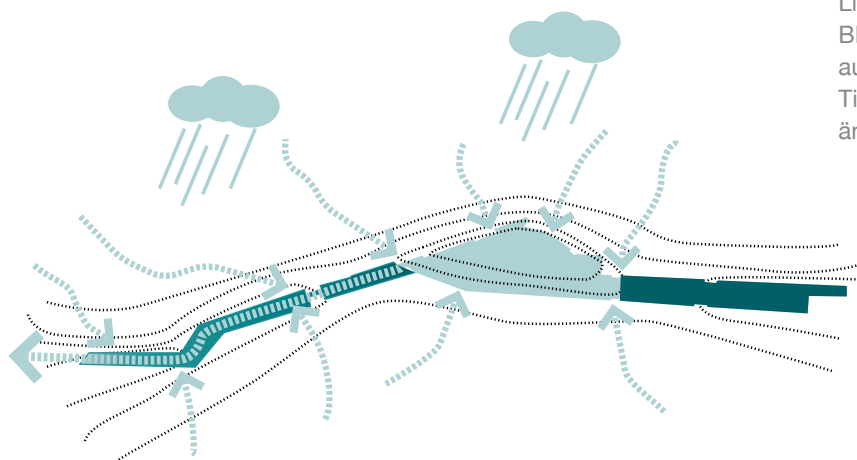
AKTIVITÄTEN AUF UND UM DEN SEE

Um den **aspern** See erstreckt sich eine Uferpromenade, die interessante Ausblicke liefert und einladende Räume zum Verweilen bietet. Hier besteht die Möglichkeit, Anlegestellen für schwimmende Inseln mit verschiedenartigen Funktionen wie z. B. „Baden auf dem See“ zu schaffen. Somit lässt sich die Vielfalt an öffentlichem Leben zusätzlich steigern.



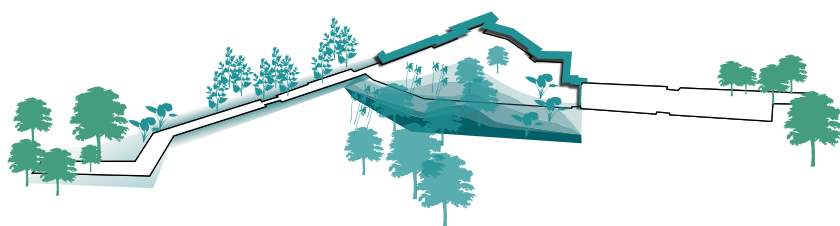
TYPOLOGIE DER WASSERLANDSCHAFTEN

Der **aspern** See ist ein permanenter Wasserspeicher mit einem angegliederten Feuchtbiotopbereich. Unter der U-Bahn wird der See zu einem Bassin mit einer scharfkantigen Uferbefestigung und Kunst- bzw. Lichtinstallationen. Nach Westen hin umfasst die Blaue Saite eine Reihe von Feuchtgebieten, bestehend aus verschiedenen Biotopen und Lebensräumen für Tiere, die je nach Regen bzw. Trockenheit ihre Gestalt ändern.



EINE NACHHALTIGE LANDSCHAFT

Es gilt eine Strategie zu entwickeln, die es ermöglicht, viel Regenwasser im Stadtgebiet der Seestadt zu speichern. Ein nachhaltiges, urbanes Entwässerungssystem, gebildet aus Oberflächenkanälen, Gräben, Vertiefungen in der Erdoberfläche, lässt Wasser sichtbar werden und charakterisiert somit die Blaue Saite. Es gilt eine sorgfältige Detailplanung in Bezug auf die Geländeneivellierung vorzunehmen.



EINE SICH STÄNDIG VERÄNDERNDE UFERKANTE

Der Charakter des **aspern** Sees ist im Norden formell urban und im Süden natürlich gestaltet. Die Uferbereiche des Sees und im Bereich der Feuchtbiotope sind nach vielen unterschiedlichen Gesichtspunkten gestaltet, um einen anziehenden und stimulierenden öffentlichen Raum für alle Sinne zu schaffen. Die Gebäudekanten entlang der Blauen Saite sind der Sonnenorientierung und der Beschaffenheit der verschiedenen Uferbereiche nach angepasst.



POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN

- Ausschließlich Wohnen
- Vorwiegend Wohnen
- Schulen & Kindergärten
- Alle Nutzungen außer Gewerbe
- Alle Nutzungen außer Gewerbe & Wohnen
- Wissenschaftsquartier
- Forschung & Entwicklung
- Gewerbe
- Sonderfunktionen in eigenen Gebäuden

(A) Wohnen am „blauen“ Park

★ **Potenzial:** Die sich nach Nordwesten orientierenden Gebäude sollen im direkten Kontakt mit diesem attraktiven und langgestreckten Parkbereich stehen. Hier können Kinder spielen und entlang des durch die unterschiedlichen Feuchtbiopten führenden FußgängerInnenwegs wird den AnwohnerInnen ein windgeschützter Ort voller Aufenthaltsqualitäten geboten. Die sich nach Südosten orientierenden Gebäude weisen eine breite, terrassierte Gebäudekante auf, die an die Promenade anschließt und Servicefunktionen für die lokale Bevölkerung miteinbezieht. Die nach Nordwesten gewandten Gebäude sollen im direkten Kontakt zum „blauen“ Park stehen.

! **Herausforderung:** Die vorherrschenden Nordwestwinde können zu unangenehmen Aufenthaltsorten im Straßenraum führen. Um den Windtunneleffekt einzudämmen, sollten die Straßenbreiten reduziert werden, die Landschaftsplanung hohe Bäume für den Straßenraum vorsehen und variierende Fluchten der Gebäudekanten geschaffen werden. Da der aufkommende Kraftfahrzeugverkehr als gering einzuschätzen ist, dürfte eine Straßengestaltung mit überlappendem Straßenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr kein Problem darstellen.

Verkehrsprognose:
Straßenbahn, 800 – 1.300 Kfz/24 h.

(B) Aktive Erdgeschoßbereiche entlang des Sees

★ **Potenzial:** Um eine lebendige, urbane Gebäudekante entlang des nördlichen Seebereichs zu ermöglichen, gilt es ein Angebot an Funktionen zu schaffen, die mit dem öffentlichen Raum interagieren. Die Straße profitiert von ihrem Sonnenseitenaspekt mit schöner Aussicht auf den See. Durch eine variierende Nutzungsmischung in der Erdgeschoßebene lässt sich eine Vielzahl von Aktivitäten auf den öffentlichen Raum übertragen. Von den im Park gelegenen Gebäuden können weniger Aktivitäten ausgehen; wichtig ist, dass sie sich integral auf den Park beziehen.

! **Herausforderung:** Die Straßenbahn und der Zulieferverkehr könnten dazu führen, dass die Verbindung zwischen der dem See zugewandten Gebäudekante und dem Uferbereich, und damit verbunden der Zugang zum Wasser, abreißt. Verkehrslärm und Abfall können den Uferbereich als unwirtlich erscheinen lassen. Sollten von dem Park nur geringfügige Aktivitäten ausgehen, wird riskiert, dass dieser Bereich am See als zwielichtig und unattraktiv erscheint. Vom Park soll eine sichere Atmosphäre ausgehen, indem möglichst viele Menschen zur sozialen Kontrolle beitragen.

Die Uferbereiche des Sees müssen die sich ändernden Wasserstände in die Planungen einbeziehen und trotz dieser Gegebenheiten attraktive Uferkanten für die Bevölkerung schaffen.

Verkehrsprognose:
Straßenbahn, 800 – 1.300 Kfz/24 h.

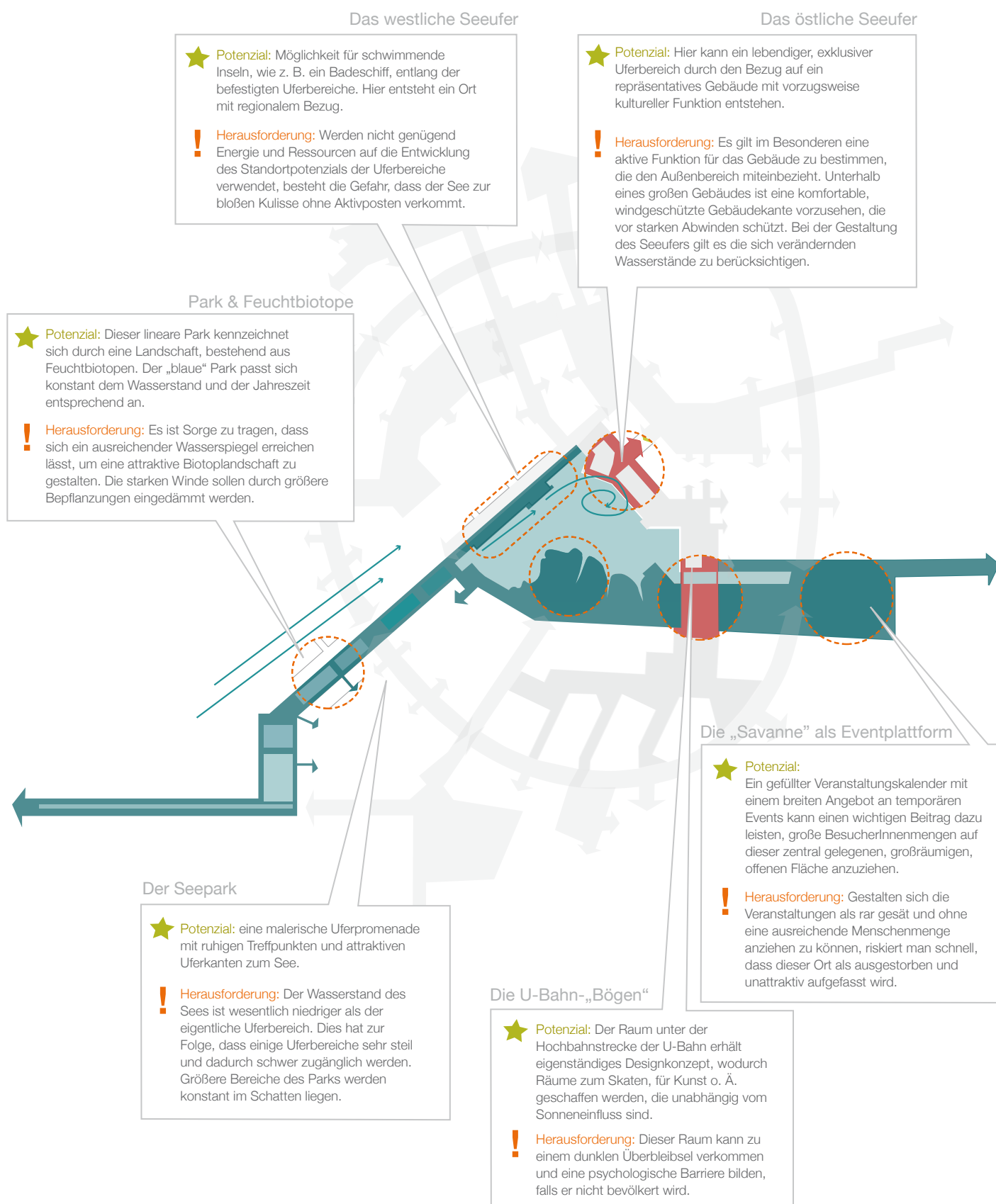
(C) Temporäre Nutzungen schaffen einen komplexen Raum

★ **Potenzial:** Vitale Funktionen wie z. B. Gokart-Rennen, Skaten, Abenteuerpark etc. können in den östlichen Bereich der Blauen Saite einbezogen werden, wo vorwiegend Gewerbebetriebe und Lagergebäude angesiedelt sind. Von diesen Funktionen kann ein hoher Lärmpegel ausgehen. Sie haben einen großen Platzbedarf, verursachen jedoch nur geringe Unkosten. Sofern diese Funktionen sich in Einklang mit der Eventplattform „Savanne“ bringen lassen, kann eine gute Synergie zwischen den Gebäudekanten und dem öffentlichen Raum geschaffen werden. Die „Savanne“ dient als Anziehungspunkt für größere Menschenmengen und verkörpert somit einen der aktivsten Orte in der Seestadt durch Nutzungen wie z. B. Zirkus, Ausstellungen oder Open-Air-Konzerte.

! **Herausforderung:** Sollten sich die Gebäudekanten nicht zur „Savanne“ hin öffnen und dort nur wenige Veranstaltungen geplant werden, besteht die Gefahr, dass dieser offen gestaltete Raum wie ausgestorben wirken wird. Die „Savanne“ soll zu einem multifunktionellen und flexiblen Ort werden, d. h., dass der Ort in längeren zeitlichen Perioden interaktiven Charakter hat. Das Gelingen eines interessanten und komplexen Ortes ist ein schwieriger Balanceakt, der schnell zu leeren und langweiligen Orten führen kann. Erschwerend ist zudem, dass die Ringstraße diesen Raum zweiteilt. Um größere Veranstaltungen verwirklichen zu können, sollte in Erwägung gezogen werden, diesen Ringstraßenabschnitt während größerer Veranstaltungen zu schließen.

Verkehrsprognose:
U-Bahn und Ringstraße, 4.100 Kfz/24 h.

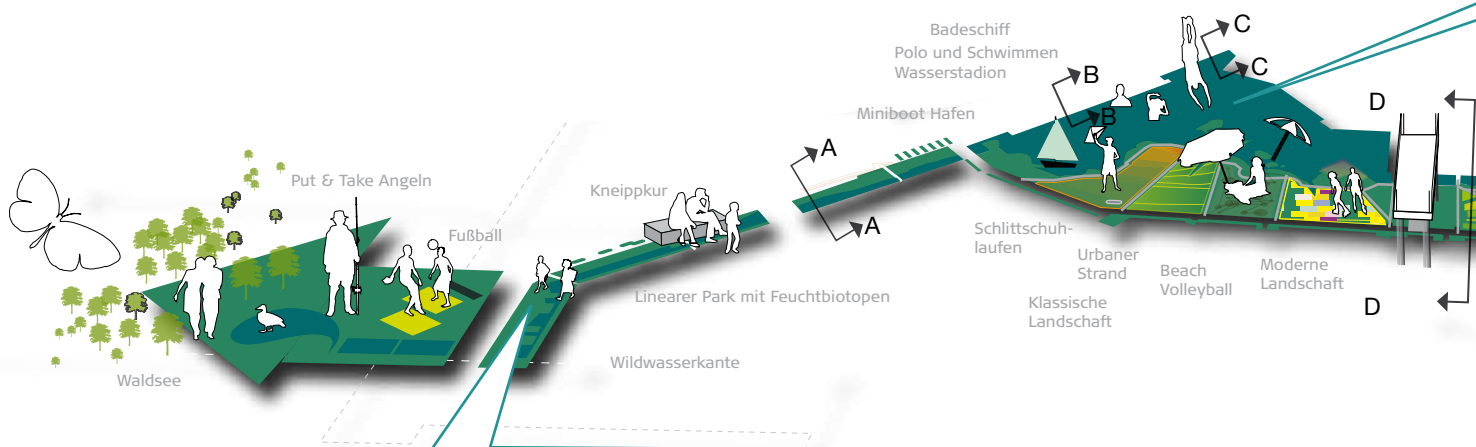
SNITTPUNKTE / POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN



Dem Wasser kommt bei der Aktivierung des öffentlichen Raums eine besondere Bedeutung zu. Der **asperm** See und der Park mit den Feuchtbiotopen werden als integrale Komponenten des nachhaltigen Wasserhaushaltes in verschiedenen Aggregatzuständen im öffentlichen Raum sichtbar gemacht.



C-C: Terrassierter Uferbereich im Norden des Sees mit integrierten Rampen, die barrierefreien Zugang ermöglichen.



A photograph showing a man and a young child walking across a traditional stone bridge over a river. The man is wearing a brown jacket and the child is wearing a purple shirt. The bridge is made of large, rectangular stone blocks. The water is greenish-brown. The image is part of a collage.

IDENTITÄT

Dieser Abschnitt stellt den Wohnbereich der Blauen Saite dar. Entlang dieser Achse, parallel zur Straßenbahn, verläuft ein Park mit verschiedenen Feuchtbiotopen, der der Blauen Saite seine besondere Identität verleiht. Wasser wird zum bestimmenden Element und zeigt sich an allen Orten – in Oberflächenkanälen, in engen Gräben oder von den Vordächern tropfend. Pflanzen finden hier einen besonders guten Nährboden und sorgen für eine grüne Kulisse.



Zone C
35 m

74 | ASPERN DIE SEESTADT WIENS • PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

ASPERN SEE



LEBEN



ORT

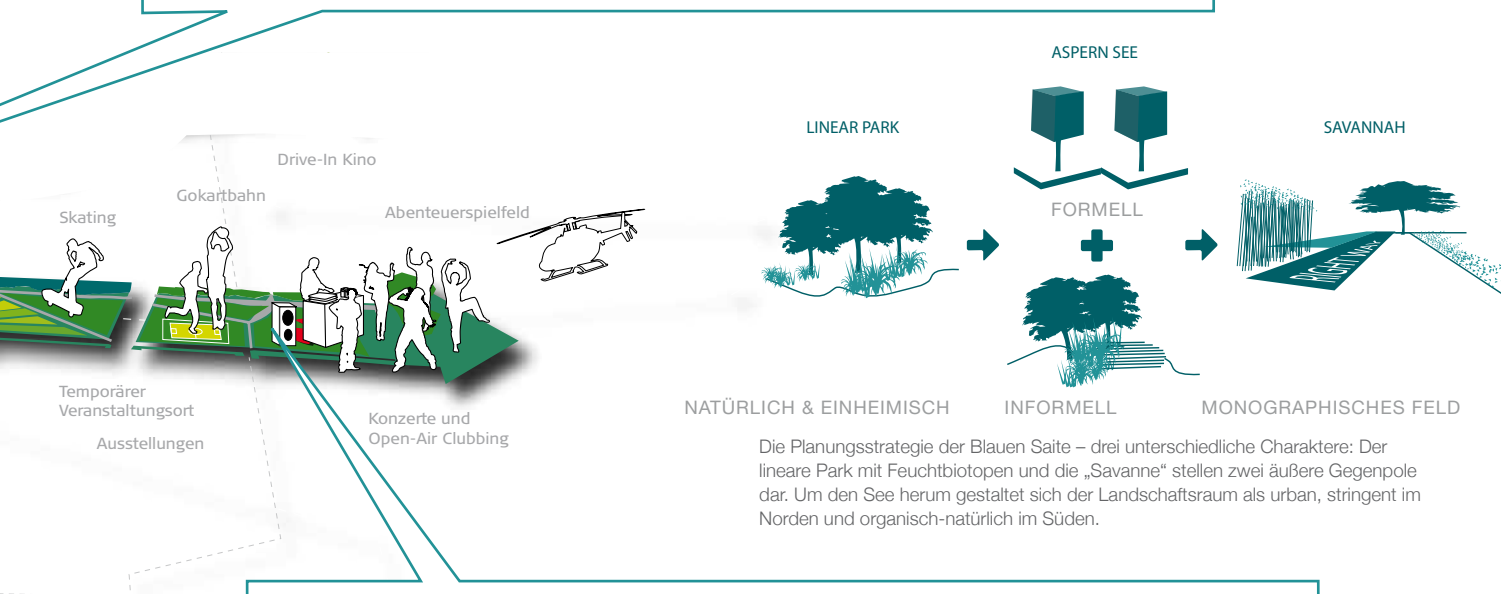


GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Der **aspern** See stellt einen der Erholung dienenden Landschaftsraum dar, der schätzungsweise 500 m befestigte und 400 m unbefestigte Uferzone aufweist. Der See bietet ein ausgezeichnetes Potenzial für einen Standort mit interessantem und variiertem öffentlichem Leben. Entlang des Sees gibt es vortreffliche Orte mit Aktivitäten für alle Altersgruppen und gute Möglichkeiten für das Beobachten des pulsierenden Stadtlebens.



Die Planungsstrategie der Blauen Saite – drei unterschiedliche Charaktere: Der lineare Park mit Feuchtbiotopen und die „Savanne“ stellen zwei äußere Gegenpole dar. Um den See herum gestaltet sich der Landschaftsraum als urban, stringent im Norden und organisch-natürlich im Süden.

DIE „SAVANNE“ – EIN VERANSTALTUNGORT



LEBEN



ORT



GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Die „Savanne“ gestaltet sich im Vergleich zu den anderen Räumen der Blauen Saite als sehr unterschiedlich. Dieses Gebiet wird durch die Ringstraße in zwei Bereiche geteilt und charakterisiert sich als offener Raum, bestehend teils aus Wiesen-, teils aus Schotterflächen. Die „Savanne“ bildet einen schlichten Schauplatz für temporäre Veranstaltungen. Sie wird entweder ungenutzt brachliegen oder zu anderen Zeitpunkten mit BesucherInnenmengen überströmt sein.



D-D-Prinzipsschnitt entlang der U-Bahn. Falls möglich, sind in den Uferbereich Funktionen wie ein Skaterparcours oder Kunst- bzw. Lichtinstallationen miteinzubeziehen. Die Herausforderungen auf Grund der sich ändernden Wasserstände müssen bewältigt werden, gleichzeitig muss ein attraktives Umfeld für FußgängerInnen geschaffen werden.

A-A-Prinzipsschnitt 1:200

D-D-Prinzipsschnitt 1:200



BLAUE SAITE / ASPERN SEE / ETAPPE 1

Der nördliche Uferbereich des **asperm** Sees ist entscheidend für die erfolgreiche Verwirklichung des Seenareals. Deshalb sollte der Haupteinsatz darauf ausgelegt sein, die Zielsetzungen dieses Bereichs der Blauen Saite umzusetzen.



Die aktiven Funktionen in den Erdgeschoßbereichen bieten ein Angebot an Essen, Getränken und Unterhaltung.



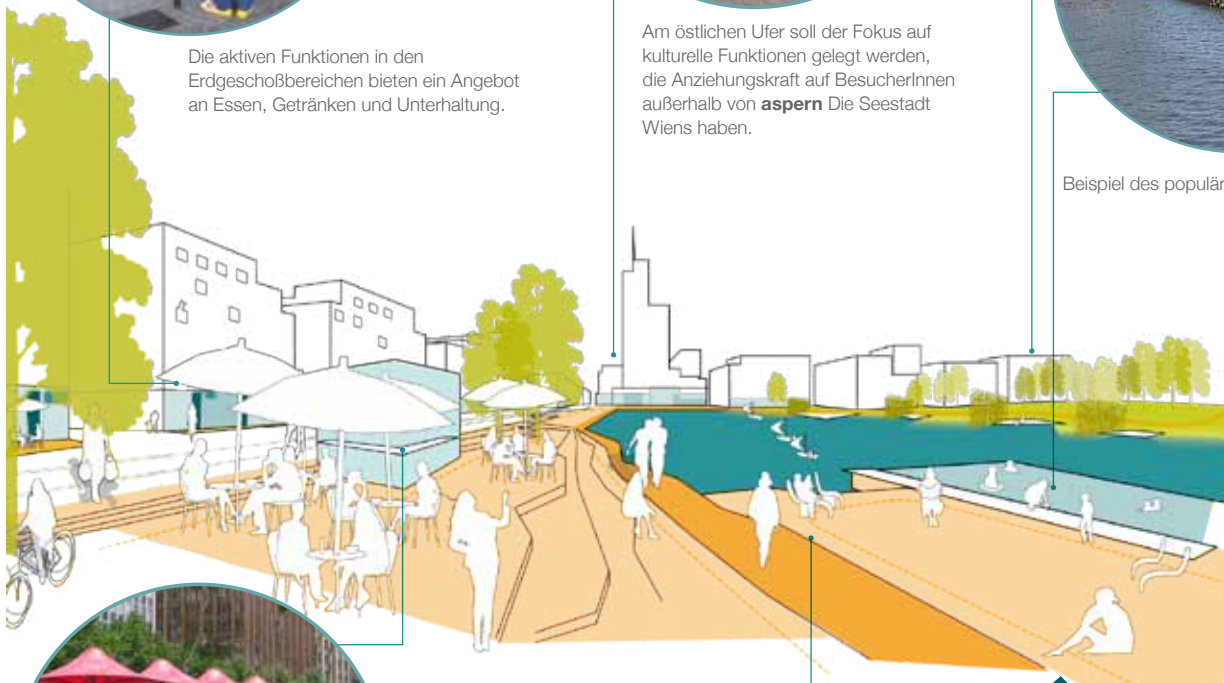
Am östlichen Ufer soll der Fokus auf kulturelle Funktionen gelegt werden, die Anziehungskraft auf BesucherInnen außerhalb von **asperm** Die Seestadt Wiens haben.



Gebäude mit direktem Bezug auf den Park. Sie ergänzen den Park als grüne Hintergrundkulisse.



Beispiel des populären Badeschiffs in Berlin



Die Gebäudekanten entlang des nordöstlichen und westlichen Uferbereichs des Sees sollen zu einem breiten Angebot an Sitzmöglichkeiten beitragen. Kinder können bei der Gestaltung von Spielplätzen entlang des Sees miteinbezogen werden. Ältere Leute sollen bei der Platzierung von Sitzbänken um Rat gefragt werden.



Eine einladende und zugängliche Uferpromenade

Die dunkelblaue Farbe kennzeichnet, in welchen Bereichen befestigte Uferkanten anzustreben sind. Entlang der südlichen Uferpromenade kann eine Reihe von Terrassen mit Treppenstufen zum Wasser angeordnet werden. In den Abschnitten zwischen den Terrassen ist das Ufer gestaffelt abgeschrägt, um in direkten Kontakt mit dem See zu kommen. Diese Bereiche weisen Schotterflächen und Pflanzungen aus höheren Gräsern auf und können in den Nachtstunden beleuchtet werden. Das nördliche Seeufer unterscheidet sich anhand seiner spezifischen Qualitätsmerkmale vom südlichen Bereich des Sees.

ETAPPE 1 / BLAUE SAITE / ASPERN SEE / CHECKLISTE



LEBEN



- ☐ Wie lässt sich sicherstellen, dass der Uferbereich des Sees vor Lärm und Verkehr geschützt ist?
- ☐ Bietet das Seeareal ein Angebot an Aktivitäten mit Anziehungskraft für die Bevölkerung aus dem weiteren Umfeld?
- ☐ Lassen sich im nördlichen Uferbereich Aktivitäten, die sich über das ganze Jahr verteilen und auch auf die Abendstunden gezielt sind, etablieren?
- ☐ Wird jedem die Möglichkeit gegeben, in einen engen Kontakt mit dem Wasser zu kommen?

STADTRAUM



- ☐ Weist die nördliche Promenade bzw. Uferkante einen urbanen Charakter auf? Ist der südliche Seebereich mit einem natürlichen, unbefestigten Ufer gestaltet?
- ☐ Gibt es gute Verbindungen und großzügig ausgelegte Straßenübergänge zum See hin?
- ☐ Gibt es in den Landschaftsbereichen um den See „spielerisch“ gestaltete Orte, die zu spontanen Aktivitäten anregen?
- ☐ Gibt es in den Uferbereichen ein breites Angebot an variierenden Sitzmöglichkeiten für ältere Menschen, größere Gruppen, Straßencafés etc.?
- ☐ Wird eine dem Standort entsprechende Beleuchtung gewählt, die das Wasser hervorhebt, ohne zu blenden?
- ☐ Sind die Uferkanten des Sees auch bei wechselnden Wasserständen attraktiv?

GEBÄUDEKANTE (NACH SÜDEN UND ZUM ASPERN SEE ORIENTIERT)



- ☐ Gestalten sich die Erdgeschoßbereiche entlang des nördlichen Uferbereichs als transparent und reich an belebenden Funktionen, die Leben auf den öffentlichen Raum übertragen?
- ☐ Sind die Wohnbereiche in den Wohngebäuden dem See zugewandt und lässt sich somit eine soziale Kontrolle des öffentlichen Raums erreichen?
- ☐ Sind die Eingangsbereiche der Gebäude zum See hin gelegen und lässt sich somit eine natürliche Frequentierung des öffentlichen Uferbereichs durch die AnwohnerInnen erreichen?
- ☐ Sind Funktionen unter der Hochbahnstrecke der U-Bahn angedacht? Gestaltet sich die Hochbahn als attraktiv und gehen von den dort angestrebten Funktionen Aktivitäten bis in die Nachtstunden aus? Lässt sich hier eine sichere und angenehme Atmosphäre zu allen Tages- und Nachtzeiten erzeugen?

* Maßgeblich für die Bebauungsfelder; G13, F14, F13, F12, J2, J3, J4, J5

Grüne Saite

- Vision
- Potenziale & Herausforderungen
- Typologien
- Etappe 1





Lyon, Frankreich

DIE GRÜNE SAITE – EINE ABFOLGE AN UNTERSCHIEDLICHEN LANDSCHAFTSRÄUMEN

Die Grüne Saite stellt eine Abfolge an lokal verankerten, erhaltenswerten, grünen Freiräumen dar, die im Verbund mit dem übergeordneten Netzwerk an Landschaftsräumen stehen. Dieses Netzwerk wird von übergeordneten Landschaftskorridoren gebildet, die Bisamberg im Nordwesten und den Nationalpark Donau-Auen im Südosten miteinander verbinden. Im näheren Zusammenhang betrachtet steht die Grüne Saite in direkter Verbindung zu dem Grünen Gürtel, der Seestadt in Form eines natürlich gestalteten Freiraums umrahmt.

Das Netzwerk von Grüner Saite und Grünem Gürtel soll die unterschiedlichen Wohngebiete miteinander verknüpfen. Die BewohnerInnen der benachbarten Gebiete sollen mit Hilfe der Freiräume eingeladen werden und keine Barrieren bilden, die Stadtteile voneinander trennen. Durch die Einbeziehung von Geh-, Lauf- und Fahrradwegen sowie Pferdepfaden in dieses Netzwerk entsteht ein Landschaftsraum mit einem breitgefächerten Angebot an verschie-

denartigen Nutzungsmöglichkeiten; gleichzeitig wird ein erweiterter Lebensraum für Tier- und Pflanzenwelt unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte geschaffen.



Die Lage von **aspern** Die Seestadt Wiens zwischen den zwei großen Landschaftskorridoren

GRÜNE SAITE: 93.453 M²

VISION



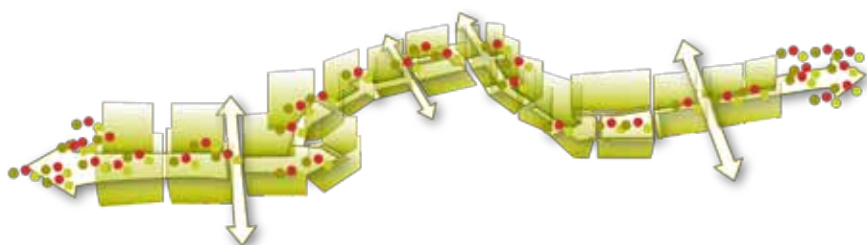
EIN VERSAMMLUNGSTORT FÜR MENSCHEN

Die Grüne Saite verbindet bestehende und neue Stadtteile miteinander. Es gilt ein Netzwerk an Landschaftsräumen zu gestalten, die die Menschen dazu animieren, Gebrauch von dem breiten Angebot an Nutzungsmöglichkeiten wie z. B. Crosscountry-Radfahren, Jogging oder Reiten zu machen.



SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Grüne Saite sieht integrale Funktionen vor, die soziale Treffpunkte, wie z. B. einen Stadtbauernhof, ein Hundetrainingsgelände, MieterInnengärten und Spielplätze, für die Bevölkerung schaffen. Den Fixpunkt könnte ein Bauernmarkt am Schnittpunkt mit der Roten Saite bilden. Diese im Freien anzutreffenden, zur Erholung dienenden Funktionen lassen sich gut in die Grüne Saite einfügen und würden diesem Landschaftsraum zusätzliche Gestalt verleihen.



GRÜNE STRASSEN + GRÜNE GEBÄUDE

Die Gebiete zwischen Park- und Landschaftsbereichen sollen mit einer Fülle von integrierten Bepflanzungen gestaltet werden und somit den Erlebnisraum Grüne Saite stärken. Der gestalterische Leitfaden ist „grün“, sowohl in horizontaler als auch vertikaler Ausrichtung. Der Einsatz von versiegelten Oberflächenbelägen soll weitestmöglich begrenzt werden!



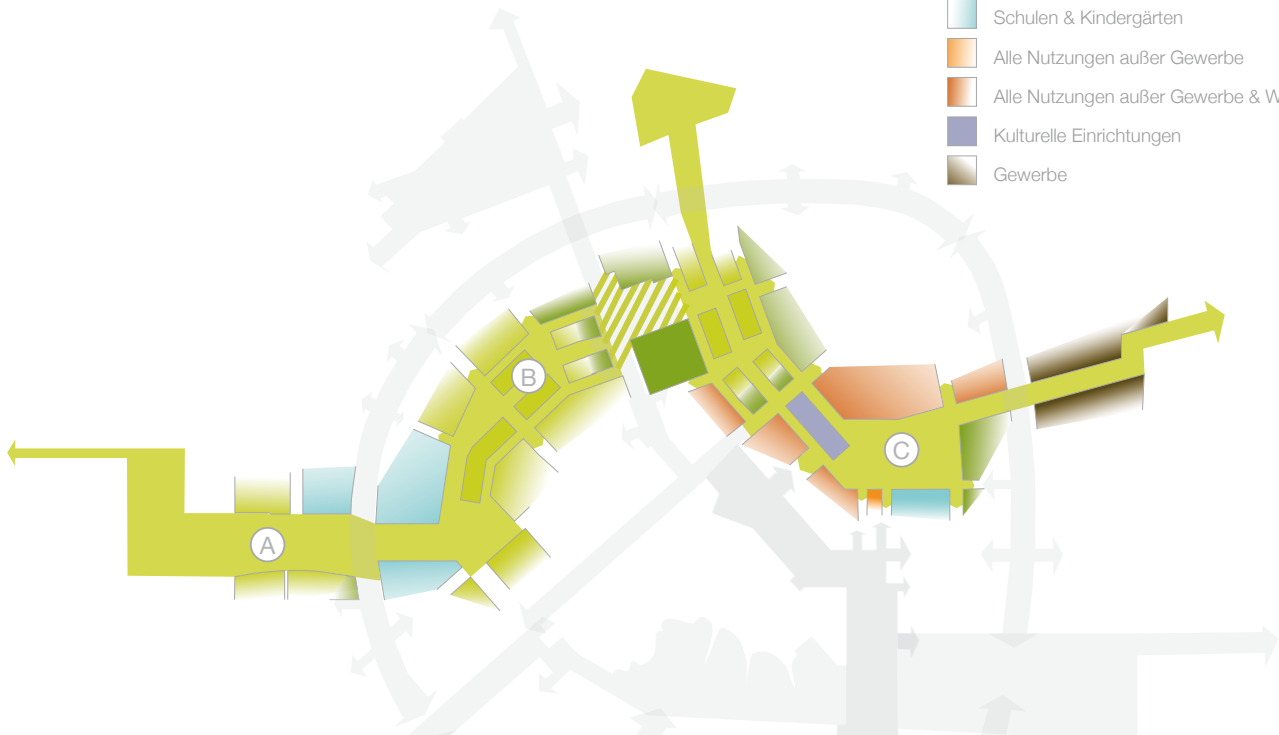
KULTUR + NATUR

Die Grüne Saite handelt von Übergängen zwischen gegensätzlichen Räumen: Kultur – Natur, intensiv gepflegt – extensiv gepflegt, exotische Pflanzenarten – einheimische Pflanzenarten. Der zentrale Bereich der Grünen Saite lässt sich als sehr belebter und aktiver Landschaftsraum mit klarer kultivierter Prägung charakterisieren, wohingegen die äußeren Bereiche einen deutlich naturbezogenen Charakter aufweisen.



POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN

	Ausschließlich Wohnen
	Vorwiegend Wohnen
	Schulen & Kindergärten
	Alle Nutzungen außer Gewerbe
	Alle Nutzungen außer Gewerbe & Wohnen
	Kulturelle Einrichtungen
	Gewerbe



A Spielen & Lernen

★ **Potenzial:** Die Hälfte des öffentlichen Raums wird nach Westen hin durch die Schulen einbezogen. Klassenraumbereiche im Freien und Orte für Fantasienspiele bestimmen die Gestaltung in diesem Bereich. Kinder und Eltern werden beim Pflanzen von Bäumen und dem Bestellen von Gärten miteinbezogen und erlangen hierdurch eine stärkere Ortsverbundenheit. Der östlichste Bereich ist für ein Hundetrainingsgelände und eine Tierpflegestation bestimmt. Hier können sich die EinwohnerInnen aus dem Umfeld treffen, um neue Kontakte zu knüpfen und mit ihren Haustieren zu trainieren.

! **Herausforderung:** Es besteht ein Risiko, dass größere Bereiche eingezäunt werden, was den durchlässigen, natürlichen Charakter der Grünen Saite beeinträchtigen würde. Offene Landschaftsräume mit variierter ortsansässiger Bepflanzung, die den Raum nach Funktionsbestimmung unterteilt, sind sicherzustellen. Nach acht Uhr abends wird sich voraussichtlich kaum jemand in dem Gebiet aufhalten. Es muss sichergestellt werden, dass die Bereiche entlang der Gebäude als sicher aufgefasst werden.

Verkehrsaufkommen: Ringstraße 11.100 Kfz/24 h.

B Im Herzen des Wohngebietes

★ **Potenzial:** Ein Ort mit guten Voraussetzungen für eine lebendige und attraktive Wohngegend. Der Fokus auf Nachhaltigkeit manifestiert sich durch begrünte Dächer, Hausgemeinschaften mit Fahrgemeinschaften und die Möglichkeit des Einbeziehens von Gebäuden, die nach dem Baugemeinschaftsprinzip geplant sind. Ein perfekter Standort für urbanes und grünes Wohnen, zwischen dem Handelszentrum und dem Schulgebiet gelegen. Hier soll zu privaten EigentümerInneninitiativen ermutigt werden.

! **Herausforderung:** Die engen Straßenräume können eine Begrünung des Wohnumfelds erschweren. Da diese Straßen direkt mit der Grünen Saite verbunden sind, soll jedoch versucht werden, speziell diesen Straßen eine grüne Prägung zu verleihen. Auf Grund des engen Passagencharakters des Raums ist eine klare Definition von öffentlichem und privatem Raum vorzunehmen. Nur so lässt sich die Nutzung dieser Räume und damit verbunden das Wohlbefinden der BewohnerInnen sicherstellen. Bepflanzungen sind den unterschiedlichen Bedingungen der Grünen Saite entsprechend anzupassen.

Verkehrsräume: FußgängerInnenengeschäftsstraßen und FußgängerInnenzone.

C Zentrum für Freizeit & Naherholung

★ **Potenzial:** Hier lässt sich ein Treffpunkt für alle Altersgruppen schaffen, an dem sowohl Kinder als auch Erwachsene mehr über „Outdoor-Sport“ und „Outdoor-Leben“ oder Tiere und Landwirtschaft lernen können. Die angedachten Aktivitäten und Veranstaltungen umfassen einen städtischen Bauernhof, ein Trainingslager, Wettbewerbsveranstaltungen, Tierschauen, Fahrradverleih, Werkstätten etc. Der östliche Bereich der Grünen Saite verbindet urbanes Leben mit naturbezogenen Freizeit- und Erholungsangeboten, um die Bevölkerung näher zur Natur zu bringen. Ein Freizeit- und Naherholungszentrum kann zum Ausgangspunkt bzw. zur Zwischenstation des Fahrrad- und Wanderweges zwischen Donau-Auen und Bisamberg werden.

! **Herausforderung:** Der potenzielle Standort für diesen Bereich liegt neben der U-Bahn-Strecke, welche den öffentlichen Raum in zwei Abschnitte zerteilt. Lässt sich die Idee von einem Ort, der Stadtleben und Natur verbinden soll, neben einer großen urbanen Transportinfrastrukturanlage realisieren? Lassen sich der Stadtbauernhof und Stallnutzungen unter der U-Bahn-Führung etablieren? Ein Stadtbauernhof könnte zu Geruchsbelästigungen führen und von den angedachten Übernachtungsmöglichkeiten für eine größere Anzahl an Gästen könnte zeitweise ein erhöhter Lärmpegel ausgehen. Dies könnte ein Konfliktpotenzial in Bezug auf die Nachbarschaft darstellen.

Verkehrsräume: FußgängerInnenengeschäftsstraßen und FußgängerInnenzone.

SNITTPUNKTE / POTENZIALE & HERAUSFORDERUNGEN



Bahnhof & Park mit lokalem Bezug

- ★ **Potenzial:** Ein lokal verankerter Park bietet Erholungsmöglichkeiten für AnwohnerInnen und PendlerInnen.
- ! **Herausforderung:** Man riskiert, dass von dem Park nur wenige Aktivitäten ausgehen. Auf Grund der nahen Lage zum Bahnhof und eines Bereiches mit geringerer sozialer Kontrolle besteht die Gefahr, dass hier ein Ort mit unerwünschten Aktivitäten entsteht.

Wohnen im Grünen

- ★ **Potenzial:** Der Ort stellt ein Wohngebiet mit Außenräumen von hohem Qualitätsstandard und klarer Identität dar.
- ! **Herausforderung:** Es gilt öffentliche und private Räume klar zu definieren, um den Gebäuden Halt in der Grünen Saite zu geben.

Wohnen im Grünen

- ★ **Potenzial:** Der Ort stellt ein Wohngebiet mit Außenräumen von hohem Qualitätsstandard und klarer Identität dar.
- ! **Herausforderung:** Es gilt öffentliche und private Räume klar zu definieren, um den Gebäuden Halt in der Grünen Saite zu geben.

Grüne Saite & Ringstraße

- ★ **Potenzial:** eine interessante Verbindung, geprägt von einheimischen Pflanzenarten, die ein leichtes Überqueren von Pferden und Fahrrädern ermöglicht.
- ! **Herausforderung:** Es gilt mögliche Konflikte beim Zusammentreffen von Industrie- und Gewerbenutzungen und dem Grünen Korridor zu minimieren; vielmehr soll eine positive Synergie der Gegensätze entstehen.

Schulgelände

- ★ **Potenzial:** Dieser Ort schafft eine Spielwiese für alle. Hier gibt es für Kinder Orte zum Spielen und Erforschen. Hier finden sich Bereiche für HundebesitzerInnen und ihre Haustiere.
- ! **Herausforderung:** Die Überquerung der Ringstraße muss deutlich gekennzeichnet werden, um den Verkehr zu beruhigen und AutofahrerInnen auf die Möglichkeit von herumlaufenden Kindern und Hunden aufmerksam zu machen.

Rote Saite & Grüne Saite

- ★ **Potenzial:** Die Schnittstelle von Kultur und Natur schafft einen geeigneten Rahmen für Bauernmärkte, kulinarische Ausstellungen von einheimischen Erzeugnissen, Kurse über „Outdoor“-Aktivitäten etc.
- ! **Herausforderung:** Eine erfolgreiche Platzgestaltung um die Schnittstelle von Roter und Grüner Saite ist sehr stark von der Menge an PassantInnen abhängig.

Kultureinrichtungen

- ★ **Potenzial:** ein ausgezeichnete Standort für Einrichtungen mit kultureller Bestimmung, wie z. B. einen Stadtbauernhof, ein Freizeit- und Naturzentrum, eine Kirche etc.
- ! **Herausforderung:** Die Hochlage der U-Bahn bildet eine Betonlandschaft als Hintergrund. Der hohe Lärmpegel der U-Bahn könnte die Atmosphäre stören.

Themenspielplatz

- ★ **Potenzial:** gestaltet sich als ein ortsbezogener Standort für Kindergärten und ähnliche Funktionen. Ein Spielplatz ohnegleichen – ein Ort, an dem man spielerisch seine Sinneswahrnehmungen kennen- und aktivieren lernt.
- ! **Herausforderung:** Es gilt einen Spielplatz mit einem Qualitätsstandard zu gestalten, der einen Anziehungspunkt für die Bevölkerung aus einem über die Seestadt hinausreichenden Umkreis bildet.



NATÜRLICH & EINHEIMISCH



KULTURELL & EXOTISCH



NATÜRLICH & EINHEIMISCH

GRÜNE SAITE – TYPOLOGIEN

Unversiegelte Grünflächen können nachweislich einen stressreduzierenden Einfluss auf das Wohlbefinden der am Ort ansässigen BewohnerInnen haben. Die Grüne Saite ist so gestaltet, dass sie ein breites Angebot an vielfältigen Nutzungen mit sowohl aktivem als auch passivem Charakter schafft. Allen Aktivitäten liegt die Absicht zu Grunde, dem Allgemeinwohl zu dienen, und sie stellen somit ein besonderes Qualitätsmerkmal der Seestadt dar.

Die Bepflanzungsstrategie der grünen Saite – Der Übergang von einer natürlichen, extensiv gepflegten Landschaftszone zu einer kultivierten, intensiv gepflegten Landschaftszone.



Die Räume zwischen den Wohngebäuden sollen als semiprивater Bereich ausgebildet werden. Die anderen Bereiche der Grünen Saite sind als öffentlich zu betrachten, obwohl auch hier Möglichkeiten bestehen, Funktionen mit semiprivatem bzw. privatem Charakter wie z. B. die Hundpflegestätte und den Stadtbauernhof zu integrieren.



VÖGEL



BÄUME



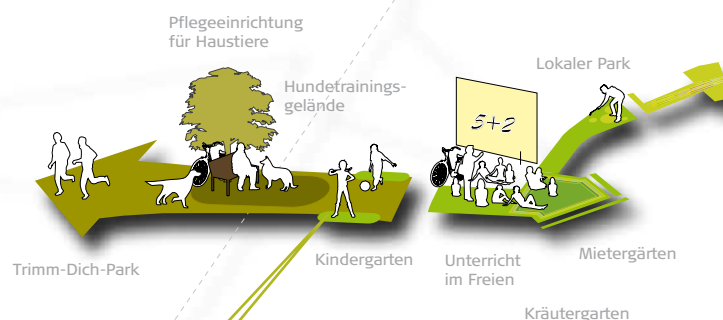
Information über die einheimische Tier- und Pflanzenwelt in **aspersn** und Österreich



Begegnungsräume für alle, z. B. Trainingsgelände für Hunde



Einladungen für alle Altersgruppen schaffen, z. B. Spielplatz für Erwachsene



EINE LEBENS- UND LERNGEMEINSCHAFT



LEBEN



ORT



GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Die Grüne Saite ist ein sehr lokal verankerter öffentlicher Raum. Die neuen EinwohnerInnen der Seestadt sollen eng in die Entwicklung der öffentlichen Räume einbezogen werden. Hier können Bäume gepflanzt, Gemeindezentren gegründet, lokale Märkte ins Leben gerufen werden; zudem lässt sich auf ehrenamtlicher Basis dazu beitragen, z. B. Spielplätze zu errichten und Veranstaltungen zu organisieren.



„Der Wald gehört den Aspernern!“ Eine Initiative, die auf eine stärkere Ortsverbundenheit zielt.

GRÜNE KULTURLANDSCHAFT



LEBEN



ORT

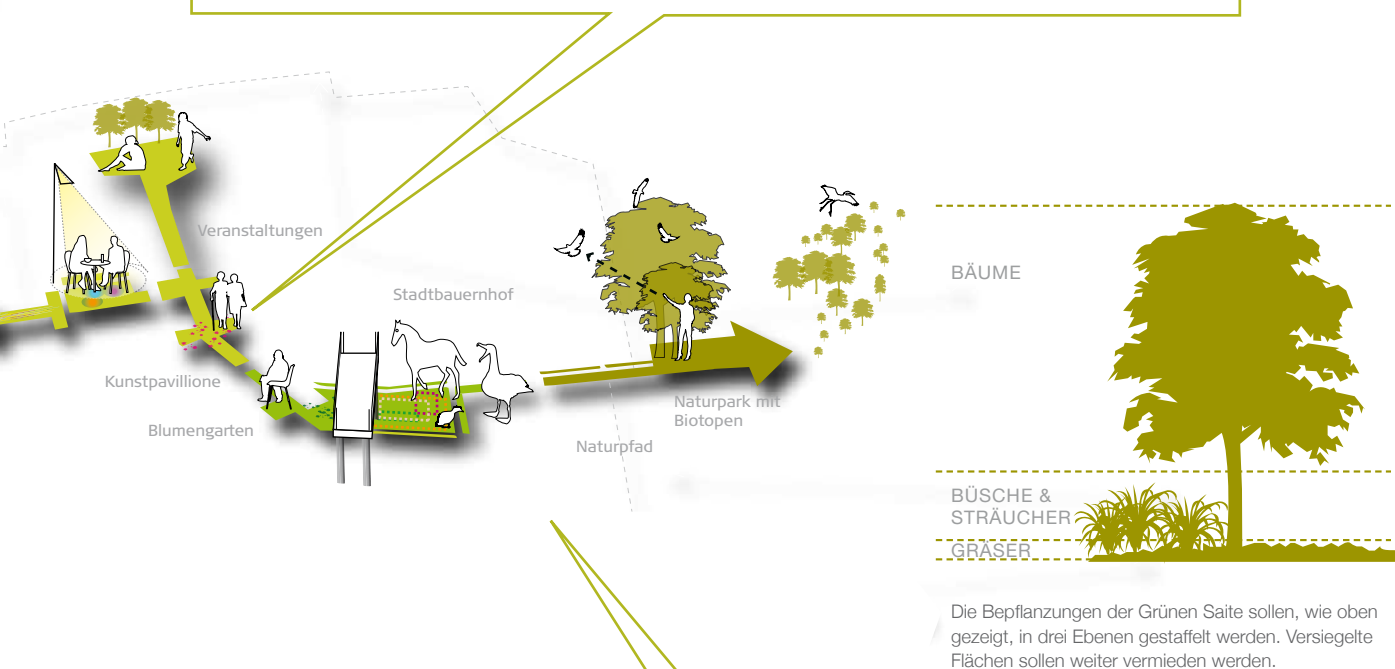


GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Entlang der Grünen Saite wird eine Abfolge unterschiedlicher Freiräume geschaffen. Diese Bereiche variieren in Größe und Gestalt, gestalten sich jedoch alle als äußerst grüne Freiräume. Der zentrale Bereich der Grünen Saite charakterisiert sich als sehr kultiviert in Form von exotischen Pflanzenarten und künstlich gestalteten Bepflanzungen. Der menschliche Einfluss auf die Natur wird hier zum Ausdruck gebracht. Das Leben entlang der Grünen Saite gestaltet sich im Umfeld zur Roten Saite durch mehr kulturbezogene Aktivitäten, wie z. B. Schrebergärten, Kunstinstallationen, Boulebahnen, wohingegen die Außenbereiche sich mehr als ein naturbezogenes Umfeld gestalten.



DER GRÜNE KORRIDOR



LEBEN



ORT



GEBÄUDEKANTE



IDENTITÄT

Das im Freien gelegene Freizeit- und Naherholungszentrum bildet einen Ausgangspunkt zum Fahrradfahren und Reiten entlang des Grünen Korridors mit Fortsetzung in Richtung Bisamberg/Donau-Auen. Der östliche Bereich der Grünen Saite bietet ein Angebot an naturbezogenen Aktivitäten und Naherholungsmöglichkeiten, wie z. B. den Verkauf von lokalen Landwirtschaftsprodukten, Kleinviehhaltung, Naturfestivals, Pferdezeugschauen etc. Teilbereiche dieses Abschnittes liegen im Industriegebiet von **asperrn** Die Seestadt Wiens. Diese Gebäudekante lässt sich gut in die Typologie von landwirtschaftlichen Nutzbauten, wie wir sie in ländlicher Umgebung finden, einpassen.

Erdgeschoßbereiche & Gebäuderücksprünge

- Einleitung
- Gebäuderücksprünge: Typologien





ERDGESCHOSSBEREICHE & GEBÄUDERÜCKSPRÜNGE

„If the edge fails, then the space never becomes lively.“

A Pattern Language,
Christopher Alexander, 1977

FOKUS AUF GEBÄUDEKANTEN

Die der Ringstraße und den Saiten zugewandten Gebäudekanten stehen im Fokus der auf den folgenden Seiten aufgezeigten Richtlinien.



Beim Studium gut funktionierender öffentlicher Räume lernt man schnell, dass der Großteil der Aktivitäten der Menschen sich in dem Bereich der Raumkante abspielt. Einfältige und baulich verschlossene Fassaden und Fassadenrücksprünge haben einen negativen Einfluss auf das städtische Leben in öffentlichen Räumen. Die drei Saiten und die Ringstraße, als Rückgrat des öffentlichen Lebens, müssen das Potenzial der Nutzung maximal ausschöpfen. Ein Synergieeffekt durch gegenseitigen Bezug von Aktivitäten in Gebäuden und in davorliegenden offenen Räumen ist ausschlaggebend.

ERDGESCHOSSBEREICH

Die Gebäudekante der Ringstraße und der drei Saiten muss in der Gestaltung die stimulierende, positive Erfahrung des Passanten / der Passantin im öffentlichen Bereich sicherstellen. Dem Erdgeschoßniveau kommt durch den direkten Bezug zum Sinnesapparat des Menschen besondere Bedeutung zu. Es gilt möglichst viele Eingangsbereiche zum Straßenraum zu schaffen. Eine Vielzahl an frei vermietbaren oder aktiv genutzten Erdgeschoßeinheiten muss angestrebt werden. Die Detaillierung des

Erdgeschoßbereiches muss einen positiven Einfluss auf rege Kommunikation zwischen bebauten und offenen Flächen sichern. Haptische Qualitäten und Detailreichtum sollen eine vielseitig stimulierende Umweltwahrnehmung des Menschen sichern.

GEBÄUDERÜCKSPRÜNGE

Die dreidimensionale Ausbildung der Gebäudekante durch kleine lokale Rücksprünge in Form von Vorgärten, Balkonen, Erkern, Servicebereichen usw. wird erreicht, indem die Gebäude durch einen Gebäuderücksprung von der rechtlichen Grundstücksgrenze zurückgesetzt werden. Gebäuderücksprünge sollten immer von hoher Qualität sein und der Gestaltungscharakter sollte eindeutig privaten oder öffentlich zugänglichen Charakter haben.

Nur in Ausnahmesituationen sollten Gebäuderücksprünge als Mechanismus genutzt werden, um „Pufferzonen“ zu geschlossenen Gebäudekanten zu schaffen.

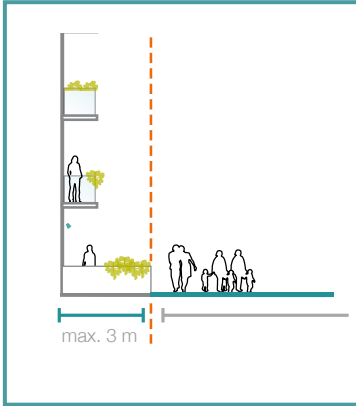
„Best Practice“-Richtlinien (bewährte Methode) mit Bezug auf die maximale Größe von Gebäuderücksprüngen sind im Folgenden für die Nutzungen an den Saiten und der Ringstraße definiert.





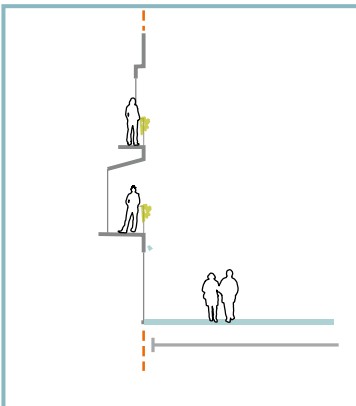
GEBÄUDERÜCKSPRÜNGE: TYPOLOGIEN

Grundstücksgrenze:



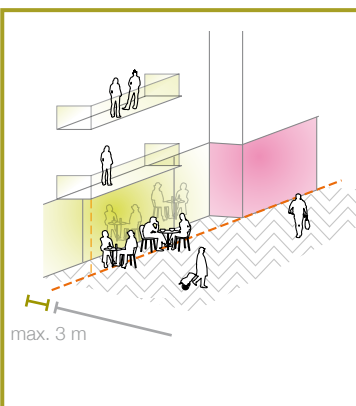
A1. WOHNBAU TYP A

- Rücksprünge sind notwendig, um Balkone zum Straßenraum zu ermöglichen.
- Rücksprünge sollten im Erdgeschoßbereich Außenbereiche zur privaten Nutzung schaffen, z. B. Vorgärten oder bewirtete Servicebereiche.
- Eingänge der vertikalen Erschließung werden zum Straßenraum orientiert.
- Häusliche Aufenthaltsräume (Wohnzimmer, Esszimmer, Schlafräume) sollten sich auch zur Ringstraße und den Seiten orientieren.



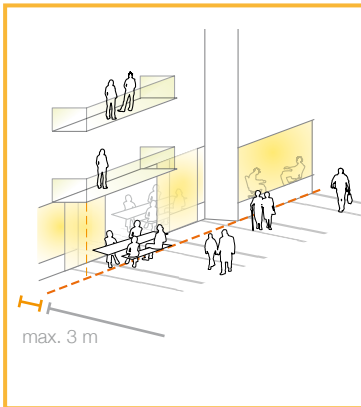
A2. WOHNBAU TYP B

- Wohnbau mit zurückgesetzten Balkonen, französischen Balkonen oder ohne Balkone ausgebildet hat keinen Gebäuderücksprung.
- Aufgelockerte (grüne) Kantzonen können im Erdgeschoßbereich integriert werden.
- Eingänge der vertikalen Erschließung werden zum Straßenraum orientiert.
- Häusliche Aufenthaltsräume (Wohnzimmer, Esszimmer, Schlafräume) werden sich auch zur Ringstraße und den Seiten orientieren.



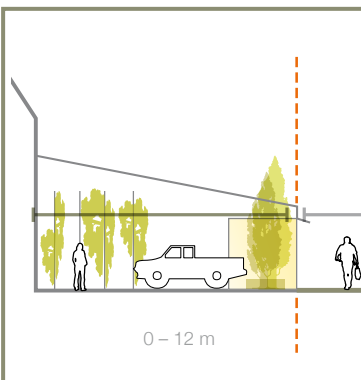
B. HANDEL (EINZELHANDEL, CAFÉ, RESTAURANT)

- Werden an die Grundstücksgrenze gebaut, aber:
- Kleine, lokale Rücksprünge können dort integriert werden, wo Balkon der überliegenden Wohnräume Rücksprünge verursachen.
- Kleine, lokale Rücksprünge können integriert werden, um bewirtete Freiflächen zu schaffen.
- Rücksprünge müssen in der Gestaltung, dem Charakter und Detaillierungsgrad mit dem anschließenden öffentlichen Raum abgestimmt werden.
- Eingänge der vertikalen Erschließung werden zum Straßenraum orientiert.
- Transparente Gestaltung des Erdgeschoßbereiches sichern (inklusive Sicherheitsvorrichtungen und Beschilderung).
- Vielfalt an komplementären, aber unterschiedlichen NutzerInnen durch Integration von frei vermietbaren Einheiten im Erdgeschoß.



C. BÜRO

- Raumprogrammelemente mit sozialem Wert (Kantine, Besprechungsräume, Ausstellungsräume, Kommunikationsräume etc.) an die Raumkante mit Sichtbeziehung zur Straße.
- Prinzipiell keine Rücksprünge, nur dort, wo durch darüberliegenden Wohnungsbau bedingt.
- Ausdehnung horizontal ausgerichteter und undifferenzierter Erdgeschoßfassaden vermeiden durch Vielzahl von Eingängen, Öffnungen, Sichtverbindungen, Interventionen.
- Eingänge der vertikalen Erschließung werden zum Straßenraum orientiert.



D. GEWERBE

- Rücksprünge zwischen 0 m und 12 m möglich in Abstimmung mit Raumprogramm.
- Komponenten des Raumprogrammes, die einen positiven Beitrag zur Animation des Straßenraums bieten, werden ohne Rücksprung ausgebildet (Ausstellungsräume, Kantinen etc.)
- Rücksprünge sind keine Hundetoiletten! Landschaftliche Gestaltung und Kunst am Bau sollten auch hier Qualitäten schaffen.
- Geschlossene Fassadengestaltung soll vermieden werden, wo dies möglich ist.
- Überzogen industrielle Gestaltungsprinzipien der Fassaden sollen in öffentlich zugänglichen Bereichen vermieden werden. Eine Reichhaltigkeit an Detail, Dreidimensionalität und Kommunikationsflächen, wie Fenstern und Eingängen, ist erwünscht.

* Die Kategorien auf dieser Seite basieren auf Geschehnissen in den Erdgeschoßbereichen.

Stadtinventar

- Kriterien
- Strategie
- Zuordnung
- Inventar-Familien
- Stadtinventar der Ringstraße & der Saiten





STRATEGIE FÜR DAS STADTINVENTAR

KRITERIEN

STADTINVENTAR STÜTZT DAS STÄDTISCHE LEBEN:

- Einladendes Angebot an alle.
- Alle Altersgruppen und Menschen mit besonderen Bedürfnissen.
- Barrierefreien Zugang sichern.
- Schafft Treffpunkte und Begegnungsstätten.
- Respektiert zu erwartende Bewegungsachsen der FußgängerInnen.
- Flexibel; kann situationsbedingt konfiguriert werden.
- Sichert „das Recht, allein zu sein“ und „das Recht, Menschen zu treffen“.
- Ausgewähltes Inventar lädt zu aktiver Erholung und zum Spielen ein.

STADTINVENTAR ALS CHARAKTERBILDENDES ELEMENT:

- Ortsgebundene Charakter und Identitäten werden geschaffen.
- In der Raumgestaltung integriert.
- Wichtige Sichtachsen werden nicht blockiert.
- Ausgewählte Inventarelemente haben Skulpturcharakter.
- Inventar von kommerziell genutzten Außenbereichen unterstützt Charakter des Stadtraums.

STADTINVENTAR STÜTZT DIE POSITIVE WAHRNEHMUNG DES MIKROKLIMAS:

- Räumliche Anordnung respektiert Gegebenheiten: Sonne/Schatten, dem Wind zugewandt / dem Wind abgewandt, tages- und saisonbedingte Beleuchtungskriterien.
- Robuste Materialien, den klimatischen Bedingungen Wiens angepasst.
- Haptische Qualitäten der Materialien müssen bei hohen und niedrigen Temperaturen NutzerInnenkomfort bieten.

STADTINVENTAR UND DER MENSCHLICHE MASSSTAB:

- Größe, Maßstab und Gestaltung des Stadtinventars orientieren sich am menschlichen Bedarf nach einer reichhaltig stimulierenden Umwelt.
- FußgängerInnen bewegen sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 5 km/h. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass gute und reichhaltige Detaillierung zu anregenden Sinneswahrnehmungen beitragen.
- Stärkt das Gefühl der Sicherheit und die reale Sicherheit.
- Das Stadtinventar ist ergonomisch zu gestalten.

STRATEGIE

WIEDERERKENNUNG

Der Wert der unikalen Lösung der Inventar-Familie **asperm** im Gegensatz zum Wert der Wiedererkennung der Inventar-Familie Wien.
(Hinweis: Tabelle nächste Seite.)

ASPERN DIE SEESTADT WIENS: IDENTITÄT

Die Identität der Seestadt wird aktiv durch die Wahl und Gestaltung des Stadtmobiliars geprägt. Als „**asperm** Seestadt Standard“ ist eine neue Familie an Elementen im öffentlichen Raum definiert, die nur in **asperm** eingesetzt wird. Diese einzigartige Formsprache wird eng mit der Identität von **asperm** verbunden.

VIelfALT

Das Konzept der Inventar-Familien erlaubt es, im Rahmen einer übergeordneten Formsprache unterschiedlich anwendbare Komponenten anzubieten (z. B. Drei verwandte, aber einzigartige Sitzbänke können im gleichen Stadtraum die Komfortbedürfnisse unterschiedlicher Altersgruppen befriedigen).

ORTSSPEZIFIKATION

In einigen wichtigen Stadträumen muss Gestaltungsfreiraum geschaffen werden, um Stadtinventar für eine spezielle Situation zu entwerfen (z. B. eine differenzierte Beleuchtungsstrategie mit einzigartigen Lösungen für die unterschiedlichen Segmente der Ringstraße).

STADTINVENTAR ALS IKONE DES STADTRAUMS

Die Seestadt wird über einen langen Zeitrahmen in verschiedenen Bauphasen entstehen. Dieser zeitliche Versatz stellt eine Herausforderung für die Umsetzung des Konzeptes der Saiten dar. Übergeordnete Gestaltungselemente mit Ikonencharakter sollen deshalb strategisch eingesetzt werden, um die Kontinuität der Saiten über einen langen Zeitrahmen zu sichern. Inventar mit Ikonencharakter kann durchaus der technischen Entwicklung gemäß dem Stand der jeweiligen Bauphase angepasst werden (z. B. Integration von LED-Leuchten in späteren Phasen).



ZUORDNUNG DES STADTINVENTARS



Eine Hierarchie unterscheidet zwischen den „Standardstraßen“ des Stadtteiles und den Straßen, die das Erscheinungsbild der Saiten prägen. Die Zuordnung bezieht sich ausschließlich auf die Straßen der Saiten.

Die Saiten und die Ringstraße sollten durch den Einsatz des Inventars in ihrer Erscheinung als besonders wichtige Stadträume hervorgehoben werden. Eine weitere wichtige Funktion des Stadtinventars ist es, den Raumfolgen der Saiten durch übergeordnete Gestaltungsmerkmale einen Ausdruck einer Familienzugehörigkeit zu verleihen.

	WIEN STANDARD	ASPERN SEESTADT STANDARD	ORTSGEBUNDEN/ VARIABEL
SITZBÄNKE & ANDERE SITZMÖGLICHKEITEN aspern Die Seestadt Wiens Inventar-Familie der Sitzbänke		●	○
SPIELERISCHES STADTINVENTAR Spielskulpturen, künstlerische Elemente			●
FUNKTIONELLE BELEUCHTUNG Auswahl einer Inventar-Familie zugehörigen Beleuchtung zur ortsspezifischen Differenzierung			
LEUCHTE	●		○
LEUCHTMAST		●	○
ÄSTHETISCHE BELEUCHTUNG Indirekte Beleuchtung von Objekten und Gebäuden, Beleuchtungseffekte, dekorative Beleuchtung, Farbakzente in der Beleuchtung			●
FAHRRADSTELLPLÄTZE	●		
STRASSENPELLER Ausgewählte Straßenpoller werden aus einer ortsspezifischen Stadtraumgestaltung entwickelt		●	○
BAUMGITTER Baumumfassende Gitterroste im Straßenniveau		●	
MÜLLEIMER	●		
SCHILDER			
SCHILDER MIT STRASSENAMEN		●	
SCHILDER DER WEGWEISUNG Wegweiser für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, andere Informationen		●	
BODENBELÄGE			●



DIE INVENTAR-FAMILIEN

Die Leitmotive der Inventar-Familien sind:

VIelfältiges ErscheInungsbild

Eine Inventar-Familie (z. B. Sitzbänke, Beleuchtung) ermöglicht das Schaffen eines kohärenten Erscheinungsbildes, ohne eine Vielzahl an Nutzungsmustern und Bedürfnissen zu beschränken.

ÜBERGEORDNETES ERSCHEINUNGSBILD DER SAITEN

Durch die Inventar-Familien ist es möglich, eine komplexe Abfolge von öffentlichen Räumen durch ein übergeordnetes Ordnungsmerkmal gestalterisch zu verbinden.

WARTUNG

Jede Inventar-Familie trägt zur Reduzierung des Bedarfs an Teilkomponenten und der Wartung und Erneuerung bei.

Variation in Farbe und Oberflächenbeschaffenheit: Die unterschiedlichen Saiten können durch einfache, aber effektive Merkmale der Material- und Farbwahl des Stadtinventars differenziert werden. (So kann z. B. die abgestimmte Wahl des Farbtones der Beschichtung von Leuchtmasten ein günstiges Unterscheidungsmerkmal werden.)

INVENTAR-FAMILIE: SITZBÄNKE

Bänke als Inventar-Familie?

Eine Sitzbank-Inventar-Familie ist dadurch gekennzeichnet, dass sie gemeinsame Qualitätsmerkmale verfügt. Die Sitzbank-Inventar-Familie kann es ermöglichen, dass im gleichen Raum Möglichkeiten geschaffen werden, jeweils die Bedürfnisse von Individuen, Paaren und größeren Gruppen zu befriedigen. Die Sitzbänke können von gleichen HerstellerInnen aber auch von unterschiedlichen Quellen bezogen werden.

Sitzbank-Inventar-Familien sollten für folgende Situationen geschaffen werden:

Inventar-Familie: Sitzbänke für Grünräume



Inventar-Familie: Sitzbänke für Straßen & Plätze



Niveauunterschiede sozialen Gebrauches

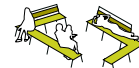
Jede Inventar-Familie von Sitzbänken sollte folgende Kategorien abdecken:



Beweglicher Stuhl
(XS: extra klein)



Klassische Bank
2/3-Sitzer
(S: klein)



Sitzgruppe
(M: mittlere Größe)

Hinweis: Im Folgenden als „groß“ und „extra groß“ beschriebene Sitzgelegenheiten sind nicht Teil der Inventar-Familien der hier beschriebenen Sitzgelegenheiten. Diese werden immer als Unikate im Rahmen der Landschaftsgestaltung geplant.

INVENTAR-FAMILIE: BELEUCHTUNG

Beleuchtung als Inventar-Familie?

Die Inventar-Familie Beleuchtung besteht aus einem koordinierten Sortiment an Beleuchtungskomponenten, z. B. Leuchten und Leuchtmasten. Sie kann in diesem Sinne durch den Einsatz limitierter Komponenten auf die unterschiedlichen Bedürfnisse unterschiedlicher NutzerInnen reagieren. Der Einsatz von Leuchten unterschiedlicher Spezifikation und Leuchtmasten unterschiedlicher Länge kann im gleichen Raum adäquate Beleuchtung für Kraftfahrzeugverkehr und FußgängerInnenverkehr sichern.

Ein Beleuchtungskonzept, bestehend aus unterschiedlichen Inventar-Familien

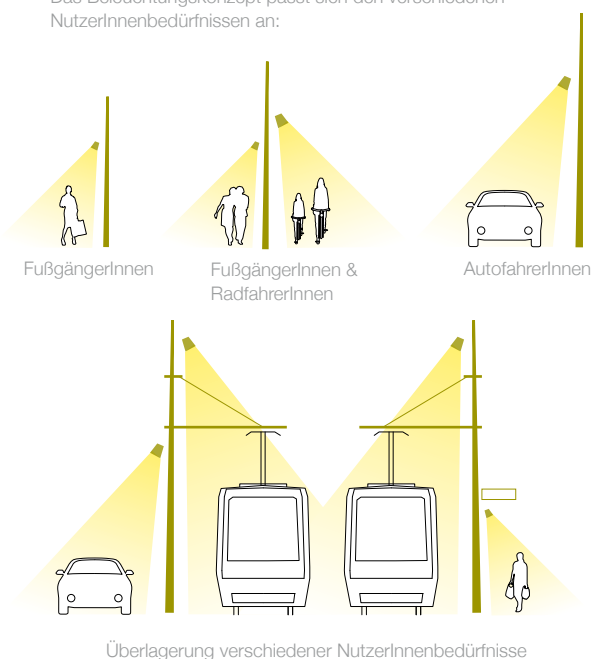
Inventar-Familien in Form von Beleuchtungskomponenten sollten für folgende Situationen geschaffen werden:

- Straßen
- Ringstraße
- FußgängerInnenzonen
- Grünräume



Inventar-Familien in Form von Beleuchtungskomponenten können untereinander Komponenten, wie Leuchten oder Masten, wiederverwenden, die unterschiedlichen Inventar-Familien sollten jedoch klar zu erkennen sein. Dies kann unterschiedlich durch Farbwahl und Oberflächenbeschaffenheit erreicht werden.

Das Beleuchtungskonzept passt sich den verschiedenen NutzerInnenbedürfnissen an:



RÄUMLICHE ABGRENZUNGEN

Straßenpoller sind mehr als nur ein Hindernis

Als genereller Grundsatz sollten Straßenpoller nur in begrenztem Maße angewendet werden, und, wo möglich, sollten sie vermieden werden. Ein intelligenter Einsatz des übrigen Stadtinventars durch strategische Anordnung und Ausbildung von erwünschten und effektiven Hindernissen kann die visuelle Dominanz der Straßenpoller reduzieren.

Straßenpoller mit Charakter



In **aspern** sollten entweder eigenständige Straßenpoller entwickelt werden oder Standardinventar den Gestaltungsideen der verschiedenen Saiten angepasst werden, um die Eigenständigkeit der Stadträume in der Seestadt zu charakterisieren.

Abstimmung mit dem Straßenbelag

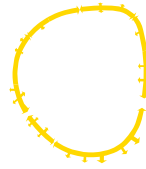


In der Raumgestaltung sollten Straßenpoller und Straßenbeläge miteinander abgestimmt werden, um ein harmonisches Erscheinungsbild zu sichern.

Abgesenkte Bordsteinkanten



Ein großflächiger Einsatz von Straßenpollern an Kreuzungen mit abgesenkten Bordsteinkanten ist zu vermeiden. Barrierefreier Zugang für Gehbehinderte muss gewährleistet werden, ein „Wald“ an Straßenpollern ist jedoch keine adäquate Lösung.



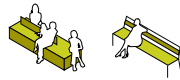
DAS INVENTAR DER RINGSTRASSE

Das Stadtinventar soll sicherstellen, dass die Ringstraße bei aller Differenzierung durch durchgängige gestalterische Motive als eine Abfolge verwandter und aufeinander abgestimmter Räume empfunden wird. Die Beleuchtung ist von besonderer Bedeutung für die Identität der Ringstraße. Der koordinierte Einsatz von funktionellen und ästhetischen Lichtquellen einschließlich kontrollierter tertiärer Beleuchtung, wie Werbung, Schilder und Fassadenbeleuchtung, wird das Leitmotiv der Ringstraße unterstützen. Die konsequente Umsetzung der Beleuchtungsstrategie wird eine hohe Qualität der Gesamterscheinung der Ringstraße sichern.

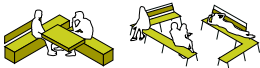
SITZGELEGENHEITEN:



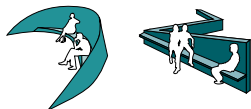
S



M



L



asperrn Seestadt Standard

Die Ringstraße ist keine Barriere. Sie ist ein Kommunikationsraum, in dem zum Austausch und zur Begegnung von Menschen eingeladen werden soll. Eine Vielzahl an formellen und informellen Sitzgelegenheiten wird bereitgestellt.

INVENTAR ALS STADTIKONE



RINGSTRASSE – FAMILIE BELEUCHTUNG:

Die Inventar-Familie Beleuchtung ist das visuell herausragende Gestaltungsmerkmal mit hohem Wiedererkennungswert entlang der Ringstraße.

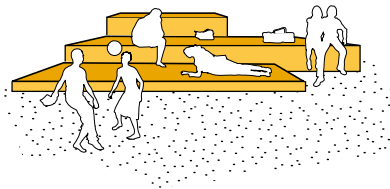
Gestaltungsmerkmale:

Die Familie Beleuchtung differenziert zwischen verschiedenen NutzerInnengruppen, die sich den Straßenraum teilen werden.

BESONDERE KENNZEICHEN DER RINGSTRASSE



Ästhetische Beleuchtung differenziert die Ringstraße durch einen Maßnahmenkatalog, der die Schaffung von besonderen Orten entlang der Ringstraße unterstützt.



In der Planung der Sitzgelegenheiten werden auch größere Sitzmöbel und informelle Sitzmöglichkeiten geschaffen und in direkten räumlichen Zusammenhang zu Spiel- und Sportaktivitäten entlang der Straße gebracht.



Die Ringstraße bietet räumliche Möglichkeiten für aktive Erholung im Rahmen von sportlichen Aktivitäten für alle Altersklassen.



DAS INVENTAR DER ROTEN SAITE



INVENTAR ALS STADTIKONE



DER „ROTE“ TEPPICH:

Ein zusammenhängendes Konzept zur Gestaltung der Straßenbeläge soll die Rote Saite in ihrer gesamten Länge kennzeichnen. Eine Inventar-Familie für Straßenbeläge soll entwickelt werden, um eine abgestimmte Palette an Straßenbelägen variierender Beschaffenheit für die unterschiedlichen Räume bereitzustellen.

Gestaltungsmerkmale:

Hochqualitativer Bodenbelag mit Einsatz von Naturstein soll die großzügigen FußgängerInnenbereiche im Bereich der Roten Saite hervorheben. Gute Detaillösungen und robuste Materialwahl signalisieren „den roten Teppich von **aspern**“.

Die Rote Saite ist die städtische Achse der Seestadt. Hier schlendert man, geht einkaufen, sitzt im Café oder genießt das Leben der Stadt auf einer einladenden Bank oder im Restaurant. In diesem Sinne unterscheidet sich die Rote Saite von den anderen Saiten und der Ringstraße, denn hier ist der Charakter der Aktivitäten eher passiv, innerstädtisch und eher chic.

Der nördliche Teil der Roten Saite hat das Potenzial, Menschen aus dem regionalen Umland anzuziehen, und dementsprechend sollte hier in die Qualität der Gestaltung und Materialien investiert werden. Der südliche Teil der Roten Saite lehnt sich in der Straßentypologie der Hauptgeschäftsstraße an. Es wird eine Konzentration von Einrichtungen geschaffen, die den täglichen Bedarf der AnwohnerInnen deckt und sich stark zum Straßenraum orientiert.

SITZGELEGENHEITEN:



S



aspern Seestadt Standard

Eine Balance zwischen Sitzmöglichkeiten in bewirteten Außenbereichen und guten Sitzgelegenheiten auf öffentlichen Bänken und anderen informellen Sitzmöbeln muss entlang der Roten Saite der Seestadt gesichert werden.

BESONDERE KENNZEICHEN DER ROTEN SAITE



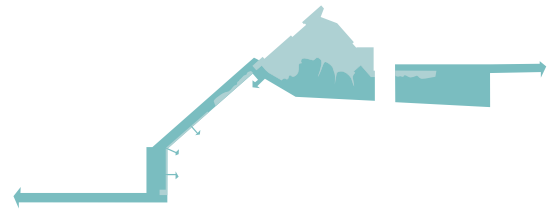
Eine Richtlinie zum Einsatz und Gebrauch von Inventar in bewirteten Außenbereichen sollte entwickelt werden. Absicht ist nicht eine überzogene Homogenisierung, sondern die Sicherung des öffentlichen Charakters der Straße.



Straßenpoller in der Roten Saite werden als integraler Teil der Raumgestaltung entwickelt. Nach Möglichkeit keine Standardkomponenten.



Die Rote Saite ist die Kultursaiten. Die Kapazität des öffentlichen Raums als Plattform für die Integration von Kunst im öffentlichen Raum sollte in Betracht gezogen werden.



DAS INVENTAR DER BLAUEN SAITE

Der **aspersn** See ist das Herz der Seestadt und auch der zentrale Anker der Blauen Saite. Das Inventar muss dahingehend optimiert werden, einer Vielzahl von Menschen die Möglichkeit zu geben, dieses Herz zu bevölkern.

Das öffentliche Leben der Blauen Saite ist in erster Linie durch Aktivitäten der Erholung aktiver und passiver Art gekennzeichnet. Ein ganz besonderes Augenmerk soll auf die Integration von Familien und allen Altersgruppen gerichtet werden. Dies soll durch das Stadtinventar widergespiegelt werden.

SITZGELEGENHEITEN:

S

M

XL

aspersn Seestadt Standard

Das Sitzen in Gruppen und das Sitzen in sogenannten „Talkscapes“ (Anordnung von Sitzmöglichkeiten zur Unterstützung von verbaler Kommunikation) ist ein wichtiges Merkmal der Sitzgelegenheiten der Blauen Saite. „XL“-Sitzmöbel und Sitzlandschaften sollten in der Gestaltung integriert werden.

INVENTAR ALS STADTIKONE



BEGEGNUNGSTÄTTEN AM WASSER:
Entlang des Ufers sollen Begegnungstätten für Menschen in die Landschaftsgestaltung integriert werden. Diese Begegnungstätten können unterschiedlich geprägt sein, sollten aber immer zum Aufenthalt und Verweilen einladen.

Gestaltungsmerkmale:
Informelle Sitzlandschaften mit der Möglichkeit, nah an das Wasser der Seestadt zu kommen.

BESONDERE KENNZEICHEN DER BLAUEN SAITE



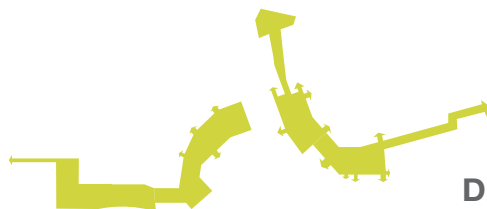
Die Saison der Nutzung der Außenräume am See kann über das Jahr hinweg verlängert werden, wenn die Landschaftsgestaltung windgeschützte Orte schafft und somit Sitzmöglichkeiten mit gutem Mikroklima sichert.



Kinder und Erwachsene sollten mit spielerischen Elementen im öffentlichen Raum zum Verweilen eingeladen werden. „Land-Art“ kann Synergien zwischen den freien Künsten und der spielerischen Erfahrung der Umwelt schaffen.



An der Schnittstelle der Blauen und Roten Saite kann die Integration von KünstlerInnen in den Gestaltungsprozess des Stadtinventars neue Erfahrungshorizonte im Alltag schaffen.



DAS INVENTAR DER GRÜNEN SAITE



INVENTAR ALS STADTIKONE



DIE GRÜNEN STÜHLE:

Frei bewegliche Stühle werden zum ikonischen Wiedererkennungsmerkmal der Grünen Saite. Die Stühle sollten sowohl auf befestigten als auch unbefestigten Oberflächen einsetzbar sein, um eine Verbindung zwischen den begrüneten und befestigten Flächen der Grünen Saite zu schaffen. Frei bewegliche Stühle laden zum individuellen Sitzen in Einzel- und Sitzgruppenformationen ein. Mit Hilfe der beweglichen Stühle findet sich immer ein Platz an der Sonne!

Gestaltungsmerkmale:

Wiedererkennung der grünen Stühle durch stark ikonische Gestaltung und auffallende Farbgebung.

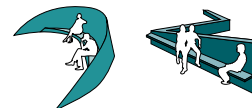
Mehr als alle anderen Saiten der Seestadt ist die Grüne Saite durch die Integration des örtlich gebundenen öffentlichen Lebens gekennzeichnet. Als Anker für den täglichen Bedarf der ortsansässigen BewohnerInnen an Interaktion mit anderen Menschen der Nachbarschaft bietet sie ein reichhaltiges Angebot an Einladungen in der Form von Grünräumen hoher Qualität. Die Möglichkeit des Einzelnen, ein persönliches Gefühl des kollektiven Besitzes der Grünräume zu entwickeln, soll gezielt gestärkt werden. Maßnahmen können sein: bewegliche Stühle in Grünräumen, stark saisongeprägte Bepflanzungsstrategien, Baumpatenschaften für individuelle Familien, gemeinschaftlich verwaltete Gewächshäuser, Bereitstellung von Flächen zur zeitlich begrenzten Nutzung durch Aktivitäten der Gemeinschaft wie z. B. Nachbarschaftsfeste.

SITZGELEGENHEITEN:

XS



L



Speziell für die Grüne Saite

Die „XS“-Kategorie der Sitzgelegenheiten ist das ikonische Wiedererkennungsmerkmal der Grünen Saite. Vereinzelt können auch größere kollektive Sitzlandschaften in den Grünräumen integriert werden.

BESONDERE KENNZEICHEN DER GRÜNEN SAITE



Mehrere kleine grüne Oasen mit Kinderspielplätzen sollen Kinder, Eltern und Erziehungseinrichtungen zum aktiven Nutzen der Grünen Saite einladen.



Komponenten des Inventars sollen gezielte Einladungen an die gemeinschaftliche Nutzung der Außenräume bieten, z. B. Orte zum Sitzen und Grillen oder Klassenzimmer im Freien.



Ästhetische Beleuchtung in Form von Projektionen von Pflanzenmotiven könnte ein Merkmal der Stadträume entlang der Grünen Saite sein.

Zwischennutzungen

- Zwischennutzungen
- Entwicklungsphasen der öffentlichen Räume





DIE EVOLUTION DER ÖFFENTLICHEN RÄUME – ZWISCHENNUTZUNGEN

ACHSEN DER EVOLUTION

Wir sehen die Saiten von **asperm** als ein überlagertes Netzwerk von in sich einzigartigen Achsen der Stadtentwicklung. Dieses Netzwerk an Evolutionsachsen soll generationenübergreifend positive Qualitäten der Urbanität der Seestadt definieren und sichern. Über einen langen Zeitrahmen, der selbst mehrere Konjunkturzyklen beinhalten kann, soll also ein zeitloser Konsens geschaffen werden, der die Entwicklung einzelner Bauabschnitte begleitet.

Die Evolutionsachsen werden als Instrumente der Zwischennutzungsstrategie folgende Ziele verfolgen:

- Zwischennutzung von Flächen, die erst in späteren Bauabschnitten „entwickelt“ werden
- frühzeitige Etablierung einer Abfolge von wichtigen Achsen und Stadträumen im gesamten zukünftigen Stadtgebiet
- Fertigstellung wichtiger Stadträume schon im ersten Bauabschnitt zur Sicherung der Lebensqualität

DIE PIONIERE VON ASPERN

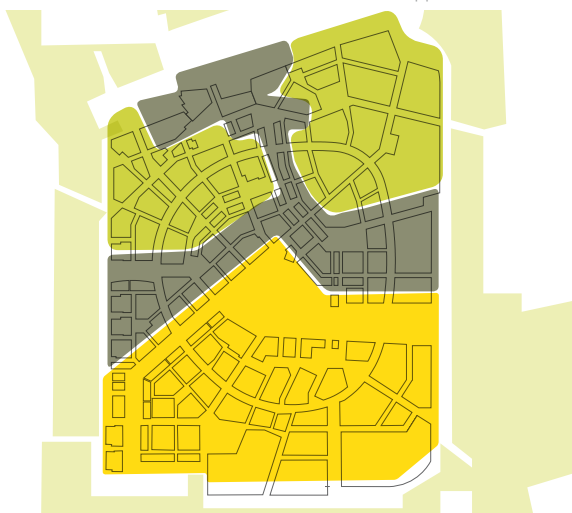
Schon in den ersten Etappen der Besiedelung muss **asperm** Die Seestadt Wiens hohe Lebensqualität aufweisen können, um soziale und ökonomische Werte zu schaffen und zu sichern. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden, ist diese Zwischennutzungsstrategie konzipiert worden. Die vorgeschlagenen Ideen und Konzepte beschreiben mögliche Szenarien, sollten aber nicht als fertiges Bild, sondern als Startpositionen kreativer Dialoge verstanden werden, in denen systematisch eine Reichhaltigkeit an positiven Erfahrungen für die ersten Pioniere in **asperm** geschaffen werden kann.

Etappe 1: 2009 – 2015

Etappe 2: 2016 – 2020

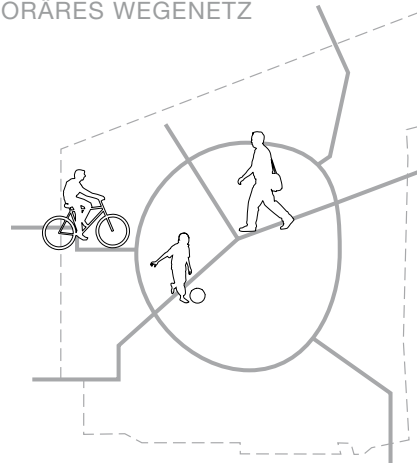
Etappe 3: 2021 – 2025

BAUPHASEN

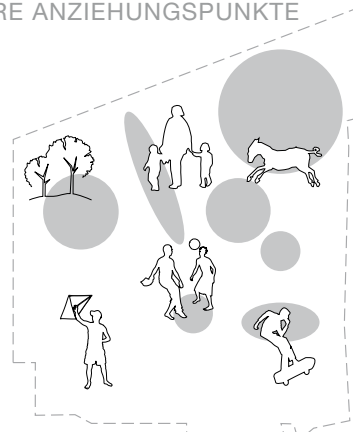


EVOLUTIONSSTRATEGIEN:

01. TEMPORÄRES WEGENETZ



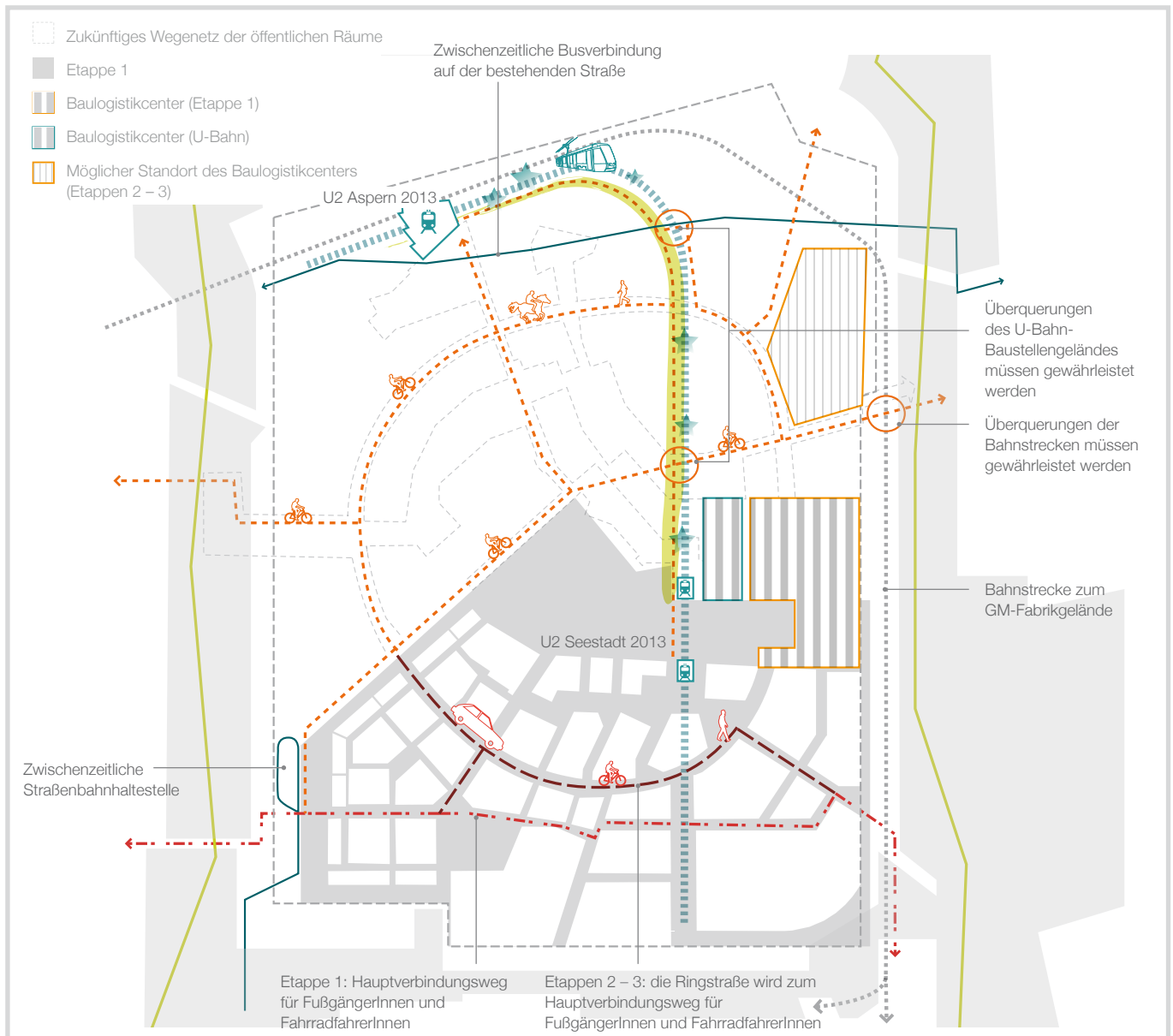
02. TEMPORÄRE ANZIEHUNGSPUNKTE



03. PROJEKTE MIT SCHLÜSSELROLLE (ETAPPE 1)



ZEITLICH BEGRENZTES WEGENETZ



INSTRUMENTARIUM

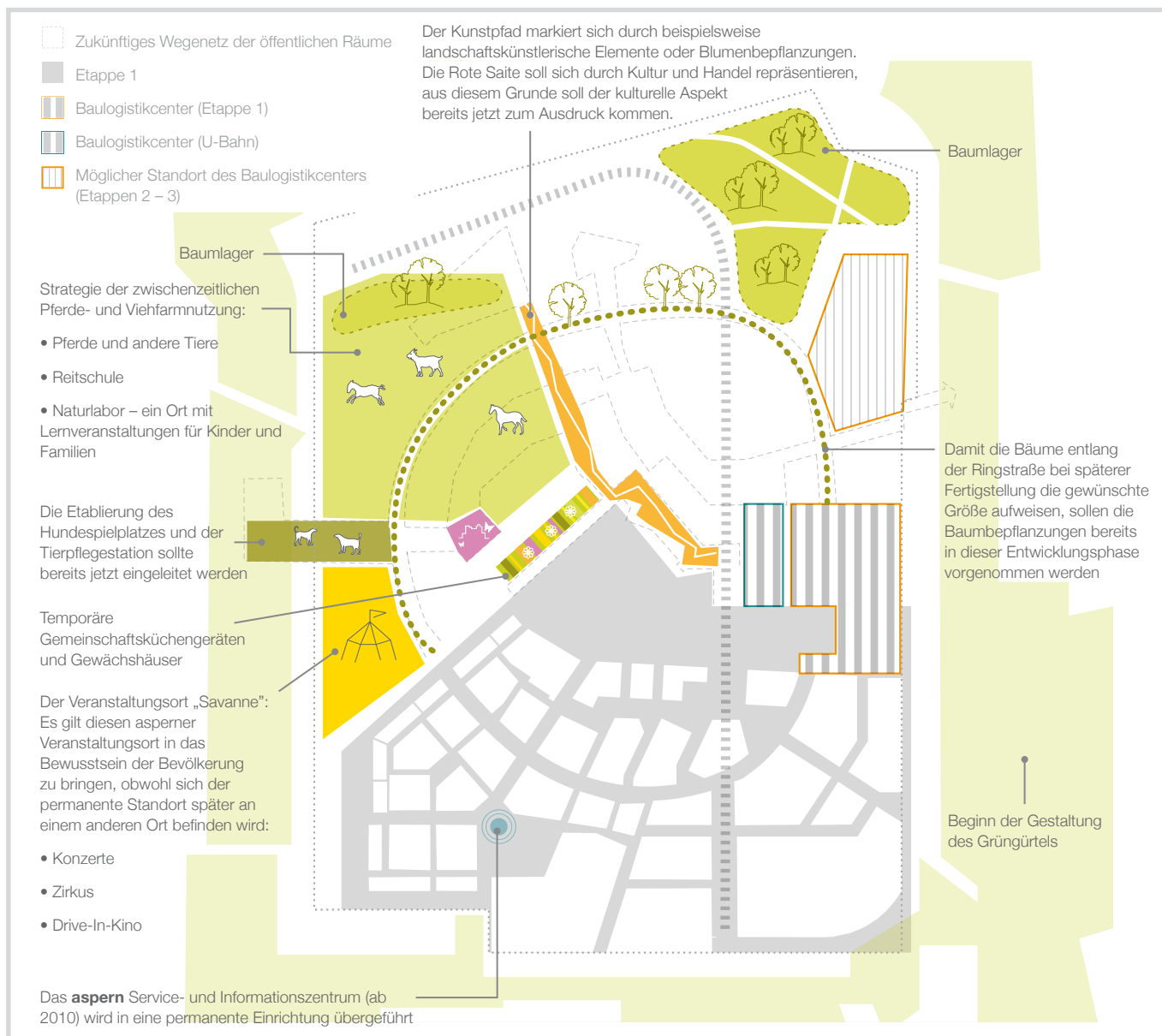
- Zu Realisierungsbeginn der Etappe 1: zwischenzeitlicher Verbindungsweg
- Gegen Ende der Etappe 1: Hauptverbindungsweg
- Freizeitpfad (Fahrradfahren, Joggen, Reiten usw.)
- „Grüne Piste“ (laufende Planung durch Arquitectos)
- Gestaltungsstrategie: „Licht und Kunst für die U-Bahn“
- Zwischenzeitliche Wegeföhrung des ÖPNV

VOM PFAD ZUR STRASSE

Ein Netzwerk zur Erschließung des Flugfeldes in seiner Gesamtheit soll schon in den ersten Bauabschnitten etabliert werden. Der Barriere-Effekt von Baustellen und Materiallagern soll reduziert werden und somit einen größtmöglichen Grad der Kommunikation in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung ermöglichen. Das temporäre Wegenetz wird am Ort der zukünftigen Straßenverbindungen etabliert. Dieses temporäre Netzwerk an Pfaden und Wegen soll Zugang zu den Erholungsgebieten im Norden des Flugfeldes sichern und diese hierdurch ermöglichen.

- Trimm-dich-Pfad (Joggen, Radfahren, Reiten)
- die „Grüne Piste“ entlang der Baustelle der U-Bahn-Trassen
- Kunst- und Beleuchtungsstrategie zur Animation der U-Bahn-Trasse bei Fertigstellung der Linie

ZEITLICH BEGRENZTE ORTE DER BEGEGNUNG



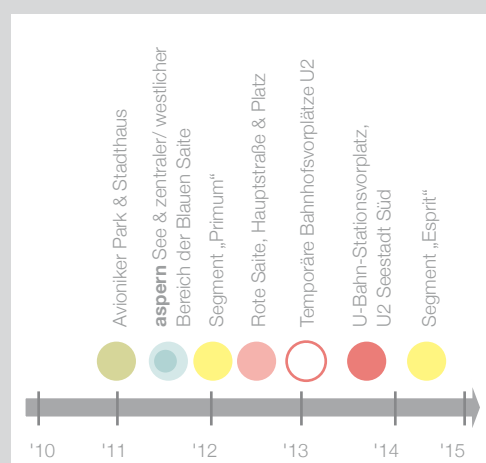
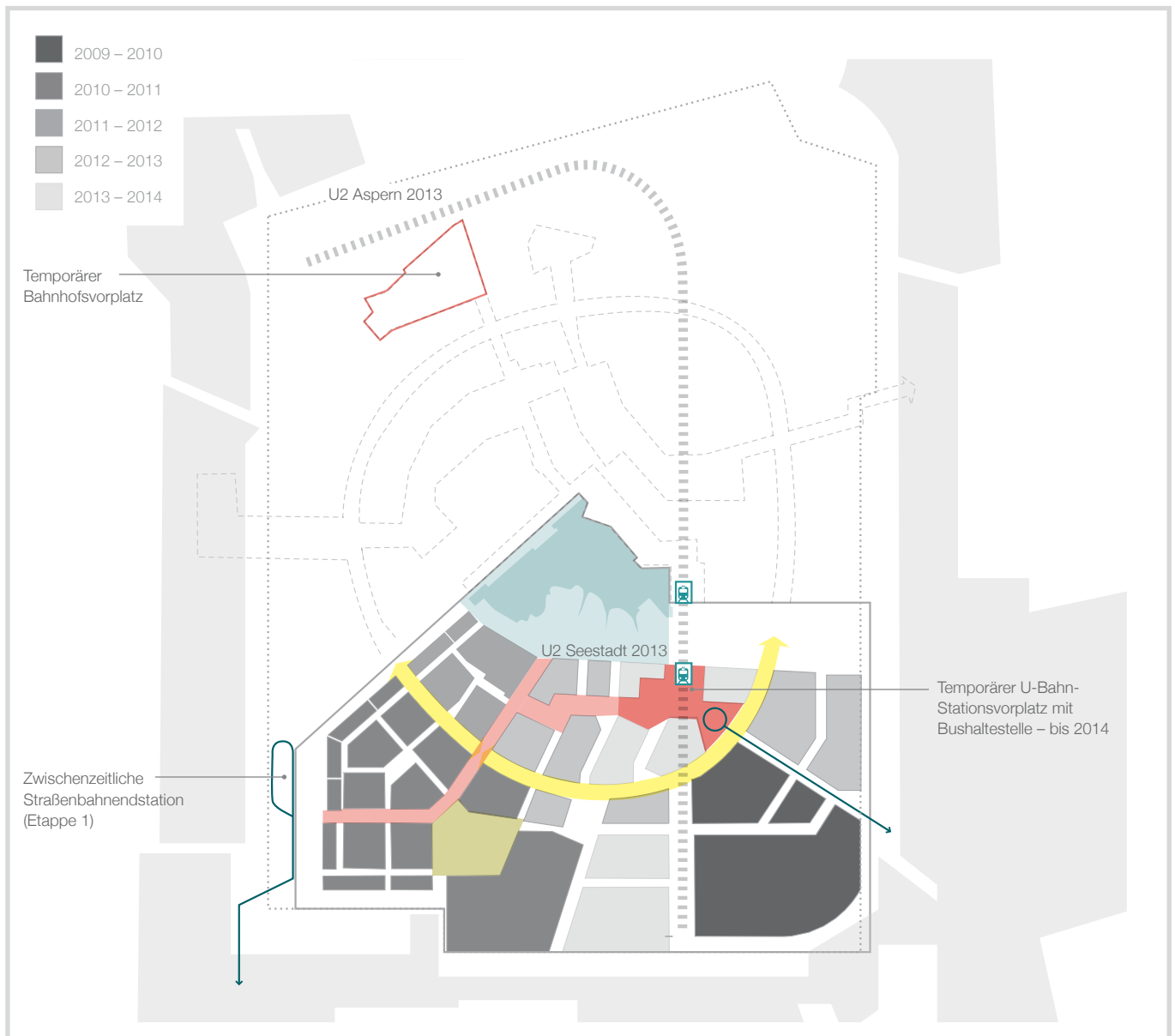
ASPERN IN DEN KÖPFEN DER WIENERINNEN VERANKERN

Die Strategie zur Schaffung von speziellen Orten, an denen sich die Menschen schon im Vorfeld der „Entwicklung“ von späteren Bauabschnitten treffen können, versucht neue Perspektiven und positive Erinnerungsmomente zu schaffen. Dies gilt für die BewohnerInnen der ersten Bauabschnitte und auch für eine größtmögliche Anzahl von BesuchernInnen im wachsenden Stadtgebiet. Einige Aktivitäten werden gewählt, um zeitlich befristete Nutzungen zu ermöglichen, die später an anderen Orten in **aspern** einen neuen Standort finden können (wo wichtige soziale Strukturen von bleibendem Wert geschaffen werden). Andere zeitlich begrenzte Aktivitäten werden mit der „Entwicklung“ des relevanten Baulandes bewusst ersetzt.

INSTRUMENTARIUM

Zwischennutzung:	Vorbereitende Nutzungen:
Pferde- und Viehfarm	Beginn der Baumpflanzungen
Kunstweg	Hundespielplatz
Gemeinschaftsgärten	Veranstaltungsort
Baumschule	Themenspielplatz
	Informationszentrum

PROJEKTE MIT SCHLÜSSELFUNKTION / ETAPPE 1



LEBENSQUALITÄTEN BEREITS VOM ERSTEN TAG AN

Die Strategie der Schlüsselprojekte hat zwei Ziele:

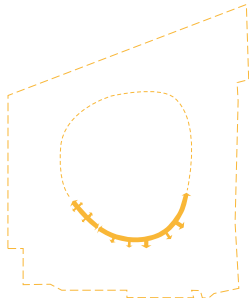
1. Projekte zur Fertigstellung nutzbarer öffentlicher Räume sind zu priorisieren. Die Stadträume sind nicht alle von gleicher Bedeutung. Manche dieser Räume haben eine Schlüsselfunktion, ohne die es nicht möglich sein wird, ein kohärentes Netzwerk an nutzbaren Räumen zu schaffen.

2. Lebensqualität von der ersten bis zur letzten Etappe der Bebauung. Alle großräumigen und zeitlich gestaffelten Bauvorhaben verursachen Beeinträchtigungen für die ersten BewohnernInnen durch die voranschreitenden Bauaktivitäten. Schon vor dem ersten Bezug von Gebäuden sollten wichtige Freiraumstrukturen fertiggestellt sein, um hochqualitative Erfahrungen im geteilten Außenraum vom ersten Tag an zu ermöglichen.

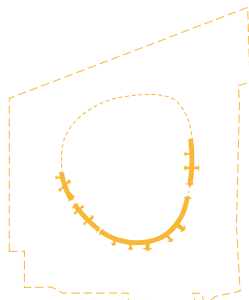


+ ENTWICKLUNGSPHASEN DER RINGSTRASSE

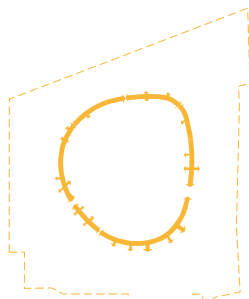
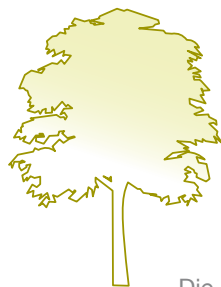
Die Ringstraße ist das verbindende Rückgrat der Seestadt. Diese Rolle sollte der Ringstraße bereits vom ersten Bauabschnitt zugeteilt werden, indem Bewegungen entlang der Achse der Ringstraße schon ab dem ersten Bauabschnitt möglich sind. Zu Beginn der Realisierung können Teilabschnitte der Ringstraße als nur leicht befestigte Pfade ausgebaut werden, die sich hauptsächlich an Freizeitaktivitäten orientieren. Den hier aufgeführten Aktivitäten können andere Ideen frei hinzugefügt werden.



: Status Etappe 1



: Status Etappe 2



: Status Etappe 3

Die Bäume haben eine gewünschte Größe erreicht



Vorbereitungsmaßnahmen zur Realisierung der Ringstraße: Baumbepflanzung entlang des Rings



Zwischennutzungsstrategie: der Freizeit- und Erholungspfad



Projekt mit Schlüsselrolle: Segment A



Projekt mit Schlüsselrolle: Segment B



Veranstaltung: „Rund um **aspersn** Die Seestadt Wiens“
Etabliert sich gegebenenfalls zu einem festen jährlichen Ereignis

Fertigstellung Segment C (1/2)

Fertigstellung Segment F (1/2)

Fertigstellung Segment E

Fertigstellung Segment C (2/2)

Fertigstellung Segment F (2/2)

Fertigstellung Segment D

ETAPPE 1: 2009 – 2015

ETAPPE 2: 2016 – 2020

ETAPPE 3: 2021 – 2025

- ★ Projekt mit Schlüsselrolle
- Zwischennutzungsstrategie
- ★ Veranstaltung

ENTWICKLUNGSPHASEN DER ROTEN SAITE



Die Rote Saite ist als Raumsystem stark von der Raumkantenbildung und den dazugehörigen operativen Erdgeschoßnutzungen abhängig. Aus diesem Grunde wird die Rote Saite erst dann ihren Charakter entfalten können, wenn die ersten Bauabschnitte fertiggestellt sind. Um andere Aktivitäten zu Beginn der Realisierung anzuziehen, sind hier Aktivitäten und Veranstaltungen zur Inspiration aufgeführt. Den hier aufgeführten Aktivitäten können andere Ideen frei hinzugefügt werden.

ETAPPE 1: 2009 – 2015



Zwischennutzungsstrategie:
Kunstpfad: „Land-Art“-
Installationen entlang der Roten Saite



Projekt mit Schlüsselrolle:
Stadthaus & Avioniker Park



Projekt mit Schlüsselrolle:
Rote Saite „Hauptstraße“

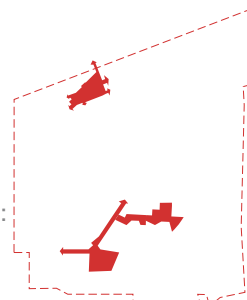


Projekt mit Schlüsselrolle:
temporäre Bahnhofsvorplätze



Projekt mit Schlüsselrolle:
U2 Seestadt Süd

Status Etappe 1:



ETAPPE 2: 2016 – 2020

Kunststrategie:
Kunst & Licht entlang der U-Bahn

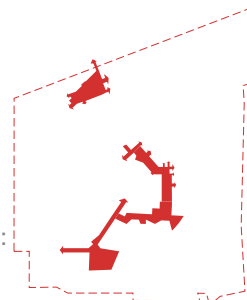


Fertigstellung Rote Saite, Kultur-Saite



Veranstaltung:
Eröffnungsfeier des asperner Bauernmarkts
(an der Schnittstelle von Roter Saite und Grüner Saite)

Status Etappe 2:



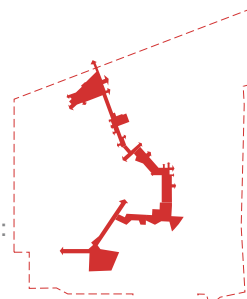
ETAPPE 3: 2021 – 2025

Fertigstellung Rote Saite, Chaussee

Die Rote Saite wird mehr und
mehr zu einem Umdrehungspunkt
des Einkaufslebens



Status Etappe 3:





ENTWICKLUNGSPHASEN DER BLAUEN SAITE

Der See ist das natürliche Herzstück der Seestadt. Zeitlich begrenzte Aktivitäten laden die Menschen von **asperm** Die Seestadt Wiens und der ganzen Region Wien zu gemeinsamen Aktivitäten ein. Dies ist ein wichtiger Aspekt der überregionalen Identitätsbildung und erlaubt es auch, Verbindungen zu bereits bestehenden kulturellen Trägern der Region Wien herzustellen. Anknüpfungspunkte und Erweiterungen der unterhaltungskulturellen Struktur der Stadt Wien können hier geschaffen werden. Den hier aufgeführten Aktivitäten können andere Ideen frei hinzugefügt werden.

Zwischennutzungsstrategie:
Küchengärten & gemeinschaftliche Gewächshäuser

Zwischennutzungsstrategie:
Der Veranstaltungsort im östlichen Bereich der Blauen Saite wird in Form von Konzerten, Zirkus, Drive-In-Kino etc. in Gebrauch genommen

Projekt mit Schlüsselrolle:
der **asperm** See

: Status Etappe 1

Fertigstellung der Blauen Saite

Veranstaltung:
Eröffnungsfeier des „asperner Badeschiffs“

Veranstaltung:
Wiener Philharmoniker geben ein Open-Air-Konzert auf der „Savanne“

Veranstaltung:
asperner Skater-Festival

Veranstaltung:
Ökologieseminar: „Die Erfolgsgeschichte des Ökosystems der Blauen Saite“

ETAPPE 1: 2009 – 2015

ETAPPE 2: 2016 – 2020

ETAPPE 3: 2021 – 2025



ENTWICKLUNGSPHASEN DER GRÜNEN SAITE



ETAPPE 1: 2009 – 2015

Entwicklungsbeginn
des Grünen Gürtels

Zwischennutzungsstrategie:
Baumschule

Zwischennutzungsstrategie:
Pferde- und Viehfarm



Die Grüne Saite wird erst in späteren Bauabschnitten wachsen. Aus diesem Grund haben die Strategien der „Zwischennutzung“ hier einen mehr permanenten Charakter.

Den hier aufgeführten Zwischennutzungskonzepten und Ideen können andere Aktivitäten frei hinzugefügt werden.

Fertigstellung der westlichen Bereiche der Grünen Saite

Einrichtung:
Hundespielplatz & Tierpflegestation

Einrichtung:
Themenspielplatz für Kinder

Status Etappe 1:

ETAPPE 2: 2016 – 2020

Veranstaltung:
Pferdezuchtschau



Veranstaltung:
lokale Festivals im Jahresturnus: Reitturnier
für Kinder, Brettspielwettbewerbe, Musik,
Kuchenprobiertag etc.

Fertigstellung der östlichen Bereiche der Grünen Saite

Einrichtung:
Stadtbauernhof

Status Etappe 2:

ETAPPE 3: 2021 – 2025

Zwischennutzungsstrategie:
Die übrigen Bäume der Baumschule
werden an den Bestimmungsorten verteilt



Fertigstellung der zentralen Bereiche der Grünen Saite

Veranstaltung:
Eröffnungsfeier des asperner Bauernmarktes
(an der Schnittstelle von Grüner Saite und Roter Saite)



Veranstaltung:
Seminar über gesellschaftliches Engagement:
„Von der Grünen Saite gewonnene Erfahrungen“

Status Etappe 3:

Reflexionen





REFLEXIONEN

“If in doubt – leave some squaremeters out!”

Jan Gehl

DER FAKTOR ZEIT

Die ersten Bebauungsphasen aller größeren neuen Stadtteile, die von Grund auf neu geplant und in relativ kurzem Zeitrahmen fertiggestellt werden, bringen ganz besondere Herausforderungen mit sich. Die erste Welle der Kolonisation von jungen Stadtquartieren ist nur selten durch große Vielfalt in der demographischen Struktur gekennzeichnet, die wir in alteingesessenen innerstädtischen Stadtstrukturen als selbstverständlich und wünschenswert betrachten. Meist braucht es einige Generationen, bis sich ein zunehmend komplexes Gefüge an Menschen verschiedenen Alters und verschiedener Herkunft, Gebäuden verschiedenen Maßstabs und komplementärer Nutzung sowie einer vielschichtigen Struktur einladender offener Stadträume über Generationen hinweg optimiert. Ebenso ist zu beobachten, dass Stadtteile mit zunehmendem Alter auch eine zunehmende Überlagerung von Wünschen, Träumen, Interessen und Erinnerungen werden, die man nicht durch gebietsübergreifende Planung simulieren kann.

PROGNOSE DES „ÖFFENTLICHEN LEBENS“

Die Prognose der zu erwartenden Nutzungsmuster im offenen Raum in **asperm** Die Seestadt Wiens macht deutlich, dass es keinen natürlichen Überschuss an öffentlichem Leben geben wird. Im Gegenteil zeigt sich, dass urbane Intensität in Stadträumen der Seestadt nur dann entstehen kann, wenn der anfallende Verkehr von Menschen im öffentlichen Raum konzentriert wird und die Gestaltung der Räume die Menschen sichtbar macht. Die empfundenen Qualitäten der Stadträume müssen dahingehend optimiert werden, die Menschen von **asperm** zum Verweilen im öffentlichen Raum einzuladen und Menschen aus dem regionalen Umfeld als BesucherInnen in

die Seestadt einzuladen. Wichtige Leitmotive des Planungshandbuchs für die Struktur des öffentlichen Raums sind:

1. Das anfallende öffentliche Leben der **asperm** Seestadt soll auf eine begrenzte Anzahl ausgewählter Stadträume konzentriert werden. Es soll vermieden werden, das vorhandene Potenzial an öffentlichem Leben zu streuen.

2. Das Netzwerk an öffentlichen Räumen sollte in seiner Ausbildung der zu erwartenden Nutzung angepasst werden. Räume sollten im Maßstab eher „zu klein“ als „zu groß“ sein.

Weiters gibt es Möglichkeiten, im Rahmen der Planung der einzelnen Gebäude und offenen Räume positiv auf die Schaffung eines lebendigen Stadtbildes hinzuarbeiten:

Dezentrale Parkstrukturen: Auf dem Weg zum Auto ist jede/r AutofahrerIn auch FußgängerIn. Es wäre für das lebendige Bild der Stadt von Vorteil, wenn das Parken nicht in unterirdischen Anlagen unter der Wohnung oder unter dem Arbeitsplatz stattfindet. Wir empfehlen Sammelparkanlagen, die fußläufig erreichbar und strategisch positioniert sind, um Leben im öffentlichen Raum zu aktivieren und Begegnungsstätten für Menschen einer Nachbarschaft zu schaffen.

Weiche Kanten: Die Ausbildung der Gebäudekanten im Erdgeschoßbereich hat einen verhältnismäßig großen Einfluss auf die Belebung der anschließenden Stadträume. Generell sollte ein positives Verhältnis zwischen öffentlich zugänglichem Raum und privaten Räumen in die Planung einfließen. Rücksprünge der Fassaden von Grundstücksgrenzen sind mit Feingefühl zu planen und in der Gestaltung zu steuern.

Big Space: Ein großer grüner Park, der von wenigen Menschen genutzt wird, hat für den Einzelnen einen Mehrwert. Ein großer harter Platz, der von wenigen Menschen genutzt wird, erscheint dem Einzelnen leblos und ist damit mit Kosten verbunden. Die positive Ambition der Bereitstellung großzügiger öffentlicher Räume in der Seestadt sollte also im weiteren Verlauf der Planung mit Vorsicht bedacht werden, um nicht das Gegenteil zu bewirken, wenn überdimensionierte Räume von wenigen Menschen genutzt werden.

Die schnelle Straßenbahn: Die ebenerdige Integration der Straßenbahn im öffentlichen Raum darf nicht auf Kosten der lokalen Zugänglichkeit und der empfundenen Qualität der öffentlich zugänglichen Räume geschehen. Das geringe zu erwartende Verkehrsaufkommen der Seestadt entlang der Straßenbahnlinienführung veranschaulicht, dass die Straßenbahn mit dem anderen motorisierten Verkehr die Straße teilen sollte. Bauliche Maßnahmen der Trennung, die als Barriere im Straßenraum empfunden werden (z. B. Zäune oder Niveauunterschiede), sollten vermieden werden.

U-Bahn-Linie 2: Die NutzerInnen der U-Bahn sollten zu allen Tageszeiten ein Gefühl der Sicherheit vermittelt bekommen, um einen hohen Grad der NutzerInnenakzeptanz zu sichern. Dies wird dadurch erreicht, dass die umliegenden Stadtstrukturen der U-Bahn-Stationen eine Vielzahl von Funktionen beherbergen und dass die Gebäude sich zum öffentlichen Raum hin orientieren und aktive Erdgeschoßnutzungen integrieren. Diese Bedingung muss vor allem in der weiteren Planung der Baufelder J3, J4, J5, J6, J10, J11, J12, J13, D10, D14, D15 und C4 berücksichtigt werden.

DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP)

In der Ausarbeitung des Planungshandbuches kam es wiederholt zu Widersprüchen zwischen den Intentionen des Handbuches und den Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die UVP überbewertet unserer Meinung nach den negativen Einfluss des zu erwartenden motorisierten Verkehrs auf das Leben der Seestadt. Gemessen an der relativ schwachen Intensität des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs und der Kapazität gemäßigten Kraftfahrzeugverkehrs, zum urbanen Stadtbild beizutragen, schlagen wir vor, dass die Stadt sich nicht vom anfallenden Verkehr abwenden sollte. Wir schlagen vor, dass die Flächen, die dem motorisierten Verkehr zugeordnet sind, zwar nach Möglichkeit reduziert werden sollten, allerdings sollten sich gleichzeitig Gebäude, Funktionen des öffentlichen Lebens und die Stadträume zum Kraftfahrzeugverkehr hin öffnen. Die Vitalität des gemäßigten Individualverkehrs sollte als positiver Teil des belebten Stadtraums anerkannt werden und im Stadtbild integriert werden.

FAZIT

Die schlechte Nachricht: Es gibt keine „Abkürzung“ zur Schaffung der vielseitig stimulierenden Stadt. Die gute Nachricht: Wir können heute schon wichtige Grundlagen schaffen, die fördernd auf das Wachsen der physischen und sozialen Komplexität von **aspersn** Der Seestadt Wiens einwirken werden. Das Planungshandbuch des öffentlichen Raums für **aspersn** ist ein optimistisch gesinnter Schritt, um den zukünftigen BewohnernInnen und NutzernInnen der Seestadt auch schon in frühen Tagen positive Erfahrungen eines urbanen Umfeldes zu ermöglichen.

Anhang

Der Prozess und Stimmen zum Projekt

AM ANFANG WIE AM ENDE STEHT DER MENSCH...

..mit seinen individuellen Wünschen und Bedürfnissen.

Mit diesem Ansatz begannen die PlanerInnen und EntwicklerInnen für **aspern** Die Seestadt Wiens, ihre Vision für den neuen Lebensraum in Wien zu entwickeln. Dieser Prämisse folgend, bildet der öffentliche Raum den Startpunkt für die jahrzehntelange Entwicklung der Seestadt, die einmal ein Flugfeld war. Der Platz zwischen den Gebäuden nimmt im Rahmen des städtebaulichen Projektes eine entscheidende Position ein. Der öffentliche Raum stellt sich als Bindeglied sozialer, baulicher und verkehrstechnischer Anforderungen dar.

Die Tatsache, dass nicht innerhalb bereits bestehender urbaner Strukturen qualitativ hochwertiger Lebensraum zu entwickeln ist, stellt die PlanerInnen der Seestadt vor große Herausforderungen, gibt ihnen aber gleichzeitig die Möglichkeit, auf die individuellen Bedürfnisse der zukünftigen BewohnerInnen in höchstem Maße einzugehen. Zudem gilt es zu gewährleisten, dass bereits in der ersten Phase bei Fortschreiten des Stadtbauprozesses, das Leben im privaten wie öffentlichen Raum stattfinden kann.

Im **aspern** citylab, der Dialogplattform, die die Stadtentwicklung begleitet und die auch die Qualität der Prozesse sicherstellt, wurde und wird das Thema „öffentlicher Raum“ eingehend behandelt. ExpertInnen aus unterschiedlichen Sparten wie Architektur, Landschaftsplanung und Soziologie, sind bereits miteinander in Dialog getreten. In Diskussionsrunden und Workshops wurden die mannigfaltigen Aspekte des Entstehungsprozesses einer Stadt bzw. des öffentlichen Raums in urbanem Gebiet untersucht und Lösungsansätze erarbeitet.



DER WEG ZUM WETTBEWERB



Der Planung des öffentlichen Raums kommt in **asperrn** eine tragende Rolle zu. Schon in den ersten Etappen der Besiedlung muss die Seestadt hohe Lebensqualität aufweisen, um sowohl soziale als auch ökonomische Werte zu sichern.

Es werden hier Freiräume geschaffen, die ein attraktives Miteinander der Bewohner sowie ein aktives Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen gewährleisten. Besonderes Augenmerk liegt bei den entstehenden Räumen auf Barrierefreiheit und Multifunktionalität. Hohe Mobilität ist eine Qualität, die das Leben in **asperrn** auszeichnet. Öffentlicher

Nahverkehr, Kraftfahrzeugverkehr sowie Radfahrer- und Fußgängerbereiche ergänzen einander ohne sich gegenseitig zu beeinträchtigen. Durch die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 gelangen auch WienerInnen als BesucherInnen schnell und bequem in die Seestadt, sie sollen die Seestadt sowohl als eigenständigen, urbanen Bereich wie auch als Teil der Stadt Wien erleben. Der öffentliche Raum in der Seestadt wird Anziehungs- und Treffpunkt für Menschen aller Altersgruppen und etabliert sich nicht zuletzt, durch ein hohes Maß an Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten, als Ort des Wohlbefindens.

RUDOLF SCHICKER · Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr

Wettbewerbe und kooperative Planungsprozesse wurden von der Wien 3420 Aspern Development AG von Beginn der Stadtentwicklung an eingesetzt, um höchstmögliche gestalterische Qualität zu schaffen.

Im 2005 ausgeschriebenen Wettbewerb zur Erstellung eines Masterplans für die Entwicklung des neuen Stadtteils am ehemaligen Flugfeld Aspern wurde dem Projekt von Tovatt Architects & Planners, N+Objektmanagement GmbH der Zuschlag erteilt. Die Anregungen aus einem BürgerInnenbeteiligungsprozess flossen in den Masterplan ein. Im Mai 2007 wurde das Dokument vom Wiener Gemeinderat einstimmig als Grundlage für die weitere Entwicklung beschlossen.

Für die weitere konkrete Maßnahmenplanung von Grünräumen, Verkehrsflächen und öffentlichen Plätzen ist es der Wien 3420 AG besonders wichtig, höchste Qualitäten zu garantieren. Daher wurde beschlossen, über den Detaillierungsgrad des Masterplans hinaus, den öffentlichen Raum in seiner Rolle als identitätsstiftendes Element einer Stadt noch eingehender zu betrachten und strategisch zu planen. Im Herbst 2007 konkretisierte sich die Idee, einen

Wettbewerb für einen „Design Code“ für den öffentlichen Raum durchzuführen. Erste Vorbesprechungen fanden mit dem Zielgebietskoordinator Kurt Hofstetter, der MA 21B und MA 19 statt und führten zur Bildung einer AusloberInnengesellschaft. Schließlich kam es im Winter 2007 zur Einholung von Angeboten zur Verfahrensorganisation. Der Zuschlag ging an das Büro PlanSinn. Im Februar 2008 begann die Arbeitsgruppe bestehend aus MitarbeiterInnen des Büro PlanSinn, der Wien 3420 Aspern Development AG, der MA 19 und MA 21B mit der Ausschreibungserstellung.

Zielsetzung und Aufgabenstellung wurden erarbeitet, der Schwerpunkt auf strategische Entwicklung und daran geknüpfte Gestaltungsleitlinien gelegt. Ende März 2008 fand ein Konsultationsworkshop mit Magistratsdienststellen statt. Der Startschuss für den Wettbewerb fiel am 28.04.2008.

Die vorliegende Partitur des öffentlichen Raums auf Basis des Masterplans ist der abschließende Report dieses Prozesses.



Bei der Entwicklung der Seestadt liegt der Fokus von Beginn an auf dem öffentlichen Raum. Es gilt eine Strategie für die Gesamtfläche zu entwickeln. Eine rein auf die Baufelder bezogene Planung wäre für die Seestadt und die damit verbundene Stadtentwicklung nicht zielführend.

Bei der Partitur stehen strategische Ausrichtung, die zeitliche und prozessuale Entwicklung sowie die Funktionalität von Freiräumen im Vordergrund. Neben der Nutzungsvielfalt, muss im öffentlichen Raum die Vielfalt unterschiedlicher sozialer Schichten und Personengruppen aller Generationen berücksichtigt werden. Da sich Bedürfnisse und Ansprüche an den Raum im Laufe der Zeit verändern, ist es wichtig, dass Räume mitwachsen und sich im Laufe der Entwicklung auch verändern können. Orte, die zur Kommunikation, auch und besonders zwischen BewohnerInnen und



CLAUDIA NUTZ · Vorstand der Wien 3420 AG

BesucherInnen einladen, werden geschaffen. Plätze, die zum Verweilen einladen und an denen ein Gefühl der Öffentlichkeit spürbar ist, prägen das Bild der Seestadt.

Die Besondere Herausforderung bei der Entwicklung der Seestadt ist sicherlich, daß es auf den ersten Blick weniger Anknüpfungspunkte als im etablierten urbanen Raum gibt. Dort bestehen soziale Strukturen, Gebäude mit spezifischen Nutzungen und ein definiertes Verkehrsnetz. Die Anknüpfungspunkte sollen aber auch nicht unterschätzt werden und bestehen insbesondere in der Anbindung zur Umgebung und der engen Verbindung zum bestehenden Naturraum. Die Partitur des öffentlichen Raums ist ein Zeugnis dafür, dass wir als Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 mit sehr viel Aufmerksamkeit hinsichtlich Planung und Umsetzung dieses Projekt begleiten.

In einem zweistufigen Realisierungswettbewerb wurden Vorentwurfskonzepte für ein Handbuch als Gestaltungsleitlinie für den öffentlichen Raum in **aspersn** Seestadt gesucht. In der ersten Stufe waren drei Referenzprojekte aus den Arbeitsbereichen „Realisiertes Projekt im öffentlichen Raum“ und „Wettbewerbsbeitrag/konzeptueller Beitrag im öffentlichen Raum“ einzureichen. Die Jury bewertete nach den Kriterien „gestalterische Qualität“, „Innovation“, „strategischer Ansatz“ und „Interdisziplinarität“.

Von 27 Einreichungen wurde eine aus formalen Gründen zu Beginn aus der Wertung genommen. Acht Teams wurden von der Jury unter dem Vorsitz von Architekt Rüdiger Lainer für die zweite Runde ausgewählt. Diese erstellten in weiterer Folge Konzepte zu Strategien und Typologien für die Entwicklung des öffentlichen Raums der Seestadt. In der zweiten Stufe fand eine Besichtigung des Bearbeitungsgebiets statt. Von den acht zur zweiten Stufe eingeladenen Teams musste eines aus formalen Gründen von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Sechs der verbleibenden sieben Teams gaben im Anschluss fristgerecht ab. Nach Verteilung des Prüfberichts wurde erneut an die für die Beurteilung maßgeblichen Auswahlkriterien erinnert. Diese lauteten wie folgt: Programm Erfüllung, städtebauliche Kompatibilität, gestalterische Qualität, funktionelle Lösung, Nachhaltigkeit im Sinne einer ökonomischen und ökologischen Materialität, Strategien und Szenarien. In der Vorprüfung wurden die Projekte einzeln vorgestellt und die jeweiligen charakteristischen Ansätze und Schwerpunkte gekürzt zusammengefasst. Auf Vorschlag des Juryvorsitzenden hin wurde einstimmig beschlossen, für die Dauer der

Jurysitzung, Projektpatenschaften zur Sicherung einer angemessenen Projektbeschreibung sowie zur Sammlung von Pro- und Contra-Argumenten einzurichten. Die Projekte wurden im Anschluss durch die jeweiligen Projektpaten begutachtet und danach der Jury einzeln vorgestellt und diskutiert. Es folgte eine vergleichende Erörterung der Projekte anhand der Auswahlkriterien. Auf Antrag des Juryvorsitzenden erfolgt eine erste Ausscheidungsrunde mit dem Ziel der Auswahl jener Projekte die wertvolle Diskussionsansätze entsprechend der Aufgabenstellung boten.

Anhand eingehender Diskussion und Einschätzung der Umsetzungspotenziale der nach der ersten Ausscheidungsrunde verbliebenen Projekte 1, 3 und 6 wurde der Antrag des Juryvorsitzenden, Projekt 1 zum Siegerprojekt zu küren 8:1 angenommen. Projekt 6 wurde 9:0 zum ersten, Projekt 3 mit 6:3 zum zweiten Nachrücker gekürt. Das Preisgericht empfahl im Anschluss der Ausloberin, das Siegerteam mit den ausgeschriebenen Leistungen zu beauftragen.

WETTBEWERBSTEILNEHMER

1. Gehl Architects ApS
2. Arch. Anna Chiara Morandi
3. ooyo Architekten und Agentur für Urbanismus
4. ARGE bauchplan Landschaftsarchitektur, Grundstein ArchitektInnen, Die Loop – Agentur für Kommunikation
5. Heri + Salli
6. ARGE feld 72 Architekten + Peter Artl



DIE SIEGER: GEHL ARCHITECTS

Die großen Herausforderungen bei der Entwicklung eines urbanen Konzepts für den öffentlichen Raum in **asperrn** Seestadt liegen im großen Maßstab des Vorhabens und der Entfernung des Gebiets vom Stadtzentrum von Wien. Von Beginn an war uns der Bezug zur lokalen Baukultur ein wichtiges Anliegen. Eine Adaption von Projekten, die an anderen Schauplätzen stattfinden, ist nicht möglich, da gute öffentliche Räume sich nicht übersetzen lassen. Auf der einen Seite entscheiden lokale Grundgesetze, ob öffentlicher Raum funktioniert. Ein ebenso wichtiger Faktor jedoch ist der Mensch selbst. Die BewohnerInnen müssen von Beginn an in den Prozess eingebunden werden, um ein hohes Maß an Identifikation mit dem Ort zu erleben. Nicht zuletzt liegt es an der Politik dies zuzulassen – mehr noch – dies zu unterstützen. Das Ziel ist erreicht, wenn sich die BewohnerInnen als Teil einer größeren Gemeinschaft sehen und den Ort als ihren eigenen verstehen. Das interessante an einem städtischen System ist, dass der öffentliche Raum hier eine Vielfalt von Möglichkeiten zu Begegnung und Austausch bietet. Die Rahmenbedingungen hierfür sind planbar. Das Leben entfaltet sich dann von selbst. Das Leben der ersten Pioniere in **asperrn** wird einen anderen Charakter haben als das der fünften Generation der neuen Stadt.

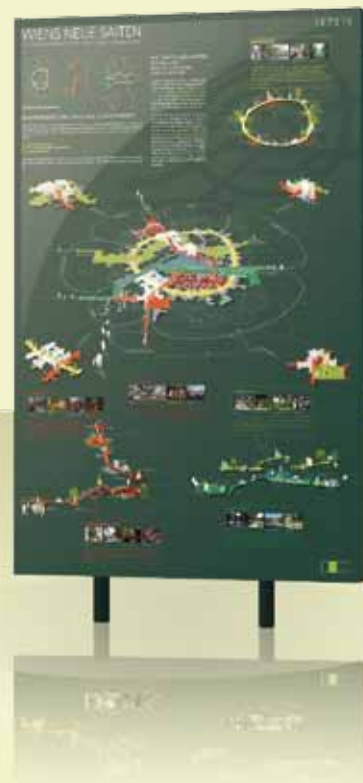


Das Grundprinzip des Handbuchs für den öffentlichen Raum als Weiterführung des von Johannes Tovatt entwickelten Masterplans, liegt in der Entscheidung verschiedene Evolutionsachsen auszubilden, an denen das öffentliche Leben angesiedelt und konzentriert wird. Die vier Saiten sind mit Qualitäten verbunden, die ein jeweiliges Leitmotiv haben. Jede Saite ist eine Sequenz von Räumen, bzw. nachbarschaftlichen Quartieren, die sich die Menschen aneignen können. Es handelt sich um Räume die Menschen verbinden, nicht trennen. Die Ringstraße präsentiert sich als ein „Best-of“ der einzelnen Quartiere. Jedes Quartier ist hier erkennbar und differenziert spürbar. Außerdem verbindet die Ringstraße die Quartiere und ist gleichzeitig ein übergeordnetes Raumsystem, in dem Wohnen, Forschung und Entwicklung, Handel, Freizeit und Naherholung sowie öffentlicher Nahverkehr stattfinden.

Das Stadtgefüge in der Seestadt soll eine Vielzahl von positiven Eindrücken vermitteln, offen und einladend sein und einen starken Bezug zur Stadt Wien aufweisen.

„Das öffentliche Leben ist ein kostbares Gut, mit dem sparsam umgegangen werden muß.“

OLIVER SCHULZE · Director Gehl Architects





Am 10. Oktober 2008 wurde der Wettbewerb entschieden: Das dänische Architekturbüro Gehl Architects, international renommierte FreiraumplanerInnen aus Kopenhagen, ging aus 27 nationalen und internationalen, interdisziplinär zusammengesetzten Teams aus Architektur, Landschaftsarchitektur, Soziologie und Kunst als Sieger hervor.

Gehl Architects wurden mit der Erstellung des Handbuchs als verbindliches Werkzeug für PlanerInnen und zuständige Dienststellen beauftragt. Ihr Projekt gibt ein übergeordnetes Gestaltungsprinzip vor, das schlüssig von der stadträumlichen Ebene zu detaillierten Typologien führt. Der Beitrag liefert einen wesentlichen Ansatz zur Gebietsdifferenzierung durch die Definition von Quartieren und deren Ausdruck im öffentlichen Raum.

Die Ringstraße zum Beispiel, stellt im Konzept der Gehl Architects, durch die Verbindung von Quartieren ein Mehr an Lebensraum dar und verbindet gleichzeitig die einzelnen Quartiere. Sie ist viel mehr

als „nur“ Verkehrsader und bietet somit Platz für eine Vielfalt von verschiedenen Nutzungen. Durch Überlagerung von Aktivität entsteht Leben – das ist ein selbstverstärkender Prozess, den Jan Gehl für sein Buch „Life between buildings“ schon Anfang der 70er untersucht und nachgewiesen hat.

Die Vision der Gehl Architects ist es, bessere Städte zu kreieren. Städte, die lebenswert, facettenreich, gesund, nachhaltig und sicher sind und somit die Lebensqualität der BewohnerInnen steigern. Das Team, das für die Entwicklung der Partitur des öffentlichen Raums verantwortlich zeichnet besteht aus:

Oliver Schulze und Lærke Jul Larsen

Team: Thomas Kraubitz, Ulrik Nielsen, Bianca Hermansen, Lin Skaufel, Ewa Westermarck und Louise Didriksson;

www.gehlarchitects.dk





DIE ZEITLEISTE

Bei der Planung des öffentlichen Raums für die Seestadt galt es ein verbindliches Dokument erstellen zu lassen, das aussagekräftig ist, aber dennoch genug Raum für Detailplanungen lässt und über die lange Entwicklungsperiode der Seestadt Gültigkeit behält.

Oft wird der Freiraum eindimensional z. B. als Verkehrsfläche oder Grünraum betrachtet; oder die Planung konzentriert sich auf einzelne spezielle Orte. Dabei geht es anders als in der Seestadt meist um einen gestalterischen, weniger einen strategischen Ansatz. Im Unterschied dazu wird der öffentliche Raum der Seestadt als Gesamtsystem begriffen, der frühzeitig eine zusammenhängende Strategie benötigt.

Für die Planung der Seestadt wird der öffentliche Raum als Überlagerung verschiedener Ansätze und Systeme begriffen: Mobilität, Handel oder Freizeitverhalten genauso wie Architektur, Landschaftsplanung oder Design von Stadtmobiliar.



In **asperrn** sollen identitätsstiftende Räume mit spezifischem Charakter entstehen. Der öffentliche Raum

ist nicht bloß die Oberfläche, sondern sozial definierter Raum, in dem sich vielfältige Aktivitäten überlagern – entsprechend richten sich die Planungen darauf, diese Aktivitäten zu ermöglichen.

Wir überlegen zuerst, was an einem Ort passieren soll, welche Bedeutung er im Leben der SeestädterInnen haben könnte – und dann, was die Stadträume und Gebäude dazu beitragen können. Dadurch kommt es zur Umkehr der Planungsprämissen: „zuerst das Leben, dann die Stadträume, dann die Gebäude“ (Gehl Architects).

Die tatsächliche Gestaltung ist kein abgelöster Design-Prozess, sondern muss diese Aktivitäten ermöglichen und fördern. Persönlich wünsche ich mir, dass man später erkennt, dass der etwas aufwändigere Planungsprozess erfolgreich war und somit diese Herangehensweise zum Benchmark wird. Vor allem aber soll es in der Seestadt lebendig zugehen, die SeestädterInnen sollen von „ihrer“ Stadt „Besitz ergreifen“.

PETER HINTERKÖRNER · Projektmanager Wien 3420 AG

2005

Ausschreibung des Masterplans

Nov. 2005

ein internationales Fachgremium bewertet die Einreichungen

Jan. 2006

Tovatt Architects & Planners erhalten den Zuschlag

Mai 2007

Gemeinderat beschließt Masterplan

Sept. 2007

Eröffnung des Infopoints

April 2008

Wettbewerbsstart „Handbuch öffentlicher Raum“

Okt. 2008

Gehl Architects gewinnen den Wettbewerb

Dez. 2008

Eröffnung der Wettbewerbsausstellung

Feb. 2009

citylab mit Gehl Architects „Ist das Leben planbar? – Strategien zur Schaffung öffentlicher Räume“

März 2009

zweiter Workshop zur Weiterentwicklung des Dokuments

Mai 2009

dritter Workshop zur Weiterentwicklung des Dokuments



Juli 2009

Teilabbruch der Rollbahn

Juni 2009

Projektpräsentation vor
Auftraggebern und Gästen

27. Okt. 2009

Präsentation der Partitur des
öffentlichen Raums im AzW

Jan./Feb. 2010

Start des Wettbewerbs zur
Gestaltung des Seeparks

Frühjahr 2010

Spatenstich zum
Aushub des Sees

Frühjahr 2010

UVP, Flächenwidmungs-
und Bebauungsplan

2. Hälfte 2010

Bauträgerwettbewerbe

2012

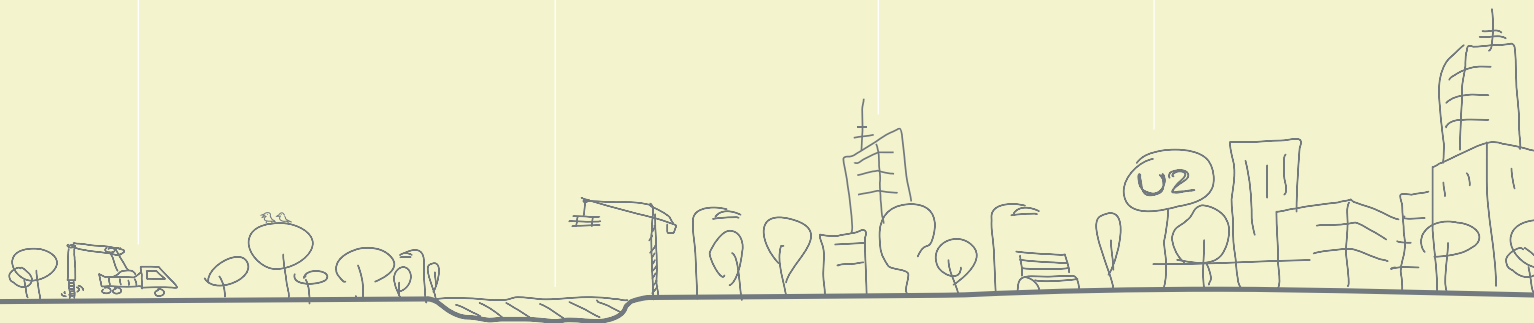
Erste BewohnerInnen
besiedeln die Seestadt

2012

Eröffnung Schulcampus

2013

Eröffnung der neuen Stationen
der U-Bahnlinie U2





DIE BETEILIGTEN

Elisabeth Alexander
Peter Arlt
Margit Bammer
Birgit Berger
Ingrid Breckner
Andreas Bresslauer
Massimo Bricocoli
Matthias Cremer
Jens Dangschat
Peter Deisenberger
Claudia Feierfeil
Gerhard Grasnek
Raimund Gutmann
Bianca Hermansen
Annemarie Hietler
Peter Hinterkörner
Kurt Hofstetter
Rainer Holzer
Elisabeth Irschik
Eva Kail
Paul Katzberger
Robert Kniefacz
Roman Koselsky
Thomas Kraubitz
Rudolf Kretschmer
Richard Kronberger
Rüdiger Lainer
Lærke Jul Larsen
Lilli Licka
Josef Lueger
Thomas Madreiter
Elisabeth Maschat
Erik Meinhardter

Michl Mellauner
Gerhard Mossburger
Thomas Möblacher
Ulrik Nielsen
Claudia Nutz
Wolfgang Orasche
Paul Pfaffenbichler
Thomas Pilz
Hanna Posch
Johannes Posch
Peter Prechtl
Heidi Pretterhofer
Claudia Prinz-Brandenburg
Norbert Rabl
Matthias Ratheiser
Philipp Rode
Michael Rosenberger
Helge Schier
Manfred Schönfeld
Oliver Schulze
Lin Skaufel
Dieter Spath
Doris Stöger
Gregor Stratil-Sauer
Silja Tillner
Johannes Tovatt
Andreas Trisko
Simon Tschanett
Roland Tusch
Karl Veigl
Ewa Westermark
Reinhard Wolfbeiszner

WETTBEWERBSJURY

FachpreisrichterInnen

Rudolf Kretschmer (Kammerentsandter)
Richard Kronberger (MA 19)
Rüdiger Lainer - Vorsitzender
Lilli Licka - Stellvertreterin des Vorsitzenden
Manfred Schönfeld (MA21B) - Schriftführer
Johannes Tovatt (Masterplaner)

Sachpreisrichterinnen

Ingrid Breckner (HCU Hamburg)
Eva Kail (Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes
Planen und Bauen)
Claudia Nutz (Wien 3420 AG)

Beratende Mitglieder

Elisabeth Alexander (MA 28)
Wolfgang Pollak (Bürgervertreter)



StadT  Wien

Mit Europa für Wien