

Nr. 124

München  
Hamburg  
Malmö  
Stockholm  
Wien – **asperm** Seestadt

Bratislava  
Brno  
Ljubljana  
Zagreb

Beispiele für und aus Wien

# stadt bauen

**Wien!**  
**voraus**

Stadt-  
entwicklung

StoDt+Wien

WERKSTÄTTBEREICHTE



München  
Hamburg  
Malmö  
Stockholm  
Wien - **asperm** Seestadt

Bratislava  
Brno  
Ljubljana  
Zagreb

Beispiele für und aus Wien

# stadt

bauen

# Inhalt

---

Vorwort: Maria Vassilakou zu „Die Stadt sind wir alle!“	4
<b>STADT BAUEN: THEMA EINER AUSSTELLUNG</b>	
Stadt bauen?	8
Inhalte der Ausstellung	10
Globale Megatrends und Wiener Stadtentwicklung	12
Diskussion: Was bleibt von der europäischen Stadt in der Globalisierung?	16
<b>THESEN UND AKTUELLE FRAGESTELLUNGEN</b>	
3 Thesen für einen zukunftsfähigen Städtebau	22
Die Stadt ist ein Ort der gesellschaftlichen Offenheit	24
Diskussion: Was braucht die Stadt der Vielen?	28
Diskussion: Wer kann über die Stadt entscheiden?	30
Essay: Wolfgang Förster zu „Leistbares Wohnen“	32
Interview: Andrea Breiffuss zu „Integration“	34
Die Stadt ist ein Ort der vielfältigen Möglichkeiten	36
Diskussion: Welche Dichte braucht die Stadt?	40
Diskussion: Wie kann die Erdgeschoßzone belebt werden?	42
Essay: Rudolf Scheuven zu „Öffentlicher Raum“	44
Interview: Annika Schönfeld zu „Baugruppen“	46
Die Stadt ist ein Ort der ökologischen Tragfähigkeit	48
Diskussion: Was ist intelligente Mobilität?	52
Essay: Bernd Vogl zu „Energie“	54
<b>STADTENTWICKLUNG BEI DEN NACHBARN</b>	
Kurzporträts von Brno, Bratislava, Zagreb, Ljubljana	58
Ein Blick auf die gemeinsame Geschichte	60
Herausforderungen und Ziele	62
Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte	
Brno	64
Bratislava	65
Zagreb	66
Ljubljana	67
Diskussion: Brno, Bratislava, Zagreb, Ljubljana	68

## BEISPIELE FÜR WIEN

Hamburg – Hafencity	72
Diskussion: Wer baut die Stadt?	68
Stockholm – Hammarby Sjöstad	80
Diskussion: Wie kann die Stadt Ressourcen sparen?	84
München – Zentrale Bahnflächen	86
Diskussion: Wie baut man öffentlichen Raum?	92
Malmö – Västra Hamnen	94
Diskussion: Wie schafft die Stadt Vielfalt?	98

## BEISPIEL AUS WIEN

<b>aspersn</b> Die Seestadt Wiens	102
Mobilität in <b>aspersn</b>	108
Nachgefragt: Peter Hinterkörner zu „Sammelgaragen in <b>aspersn</b> “	111
Freiraum in <b>aspersn</b>	112
Nachgefragt: Kurt Hofstetter zu „Freiraum in <b>aspersn</b> “	115
Vielfalt in <b>aspersn</b>	116
Nachgefragt: Andreas Eck und Andreas Kopecek zu „Einkaufsstraße in <b>aspersn</b> “	119
Verantwortung in <b>aspersn</b>	120
Nachgefragt: Michael Kotschan zu „Geothermie in <b>aspersn</b> “	123
Partizipation in <b>aspersn</b>	124
Nachgefragt: content.associates zu „Kultur- und Kommunikationsprogramm PUBLIK“	127
Diskussion: Stadtentwicklung ist PUBLIK	128
Gesprächsrunde: Wie ist <b>aspersn</b> anders?	130

## STADT BAUEN: WAS KANN WIEN AUS DEN BEISPIELEN LERNEN?

Abschließende Gesprächsrunde	136
------------------------------	-----

# „Die Stadt sind wir alle!“

Interview: Sandra Kainz

## VORWORT

**Maria Vassilakou** ist seit 2010 Wiener Vizebürgermeisterin und Stadträtin für „Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung“.



Städte wachsen. Hinzu kommt, dass die Anforderungen an Städtebau in den letzten Jahrzehnten vielfältiger geworden sind. Die Lebensstile der Menschen sind heute unterschiedlicher, Globalisierung und Klimawandel verlangen nach neuen Antworten und Visionen. All das stellt Städte und damit die Stadtplanung vor große Herausforderungen. Dabei geht es vor allem um das gute Leben der Menschen in der Stadt. Und darauf haben Städtebau und Architektur einen sehr großen Einfluss.

stadt bauen **Wien wächst – was bedeutet das konkret für Wien?**

**Vassilakou** Laut Bevölkerungsprognosen wird Wien bis zum Jahr 2030 wieder 2 Millionen EinwohnerInnen haben. Für Wien bedeutet das konkret einen Zuwachs von 16.000 bis 20.000 Menschen pro Jahr. Es müssen daher jährlich ca. 8.500 neue Wohnungen zur

Verfügung gestellt werden, um vor allem auch das Mietniveau konstant halten zu können. Dazu braucht es Bodenmobilisierung. Das Wachstum unserer Stadt bedeutet außerdem, Wien als Teil einer Metropolenregion zu begreifen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Wien und Niederösterreich ist deshalb wesentlich, ebenso wie die Realisierung einer gemeinsamen Strategie für die Entwicklung der Region Wien–Bratislava.

stadt bauen **Was sind die Schlüsselthemen, mit denen man sich in Wien auseinandersetzen muss?**

**Vassilakou** Ich will eine Stadt, zu der Menschen mit Kindern sagen, dass es Sinn macht und erstrebenswert ist, hier zu leben. Denn eine Stadt, die gut ist für Kinder, ist gut für uns alle. Kinder und auch Erwachsene brauchen Bewegung, nutzbare Freiräume sowie einen Bezug zur Natur. Es muss gelingen, diese Qualitäten auch im dicht verbauten Stadtgebiet herzustellen. Denn eines ist klar: Wenn unsere Stadt diese Lebensqualität nicht bietet und viele junge Menschen in das Umland ziehen, schafft das sehr viele Probleme – sowohl in städtebaulicher Hinsicht als auch in Bezug auf Mobilität oder Klimaschutz.

stadt bauen **Es geht also vor allem auch um die Gestaltung des öffentlichen Raums. Wie kann dieser seine Funktion wieder verstärkt wahrnehmen?**

Vassilakou Stadt ist keine Ansammlung von Häusern, sondern das, was zwischen den Gebäuden passiert. Die Stadt ist dort, wo sich Menschen begegnen. Wir müssen die Straßen unserer Stadt wieder als Frei- und Bewegungsräume für uns alle definieren. Es geht hier also einerseits um die Rückeroberung des öffentlichen Raums und andererseits um die Neuinterpretation bzw. Neugestaltung von vorhandenen Freiräumen. Projekte wie die

mehr kooperative Planungsverfahren, es braucht begleitendes Qualitätsmanagement bis zur Fertigstellung, konkretes Management der Erdgeschoßzonen und städtebauliche Verträge, die diese Qualitäten verbindlich festlegen.

stadt bauen **Sie sind unter anderem Stadträtin für BürgerInnenbeteiligung. Welche Rolle spielt denn die BürgerInnenbeteiligung für die Stadtplanung?**

Vassilakou Wenn wir über Städtebau, Architektur und Baukultur in Wien sprechen, müssen wir eine Kultur des Dialogs und der

Neuplanung der Mariahilfer Straße und der Ottakringer Straße, die Umgestaltung des Schwedenplatzes, die Radwegoffensive oder die Entwicklung des „Masterplans Gehen“ mit dem Ziel, attraktive Straßen für FußgängerInnen zu errichten, sind bereits Schritte in die richtige Richtung.

stadt bauen **Wie sieht es da in Stadtentwicklungsgebieten aus?**

Vassilakou Wir haben oft das Problem, dass es tolle Wettbewerbsergebnisse gibt, danach aber in der Konkretisierung die speziellen Qualitäten langsam ausgeräumt werden. Es muss gelingen, Freiraumplanung in den Mittelpunkt der Planungen neuer Stadtteile zu stellen. Der Freiraum muss die Ausgangsbasis für die Stadtentwicklung werden. Dazu braucht es verpflichtende Freiraumkonzepte.

Und es muss außerdem gelingen, wieder lebendige Stadtteile zu errichten und keine Wohnanlagen. Viertel mit Geschäften, Schulen, Cafés, Ateliers, mit Plätzen und nutzbaren Parks, nicht mit Restflächen, die weder ökologisch sinnvoll noch für irgendjemanden nutzbar sind. Stadt mit Boulevards und Gassen als Lebensräume und nicht mit Autoschluchten. Dazu braucht es

Kontroverse entwickeln. Ich bin davon überzeugt, dass es BürgerInnenbeteiligung von Beginn an braucht, schon bevor man in die Wettbewerbsphase geht. Partizipation muss die Menschen möglichst früh einbinden und bei Konflikten für die Durchführung einer professionellen Mediation sorgen. Auch die Möglichkeit zu mehr Selbstorganisation halte ich für wichtig, z. B. in Form von Selbstbauprojekten. Die Stadt ist Innovation, die Stadt ist Flexibilität, die Stadt ist Bewegung, die Stadt ist Freiraum, die Stadt ist Grünraum, die Stadt ist alles Mögliche. Aber allem voran: Die Stadt sind wir alle.

stadt bauen **Wann wird man Wien auf einen Blick die Handschrift der Maria Vassilakou ansehen können?**

Vassilakou Stadtplanung ist wie ein großes Schiff. Vom Land aus ist kaum Bewegung zu sehen, wenn man draufsteht, weiß man, dass jede noch so kleine Richtungsänderung ein Kraftakt ist. Es wird also mehrere Jahre dauern, bis man das Ergebnis unserer Arbeit und die Umsetzung unserer Visionen auf einen Blick an der Stadt ablesen kann. Dennoch: Wir sind auf einem guten Weg!



Städtebau ist ein Handlungsfeld innerhalb der Stadtentwicklung und seit jeher Abbild gesellschaftlicher und politischer Zielsetzungen. Das ist der Ausgangspunkt für eine Ausstellung, die Thesen und Fragestellungen eines zukunftsfähigen Städtebaus formuliert und europäische städtebauliche Projektbeispiele damit konfrontiert. Zukunftsfähiger Städtebau findet dabei vor dem Hintergrund globaler Megatrends statt, deren Wirken auf die europäische Stadt auch im Rahmen einer Diskussionsveranstaltung erörtert wird.



# stadt bauen

Thema einer Ausstellung

# Stadt bauen?

Die Stadt ist ein Abbild der Gesellschaft. Seit jeher dient sie den Menschen, die sie bewohnen, oder den Machthabenden, die sie beherrschen, als jener Ort, an dem kollektive oder individuelle Ziele vielfach am besten erreicht werden können. Entsprechend sind es die vielfältigen AkteurInnen in der Stadt, die diese nach ihren Bedürfnissen gestalten, also auch bauen. Das Ergebnis dieses Gestaltens, dieses Bauens, kann an und in Städten in der Regel leicht entdeckt und nachvollzogen werden. Auch gab es in der Geschichte der Stadt oft eindeutig formulierte städtebauliche Utopien, die gesellschaftliche und politische Zielsetzungen benennen und eine damit verbundene Form des Städtebaus gleichsam als Instrument zur Erreichung dieser Zielsetzungen vorgeben.



Entsprechend kann Städtebau als Handlungsfeld innerhalb der Stadtentwicklung verstanden werden. Er leistet im Unterschied zu anderen Handlungsfeldern vorrangig durch eine bauliche Gestaltung der (Lebens-)Umwelt einen Beitrag zur Erreichung von Zielsetzungen der Stadtentwicklung. Diese umfasst dabei ihrerseits grundsätzlich jede Handlung, die sich potenziell auf das Geschehen in der Stadt oder auf die Stadt selbst auswirken kann. Der Zusammenhang zwischen Zielsetzungen und Ansprüchen an den Städtebau einerseits und der Entwicklung bzw. Wirkung von Instrumenten andererseits bildet den inhaltlichen Aus-

Eröffnung der Ausstellung (v. l. n. r.: Ausstellungskurator Ernst Mattanovich, Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou, Abteilungsleiter MA 18 Thomas Madreiter)



gangspunkt der Ausstellung **Stadt bauen. Beispiele für und aus Wien**, die vom 24. Jänner bis 30. März 2012 in der Wiener Planungswerkstatt gezeigt wurde.

Die Ausstellung ist als Beitrag zu einem breit geführten fachlichen und gesellschaftlichen Diskurs zu verstehen, der in der Neuauflage des Stadtentwicklungsplans im Jahr 2015 münden wird. Entsprechend sind die in der Ausstellung gezeigten und im vorliegenden Werkstattbericht vertieften Inhalte als mögliche Blickwinkel, Standpunkte oder Vorschläge im Rahmen dieses Diskurses zu verstehen.

Diesen Beitrag leisten die Ausstellung und der Werkstattbericht unter den beiden zuvor genannten Gesichtspunkten: gesellschaftliche und politische Zielsetzungen und Ansprüche einerseits und davon abgeleitete städtebauliche Instrumente, Strategien oder Ideen andererseits.

In der Ausstellung sind hierfür im Kern zwölf Fragestellungen formuliert, die für einen zukunftsfähigen Städtebau in der europäischen Stadt von Bedeutung sind. Diesen Fragestellungen werden vier ausländische städtebauliche Beispielprojekte aus europäischen Städten und ein Wiener Beispiel – **aspersn** Die Seestadt Wiens – mit jeweils eigenen Herangehensweisen und Lösungsansätzen als mögliche Antworten gegenübergestellt.

Ergänzt wird dieser Beitrag um wöchentliche Abendveranstaltungen, in deren Rahmen einzelne Aspekte in einer weiterführenden Diskussion vertieft werden. VertreterInnen der in der Ausstellung gezeigten Städte und der Wiener Stadtplanung treten daneben in einen fachlichen Austausch ein.



# Inhalte der Ausstellung



## STÄDTEBAU UND STADTENTWICKLUNG

Zu Beginn der Ausstellung können sich die BesucherInnen einen Überblick über die Themen Städtebau und Stadtentwicklung, über die durch jeweils spezifische Ziele und Prinzipien der Stadtentwicklung geprägte städtebauliche Entwicklung Wiens sowie über aktuelle Herausforderungen, die weitgehend in Zusammenhang mit globalen Megatrends stehen, verschaffen.

## AKTUELLE FRAGESTELLUNGEN

Auch Menschen aus Wien formulieren eingangs der Ausstellung ihre jeweils ganz besonderen Bedürfnisse und Ansprüche an eine lebenswerte Stadt. Die Herausforderung all dieser Ansprüche sowie die Anforderungen aus globalen Megatrends unter einen Hut zu bringen, thematisieren **Thesen und Fragestellungen für einen zukunftsfähigen Städtebau.**

Es werden drei Thesen formuliert, die jeweils ein Charakteristikum bzw. eine Qualität der Stadt als zukunftsfähigen Lebensraum ansprechen. Jeder dieser Thesen werden aktuelle Zielsetzungen und Ansprüche an einen zukunftsfähigen Städtebau zugeordnet und in Form von Fragestellungen konkretisiert und zur Diskussion gestellt.



## STADTENTWICKLUNG BEI DEN NACHBARN

Im Rahmen der Ausstellung wird auch ein Blick auf die Stadtentwicklung in unseren Nachbarstädten **Brno**, **Bratislava**, **Ljubljana** und **Zagreb** geworfen. Neben der Darstellung der städtebaulichen Entwicklung stehen dabei vor allem die aktuellen Herausforderungen und städtebaulichen Projekte in diesen Städten im Mittelpunkt.

## BEISPIELE FÜR UND AUS WIEN

Im zentralen Abschnitt der Ausstellung werden konkrete städtebauliche Beispiele aus Europa vorgestellt. Es wird gezeigt, wie den zuvor formulierten Fragestellungen an einen zukunftsfähigen Städtebau im Kontext konkreter städtebaulicher Projekte anhand von Instrumenten, Ideen oder Strategien begegnet wird. Vier Beispielen aus den Städten **München**, **Hamburg**, **Malmö** und **Stockholm** wird das Wiener Beispiel **asperm** Die Seestadt Wiens gegenübergestellt.



# Globale Megatrends und Wiener Stadtentwicklung

Die Entwicklung einer Stadt ist unterschiedlichsten Veränderungskräften ausgesetzt und wird von ihnen mitbestimmt. Mit globalen Megatrends werden dabei die großräumigen, lang anhaltenden und tief greifenden Treiber des Wandels bezeichnet, die weitgehend alternativlos und nur hinsichtlich Intensität und Tempo beeinflussbar sind. Die folgenden vier Megatrends bestimmen somit einerseits global gesehen die Entwicklung der Städte besonders mit, sie stellen aber auch konkret die Stadt Wien vor aktuelle Herausforderungen.

## GLOBALISIERUNG

Der Wegfall ehemaliger Systemgrenzen, moderne Kommunikationstechnologien und umfangreiche Liberalisierungen haben eine weltweite, engmaschige Vernetzung der Wirtschaft und der Gesellschaft hervorgebracht. Gesellschaftliche und jüngst auch wirtschaftliche Systeme geraten dabei zusehends an die Grenze ihrer Belastbarkeit.

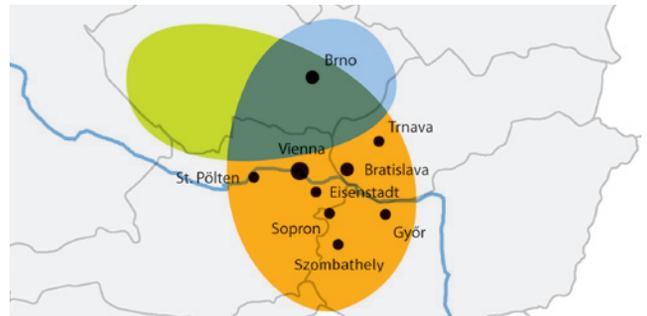
Baustelle des neuen Hauptbahnhofs Wien, Teilbetriebnahme Dezember 2012



Diese Globalisierungstendenz wirkt auch auf Wien. Zum einen ist die Stadt bemüht, neue Chancen zu nutzen und ungewünschte Auswirkungen abzufedern. Zum anderen profitiert Wien auf regionaler und überregionaler Ebene von seiner attraktiven Lage im Zentrum eines vereinten Europas.

Wien hat sich so in den letzten Jahren zu einem gefragten Standort entwickelt. Unternehmen betrachten Wien als Drehscheibe zwischen etablierten und aufstrebenden Märkten. Dabei hält auch die infrastrukturelle Entwicklung dank zukunftsorientierter Großprojekte immer besser Schritt. Insgesamt profitiert Wien bisher von den veränderten Rahmenbedingungen in Europa, aber auch weltweit.

Wien und seine östlichen Nachbarstädte in der CENTROPE-Region



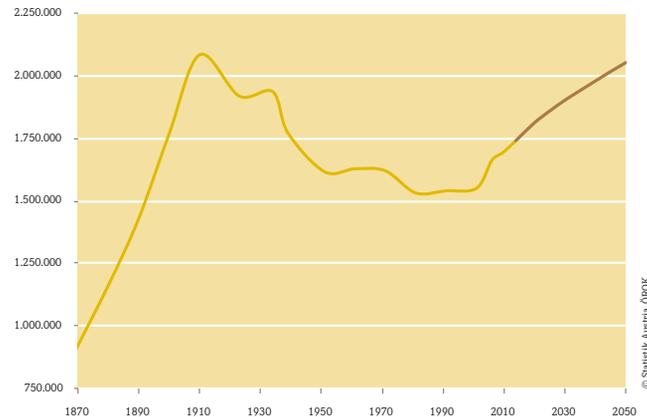
## URBANISIERUNG UND STÄDTEWACHSTUM

Die Welt steht am Anfang eines urbanen Millenniums. Städte bieten den Menschen sehr attraktive Möglichkeiten, ihr Leben nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Aktuell wächst die städtische Bevölkerung weltweit um zwei BürgerInnen pro Sekunde. Schon heute leben mehr als 50 % der Weltbevölkerung in Städten. Dieser rasante Anstieg wird in absehbarer Zeit ungebremst voranschreiten.

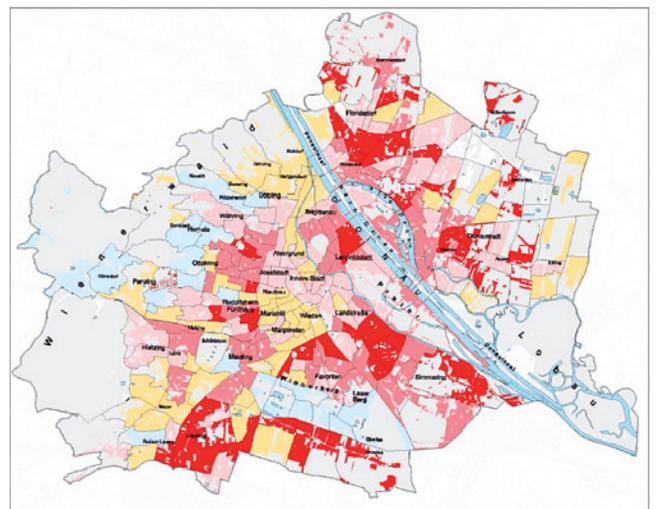
Nach einer Phase der Stagnation bis in die 1980er-Jahre hinein wächst auch Wien stetig. Aktuelle Prognosen lassen einen Anstieg der EinwohnerInnenzahl auf über 2 Millionen in den nächsten 20 bis 30 Jahren erwarten. Das bedeutet jährlich 15.000 zusätzliche EinwohnerInnen in Wien.

Seit 2007 wurden mehr als 25.000 Wohnungen gefördert. Wien benötigt diese hohe Wohnbauleistung, denn aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums wird auch der Wohnungsbedarf in den kommenden Jahren steigen. Der Stadterweiterung und Nachnutzung großflächiger Brachen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Bevölkerungsentwicklung Wiens 1870–2050 (Volkszählung und Prognose)



Prognose der Veränderung der Wohnbevölkerung Wiens 2005–2020



- Prognoseregionen**
- Prognoseregionen
  - Landesgrenze
  - Bezirksgrenzen
- Veränderung in Prozent nach Prognoseregionen**
- 0 und weniger
  - 0,01 bis 5
  - 5,01 bis 10
  - 10,01 bis 20
  - 20,01 und mehr

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
 Bearbeitung: G. Fellner, W. Plautz, MA 18  
 Quelle: MA 18 / Statistik Austria (Wien Prognose 2005 bis 2035)

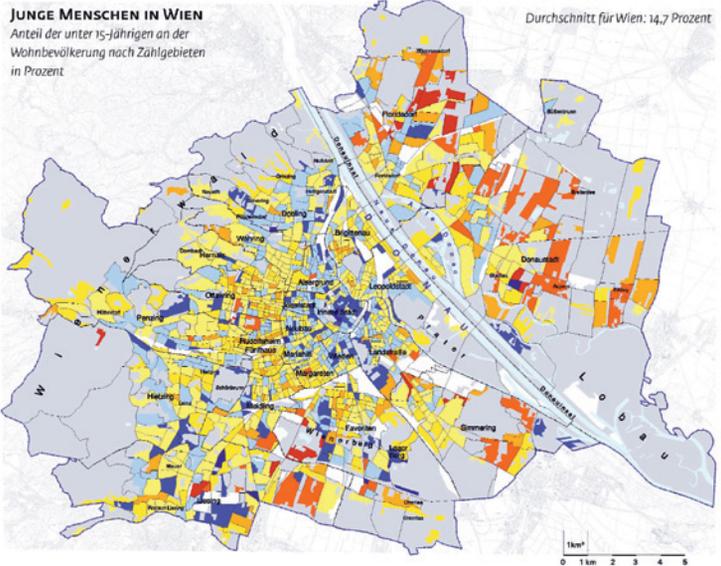
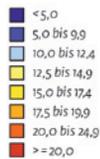
## GESELLSCHAFTLICHER WANDEL

Westliche Gesellschaften verändern sich infolge des demografischen Wandels grundlegend. Geringe Geburtenziffern und eine steigende Lebenserwartung haben zu einer Überalterung der Gesellschaft geführt. Gleichzeitig greift eine laufende Veränderung und Differenzierung von Lebensstilen und Wertesystemen Platz. Das Ergebnis ist eine zunehmend heterogene Gesellschaft mit ebenso heterogenen Bedürfnissen.

Wien ist ein lebendiger Schauplatz dieses gesellschaftlichen Wandels. Davon zeugen zum einen wachsende migrantische Communities, zum anderen eine Vielfalt von Lebensstilen. Beide Phänomene drücken sich in Stadtteilen oder dem öffentlichen Raum aus und sind daher für die Stadtentwicklung von großem Interesse. In Wien funktioniert das lebendige Neben- und Miteinander in vielen Bereichen gut. Da sich diese Tendenzen aber noch verstärken werden, muss ihnen die Stadtplanung offen begegnen und Räume anbieten, die den individuellen Bedürfnissen und Ansprüchen genügen.

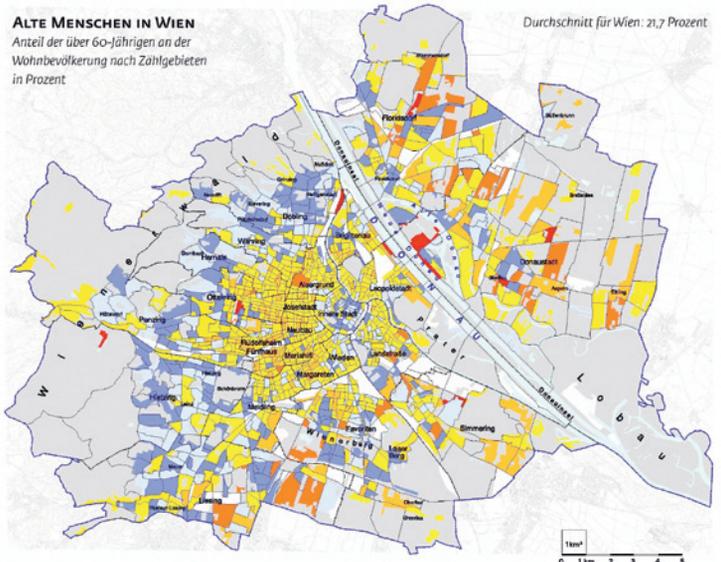
Anteil der unter 15-Jährigen in Wien 2001

**Karte 9: Junge Menschen in Wien 2001**  
 Quelle: Statistik Austria, VZ2001, MA 18  
 Entwurf: Plautz W.  
 Grundkarte: MA 21B  
 Bearbeitung: MA 18, Hansely H.-J.



Anteil der über 60-Jährigen in Wien 2001

**Karte 10: Alte Menschen in Wien (über 60-jährige Wohnbevölkerung)**  
 Quelle: Statistik Austria, VZ2001, MA 18  
 Entwurf: Plautz W.  
 Grundkarte: MA 21B  
 Bearbeitung: MA 18, Hansely H.-J.



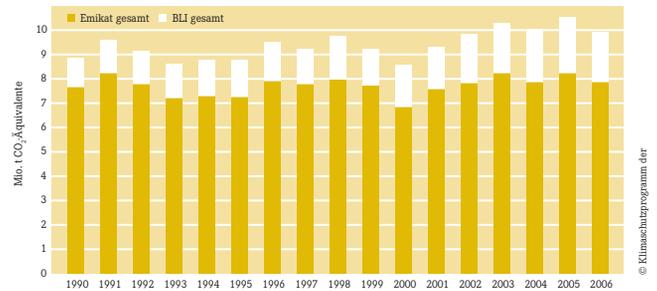
# KLIMAWANDEL

Der von uns Menschen verursachte Klimawandel ist in vollem Gange. Seine Auswirkungen werden global auftreten und stellen die Gesellschaft vor enorme Herausforderungen. Angesichts dieser Tatsache muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß global gesenkt werden. Gleichzeitig ist es notwendig, den nicht mehr abwendbaren Auswirkungen durch vorausschauende Maßnahmen zu begegnen.

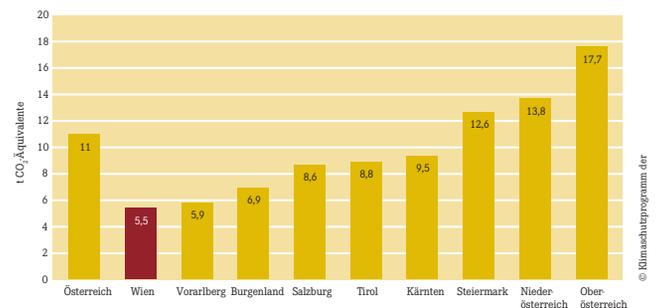
Auch Wien trägt seinen Teil zum Klimawandel bei, sei es im Verkehr, in der Produktion oder im Bereich des Wohnens. Daher sind Handlungen auf lokaler Ebene zu setzen, um den Ausstoß von klimawirksamen Gasen auf ein verträgliches Maß zu senken und aufgestellte Klimaziele zu erreichen.

Je früher in Wien mit Maßnahmen begonnen wird, desto weniger drastisch werden sich Veränderungen auf unser Leben auswirken. Das Erreichen von Klimazielen betrifft alle Lebensbereiche. Deswegen ist die Wiener Stadtpolitik auch in all ihren Handlungsfeldern gefragt.

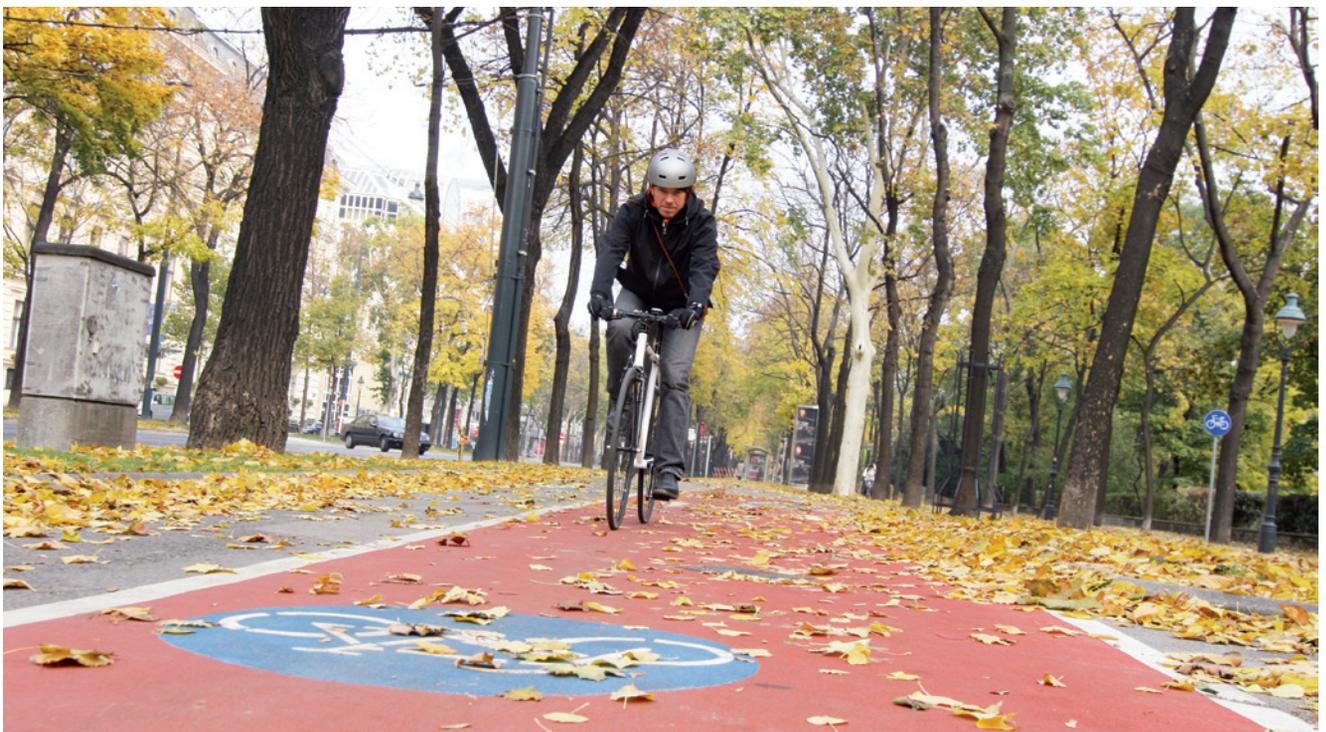
Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Wien 1990–2006



Vergleich der Treibhausgasemissionen pro Kopf in Österreich 2006



Im Bereich des Verkehrs ist der Handlungsdruck derzeit besonders hoch



# DISKUSSION

## Was bleibt von der europäischen Stadt in der Globalisierung?

BUCHPRÄSENTATION UND DISKUSSION AM 31. JÄNNER 2012

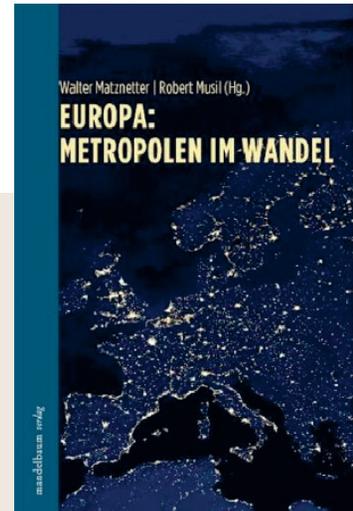
Moderation: Hubert Christian Ehalt

Zusammenfassung: Robert Temel

Anlässlich der Präsentation des Sammelbandes „Europa: Metropolen im Wandel“ diskutierten AutorInnen der Anthologie und andere ExpertInnen über die Veränderungen der europäischen Stadt in der Gegenwart. In dem Sammelband werden aktuelle Themenfelder der Stadtentwicklung analysiert und anhand konkreter Fallbeispiele erläutert: der ökonomische Strukturwandel, der demografische und soziale Wandel, die Veränderungen von Politik auf lokaler und regionaler Ebene sowie die Rolle als globale Steuerungszentrale. Die übergeordnete Frage des Bandes stand im Mittelpunkt dieser Veranstaltung: Wie wird die europäische Stadt durch den Prozess der Globalisierung transformiert?

Die beiden Herausgeber Robert Musil und Walter Matznetter stellten in ihrem Eingangsstatement zentrale Hypothesen des Bandes vor. Eine Hypothese geht davon aus, dass die Entwicklung wichtiger europäischer Städte nicht allein einer Globalisierungsentwicklung folgt, sondern dass die nationalstaatliche Ebene für sie ebenso bedeutungsvoll sei. Die Städte folgen jeweils eigenen, historischen, pfadabhängigen Entwicklungen, die für ihre indivi-

Buchcover Europa: Metropolen im Wandel, Hg. Walter Matznetter, Robert Musil.



duellen Besonderheiten von Bedeutung sind. Musil und Matznetter erläuterten den Zusammenhang zwischen Bevölkerungsgröße (demografische Bedeutung) und Global-Cityness (globale Vernetzung) der Städte, die in diesem Band diskutiert werden. Dabei zeigt sich, dass die Global-Cityness generell mit der Größe steigt, dass es sich dabei aber um keinen zwingenden Zusammenhang handelt: Viele kleine europäische Städte besitzen große globale Vernetzung (Zürich, Brüssel, Frankfurt), während umgekehrt relativ große Städte mit geringer Vernetzung existieren (Berlin, Istanbul). Die beiden Herausgeber stellten weiters eine Verbindung zwischen Stadtforschung und Stadtplanung durch den Verweis auf Urbanitätsdefinitionen her: So hätte die Stadtgeografin Elisabeth Lichtenberger als Charakteristika der europäischen Stadt ihr Alter und ihre historischen Strukturen, die seit dem Mittelalter bestehenden Bauordnungen und einen früh eingeführten Denkmalschutz sowie öffentliche Infrastrukturen, Leistungen und Eingriffe genannt. Der Stadtsoziologe Walter Siebel wiederum nannte



#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Robert Musil

Institut für Stadt- und Regionalforschung, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien

Walter Matznetter

Institut für Geografie und Regionalforschung, Universität Wien

Hubert Christian Ehalt

Moderation

Peter Eigner

Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Universität Wien

Andreas Novy

Institut für Regional- und Umweltwirtschaft, Wirtschaftsuniversität Wien

Ursula Reeger

Institut für Stadt- und Regionalforschung, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien

Robert Temel

Institut für Architektur und Entwerfen, Technische Universität Wien



die Präsenz vormoderner Geschichte, die Stadt als Ort der Befreiung von Zwängen, die urbane Lebensweise mit der Trennung von privat und öffentlich und der Entstehung eines öffentlichen Raums, die Dichte und die Wohlfahrts- bzw. Sozialstaatlichkeit als charakteristische Merkmale.

In der anschließenden Diskussion drehten sich zentrale Fragen darum, ob die globale und die staatliche Ebene tatsächlich die wichtigsten seien für die Entwicklung europäischer Städte, oder ob nicht andere Ebenen wie beispielsweise die europäische ebenso wichtig sind. Andreas Novy vertrat die Meinung, dass eine Mehrebenenanalyse der richtige Zugang wäre, das heißt neben der lokalen und globalen ist auch die nationale und regionale Ebene von Bedeutung, eine Stadt könne nicht ohne ihr Territorium verstanden werden. Peter Eigner beschrieb Besonderheiten der Wiener Situation, darunter den sozialen Wohnbau und die späte Industrialisierung erst nach dem Zweiten Weltkrieg. In der Publikumsdiskussion stellte der ehemalige Planungsstadtrat Rudi Schicker fest, dass der Einfluss der Europäischen Union sich

nicht nur auf Förderungen in einer bestimmten Höhe reduziere. Vielmehr würde etwa die Dienstleistungsrichtlinie der EU dazu führen, öffentliche Dienstleistungen wie etwa den öffentlichen Personennahverkehr, die öffentliche Wasserversorgung oder den geförderten Wohnbau, wie er in Wien sehr erfolgreich praktiziert wird, grundsätzlich in Frage zu stellen. Rudolf Giffinger vertrat die besondere Bedeutung der Pfadabhängigkeit, also gewissermaßen die Relevanz städtischer „Idiosynkrasien“ oder stadtindividueller Besonderheiten. Dem stellte Robert Musil gegenüber, dass es ein Kennzeichen der europäischen Stadt sei, dass sie nicht spezialisiert ist.

Am Schluss der intensiven Diskussion wurde schließlich festgestellt, dass entgegen der Betonung der Urbanität im einleitenden Statement diese Urbanität schließlich nicht zentrales Thema der Diskussion gewesen sei. Somit zeigte sich hier wieder, wie bereits in der ersten Diskussionsrunde zum Hamburger Beispiel, die Bedeutung, aber auch die schwierige Fassbarkeit des Begriffs der Urbanität und seiner Relevanz für die gegenwärtige Stadtentwicklung.



Die Ansprüche an die Stadt sind so vielfältig wie die Menschen, die in ihr leben. Drei Thesen greifen zentrale Qualitäten der Stadt als Lebensumfeld auf, die es weiter zu stärken gilt. Jeder dieser Thesen werden Fragestellungen zugeordnet, die es zu beantworten gilt, um den Anforderungen an einen zukunftsfähigen Städtebau gerecht zu werden. Einzelne Fragestellungen werden im Rahmen von Diskussionsveranstaltungen näher beleuchtet und im Rahmen von Interviews und Essays von ExpertInnen vertieft.



# thesen und aktuelle frage- stellungen

*Wir leben gerne in der Stadt.  
Als Familie wollen wir uns  
das Wohnen in Wien  
leisten können!*



Emil, Gebhard, Elke und Ella

*Ich kann nicht mehr so  
wie früher. Meine täglichen  
Wege möchte ich in der  
Nähe erledigen!*



Martin



Sidy

*Wien ist mein Zuhause.  
Ich wünsche mir eine  
faire Chance, mein Leben  
zu gestalten!*

*Ich habe viele Ideen  
und wenig Geld.  
Es braucht Räume,  
in denen man etwas  
ausprobieren kann!*



Kathi

*JedeR von uns hat individuelle  
Ansprüche an das eigene  
Zuhause. Gemeinsam wollen wir  
sie realisieren!*



Wohnprojekt Seestern Aspern



Roland und Julie

*Die Zukunft meiner Tochter  
ist mir wichtig. Sie soll auch  
in urbaner Umgebung eine  
intakte Umwelt vorfinden.*

# DIE STADT IST EIN ORT DER **gesellschaftlichen Offenheit**

Städte sind heute mehr denn je rasanten gesellschaftlichen Veränderungen ausgesetzt. Die stetig im Wandel begriffenen demografischen und sozialen Bedingungen, die zunehmende Öffnung der Einkommensschere und die daran geknüpften Segregations- und Verdrängungseffekte stellen Städte vor immer neue Herausforderungen. Die Stadt ist gefordert, durch gesamtheitliche, langfristige und dabei flexible städtebauliche Planung unter Einbeziehung aller AkteurInnen diesen Herausforderungen aktiv zu begegnen. Auf dem Weg zur sozialen Stadt müssen mehrere Aspekte besondere Berücksichtigung finden:

sozialer  
wandel

integration

leistbares  
wohnen

interessen  
ausgleich



vielfalt

nutzungs  
mischung

öffentlicher  
raum

beteiligung

DIE STADT IST EIN ORT DER

## vielfältigen Möglichkeiten

Die Ansprüche an die Stadt hinsichtlich räumlicher Vielfalt, Nutzungsvielfalt und Gestaltungsflexibilität sind angesichts der zunehmenden Individualisierung unserer Gesellschaft im Wachstum. Diesen Ansprüchen werden städtebauliche Projekte aus verschiedenen Gründen oftmals nicht gerecht. Langfristig bedarf es daher komplexer Ansätze zur Schaffung einer breiten Vielfalt im Stadtraum im Sinne von Urbanität. Dabei gilt es verschiedene Themen zu bedenken:

Die Stadt ist ein Ort der ökologischen Tragfähigkeit.

Immer mehr Menschen leben in Städten, derzeit schon mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung. Die Stadt trägt – neben allen Vorteilen und Möglichkeiten, die sie zu bieten hat – in erheblichem Umfang zu heute drängenden ökologischen Problemen wie Ressourcenknappheit und Klimawandel bei. Damit sich der fortsetzende Trend der wachsenden städtischen Bevölkerung respektive die Stadt als Lebensraum als ökologisch tragfähig und damit zukunftsfähig erweist, kann und muss auch auf städtebaulicher Ebene an mehreren Stellen angesetzt werden:



DIE STADT IST EIN ORT DER

## ökologischen Tragfähigkeit



mobilität

energie

stadtklima

ressourcen

# Die Stadt ist ein Ort der gesellschaftlichen Offenheit

sozialer  
wandel

WIE WERDEN DIE VERÄNDERUNGEN IN DER ZUSAMMENSETZUNG DER GESELLSCHAFT BERÜCKSICHTIGT?

Der aktuelle Wandel der Gesellschaft und die steigende Differenzierung der Bevölkerung in sozialer und kultureller Hinsicht stellt die Stadtentwicklung vor neue Aufgaben. Längere Altersphasen, Zunahme kleinerer Haushalte, unterschiedliche Lebensstile, technologische Innovationen und moderne Kommunikation stellen neue, vielfältigere Ansprüche an das Lebensumfeld.

Öffentlicher Raum für alle



Virtuelle Bücherei Wien



Stadtteile ohne Nutzungsmix haben ausgedient. Heute wissen wir, dass Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote im direkten Lebensumfeld zu finden sein müssen, damit das Leben in der Stadt den heutigen gesellschaftlichen Ansprüchen gerecht wird.

Wenn es darum geht, lebenswerte Stadtteile zu schaffen, kommen dem öffentlichen Raum und Gemeinschaftseinrichtungen eine immer größere Bedeutung zu.

Vielfältiges Wohnen (Terrassenhaus, Kabelwerk, Wagenburg)



Barrierefreiheit



Ziel einer barrierefreien Stadtgestaltung ist, ältere Menschen, Familien mit Kleinkindern sowie Menschen mit körperlichen Einschränkungen vollständig in das gesellschaftliche Leben zu integrieren.

Individuelle Bedürfnisse unterscheiden sich zunehmend. Ob Patchworkfamilien, Singles oder junge Kreative: Die Stadt muss für alle diese Bedürfnisse entsprechende Wohnformen und flexible Nutzungsmöglichkeiten ermöglichen.

# integration

## WIE WERDEN INTEGRATION UND SOZIALE DURCHMISCHUNG ERREICHT?

Auf- und Abwertungen von Wohngebieten durch Renovierung, durch Zuzug von sozial Bessergestellten und dabei gleichzeitiger Verdrängung sozial Schwächerer führt in vielen Städten zur Herausbildung benachteiligter Stadtteile. Diese sind meist durch umfangreiche Probleme in den Bereichen Städtebau und Umwelt, infrastrukturelle Ausstattung, lokale Wirtschaft, Soziales, Integration und nachbarschaftliches Zusammenleben sowie durch die Bildung von negativen Images charakterisiert.

Bildung für alle als Basis



Eine flächendeckende Versorgung mit hochqualitativer sozialer Infrastruktur wie Bildungs- oder Beratungseinrichtungen unterstützt die Integrationsarbeit.

Die Entwicklung sozialer Netzwerke zur Stärkung der nachbarschaftlichen und interkulturellen Beziehungen unterstützt die gesellschaftliche Integration und verhindert Isolation. Die Basis bilden entsprechende lokale und fachlich begleitete Angebote für vernetzende Aktivitäten und Mitgestaltungsprozesse.

Bauwettbewerb „Interkulturelles Wohnen“, Nordbahnhof, Wien 2. Bez., „Wohnen mit allem!“, Bauträgerin: Schwarzatal, Architektur: Superblock ZT GmbH, eins:eins architektur, Landschaftsarchitektur: Detzhofer, Projektsteuerung: raum & kommunikation



Das vielfältige Angebot an Wohnformen schafft die Basis für eine langfristige Absicherung von sozialer Durchmischung. Spezielle Projekte, wie z. B. Bauwettbewerbe zum Thema „Interkulturelles Wohnen“, leisten einen Beitrag zur Integration.

Interkulturelle Projektarbeit



Brunnenmarkt, Wien 16. Bez.



Die Förderung der lokalen Wirtschaft (Unterstützung von Netzwerken, Stadtteil- und Geschäftsstraßenmarketing, Leerstandsmanagement, Unterstützung von Existenzgründungen) ist ein Eckpfeiler für das Funktionieren eines Stadtteils.

leistbares  
wohnen

## WIE BLEIBT DAS WOHNEN IN DER STADT LEISTBAR?

Gesellschaftliche Entwicklungen wie Zuwanderung, Alterung der Gesellschaft oder die Zunahme niedriger oder instabiler Einkommensgruppen stellen heute besondere Anforderungen an die Wohnungspolitik und damit auch an den Städtebau. Soziale Unterschiede sowie die Zunahme von Armut und unsicheren Lebenssituationen führen zu einer steigenden Anzahl von Menschen, die auf preiswerten Wohnraum angewiesen ist.

Bauträgerwettbewerb „Kostengünstiges Wohnen“, Wien 22. Bez., Polgarstraße, Bauträgerin: Heimbau, gemeinsam mit EBG Gemeinnützige Ein- und Mehrfamilienhäuser Baugenossenschaft, Architektur: Delugan Meissl Associated Architects, Ganahl Ifsits Architekten, LA-Architektur: Rajek Barosch



Der Einsatz von Instrumenten wie z. B. Bauträgerwettbewerben oder Grundstücksbeiräten ist ein Weg, geförderten Wohnbau in hoher Qualität zu entwickeln.

Geförderter Wohnungsbau: Holz/Passivhaus am Mühlweg, Wien 21. Bez. Bauträgerin: BAI Bauträger Austria Immobilien GmbH mit KHL Massivholz GmbH, Architektur: Dietrich/Untertrifaller, Landschaftsarchitektur: Barbara Bacher

Der staatlich geförderte Bau von Wohnungen wird auch in Zukunft ein wichtiger Grundpfeiler zur Sicherung des leistbaren Wohnens sein.



Leistbares Wohnen für alle



Sozial Schwache sind auch vom geförderten Wohnbau oft ausgeschlossen, da Eigenleistungen nicht erbracht werden können. Zugangserleichterungen z. B. in Form der sogenannten Superförderung stellen einen Lösungsansatz dar.

## WIE WERDEN DIE INTERESSEN ALLER BETEILIGTEN GEWAHRT?

Städtebau steht in einem ständigen Spannungsfeld zwischen den übergeordneten Zielen der Stadtplanung, den Anforderungen des (Immobilien-)Marktes und den Erwartungen der BürgerInnen. Bestehende Planungs- und Steuerungsinstrumente greifen meist nicht mehr weit genug, und auch eine vorwiegend von unternehmerischen Aspekten gesteuerte Stadtentwicklung hat sich als unzureichend herausgestellt.

Alle Stimmen hören



BürgerInnenbeteiligung im Vorfeld der U2-Verlängerung, Flughafen Aspern, Wien 22. Bez.



Lokale Agenda 21 Wien



Die Lokale Agenda 21 in Wien ermöglicht seit 1998 Beteiligungsprojekte zur nachhaltigen Stadtentwicklung, die ökologische, soziale, kulturelle und ökonomische Aspekte verbinden.

Es gilt, alle Stimmen zu hören. Das heißt, alle betroffenen Gruppierungen bzw. inhaltlichen Positionen sind einzubeziehen und Beteiligungsmaßnahmen auf die jeweiligen Zielgruppen auszurichten.

Die Etablierung neuer Formen der Beteiligung bei städtebaulichen Projekten ist essenziell. Die Beteiligung sollte dabei über die gesetzlich geforderten Maße zur Förderung der Mitgestaltung hinausgehen und bereits im Vorfeld von Projekten erfolgen.

# DISKUSSION

## Was braucht die Stadt der Vielen?

DISKUSSION AM 8. MÄRZ 2012

Moderation und Zusammenfassung: Robert Temel

Brunnenmarkt, Wien 16. Bez.



Stadt besteht per definitionem aus Vielen: aus vielen verschiedenen Menschen mit vielen verschiedenen Bedürfnissen. Darauf muss zeitgemäßer Städtebau reagieren. Neue Stadtviertel können nicht für fiktive Durchschnittsmenschen gebaut werden, wie das in der Moderne noch üblich war. Das bedeutet, dass diese Vielfalt an Bedürfnissen als Wissen für die Planung verfügbar gemacht werden muss, ob nun durch Forschung oder durch Partizipation; und es bedeutet weiters, dass eine Planungsstrategie gefunden werden muss, wie dieses Wissen in die Praxis einfließen soll, ob nun durch materielle oder immaterielle Festlegungen. Die drei aktuellsten Themen in diesem Zusammenhang sind die Differenzierungen, die sich durch Gender-Rollen, Migration und das Altern der Gesellschaft ergeben.

Den Einstieg ins Thema lieferte Eva Kail mit ihrem Impulsbeitrag. Sie begann mit einer Darstellung verschiedener Lebenssituationen, vom Kleinkind über das Erwerbsalter bis zum Lebensabend, und verschiedener Bereiche des Alltagslebens, von der persönlichen Reproduktion bis zum Verkehr; dabei zeigte sich die



verschieden hohe Autonomie dieser Lebenssituation, die insbesondere auch anhand der Geschlechterdifferenz unterschieden ist und die durch stadtplanerische Entscheidungen gefördert oder verhindert werden könne. Anhand einer Reihe von Beispielen stellte sie schließlich dar, zu welchen Themen bei der Alltagsorientierung von Planung weitgehender Konsens herrsche – Angebote des öffentlichen Verkehrs und der Nahversorgung, belebte Plätze, das Leitbild „Urbanität“ – und wo Kampfthemen bestünden: besonnte Erdgeschoßräume, soziale Infrastruktur, Parks und Aufenthaltsqualitäten im Straßenraum, alles wesentliche Kostenfaktoren, weil damit geringere Bebauungsdichten und

unbekannten Bedürfnissen rechnen. Deshalb brauche es flexible, robuste, aneigenbare Räume – und genügend große, brauchbare Freiräume über fixierte Nutzungszonen wie Wohnung, Schule, Arbeitsplatz hinaus. Grünflächen und andere öffentliche Räume seien in diesem Sinne als Standortfaktor zu verstehen, in den investiert werden sollte. Stadtviertel, die diesbezüglich gut ausgestattet sind, erlaubten eine höhere Dichte. Über einen längeren Abschnitt drehte sich die Diskussion um die Frage der konstitutiven Bedeutung von Migration für die städtische Identität, die heute politisches Kampffeld ist, aber im Sinne einer Urbanität zivilgesellschaftlich zugunsten der Vielfalt entschieden werden

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Annika Schönfeld

Stadtplanerin, raum & kommunikation

Eva Kail

Raumplanerin, MD-BD Gruppe Planung,  
Gender-Mainstreaming

Robert Temel

Moderation

Wolfgang Förster

Architekt, MA 50, Wohnbauforschung

Günther Ogris

Soziologe, SORA Institute for Social Research  
and Consulting

Amila Širbegovic

Architektin, TU Wien, Gebietsbetreuung  
Stadterneuerung 17/18



teure Bauten und Ausstattungen verbunden sind. Daraus ergibt sich aus ihrer Perspektive sowohl eine Untergrenze als auch eine Obergrenze für Dichte – ein zentraler Begriff nicht nur dieser Diskussion, sondern der meisten in dieser Reihe.

Die von Eva Kail als umstritten bezeichneten Themen wurden in der nachfolgenden Diskussion kontrovers aufgenommen, so wurde etwa in Frage gestellt, ob BewohnerInnen nicht durchaus sehr hohe Dichten suchen würden. Das Gespräch war bald bei der Frage, welche Konsequenzen aus der realen Vielfalt zu ziehen seien. Diese gäbe es nicht nur zwischen gesellschaftlichen Gruppen, sondern ebenso sehr innerhalb dieser Gruppen; beispielsweise sei es nicht möglich, spezifische Bedürfnisse nur von MigrantInnen festzulegen, die Unterschiede seien hier eher sozial als kulturell bedingt. Problematisch wäre eher, dass in der Kommunikation, die Planung notwendigerweise begleiten muss, meist auf die reale Vielsprachigkeit in neuen Stadtvierteln vergessen wird. Und man könne in der Stadtplanung nicht nur von der Vielfalt aktueller Bedürfnisse ausgehen, sondern müsse mit zukünftigen, jetzt noch

müsse. Diese aktuelle gesellschaftliche Auseinandersetzung sei überlagert von der gleichzeitigen Verknappung öffentlicher Ressourcen unter anderem für Planung.

Als Resümee lässt sich aus dem Abend ziehen, dass die immense Vielfalt an Menschen und Bedürfnissen nicht mit einer ebenso großen Vielfalt an spezifischen Raumangeboten einhergehen kann, sondern vielmehr einige wenige, zentrale „Angebotsfelder“ relevant sind, die sich etwa anhand von Gender-Rollen und sozialer Schichtung abgrenzen lassen. Für die braucht es robuste, flexible Grundgerüste, die in der Planung, aber ebenso in der Nutzung jeweils neu verhandelt werden sollten. Kommunikation und damit auch Partizipation wird größere Bedeutung für die Stadterweiterung bekommen müssen – die aktuelle Konjunktur von Baugemeinschaften sei dafür ein kleiner Ansatz, weil diese großes Potenzial auch für Mitbestimmung im öffentlichen Raum mitbrächten. Aneigenbare Räume und „weiße Flecken“ in der Planung sind eine wichtige, aber aus Kostengründen umstrittene Basis.

# DISKUSSION

Verein Frauenwohnprojekt [ro\*sa]  
KalYpso, Wohnprojekt u. a.  
im Kabelwerk, Wien 12. Bez.

## Wer kann über die Stadt entscheiden?

DISKUSSION AM 15. MÄRZ 2012

Moderation: Angelika Fitz  
Zusammenfassung: Robert Temel



Die Zeit der Masterplanung von Amts wegen ist vorbei, und der Investorenstädtebau hat seine Erfolglosigkeit längst bewiesen. Wie ist es also möglich, alle Menschen mit legitimen Interessen an Entscheidungen zu beteiligen? Diese Frage wurde mit Bezug auf Wien, wo das Planungsressort seit einem Jahr „BürgerInnenbeteiligung“ im Titel trägt, thematisiert.

Der Impulsbeitrag von Iris Reuther drehte sich um die drei zentralen Begriffe Vertrauen, Kommunikation und Beteiligung: Anhand des Beispiels Zürich West zeigte sie, wie Bauherren und GrundeigentümerInnen, ArchitektInnen und Verwaltungsressorts an einer gemeinsamen, auf Vertrauen basierenden Entwicklung beteiligt werden konnten; das Projekt Koop Stadt in Bremen, Leipzig und Nürnberg diente als Beispiel für weitreichende Kommunikationsangebote in der Stadtplanung; und schließlich zeigte das Projekt zur Planung der Hochwasservorsorge in Dresden-Laubegast, wie BewohnerInnen auch an einem sehr technisch orientierten Projekt mit großem Gewinn maßgebend beteiligt werden können. Andrea Mann demonstrierte Beispiele für partizipative



Entwicklungen in Wien, insbesondere aus der Zukunftswerkstatt Volkertviertel und aus der Agenda Josefstadt; schließlich zog sie Schlüsse daraus für Partizipationsprozesse in Stadterweiterungsgebieten: Zentral seien Transparenz, klare Definitionen, neutrale Prozessbegleitung, transparenter Umgang mit Resultaten und Rückkoppelung nach der Umsetzung.

Am Beginn der Diskussion stellte Thomas Madreiter fest, dass die zusätzliche Benennung der Geschäftsgruppe mit „BürgerInnenbeteiligung“ keine völlige Neuerung mit sich bringe, sondern vielmehr eine schon länger bestehende Haltung nun nach außen

tung missverständlich sei: Wenn man von Entscheidungen über die Stadt spreche, ginge es um ganz andere Ebenen und Dimensionen als um kleinteilige BürgerInnenbeteiligung in Stadtbezirken; das würde die politische Realität geradezu verschleiern, dass die großmaßstäblichen, „wichtigen“ Entscheidungen ohne solche Beteiligung fallen. Demgegenüber wurde eingewendet, dass politische Entscheidungen in einem dynamischen System stattfänden, das sich verändern könne – und Empowerment auf kleinmaßstäblicher Ebene sei eine wichtige Basis für genau diese Veränderung. Partizipation sei eine Haltung, die die gesamte Stadtverwaltung betreffe, sie müsse mit BürgerInnen ebenso gelebt werden wie

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Angelika Fitz

Moderation

Andrea Mann

Raumplanerin, Gebietsbetreuung  
Stadterneuerung 2/20, Wien

Kirsten Neubauer

neu&kühn, Wien

Ulli Böhm

Agenda 21, Wien

Christoph Luchsinger

Architekt, TU Wien, Luzern/Wien

Thomas Madreiter

Leiter MA 18 – Stadtentwicklung und  
Stadtplanung, Wien

Iris Reuther

Architektin, Büro für urbane Projekte, Leipzig



trage. Gleichzeitig werde versucht, mithilfe des derzeit entwickelten Handbuchs für Partizipation in der Stadtplanung und des Chartaprozesses die Wiener Praxis der Partizipation weiterzutreiben. Beispiele aus Online-Partizipationsprozessen sowie aus der Praxis der Lokalen Agenda 21, die erfolgreich in vielen Wiener Bezirken aktiv ist, wurden hinsichtlich ihrer Implikationen für Partizipation in der Stadterweiterung diskutiert: Wichtig seien ein Methodenmix, die Kontinuität der Prozesse und die ressortübergreifende Anlage von Beteiligung. Nicht nur Betroffene im Sinne von BürgerInnen bzw. BewohnerInnen, sondern auch die Verwaltung, Unternehmen und EigentümerInnen seien AdressatInnen von Beteiligungsprozessen – so könnten nicht nur Entscheidungen, sondern auch Verantwortungen geteilt werden, und die Qualität der Planungsprozesse würde steigen. Ein Problem der Stadtplanungskultur in Wien sei die oftmals geringe Transparenz von Prozessen und Entscheidungen; und eine Reaktion darauf sei die aktuelle Konjunktur von BürgerInneninitiativen, die sich mit Planungsresultaten befassten. Im Zuge der Diskussion wurde von Seiten des Publikums eingewendet, dass der Titel der Veranstal-

mit allen Teilen der Administration. Grundsätzlich sei Partizipation bei großen Stadterweiterungsprozessen auch ein Maßstabsproblem – wer könne sich schon persönlich beim Hauptbahnhofareal einmischen? Wichtig sei diesbezüglich, Partizipation bereits in der Programmierungsphase zu betreiben – da gehe es eher um die richtigen Fragen als um Antworten –, statt dann nur mehr über bereits fertige Entwürfe zu entscheiden.

Die Idee, die Gebietsbetreuung als Modell für große stadtplanerische Entscheidungen heranzuziehen, wurde von manchen TeilnehmerInnen als Vernebelungsstrategie kritisiert; andere stellten fest, dass das Große nicht ohne das Kleine funktionieren könne, dass es auch um die bewusstseinsverändernde Funktion der lokalen Partizipation gehe. Diese Diskrepanz konnte in der Diskussion nicht aufgelöst werden; klar blieb jedoch, dass sich Partizipation keinesfalls allein auf die lokale Ebene beschränken könne. Man müsse eine generelle Kultur der Beteiligung schaffen – da gehe es auch um Qualität, also um Kompetenzen und Engagement, die man für Planung nützen könne.

## ESSAY

Die historischen Leistungen der Wiener Wohnbaupolitik sind unbestritten. Wohnbau stellt daher auch einen bedeutenden weichen Faktor im internationalen Städteranking dar. Dennoch steht auch Wien vor neuen Herausforderungen, die eine Qualitätssicherung unter architektonischen und ökologischen, aber eben auch unter sozialen Gesichtspunkten erfordern.

# „Qualitätssicherung im Wiener Wohnbau“

-----  
Wolfgang Förster

## Wohnen für jedes Alter

Auch in Wien steigt der Anteil an betagten Menschen. Daher werden vermehrt unterschiedliche Wohnformen in den „normalen“ – barrierefreien – Wohnbau zu integrieren sein: betreutes Wohnen, Wohnungen mit integrierten Service- und Pflegeangeboten und Mehrgenerationenwohnen. Ebenso muss aber leistbares Wohnen für junge Menschen gesichert werden. Für beides gibt es bereits Beispiele, etwa im Bauträgerwettbewerb Sonnwendviertel.

## Diversität

Lebens- und Haushaltsformen werden sich weiter differenzieren. Wohnbau der Zukunft muss daher flexible Wohnformen bieten, die auf neue Bedürfnisse rascher reagieren können. Auch Menschen mit Migrationshintergrund soll zeitgemäßes Wohnen ohne Ghettoisierung ermöglicht werden. Als gutes Beispiel dafür kann

die Neubebauung am Nordbahnhof dienen. Bewährte Konfliktlösungsmodelle wie die Gebietsbetreuungen werden verstärkt auch in Neubaugebieten eingesetzt. Nicht zuletzt muss der geförderte Wohnbau auch auf das – prognostizierte – Wachstum der Wiener Bevölkerung durch höhere Bauleistungen reagieren.

## Ökologie

Aufbauend auf den bisherigen Erfolgen werden die thermisch-energetische Wohnhaussanierung, Passivhäuser und Experimente mit erneuerbaren Energien und Rohstoffen eine noch größere Rolle spielen. Dazu zählt Europas größtes Passivhausprojekt EUROGATE ebenso wie der verstärkte Einsatz von Holz als nachwachsender Baustoff im mehrgeschoßigen Wohnbau, das Recycling von Bauteilen und die umweltfreundliche Baustellenabwicklung. In **aspersn** Seestadt wird der Einsatz alternativer Energien (Geothermie, Photovoltaik) in Verbindung mit einem zentralen



## Wolfgang Förster

Referatsleiter MA 50 – Wohnbauforschung und internationale Beziehungen

Wolfgang Förster hat Architektur und Politologie studiert. Er ist Leiter des Referats Wohnbauforschung und internationale Beziehungen in der Wiener Magistratsabteilung 50.

Energiemonitoring ebenso wie das alternative Mobilitätskonzept (Mobilitätsfonds, Sammelgaragen etc.) zur Erreichung der Klimaneutralität beitragen.

### **Kompakte Stadt**

Angesichts des zunehmenden Bedarfs an neuen Wohnungen müssen die vorhandenen Baulandressourcen bestmöglich genutzt werden, um wertvolle Grünräume zu schonen. Die Herausforderung an Stadtplanung und Architektur besteht darin, urbane Dichten mit Wohn- und Freiraumqualität zu verbinden. Wohnungsnahe Infrastruktur steht daher etwa in **aspersn** Seestadt im Vordergrund.

### **Benutzerfreundliche und leistbare Wohnungen**

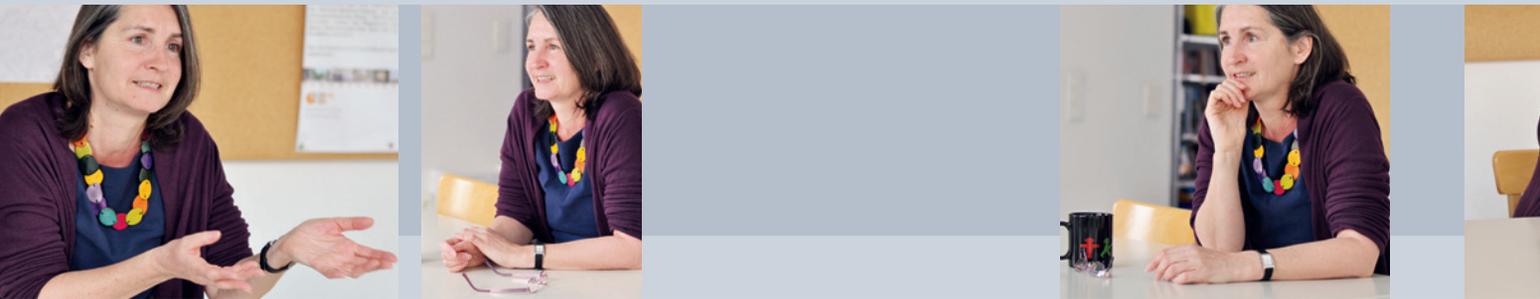
Im Hinblick auf die rasche Diversifizierung der Lebensstile, die demografische Entwicklung und steigende Ansprüche an Wohn- und Wohnumfeldqualität kommt der Alltagstauglichkeit von Wohnungen hohe Bedeutung zu. Wohnungssuchende werden zu kritischen KonsumentInnen, die wohnungseigene Freiräume, wohnungsnaher Kinderspielplätze und „angstfreie“ Wohnungszugänge wünschen. Wohnungen sollen aber auch für alle leistbar bleiben. Gute Wohnarchitektur muss daher auch in Zukunft hohe Qualitäten mit einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis verbinden – beispielgebend dafür wird die Durchmischung neuer Stadtviertel mit „SMART-Wohnungen“, innovativen kompakten Wohnungen mit sehr niedrigen Wohnkosten, sein, die ab 2012 realisiert wird.

# „Tja, mit wem red’ ich denn da?“

Interview: Lukas Lang und Felix Sternath

## INTERVIEW

**Andrea Breitfuss** ist Stadtplanerin und Inhaberin des Büros kon-text in Wien. Sie betreut Prozesse der BürgerInnenbeteiligung in Österreich und Deutschland, unter anderem in Wien.



Fragen der Integration und der sozialen Ungleichheit sind in der Stadt stets aktuell. Räumliche Strukturen, Wohnungsmarkt und öffentlicher Raum beeinflussen Integration und soziale Ungleichheit. Gleichzeitig rückt die Partizipation an Planungsentscheidungen zunehmend ins Zentrum der Aufmerksamkeit.

### stadt bauen **Welche Wechselwirkung besteht zwischen der gebauten Struktur und dem sozialen Handeln?**

**Breitfuss** Klar ist: Die gebaute Struktur beeinflusst menschliches Handeln. Das soll sie oft auch, schließlich wird meist dafür geplant, dass Menschen etwas Bestimmtes tun können. Planung zieht aber eben nicht zwangsläufig das gewünschte Handeln nach sich. Menschen nutzen den Raum entweder in der ursprünglich gedachten Form – oder eben auch ganz anders.

### stadt bauen **Welche Bedeutung besitzt der öffentliche Raum für eine gelungene Integration?**

**Breitfuss** Heute geht es nicht mehr nur um die Integration von MigrantInnen und gesellschaftlichen Randgruppen. Viel wichtiger ist, dass nicht weite Teile der Gesellschaft wegbrechen. Wir beobachten Prozesse der Entsolidarisierung, die ihren Ausgang bei den gesellschaftlichen Eliten nehmen. Viele Menschen fragen sich: Warum soll ich mich an Regeln halten, wenn alle anderen nur schauen, dass sie es sich gut richten? Das führt zu Prozessen der Desintegration, die ganz besonders in Städten mit ihren heterogenen Lebenswelten sichtbar werden. Heute ist für viele Menschen weit in den Mittelstand hinein klar, dass ihr Einkommen, ihre Lebensbedingungen und die Chancen ihrer Kinder schlechter werden, während es auch GewinnerInnen dieser Situation gibt. Stärker betroffen von den negativen Auswirkungen sind aber einzelne gesellschaftliche Gruppen, wie z. B. bildungsferne Schichten. Das sind aber nur zu einem Teil MigrantInnen. Der öffentliche Raum ist der Ort, an dem all diese Gruppen aufeinandertreffen und Desintegration sichtbar wird. Die Konfrontation mit Fremdheit macht vielen Menschen Angst und kann

zu Radikalisierung oder Aggression führen. Das ist in Wien noch einmal besonders deutlich, da die Stadt vergleichsweise wenig segregiert ist, was ja auch gut ist. Es ist aber falsch zu glauben, gesellschaftliche Konflikte ließen sich vermeiden, wenn man nur ihre sichtbaren Auswirkungen im öffentlichen Raum bekämpft.

**stadt bauen** **Wie soll öffentlicher Raum in Neubaugebieten gestaltet sein, um dieser Desintegration entgegenzuwirken?**

**Breitfuss** In Neubaugebieten stellt sich zuallererst die Frage, welche Funktion öffentlicher Raum überhaupt haben kann. In einem

Da gehören alle einbezogen, die ein Interesse an einem Gebiet haben: die Zivilgesellschaft, mögliche zukünftige BewohnerInnen, genauso BauträgerInnen, die Stadtverwaltung mit ihren Fachabteilungen, die Politik und auch die Wirtschaft. Auf dieser Ebene sollte man sich über Zielsetzungen, Ansprüche, Spielräume und Rahmenbedingungen einigen.

Stadtgestaltung ist also ein gesellschaftlicher Prozess, der dann in einer begründeten und nachvollziehbaren Entscheidung mündet, die am Ende durchaus die Politik treffen soll. Das stärkt die gesamtgesellschaftliche Integration und verhindert, dass sich



reinen Wohngebiet kann man z. B. kaum von öffentlichem Raum sprechen. Das ist dann eher ein wohnraumbezogener Freiraum mit bestimmten Nutzungen. In der ersten Phase der Besiedelung ergeben sich Gemeinschaftsstrukturen meist ganz von selbst. Zu Konflikten kommt es dann beim ersten Generationswechsel. Auslöser sind da in der Regel Generationskonflikte, auch wenn in der Argumentation kulturelle Unterschiede herangezogen werden. Wichtig ist auch, dass Räume zu Beginn frei gelassen und nach und nach angeeignet werden können, vielleicht auch durch neue oder andere Nutzungen als ursprünglich angedacht. Es sollte also nicht jede Nutzung von vornherein festgelegt und damit jede andere Nutzung mit Verboten ausgeschlossen werden.

**stadt bauen** **Wie kann man in Neubaugebieten, wo es kaum bestehende sozialräumliche Settings gibt, als PlanerIn die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume unterstützen?**

**Breitfuss** Zu fragen, „Tja, mit wem red’ ich denn da?“, erscheint mir seltsam, denn es gibt ja eine Stadtgesellschaft, auch wenn im betreffenden Gebiet noch niemand wohnt. Man kann also vorweg einen öffentlichen Diskurs führen, wenn man das möchte.

viele Bevölkerungsgruppen ungehört und ausgeliefert fühlen. Das ist für viele aus dem politisch-administrativen System nicht unbedingt einfach, aber solche Prozesse lassen sich professionell unterstützen und gestalten.

**stadt bauen** **Was wünschen Sie sich vor diesem Hintergrund für Wien?**

**Breitfuss** Ich wünsche mir eine lebendige Stadt mit einem lebendigen und offenen Planungsdiskurs, der über die kleine Gruppe der Fachleute hinausgeht. Zum Teil ist dieser Diskurs in Wien ja noch nicht einmal in der gesamten Fachwelt angekommen. Wir müssen auf jeder Ebene diejenigen einbeziehen, die von einer Entscheidung betroffen sind oder die sich einfach nur interessiert zeigen. Das ist der Kern eines kooperativen Planungsmodells: gemeinsam überlegen, gemeinsam entscheiden, gemeinsam umsetzen.

# Die Stadt ist ein Ort der vielfältigen Möglichkeiten

## WIE WIRD DIE ZUNEHMENDE GESELLSCHAFTLICHE PLURALITÄT BERÜCKSICHTIGT?



Die steigende Vielfalt an Lebensweisen stellt neue Anforderungen an den Städtebau. Die heute üblichen, in ihrer Nutzung festgelegten Gebäudetypen (Einfamilienhäuser, Geschosswohnungsbauten, Bürogebäude) weisen in diesem Hinblick große Defizite auf. In einer zeitgemäßen Stadt bedarf es flexibler Grundrisse, die verschiedenste Nutzungen ermöglichen, langfristig entwicklungs-fähig sind und die Möglichkeit der Mitgestaltung und Selbstorga-nisation bieten.

Ehemalige Wäschefabrik, Gaudenzdorfer Gürtel, Wien  
12. Bez., heute: Hotel und Restaurant



Verein Frauenwohnprojekt [ro\*sa] KalYpso,  
Wohnprojekt u. a. im Kabelwerk, Wien 12. Bez.



Eine Herausforde-rung des zeitge-mäßen Städtebaus ist es, Gebäude so zu errichten, dass sie über die Zeit auch unterschied-lich genutzt wer-den können.

Die Herstellung der Chancengleichheit im Sinne des Gender-Mainstreaming-Ansatzes verlangt nach flexiblen Wohnräumen, die sowohl Familien- als auch Erwerbsarbeit in der Wohnung möglich machen und den unterschiedlichen Lebensphasen ange-passt werden können.

Flexible Grundrisse, Baugruppe  
„Wohnen mit uns!“, Wohnprojekt Wien –  
Verein für nachhaltiges Leben, Planung:  
eins:eins architektur, Wien 2. Bez., Nord-  
bahnhofgelände

Die Förderung von Initiativen wie Baugruppen, die gezielt an nutzungs-offenen, flexiblen Raumangeboten arbeiten, ist ein Ansatz zur Unterstützung von Selbstorganisation. Eine Baugruppe ist ein Zusammen-schluss mehrerer privater BauherrInnen, die gemeinsam Wohn- und Gemein-schaftsräume planen, bauen oder nutzen wollen.

*"Wir machen kein Wohnprojekt mit viel wie eine intelligente, maßgeschneiderte und lösungsorientierte Wohnlösung suchen und in einer Nachbarschaft von Menschen wohnen wollen, die wir kennen und schätzen gelernt haben."*

*"Für mich ist das Wohnprojekt Wien die ideale Lösung zu meinem Dilemma: Ich will weder alleine "hauszig" werden in einer Singelwohnung noch mit der Einkoten sozial "Alten" teilen, bis die Finanzierung der Eibe ebendiesem zum Opfer gefallen ist."*

**SYSTEMGRUNDRISS REGELGESCHOSS ZONIERUNG**

- MITTELGANG
- NEBENRÄUME
- QUERGESCHOSS
- WOHNRAUME

**CLAUDIA, GERNOT und LÖTTJE**  
123,45 m² (appt) 75,20 m² und 52,17 m²)  
Wohnung mit Homeoffice  
Büro und Wohnbereich getrennt abtrennbar, Teilbarkeit  
in zwei Wohneinheiten mit Auszug vom Lichte.  
Balkon  
200 West Orientierung, die typ. im Abend genutzt

**HEINZ**  
28,03 m², Alt in eine  
Mit Einraumkloset und "senior" Raum.  
Flexibel nutzbar, je nachdem welche Funktion  
gesprochen wird.

**BEVAL, CHRISTINA, BERHARD, SHALDON und PETRA**  
147,05 m²  
162 m² bis 4-6 Personen  
Wohnungsgemeinschaft mit zwei unterschiedlich orientierten Wohnbereichen,  
Gemeinschaft in der Gemeinschaft

*"Eine Wohngemeinschaft ist gerade für junge Menschen eine sehr attraktive Form des Zusammenlebens. Ein Wohnhaus mit vielen Gemeinschaftsräumen, um noch dazu der Austausch zwischen Generationen und Kulturen gefördert wird, ist dafür eine ideale Umgebung."*

**nutzungs  
mischung**

## WIE WIRD NUTZUNGSMISCHUNG ERMÖGLICHT?

Die Durchmischung von vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Arbeit, Nahversorgung, Dienstleistungen, Freizeit, Bildung) auch im Sinne gleicher Chancen und Möglichkeiten für alle werden in städtebaulichen Wettbewerben und Planungsverfahren stets gefordert. Diese Forderungen werden aber oft nur eingeschränkt umgesetzt. In den letzten Jahrzehnten ist diese Thematik oft von Fragestellungen zum Wohnbau zurückgedrängt worden. Gerade im Zeitalter des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Wandels ist dieses Thema aber essenziell.

Die Belebung der Erdgeschoßzonen durch vielfältige Nutzungen und Versorgungseinrichtungen ist ein wichtiger Baustein einer lebendigen Stadt.

Äußere Favoritenstraße, Wien 10. Bez., Fußgängerzone und Einkaufsstraße



Parks – Umsetzungsbeispiel von Gender-Mainstreaming



Der Ansatz der gendergerechten Planung im Sinne einer Gleichberechtigung der Geschlechter trägt zur Nutzungsmischung und der guten Erreichbarkeit aller Infrastruktureinrichtungen bei.

Reisebüro Ottakring, Ottakringer Straße 17, Wien 16. Bez., entstanden unter Beteiligung der Gebietsbetreuungen 16./17./18. Bez.



Zwischennutzungen in Form temporärer Projekte mit einer großen Bandbreite an Konzepten und Trägerschaften sind ein Ansatz zur langfristigen Förderung von Nutzungsmischung.

öffentlicher  
raum

# WIE KANN DER ÖFFENTLICHE RAUM SEINER BEDEUTUNG GERECHT WERDEN?

Qualitativ hochwertiger öffentlicher Raum ist eine Voraussetzung für eine lebendige Stadt. Öffentlicher Raum funktioniert nur dort, wo es auch eine Öffentlichkeit gibt. Dort also, wo im und um den Raum vielfältige Nutzungen aufeinandertreffen, wo durch direkte Bezüge zu den Freiräumen Identifikation entsteht,

wo privates auf öffentliches Leben trifft. Über die Gestaltung dieser Übergangsbereiche wird steuernd auf das Funktionieren des öffentlichen Raums Einfluss genommen. Es bedarf dazu einer gesamtheitlichen Betrachtung des öffentlichen Raums über die Grenzen der Einzelprojekte hinweg.

Bauträgerwettbewerb Wilhelmkaserne, Wien 2. Bez., Schwerpunktthema bauplatzübergreifendes Grün- und Freiraumkonzept, DI Anna Detzlhofer



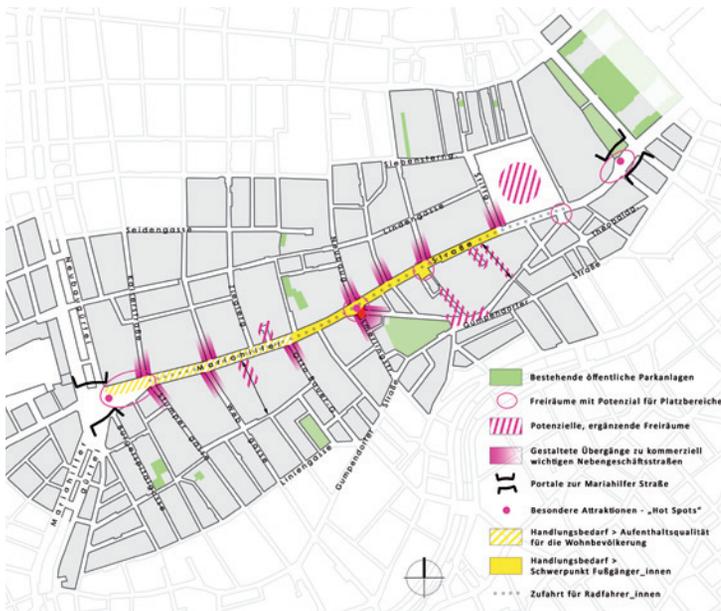
Die Förderung von Kooperationen zwischen ImmobilienentwicklerInnen, Bauträgerwettbewerben und ähnlichen Modellen ist ein Ansatz zu einer gesamtheitlicheren Betrachtung über Grundstücksgrenzen hinaus.

Lokale Agenda 21 Plus, Asphaltpiraten – die Rückeroberung des öffentlichen Raums in der Josefstadt, Wien 8. Bez.



Öffentlicher Raum beginnt unmittelbar vor dem eigenen Wohnhaus. Zugänglichkeit und Nutzbarkeit auch im Sinne eines Bereichs, in dem vieles möglich ist, auch temporäre Nutzungen und informelle Aneignungen, sind ein wichtiger Teilaspekt für Qualität.

Projekt Mariahilfer Straße Neu; partizipatives Projekt u. a. der Bezirksvorstehungen Neubau (7. Bez.) und Mariahilf (6. Bez.) zur Zukunft der Mariahilfer Straße



Meidlinger Hauptstraße, Fußgängerzone und Einkaufsstraße, Wien 12. Bez.



Gesamtheitliche Konzepte für den öffentlichen Raum, die über die Betrachtung des einzelnen Grundstücks hinausgehen, können wesentlich zur Qualität eines Stadtteils beitragen.

Ein funktionierender öffentlicher Raum braucht NutzerInnen, er braucht Wegebeziehungen und kleinteilige Funktionsmischungen im Umfeld.

## beteiligung

# WIE WERDEN SELBSTORGANISATION UND SELBSTREGULATION ERMÖGLICHT?

Angesichts der heutigen, vielfältigen Anforderungen an den Städtebau zeigt sich, dass bestehende Instrumentarien im planerischen Prozess immer weniger ausreichen, um Qualität zu sichern. Planungen mit informellen Zielsetzungen gewinnen an Bedeutung. Kooperationen zwischen öffentlicher Hand und privaten AkteurInnen spielen eine zunehmend wichtigere Rolle. Die Entstehung von Stadt ist ein Prozess, der eine neue Form der Planung und Möglichkeiten vitaler Selbstorganisation und Selbstregulation braucht.

Logo der Gebietsbetreuung  
Stadterneuerung, Wien



Die permanente Einbeziehung der StadtteilakteurInnen, der Ausbau des Netzwerks und die Kontinuität von Prozessen sind wesentlich für die Übernahme von Verantwortung im Quartier. Einrichtungen wie z. B. Gebietsbetreuungen übernehmen hier wichtige Funktionen.

Baugruppe Wohnprojekt Wien –  
Verein für nachhaltiges Leben



Vernetzung, Transparenz, Zusammenwirken



Entsprechende Rahmenbedingungen zur Förderung von Verantwortungsgemeinschaften wie z. B. Baugruppen schaffen Anreize zu Beteiligung und Mitgestaltung.

Durch die Vernetzung innerhalb der Verwaltungseinheiten (z. B. Planung und Soziales), transparenter Arbeitsweise und mehr BürgerInnennähe (Good Governance) wird die Basis für einen breiten Handlungsansatz unter Einbeziehung aller AkteurInnen geschaffen.

Guerrilla Gardening



Planerische Festlegungen, die verstärkt auf konzeptioneller Ebene getroffen werden und deren Entwicklung auf breiter Basis stattfindet, bilden einen starken Rahmen für mehr Mitgestaltung und Eigenverantwortung.

# DISKUSSION

## Welche Dichte braucht die Stadt?

DISKUSSION AM 14. FEBRUAR 2012

Moderation und Zusammenfassung: Robert Temel

Sechs plus eins, Bauträgerwettbewerb Sonnwendviertel, Gesiba und GSG



Wien wächst heute massiv – aufgrund dieser Tatsache muss auch die Frage der Dichte im Städtebau neu betrachtet werden. Die Stadtverwaltungen von Wien und Bratislava leiteten gemeinsam ein Forschungsprojekt über Siedlungsformen für die Stadterweiterung (CIDEP), in dem heute übliche Bebauungsformen miteinander verglichen wurden und dessen Ergebnisse als Ausgangspunkt für eine neue Thematisierung der städtischen Dichte dienen soll.

Einleitend stellte Michael Rosenberger die Resultate der CIDEP-Studie vor: Ausgangspunkt für die Studie waren drei Fragen, nämlich wie viel Aktivität (Wohnungen, Arbeitsplätze) auf einem Stück Nettobauland untergebracht werden kann; was dafür zusätzlich, also außerhalb dieses Stück Land, notwendig ist; und welche weiteren Qualitäten die dabei entstehenden Siedlungsformen mit sich bringen, beispielsweise hinsichtlich Energieverbrauch, Errichtungskosten, Verkehrserschließung. Die Grundfrage, wozu hohe Dichte eigentlich angestrebt werden sollte, ließ sich dabei ganz einfach beantworten: Wenn man mit relativ hoher Dichte baue, könne man im Alltag gut ohne Pkw zurechtkommen



und angenehm leben, das heißt es seien genügend (aber nicht zu viele) andere Menschen, andere Nutzungen, andere Angebote in unmittelbarer Reichweite. Einerseits lässt sich demnach sagen, umso dichter, desto besser, weil mit der Dichte die Gelegenheiten ansteigen. Andererseits sinke über einer gewissen Dichte die Wohnqualität, es gebe nur mehr wenige überzeugende Lösungen. Als den Bereich, in dem die meisten guten Lösungen angesiedelt sind, bezeichnete Rosenberger jenen zwischen einer Geschosßflächenzahl von 1,5 und 2,5. Als zweiten Impuls präsentierte Susanne Frank einen Zwischenstand ihres Dissertationsprojekts zum Thema bauliche Dichte und Charakter von Stadtteilen, insbeson-

Privatraum, sondern auch wohnungsbezogene Freiräume sehr wichtig, und schließlich bedürfe es für ein akzeptables Stadtklima ebenfalls entsprechender Grünräume. Freiraumnetzwerke müssten also als Voraussetzung für Verdichtung erhalten und weiterentwickelt werden. Wien bestehe zu etwa einem Drittel aus Bauland und zur Hälfte aus Grünland und Gewässern. Die Baulandreserven der Stadt seien in absehbarer Zeit aufgebraucht. Darüber hinausgehend wurde urgiert, nicht nur über bauliche Dichten und Kompensation zu sprechen, sondern insbesondere die menschliche Dichte in den Blick zu nehmen: Wie leben Menschen miteinander, wie kann Lebensqualität durch Dichte zuneh-

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Susanne Frank

Architektin, ETH Zürich

Michael Rosenberger

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien

Robert Temel

Moderation

Klaus Vatter

Leiter MA 21A – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-West, Wien

Erik Meinharter

Landschaftsarchitekt, PlanSinn, Wien

Kurt Smetana

Architekt, Gebietsbetreuung  
Stadterneuerung 7/8/16, Wien



dere auch hinsichtlich der Qualität des öffentlichen Raums. Dabei analysierte sie eine Reihe von Stadtteilen in Zürich, München, Wien und Berlin. Diesbezüglich verglich sie verschiedene städtebauliche Typologien, ihre jeweilige Dichte und den sich daraus ergebenden Charakter. Daraus versuchte sie, Kriterien für hochwertigen Städtebau abzuleiten, beispielsweise notwendige Anteile an öffentlichem Raum und maximale Ausnützbarkeiten.

In der anschließenden Diskussion wurde festgestellt, dass nicht allein die bauliche Dichte relevant ist; so habe sich die Wohnfläche pro Person in Wien seit Anfang der 1960er-Jahre von etwa 22 auf etwa 44 m<sup>2</sup> verdoppelt, wobei die bauliche Struktur etwa der Gründerzeitareale nahezu unverändert geblieben sei. Von großer Bedeutung sei die Bezugsgröße, die man für Dichtebestimmung heranzieht. Vielfach wären sehr hohe Dichten nur deshalb möglich, weil sie durch anschließende Grünräume oder Gewässer kompensiert würden – das heißt, die Ausnützbarkeit dieser Grundstücke wird durch öffentliche Investitionen erhöht. Für die Erträglichkeit hoher Dichten seien weiters nicht nur der

men. Ob es sich dabei tatsächlich um zwei unabhängige Größen handelt oder ob nicht die „menschliche Dichte“ direkt mit der baulichen Dichte zusammenhänge, wurde kontrovers diskutiert; ebenso wie die Frage, ob man unabhängig von bestimmten Typologien „richtige“ Größen für Dichte, Freiraumanteil und Gebäudehöhe festlegen könne. Weiters bezogen sich mehrere Fragende aus dem Publikum darauf, ob nicht die Qualität dichter Stadtteile vor allem von ihren BewohnerInnen sinnvoll bewertet werden könnte.

Die verschiedenen Standpunkte zum komplexen Dichtethema konnten nicht auf ein gemeinsames Resümee hin entwickelt werden. Allerdings wurde vielfach festgestellt, dass Lebensqualität nicht direkt mit einem Dichtewert zusammenhängen würde, sondern es ganz zentral auch darauf ankäme, in welcher Gestaltung, Körnung, Kleinteiligkeit, in welcher Architektur und welcher Parzellierung die jeweilige Dichte ausgeformt ist; jedenfalls eher als auf die häufig als Qualitätsmerkmal genannte Gewachsenheit oder das Alter eines Stadtquartiers.

Die Favoritenstraße als Beispiel für belebte Erdgeschoßzonen



# DISKUSSION

## Wie kann die Erdgeschoßzone belebt werden?

DISKUSSION AM 22. MÄRZ 2012

Moderation und Zusammenfassung: Robert Temel

Der Umgang mit der Erdgeschoßzone ist eine Gretchenfrage der Stadtplanung. An ihr scheiden sich die Geister hinsichtlich der Bedeutung, die der Urbanität für die heute neu zu bauende Stadt gegeben wird. Die einen halten den schleichenden Verfall der direkt zum öffentlichen Gut orientierten Räume in Stadthäusern für das Ende der europäischen Stadt, wie wir sie kennen. Die anderen sehen darin eine notwendige Konsequenz des Strukturwandels. Die Erdgeschoßzone bildet die Schnittstelle zwischen öffentlichem Raum und privaten Wohnhäusern, sie ist der „Hintergrund“ für nutzbare, attraktive und belebte Freiräume. Durch Nahversorgungs- und Arbeitsplatzangebote ist sie außerdem die Basis für eine Stadt der kurzen Wege.

Tilman Sperle berichtete in seinem Impulsvortrag von einer laufenden Studie zu offen strukturierten, das heißt in den öffentlichen Raum integrierten Shopping Centern – die somit nicht eigene, riesige Gebäude bilden, sondern die Erdgeschoßzonen entlang öffentlicher Straßen und Plätze verwenden; er beschrieb mögliche neue Nutzungen für Erdgeschoßzonen im Stadtraum und welche



Qualitäten diese mit sich bringen; und er stellte das Stadtentwicklungsprojekt Tübinger Südstadt vor, bei dem vielfältige urbane Qualitäten, unter anderem auch gewerblich genutzte Erdgeschoßzonen, umgesetzt werden konnten. Erfolgsfaktoren seien dabei Kleinteiligkeit, Nutzungsmischung und Flexibilität gewesen.

Die anschließende Diskussion begann mit dem Hinweis darauf, dass genau diese Kleinteiligkeit in Wiener Stadterweiterungsgebieten grundsätzlich fehle – schließlich würden hier sowohl im Wohnbau als auch im Bürobau Großstrukturen und große Bauträger dominieren. Die Entmischung der zuvor prinzipiell generell gemischt genutzten Gebäude zum Beginn der Moderne, im frühen

alternativen Umgangs damit stand dann im Mittelpunkt der Diskussion – mehrere Regulierungsvorschläge wurden angesprochen, so etwa eine Leerstandsabgabe und ein Verbot weiterer alleinstehender Supermarkt-„Kisten“. Erfahrungen wurden beschrieben, laut denen minimal ausgestattete, kleinteilig teilbare Flächen zu niedrigen Mieten grundsätzlich gut vermarktbar seien; außerdem könnten neue Nutzungsangebote im Freizeitbereich funktionieren. Da die Stadt Wien mit den Gemeindebauten Eigentümerin großer Fläche sei, könnte sie auch direkt handeln. Schließlich wurde festgestellt, dass politisches Commitment eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen von Urbanität in neuen Stadtteilen sei: Das habe es in Tübingen mit dem Stadtplaner Andreas Feldtkeller gegeben.

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Tilman Sperle

Universität Stuttgart, Städtebau-Institut

Betül Bretschneider

Architektin und Architekturforscherin, TU Wien

Robert Temel

Moderation

Gerhard Doblhamer

Stadtplaner, Salzburg

Rudolf Scheuven

Raumplaner, TU Wien, Wien/Dortmund

Franz Denk

Gebietsbetreuung Stadterneuerung 3/11, Wien



20. Jahrhundert, sei bis heute aufrecht, obwohl die damit einhergehenden Probleme schon seit mehr als 50 Jahren bekannt seien; dies habe zu der bis heute bestehenden „Stadt der langen Wege“ geführt, obwohl allerorten die Rede von der „Stadt der kurzen Wege“ im Munde geführt werde. Im Wiener Wohnbau führe der Bauträgerwettbewerb dazu, dass Nutzungen zwischen Bauträgern nicht abgestimmt würden; und die geringen Geschoßhöhen verhinderten Nutzungsflexibilität. Es müssten im Erdgeschoß zumindest für einige Zeit auch Nutzungen ermöglicht werden, die keine Miete bezahlen könnten. Grundsätzlich müssten die Erdgeschoße aus der Wohnbaulogik und der Logik der Bauträger herausgenommen werden, um Urbanität zu ermöglichen. Gerhard Doblhamer berichtete von einer Beispielrechnung aus Salzburg, wo er als Stadtplaner aktiv gewesen war: 50 % der Arbeitsplätze der Dienstleistungsstadt Salzburg könnten theoretisch in den Salzburger Erdgeschoßzonen untergebracht werden; dafür müsste es eine organisierende Struktur geben, so wie für den Wiener Wohnbau. Wohnbaupolitik müsste demnach durch Nutzungsmischungspolitik ergänzt werden. Die Frage der Wirtschaftlichkeit von Erdgeschoßzonen und eines

Gewerbe brauche längere Entwicklungszeiten, verschieden hohe Miet- oder Kaufpreise je nach Branche, man benötige städtebauliche Verträge und neue Mobilitätskonzepte für neue Quartiere. Tübingen hätte auch die Möglichkeiten genutzt, die eine Entwicklung mit Baugemeinschaften böte: nämlich beispielsweise Kleinteiligkeit, durchgängige Gewerbenutzung in den Erdgeschoßen und intensive Beteiligung. Weiters könne man durch eine Reduktion des Verkehrs den öffentlichen Raum der Erdgeschoßzone zurückgeben.

Abschließend wurde festgestellt, dass in der Stadtplanung eine feinere Gliederung unter dem generellen Überthema Nutzungsmischung nötig wäre: So könnte es in Stadterweiterungsgebieten teils Einzelhandelsbereiche, teils sehr flexibel genutzte Bereiche geben, statt überall vollständige Mischung zu erwarten. Die Mischung müsse wieder gebäudeweise, nicht nur blockweise gedacht werden. Und eine wesentliche Basis, um hier Neuerungen durchzusetzen, seien städtebauliche Verträge, mit denen man in Salzburg gute Erfahrungen gemacht habe, deren Implementierung in Wien aber bisher nicht möglich gewesen sei.

# ESSAY

## „Mehr Urbanität wagen!“

-----  
Rudolf Scheuven

In der internationalen Wahrnehmung besitzt Wien einen exzellenten Ruf als leistungsstarke und attraktive Stadt von hoher Lebensqualität. Es sind die urbanen Milieus und Netzwerke, die als Aktivposten für die Qualität und für die Innovationskraft der Stadt stehen. Dieses soziale, kulturelle und ökonomische Wirkungsgeflecht durch besondere Angebote, Prozesse und Strategien zu stimulieren, ist eine wichtige Aufgabe der Stadtentwicklung. Es geht um die Auseinandersetzung mit Stadt und Urbanität und um die Gestaltung einer urbanen Lebenskultur.

In diesem Zusammenhang gerät die Beschäftigung mit den öffentlichen Räumen und mit den Erdgeschoßlagen zu einer großen Investition in die Wertschöpfung der Metropole Wien. Verknüpft mit dem Hunger nach Stadterlebnis werden gerade diese zum Bezugs- und Aktionsraum des sozialen und kulturellen Lebens in der Stadt, der urbanen Qualitäten der Stadt.

Es ist der Bezug der Erdgeschoße zum öffentlichen Raum der Stadt, ihre Qualität als Membran zwischen dem Innen und dem

Außen, zwischen Privatheit und Öffentlichkeit, die ihre Bedeutung als Interaktionszone, als Möglichkeitsraum und als „Produktionsmittel der Urbanität“ (Franz Pesch: Perspektive Erdgeschoß – die städtebauliche Sicht; Vortrag im Rahmen der Konferenz „Perspektive Erdgeschoß“ am 11. November 2011 in Wien) ausmacht. Die Erdgeschoßzone leistet damit einen maßgeblichen Beitrag für die Aufenthalts- und Erlebnisqualität im Straßenraum und für die Alltagstauglichkeit der Stadt und ihrer Quartiere. Sie bietet den erforderlichen Raum für vielfältige kulturelle und soziale Angebote, Geschäftsnutzungen und Arbeitsstätten. Als Indikator für „soziokulturelle Dynamiken“ (Theresa Schütz) ist die Erdgeschoßzone gleichermaßen Rahmen und Bestandteil des urbanen Lebensraums. Mehr Urbanität wagen verlangt daher auch nach einer kulturellen Verantwortung der Stadtverwaltung für die öffentlichen Räume der Stadt und für die Entwicklung der Erdgeschoßzone.

Jeder produktive Prozess, so auch ein Stadtentwicklungsprozess, erfordert einen guten Überblick über die vorhandenen Ressourcen

## Rudolf Scheuven

Stellvertretender Dekan der Fakultät für Architektur und Raumplanung, TU Wien

Rudolf Scheuven hat Raumplanung studiert. Er ist Professor für örtliche Raumplanung und Stadtentwicklung sowie stellvertretender Dekan der Fakultät für Architektur und Raumplanung an der TU Wien. Gemeinsam mit Kunibert Wachten leitet er seit 1994 das Büro „scheuven + wachten“. Rudolf Scheuven wurde 2009 als stellvertretender Vorsitzender in den Grundstücksbeirat der Stadt Wien berufen. Seit 2010 ist er Vorsitzender des **aspersn** Beirats.



cen und Talente, eine Bilanzierung der Werte, Szenen, Initiativen und Aktivitäten, welche den Reichtum und den Erfahrungsschatz des urbanen Stadtraums auf überraschende Weise erfassen und anschaulich vermitteln. Die Arbeit an einem solchen urbanen Wertekataster könnte zum Auftakt einer ungewöhnlichen Entdeckungsreise in die reale, gelebte Alltagswelt der Stadt werden. Entscheidend ist weniger der distanzierte Blick der Planenden als die persönlichen Sichten der Menschen in den Grätzeln. Schaut auf die Gesichter der Stadt – so Ingrid Breckner im Rahmen ihres Vortrags zur Konferenz Perspektive Erdgeschoß. Was sie damit zum Ausdruck brachte, ist der Erfindungsreichtum alter Menschen, von Haushalten mit Kindern, MigrantInnen sowie junger Menschen, bei denen das Wohnen mit ökonomischen, sozialen oder auch kulturellen Nutzungen und Funktionen (neu) kombiniert wird. Gerade Erdgeschoße erhalten darüber eine

Nutzungsvielfalt und besondere soziale und kulturelle Gesichter, die maßgeblich auf den öffentlichen Raum ausstrahlen und diesem eine spezifische urbane Prägung geben (Ingrid Breckner: Urbane Erdgeschoße aus soziokultureller Sicht; Vortrag im Rahmen der Konferenz „Perspektive Erdgeschoß“ am 11. November 2011 in Wien).

Das Wissen darum erfordert die Schärfung des öffentlichen Bewusstseins für die spezifischen Werte des urbanen Stadtraums und für die vielfältigen kulturellen, sozialen und ökonomischen Ressourcen der Erdgeschoßlagen als „Schaufenster“ der Stadt und des urbanen Lebens. Die Arbeit daran wird so zu einem kreativen und interkulturellen Prozess, zu einer „urbanen Entdeckungsreise“ in die reale, gelebte Welt der Stadt.

# „Baugruppen lassen besondere Stadtteile entstehen“

Interview: Sandra Kainz und Lukas Lang

## INTERVIEW

**Annika Schönfeld** ist Stadtplanerin beim Wiener Büro raum & kommunikation und Obfrau der Initiative für gemeinschaftliches Bauen und Wohnen. Sie begleitet die Umsetzung von Baugruppenprojekten in Wien.



Die Stadt der vielfältigen Möglichkeiten steht in engem Zusammenhang mit der steigenden Vielfalt an Lebensweisen und damit den unterschiedlichen Ansprüchen, die heute an Stadt und Städtebau gestellt werden. Baugruppen als Zusammenschluss von Menschen, die gemeinsam und eigenverantwortlich entscheiden, wie, wo und mit wem sie leben möchten, sind ein möglicher Ansatz, diesen vielfältigen Ansprüchen zu begegnen und Mitgestaltung und Selbstorganisation zu fördern.

stadt bauen **Baugruppen sind derzeit ein hochaktuelles Thema in Wien. Doch inwieweit kann es sich hier um ein breites Angebot für viele und nicht nur um ein Nischenmodell handeln?**

Schönfeld Das Konzept der Baugruppen ist in Österreich heute noch eine Ausnahme und damit ein Nischenmodell. Die Umset-

zung eines gemeinschaftlichen Bauvorhabens ist aufwendig und kompliziert für alle Beteiligten.

In Städten, in denen das Modell der Baugruppen bereits etabliert ist, kann auf funktionierende übertragbare Modelle und umfassende Erfahrungswerte von vorangegangenen Projekten zurückgegriffen werden. Diese umfassen Rechtskonstruktionen und Trägermodelle, Förderungen und die Abwicklung allgemein. ExpertInnenwissen hat sich dort angesammelt. Das führt dazu, dass gemeinschaftliches Bauen und Wohnen anschaulich und leichter umsetzbar und damit für breitere Kreise interessant wird.

stadt bauen **Wie findet sich eine Baugruppe?**

Schönfeld Zunächst findet sich in der Regel eine kleine Gruppe von Gleichgesinnten, die dann je nach Projekt und Zielsetzungen ausgeweitet wird, oftmals ausschließlich über Mundpropaganda. Manche Projekte werden auch von ArchitektInnen gestartet, die partizipativ planen möchten.

Die größte Nachfrage nach solchen neuen Formen des Wohnens und der Wohnraumgestaltung besteht in der Gruppe der Familien mit Kleinkindern und der Menschen nach der Familiengrün-

dungsphase. Interessant ist dabei, dass sich deutlich mehr Frauen als Männer für Baugruppen interessieren, vor allem in der Gruppe der Älteren.

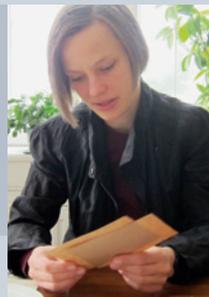
#### stadt bauen **Wie kann der klassische Wohnungsbau von Baugruppen lernen?**

Schönfeld Die wichtigste Erkenntnis für klassischen Wohnungsbau liegt in der Grundrissgestaltung. Im klassischen Wohnungsbau wird oft versucht, den idealen Grundriss für alle Wohnsituationen zu entwerfen. Lässt man Menschen ihre Wohnungen selbst

versucht, Baugruppen gezielt als „Pioniere“ für ein Stadterweiterungsgebiet anzusprechen, mit der Hoffnung, ein für weitere BewohnerInnen anziehendes Quartier zu schaffen.

#### stadt bauen **Welche Rahmenbedingungen braucht es seitens der Stadt, um Baugruppen zu fördern?**

Schönfeld Unser Verein „Initiative für gemeinschaftliches Bauen und Wohnen“ stellt dazu im Wesentlichen drei Forderungen. Sie betreffen die Verbesserung rechtlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen für Baugruppen:



planen, sieht man erst, welche Vielfalt möglich ist. Den idealen Grundriss gibt es nicht! Es gilt also eine große Bandbreite an Raumangeboten herzustellen, die möglichst flexibel in der konkreten Ausgestaltung sind.

#### stadt bauen **Welche Effekte können Baugruppen als Impulsgeber für einen neuen Stadtteil haben?**

Schönfeld Die Übernahme von Selbstverantwortung und die Möglichkeit der Mitsprache, wie man sie in Baugruppen erfährt, tun nicht nur dem eigenen Umfeld gut. Menschen, die sich in Baugemeinschaften engagieren, werden ihre Kräfte und Erfahrungen auch an anderer Stelle einbringen, wie etwa in der Stadtteilarbeit. Oftmals werden Einrichtungen geschaffen, die auch anderen BewohnerInnen eines Stadtteils zugute kommen. Baugruppen sind außerdem häufig Pioniere im Erproben ökologischer Bautechniken und bereichern die städtebauliche und architektonische Vielfalt.

Beispiele wie etwa aus Tübingen und Freiburg zeigen, dass dort, wo Quartiere mit Baugemeinschaften entwickelt werden, besondere Stadtteile entstehen. Insofern wird nun auch in Wien

Es bedarf eines Angebots an Grundstücken, die explizit für Baugruppen reserviert werden. So wurde z. B. in Hamburg festgelegt, dass 20 % der städtischen Wohnbauflächen an Baugemeinschaften zu vergeben sind.

Wichtig ist auch die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle in Form einer Informationsdrehscheibe, um die ersten Schritte zu erleichtern. Dabei geht es vor allem darum, die notwendigen Informationen zur Umsetzung eines Baugemeinschaftsprojekts leichter zugänglich zu machen und Kontakte zu vermitteln. Außerdem gilt es, eine passende Rechtsform für Baugruppen zu finden. Der gemeinschaftliche Besitz eines Gebäudes ist nur mit rechtlich unzulänglichen Hilfskonstruktionen möglich. Häufig wird auf die förderrechtliche Form „Wohnheim“ in Kombination mit einem Verein zurückgegriffen. Diese Konstruktion entspricht grundsätzlich dem Gedanken einer Genossenschaft. Ein möglicher Zugang wäre daher die Gründung einer Dachgenossenschaft nach deutschem Vorbild, in die sich die Baugruppen eingliedern.

# Die Stadt ist ein Ort der ökologischen Tragfähigkeit

## WIE SIEHT MOBILITÄT IN DER ZUKUNFTSFÄHIGEN STADT AUS?

mobilität

Mobilität in der Stadt zeigt sich als Querschnittsthema. Dieses berührt vom Energieeinsatz über Verkehrsvermeidung und Stärkung ausgewählter VerkehrsteilnehmerInnen bis zur Nutzung des öffentlichen Raums auch den Städtebau in vielfältiger Weise.

Um die Mobilitätsbedürfnisse aller StadtbewohnerInnen zu befriedigen, braucht es massentaugliche, sozial gerechte, barrierefreie und umweltverträgliche Verkehrssysteme.

U-Bahn-Station und Niederflurstraßenbahn, Europaplatz, Wien 15. Bez.



Mobilität in der zukunftsfähigen Stadt muss für alle StadtbewohnerInnen gesichert werden und bedarf dabei eines integrativen Ansatzes, der sowohl ressourcensparend als auch sozialverträglich ist.

In der Stadt der kurzen Wege ermöglicht eine sinnvolle Durchmischung ein kleinräumiges Nebeneinander von Alltagssituationen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit. So wird Verkehr effektiv vermieden.

Nahversorgung am Meidlinger Markt, Wien 12. Bez.



Mehr Lebensqualität anstelle von Garagenplätzen. Bike City, Vorgartenstraße, Wien 2. Bez.



Ein zukunftsfähiges Mobilitätsverhalten der StadtbewohnerInnen kann vielfältig gefördert werden – beispielsweise durch eine intelligente Kombination von Angeboten des öffentlichen Verkehrs und E-Car-Sharing oder durch autofreie und fahrradfreundliche Themensiedlungen.

Mariahilfer Straße, Wien 6. und 7. Bez.: Projektstart „Straße fair teilen“ mit offenen Dialogveranstaltungen im Herbst 2011



Die gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Straßenraums braucht eine gute Gestaltung und Organisation sowie gegenseitige Rücksichtnahme statt Regeln und Barrieren.

## WIE WIRD DER ENERGIE- UND WASSERBEDARF DER STADT REDUZIERT?

Städte haben im Betrieb einen sehr hohen Energiebedarf, sei es etwa durch die Gebäudenutzung oder den Verkehr. In der Regel sind sie daher auf eine Energiezufuhr von außen angewiesen. Ebenso hoch sind der Wasserbedarf und der Eingriff von Städten in den Wasserhaushalt. Durch das Einsparen von Ressourcen und

Energie, durch Nutzung von Kreisläufen und den Einsatz erneuerbarer, regionaler Energien kann auf städtebaulicher Ebene auf aktuelle ökologische Probleme wie den Treibhauseffekt sowie Wasserverschmutzung und -knappheit reagiert werden.

Urban Farming am Beispiel eines Nachbarschaftsgartens



Die lokale Produktion von Gütern des täglichen Bedarfs wie z. B. Nahrungsmitteln spart Transportwege und damit Energie und Treibhausgase. Der Trend des „Urban Farming“ umfasst kleine eigeninitiierte Nachbarschaftsprojekte ebenso wie von öffentlicher Hand aufbereitete Selbsternteflächen.

Smart Cities – Städte mit Zukunft



„Smart City“ ist das neue Schlagwort auf dem Weg zur ökologisch tragfähigen Stadt. „Smarte Cities“ verbinden unterschiedliche Technologien und Strategien der Energieeffizienz und Klimaschonung zu einer integrativen, systemverändernden Lösung. Der Klima- und Energiefonds fördert u. a. das Projekt Smart City Vienna – Liesing Mitte mit dem Ziel, konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen auf dem Weg zu einer Zero Emission City zu identifizieren.

Photovoltaikförderung in Wien, Einsatzbeispiel Amtshaus Bartensteinblock, Wien 1. Bez.



Die dezentrale Nutzung erneuerbarer Energiequellen wie z. B. Sonne, Wind oder Geothermie verringert die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten und trägt wesentlich zum Klimaschutz bei.

Durch eine Dachbegrünung kann mehr Regenwasser im natürlichen Kreislauf gehalten werden.



Der natürliche Wasserkreislauf ist durch vielfältige Nutzungen in der Stadt gestört oder unterbrochen. Ansätze, den Wasserhaushalt zu schonen und Wasser zu sparen, umfassen die Trennung von Nutz- und Trinkwasser, die Entsiegelung verbauter Gebiete und die lokale Regenwasserversickerung.

stadtklima

## WIE WIRD DAS STADTKLIMA IN DER STADT VERBESSERT?

Das Stadtklima ist meist von höheren Temperaturen und Schadstoffkonzentrationen, von geringeren Luftbewegungen und einer geringeren Luftfeuchtigkeit als im Umland geprägt. Die absehbaren Folgen des Klimawandels bedeuten eine teilweise Verschärfung dieser Phänomene. Das Stadtklima wirkt sich nicht nur auf die Gesundheit der BewohnerInnen aus, sondern hat auch Einfluss auf Fauna und Flora in der Stadt. Natürliche Faktoren wie die geografische Lage und Vegetation sowie Faktoren wie Bebauungsdichte, Orientierung der Baukörper oder Verkehrserzeugung beeinflussen das Stadtklima. Sie können und sollen bei städtebaulichen Projekten berücksichtigt werden.

Der Solarpotenzialkataster der Stadt Wien zeigt die Eignung vorhandener Dachflächen zur luftschadstofffreien Gewinnung von Wärme und Strom.



Zur Verbesserung des Stadtklimas trägt wesentlich die aktive Luftreinigung bei. Auf städtebaulicher Ebene sind hier umfassende Strategien von der Verkehrsvermeidung über die Entwicklung flächen- und energiesparender Siedlungsformen bis zur Energieerzeugung auf Basis erneuerbarer Energieträger gefragt.

Frischlufschneise Wiental, Höhe Pilgramgasse, Wien 5. und 6. Bez.



Bebauungsfreie Schneisen wie z. B. Flüsse und eine Bebauungsstruktur, die den Luftaustausch berücksichtigt, sorgen für Frischluftzufuhr und nächtliche Abkühlung – gerade in dicht bebauten Stadtgebieten. Das Umland bildet dabei einen klimatischen Ausgleichsraum für städtische Wärmeinseln.

Stadtpark, Wien 1. und 3. Bez.



In der Stadt verteilte Grün- und Wasserflächen entfalten je nach Größe und Ausstattung mit Vegetation verschiedene klimatische Wirkungen wie Filterung von Luftschadstoffen, Staubbindung, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit oder Temperaturengleich. Eine Vernetzung der Flächen mit Grünzügen oder größeren Grünverbindungen ermöglicht den Luftaustausch.

Fassadenbegrünung auf dem Wiener Boutique-Hotel Stadthalle



Gebäudebezogene Entsiegelung, Bepflanzung und Begrünung haben vor allem kleinräumig vielfältig positive Effekte auf Temperatur, Luftqualität und Wasserhaushalt. Neben dem Mikroklima unterstützt eine begrünte Gebäudehülle als natürliche Klimaanlage die Wärmedämmung im Winter und Kühlung im Sommer.

## WIE WERDEN DER EINSATZ NATÜRLICHER RESSOURCEN UND DER ENERGIEEINSATZ BEIM BAUEN REDUZIERT?

Ökologischer Baustoff Stroh



Im konsequenten Einsatz ökologischer Baustoffe und recycelter Materialien in möglichst abfallfreien und lokalen Kreisläufen steckt viel Potenzial zum Einsparen von Ressourcen und Energie.

Konkrete Schritte in Richtung ökoeffizientes Bauen setzt z. B. das Forschungs- und Technologieprogramm „Haus der Zukunft“ des BMVIT



Eine umfassende Planung verfolgt das Ziel der ökologischen Tragfähigkeit auf allen Ebenen. Das reicht von der platz- und energieeffizienten Form und Orientierung der Baukörper über die Wahl einer ressourcenschonenden Ver- und Entsorgungsinfrastruktur bis zum umfassenden Kreislaufdenken bei der Errichtung.

Eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung zeigt vielfältig Wirkung auf den Stoffhaushalt und auch die Luftgüte – z. B. durch Reduktion von Lkw-Fahrten, Staubminderung, Sortierung von Abfällen oder Wiederverwertung von Aushubmaterial.

Die Errichtung der Stadt ist vom Bodenverbrauch über die Herstellung der einzelnen Baustoffe bis zum laufenden Abbruch bzw. Umbau mit dem Einsatz natürlicher Ressourcen und Energie verbunden. Bei der Planung einer ökologisch tragfähigen Stadt werden daher von Beginn an Aspekte wie Bodenverbrauch, Ressourcenmanagement und Energieeffizienz berücksichtigt.

Tunnelan Stich Wientalkanal



Graue Energie, also die Energie, die für die Neuerrichtung von Gebäuden und Infrastruktur benötigt wird, stellt bezogen auf die Nutzungsdauer eines Gebäudes einen wesentlichen Anteil am gesamten Energieaufwand dar. Besonders energierelevant dabei ist die Errichtung von Straßen- und Anschlussinfrastruktur.

Musterbaustelle Thurnhof, Wien 11. Bez., Tunnelan Stich Wientalkanal im Rahmen von RUMBA (Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung)



# DISKUSSION

Bike City, Vorgartenstraße, Wien 2. Bez.

## Was ist intelligente Mobilität?

DISKUSSION AM 16. FEBRUAR 2012

Moderation: Angelika Fitz  
Zusammenfassung: Robert Temel



Zentral für die Qualität künftiger Stadtteile ist die Frage, wie dort Mobilität organisiert wird: Mit welchen Verkehrsmitteln kann man sich wie bewegen? Für wen sind sie ausgelegt? Welchen Raum nehmen Verkehrsmittel ein, wenn sie mobil sind – oder wenn sie „ruhen“, wie das euphemistisch genannt wird? Wien baut aktuell ein Smart-Cities-Programm auf, in dem es um die Zukunft des Wiener Klimaschutzes geht. Wie kann ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für Wiens neue Stadtteile aussehen? Mobilität in der Stadt zeigt sich als Querschnittsthema. Sie muss für alle StadtbewohnerInnen gesichert werden und bedarf dabei eines integrativen Ansatzes, der sowohl ressourcensparend als auch sozialverträglich ist. Um die Mobilitätsbedürfnisse aller StadtbewohnerInnen zu befriedigen, braucht es massentaugliche, sozial gerechte, barrierefreie und umweltverträgliche Verkehrssysteme.

Katja Schechtner befasste sich in ihrem Impulsvortrag mit der Planung und Steuerung von Mobilität. Aktuelle Veränderungen in diesem Bereich sind das zunehmende Stadtwachstum, der sich verändernde Modal Split sowie nicht zuletzt neue technologische



Entwicklungen, sowohl bei Infrastrukturen als auch bei Verkehrsmitteln. Eine interessante gegenwärtige Entwicklung sind Mobilitätsservices, die durch Apps auf Smartphones zugänglich gemacht werden – durch diese sind Steuerung und Information möglich. Basis dafür ist einerseits die quantitative Datensammlung und andererseits die qualitative Stadtwahrnehmung. Katja Schechtner führte Beispiele für aktuelle Forschung im Bereich der Datensammlung und Datennutzung im Rahmen von Mobilitätsservices vor. Ein überaus erfolgreiches Beispiel ist Pachube, ein Online-System, in das Daten verschiedenster Herkunft eingespeist werden können, um darauf neue Dienste aufzubauen, darunter auch für den Bereich Mobilität.

ten Raum der Stadt, um den öffentlichen Raum, zwischen Pkws, FußgängerInnen, RadfahrerInnen und anderen Verkehrsmitteln. Welche Möglichkeiten dieser Raum bietet, würde oft erst deutlich, wenn man ihn aus einer anderen Perspektive sieht, beispielsweise anlässlich von Straßenfesten, bei denen ein Straßenraum plötzlich völlig von Autos befreit wird. Die Straße wird somit zum Verhandlungsraum. Es geht auch darum, wie sich das Verhalten aufgrund von Information verändert, etwa durch Werkzeuge wie die Website AnachB, die für jede Wegestrecke einen Verkehrszeitenvergleich zwischen Zufußgehen, Radfahren, Autofahren und dem Benützen öffentlicher Verkehrsmittel anstellt, jeweils inklusive aller Weg- und Parkzeiten. Insbesondere die Mobilitäts-

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Angelika Fitz

Moderation

Katja Schechtner

Mobility Department, Austrian Institute of Technology, Wien

Martin Blum

Radbeauftragter Wien

Gabriele Gerhardt

ÖAMTC, Leiterin Abteilung Innovation und Mobilität, Wien

Angelika Winkler

stv. Leiterin MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien



In der anschließenden Diskussion wurde zunächst festgestellt, dass die Situation bezüglich Mobilität in Wien vergleichsweise günstig sei, so sank 2011 erstmals der Pkw-Verkehrsanteil in Wien auf unter 30 %. Diesbezüglich gäbe es ein gewaltiges Gefälle zwischen Stadt und Land, und beim Pendlerverkehr sei die Situation in Wien dementsprechend bei weitem nicht so positiv. Martin Blum stellte fest, dass Mobilität eine Mischung aus Gewohnheit und Infrastrukturangebot sei, dementsprechend müsse man zur Veränderung von Gewohnheiten also Einladungen für neue Gewohnheiten machen, indem neue Infrastrukturen angeboten werden. Doch die Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität würden darüber weit hinausgehen: Die Grundlage für intensiven Fußgänger- und Fahrradverkehr anstelle von Individualverkehr seien belebte Erdgeschoßzonen im unmittelbaren Umfeld. Eine wichtige aktuelle Entwicklung sei mobility on demand: Kaum jemand würde in Zukunft noch selbst Verkehrsmittel besitzen, vielmehr würden die im Bedarfsfall ausgeborgt werden. Das würde zwar zumindest zur Reduktion des ruhenden Verkehrs beitragen, andererseits bestünde aktuell auch ein Kampf um den begrenz-

entwicklung in den Bezirken jenseits der Donau mit ihren großen Flächen, der starken Bau- und Bevölkerungsentwicklung und der vergleichsweise gering ausgebauten Infrastruktur für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und dem eingeschränkten Angebot im öffentlichen Verkehr würde neue Impulse benötigen. Der Versuch einer Antwort darauf sei die „Mobilitätsmappe“, die die Stadt Wien für neue BewohnerInnen in Stadterweiterungsgebieten in der Donaustadt anbietet: Die Mappe enthält Informationen, Verkehrswegepläne und Fahrkarten für die Wiener Linien.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass bei der Mobilitätsentwicklung softe Ansätze und Informationstechnologien wichtiger werden, weil die Budgets für Infrastrukturausbau sinken. Wichtig seien Modellprojekte, die bei Erfolg zu Standardlösungen weiterentwickelt werden sollten.

## ESSAY

und die Suche nach entsprechenden Antworten beschäftigen immer mehr Menschen.

Zu diesen Bewegungen von unten kommen die gesellschaftlichen Herausforderungen, die sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung und der steigenden Weltbevölkerung ergeben. Die Auswirkungen der menschlichen Entwicklung auf das Erdklima und die Umwelt insgesamt sollten auf ein Minimum reduziert werden. Wir müssen daher unsere Energieversorgung in den nächsten Jahrzehnten komplett auf erneuerbare Energien umstellen und im Umgang mit Energie deutlich effizienter werden.

## „Lass die Sonne in die Stadt“

-----  
Bernd Vogl

Wir stehen am Beginn einer Zeitenwende, die von einer deutlich sichtbaren Entwicklung geprägt ist. Menschen nehmen ihr eigenes Leben wieder verstärkt in die Hand, wollen wissen, woher Dinge kommen, Zusammenhänge verstehen und ein gutes Stück unabhängiger werden. Getrieben wird diese Entwicklung von krisenhaften Erscheinungen auf wichtigen Angebotsmärkten. Einer dieser Märkte ist der Energiemarkt.

Wird Energie teurer oder gibt es z. B. eine Gaskrise in Russland, wird den Menschen ihre Abhängigkeit bewusst. Das sind emotional sehr bewegende Ereignisse, da Energie nach der Ernährung die zweite wesentliche Säule menschlicher Existenz ist. Hat man Nahrung und Energie, ist die Existenz gesichert und Entwicklung möglich. Das gilt für ganze Staaten genauso wie für den Einzelnen bzw. die Einzelne.

Die Menschen fragen sich daher immer öfter, woher „ihre“ Energie kommt und ob man sich zumindest teilweise selber versorgen kann, oder kann man gar komplett „autark“ werden? Diese Fragen

Das ist kurz skizziert die „Welt“, in die neue Stadtteile „geboren“ werden. Wir müssen daher konkret neue Stadtteile aussehen, um diesen zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden, und wie werden diese gesellschaftlichen Veränderungen unseren Umgang mit Raum verändern?

Es gibt Wünsche, die mit Selbstversorgung, Selbstbestimmung und damit auch vielfältiger Nutzung zu tun haben. Stadt muss, will sie diesen Anforderungen gerecht werden, völlig anders gedacht werden. Der Stadtteil der Zukunft wird – wie alte Städte – als mehrdimensionaler lebendiger Raum mit Identität und Selbstversorgungsstrukturen geplant und errichtet. Energie ist dabei eines der Leitthemen. Wie können wir unseren Stadtraum gestalten, um möglichst viel Energie direkt vor Ort zu erzeugen? Wie können wir Energie speichern und damit unsere Unabhängigkeit weiter erhöhen? Wie können die Ressourcenströme in und aus dem neuen Stadtteil auf ein Minimum reduziert werden? Wie können wir maximal effizient sein?

Aus diesen Fragen ergeben sich zentrale Ziele für die Stadtentwicklung von morgen. Stadtentwicklungsgebiete sollten aus dem Blickwinkel einer zukunftsorientierten Energiepolitik möglichst selbstversorgend und völlig klimaneutral sein, aber auch auf technisch einfache und langlebige Lösungen setzen.

Wie kann man nun diese übergeordneten Ziele in einfache, klar verständliche Gebote gießen? Zehn Gebote, mit denen Stadtplanerinnen und Stadtplaner etwas anfangen können?

## Bernd Vogl

Abteilungsleiter MA 20 – Energieplanung

Bernd Vogl hat Betriebswirtschaft studiert. Er ist Leiter der Wiener Magistratsabteilung 20 – Energieplanung.



- **Investiere in die Vermeidung von Energiebedarf!**  
Energie, die nicht verbraucht wird, ist die sauberste Form der „Energieerzeugung“ und macht hohe Selbstversorgung erst möglich.
- **Einfache Nutzung der Sonnenwärme ermöglichen!**  
Optimiere die passive Solarnutzung in Form von Wärmeinträgen in der kalten Jahreshälfte.
- **Natürliche Kühlung und einfache Beschattung in der warmen Jahreszeit mitplanen!**
- **Natürliches Licht für die Beleuchtung maximieren!**
- **Mit der Sonne aktiv Wärme und Strom erzeugen!**  
Die Energieversorgung aus diesen Quellen sollte maximiert werden. Sie sind das Rückgrat einer möglichst hohen Selbstversorgung.
- **Andere erneuerbare Quellen am Standort nutzen!**  
In dicht besiedelten Gebieten sind dies in erster Linie Geothermie, Umweltwärme und Wärme im Grundwasser.
- **Architektonische und stadtplanerische Integration der neuen Energiewelten mit Gestaltungsqualität!**
- **Energiespeicherung mitdenken!**  
Ohne Energiespeicherung ist eine komplette Versorgung mit erneuerbare Energie nicht denkbar. Energiespeicher erhöhen jedenfalls den Grad der Selbstversorgung.
- **Erneuerbare Energie inszenieren!**  
Punktuell sollten Anlagen bewusst auffällig sichtbar werden, aber architektonisch und funktionell in den Stadtraum eingefügt werden.
- **Platz für Kreativität und Bürgerbeteiligung schaffen!**  
Es sollen Lösungen mit den zukünftigen BewohnerInnen entwickelt werden.



Die Stadt Wien steht allein schon aufgrund einer langen gemeinsamen Historie in enger Verbindung mit ihren nord- bis südöstlich gelegenen Nachbarstädten. Eine Verbindung, die in den letzten Jahren durch die politische Öffnung der Nachbarländer, die zunehmenden Globalisierungstendenzen und die damit verbundene Notwendigkeit und Chance stärkerer Vernetzung wieder an Bedeutung gewinnt. Im Folgenden werden die Städte Brno, Bratislava, Zagreb und Ljubljana, deren historische Entwicklung und ihre aktuellen Herausforderungen in Bezug auf Städtebau und Stadtentwicklung näher beleuchtet. Die Darstellung ausgewählter städtebaulicher Projekte gibt schließlich einen Eindruck über wesentliche gegenwärtige und zukünftige Entwicklungen.



# stadt- entwicklung bei den nachbarn

Brno mit Altstadt und St.-Peter-und-Paul-Kathedrale



Villa Tugendhat, Architekt: Ludwig Mies van der Rohe (Beispiel der Moderne)



# Brno



**Brno** ist nach Prag die zweitgrößte Stadt der Republik Tschechien. Die Stadt liegt am Übergang vom südmährischen Flachland zum mittelmährischen Bergland, am Fuße des Spielbergs und des Petersbergs und am Zusammenfluss von Svratka und Svitava. Sie umfasst eine Fläche von 230 km<sup>2</sup> und hat derzeit ca. 371.000 EinwohnerInnen.



Die Stadt **Bratislava** ist die Hauptstadt der Republik Slowakei und umfasst eine Fläche von ca. 368 km<sup>2</sup>. Sie liegt im Südwesten der Slowakei, am Fuße der Kleinen Karpaten und an der Donau, die Bratislava von Westen nach Süden durchfließt. Ihre Lage am Dreiländereck mit Österreich und Ungarn macht die Stadt zur einzigen Hauptstadt der Welt, die an mehr als einen Nachbarstaat grenzt. Bratislava hat ungefähr 426.000 EinwohnerInnen.

# Bratislava

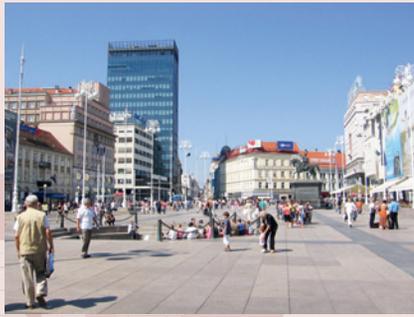
Bratislava, Primatialais (Sitz des Oberbürgermeisters)



Bratislava, Altstadt, Neue Brücke (Nový Most) und der Stadtteil Petržalka



Zagreb, Stadtzentrum



Zagreb, Panorama



**Zagreb** ist die Hauptstadt der Republik Kroatien und liegt am Fuße des Medvednica-Gebirges im Südwesten der Pannonischen Tiefebene, an beiden Seiten der Sava. Sie umfasst eine Fläche von ca. 641 km<sup>2</sup> und ist damit nach Wien und Budapest die drittgrößte Stadt des Donauraums. Die Stadt entwickelte sich aus den Siedlungen Kaptol und Gradec, die heute den Kern der Altstadt, der sogenannten Oberstadt, bilden. Zagreb hat ungefähr 793.000 EinwohnerInnen.



# Zagreb



Die Stadt **Ljubljana** ist die Hauptstadt der Republik Sloweniens. Sie umfasst eine Fläche von ca. 275 km<sup>2</sup> und hat heute ca. 280.000 EinwohnerInnen. Ljubljana liegt im Zentrum Sloweniens im Bereich der sogenannten Pforte von Ljubljana, dem Übergang zwischen Mitteleuropa und dem Mittelmeerraum. Durch die Stadt fließt die Ljubljanica (Laibach), die noch im Stadtgebiet in die Save mündet.

# Ljubljana

Ljubljana, Panorama

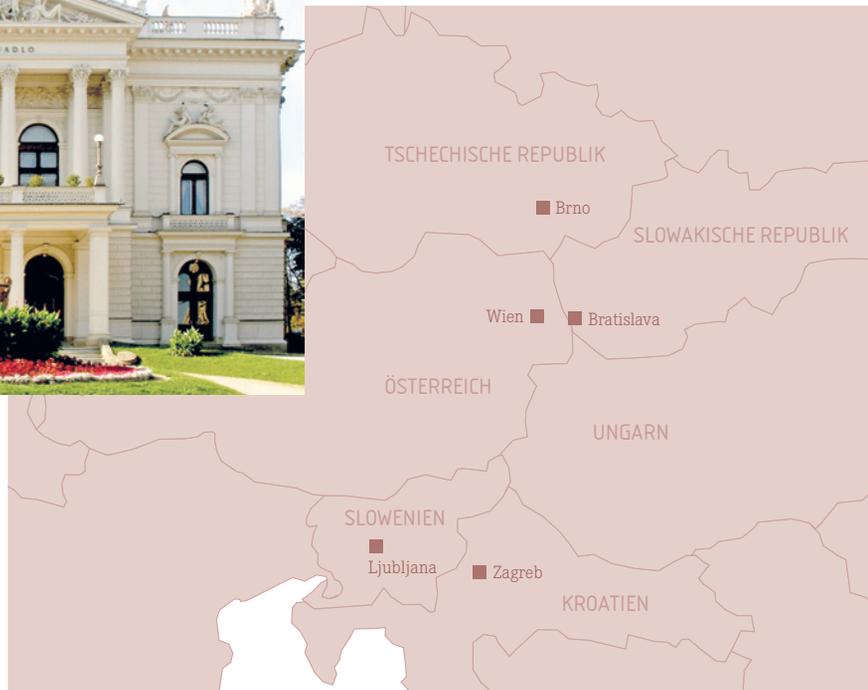


Ljubljana, Drachenbrücke



# Ein Blick auf die gemeinsame Geschichte

Brno, Mahen-Theater, an der Ringstraße von Brno, die nach Wiener Vorbild errichtet wurde



Betrachtet man die Stadtentwicklung Wiens und ihrer Nachbarstädte, so lassen sich einige Gemeinsamkeiten ablesen. Die architektonische Prägung des Stadtbildes durch die lange Herrschaft der Habsburger und dabei vor allem durch die Architekturepoche der Gründerzeit ist heute noch weithin sichtbar.

Die Anbindung an das Bahnnetz und die Industrialisierung führten im 19. Jahrhundert zu einer Öffnung und Modernisierung der Städte und zur Veränderung der Stadtstruktur. Die großen Industriegebiete siedelten sich in den Außenbezirken und in den bis dahin ländlichen Vororten an. Die Städte dehnten sich vom Zentrum ausgehend entlang der wichtigsten Zufahrtsstraßen aus.

Zagreb, Tomislav-Platz im „Grünen Hufeisen“, einem U-förmigen Ensemble von Parkanlagen, gesäumt von zahlreichen Repräsentationsbauten; Entstehung angelehnt an die Wiener Ringstraße



Bratislava, Stadtteil Petržalka am rechten Donauufer, zwischen 1973 und 1985 ausgebaut zu einer sozialistischen Planstadt



Bratislava, Neue Brücke (Nový Most) und die in die Altstadt geführte Stadtautobahn, errichtet zwischen 1967 und 1972



Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte die Überprägung der Stadtstruktur durch den Sozialismus. An den Stadträndern entstanden großflächige Trabantenstädte zur Unterbringung der zuwandernden Bevölkerung. Gleichzeitig kam es zum Verfall bzw. zur Zerstörung der alten Bausubstanz in den Innenstädten, u. a. im Zuge der Errichtung großer Infrastrukturprojekte, die mitunter bis in die Innenstädte hineingeführt wurden.

Nach der politischen Unabhängigkeit der Länder Anfang der 1990er-Jahre stellten wirtschaftliche, politische und soziale Veränderungen neue Anforderungen an die Stadtentwicklung. Es begann eine Phase der völligen Neuorientierung. Eine Privatisierungswelle setzte ein und große Entwicklungsflächen gingen aus staatlicher Hand nun in den Besitz privater Investoren über.

Die Bevölkerung drängte zunehmend in die Speckgürtel der Städte und auch Betriebe wanderten verstärkt in Stadtrandlagen ab. Die Zahl der PendlerInnen stieg, der Individualverkehr nahm rasant zu und die Ausdünnung der Innenstädte setzte sich fort.

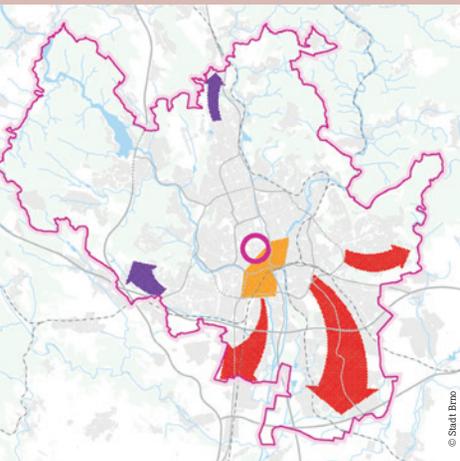
Zagreb, Stadtteil Novi Zagreb südlich des Flusses Save, Trabantenstadt, errichtet in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts



# Herausforderungen und Ziele

Aus der ähnlichen Entwicklungsgeschichte der Stadtplanung in den dargestellten Städten ergeben sich ähnliche Herausforderungen, mit denen sich Stadtentwicklung heute konfrontiert sieht. Die wichtigsten thematischen Schwerpunkte werden in Folge dargestellt.

Brno – Wesentliche Entwicklungsrichtungen der Stadt



Ljubljana – Design factory  
Nachnutzung einer ehemaligen Produktionshalle



Bratislava – River Park



## PLANUNGSINSTRUMENTE

Eine wesentliche Aufgabe der Stadtplanung ist die Entwicklung entsprechender Planungsinstrumente zur Erleichterung von Entscheidungsprozessen. Diese sind zum Teil vorhanden, zum Teil aber auch nicht. So liegt in Bratislava bis heute kein Stadtentwicklungsplan vor. Festlegungen werden alleine auf Ebene des Flächenwidmungsplans getroffen. In Zagreb wiederum wird derzeit an einem Strategieplan für die Stadt und ihr Umland gearbeitet.

## BROWNFIELD DEVELOPMENT

Eines der wichtigsten Themen der Stadtentwicklung ist die Umnutzung der an die Altstädte angrenzenden ehemaligen Industrieareale (Brownfield Development). Nach dem Ende des Sozialismus wurden die Flächen und Gebäude größtenteils an private InvestorInnen verkauft. Die Städte verloren damit den direkten Einfluss auf wertvolle Entwicklungsflächen nahe der Innenstädte. Um diese Flächen für zukünftige, von den Städten gesteuerte Stadtentwicklungsprojekte zurückzugewinnen, bedarf es der intensiven Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, InvestorInnen und ArchitektInnen und der stärkeren Einbindung der Öffentlichkeit.

## AUFWERTUNG DER INNENSTÄDTE

Ein weiteres wichtiges Anliegen der Stadtentwicklung für die Zukunft ist die Verbesserung der räumlichen und funktionalen Qualitäten der Städte. Es gilt in einem ersten Schritt die Innenstadt als historischer und kultureller Kern der Städte aufzuwerten. Diese sahen sich lange mit schwindenden Bevölkerungszahlen, Überalterung, veralteter Bausubstanz, abnehmender Versorgung und ansteigender Verkehrsproblematik konfrontiert. Ziel ist die Attraktivierung der innerstädtischen Freiräume, die Förderung der Nutzungsmischung und die Lösung der Verkehrsproblematik durch Investitionen, u. a. in den öffentlichen Verkehr.

## EINBINDUNG DER TRABANTENSTÄDTE

In einem weiteren Schritt bedarf es der Aufwertung der Trabantenstädte an den Stadträndern. Dies soll sowohl die qualitative Aufwertung der Wohnungen und der Bausubstanz als auch des Wohnumfeldes umfassen. Es braucht dazu die Einbindung in das Stadtgefüge mittels öffentlicher Verkehrsanbindungen, die Attraktivierung der öffentlichen Räume und die Integration sozialer Infrastruktur sowie Nahversorgungseinrichtungen. Problematisch ist mitunter die Tatsache, dass die Wohnungen in den 1990er-Jahren teilweise privatisiert wurden und heute daher u. a. eine Sanierung der Bausubstanz schwer umzusetzen ist.

Brno – Blick über die Altstadt



Ljubljana – Gestalterische Interventionen im öffentlichen Raum



Ljubljana – Neugestaltung der Flussufer der Ljubljana



## VERKEHRSPROBLEMATIK

Als wesentliche Aufgabe für die Stadtplanung in den Städten ist die Eindämmung der über die Jahrzehnte gewachsenen Verkehrsproblematik. Ein wesentlicher strategischer Ansatz ist die Förderung der nachhaltigen Mobilität. Dafür sind die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs gegenüber dem Individualverkehr sowie der Ausbau der Fußwegeverbindungen notwendig.

## EINBINDUNG DER FLÜSSE IN DIE STADT

Ein früher meist verbindendes und heute oftmals trennendes Element im Stadtgefüge sind die Flüsse. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand in der Stadtplanung eine Abkehr von den Flüssen statt. Diese gingen damit als Bestandteil des Stadtgefüges und dementsprechend als Erlebnisraum verloren. Eine sinnvolle Einbindung der Flüsse in das Stadtgefüge und die Schaffung eines verbindenden Elements zwischen den Stadtteilen sind wichtige Aufgaben für die Zukunft.

Bereits heute sind zahlreiche Vorhaben umgesetzt, die sich der beschriebenen Themen annehmen, wie einige der in weiterer Folge dargestellten Projekte zeigen.

# Aktuelle Stadtentwicklungsprojekte

## BRNO

Stadtentwicklungsgebiet Süd (Südzentrum), Modell



Stadtentwicklungsgebiet Süd (Südzentrum), Nutzungsplan

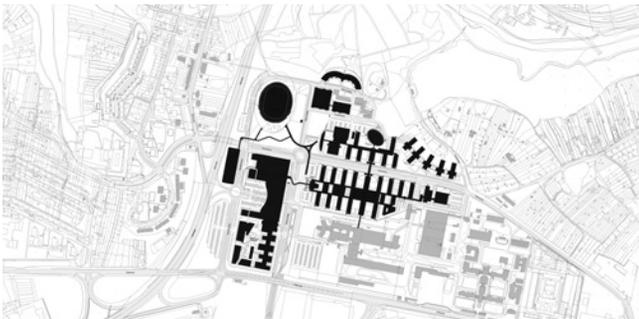


### Projekt Jižní Centrum Brno – Südzentrum Brno

Durch die Verlegung des Hauptbahnhofes wird die Barriere zwischen der historischen Innenstadt und dem anschließenden Gebiet im Süden aufgehoben. Die Entwicklung des sogenannten Südzentrams auf einem ehemaligen Industriereal bzw. auf einer Brachfläche wird dadurch ermöglicht.

Auf 100 ha entsteht ein städtisches Zentrum mit Einrichtungen der Verwaltung, Kultur und Unterhaltung sowie Geschäften und Wohnungen. Neue Verkehrsachsen sowie neue Straßenbahn- und Busverbindungen sind zur Erschließung des Stadtteils vorgesehen.

Campus Bohunice, Schwarzplan



### Projekt Campus Bohunice

Auf einer Fläche von 42 ha im Stadtteil Bohunice wurde zwischen 2006 und 2010 ein moderner Universitätscampus für die Medizinische und Naturwissenschaftliche Fakultät der Universität Masaryk errichtet. In unmittelbarer Nähe zum Campus werden auf weiteren rund 16 ha ein Einkaufs- und Gastronomiezentrum, Wohnanlagen für StudentInnen und Lehrkräfte, Sportstätten und Kultureinrichtungen entstehen. Eine wesentliche funktionale und freiraumplanerische Rolle soll der geplante Botanische Garten der Naturwissenschaftlichen Fakultät übernehmen.

Campus Bohunice



Campus Bohunice, Universität Masaryk



Campus Bohunice, Luftbild



# BRATISLAVA

Stadtentwicklungsfläche Alter Hafen am linken Donauufer



EUROVEA, Umnutzung einer Lagerhalle



EUROVEA, Donauuferpromenade



## Projekt Čulenova

Östlich der Innenstadt liegt das Stadtentwicklungsgebiet Čulenova, ein früheres Industriegebiet mit räumlichem Bezug zum erweiterten Stadtzentrum. In einem internationalen Architekturwettbewerb sollten für die Fläche Konzepte für städtische Räume und Architektur von höchster Qualität mit einem Nutzungsmix aus Büros, Wohnungen, Einzelhandel und Kultur entwickelt werden. Ein denkmalgeschütztes ehemaliges Heizwerk sollte dabei

## Projekt Eurovea

Bratislava war ursprünglich durch eine Promenade auf dem rechten und Parkanlagen auf dem linken Ufer mit der Donau verbunden. Im Zuge der Regulierung des Flusses, des Baus der Satellitensiedlung Petržalka und der Errichtung der „Neuen Brücke“ wurde die Stadt im 20. Jahrhundert immer mehr von der Donau abgetrennt. Die Uferpromenaden schrumpften und eine neue Hochwasserschutzmauer versperrte zudem den Blick auf den Fluss.

In den letzten Jahren begann eine verstärkte Auseinandersetzung mit diesem Bereich der Stadt. Auf der Fläche des alten Hafens, einem Brachland im Anschluss an das bestehende Stadtzentrum, wurde schließlich das Projekt Eurovea entwickelt. Es sollte die Stadt wieder an den Fluss heranführen und ihn für die Bevölkerung erlebbar machen.

Eurovea wurde als modernes Einkaufs-, Geschäfts-, Wohn- und Freizeitzentrum konzipiert. Das Zentrum bildet ein großzügiger Platz mit dem Neubau des Slowakischen Nationaltheaters. Davor liegt eine neue Donauuferpromenade, ergänzt durch den 2 ha großen neuen Uferpark mit einer über das Wasser ragenden Aussichtsbrücke. Das Projekt wurde im Jahr 2010 fertiggestellt.

Čulenova, ehemaliges Heizkraftwerk, Visualisierung Innenansicht, Entwurf: Zaha Hadid



durch Umnutzung zum kulturellen Herzstück des neuen Stadtzentrums werden. Ziel dieses Projekts ist die Erweiterung des bestehenden Stadtzentrums auf der ehemaligen Industriefläche. Mit einem viel diskutierten Entwurf für einen Teilbereich des Gebiets ging die Architektin Zaha Hadid als Siegerin aus einem internationalen Wettbewerb hervor. Für das ehemalige Heizkraftwerk sah sie seine Umwandlung in eine Kunstgalerie vor. Der Baubeginn für den ersten Teil des Projekts ist für Herbst 2012 vorgesehen.

Čulenova, ehemaliges Heizkraftwerk, Visualisierung, Entwurf: Zaha Hadid



## ZAGREB

Zagreb Riverfront, intermodaler Terminal, nördliches Flussufer Sava



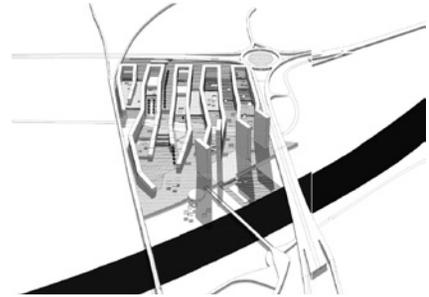
Zagreb Riverfront, Visualisierung intermodaler Terminal, nördliches Flussufer Sava



Zagreb Riverfront, Bebauungskonzept, südliches Flussufer Sava



Zagreb Riverfront, Visualisierung Bebauungskonzept, südliches Flussufer Sava



### Zagreb Riverfront

Die Sava spielte bislang allein als trennendes Element eine Rolle im Stadtgefüge. Ein Großteil des Nahbereichs des Flusses war bisher gar nicht entwickelt.

Im Bereich der Jadran-Brücke, am Ende der Savska Straße, der ältesten Verbindung zwischen dem Stadtkern und der Sava, soll das Projekt Zagreb Riverfront entstehen. Am südlichen Flussufer ist auf einem langgestreckten Areal die Errichtung von Wohn- und Geschäftsgebäuden vorgesehen. Vereinzelt Hochhäuser sollen visuelle Akzente setzen. Die Stadt wird so näher an den Fluss herangeführt und die Sava stärker in das Leben der BewohnerInnen integriert.

Am nördlichen Flussufer ist im Bereich eines bereits bestehenden Verkehrsknotenpunktes die Errichtung eines intermodalen Terminals geplant. Er soll das rasche Umsteigen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (Bahn – Straßenbahn – Bus – Taxi) ermöglichen und den öffentlichen Verkehr aufwerten.

### Universitätscampus Borongaj

Auf dem ehemaligen Militärgelände Borongaj entsteht ein Universitätscampus mit einer Gesamtfläche von 93 ha. Er soll Universitäten sowie andere wissenschaftliche Institutionen aufnehmen und auch ein Ort des öffentlichen Lebens mit Freizeiteinrichtungen, großen Parkflächen und Museen bzw. Ausstellungsräumen sein.

Das Gelände ist direkt an die Bahn angebunden. Die Mobilität innerhalb des Campus soll mit Elektrobus, Fahrrad oder zu Fuß erfolgen. In vielen Bereichen kommt erneuerbare Energie zum Einsatz und der öffentliche Verkehr wird im weiteren Umfeld des Campus ausgebaut. Ziel ist es, technologisches und ökologisches Wissen zu vernetzen und ein Modellprojekt für nachhaltige Stadtentwicklung zu schaffen.

Masterplan Universitätscampus Borongaj



# LJUBLJANA

Neuer Kongressplatz



Neue Brücke (Mesarski Most) über die Ljubljanica



## Plätze und Flussufer 2008–2011 – Ein gemeinsames Projekt der Stadt und der stadtnahen Wirtschaftsbetriebe

Ziel dieses Projekts ist die soziale und ökonomische Aufwertung der Innenstadtlagen von Ljubljana durch die Attraktivierung des öffentlichen Raums. Investiert wird etwa in die Neugestaltung von Plätzen, Straßenzügen und Grünräumen, ebenso wie in die Erschließung und Gestaltung der Flussuferbereiche und die Ausweitung von Fußgängerzonen. Die Errichtung von sieben neuen (FußgängerInnen-)Brücken schafft zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindungen. Der Individualverkehr wird zurückgedrängt, der öffentliche Verkehr hingegen gefördert.

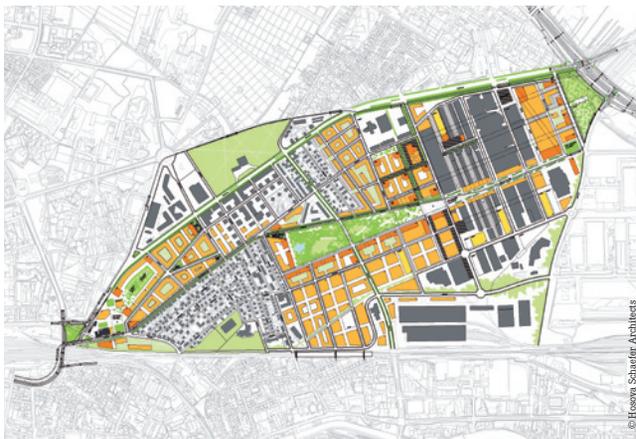
Landschaftsgestaltung am Koseze See



Šmartinska, Visualisierung



Šmartinska, Masterplan



## Stadtentwicklungsprojekt Šmartinska 2007–2025

Der Stadtteil Šmartinska im Nordosten von Ljubljana wurde in den 1980er-Jahren als großflächiges Industriegebiet entwickelt. Das Gebiet umfasst eine Fläche von 228 ha und liegt zwischen der Innenstadt, dem Hauptbahnhof und dem Autobahnring. Infolge der wirtschaftlichen Veränderungen nach 1991 wurden viele Industriebetriebe abgesiedelt. Es folgte eine mehr oder weniger ungesteuerte Entwicklung: Verschiedenste neue Nutzungen siedelten sich an, manche Flächen blieben ungenutzt. 2006 gab es erste Bestrebungen von ansässigen Betrieben zur Neustrukturierung der Fläche. 2007 wurde schließlich in Partnerschaft mit der Stadtverwaltung ein internationaler Gestaltungswettbewerb ausgeschrieben. Die Sieger des Wettbewerbs, Hosoya Schaefer Architekten aus Zürich, Schweiz, wurden schließlich mit der Erstellung eines Masterplans beauftragt. Ziel ist es, die bestehende Innenstadt von Ljubljana mit einem urbanen Zentrum zu ergänzen.



Eurovea Donauuferpromenade in Bratislava, Campus Bohunice in Brno, Neuer Kongressplatz in Ljubljana, Zagreb Riverfront

# DISKUSSION

## Brno, Bratislava, Zagreb, Ljubljana

BLITZVORTRÄGE UND DISKUSSION AM 2. FEBRUAR 2012

Moderation und Zusammenfassung: Robert Temel

Was sind die aktuellen städtebaulichen Fragen in Wiens Nachbarstädten Bratislava, Brno, Ljubljana und Zagreb? Welche Aufgaben und Probleme stellen sich, wie verlief die Entwicklung in der jüngeren Vergangenheit, was ist für die nahe Zukunft zu erwarten und welche Strategien werden eingesetzt? All das wurde an diesem Abend diskutiert und auf den Wiener Kontext sowie den mitteleuropäischen Raum generell bezogen.

In ihrem einleitenden Statement thematisierte Brigitte Jilka gemeinsame Fragen und Herausforderungen der Stadtentwicklung. Als wichtigen gemeinsamen Aspekt nannte sie die Bevölkerungsentwicklungen, insbesondere die Wechselwirkung zwischen dem Zug in die Peripherie und der gleichzeitig feststellbaren Reurbanisierung. Einige Punkte seien besonders wesentlich für die zentraleuropäischen Städte: Einerseits die gravierende Veränderung der europäischen Landkarte, die diese Region nunmehr seit mehr als zwanzig Jahren in den Mittelpunkt Europas befördert habe; dadurch würden etwa großmaßstäbliche Verkehrsnetze hierher verlagert, die früher an dieser Region vorbeigeführt hätten. Wei-



ters gebe es als gemeinsame Themen die Fragen des leistbaren Wohnens und der Stadt der kurzen Wege, das heißt der Nutzungsmischung in der Stadtentwicklung. Allen heute anwesenden Städten sei etwa auch die Bedeutung der Entwicklung von Konversionsflächen gemeinsam. Und schließlich gebe es das generelle Thema des Kulturerbes, das bewahrt, aber auch weiterentwickelt werden müsse.

Ingrid Konrad schilderte zunächst die Situation in Bratislava, insbesondere die wichtigsten Achsen der gegenwärtigen Entwicklung. Zentrale Themen seien Konversionsflächen, Hochhäuser

schilderte Jadranka Veselić Bruvo die Entwicklung in Zagreb, wo das historische Stadtzentrum, der Bahnbereich sowie das Umfeld der Save zentrale Aufgabenfelder sind. Ein wichtiges Thema sei auch die Verbesserung der lokalen Identität von Dörfern in der Region Zagreb, um Suburbanisierung zu vermeiden. In Zagreb wurde 2011 ein neuer Raumordnungsplan beschlossen.

Im Anschluss an die vier Präsentationen aus Bratislava, Brno, Ljubljana und Zagreb folgte eine Diskussion mit dem Publikum, die sich insbesondere um Gemeinsamkeiten und Unterschiede drehte. So wurde festgestellt, dass Zusammenarbeit zwischen

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Ingrid Konrad  
Stadtarchitektin, Bratislava

Miran Gajšek  
Leiter Abteilung Raumordnung, Ljubljana

Irena Matković  
Leiterin der Abteilung für Strategische Planung, Zagreb

Ida Bedenko  
ZagrebForum, Zagreb

Jadranka Veselić Bruvo  
Leiterin Amt für strategische Planung und Stadtentwicklung, Zagreb

Robert Temel  
Moderation

Brigitte Jilka  
Stadtbaudirektorin, Magistratsdirektion Wien

Patrik Tuza  
A plus, Brno

Kateřina Leopoldova  
Leiterin des Planungsamtes, Brno



sowie Bildung und Kreativwirtschaft als Motor der Stadtentwicklung. Wichtige Entwicklungsgebiete seien Petržalka, das Areal unter der Burg sowie die Donau. Anschließend erläuterte Kateřina Leopoldova zusammen mit Patrik Tuza die Lage in Brno, wo die studentische Bevölkerung eine zentrale Bedeutung besitzt. Demgemäß ist die Entwicklung des Universitätscampus ein wesentliches Projekt der Gegenwart. Weitere zentrale Themen seien die Entwicklung des Südens der Stadt sowie die Verlegung des Bahnhofs und der Bahntrasse, an deren Stelle ein neuer, zentraler Citybereich entstehen soll. Miran Gajšek stellte aktuelle Fragen der Stadtentwicklung in Ljubljana dar: Wesentliche Thematiken sind die großmaßstäblichen Verkehrskorridore für Autos und die Bahn sowie die Verkehrssituation in der Stadt selbst, die von Überlastung geprägt ist. Deshalb stehen etwa Park&Ride-Anlagen und die Koordination von Maßnahmen zwischen Staat und Stadt im Mittelpunkt des Interesses. Weiters wird aktuell ein neuer Stadtentwicklungsplan für Ljubljana entwickelt. Miran Gajšek schloss mit dem Appell, EU-Förderungen im Rahmen von gemeinsamen Projekten der anwesenden Städte zu lukrieren. Schließlich

den präsentierten Städten immer noch selten ist, obwohl es etwa hinsichtlich der überall vorhandenen Konversionsflächen und Bahnentwicklungen oder der Probleme mit Suburbanisierung große Gemeinsamkeiten gäbe. Große Unterschiede gäbe es offensichtlich jedoch hinsichtlich der Urban Governance, also der regionalen Regierungsstrukturen, etwa der Struktur von Agglomeration, Land, Stadt und Bezirk. Eine besondere Situation würde die unmittelbare Nähe von Wien und Bratislava ausmachen, obwohl bisher viel zu wenige Anstrengungen für eine gemeinsame Entwicklung unternommen worden seien. So würden die beiden Städte bis 2050 zusammenwachsen, weshalb eine vorausblickende Ordnung dieser Entwicklung von großer Wichtigkeit wäre.

Abschließend wurde festgestellt, dass die Kooperation zwischen den fünf Städten hinsichtlich Masterplanung und wirksamen Instrumenten der Stadtentwicklung unbedingt nötig wäre; Masterpläne müssten von den Städten und nicht von der Europäischen Union oder der Globalisierung bestimmt werden, und dafür wäre die Zusammenarbeit essenziell.



Die städtebaulichen Projekte Hamburg HafenCity, Stockholm Hammarby Sjöstad, München Zentrale Bahnflächen und Malmö Västra Hamnen bilden Beispiele für Wien. Sie alle umfassen Konversionsflächen in europäischen Großstädten mit vergleichbaren sozioökonomischen Rahmenbedingungen. Dadurch sind sie besonders gut geeignet, mit ihren Strategien, Instrumenten und Ideen anregend auf den Wiener Diskurs zu wirken. Im Rahmen von vier Diskussionsveranstaltungen wird jedes dieser Beispiele im Hinblick auf einen thematischen Schwerpunkt vorgestellt und vertieft.

# beispiele für wien

HafenCity  
Hammarby Sjöstad  
Zentrale Bahnflächen  
Västra Hamnen



# HAMBURG

## HafenCity



Direkt an die Hamburger Innenstadt anschließend, entsteht die **HafenCity**, ein internationales Vorzeigeprojekt der Waterfrontentwicklung.

Das **Projekt HafenCity** erstreckt sich mitten in der Stadt – etwa 800 m vom Rathaus entfernt – auf einem ehemaligen Industrie- und Hafenaerial. Mit einer Fläche von 157 ha ist die **HafenCity** eines der markantesten Stadtentwicklungsvorhaben in Wasserlage und ein internationales Vorzeigeprojekt der sogenannten Waterfrontentwicklung.

Zwischen der historischen Speicherstadt im Norden und der Elbe im Süden wird die Fläche der Hamburger City um 40 % mit einer dichten, urbanen Mischung aus Wohnen, Dienstleistung, Kultur, Freizeit, Tourismus und Handel erweitert. Bis etwa 2025 entsteht ein Stadtteil für 12.000 EinwohnerInnen mit 45.000 Arbeitsplätzen. Im November 2011 lebten und arbeiteten hier bereits etwa 10.000 Menschen.

Der im Jahr 2000 und 2010 überarbeitete Masterplan betont die innerstädtische Lage der **HafenCity**, zudem ist der Hochwasserschutz wichtige Zielsetzung. Der Masterplan besitzt eine hohe Anpassungsfähigkeit an zukünftige veränderte Rahmenbedingungen.

### STECKBRIEF PROJEKT HAFENCITY

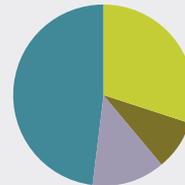
**Umsetzungszeitraum**  
2000 – (ca.) 2025

**Gesamtfläche**  
126 ha Landfläche, davon  
26 ha öffentliche Freifläche und weitere  
14 ha öffentlich zugängliche, private  
Freifläche

**EinwohnerInnen** 12.000

**Arbeitsplätze** 45.000

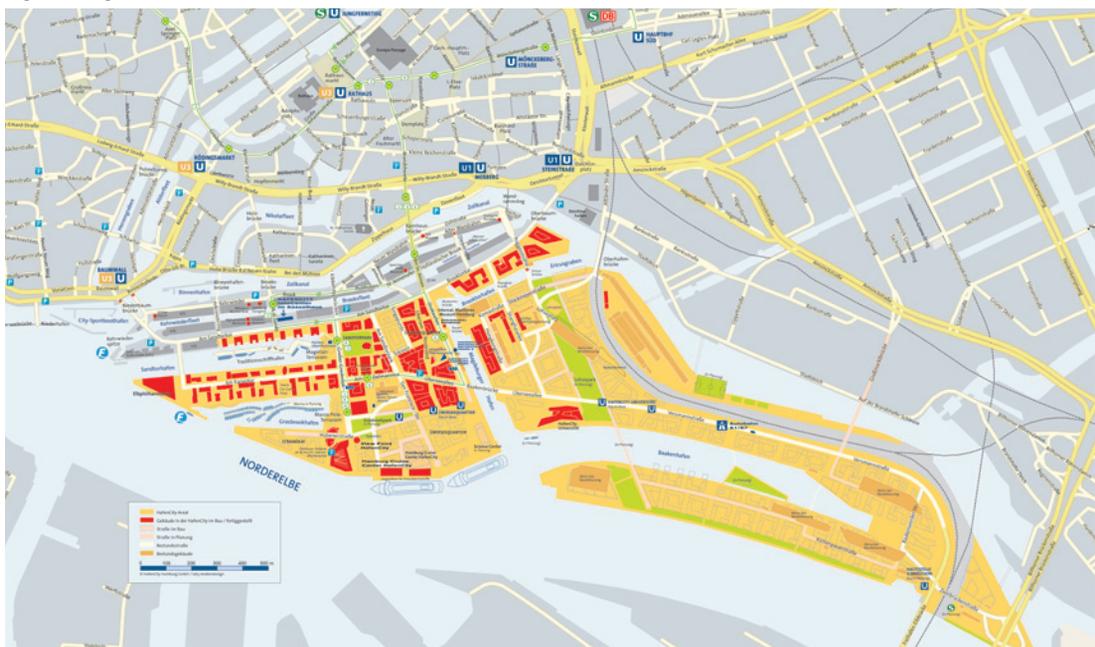
**Bruttogeschossfläche nach Nutzungen (gesamt 2.320.000 m<sup>2</sup>)**



- 30 % Wohnfläche
- 9 % gewerbliche und öffentlichkeitsbezogene Nutzfläche im Erdgeschoß
- 13 % Fläche für Bildung, Wissenschaft, Kultur, Freizeit, Hotel und Sonstiges
- 48 % Bürofläche

**HAFENCITY**  
HAMBURG 

Lage im Stadtgebiet



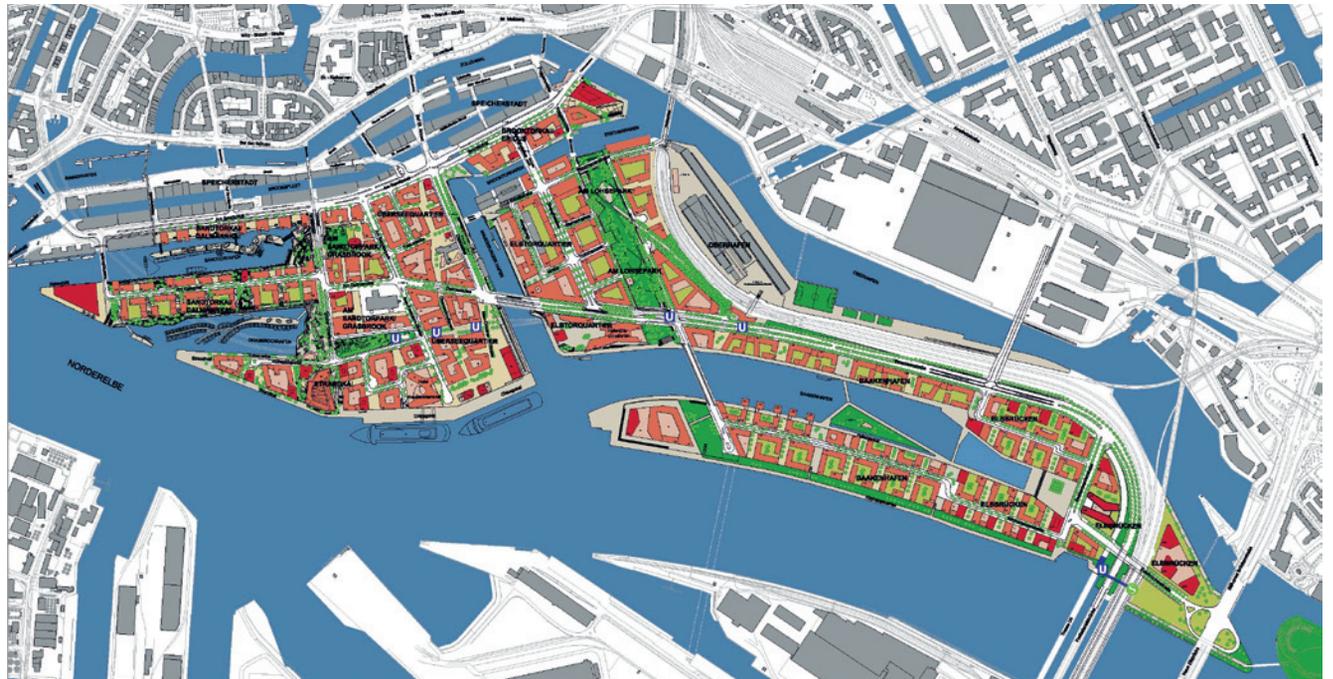
Elbphilharmonie



Übersicht Quartiere



Städtebauliches Konzept (Stand April 2011)



- IX-XXVI Geschoße
- Öffentliche Promenaden und Plätze
- Öffentlich zugängliche private Freiflächen
- IV-VIII Geschoße
- Öffentliche Grünflächen
- Private Freiflächen
- I-III Geschoße

KernInnenstadt HafenCity



Wohnen in der HafenCity



## GEBÄUDEZERTIFIZIERUNG MIT DEM UMWELTZEICHEN HAFENCITY



Als freiwilliges Anreizsystem für innovative BauherrInnen und NutzerInnen 2007 eingeführt, sind die Kriterien des Umweltzeichens heute in der Regel Auflage bei neuen Grundstücksausschreibungen:

- Absenkung des Primärenergiebedarfs mit Unterschreitung gesetzlicher Anforderungen für Neubauten
- nachhaltiger Umgang mit öffentlichen Gütern (Bregrenzung des Frischwasserverbrauchs, öffentlich zugängliche und nutzbare Flächen in den Erdgeschoßen, Ausbildung von Gründächern)
- Einsatz umweltschonender Baustoffe
- Gesundheit und Behaglichkeit, u. a. durch Raumkomfort und Lufthygiene und Vermeidung allergieauslösender Materialien
- nachhaltiger Gebäudebetrieb, u. a. durch geringen Wartungsaufwand für die technische Infrastruktur und Verwendung dauerhafter Materialien

Das Umweltzeichen wird in den Stufen „Gold“ und „Silber“ verliehen. Bereits in einer frühen Planungsphase ist eine Vorzertifizierung und damit eine öffentlichkeitswirksame Vermarktung möglich. Die Verleihung des Umweltzeichens erfolgt dann vorbehaltlich der Überprüfung der Erfüllung der vertraglichen Vereinbarungen. Im Falle der Nichteinhaltung werden Pönalen fällig und gegebenenfalls das Umweltzeichen aberkannt.

Mit dem Umweltzeichen können alle wesentlichen Gebäudetypen einer inneren Stadt zertifiziert werden. Das Elbtorquartier wird als erstes Stadtquartier mit gemischter Nutzung fast flächendeckend mit dem Umweltzeichen zertifiziert errichtet.



Zertifiziertes Bürogebäude SPIEGEL





## MIT KOMMUNIKATION UND AKTIVIERUNG ZU INTERESSE UND EIGENDYNAMIK

integration

beteiligung

Eine stadtweite Information und Diskussion auf Masterplanebene ging dem Projekt voraus. Mit dem Zuzug der ersten BewohnerInnen startete ein intensiver Kommunikationsprozess mit den lokalen AkteurInnen, der sehr schnell zu unterschiedlichen Formen nachbarschaftlichen Austausches und zu einem starken Interesse für das eigene Wohnumfeld führte. Sehr früh entstanden Kommunikationswege (digitales Bewohnerforum, HafenCity-Zeitung) und Netzwerke, die auch wesentlich zur Integration später zugezogener BewohnerInnen beitrugen und sich im Laufe der Zeit zu stärker formalisiertem quartiersbezogenen Engagement entwickelten. Mit dem im Herbst 2009 gegründeten Verein „Netzwerk HafenCity e.V.“ existiert nun eine Art Stadtteilbeirat, der sich in thematischen Arbeitsgruppen Fragen zum Lebens- und Arbeitsalltag in der **HafenCity** annimmt.

Die Entwicklungsgesellschaft HafenCity Hamburg GmbH verfolgt seit Beginn das Ziel, mittels Aktivierungs- und Aneignungsimpulsen – insbesondere den lokalen AkteurInnen – viel Platz für eigendynamisches Entwicklungspotenzial im neuen Stadtteil zu lassen und so zunehmend unabhängig von der öffentlichen Hand tragfähige Strukturen der lokalen Selbstregulation aufzubauen.

„Swingtanz Sommer 2011“ auf der Promenade am Magdeburger Hafen



„BauTraum – Kinder planen und bauen“, Magellan-Terrassen im Sommer 2011



## VIelfALT FÜR JEDE LEBENSsituation



Die nahe der Innenstadt gelegene **HafenCity** ist durch kurze Wege, Nutzungsmischung und vergleichsweise hohe Dichten charakterisiert. Insgesamt zehn Quartiere unterscheiden sich bezüglich Dichte und Nutzungsschwerpunkten und bilden zusammen mit ihren wasser- oder zentrumsbezogenen Lagequalitäten unterschiedliche Identitäten aus. Die meisten Gebäude weisen 5 m

Fußgänger- und Geschäftszone auf dem Überseeboulevard



Dichte und Vielfalt



hohe Erdgeschoße auf, die dadurch eine langfristige Transformationsfähigkeit und Nutzungsflexibilität ermöglichen und unterschiedlichste öffentlichkeitsbezogene Nutzungen aufnehmen. Ein wachsendes Angebot an sozialer Infrastruktur und Dienstleistungen in der **HafenCity** sowie die fußläufige Entfernung zum bisherigen Hamburger Zentrum mit Arbeitsplätzen und bedeutenden Kultureinrichtungen bieten vielfältige Optionen für eine flexible Anpassung an sich ändernde Lebenssituationen. Eine kleinteilige Parzellierung und Vergabe in Wettbewerben an BieterInnen mit überzeugenden konzeptionellen Angeboten sorgt für einen breiten Zugang für möglichst viele verschiedene BauherrInnen. Darunter finden sich zahlreiche Baugemeinschaften und -genossenschaften, aber auch Projekte mit spezifischen Angeboten für u. a. Familien, SeniorInnen, Studierende, Menschen mit Behinderungen oder auch MusikerInnen. Im Ergebnis entsteht städtische Vielfalt, die in kleinräumiger Mischung an Miet- und Eigentumswohnungen vom öffentlich geförderten Wohnungsbau bis zu Luxuswohnungen reicht.

## BELEBUNG UND BEGEGNUNG IM ÖFFENTLICHEN RAUM



In der **HafenCity** ist der öffentliche Raum als abwechslungsreiche topografische Raumfolge auf drei Ebenen angelegt, zwischen denen zahlreiche Wegbeziehungen und Platzanlagen vermitteln: Auf dem historischen Hafenniveau verlaufen vom motorisierten Verkehr frei gehaltene Promenaden, während auf dem hochwasser-sicheren Warftniveau die „Stadtebene“ mit Gebäuden, Verkehrser-

Förderung des Nebeneinander widersprüchlicher Nutzungsmuster



schließung und Parkanlagen entsteht. Die dritte Ebene bilden die schwimmenden Wasserplätze in Form der Pontonanlagen für die Traditionsschiffe, Hafenfähren und künftig Yachtboote. Zur breiten Belebung und Aneignung des öffentlichen Raums tragen sowohl eine kleinräumige Nutzungsmischung und Mischung sozialer Milieus als auch Erdgeschoßzonen, die publikumsbezogene Nutzungen und weitgehend öffentliche oder öffentlich zugängliche Flächen aufweisen, bei. Ebenso wird auf eine kulturelle Besetzung der neu geschaffenen Räume durch Veranstaltungen und Events und auf das geförderte Nebeneinander auch widersprüchlicher Nutzungsmuster geachtet.

Freiräume am Vasco-da-Gama-Platz



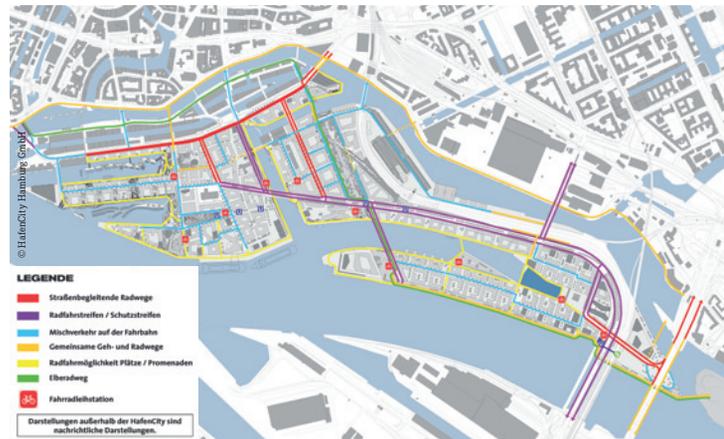
# MODELLQUARTIER ZUR REDUKTION DES AUTOVERKEHRS



In der **HafenCity** wird urbane Mobilität unter dem Begriff der Ökodichte betrachtet: Der ökologische Fußabdruck der Stadt wird durch dichte Stadtstrukturen mit kurzen Wegen, einen attraktiv ausgestalteten öffentlichen Nahverkehr und damit verknüpfte Naherholungsräume verkleinert. Gleichzeitig wird so die urbane Wohnqualität erhöht.

Das Angebot an öffentlichem Verkehr umfasst sowohl Haltestellen bestehender U-Bahn-Linien als auch die neue Linie U4, Buslinien auf der Land- und Fährverbindungen auf der Wasserseite. Vielfältige und attraktive Wegemöglichkeiten im dichten, 30 km langen Rad- und Fußwegenetz sowie das öffentliche Fahrradleihsystem StadtRAD steigern den Anreiz, auf das Auto zu verzichten. Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr auf deutlich unter 30% zu senken. Somit werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die ganze Stadt Hamburg gesenkt.

Radverkehrskonzept



Fahrradleihsstation StadtRAD



# MIT ENERGIEMIX ZUR NACHHALTIGEN WÄRMEVERSORGUNG

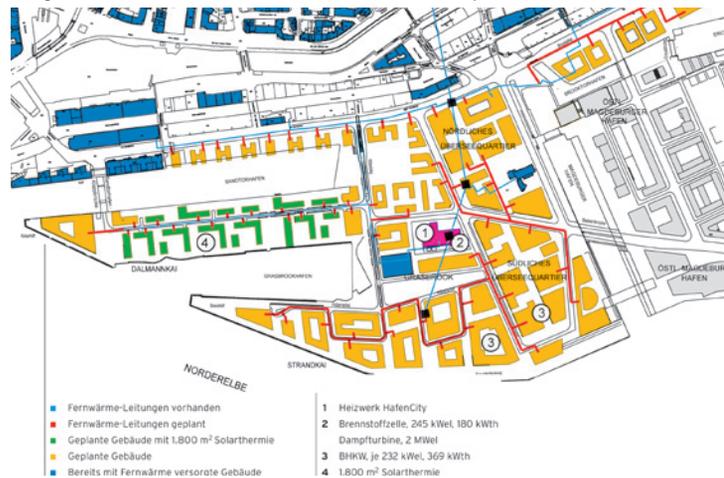


Die Wärmeversorgung der **HafenCity** erfolgt über zwei zentrale Versorgungsnetze, die in europaweiten, technologieoffenen Verfahren mit festgesetzten Grenzwerten für CO<sub>2</sub>-Emissionen vergeben wurden. Beim Kauf von Grundstücken binden sich EigentümerInnen bzw. BauherrInnen für die Dauer von 10 Jahren an dieses Versorgungsnetz als Wärmebezugsquelle.

Die Grundversorgung für den westlichen Stadtteil wurde 2003 mit einem Grenzwert für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 175 g/kWh vertraglich festgelegt und erfolgt über das bestehende öffentliche Fernwärmenetz. Ergänzend kommen dezentral Brennstoffzellentechnik und partiell Warmwasserversorgung über solarthermische Nutzflächen zum Einsatz. Der Grenzwert für die CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde entsprechend der Hamburger Klimaschutzziele (Kyoto-Protokoll, Reduktion um 20% bis 2020 gegenüber dem Jahr 1990) festgesetzt. Gegenüber einer gasbetriebenen Wärmeversorgung für ein Einzelgebäude entspricht dies einer Reduktion des Schadstoffausstoßes um 27%.

Für den östlichen Stadtteil ist im Vertrag von 2009 ein Nahwärmeversorgungsnetz mit dezentralen Erzeugungseinheiten

Energiemix aus Fern- und Nahwärme für die westliche HafenCity



vorgesehen, die in der Grundversorgung ausschließlich erneuerbare Energieträger in Form einer Biomethanbrennstoffzelle, Holzabfall-Verbrennungsanlage sowie Wärmepumpen heranziehen. Der Grenzwert wurde mit nur 89 g/kWh CO<sub>2</sub>-Emissionen festgesetzt, was einer Reduzierung bis 2020 um 40% gegenüber dem Jahr 1990 entspricht.

# DISKUSSION

Blick auf die Wohn- und Büroebauung am Dalmannkai, HafenCity Hamburg.

## Wer baut die Stadt?

### Beispiel: Hamburg, HafenCity

DISKUSSION AM 26. JÄNNER 2012

Moderation: Angelika Fitz

Zusammenfassung: Robert Temel



Voraussetzung für Urbanität ist die Vielfalt an Menschen, an Nutzungen, an Raumangeboten – und die Basis dafür kann beim Bauen der neuen Stadt durch eine Vielfalt von Projektträgern und Projekttypen gelegt werden. Wenn die Stadt fast ausschließlich von sehr großen, einander ähnlichen Bauträgern errichtet wird, wie das in Wien bisher der Fall ist, verringert sich diese Vielfalt auf ein Minimum. ProjektentwicklerInnen, Baugemeinschaften und klassische Wohnbauträger sind somit ebenso Thema für den Städtebau der Gegenwart wie neue Gewerkekonzeppte und die Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten.

Jürgen Bruns-Berentelg transformierte in seinem Impulsvortrag die Eingangsfrage in: „Wer schafft wie Stadt?“. Voraussetzung für Vielfalt in der HafenCity Hamburg sei die hohe Wettbewerbsintensität bei der Grundstücksvergabe und die Ausrichtung auf eine Konzept- und Trägermischung. Nutzungsmischung werde, so Bruns-Berentelg, erreicht durch Ausschreibung, Kommunikation und Interaktion, nicht durch einen Masterplan oder Bebauungsplan. Damit etwa der Einzelhandel wettbewerbsfähig sein kann,



müsse er zentral konzeptioniert werden. Iris Neitmann, die zweite Impulsvortragende aus Hamburg, ist seit vielen Jahren als Architektin für Baugemeinschaften tätig, etwa im Projekt Hafencity in der Hafencity, für das sie eine kleine Entwicklungsgesellschaft gegründet hat. Bauen mit Baugemeinschaften bedeutet aus ihrer Perspektive, eine spezielle Kombination von Wohnqualitäten zu bieten, die es bei großen Wohnbauentwicklern nicht gibt. Dies umfasst z. B. die Ausrichtung auf innerstädtisches Wohnen, auf sehr helle Wohnungen, hochwertige halböffentliche Flächen, gut geschnittene Grundrisse und vor allem Wohnungen mit größerer Zimmeranzahl als meist angeboten, die von Familien stark nachgefragt werden.

wie das in zentralen Lagen in Wien nach wie vor der Fall sei. In Stadterweiterungsgebieten wie **asperm** Die Seestadt Wiens würde es Pioniergeist brauchen; Basis dafür seien aber auch kleinteilige Parzellierung und Angebote im öffentlichen Raum, statt nur auf die Wirtschaftlichkeit zu schauen. Was sich in der Hafencity bewährt habe, sei die Entwicklungsgesellschaft als zentrale Institution zuständig für öffentlichen Raum, Verkehr, Infrastruktur und Grundstücksvergabe, die somit Vernetzung herstellen könne. Kurt Puchinger stellte schließlich fest, dass der geförderte Wohnbau in Wien ein Öltanker sei, dessen Kurs schwer zu ändern sei. Allerdings sollten in Zukunft verstärkt kleinteilige Strukturen wie Baugemeinschaften in die gemeinnützige Großstruktur ein-

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Jürgen Bruns-Berentelg  
Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity  
Hamburg GmbH, Hamburg  
Iris Neitmann  
Baugemeinschafts-Architektin, Hamburg  
Kurt Puchinger  
MD-BD, Direktor Gruppe Planung, Wien  
Verena Mörkl  
Architektin und Projektentwicklerin, Wien  
Stefan Leitner-Sidl  
Gewerbeentwickler, Wien



In der anschließenden Diskussionsrunde stellte Kurt Puchinger fest, dass Vielfalt eher ein Nachfrage- als ein Kostenproblem wäre, dass also beispielsweise Gewerbeflächen im Erdgeschoß von Wohnbauten kaum vermietet werden könnten. Als mögliche Antwort darauf wurde die Verwendung von flexiblen Erdgeschoßen genannt. Erdgeschoße könnten so langfristig vielfältiger genutzt werden und würden seltener leerstehen. Erdgeschoße müssten preislich gestützt und gesteuert werden. In der Hafencity ist Wohnen im Erdgeschoß generell untersagt, das heißt die Räume mit vorgeschriebener Höhe von 5 m müssten leerstehen, wenn sie nicht gewerblich genutzt werden. Jürgen Bruns-Berentelg schilderte, dass die Hafencity für die Erdgeschoße einen Matching-Prozess durchführe: Sie mache selbst Markt screenings und Akquise für Sondernutzungen, schreibe Grundstücke aus, bei denen bereits BewerberInnen für das Erdgeschoß mitgeliefert werden, und liefere Informationen für Banken zur Beurteilung von Neubaugebieten für die Kreditvergabe. Als Problem für Stadterweiterungsgebiete wird die Tatsache beschrieben, dass es dort keine Sonderobjekte für innovative Gewerbenutzung gebe,

gefügt werden. Aus seiner Sicht sei Urbanität eine analytische, keine Planungskategorie; Urbanität sei nicht planbar. Die anderen DiskussionsteilnehmerInnen machten geltend, dass zumindest wichtige Voraussetzungen für Urbanität durchaus geplant werden könnten.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass die Basis für eine gemischte Nutzung und für Urbanität in Stadterweiterungsgebieten eine gute öffentliche Verkehrsanbindung, Anknüpfung an bestehende Bebauung, ein städtischer Kern, großer Wohnanteil und öffentlichkeitsbezogene Nutzungen sowie Arbeitsplätze seien. Dafür müsse man sich differenziert genug mit den NutzerInnen beschäftigen. Wenn der Rahmen bei der Grundstücksvergabe klein genug sei, könnten sich auch kleinere, kreativere Gruppen und Unternehmen durchsetzen und nicht immer nur der Stärkere. Es brauche die nötigen Voraussetzungen für Pioniere mit Vision.

## STOCKHOLM

# Hammarby Sjöstad



Am Hammarby-See etwa 3 km südlich des Stadtzentrums liegt **Hammarby Sjöstad** als Beispiel für eine ökologisch orientierte Stadtentwicklung.

Das Projekt **Hammarby Sjöstad** (zu Deutsch: Hammarby See-stadt) liegt etwa 3 km südlich des Stadtzentrums rund um zwei Kanäle, deren Zusammentreffen den Hammarby-See bildet. Auf dem 160 ha großen ehemaligen Hafen- und Industriegebiet sind insgesamt 11.000 Wohnungen und 300.000m<sup>2</sup> Büro- und Handelsflächen für 24.000 Einwohner und 10.000 Arbeitsplätze geplant. Derzeit leben bereits 14.000 Einwohner auf dem Areal, von dem etwa 130 ha bereits bebaut sind.

Im Zusammenhang mit der Bewerbung Stockholms für die Olympischen Spiele 2004 begann die Projektentwicklung für **Hammarby Sjöstad**, für das sich die Stadt Stockholm einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen zum Ziel gesetzt hat.

Die Umweltauswirkungen des neuen Stadtteils soll(ten) um die Hälfte niedriger sein als in vergleichbaren Neubaugebieten Stockholms zu Beginn der 1990er-Jahre. Von den ersten Planungen an wurden seitens der Stadt strenge Vorgaben betreffend die ökologischen Anforderungen an Gebäude, technische Infrastruktur und Verkehr gesetzt. Das Projekt gilt aufgrund der bisher konsequenten Umsetzung dieser Ziele als Beispiel für eine ökologisch orientierte Stadtentwicklung.

### STECKBRIEF PROJEKT HAMMARBY SJÖSTAD

**Umsetzungszeitraum**

1994 – 2017

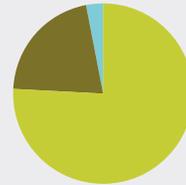
**Gesamtfläche**

160 ha Landfläche, davon  
30 ha öffentliche Freifläche,  
zusätzlich 40 ha Wasserfläche

**EinwohnerInnen** 24.000

**Arbeitsplätze** 10.000

**Bruttogeschossfläche nach  
Nutzungen (gesamt 1.440.000 m<sup>2</sup>)**



■ 76 % Wohnfläche  
■ 21 % Gewerbefläche  
■ 3 % Schulen



Stadtteilquartiere Lugnet, Sickla Udde und Sickla Kaj



Lage im Stadtgebiet



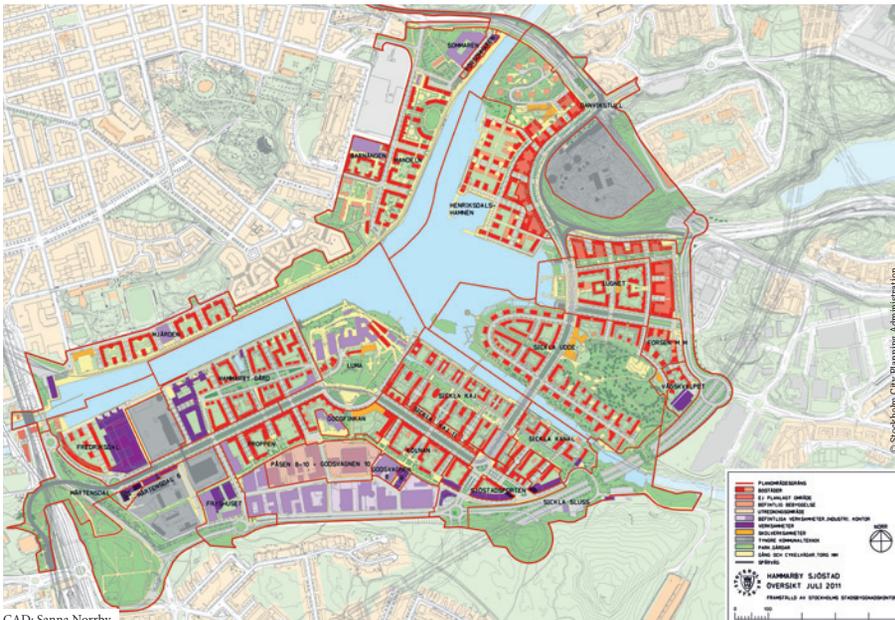
Kanal Hus



Stadtraum am Wasser



Masterplan



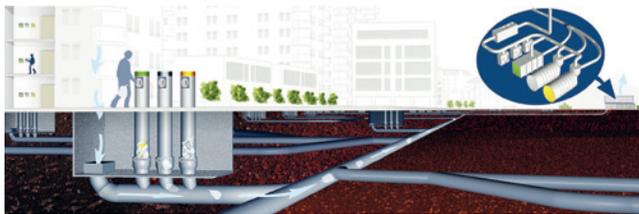
CAD: Sanna Norrby

# DAS HAMMARBY-MODELL

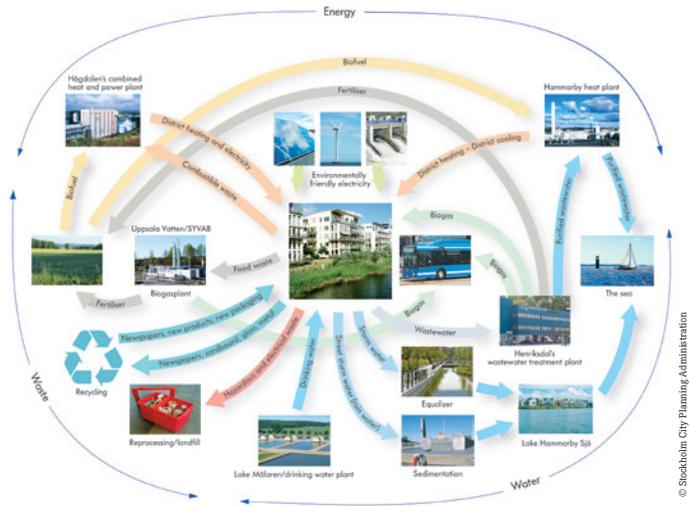


Mit dem Hammarby-Modell wurde ein eigenes Öko-Kreislauf-Modell mit einem integrierten Konzept für Energie, Abfall und Wasser entwickelt. Ziel war es, ein Wohnumfeld auf Basis nachhaltiger Ressourcennutzung zu schaffen, wo Energieverbrauch und Abfallaufkommen minimiert werden, bei gleichzeitiger Maximierung von Recycling. Erfolgsfaktor war, dass die normalerweise in unterschiedlichen Phasen des Projekts Beteiligten bereits vor Beginn der Planung ein gemeinsames Konzept erstellt haben. Die hochgesteckten Umweltziele sollen vor allem durch Planung, Infrastruktur und Bauvorgaben erreicht werden und nur zu einem untergeordneten Teil vom Verhalten der BewohnerInnen abhängig sein.

Automatisiertes Müllentsorgungssystem



Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe und Integration von Solaranlagen



Das Hammarby-Modell – ein integrierter Ansatz für Energie, Abfall- und Wasserbehandlung

Das automatische Entsorgungssystem trennt den Müll und leitet brennbare Abfälle über ein unterirdisches Rohrsystem in ein Heizkraftwerk, das Elektrizität und Wärme für den Stadtteil bereitstellt. Auch die bei der Reinigung der Abwässer entstehende Wärme wird zum Heizen von Wohnungen verwendet. Daneben kommen auf einigen Gebäuden Solarkollektoren und Photovoltaikanlagen zum Einsatz. Ziel ist es, die Hälfte der benötigten Energie innerhalb des Stadtteils zu gewinnen. Auch der Wasserbedarf soll 100 Liter pro Tag und Kopf nicht überschreiten und damit auf ein Niveau gebracht werden, das der Hälfte des durchschnittlichen Wasserbedarfs eines Schweden bzw. einer Schwedin entspricht. Ebenso wichtig ist das Ziel, den Anteil an Schwermetallen und nicht biologisch abbaubaren Stoffen im Abwasser zu senken. Das Niederschlagswasser wird lokal versickert bzw. in den Hammarby-See eingeleitet.

## EINSATZ ÖKOLOGISCHER BAUSTOFFE



Bei der Auswahl der Baumaterialien wird ein besonderes Augenmerk auf die Verwendung gesunder und umweltschonender Baustoffe gerichtet. So weit als möglich sollen recycelte Stoffe zum Einsatz kommen. Die eingesetzten Materialien sind vor Baubeginn zu deklarieren und werden auch während des gesamten Bauprozesses im Rahmen ökologischer Qualitätsprüfungen kontrolliert.

## REDUKTION DES PKW-VERKEHRS

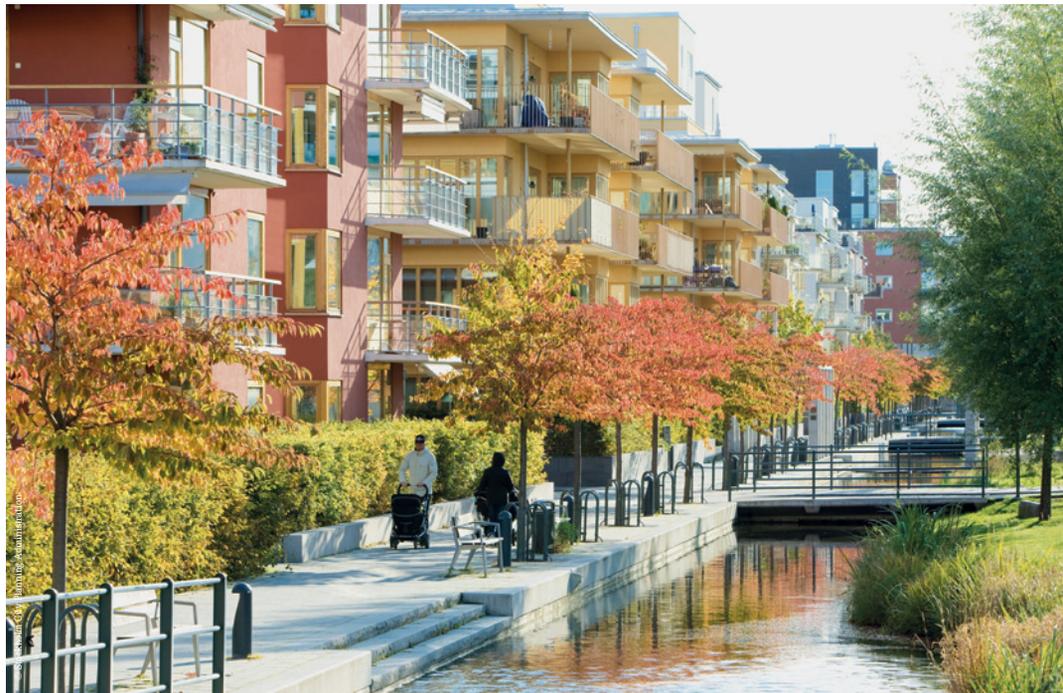
Erschließung mit öffentlichem Verkehr, Beispiel Fährverbindung



mobilität

80% der Wege in **Hammarby Sjöstad** sollen mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Das Verkehrskonzept sieht vor, schnelle und attraktive öffentliche Verkehrsmittel mit Carsharing und gut ausgebauten Radwegen zu kombinieren. Die Stadtbahn „Tvärbanan“ und mehrere Fährverbindungen binden **Hammarby Sjöstad** an benachbarte Stadtteile an. Im Straßenraum und in den Garagen stehen 0,7 Parkplätze pro Wohneinheit zur Verfügung.

Öffentlicher Freiraum



öffentlicher  
raum

stadtklima

Das Freiraumkonzept sieht vor, dass pro Wohnung in einem Umkreis von 300 m 25 bis 30 m<sup>2</sup> Grünfläche, davon mindestens 15 m<sup>2</sup> Innenhoffläche, zur Verfügung stehen. Ein grünes Netz durchzieht den Stadtteil und schafft Verbindungen ins Umfeld: Die beiden großen Parks werden durch einen grünen Korridor entlang der Haupteerschließungsachse miteinander verbunden. Durch Grünbrücken reicht der Naturpark Nacka in den Stadtteil herein. Bestehende ökologisch wertvolle Flächen bleiben erhalten und wurden aufgewertet.

## VERNETZUNG ÖFFENTLICHER GRÜNFLÄCHEN

Öffentlicher Freiraum, Hammarby Sjöstad, Stockholm



# DISKUSSION

## Wie kann die Stadt Ressourcen sparen?

### Beispiel: Stockholm, Hammarby Sjöstad

DISKUSSION AM 23. FEBRUAR 2012

Moderation und Zusammenfassung: Robert Temel

Zukünftige Stadtteile müssen ihren Beitrag zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs leisten. Das geschieht zu einem guten Teil durch die Reduktion des Energiebedarfs, geht darüber jedoch noch weit hinaus: Energieproduktion, Bebauungsformen, Mobilität und vieles mehr sind zentrale Themen für den Städtebau. Am Beispiel von Hammarby Sjöstad in Stockholm, dessen Entwicklung vor etwa zehn Jahren begann und das als ökologischer Stadtteil realisiert wird, wurde Nachhaltigkeit im Städtebau diskutiert. Dabei war es Ziel, die verschiedensten und grundlegenden Aspekte der Nachhaltigkeit im Städtebau anzusprechen, statt auf einzelne oder sehr detaillierte Lösungen zu fokussieren.

In ihrem Impulsvortrag erläuterte Malin Olsson das „Hammarby-Modell“, das durch Kombination verschiedener bereits entwickelter Systeme in Summe doppelt so nachhaltig wie andere neue Stadtteile sein sollte. Im Resultat würde man nun, zehn Jahre später, bei etwa 30 bis 40 % Energieeinsparung liegen. Man sei nun dabei, die hier gemachten Erfahrungen auszuwerten und auf neue Projekte zu übertragen. Zentrale Schlüsse aus dem Pro-



jekt wären die Notwendigkeit integrierter Planung, von Bodenmanagement, einer klaren Vision und Strategie sowie die Bedeutung von Organisation und Kooperation. Eine wichtige Frage bleibe dabei, wie man die BewohnerInnen eines solchen Stadtteils am besten erreichen kann – denn darin lägen zusätzliche 15 bis 20 % Einsparungspotenzial. In Hammarby Sjöstad wurde das Konzept des Environmental Load Profile entwickelt, eines lebenszyklusbezogenen Werkzeugs zur laufenden Kontrolle und Anpassung der Umweltbelastung durch einen Stadtteil. Das neue Stadtentwicklungsprojekt in Stockholm, der Königliche Seehafen, wird darauf aufbauen und sich besonders auf Energieeffizienz und die Reduktion von Treibhausgasen konzentrieren. 2030 solle dieser neue Stadtteil ohne fossile Energie auskommen.

dezentraler Energieproduktion sei die Frage der Energiespeicherung. Allerdings wurde auch eingewendet, dass Nachhaltigkeit eher durch einfache Lösungen statt durch immer mehr Hightech erreicht werden müsse, man könne diesbezüglich aus der Vergangenheit lernen. Ein wesentlicher Ansatzpunkt sei der Lebensstil der BewohnerInnen – der müsse sich ändern, um gravierende Verbesserungen zu erreichen, und diese Veränderung müsse den Leuten leicht gemacht werden, so seien individuelle, intelligente Messgeräte wichtig, die den Energieverbrauch sichtbar machen. Komplizierte Ökoprojekte würden nicht viel bringen, stattdessen müsste beispielsweise in der Stadtentwicklung stärker auf dichte Nutzungsmischung fokussiert werden, Nachhaltigkeit müsste in die bestehenden Strukturen integriert werden; es ginge um Stadt-

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Malin Olsson

Leiterin Planungsabteilung, Stockholm

Renate Hammer

Architektin, Wissenschaftlerin,  
Donauuniversität Krems

Christoph Chorherr

Gemeinderat, Grüne Wien

Robert Temel

Moderation

Bernd Vogl

Leiter MA 20 – Energieplanung, Wien

Daniel Glaser

Architekt, Architekturforscher, Wien



In der anschließenden Diskussion wurde anfangs festgestellt, dass die Stockholmer Modelle insbesondere auch deshalb interessant wären, weil sie jeweils einen globalen Ansatz versuchten, statt nur auf gebaute Strukturen zu blicken. Es gehe um einen kompletten Wechsel, um einen grundlegenden kulturellen Umbruch. Grundsätzlich seien manche Entwicklungen in Wien am richtigen Weg, so könne man heute Häuser bauen, die sehr wenig Energie verbrauchen, die Nutzung des Pkw ginge langsam, aber stetig zurück und das Auto würde als Statussymbol unwichtiger werden. Allerdings wären die Herausforderungen aufgrund des starken Bevölkerungswachstums groß, und die Stadt müsste insbesondere Maßnahmen setzen, um den Zug in die Suburbanität massiv zu reduzieren, indem sie entsprechende Angebote in der Stadt macht: Das heißt, es muss hochwertige Freiräume und Wohnräume in der dichten Stadt geben, die auch für Familien mit Kindern attraktiv wären. Nullemission wäre heute ein sinnvolles und erreichbares Ziel für Gebäude, allerdings bliebe die Frage der grauen Energie, die für die Errichtung notwendig ist, dabei offen. Ein weiteres offenes Thema im Zusammenhang mit Energiereduktion und

entwicklung mit Berücksichtigung der Menschen. Bezüglich der Pkw-Nutzung in Hammarby Sjöstad bemerkte Malin Olsson, dass viele Menschen dort zwar noch Autos besäßen, die aber deutlich weniger benützten. Um Verkehr und Energieverbrauch zu reduzieren, müsse man auch dichter bauen und enger zusammenwohnen – die aktuelle Konjunktur von Co-Housing-Projekten wäre diesbezüglich eine interessante Entwicklung.

Abschließend wurde festgestellt, dass es eine Änderung des Lebensstils ebenso brauche wie eine Änderung der Stadtentwicklung – dafür müsse Druck auf die ProjektentwicklerInnen ausgeübt werden. Es handle sich nicht um ein Problem der Aufmerksamkeit für das Nachhaltigkeitsthema, die wäre vorhanden – aber wie könne man die nötigen massiven Veränderungen den Menschen leichter machen? Ansätze wären heute diskutiert worden, doch die Praxis müsse weit darüber hinausgehen. Vielleicht wäre ein radikaler Bruch des Lebensstils auch einfacher als die Vielzahl kleiner notwendiger Adaptionen. Verhaltensänderungen gingen schließlich meist sehr langsam vor sich.

# MÜNCHEN

## Zentrale Bahnflächen



Vom Hauptbahnhof fast 8 km nach Westen erstrecken sich die **Zentralen Bahnflächen** als ein Leitprojekt der Stadtentwicklungsstrategie „Perspektive München“.

Das Projekt **Zentrale Bahnflächen** erstreckt sich vom Hauptbahnhof im Herzen Münchens fast 8 km (über den S-Bahnhof Laim) nach Westen bis zum Bahnhof Pasing. Durch Aufgabe sowie Verlagerung von Bahnanlagen und Lagerflächen an den Stadtrand wurde ein Areal von 178 ha Fläche frei. Über den Zeitraum von 2004 bis 2020 entsteht hier ein Stadtgebiet für 16.500 EinwohnerInnen mit 21.000 Arbeitsplätzen.

Die **Zentralen Bahnflächen** sind eines der Leitprojekte der Stadtentwicklungsstrategie „Perspektive München“, die zeigen sollen, wie die formulierten Leitlinien „Zukunftsfähige Siedlungsstrukturen durch qualifizierte Innenentwicklung – kompakt, urban, grün“, „Inneren Frieden sicher – durch kommunale Sicherheits-, Sozial-, Bildungs- und Kulturpolitik“, „Kinder- und familienfreundliches München“ sowie die Leitlinien „Bildung“ und „Gesundheit“ praktisch umgesetzt oder optimiert werden können.

Der Planungsprozess wurde durch die Regelung der Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG in der Rahmenvereinbarung auf eine stabile Grundlage gestellt. In der Projektgruppe Hauptbahnhof-Laim-Pasing wurde eine gebiets- und firmenübergreifende Zusammenarbeit organisiert und gemeinsam 1998/99 der mehrstufige städtebauliche Wettbewerb ausgelobt.

### STECKBRIEF PROJEKT ZENTRALE BAHNFLÄCHEN

**Umsetzungszeitraum:**

2004 – 2020

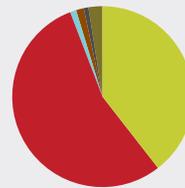
**Gesamtfläche:**

178 ha, davon 38 ha öffentliche Grün- und Ausgleichsfläche

**EinwohnerInnen:** 16.500

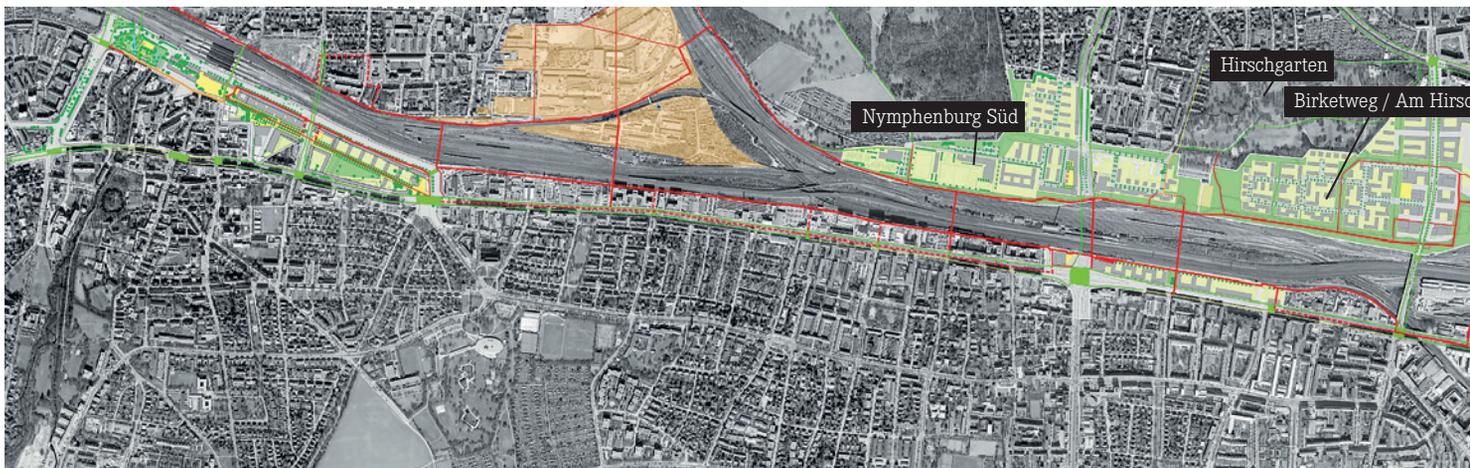
**Arbeitsplätze:** 21.000

**Bruttogeschossfläche nach Nutzungen (gesamt 1.521.000 m<sup>2</sup>)**



- 40 % Wohnfläche
- 55 % Kern- und Mischfläche
- 1 % Schulen
- 1 % Sonstige soziale Infrastruktur
- 1 % Sonderfläche
- 2 % Gewerbefläche

Luftbild Gesamtüberblick



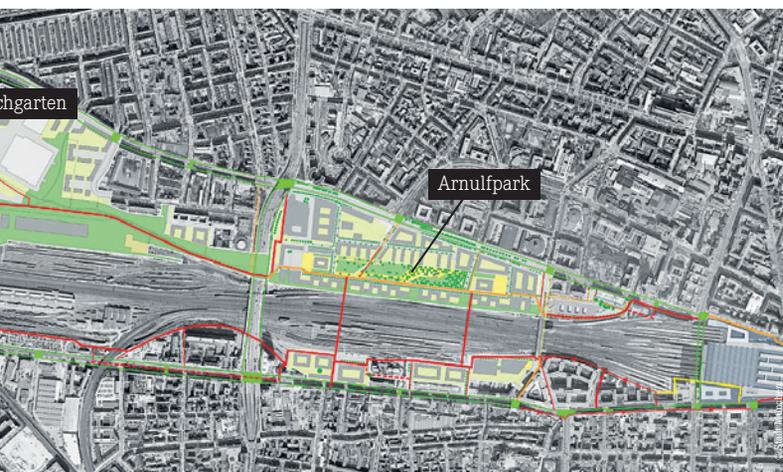
Skaterbowl in der Hirschgartenerweiterung



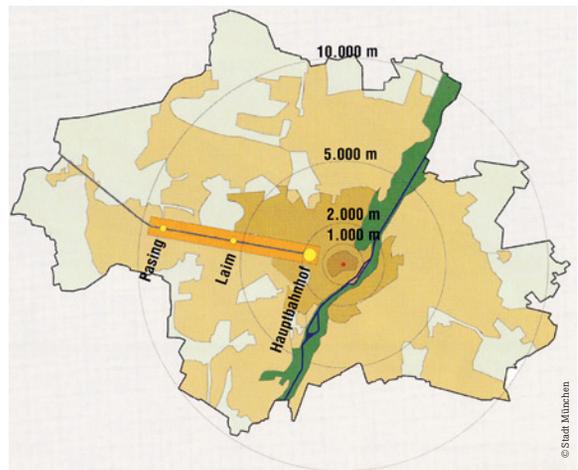
Arnulfpark, Mischung



Arnulfpark, Kerngebietsnutzung an der Stadtkante zur S-Bahn



Lage im Stadtgebiet



## KOOPERATIVER PLANUNGSPROZESS



Der Planungsprozess der **Zentralen Bahnflächen** wurde durch eine Rahmenvereinbarung mit Regelung der Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt München und der Deutschen Bahn AG auf eine stabile Grundlage gestellt. Die gemeinsame Projektgruppe Hauptbahnhof-Laim-Pasing bewährte sich als kooperativer Planungsansatz zwischen Kommune und GrundeigentümerInnen. Die gebiets- und firmenübergreifende Zusammenarbeit und die personelle Kontinuität über 15 Jahre hinweg trugen zur erfolgreichen Projektentwicklung bei.

Begleitend zum Wettbewerbsverfahren und der anschließenden Bauleitplanung wurde durch die Projektgruppe eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Informationsveranstaltungen, Ausstellungen und Arbeitsgruppen organisiert. Anregungen und Wünsche der BürgerInnen und insbesondere auch der AnrainerInnen etwa zu Themen des Verkehrs, der Qualität und Zugänglichkeit der öffentlichen Freiflächen oder auch der Stadtgestalt wurden in allen Verfahrensschritten behandelt und führten teilweise auch zu Veränderungen in der Planung.

Planungsprozess und Organisationsstruktur

### PLANUNGSPROZESS

#### Rahmenvereinbarung

auf Grundlage eines Rahmenkonzepts  
1997

#### Städtebaulicher Wettbewerb

1. **Stufe:** Gesamtkonzept für die Zentralen Bahnflächen München 1997/1998
2. **Stufe:** städtebauliche Konzepte für die Teilbereiche Arnulfpark, Nymphenberg Süd/Laim und Pasing 1999

#### Gutachterverfahren

städtebauliches Gutachten Birketweg  
und weitere Teilbereiche 1999–2004

#### Flächennutzungsplan und Strukturkonzepte

Änderung des Flächennutzungsplans  
2000/2001

#### Bebauungspläne

Arnulfpark/Birketweg/Nymphenburg  
Süd/Laim/Pasing ab 2003

#### Realisierungswettbewerbe

ab 2003

### ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT

#### Infomaterial

#### Infoveranstaltungen

#### Workshops

#### Ausstellungen

### ORGANISATIONSSTRUKTUR

#### Projektlenkungskreis

Bahn AG  
BEV (Bundeseisenbahnvermögen)  
Landeshauptstadt München

#### Projektmanagement

bestehend aus **Koordinierungskreis** und **Projektgruppe** integrierter, kooperativer Planungseinsatz zwischen Kommune und Grundeigentümer

#### Grundeigentümer

Aurelis für Bahn AG, Vivico für BEV + Eigentümer sonstiger Flächen

#### Landeshauptstadt München

federführend: Referat für Stadtplanung und Bauordnung

#### Planungsbüros

Verfasser der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwürfe

#### Fachplaner/Gutachter

Gutachter von Fachthemen

#### Arbeitskreis 1 – Entwidmung

Regelung der eisenbahnrechtlichen Entwidmungsverfahren

#### Arbeitskreis 2 – Planung

Durchführung der Bauleitplanverfahren

#### Arbeitskreis 3 – Ersatzstandorte

Regelung von Betriebsverlagerungen



Geförderter Wohnungsbau Nymphenburg Süd

## STÄDTEBAU AUF BASIS DER „SOZIALGERECHTEN BODENNUTZUNG“

integration

leistbares  
wohnen

Die „Sozialgerechte Bodennutzung“ ist ein Instrument für den Abschluss städtebaulicher Verträge und Vereinbarungen und basiert auf einem finanziellen Beitrag an der Umsetzung erforderlicher und wünschenswerter Planung seitens der durch Bodenwertsteigerungen Planungsbegünstigten. 1994 eingeführt, funktioniert der „Münchener Weg im Städtebau“ vor allem aufgrund der Akzeptanz durch die Bauwirtschaft und durch eine effiziente Arbeitsgruppe in der Stadtverwaltung.

Grundsätzlich soll den Planungsbegünstigten mindestens ein Drittel der durch die Überplanung erzielten Bodenwertsteigerung zustehen, dafür übernehmen diese Verantwortung für

- den Ausbau der Erschließungsstraßen und örtlichen Grünflächen einschließlich der Bereitstellung der dafür nötigen Grundstücke,
- die soziale Infrastruktur für Kinder, von der Kinderkrippe bis zur Grundschule, in der Regel in Form eines Finanzierungsbeitrags und durch Grundstücksbereitstellung,
- einen angemessenen Anteil geförderten Wohnungsbaus am neu geschaffenen Wohnungsbaurecht, die sogenannte Förderquote von 30% zugunsten der Wohnungssuchenden mit unteren und mittleren Einkommen,
- den Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft und
- Planungskosten sowie die zügige Verwirklichung der Planungen (Baupflicht)

Geförderter Wohnungsbau Birketweg/Am Hirschgarten



Für die **Zentralen Bahnflächen** werden die Grundprinzipien der „Sozialgerechten Bodennutzung“ in den städtebaulichen Verträgen festgeschrieben. Entsprechend werden 30% geförderter Wohnungsbau, davon mindestens 20% geförderter Mietwohnungsbau für die unteren Einkommensgruppen und maximal 10% für förderfähige Miet- und Eigentumsmaßnahmen für untere und mittlere Einkommensgruppen realisiert.

Gemäß Rahmenvereinbarung werden auch die Herstellung der kleinteiligen sozialen Infrastruktur, des Grünausbaus und der teilbereichsbezogenen Erschließung von den GrundeigentümerInnen finanziert und so öffentlich nutzbarer Raum mit ablesbaren neuen Kommunikationsangeboten und neuer Aufenthaltsqualität zeitnah zur Realisierung der Wohnungen zur Verfügung gestellt.

## QUALIFIZIERTE INNENENTWICKLUNG



Die in der Stadtentwicklungsstrategie „Perspektive München“ geforderte qualifizierte Innenentwicklung wird bei den **Zentralen Bahnflächen** durch kompakte, flächensparende Baustrukturen für attraktive Wohnungen und neue Arbeitsplätze erreicht sowie durch neue öffentliche Grünflächen. Das Prinzip der Münchner Mischung (Nutzungsmischung, soziale Mischung) spielt dabei eine wichtige Rolle. Die Mischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit wird je nach Standorteignung in bereichsweise differenzierte Planungskonzepte umgesetzt.

Mit unterschiedlichen Bauformen und Wohnungsangeboten in allen Standortbereichen werden verschiedene NutzerInnengruppen angesprochen. Eine entsprechende Widmung ermöglicht Nutzungsoffenheit, insbesondere in den Ergeschoßzonen. Die neuen Quartiere sollen sich durch eine adäquate Ausstattung mit sozialer und kultureller Infrastruktur selbst versorgen. Die Verbesserung der Versorgungsqualitäten auch an Einzelhandelsangeboten stärken die kleinräumige Nutzungsverflechtung und die Lebendigkeit der Viertel.

Wohnen auf den Pasing Arcaden



Flächensparendes Bauen wird durch verdichtete gewerbliche Nutzung ebenso wie durch Integration von Einzelhandelsflächen für die Nahversorgung in Wohn- und Gewerbebauten und Stapelung von Verkaufs- und Stellplatzflächen erreicht. Im Wohnungsneubau sind höhere Dichten in Abhängigkeit von der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorgesehen, wobei mit entsprechender Ausstattung an gut nutzbaren Freiflächen besonders auf Familientauglichkeit geachtet wird.

In allen Teilbereichen werden Plätze mit in den Bebauungsplänen festgesetzten, öffentlichkeitswirksamen Randnutzungen wie Handel, Gastronomie und Kultur angeboten. Quartierszentren rund um die Plätze mit ebenfalls öffentlichkeitswirksamen Nutzungen in den Gebäuden, wie z. B. ÄrztInnenhaus, tragen auch zur Belebung bei. Ergänzende Akzente zur Aneignung und Nutzung des öffentlichen Raums werden auch durch kulturelle Veranstaltungen, z. B. im ehemaligen Heizkraftwerk, gesetzt.

Quartierszentrum, Handel und ÄrztInnenhaus Nymphenburg Süd



Nymphenburg Süd, Wohnen an der Grünverbindung zum Schlosspark



## MIT DER S-BAHN ZUR STADTVERTRÄGLICHEN VERKEHRSENTWICKLUNG



Mit den **Zentralen Bahnflächen** entsteht ein Standort, der auf eine möglichst geringe Nutzung des Autos abzielt. Durch eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung werden sehr gute Voraussetzungen für die städtebauliche Verdichtung geschaffen.

Die **Zentralen Bahnflächen** zeichnen sich durch eine hohe S-Bahn-Erschließungsqualität aus: Ab Laim verlaufen fast alle Linien gebündelt zum Münchner Hauptbahnhof. Durch Taktverdichtung und den Bau des neuen S-Bahnhofs Hirschgarten wird auf die neuen NutzerInnen reagiert. Zur besseren Erreichbarkeit der neuen Quartiere werden attraktive Fuß- und Radwege wie die übergeordnete Ost-West-Verbindung entlang der Gleise, die Anbindung der S-Bahnhöfe und die Verknüpfung mit den bestehenden Stadtvierteln geschaffen.

S-Bahnhof Donnersbergerbrücke



Die verkehrsbezogenen Standortvorteile der **Zentralen Bahnflächen** werden für weitere Einrichtungen genutzt. Mit einem geplanten City-Logistik-Zentrum nordöstlich der Friedenheimer Brücke setzt man gleichermaßen auf die Nähe zur Innenstadt und die Ausstattung mit Schieneninfrastruktur, kombiniert mit dem Einsatz umweltfreundlicher Kleinlastwagen. Ebenfalls im neuen Stadtteil liegt ein Zentraler Omnibusbahnhof, der die geordnete Anfahrt der westlichen Innenstadt und des Hauptbahnhofs durch Regional- und Fernbusse ermöglicht.

## MULTIFUNKTIONALES FREIRAUMKONZEPT



Das Freiflächenband zwischen dem Hauptbahnhof und Pasing bildet in Verbindung mit dem übergeordneten Fuß- und Radwegekonzept, Biotopentwicklungs- und Spielraumkonzept eine attraktive Gesamtanlage und trägt auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei.

Ergebnisse der Umweltanalyse, die den Planungen der **Zentralen Bahnflächen** zugrunde liegt, formulieren das Freihalten der großen Belüftungssache von Westen in die Innenstadt für die Zufuhr von Frischluft und die Verhinderung von Wärmeinseln. Die geplanten Siedlungsgebiete werden über breite Grünstreifen zur Bahntrasse, durch neue Parks sowie klimatische Austausch-

bahnen mit der kühleren und sauerstoffreicheren Luft versorgt. Weitere positive Wirkungen auf das Stadtklima werden mit der Reduktion der vormals sehr hohen Versiegelungsgrade, mit Versickerungskonzepten, intensiver Durchgrünung und Dachbegrünungen erzielt.

Durch das entlang der Grünstrukturen entwickelte neue Rad- und Fußwegesystem werden die Quartiere untereinander besser verknüpft und soziale Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Schulen, Sport- und Freizeitanlagen sowie die Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden. Somit unterstützt das integrierte Freiraumkonzept funktional die „Stadt der kurzen Wege“, die viele Erledigungen des Alltags zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich machen und im Zusammenwirken mit Siedlungsstruktur und Verkehr einen zukunftsfähigen und klimabewussten Lebensstil in der Stadt ermöglichen.



Grünkonzept mit übergeordnetem Fuß- und Radwegenetz

Öffentlicher Freiraum Arnulfpark



# DISKUSSION

## Wie baut man öffentlichen Raum?

### Beispiel: München, Zentrale Bahnflächen

DISKUSSION AM 9. FEBRUAR 2012

Moderation: Angelika Fitz

Zusammenfassung: Robert Temel

Der öffentliche Raum in der Stadt muss Freiräume bieten, die von allen genutzt werden können. Schwierig ist dabei jedoch die Frage, welche Qualitäten er bieten soll und wie weit er durch Fahrbahnen oder Parkplätze eingeschränkt werden darf. Das Beispiel der Zentralen Bahnflächen in München soll Hinweise für Weiterentwicklungsansätze in Wien geben: Was braucht der öffentliche Raum? Was soll er leisten? Wie ist sein Bezug zu Gebäuden und halböffentlichen Freiräumen?

Erhard Thiel präsentierte dazu die wesentlichen Ansätze der Zentralen Bahnflächen in München im Umgang mit dem öffentlichen Raum. Besonderes Augenmerk wurde auf die Gestaltung gelegt – Leitworte der Entwicklung waren kompakt, urban, grün. Dabei sei versucht worden, mit Quartiersplätzen urbane Kristallisationspunkte zu schaffen, die mit Geschäften und Gastronomie ausgestattet sind, eine Treffpunktfunktion erfüllen und dem Quartier Identität geben. Die Erdgeschoßnutzung rundum sei nichts, was von selbst gelänge: Die im heutigen Modus der Immobilienentwicklung angelegte Funktionstrennung mache es nötig,



die Nutzung der Erdgeschoßbereiche zu erzwingen, sonst passiere sie nicht. Die Nutzung der Quartiersplätze müsse sich nach und nach entwickeln. Problematisch sei es gewesen, dass BürgerInnen zwar auf Ebene der Strukturkonzepte, nicht aber bei konkreten Freiraumplanungen beteiligt wurden. In diesem Fall fanden die Freiflächen schließlich trotzdem sehr hohe Akzeptanz. Ulrike Bührlen verlegte für ihren Beitrag den Schwerpunkt vom Bauen zum Gestalten des öffentlichen Raums. Die Urbanauten hätten viel Erfahrung mit der Umsetzung kultureller Zwischennutzungsprojekte im öffentlichen Raum. Obwohl vieles bei der Umsetzung neuer öffentlicher Räume in München positiv sei, sei es zu wenig, zu behaupten, bis zur Nutzung dieser Räume dauere es eben: Mit

eigentümer und Bauträger nicht an den Kosten für die Gestaltung des öffentlichen Raums beteiligt würden; stattdessen würden geradezu die Verfehlungen von Wohnbauträgern, die z. B. in der Bauordnung vorgegebene Spielplätze nicht errichten, von der öffentlichen Hand um viel Geld kompensiert. In der Seestadt Aspern gebe es zwar ein Konzept für den öffentlichen Raum, doch beim zentral gelegenen Hauptbahnhofareal, wo es auch um die Verbindung zum umliegenden Stadtgewebe gehe, würde das komplett fehlen. Das Nordbahnhofareal in Wien hätte als Positivum den herausragenden Rudolf-Redner-Park aufzuweisen, aber die ursprünglich geplanten Erdgeschoßnutzungen seien nirgends realisiert worden; das müsse durch die Stadtplanung vorgegeben

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Angelika Fitz  
Moderation

Reinhard Seiß  
Raumplaner, Publizist, Wien

Erhard Thiel  
Projektleiter Zentrale Bahnflächen, München

Ulrike Bührlen  
Urbanauten, München

Gesa Witthöft  
Stadtplanerin, TU Wien

Sabine Knierbein  
Urbanistin, SKuOR, TU Wien

Franz Kobermaier  
Leiter MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung, Wien



entsprechenden Nutzungsangeboten und Initiativen könne man die Aneignung beschleunigen, das gehe aber weit über das Bauliche hinaus.

Anschließend wurde zunächst auf die Ähnlichkeit der Diskussion über den öffentlichen Raum in Wien und München verwiesen. In Wien hätte sich in den letzten zehn Jahren viel weiterentwickelt, man sei aber immer noch dabei, auszuprobieren und weiterzuentwickeln. Teils funktioniere die Planung neuer öffentlicher Räume schon sehr gut, etwa mit kooperativen Planungsverfahren und Sozialraumanalysen. Beim Christian-Broda-Platz in Wien-Mariahilf sei erstmals mithilfe einer Evaluierung überprüft worden, wie gut die Planung ihre Ziele erreiche. In der Diskussion wurde moniert, dass neben offiziellen Planungsstrategien informelle Planungsstrategien ebenso wichtig wären, beispielsweise aktivierende Interventionen und die Bildung selbstorganisierter Plattformen. Vor dem Planen öffentlicher Räume sollte gesellschaftspolitisch nachgedacht werden, für wen man was wo plane – Planung sei immer auch normativ. Kritisiert wurde, dass in Wien große Grundstücks-

werden. In Wien würde man meist versuchen, die Wohnqualität auf die eigenen vier Wände und einige wenige Parks zu konzentrieren, während die große Masse des öffentlichen Raums, insbesondere die Straßen, kaum Aufenthaltsqualitäten böten, sondern nach wie vor vorrangig dem motorisierten Individualverkehr gewidmet wären.

Abschließend wurden Vorschläge zur Verbesserung der Planung des öffentlichen Raums gesammelt: So wäre viel erreicht, wenn der Wiener Stadtentwicklungsplan möglichst umgesetzt würde und nicht nur unverbindliche Darstellung bliebe. Es würde wenig kosten und viel bringen, wenn man in neuen Stadtquartieren systematisch Wünsche aufnahme und nachsteuere. Der öffentliche Raum solle mit NutzerInnen erarbeitet werden, statt einfach festgeschrieben zu sein. Es brauche einen intensiven Diskussions- und Beteiligungsprozess für den öffentlichen Raum, aber auch ein politisches Statement zur Öffentlichkeit im Allgemeinen. Und: Man solle beim öffentlichen Raum nicht immer nur an die zentralen Stadtteile, sondern insbesondere auch an die Peripherie denken.

# MALMÖ

## Västra Hamnen



Zwischen mittelalterlicher Altstadt und Meer gelegen, beinhaltet **Västra Hamnen** das erste klimaneutrale Stadtviertel Schwedens.

Das **Projekt Västra Hamnen** (zu Deutsch: Westhafen) befindet sich im Nordwesten von Malmö direkt am Öresund (Meerenge zwischen Dänemark und Schweden). Das ehemalige Hafen- und Industrieareal umfasst 175 ha und verbindet die mittelalterliche Stadt mit dem Meer. Bereits bestehende Strukturen werden über einen Zeitraum von 2000 bis 2025 zu einem Stadtgebiet für 10.000 bis 12.000 EinwohnerInnen mit 20.000 Arbeits- sowie Studienplätzen um- und ausgebaut. Im Jänner 2011 lebten hier bereits über 4.500 Menschen.

Mit dem Projekt **Västra Hamnen** wird das Ziel eines urbanen Quartiers verfolgt, das alle Lebensbereiche rund um die Schwerpunkte vielfältiges Wohnen und Ausbildung abdeckt. Das in Dichte und Nähe der Strukturen am Stadtzentrum von Malmö orientierte Projekt ist zugleich ein nationales Vorzeigebispiel für nachhaltige Stadtentwicklung. Mit dem Quartier Bo01 existiert hier Schwedens erstes klimaneutrales Stadtviertel.

Den Startschuss für die Umwandlung des Hafengeländes gab 2001 die Ausrichtung der Europäischen Wohnmesse Bo01, die dem Thema der „Stadt von morgen“ gewidmet war. Die Einbindung vielfältiger AkteurInnen sowie die Ausrichtung an nachhaltigen Kriterien hatten und haben auch bei der weiteren Entwicklung des Geländes (Flagghusen, Fullriggaren) Priorität.

### STECKBRIEF PROJEKT VÄSTRA HAMNEN

**Umsetzungszeitraum:**  
2000 – 2025

**Gesamtfläche:**  
175 ha Landfläche, davon  
18 ha öffentliche Grünfläche

**EinwohnerInnen:** 10.000 – 12.000

**StudentInnen / Malmö University  
College:** 10.000

**Arbeitsplätze:** 10.000

**Bruttogeschossfläche  
der einzelnen Stadtquartiere:**

Bo01	202.000 m <sup>2</sup>
Fullriggaren	83.000 m <sup>2</sup>
Flagghusen	64.000 m <sup>2</sup>
Kappseglaren	44.000 m <sup>2</sup>

**Gesamt:** 393.000 m<sup>2</sup>

Lage im Stadtgebiet



Strukturplan, Stand Oktober 2011



Nutzungen bestehender Gebäude, Stand Oktober 2011



Öffentlicher Freiraum in Uferlage – Küstenlänge 8 km



## DER KREATIVE DIALOG (THE CREATIVE DIALOGUE)



„Der Kreative Dialog“ bringt die öffentliche Verwaltung, Bau-trägerInnen, ArchitektInnen und BürgerInnen zusammen. Ein gemeinsamer Wissens- und Erfahrungsaustausch fokussiert auf soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit sowie eine hohe architektonische Qualität, um neue Lösungen zu finden und Herstellungskosten zu reduzieren. Nachhaltiger Städtebau soll zum leistbaren Standard werden.

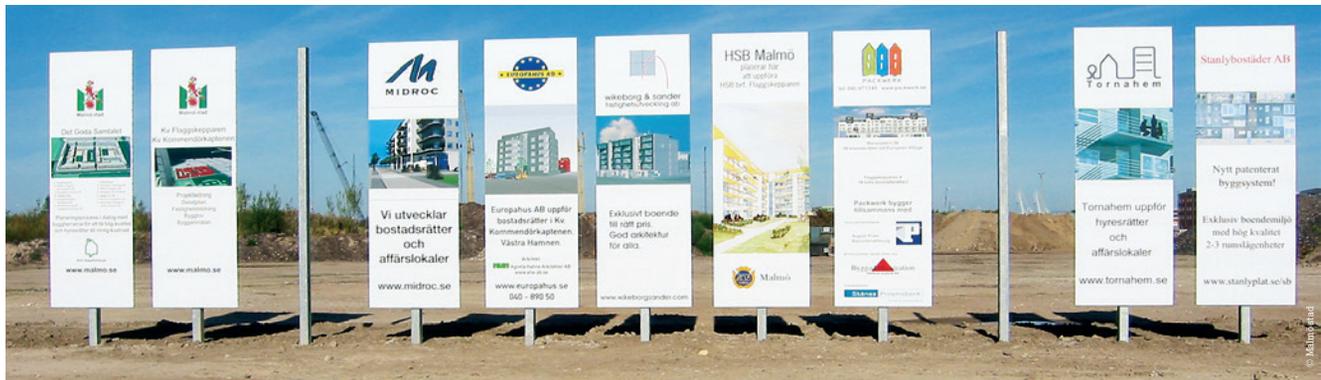
Der Kreative Dialog ist Teil des vom National Board of Housing, Building and Planning initiierten Building-Living Dialogue. Daran teilnehmende Projekte müssen gesetzliche Vorgaben übererfüllen

Buch zum Kreativen Dialog



und bis 2025 nachhaltige Bauprozesse sowie Nachhaltigkeit im Immobiliensektor insbesondere hinsichtlich der Aspekte Umwelt, Energie- und Ressourcenverbrauch etablieren.

Viele AkteurInnen – viele Wünsche



Photovoltaikanlage auf Wohnhaus



## Bo01 – ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT IN DER ENERGIEVERSORGUNG



Das klimaneutrale Stadtviertel Bo01 wird zu 100 % mit lokaler, erneuerbarer Energie versorgt. Diese wird aus Wind, Sonne und Biogas, das im Rahmen des lokalen Abfallmanagements produziert wird, gewonnen. Elektrizität wird vorrangig mit Windkraft, zu einem kleinen Teil auch mithilfe einer Photovoltaikanlage erzeugt. Das Heizen und Kühlen wird durch Solarkollektoren, Wärmepumpen und sowohl Grund- als auch Meerwasser ermöglicht.

## BEDÜRFNISSE ZUKÜNFTIGER BEWOHNERINNEN



Einige der Vereinbarungen aus dem Kreativen Dialog betreffen unmittelbar die Anforderungen, die Menschen an ihr zukünftiges Wohnumfeld stellen. Die Fassadenhöhe wurde auf 25 m begrenzt, was einem „menschlichen Maßstab“ entsprechen soll. Auf ein gesundes Innenraumklima wird besonderer Bedacht genommen. Auch auf die architektonische Vielfalt wird Wert gelegt: So waren allein an der Errichtung des Quartiers Bo01 20 verschiedene BauträgerInnen und über 30 internationale Architekturbüros beteiligt. Mit einer empfohlenen Mietobergrenze im Quartier Flagghusen von rd. 1.300 Kronen (rd. 130 Euro) pro m<sup>2</sup> und Jahr (Stand: 2008) wurde dem zunehmendem Bedürfnis nach leistbarem Wohnen entsprochen. Diese Mietobergrenze war von Anfang an zeitlich begrenzt und ist mittlerweile aufgehoben. Während ihrer Gültigkeit wurde vonseiten der öffentlichen Hand Geld für die Stützung der günstigen Mietpreise zugesprochen.

## ÖFFENTLICHER RAUM FÜR ALLE



Der öffentliche Raum wird als Lebensader und Ort des Zusammentreffens im neuen Stadtteil verstanden. So wurde etwa eine ehemalige Stapelanlage zu einem Skateplatz umgestaltet. Die begehrte Waterfront ist größtenteils frei zugänglich und bietet Parks, Freizeitanlagen und attraktive Straßen- und Platzräume für alle BewohnerInnen. Gleichzeitig wirkt dieser attraktive und frei zugängliche öffentliche Raum als Anziehungspunkt für alle BewohnerInnen Malmös. Auch für das Innere des Quartiers sehen die Vereinbarungen des Kreativen Dialogs Anforderungen vor. Gebäude sollen so geplant und gestaltet sein, dass die BewohnerInnen das Umfeld als sicher wahrnehmen. Ein bestimmter

Öffentliche Räume in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung



Kleinteilige Vielfalt an BauträgerInnen und ArchitektInnen im Quartier Bo01



Teil der Oberfläche muss Grünflächen vorbehalten sein, die den öffentlichen Raum im unmittelbaren Wohnumfeld aufwerten sollen. Bei der Auswahl dieser Grünflächen wurden bestehende ökologisch wertvolle Flächen als räumlicher Ausgangspunkt gewählt. Nicht zuletzt damit soll ein Beitrag zur Biodiversität geleistet werden.

Skateplatz auf ehemaliger Stapelanlage



# DISKUSSION

## Wie schafft die Stadt Vielfalt?

### Beispiel: Malmö, Västra Hamnen

DISKUSSION AM 1. MÄRZ 2012

Moderation: Angelika Fitz

Zusammenfassung: Robert Temel

Die moderne Stadt der Funktionstrennung wurde mittlerweile schon lange als Fehlentwicklung erkannt. Doch viel schwieriger als diese Erkenntnis ist die Errichtung gemischter, lebendiger Stadtteile, in denen Wohnen, Arbeiten, soziale Infrastruktur und Nahversorgung zusammentreffen. Wie kann man vielfältig genutzte Erdgeschoßzonen, nutzungsneutrale Gebäude sowie die Kombination von Wohnen und Arbeiten im heutigen Städtebau erreichen? Als Diskussionsanlass dient das Malmöer Projekt Västra Hamnen, bei dem in einem ehemaligen Industriegebiet am Wasser versucht wird, verschiedene Nutzungsbereiche zusammenzubringen.

Christer Larsson präsentierte zum Einstieg das Malmöer Projekt, das sich direkt am Öresund, der Meerenge zwischen Dänemark und Schweden, befindet und somit an einer Entwicklungslinie liegt, die bis ins Nachbarland und dessen Hauptstadt Kopenhagen führt. Mit dem Projekt wird das Ziel eines urbanen Quartiers verfolgt, das alle Lebensbereiche rund um die Schwerpunkte vielfältiges Wohnen und Ausbildung abdeckt, ein wichtiger Bestandteil ist der neue Campus der Malmöer Universität. Larsson nannte

Flagghusen, Västra Hamnen, Malmö



die Erdgeschoßzone als einen wesentlichen Bestandteil, der ein Element eines „vierten urbanen Raums“ neben den traditionellen Räumen des Wohnens, Arbeitens und der Freizeit ist, der zwischen Innen und Außen, Öffentlich und Privat liegt und hybrid ist und die anderen Elemente zusammenführt – ein Konzept des dänischen Architekten Jan Gehl.

In der darauffolgenden Diskussion wurde die Differenz zwischen den Rahmenbedingungen heutiger Immobilienentwicklung, sei es im Wohnbau, Bürobau oder Handel, und den Erfordernissen einer städtischen Entwicklung beschrieben. Während für erstere möglichst monofunktionale Objekte das Optimum sind, brauche Urbanität Dichte und Nutzungsmischung, die somit mit traditio-

oder Non-Profit-Institutionen. Außerdem gehe es um Räume für neue Formen von Arbeit und um Partizipation und Empowerment für die BewohnerInnen – dafür seien auch nicht funktional festgelegte Räume notwendig, sodass man mit den Leuten bauen könne statt für sie. Ebenso brauche es öffentliche Räume, die so offen sind, dass BewohnerInnen sie verändern und annehmen könnten und dadurch Nachbarschaftsbeziehungen entstünden. Eine wichtige Basis für die Qualität des öffentlichen Raums und damit gemischtgenutzter Bereiche sei es, Autos loszuwerden. Angelika Psenner berichtete über ihre Forschungen zur Gründerzeit – in der damaligen Wirtschaftsform war die funktionale Differenzierung von Wohnen und Arbeiten noch nicht gegeben, das folgte erst später. Die heute so begehrten und für verschiedene

#### TeilnehmerInnen (v. l. n. r.)

Sabine Gruber

Sozialwissenschaftlerin, Wien

Christer Larsson

Direktor Stadtplanungsabteilung, Malmö

Angelika Psenner

Stadtforscherin, TU Wien

Paul Rajakovics

Architekt, transparadiso, Wien



nellen Projektentwicklungsmethoden nicht erreicht werden könne. Es bräuchte eine Entkopplung zwischen Finanzmärkten mit ihren extrem kurzen Perspektiven und Immobilienmärkten mit notwendigerweise längerfristigen Zeiträumen. Ebenso behindernd für Nutzungsmischung wie mangelhafte materielle Strukturen – beispielsweise zu geringe Geschoßhöhen – seien vielfach schwierige immaterielle Strukturen, etwa Eigentumsverhältnisse. Viele Kräfte in der Stadtentwicklung seien gegen Nutzungsmischung gerichtet, weil sowohl die Planung als auch die Wirtschaft heute sauber getrennte Nutzungsbereiche bevorzugen würden. Was Stadtplanung leisten könne, sei die Schaffung von Möglichkeiten. Teilweise kann eine bestimmte Nutzung erzwungen werden, teils die Voraussetzung für zukünftige Nutzungsänderung gelegt werden, teils kann es für Mischnutzung Incentives geben, etwa das Erlauben zusätzlicher Wohnfläche – und schließlich sei es auch hilfreich, wenn die Flächenwidmung und Parzellierung kleinteilig genug angelegt ist. Für gemischte Nutzung seien dabei nicht nur kommerzielle Nutzung, also beispielsweise Handel, Gastronomie und Büro, relevant, sondern durchaus auch sozialökonomische

Nutzungen notwendigen hohen Geschoßhöhen der Gründerzeit hatten im Wesentlichen drei Ursachen: erstens lebten damals mehr Menschen auf geringerer Fläche, sodass mehr Luftvolumen pro Zimmer nötig war; zweitens wurde der Gebäudewert nicht nur von der Lage und Ausführung, sondern auch von der Fassade mitbestimmt, die wiederum mit der Geschoßhöhe zusammenhängt; und drittens erforderte die historistische Fassadenästhetik gewisse Proportionen, sodass verschiedene und damit auch sehr hohe Geschoßhöhen nötig wurden.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass es für die gemischtgenutzte Stadt neue regulatorische Instrumente brauche statt des gewöhnlichen Masterplans, der Widmung und des Bebauungsplans. So sollten Pläne auch ein Ablaufdatum haben. Ein finanzielles „Plus für das Erdgeschoß“, um Immobilienwirtschaft und Stadtplanung zusammenzubringen, wäre förderlich. Das beim Wiener Kabelwerk angewandte Modell, für zusätzliche öffentliche und halböffentliche Flächen in den Gebäuden mehr Ausnützbarkeit zu ermöglichen, sei beispielhaft.



Als Beispiel aus Wien dient das Projekt **aspern** Die Seestadt Wiens. Für das aktuell größte städtebauliche Projekt Wiens existieren Strategien, Instrumente und Ideen in vielfältigen Themenbereichen: Mobilität, Freiraum, Vielfalt, Verantwortung und Partizipation. Wie die Umsetzung konkret funktioniert, wird für zentrale Projekte dieser Themenbereiche bei den Verantwortlichen nachgefragt. Über **aspern** Die Seestadt Wiens wird auch im Rahmen eines abendlichen Polylogs und einer Gesprächsrunde diskutiert.



# beispiel aus wien

**aspern**  
Die Seestadt Wiens

WIEN

# aspersn Die Seestadt



**aspersn** Die Seestadt Wiens ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Sie ist fest in der traditionsreichen Metropole Wien verwurzelt und wächst in die Zukunft. Als urbanes pulsierendes Zentrum bereichert sie die ohnehin sehr hohe Lebensqualität in Wien.

**aspersn** ist die Stadt für den Lebensstil des 21. Jahrhunderts. Sie schafft den Ausgleich zwischen privaten Wünschen und beruflichen Ansprüchen, zwischen unternehmerischem Erfolg und gesellschaftlicher Verantwortung – und damit ein Leben in Balance.

**240** ha ...

... HAT DIE SEESTADT.

So groß wie 340 Fußballfelder

**20.000** MENSCHEN ...  
... WERDEN IN DER SEESTADT WOHNEN.

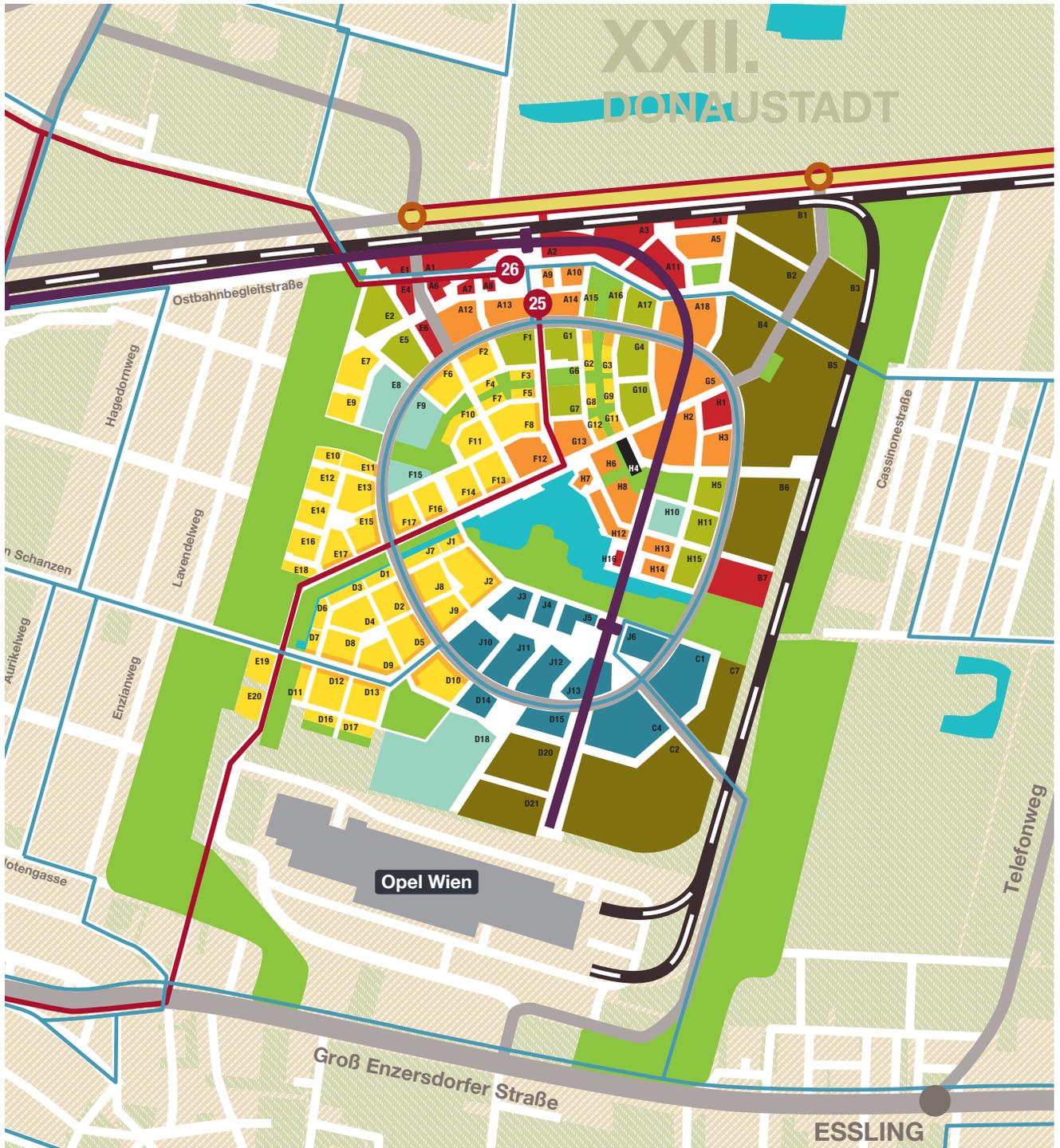
**20.000** ARBEITSPLÄTZE ...

... IN BÜROS UND DIENSTLEISTUNGS-  
UNTERNEHMEN, PRODUKTIONS- UND  
GEWERBEBETRIEBEN SOWIE IN  
WISSENSCHAFT UND FORSCHUNG.

Auf rund 240 ha entsteht mit **aspersn** Die Seestadt Wiens neuer Lebens- und Arbeitsraum für 40.000 Menschen inmitten des dynamisch wachsenden 22. Wiener Gemeindebezirks. Das neue urbane Zentrum auf einem ehemaligen Flugfeld zählt zu den größten Stadtentwicklungsgebieten Europas. 2030 sollen dort nicht nur 20.000 Menschen wohnen, ebenso viele werden dort Arbeit finden. Der städtebauliche Masterplan stammt vom schwedischen Architekten Johannes Tovatt und versteht sich als städtebauliche Grundstruktur, die flexibel und robust auf Veränderungen reagieren kann.

**aspersn** Die Seestadt Wiens soll Wohnen und Arbeiten, Leben und Erholen an einem Ort möglich machen. Einkaufen und Kultur, Gastronomie und Sportangebot bereichern das Leben in **aspersn**. Durch die große Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungen soll es möglich sein, die Bedürfnisse des täglichen Lebens weitgehend vor Ort abzudecken. Ziel ist eine Stadt der kurzen Wege,

die FußgängerInnen und RadfahrerInnen den Vorrang gibt und durch hochrangige öffentliche Verkehrsmittel wie die U-Bahn mit anderen Stadtteilen Wiens gut vernetzt ist. Ein 5 ha großer See inmitten eines 9 ha großen Parks bildet das Herz der Seestadt, ein ringförmiger Boulevard verbindet alle Stadtquartiere. Die frühzeitige Ausgestaltung des Grünraums ist ebenso Teil dieses Konzepts wie das besondere Augenmerk, das auf die Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt wird. Besondere Qualität soll durch ein großzügiges Angebot an hochwertigen Frei- und Grünflächen geschaffen werden. Über Fuß- und Radwege wird die Seestadt direkt an Naherholungsgebiete wie das Marchfeld und die Lobau und damit den Nationalpark Donauauen angebunden werden. Die Umsetzung des Masterplans erfolgt durch die Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Wien.



**aspern** Die Seestadt Wiens

Nutzungen

- ausschließlich Wohnen
- Wohnen, flexible Nutzung im Erdgeschoß
- vorwiegend Wohnen
- Alle Nutzungen außer Gewerbe
- Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen

- Schulen und Kindergärten
- Forschung und Entwicklung
- Gewerbe
- Sakrale Einrichtung
- See

- Grün- und Erholungsflächen
- Bebaute Fläche
- Grünflächen/Kleingärten

Verkehr und Erschließung

- Hauptverkehrsstraße
- Bahn
- Spange S 1
- U-Bahnlinie U2
- Straßenbahn
- Bus

## ASPERN – EIN ORT MIT BEWEGTER GESCHICHTE

Landung eines Zeppelins auf dem Asperner Flugfeld 1931



Die „Urbane Partitur“ von Architekt Rüdiger Lainer 1992



Die ersten Spuren von Siedlungstätigkeit auf dem Gebiet der künftigen Seestadt gehen bis in die Jungsteinzeit zurück. Durch die Niederlage Napoleons in der Schlacht von Aspern im Jahr 1809 erlangte der Ort seine historische Bekanntheit. 1880 begannen hier die ersten Flugversuche auf österreichischem Boden. Der 1912 in Aspern errichtete Wiener Flughafen zählte damals zu den größten und modernsten in ganz Europa. 1977 wurde der Flughafen aufgegeben und später auch das Flughafengebäude und der Kontrollturm abgebrochen. An deren Stelle wurde eine Produktionshalle für General Motors errichtet, die 1982 ihren Betrieb aufnahm. Derzeit arbeiten dort rund 2.000 Beschäftigte im Dreischichtbetrieb in der Produktion von Motoren und Getrieben.

Im Oktober 2003 wurde die Erarbeitung eines Masterplans für die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Flugfelds Aspern in Auftrag gegeben. Nach einem europaweiten Wettbewerb setzte sich das Planungsteam, bestehend aus dem schwedischen Planungsbüro Tovatt Architects & Planners und dem deutschen Projektentwicklungsbüro N+ Objektmanagement GmbH, durch. In den Planungsprozess zur Erstellung des Masterplans wurde auch die Bevölkerung eingebunden – ExpertInnen vor Ort wurden nominiert, die in die Jury eingebunden waren. Am 25. Mai 2007 beschloss der Wiener Gemeinderat einstimmig den Masterplan für das Stadtentwicklungsprojekt.

### 2003–2006

2005  
Zielgebiet im Stadtentwicklungsplan  
Ausschreibung Masterplanung

### 2007–2008

2007  
Beschluss Masterplan von Johannes Tovatt  
Eröffnung Infopoint

2008  
Markenbildung **aspern** Die Seestadt Wiens  
Handbuch öffentlicher Raum

### 2009

2009  
Spatenstich U-Bahn-Verlängerung U2

# DIE ENTWICKLUNG DER SEESTADT BIS 2030

## 3 ETAPPEN ...

Die Seestadt wird in 3 Etappen bis 2030 realisiert.

### ■ Etappe 1 (2009 bis 2015)

Mit der Errichtung erster Grünräume, dem zentralen See sowie der technischen Infrastruktur startet die Entwicklung der Seestadt. Im ersten Ausbau entsteht ein Quartier mit ca. 2.500 Wohneinheiten und 300 Studentenheimplätzen. Darüber hinaus entstehen Büros, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Das große Volumen garantiert die Nahversorgung und den angestrebten Nutzungsmix von Beginn an. In diese Etappe fällt die Eröffnung der beiden U-Bahn-Stationen im Norden und Süden des Gebiets sowie der Aufbau des Innovationsquartiers.

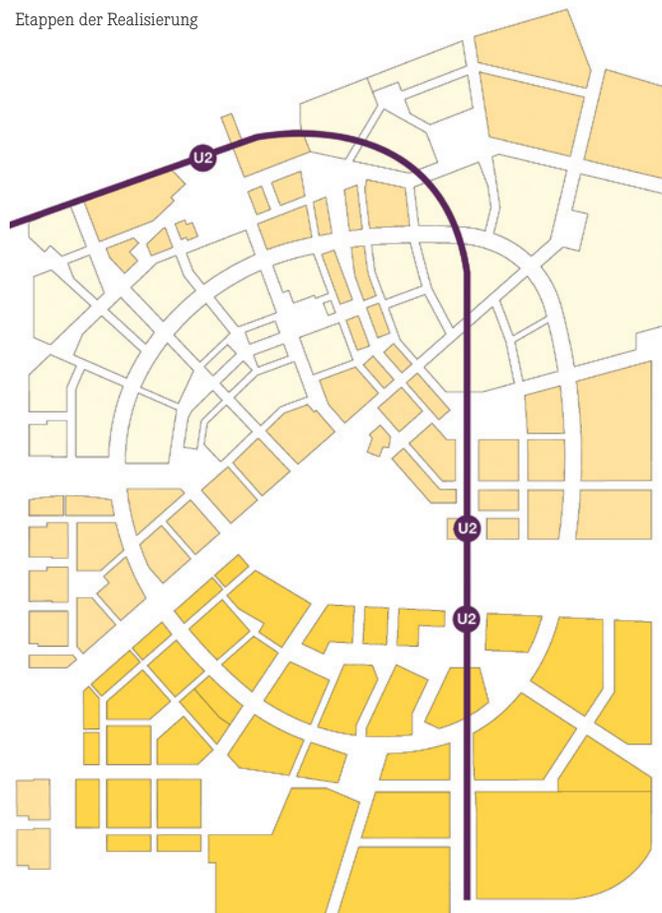
### ■ Etappe 2 (2017 bis 2022)

Weitere Wohn- und Mischquartiere an der nördlichen Seekante und der Verbindung zum Bahnhof werden entwickelt. Die Verbindung durch eine leistungsfähige Stadtstraße zum hochrangigen Straßennetz wird fertiggestellt.

### ■ Etappe 3 (ab 2022)

In dieser Phase findet eine weitere Verdichtung und Urbanisierung rund um den Bahnhof, die Einkaufsstraße und die U-Bahn Trasse statt. Zur Optimierung des Nutzungsmix sowie zur Ansiedlung weiterer hochwertiger Unternehmen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen wird eine Reihe von attraktiven Flächen bewusst frei gehalten. Temporäre Nutzungen werden ersetzt.

Etappen der Realisierung



## 2010–2011

2010  
Umweltverträglichkeitsprüfung, Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für den Süden Spatenstich See

2011  
Wettbewerb Seepark  
Start der Wettbewerbe für die ersten Wohnungen  
Baustart erster Hochbau **aspern IQ**

## 2012–2014

2012/2013  
Wettbewerb Bildungscampus  
Eröffnung **aspern IQ**  
Baustart Wohnungen  
Eröffnung U-Bahn

2014/2015  
Erste SeestädterInnen beziehen ihre Wohnungen  
Fertigstellung Seepark und Stadtteilpark  
Eröffnung Bildungscampus

## 2017–2030

2017–2030  
Planung, Bebauung und Besiedelung des Nordteils

## EIN BLICK AUF DIE BAUSTELLE

Aus der Porträtserie „himmelsblicke“ – choreografische Interventionen dadaX 2010



Aktuelle Informationen  
zur Seestadt:

[www.aspern-seestadt.at](http://www.aspern-seestadt.at)

[blog.aspern-seestadt.at](http://blog.aspern-seestadt.at)

Aktuelle und in Vorberei-  
tung befindliche Projekte:

[www.aspern-seestadt.at/  
bauinfo](http://www.aspern-seestadt.at/bauinfo)

Nach zahlreichen Vorarbeiten laufen nun mit der Verlängerung der U-Bahn-Linie U2, dem Aushub des zentralen Sees und dem Bau des Kanals die ersten Bauarbeiten in **aspern**. Mit der Wohnbauinitiative der Stadt Wien und einem Bauträgerwettbewerb starteten im Herbst/Winter 2011 nun auch die konkreten Planungen für das erste Wohnquartier der südlichen Seestadt.

### Drei Modelle für den Wohnbau

Bis 2015 werden im ersten Realisierungsschritt rund 2.500 Wohnungen im Entwicklungsgebiet Südwest fertiggestellt sein. Die ersten Seestädter können bereits 2014 ihre Wohnungen beziehen. Bei der Gebäudeplanung wird **aspern** Qualitäten aufgreifen, die in den letzten Jahren im Städtebau in Vergessenheit geraten sind: Anstelle anonymer Gebäudeblöcke sind gemischte Strukturen geplant. **aspern** bietet die Möglichkeit, Wohnen und Arbeiten an einem Ort zu verbinden, denn innerhalb der Wohngebäude wird es beispielsweise auch Flächen für Büronutzungen geben. Am 15. Dezember 2011 wurden die **Bauträgerwettbewerbe** für die ersten ca. 760 **aspern** Wohnungen und 300 Studentenheimplätze vom wohnfonds wien ausgelobt. Die Vorgaben für den Wohnbau in **aspern** Seestadt bilden fünf Schwerpunkte, die auch in die Ausschreibungen der Bauträgerwettbewerbe aufgenommen wurden: Klimaneutralität, Leistungsfähigkeit, soziale Nachhaltigkeit, funktionale Durchmischung und architektonische Vielfalt.

Insgesamt rund 1.600 Wohnungen werden durch die im Frühjahr 2011 gestartete **Wiener Wohnbauinitiative** entwickelt. Unter Projektsteuerung der Sozialbau AG sind insgesamt neun Bauträger und dreizehn Architekten gefordert, eine neue Qualität des Wohnens zu schaffen.

Auch **Baugruppen** spielen im Wohnbau in **aspern** eine wichtige Rolle – das Baufeld D13 in attraktiver Lage neben dem Bildungscampus und einem Park mit insgesamt ca. 170 Wohnungen wird diesem selbstorganisierten Modell gewidmet.

### Bildungscampus

Die BIG (Bundesimmobiliengesellschaft) entwickelt für die Seestadt einen innovativen Bildungscampus, der größtmögliche räumliche, organisatorische und soziale Synergien schaffen soll. Der Realisierungswettbewerb wurde im Jänner 2012 ausgelobt. Im Teilgebiet 1 des Bildungscampus **aspern** Seestadt sind Bildungseinrichtungen der Stadt Wien vorgesehen, und zwar ein 11-gruppiger Kindergarten, eine Ganztagsvolksschule mit 17 Klassen sowie eine Schule für Kinder mit besonderen motorischen Bedürfnissen mit 9 Klassen. In einem weiteren Schritt wird auch eine Bundesschule entwickelt. Der Bildungscampus wird ab 2015 etappenweise eröffnet.

Ein **50.000** m<sup>2</sup> ...  
 ... GROSSER SEE IN EINEM  
**90.000** m<sup>2</sup> ...  
 ... GROSSEN PARK  
 BILDET DAS ZENTRUM DER STADTENTWICKLUNG.

**Der asperner See bildet das Zentrum der Stadtentwicklung**  
 Der See – eingebettet in einen 9 ha großen Seepark – bildet das Herz der Stadtentwicklung. Es handelt sich um einen Grundwassersee mit einer Wasseroberfläche von 5 ha. Die tiefste Stelle misst 10 m. Der erste große Teil des Sees wurde bereits fertiggestellt. Nach den Detailplanungen für den Seepark wird der See noch weiter ausgebaut.

Der **asperner** See im Zentrum der Stadtentwicklung ist bereits fertig ausgehoben



**2** U-BAHN-STATIONEN ...  
 ... IN DER SEESTADT

Von Beginn an verfügt die Stadtentwicklung über eine hochwertige öffentliche Verkehrsanbindung.

Der **asperner** See mit der U-Bahn-Baustelle im Hintergrund



**Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 in die Seestadt**  
 Insgesamt zwei U-Bahn-Stationen gehen Ende 2013 im Stadtentwicklungsgebiet in Betrieb – die Station „Aspern Nord“ im Norden und die Endstation „Seestadt“ im Süden. Der Rohbau ist bereits fertiggestellt, derzeit wird am Innenausbau gearbeitet.

Das erste Quartier im Süden der Seestadt



# Mobilität



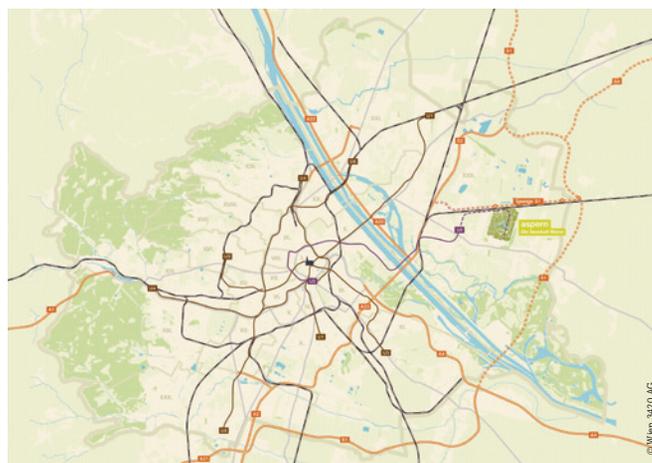
## Geteilte Benützung von Straßen und Plätzen

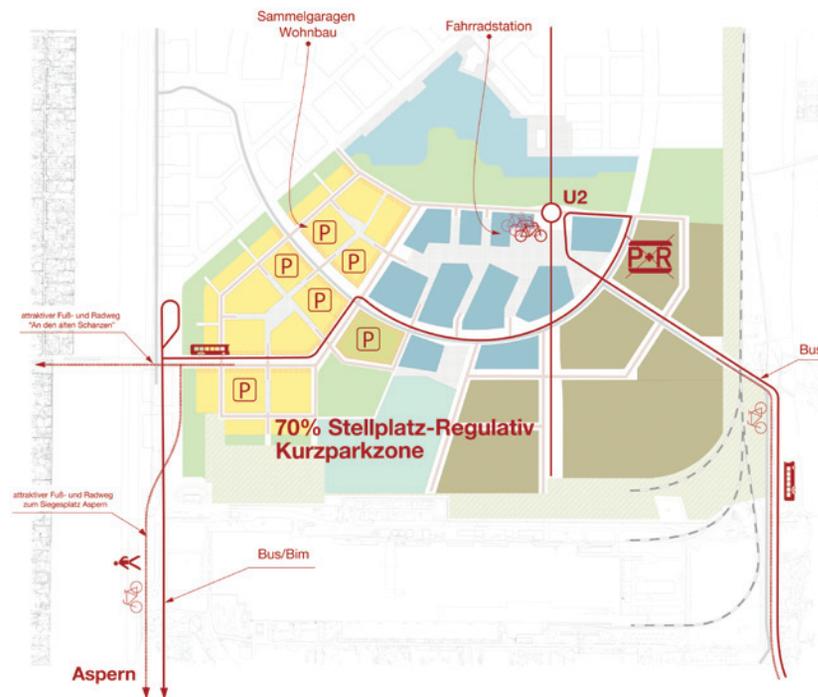
Bewegung, die den Menschen achtet, verlangt nach miteinander geteilten Straßen, mehreren Geschwindigkeiten und parallelen Verkehrsmitteln, die man kombinieren kann. Langsam hat Vorrang – die Seestadt an der U-Bahn lädt zum Radfahren und zum Zufußgehen.

aspers in CENTROPE



aspers in Wien





### Stadt der kurzen Wege

Durch die Art, wie Mobilität in einem Stadtteil organisiert wird, entwickelt sich auch der Charakter des Ortes, der Bebauung und des öffentlichen Raums. Denn: Stadt wird über den Straßenraum wahrgenommen.

Durch die Förderung einer lebendigen Nutzungsmischung in den Quartieren und einer Nutzungsoffenheit der Gebäude entsteht eine Stadt der kurzen Wege zu allen Lebensbereichen. Die Nahversorgung in den Erdgeschoßzonen ist fußläufig zu erreichen. Kurze Autofahrten können dadurch weitgehend vermieden werden.



### Impulsprojekt aspern ReCycle

Eine kooperative Fahrradwerkstätte in aspern bringt Altfahrräder wieder auf Touren und stellt sie kostenlos zur Fahrt von der derzeitigen U2-Endstation Aspernstraße in die Seestadt zur Verfügung. Als Leihräder zum Nulltarif helfen die „**aspern** ReCycles“ vorerst mit, die Distanz zwischen der derzeitigen U2-Endhaltestelle Aspernstraße und der wachsenden Seestadt zu überbrücken. Mit der Eröffnung von **aspern** Die Seestadt Wiens sollen die zweirädrigen Blickfänger als kostenlose und umweltschonende Leih-Verkehrsmittel den BewohnerInnen und BesucherInnen des neuen Stadtteils zur Verfügung stehen.

**Zahlen und Fakten**

**122** SCHRITTE ...  
  
 ... BIS ZUM NÄCHSTEN GESCHÄFT.

Zufußgehen wird dann als attraktiv und sicher empfunden, wenn der öffentliche Raum einladend ist. Die Kleinteiligkeit der Bebauung sowie vielfältige, lebendige Erdgeschoßzonen tragen dazu bei.

**27** MINUTEN ...  
  
 ... BRAUCHT MAN 2013, UM MIT DER U-BAHN-LINIE U2 VON DER SEESTADT IN DIE WIENER INNENSTADT ZU GELANGEN.

Insgesamt wird es im Stadtentwicklungsgebiet zwei Stationen geben. Dass die U-Bahn bereits für die ersten BewohnerInnen zur Verfügung stehen wird, ist einmalig in der Wiener Stadtentwicklung.

**2** FAHRRADSTELLPLÄTZE ...  
  
 ... PRO WOHNUNG

RadfahrerInnen haben neben FußgängerInnen in der Seestadt Vorrang. Neben der fahrradgerechten Straßengestaltung sollen zahlreiche Radabstellanlagen und eine entsprechende Beschilderung und Beleuchtung das Radfahren in der Seestadt attraktiver und sicherer machen.

**0,7** PARKPLÄTZE  
  
 STELLPLATZREGULATIV

Üblicherweise ist in Wien ein Auto-Pflichtstellplatz pro Wohnung vorgesehen – in der Seestadt wird diese Verpflichtung auf 70 % gesenkt. Die Mittel, die dadurch – beispielsweise beim Bau von Garagen – eingespart werden, fließen in einen Mobilitätsfonds zur Unterstützung mobilitätsbezogener Maßnahmen.

**6** SAMMELGARAGEN ...  
  
 ... FÜR RUND 2.500 WOHNUNGEN

wird es in der ersten Bebauungsetappe der Seestadt geben. Die baufeldübergreifenden Sammelgaragen sind fußläufig erreichbar und strategisch positioniert, um Leben im öffentlichen Raum zu aktivieren.

**220** VOLT ...  
  
 ALTERNATIVE FORMEN DES INDIVIDUALVERKEHRS, WIE E-BIKES, AUTOS MIT ELEKTROANTRIEB ODER AUCH CARSHARING-SYSTEME

sollen in der Seestadt gezielt gefördert werden. So werden Garagen zur einfachen Nachrüstung mit Ladesystemen vorbereitet – auch im öffentlichen Raum sind Lade- und Servicestationen vorgesehen.

# „Es ist auch anders möglich“

## SAMMELGARAGEN IN ASPERN



Interview: Lukas Lang und Katharina Stebegg

**Peter Hinterkörner**  
Wien 3420 AG,  
Projektmanager Städtebau

In der ersten Bebauungsetappe wird es im Südwesten der Seestadt für die rund 2.500 Wohnungen des Quartiers Wohnen + Stadtteilzentrum sechs baufeldübergreifende Sammelgaragen geben. Aufgrund des Stellplatzregulativs sind hier nur 0,7 Stellplätze pro Wohneinheit zu errichten. Das Quartier wird sowohl über die Wohnbauinitiative als auch über Bauträgerwettbewerbe errichtet und beherbergt ebenfalls ein Baufeld für Baugruppen.

**stadt bauen Warum verfolgt man das Konzept Sammelgaragen in aspern?**

**Hinterkörner** Unser Mobilitätsverhalten wird vom Angebot gesteuert: die Distanzierung des Stellplatzes von der Wohnung bedeutet zuerst einmal Chancengleichheit zwischen verschiedenen Fortbewegungsformen. Mit zusätzlichen attraktiven Angeboten für umweltfreundliche Mobilität kann ein Umdenken stattfinden.

**stadt bauen Welchen Vorteil haben die zukünftigen BewohnerInnen davon?**

**Hinterkörner** Die Seestadt wird ein Stadtteil, wo man im Alltag nicht auf das Auto angewiesen ist, wo die Nahversorgung funktioniert und wo es einfach und attraktiv ist, sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewegen. Sammelgaragen sind Teil eines Gesamtpakets an Maßnahmen und Angeboten, das zum Ziel hat, den Autoverkehr zu reduzieren und auch Umdenkprozesse bei Mobilität und Lebensstil anzustoßen. Wir wollen zeigen: „Es ist auch anders möglich.“

**stadt bauen Wie ist man bei der Planung vorgegangen?**

**Hinterkörner** Die Planung der Sammelgaragen erfolgte in zwei Schritten: zuerst wurden räumliche Einflussbereiche definiert und die mögliche Verkehrsorganisation im Gebiet untersucht. Daraus ergab sich die **asperner** Ringstraße, nunmehr Sonnenallee, als beste Lage und Hauptverteiler. Danach erfolgte im Rahmen eines intensiven Abstimmungsprozesses eine schrittweise Annäherung an die tatsächliche Verteilung der Stellplätze auf die Sammelgaragen, wobei hier auch finanzielle und bautechnische Aspekte zu berücksichtigen waren. Parallel dazu wurde mit dem Städtischen Parkraummanagement (STPM) ein zentraler Betreiber gefunden.

**stadt bauen Wie erfolgt die rechtliche Verankerung der Sammelgaragen?**

**Hinterkörner** Das Instrument des Bauträgerwettbewerbs hat sich hier als sehr praktisch erwiesen, weil damit ein geordnetes Vergabeverfahren vorliegt, in dem bereits frühzeitig Vertragsbestandteile festgehalten werden können. Sowohl in den Ausschreibungen zu den Bauträgerwettbewerben als auch für die Wohnbauinitiative sind verschiedene Varianten für die Finanzierung und Errichtung der Sammelgaragen vorgesehen und alle Konditionen von den Übergabe- bzw. Übernahmbedingungen bis zum Pachtzins sehr detailliert festgelegt.

**stadt bauen Welche Herausforderungen ergeben sich für die Bauträger im Hinblick auf das Sammelgaragen-Modell?**

**Hinterkörner** Da die Sammelgaragen als Tiefgaragen konzipiert sind, sind die Herausforderungen vor allem baulicher und planerischer Natur: etwa der Versiegelungsgrad oder der Umgang mit erhöhten Hofniveaus wegen des relativ hohen Grundwasserspiegels.

**stadt bauen Wie funktioniert das Ganze für den/die BenutzerIn im Alltag?**

**Hinterkörner** Die vorgesehenen Pflichtstellplätze werden ein halbes Jahr als BewohnerInnenparkplätze vorgehalten, danach können ungenutzte Stellplätze anderweitig verwertet werden. Die Weglänge zum Garagenplatz wird etwa zwischen 50 und 200 m betragen – damit wird in etwa die Äquidistanz zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erreicht. Die Zugänge erfolgen direkt vom öffentlichen Raum, wobei in den Ausschreibungen qualitative Zielsetzungen zur Sicherheit, Lage und Signalwirkung definiert wurden.

Im Straßenraum gibt es ein relativ geringes Angebot an Stellplätzen, die als Kurzparkzone ausgewiesen werden. Damit ist das Zufahren zu den Wohngebäuden – etwa für größere Transporte – jederzeit gewährleistet. Im Stadtteilhaus, einem großen Frequenzbringer und Zentrum der Nahversorgung, stehen in der Tiefgarage ebenfalls Stellplätze für Kurzparker zur Verfügung.

# Freiraum



aspers-Broschüre



## Freiraum ist Teil des Plans

Stadtraum will gut geplant sein und muss trotzdem Freiheiten einräumen. Freiräume bewahren für das Denken und Entwerfen, für Flexibilität und Partizipation. Ruhige und belebte Freiräume gilt es ebenso zu sichern wie private und öffentliche, leere und intensive, gestaltete und wildwüchsige. In der Wohnung als Terrasse oder Balkon, zwischen den Bauten als Wiese oder Park, im Zentrum als Platz und See.

## Stadt ist geteilter Möglichkeitsraum

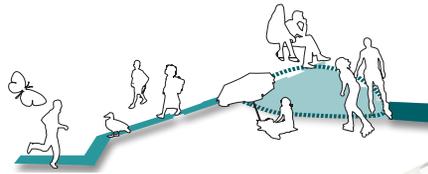
Stadt ist eine der komplexesten zivilisatorischen und kulturellen Hervorbringungen des Menschen. Sie ist nicht top-down planbar – nur gemeinsam mit allen Interessierten kann die lebenswerte Stadt der Zukunft erdacht und errichtet werden. Sie ist ein Rahmen für geteilte öffentliche Räume, unterschiedliche Nutzungen und gegensätzliche Ansprüche. Ein Format für das Mögliche.

## Stadtquartiere + öffentliches Leben

Der Entwicklung des öffentlichen Raums liegt das Strategiepapier „Partitur des öffentlichen Raums“ der renommierten dänischen Freiraum-PlanerInnen Gehl Architects zugrunde. Auf Basis des Masterplans werden verschiedene Entwicklungslinien mit unterschiedlichen programmatischen Schwerpunkten definiert, entlang derer das öffentliche Leben durch Überlagerung von potenziellen Aktivitäten konzentriert wird. Wie die Saiten eines Musikinstruments sind diese Räume die Impulsgeber der Seestadt, die deren Leben in Schwingung versetzen.

Die vier Saiten des öffentlichen Raums in der Seestadt





Konzept für den Seepark



### Die blaue Saite – das Herz der Seestadt

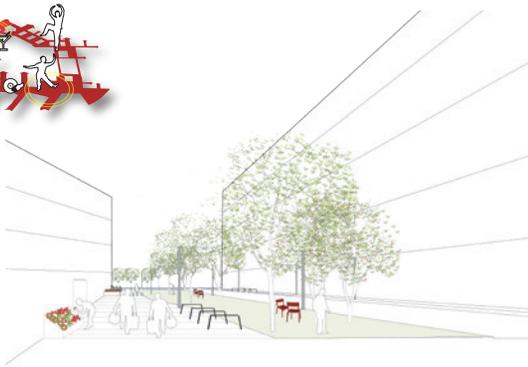
Der See mit seinem Park und der Promenade steht für die städtebauliche Idee einer für alle offenen Mitte. Das Konzept lavaland & TH Treibhaus für den **aspern** Seepark interpretiert den gesamten Park als Insellandschaft mit unterschiedlichen Aktivitätszonen – von Sport und Fitness bis hin zu Erholung und Genuss. Der See-

park wird etappenweise bis 2015 entwickelt und bietet Raum für Partizipations- und Aneignungsprozesse.

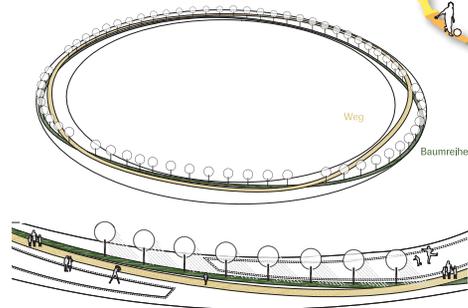
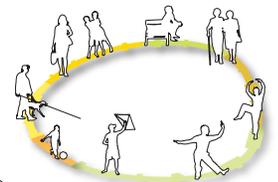
Die lokal verankerten Freiräume stehen im Verbund mit dem übergeordneten Netzwerk an Landschaftsräumen, dem Grüngürtel Wiens.



Perspektive der roten Saite – Blick zum See



Die **aspern** Ringstraße



### Die rote Saite – die Lebensader von aspern

Die rote Saite wird vorwiegend von kommerziellen und kulturellen Aktivitäten geprägt. Aktive Erdgeschoßzonen sind ausschlaggebend, um Straßen und Plätze zu beleben. Die rote Saite ist jener Ort, wo man einkaufen geht, wo man am Wochenende Freunde trifft oder von einer Bank aus das pulsierende Stadtleben verfolgt. Auf diese Aktivitäten reagiert das Detailkonzept von 3:0 Landschaftsarchitektur mit zurückhaltender Gestaltung und einer flexibel nutzbaren Zone in der Straßenmitte.

### Die Ringstraße – das Erlebnis lokaler Boulevardstruktur

Die Ringstraße ist eines der Schlüsselemente in der räumlichen Struktur von **aspern**. Sie wird mehr als nur eine Verkehrsverbindung sein. Sie bietet Aufenthaltsqualität und Raum für urbane Freizeitgestaltung – die Straße wird zum Lebensraum. Im Detailkonzept von 3:0 Landschaftsarchitektur schaffen Wegeband und Baumreihe als durchgängige Gestaltungselemente immer wieder Nischen für ortsspezifische Aktivitäten. So zeigt die Ringstraße in jedem Quartier einen anderen Charakter.

### Impulsnutzung Urban Gardening

Im Rahmen des experimentellen Kulturprogramms **asperm** Seestadt PUBLIK wird seit Frühjahr 2011 gemeinsam mit AnraierInnen und UrbangärtnerInnen in der Seestadt gesät, gepflegt, geerntet und gekocht. Unter professioneller Anleitung von Gartenpolylog können Groß und Klein am zukünftigen Seestadtgarten von **asperm** Die Seestadt Wiens mitwirken. Das Projekt „Urban Gardening“ lädt in die Gartenwerkstatt: Die TeilnehmerInnen pflanzen dort gemeinsam Gemüse und Blumen, verwandeln Steine, Holz und andere Recyclingmaterialien zu praktischen Gartenelementen wie Kräuterspiralen, Hochbeeten und Biotopen. Speziell für die jüngeren GärtnerInnen gibt es einen „Kinder Garten“, in dem sie spielerisch die Entwicklung eines Gartens erleben. Natürlich wird auch gemeinsam geerntet und gefeiert. Erwachsene verbessern ihr gärtnerisches Wissen in den Gartensprechstunden.

Urbane GärtnerInnen packen in der Seestadt an.



### Zahlen und Fakten



# „So etwas machen wir wieder.“

## FREIRAUM IN ASPERN



Interview: Lukas Lang und Katharina Stebegg

**Kurt Hofstetter**  
Wien 3420 AG,  
Projektmanager Städtebau  
und Planung

Der Freiraum spielt in der Seestadt seit Beginn eine wesentliche Rolle. Mit der Partitur des öffentlichen Raums wurde eine Planungsrichtlinie erarbeitet, die in gedanklicher Fortsetzung des Masterplans hohe quantitative und qualitative Ansprüche an den öffentlichen Freiraum stellt.

stadt bauen **Mit welchen Instrumenten kann man die ambitionierten Inhalte aus der Partitur des öffentlichen Raums bis zur Umsetzung führen?**

**Hofstetter** In der Seestadt treffen herkömmliche Instrumente der strategischen Planung auf eher untypische Methoden. Die öffentlichen Freiräume werden von der Stadt Wien in die Erhaltung übernommen, das heißt gewisse Standards in der Gestaltung sind hier vorgegeben. Das „Mehr“ unsererseits sind vor allem Zwischen- und Vorausnutzungen wie das „Frühe Grün“, die Aneignung zulassen und mit vergleichsweise wenig finanziellem Aufwand große Wirkung zeigen. Ebenso versuchen wir Synergien zu nutzen – so erfüllen wir beispielsweise mit den **asperner** Terrassen, dem gestalteten Grünzug für Naherholung im Osten der Seestadt, einerseits UVP-Auflagen und andererseits schaffen wir frühzeitig attraktive Freiräume und darüber hinaus für die AnrainerInnen eine Abschirmung vor Emissionen des Baulogistikzentrums.

stadt bauen **Und wie erreicht man eine entsprechende Qualität in den halböffentlichen und privaten Freiräumen?**

**Hofstetter** Es wurden Leitfäden ausgearbeitet, die die Inhalte aus Masterplan und Partitur des öffentlichen Raums für BauträgerInnen und PlanerInnen auf der Baufeldebene konkretisieren und gewisse Qualitätsaspekte – z. B. keine Zäune innerhalb des Baufeldes oder Zurückrücken des Baukörpers, um Balkone zum öffentlichen Raum hin zu ermöglichen – formulieren. Die BauträgerInnen vereinbaren untereinander öffentliche Durchgängigkeit, halböffentliche und private Bereiche. In der Umsetzung funktioniert das Ganze nur im verlässlichen Zusammenspiel der planungsrechtlichen und privatrechtlichen Instrumente. Die bewusst gewählten Spielräume für Flächenwidmungs- und Bebauungsplan würden sich ohne entsprechende Qualitätssicherung im Rahmen städtebaulicher Verträge leicht ins Gegenteil verkehren. Bisher hat in der Seestadt dieses Zusammenspiel einigermäßen gut funktioniert.

stadt bauen **Welche Freiräume werden die ersten BewohnerInnen der Seestadt vorfinden?**

**Hofstetter** Neben den schon jetzt vorhandenen übergeordneten Freiräumen im Westen und Osten werden der Seepark inklusive See, der Stadtteilpark und die **asperner** Terrassen fertig ausgestellt sein.

Eine andere Art von Freiraum soll es im Sinne von Aneignungs- und Gestaltungsmöglichkeiten freier Flächen geben, dazu sollen etwa im Rahmen der Detailplanung des Seeparks Flächen vorgesehen werden. Zum Beispiel wollen wir manche Voraus- bzw. Zwischennutzungen wie etwa das sehr gut angenommene Konzept des Urban Gardening in die Parkplanung übernehmen. In den Wohnquartieren selbst wird die Gestaltung der Freiräume nach Vergabe der Wohnungen zusammen mit den BewohnerInnen erfolgen. Eine Kommunikationsplattform in der Art wie das schon jetzt sehr bewährte **aspern** Seestadt PUBLIK und auch eine neue Form des Quartiersmanagements sollen Anreiz und Angebote des Mitmachens bieten sowie Interessenten und Ideen vernetzen.

stadt bauen **Wird man die Freiräume der Seestadt „anders“ erleben?**

**Hofstetter** Speziell die Straßenräume werden nicht unbedingt dem Üblichen entsprechen. Bei der Entwicklung der Ringstraße waren erstmals in Wien nicht nur Verkehrs-, sondern auch LandschaftsplanerInnen von Beginn an beteiligt. Anhand des Qualitätsziels „der öffentliche Raum ist das Wohnzimmer der Stadt“ soll die Straße wirklich belebt werden. Es gibt natürlich ein paar Gestaltungselemente, aber auch sehr viel Straßenraum und entsprechende Möglichkeiten, diesen nach eigenen Bedürfnissen zu nutzen, ob das nun Schanigärten, die private Gartengarnitur oder Kinderspiel ist. Wie man diese Freiräume dann tatsächlich sehen und erleben wird, wird sich erst zeigen.

In der Seestadt versucht die Stadt Wien – und das nach sehr langen Diskussionen u. a. zum Thema Verkehrssicherheit – neue Wege zu beschreiten, die hoffentlich Beispielwirkung für weitere Projekte haben und zukünftig mehr Mut machen für ähnliche Entscheidungen. Das Ziel wäre zu sagen: „So etwas machen wir wieder.“

# Vielfalt



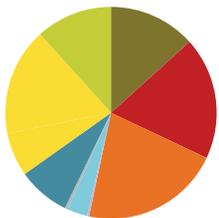
## Lebensteile Arbeit und Freizeit

Die vielen Facetten des Lebens vereinbar zu machen und in eine gute Balance zu bringen, ist die Vision der Seestadt. Alles hat seinen Platz, gut gesondert und gut verbunden. Wer hier baut, wird Teilhaber in einem lebendigen, funktionierenden öffentlichen Raum. Statt dem Entweder-Oder regieren hier das Und wie das Auch.

## Kleinteiligkeit und Großzügigkeit

Die Qualität einer Stadt liegt zu einem Teil in ihrer Größe und Großzügigkeit, zum anderen Teil in ihrer Vielfalt und Kleinteiligkeit. **asperm** Die Seestadt Wiens vereint beide Prinzipien, indem sie Nutzungen und Räume durchmischt, gliedert und variiert, damit Spannung entsteht und Lebendigkeit sich entfaltet.

Bruttogeschossfläche aufgeteilt nach Nutzungen in %  
Summe BGF: 2.250.000 m<sup>2</sup>



- 23 % Wohnen, teilweise mit flexibler Nutzung im EG
- 12 % Vorwiegend Wohnen, flexible Nutzungen in allen Geschossen
- 21 % Alle Nutzungen außer Gewerbe
- 19 % Alle Nutzungen außer Gewerbe und Wohnen
- 0,3 % Kulturelle Einrichtungen
- 3 % Schulen und Kindergärten
- 0,4 % Sonderfunktionen
- 8 % Forschung + Entwicklung
- 13 % Gewerbe

## Lebensstile des 21. Jahrhunderts

Die Trennung der Bedürfnisse von Wohnen und Arbeiten kann heute einer flexibleren Durchmischung – sowohl örtlich als auch zeitlich – weichen. Ermöglicht wird dies durch die modernen Arten der Kommunikation und die Tatsache, dass die Emissionen von Arbeit nicht länger eine Trennung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum erzwingen.

Nutzungsmischung kann erst durch die Größe der Stadtentwicklung erreicht werden. Das Nutzungskonzept der Seestadt hat die horizontale Mischung zum Ziel, fordert aber auch vertikale Nutzungsvielfalt in den Gebäuden.



Nutzungsverteilung in der Seestadt

### Lebendige Erdgeschoßzonen

Die Wien 3420 AG und SES Spar European Shopping Centers betreiben gemeinsam die **aspersn** Seestadt Einkaufsstraßen GmbH, die Flächen anmietet und den Branchenmix optimiert. Dadurch verfügen bereits die ersten BewohnerInnen der Seestadt über eine funktionierende und fußläufig erreichbare Nahversorgung.

### Nutzungsmix von Beginn an – aspersn IQ lässt die Seestadt in die Höhe wachsen

Die Wirtschaftsagentur Wien errichtet mit dem **aspersn IQ** das erste Gebäude in der Seestadt. Die Gewerbeimmobilie bietet auf 8.000 m<sup>2</sup> multifunktionale Flächen für die angewandte Forschung und Entwicklung. Insgesamt soll Platz für 250 hochwertige Arbeitsplätze im Bereich der umweltfreundlichen Technologien geschaffen werden. Den Anfang macht die research TU<sub>b</sub>, eine Tochtergesellschaft der TU Wien, die Forschung und Unternehmertum vernetzt.



Erdgeschoßzonen in der ersten Etappe der Bebauung

Baustelle **aspersn IQ**



### Impulsprojekt aspern Baugruppen

Baugruppen wird in **aspern** Seestadt besonderes Augenmerk geschenkt, weil dem kreativen Potenzial des selbstbestimmten Planens und Bauens in **aspern** eine Pionierfläche gewidmet ist, von dem sich die EntwicklerInnen und die Stadt beispielgebende Wirkung auf den Stadtteil und für Wien erhoffen. Auf dem Baufeld D13 entsteht ein außergewöhnliches Wohnquartier. Fünf unterschiedliche Baugemeinschaften realisieren hier ihre Ideen von gemeinschaftlichem Bauen und Wohnen. Damit werden 170 Wohnungen von den ersten 2.500 der ersten Entwicklungsetappe von Baugruppen selbstbestimmt und individuell gestaltet. Geboten wird die Möglichkeit, in einem urbanen Kontext eigene Wohnvorstellungen zu verwirklichen und selbstbestimmt gemeinsam Lebensraum zu gestalten. Mit unterschiedlichen Konzepten, Rechtsformen und Weltanschauungen engagieren sich die vielfältigen Wohnprojekte, mit dem Ziel, ihre Vorstellungen von Lebensqualität, Toleranz und Solidarität zusammen umzusetzen. Die Baugemeinschaften koordinieren und ergänzen sich hinsichtlich ihrer Gemeinschaftseinrichtungen und gestalten einen gemeinsamen Freiraum.

Planungsmodell der Baugruppen in **aspern**



### Fünf Baugruppen sind derzeit in der Seestadt aktiv und freuen sich über neue Mitglieder

<b>B.R.O.T</b>	<a href="http://www.brot-aspern.at">www.brot-aspern.at</a>
<b>LiSA</b>	<a href="http://www.lisa.co.at">www.lisa.co.at</a>
<b>Seestern Aspern</b>	<a href="http://www.seestern-aspern.at">www.seestern-aspern.at</a>
<b>PEGASUS</b>	<a href="http://www.baugruppe-pegasus.at">www.baugruppe-pegasus.at</a>
<b>JAspern</b>	<a href="http://www.jaspern.at">www.jaspern.at</a>

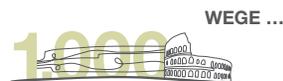
Alle Kontakte auch auf [blog.aspern-seestadt.at](http://blog.aspern-seestadt.at)

### Zahlen und Fakten



... RAUMHÖHE IM ERDGESCHOSS

ermöglicht eine adäquate Nutzung mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen.



... FÜHREN NACH ROM

und ebenso viele Möglichkeiten gibt es, Stadt zu sehen und zu entwickeln. Damit Qualität von Anfang an entsteht, begleitet der **aspern** Beirat mit unabhängigen Experten den Prozess der Stadtwerdung. Der Fokus der städtebaulichen Idee ist in der Publikation „Die Instrumente des Städtebaus“ dargestellt. Ein Kernstück für die Entwicklung der Qualitäten sind Leitfäden – einer je Bauplatz.



... DAFÜR ABER GESCHÄFTE UMS ECK.

Das richtige Maß für Konzentration und dezentrale Versorgung sind der Schlüssel, um in **aspern** Seestadt das Konzept einer nachhaltigen Lebensweise Wirklichkeit werden zu lassen.



haben je ein Stiegenhaus und eine Haustür, die zum öffentlichen Raum hin orientiert ist. Die Häufigkeit von Eingängen und deren unterschiedliche Gestaltungen leisten wesentliche Beiträge zur Qualität des öffentlichen Raums und zur Identitätsbildung in einem Stadtteil.

# „Wir lassen das organisch wachsen.“

## EINKAUFSTRASSE IN ASPERN



Die Bereitstellung eines vollwertigen Nahversorgungsangebots ist eines der ehrgeizigsten Vorhaben in der Entwicklung von **aspern** Die Seestadt Wiens. Verantwortlich für das Gelingen sind Alexander Eck, Head of Development der SES Spar European Shopping Centers GmbH, und Alexander Kopecek, Vorstand der Wien 3420 Aspern Development AG.

**stadt bauen Was ist die Idee hinter der aspern Seestadt Einkaufsstrassen-GmbH und wie kann man eine funktionierende Nahversorgung planen?**

**Eck** In **aspern** Die Seestadt Wiens haben wir erstmals die Möglichkeit, ein bedarfsorientiertes Angebot an Nahversorgung von Beginn im Ganzen zu konzipieren. SES und Wien 3420 Aspern Development AG haben dafür eine gemeinsame Gesellschaft gegründet, die **aspern** Seestadt Einkaufsstrassen GmbH. SES bringt die Erfahrung im Einzelhandel und dem Betrieb von Einkaufszentren ein. Es gibt dabei ein paar wesentliche Erfolgsfaktoren: einheitliche Öffnungszeiten, der richtige Branchenmix aus Handel, Gastronomie und sogenannten handelsaffinen Dienstleistungen sowie ein gemeinsames Management und Werbung.

**Kopecek** Was wir hier umsetzen wollen, ist von der Idee her tatsächlich neu: wir machen kein Shoppingcenter, sondern eine Einkaufsstrasse – einfach, kompakt, klar strukturiert. So etwas gibt es in ganz Europa sonst nur in Liverpool. Die **aspern** Seestadt Einkaufsstrassen GmbH mietet die Erdgeschoßflächen an der Einkaufsstrasse an und vermietet sie an die HändlerInnen. Abgestufte Miethöhen für verschiedene Branchen stellen sicher, dass alle für die KundInnen wichtigen Branchen vorhanden sein werden. Wir geben den BauträgerInnen zudem eine zwölfjährige Mietgarantie und sagen ihnen schon jetzt, welche Branchen an ihrem Standort vorgesehen sind. Dadurch ist die Planung geeigneter Erdgeschoßzonen für die BauträgerInnen kein wirtschaftliches Risiko, wie sonst oftmals.

**stadt bauen Wie wird die Nahversorgung konkret für die ersten BewohnerInnen aussehen?**

**Kopecek** 2.500 Wohnungen aus Bauträgerwettbewerb und Wohnbauinitiative werden Ende 2014/Anfang 2015 in etwa zeitgleich auf den Markt kommen. Unser Ziel ist es, gleichzeitig auch die

Interview: Katharina Stebegg und Felix Sternath

ganze Einkaufsstrasse mit dem für den Anfang geplanten Branchenmix zu eröffnen. So wie sich aber ein Stadtteil erst entwickeln muss, entwickelt sich auch eine Einkaufsstrasse laufend. Wir lassen das organisch wachsen. Im Mittelpunkt stehen also zuerst einmal die Grundbedürfnisse der BewohnerInnen. Das Angebot ist fußläufig über kurze Wege und über ein sehr gut ausgebautes Radwegenetz erreichbar. Ergänzende Maßnahmen wie etwa ein kostengünstiges Lieferservice für schwere Einkäufe sollen den Verzicht aufs Auto unterstützen.

**Eck** Der bereitgestellte Branchenmix zielt zu Beginn auf den Tageseinkauf ab, also konkret auf eine Grundversorgung aus Lebensmittel, Drogeriemarkt, Bäcker, Apotheke, Bank, Post, Versicherung etc. Auch die Gastronomie als Beitrag zur Aufenthaltsqualität der Menschen beginnt reduziert und kann dann bei Bedarf erweitert werden.

**stadt bauen Was erwartet die KundInnen hinsichtlich Gestaltung und Atmosphäre der Einkaufsstrasse?**

**Kopecek** Wir haben uns bewusst gegen die Widmung Einkaufszentrum und für die Einkaufsstrasse entschieden. Die Erdgeschoßzone mit 4 m Raumhöhe und 16 m breite Gehsteigzonen sind die Grundlage für den Einkaufsstrassencharakter. Der öffentliche Raum ohne Konsumzwang, dafür mit Aufenthaltsqualität, soll zum Verweilen anregen.

**Eck** In der Planung ist die Straßengestaltung hinsichtlich Gehsteig- und Fahrbahnbreite, Beleuchtung und Hundezonen von Anfang an mitberücksichtigt. Um Wildwuchs zu verhindern, müssen gewisse Details – wie etwa die Portale oder ausufernde Außenwerbung – mit uns abgestimmt werden. Bezüglich der Straßennutzung gibt es natürlich gewisse Spielregeln, aber darüber hinaus muss man Entwicklung zulassen. Da ist bis zum Straßentheater alles willkommen, was eine Stadt lebendig macht.

# Verantwortung



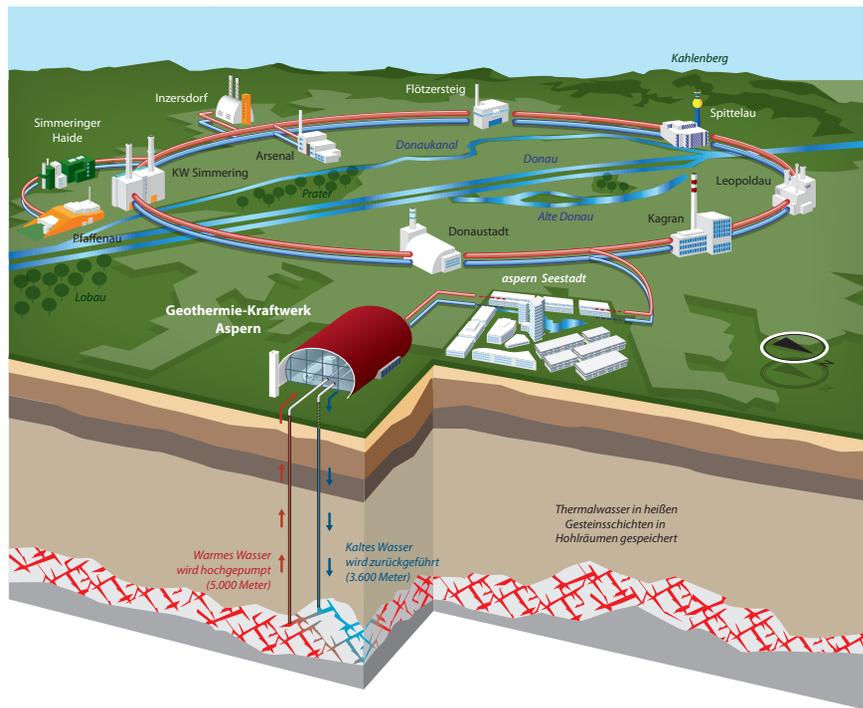
## Natur ist Bestandteil von Urbanität

Stadt und Natur schließen einander nicht mehr aus: wenn am Rande einer Metropole ein neuartiges urbanes Zentrum errichtet wird, ist Grün Teil der Stadt, wird Stadt zum Grünraum.

## Mit künftigen Generationen teilen

Nachhaltigkeit ist mehr als Umweltschutz, ist ein generationenübergreifendes Bewusstsein im Umgang mit Ressourcen. Klima und Rohstoffe schonende Bau- und Energie-Technik, weitsichtige soziale Verantwortung für eine sich wandelnde Gesellschaft und langfristige ökonomische Tragfähigkeit sind die drei Säulen der nachhaltigen Stadt.

Geothermie-Kraftwerk in **aspersn**



## Für die Menschen von heute und morgen

Stadtplanung und -entwicklung, die den NutzerInnen ein gutes Leben ermöglicht, muss in die Zukunft denken und mit Verantwortung den Menschen und seine Natur achten. Nachhaltigkeit will in **aspersn** im vollen Wortsinn verstanden sein: ökologisch, ökonomisch, sozial und kulturell. **aspersn** will klimaneutral werden. Dabei wird sie von starken PartnerInnen unterstützt und begleitet: **aspersn** Die Seestadt Wiens ist Leitprojekt des Programms Haus der Zukunft Plus, das zum Ziel hat, energierelevante Innovationen im Gebäudebereich einzuleiten bzw. ihre Markteinführung oder -verbreitung zu forcieren. Als Teil von Smart City Wien dient die Seestadt außerdem als Testfeld für neueste Technologien in den Bereichen Energieeffizienz und Mobilität.

## Österreichs größte Geothermie-Anlage

Bei dem Versuch, „schwarzes Gold“ zu entdecken, stieß die OMV in den 1970er-Jahren bei Bohrarbeiten auf heißes Wasser im Raum Aspern/Ebling. Dieses ungeheure Energiepotenzial will Wien Energie Fernwärme nutzen – im November 2011 starteten die Bauarbeiten für Österreichs größte Geothermie-Anlage. Bis zu 5.000 m tief wird man bohren, um das 150° C heiße Wasser an die Oberfläche zu fördern. Mittels Wärmetauscher wird dem Wasser Wärmeenergie entzogen und in das Fernwärmenetz eingespeist. Das abgekühlte Wasser wird wieder in die Erde geleitet. Die gesamte Seestadt und zehntausende Haushalte in Wien können so CO<sub>2</sub>-neutral mit Heizenergie versorgt werden.

### Umweltgerechte Baulogistik

Nachhaltigkeit und ein bewusster Umgang mit den Ressourcen sind schon in frühen Phasen wichtige Eckpfeiler der Entwicklung von **aspern**. Um die Belastung für AnrainerInnen und Umwelt durch die Bauarbeiten möglichst gering zu halten, wird ein großer Teil des anfallenden Aushubmaterials gleich vor Ort verwendet. Eine weitere wichtige Maßnahme ist die Errichtung eines Baulogistikcenters. 60 % aller Transporte sollen zudem über die Bahn abgewickelt werden.

### Impulsprojekt aspern IQ

Das **aspern IQ** ist eine der ersten Plus-Energie-Gewerbeimmobilien Österreichs. Über ein Jahr gerechnet erzeugt das Gebäude mehr Energie, als es verbraucht. Dafür sorgen unter anderem eine integrierte Kleinwindkraftanlage, die Nutzung von Photovoltaik und die intelligente Gebäudetechnik, die beispielsweise auch die Abwärme von Servern nutzt.

Durch die Kombination zahlreicher Einzelmaßnahmen wie eine thermisch optimierte Gebäudehülle, eine vorgesetzte Add-On-Fassade, die unterschiedliche Funktionen wie Energieproduktion, Verschattung oder auch Fassadenbegrünung erfüllt, oder aber auch Maßnahmen wie die Abwärmenutzung von Serverräumen zur Raumkonditionierung oder eine kontrollierte mechanische Belüftung in Abhängigkeit von der Außentemperatur und der Innenraumluftqualität soll eine Gebäudeperformance erreicht werden, die es erlaubt, mehr Energie am Gebäude zu produzieren, als für die Raumkonditionierung über das Jahr gesehen benötigt

Umweltgerechte Baulogistik



wird. Photovoltaikelemente an der Südostfassade dienen zugleich als Verschattung in den Sommermonaten und sind in das Gestaltungskonzept integriert. Mit einer Kleinwindkraftanlage zentral über der Haupteinfahrt werden die Windräder als vertikales Symbol und exemplarisch in das Gesamtkonzept des Technologie-zentrums integriert.

Eine großzügige Durchgrünung des gesamten Freiraums schafft eine angenehme Atmosphäre und wirkt sich vorteilhaft auf das Mikroklima aus. Die mit einer Schilfbepflanzung begrünte Fassade bildet eine Pufferzone zum Straßenraum, schafft einen attraktiven Stadtraum, wirkt als Schadstofffilter vor dem Fenster und schafft auch für den Innenraum als veränderliches Grün eine besondere Qualität.

Die Bauarbeiten liegen absolut im Zeitplan. Bereits im August 2012 soll das **aspern IQ** fertiggestellt sein. Mehr Infos zum **aspern IQ**: [www.asperniq.at](http://www.asperniq.at)

aspern IQ



**Zahlen und Fakten**

**10.000** SEITEN ...  
 ... FÜR DAS GÜTESIEGEL DER ERSTEN  
 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

für ein Stadterweiterungsvorhaben in Österreich. Im Interesse der „Schutzgüter“ werden nicht nur Ausgleichsflächen für Trockenrasen und Braunkehlchen, eine seltene Vogelart, geschaffen, sondern beispielsweise besonders umweltverträgliche Maschinen und Motoren während der Bauphase eingesetzt und ein flächendeckendes Lärmmonitoring betrieben.

**55.000**  
 ... WENIGER LKW

fahren durch Aspern und Eßling, weil eine ausgeklügelte Baulogistik bewusst mit den Rohstoffen vor Ort umgeht. So geschehen beim Aushub des **asperner** Sees, weil mit landschaftsgestalterischen Maßnahmen für AnrainerInnen Freiraum geschaffen wurde und der gewonnene Schotter zum Bau von Straßen und Gebäuden verwendet wird.

**100**   
 ... EINSATZ

im Interesse der Gleichberechtigung der Geschlechter. In **aspern** Die Seestadt Wiens wird bei der Benennung der Straßen und Plätze ausschließlich weiblichen Persönlichkeiten gedacht. Dadurch wird es gelingen, das Verhältnis männlicher/weiblicher Straßennamen in Wien von 96:4 um 1% zu verschieben.

**5.000**  JAHRE ...  
 ... VOR ASPERN SEESTADT-ZEIT

haben im Gebiet unsere Vorfahren aus der Jungsteinzeit menschliche Zeugnisse hinterlassen. Der Ort gibt ihre Geschichte preis und archäologische Spezialisten dokumentieren sie. Eine geomantische Studie greift landschaftliche Qualitäten auf, die in die Masterplanung eingeflossen sind.

**1**  SACHE ...

... DES GUTEN VERSTANDES:

Das Klima einer Stadt wirkt maßgeblich auf das Wohlbefinden der Menschen. Schon frühzeitig werden mittels Simulationen die Windkomfortbedingungen auf Straßen und Plätzen geprüft sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas vorgeschlagen.

**750**  PUNKTE ...  
 ... MUSS EIN SEESTADT-GEBÄUDE MINDESTENS ERREICHEN.

Nicht nur engagierte Energie-Kennzahlen, sondern auch Ressourceneffizienz, Maßnahmen für Gesundheit und Komfort, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität sowie Ausstattungsqualitäten werden von der Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen bewertet.

**40**  PROZENT ...  
 ... DER DACHFLÄCHEN

werden für die Nachrüstung mit Solarpaneelen vorbereitet. So wird für eine möglichst breite Nutzung von Photovoltaik Vorsorge getroffen.

# „In Wien steckt noch viel Potenzial.“

## GEOHERMIE IN ASPERN



Interview: Sandra Kainz und Katharina Stebegg

**Michael Kotschan**  
Geschäftsführer Geothermie-  
zentrum Aspern GmbH

In Aspern entsteht Österreichs größte Geothermieanlage. Die gesamte Seestadt und weitere zehntausende Haushalte können so mit umweltfreundlicher Heizenergie versorgt werden.

### stadt bauen **Wie funktioniert Geothermienutzung am Standort Aspern?**

**Kotschan** Es handelt sich hier um tiefe, hydrothermale Geothermie, bei der über eine Bohrung natürliches Thermalwasser aus einer Tiefe von ca. 5 km an die Oberfläche geholt wird. Dem Wasser wird mittels Wärmetauschern Energie entzogen. Das abgekühlte Wasser wird anschließend über eine zweite Bohrung wieder in der Tiefe zurückgeleitet – so entsteht ein erneuerbarer Energiekreislauf. Die Wärmeleistung von 40 Megawatt wird in das Fernwärmenetz eingespeist und versorgt die Seestadt. Was hier nicht verbraucht wird, steht für die gesamte Stadt zur Verfügung.

### stadt bauen **Wird die Seestadt von Beginn an mit Heißwasser und Wärme aus der Geothermieanlage versorgt werden?**

**Kotschan** Der Bohrturm wurde im Juni 2012 errichtet, die Bohrungen werden Anfang 2013 abgeschlossen sein. Die Inbetriebnahme der Anlage ist für Ende 2014 und damit zeitgerecht zum Einzug der ersten BewohnerInnen der Seestadt geplant. Ebenfalls noch zu errichten sind die Obertageanlage sowie die Fernwärmeleitung von der Anlage bis zur Seestadt. Die Leitung zwischen der Seestadt und dem bestehenden Netz der Stadt Wien existiert bereits.

### stadt bauen **Ist der Einsatz der Geothermie mit irgendwelchen Risiken für Umwelt und AnrainerInnen verbunden?**

**Kotschan** Die hydrothermale Geothermie ist weltweit erprobt und technisch ausgereift. Im Betrieb sind weder für die Umwelt noch für die AnrainerInnen negative Auswirkungen zu erwarten. Im Unterschied zur petrothermalen Geothermie, bei der man dichtes Gestein aufsprengen muss, verursacht die hydrothermale Geothermie, bei der vorhandene Klüfte genutzt werden, auch keine seismologischen Aktivitäten.

Die während der Bohrplatzerrichtung zu erwartenden Lärmbelastungen sind vergleichbar mit jenen von anderen Hochbautätigkeiten. Die Bohrung selbst erfolgt relativ leise mit Elektromotoren

und wird durch eine Schallschutzwand zusätzlich abgeschirmt. Der Bohrturm mit ca. 50 m Höhe steht nur für die Dauer der Bohrungen, die etwa ein Jahr andauern werden.

### stadt bauen **Besteht das Risiko, dass man für eine Förderung zu wenig oder zu kaltes Wasser vorfindet?**

**Kotschan** Ein gewisses Risiko bleibt natürlich. Dieses sogenannte Geologische Risiko haben wir mit einer Fündigkeitsversicherung abgedeckt. Das gesamte Wiener Becken ist aber durch tausende Bohrungen der OMV sehr gut erkundet. Zudem wird sehr viel Zeit und Energie in die Modellierung des Reservoirs und die Planung der Bohrung gesteckt. Die Wahrscheinlichkeit, dass es nicht funktioniert, ist daher nahezu null.

### stadt bauen **Warum hat man sich für Geothermie als Wärmeenergie für die Seestadt entschieden?**

**Kotschan** Geothermieanlagen erzeugen CO<sub>2</sub>-frei Energie und dienen der Grundlastversorgung von Städten. Die tiefe hydrothermale Geothermie ist eine der wenigen erneuerbaren Energieformen, die große Energiemengen durchgehend und unabhängig – etwa von Wind und Sonneneinstrahlung – zur Verfügung stellen kann. Konzepte zur Nutzung der Geothermie an diesem Standort gibt es seit den 70er-Jahren, als die OMV auf dem jetzigen Gelände der Seestadt Thermalwasser gefunden hat. Aktuell aufgegriffen wurde die Idee durch die Wirtschaftsagentur Wien, die auf der Suche nach einem regenerativen Energielieferanten für die Seestadt war. Als Ergebnis einer Machbarkeitsstudie 2006 wurde dann die Geothermie vorangetrieben.

### stadt bauen **Welche Bedeutung hat Geothermie für die gesamte Stadt Wien?**

**Kotschan** Im Rahmen der EU hat sich Österreich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 den Anteil der Wärme aus der Geothermie etwa zu verdoppeln. Für Wien Energie Fernwärme ist die tiefe hydrothermale Geothermie ein strategisches Standbein für den künftigen Ausbau erneuerbarer Energie – so steigert die Anlage in Aspern den Anteil erneuerbarer Energie im gesamten Fernwärmenetz der Stadt von derzeit 18 auf über 20 %. Die Errichtung weiterer Anlagen auf dem Stadtgebiet ist geplant, in Wien steckt noch genug geothermisches Potenzial.

# Partizipation



## Der Mensch, das Individuum

Unteilbar bleibt die Stellung des Menschen als Maß und Mittelpunkt. Jede Planung geht von der Frage aus, was ihr Ergebnis in Zukunft für jene Menschen bedeutet, die hier arbeiten und wohnen werden. Einer individualistischen Gesellschaft bietet Urbanität die Chance zum Austausch und Ausgleich unterschiedlicher Lebensentwürfe.



## Aus Partizipation gewachsene Identität

**aspersn** Die Seestadt Wiens ist eine Einladung zur Partizipation, zum Dialog, zum Engagement für Neues. Wir wünschen uns eine Kultur geteilter Werte, gemeinsamen Gestaltens und des Respekts voreinander im durchmischten Lebensraum. Daraus erwächst am Horizont unser Bild einer zukunftsstragenden urbanen Identität.

## Kultur des Dialogs

Am Anfang und am Ende stehen die Menschen, die in **aspersn** wohnen und arbeiten werden, und auch die, die bereits in der Umgebung leben. Was vielen gefallen soll, muss von vielen gedacht werden – das ist das Einmaleins der Stadtentwicklung. Deshalb ist Partizipation ein wichtiger Pfeiler in der Planung und Entwicklung der Seestadt. Plattformen wie **aspersn** Seestadt Citylab binden sowohl ExpertInnen aus verschiedensten Disziplinen und AnrainerInnen immer wieder in den Prozess ein. Das Kulturprogramm **aspersn** Seestadt PUBLIK lädt ein, die Stadtbaustelle als Kreativ- und Begegnungsraum kennenzulernen.



### Impulsprojekt PUBLIK

Mit PUBLIK blickt **asperm** Die Seestadt Wiens in ihre eigene Zukunft und stellt sie zur Diskussion. Das von content.associates entwickelte Kulturprogramm funktioniert einen Teil des Baustellen- geländes zu einem Ort um, an dem Menschen ihre Utopien einer neuen Stadt austauschen und lustvoll ausprobieren. Lesungen, Pecha Kucha Nights, Performances, der Gemeinschaftsgarten und eine kooperative Fahrradwerkstätte laden seit Frühjahr 2011 künftige BewohnerInnen, AnrainerInnen und Kulturinteressierte auf die Stadtbaustelle.



-----  
**Zahlen und Fakten**



**3 BÜRGERVERTRETER/INNEN ...**  
 ... BEGLEITETEN DAS PROJEKTTEAM BEI DER ERSTELLUNG DES MASTERPLANS.

Die guten Erfahrungen im Umgang miteinander und im Finden von gemeinsamen Zielen und Haltungen bestärkten zur weiteren Öffnung des Entwicklungsprozesses.



**2007 ... ERHÄLT DIE SEESTADT VOR ORT EINE ERSTE INFORMATIONS- UND SERVICESTELLE.**

Der **asperm** Infopoint lädt seither Interessierte ein, sich über das Projekt und aktuelle Planungen zu informieren. Der Stadtentwicklungsraum wird geöffnet – erstmals ist es wieder möglich, das ehemalige Flugfeld zu Fuß oder per Rad zu queren.



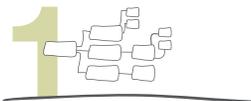
**1.000e BESUCHER/INNEN ...**  
 ... BETRETEN DIE BÜHNE

**asperm** Seestadt PUBLIK, ein Kunst-, Kultur- und Kommunikationsexperiment in der sich abzeichnenden Stadtbaustelle. PUBLIK hinterfragt und unterzieht die Glaubenssätze der Stadtplanung einer Probe.



**& STEHT FÜR ...**  
 ... ASPERN SEESTADT CITYLAB.

Einem ergebnisoffenen diskursiven Dialogformat mit ExpertInnen, die Planungsprozesse anreichern und die Stadtentwicklung unterstützen. Stadtentwicklung als Labor zu verstehen, ist eine Haltung der Entwicklungsgesellschaft im Bestreben, zukunftsgerichtet zu agieren.



**1 ... FÜR DIE UMSETZUNG**

eines professionellen Quartiersmanagements für **asperm** Seestadt liegt der Stadt Wien bereits vor. Das Quartiersmanagement begleitet das Werden der Stadt, stiftet Identität und beugt sozialen Spannungen vor – seine Implementierung liegt in der Verantwortung der Stadt Wien.

# „Eine Eventisierung des öffentlichen Raums ist unerwünscht.“

KULTUR- UND KOMMUNIKATIONSPROGRAMM PUBLIK



Das Kultur- und Kommunikationsprogramm PUBLIK begleitet die Entwicklung von **asperm** Die Seestadt Wiens. Kuratiert wird PUBLIK vom Team von content.associates, dem Performer und Choreograf Daniel Aschwanden, der Architektin Ute Burkhardt-Bodenwinkler und der Kulturmanagerin Lisa Schmidt.

stadt bauen **Was ist PUBLIK, seit wann gibt es das, und welche Ziele werden verfolgt?**

**Burkhardt-Bodenwinkler** PUBLIK läuft nun im zweiten Jahr. Wir verstehen es als Kunst-, Kultur- und Kommunikationsprogramm für die Seestadt, mit dem hier am Ort eine Identität geschaffen werden soll. Kultur funktioniert also als emotionaler Schlüssel. Es sollen alltägliche Praktiken entstehen und ausprobiert werden, die – so sind wir überzeugt – ja nicht planbar sind, sondern sich entwickeln und zugelassen werden müssen.

**Aschwanden** Was wir hier machen, ist jedenfalls den sogenannten Soft-Faktoren der Stadtentwicklung zuzurechnen. Diese werden gewaltig unterschätzt, weil ihre Ergebnisse und der geschaffene Wert oft nicht so unmittelbar fassbar und damit schwer zu vermitteln sind.

**Schmidt** Entscheidend ist jedenfalls der Zeitpunkt – seit 2011 begleitet PUBLIK die Entwicklung der Seestadt, lange, bevor die ersten BewohnerInnen in die Seestadt ziehen. Wir wollen also frühzeitig Dinge ausprobieren, die Themen in der Seestadt sein werden. Das soll verhindern, dass man zuerst eine Stadt baut und dann realisiert, dass da vieles nicht berücksichtigt wurde – Kultur zum Beispiel.

stadt bauen **Wer ist involviert? Wie sieht das Netzwerk aus?**

**Schmidt** Als content.associates sind wir von der Wien 3420 AG beauftragt und bringen unser Netzwerk und unseren fachlichen Hintergrund als Kulturschaffende mit ein. Unsere Funktion besteht dabei primär im Kuratieren, Initiieren und Ermächtigen. Wir haben 2011 einige Veranstaltungen selbst gemacht, das soll in Zukunft aber eher die Ausnahme sein. Zukünftig sollen vermehrt PartnerInnen, AnrainerInnen oder andere Interessierte aktiv werden.

stadt bauen **Kommen da viele Menschen aktiv auf euch zu?**

**Aschwanden** Derzeit initiieren wir die meisten Kooperationen, aber das ändert sich langsam. Man muss bedenken, dass das erste Jahr hauptsächlich dafür verwendet wurde, um vor Ort die

Interview: Lukas Lang und Felix Sternath

notwendigen räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Aber es ist zu beobachten, dass sich das Netzwerk zunehmend verdichtet und die Aufmerksamkeit erhöht.

stadt bauen **Welche Zielgruppen werden angesprochen? Ist das Konzept elitär?**

**Burkhardt-Bodenwinkler** Zielgruppe sind jedenfalls AnrainerInnen, InvestorInnen, potenzielle BewohnerInnen, aber mitunter auch die Avantgarde. Wir können und wollen Breitenwirksamkeit aber nicht um ihrer selbst willen herstellen. Das große Spektakel wäre aus unserer Sicht wenig nachhaltig. Eine Eventisierung des öffentlichen Raums, so wie wir ihn verstehen, ist unerwünscht. Dem muss der öffentliche Raum sogar entgegenwirken, indem er von mündigen, handelnden BürgerInnen gestaltet wird. Avantgarde ist ja immer ein bisschen elitär, und das ist auch gut so.

stadt bauen **Was wird von PUBLIK bleiben?**

**Aschwanden** Eine vollwertige Evaluierung ist sicherlich erst ganz am Ende des Prozesses möglich. Wir glauben jedenfalls, dass das vermittelte Bild von **asperm** Die Seestadt Wiens ohne PUBLIK etwas statischer wäre. Viele WienerInnen würden sich vielleicht gar nicht mit der Seestadt beschäftigen, weil sie etwa gerade nicht auf der Suche nach einer Wohnung sind.

**Burkhardt-Bodenwinkler** Wir arbeiten am Modell „Vom Temporären zum Manifesten“. Das Ergebnis wird eine Raumstruktur sein, die in den nächsten Jahren wachsen soll.

**Aschwanden** Ich hoffe, es wird am Ende eine Art „Soziale Skulptur“ entstehen, die sich selbst generiert, weiter verzweigt, fortsetzt und so zu einem Teil der Seestadt und Wiens wird. Es wäre schön, wenn das Ergebnis auch ein Archiv des Wandels ist, wo die Menschen nachverfolgen können, was hier alles passiert.

**Schmidt** Vereinzelt beginnt bereits jetzt die Vernetzung mit anderen internationalen Stadtentwicklungsprojekten, die sich sehr für unsere Arbeit interessieren. Es wäre schön, wenn unser neuer, recht mutiger Zugang zur Stadtteilentwicklung auch anderswo aufgegriffen wird.

# DISKUSSION

## Stadtentwicklung ist PUBLIK

### Über die öffentliche Sache der Stadtentwicklung

DISKUSSION AM 29. MÄRZ 2012

Moderation: Lars Schmid, Ruth Ranacher  
Zusammenfassung: Robert Temel

Yoga auf der Stadtbaustelle,  
**aspersn** Die Seestadt Wiens



Den festlichen Abschluss der Veranstaltungsreihe bildete ein Abend zu **aspersn** Die Seestadt Wiens. Bei Speis und Trank entfaltete die Tafelgesellschaft im Stil der Alt-Wiener Salons einen Polylog über die Seestadt. Die Tischgesellschaft ließ die Idee der Polis wieder lebendig werden, die Idee eines Raums, in dem aus einer Vielfalt von Perspektiven die zukünftigen Möglichkeiten der Stadt eröffnet und diskutiert, weiterentwickelt oder verworfen werden können. Die TischrednerInnen bekamen im Vorfeld Aufgaben gestellt, auf deren Basis sie ihre Beiträge gestalteten. In diesen Aufgaben ging es etwa um aufgegeben Hoffnungen, um Wünsche an die BürgerInnen oder Visionen des zukünftigen Lebens rund um den See in **aspersn**. Zwischen den Tischreden gab es immer wieder Zeit für offene Diskussionen mit dem Publikum. Für weiteren Input sorgten Videobeiträge, die den Horizont in Richtung fiktiver Städte virtuell erweiterten.

Den Anfang machte der Stadtschreiber Hanno Millesi, der über das Leben im Kopf, den Traum vom Glück und die 36 Kammern des Kommerzes sprach. Sein Beitrag endete mit der Idee des Men-



schen als Denkmal im neuen Stadtteil. Wien-3420-Vorstand Rainer Holzer beschrieb die zehn erinnerungswürdigsten Momente im Verlauf der **asperner** Stadtentwicklung – vom Masterplan-Beschluss im Gemeinderat über die U-Bahn-Eröffnung bis zu zukünftigen Events wie dem ersten Maturaball in der Seestadt im Juli 2017 und der Eröffnung des Theaters in der Seestadt 2021. Architekt Fritz Oetl schilderte die Bedeutung der Baugemeinschaften als Mikroplayer der Stadtentwicklung und forderte ein politisches Statement zur Unterstützung des Prinzips Baugemeinschaft – diese seien Partner für die Entwicklung menschengerechter Häuser und stabiler Nachbarschaften. Weiters seien sie Indikatoren der

nur dann, wenn alle beteiligt seien, würde neue Stadt entstehen. Die **asperner** Baugruppen versteht er als den ersten Ansatz, neue Stadt werden zu lassen, statt Stadt so zu machen, wie man es eben gewohnt sei. Es brauche darüber hinausgehend eine neue Kultur der Wettbewerbe sowie ArchitektInnen und KünstlerInnen mit Pionierfunktion. Identität müsse provoziert, nicht gesetzt werden. Stadtschreiberin Andrea Grill beschrieb schließlich ein „Live-Interview“ mit der Schleiereule Tyto Alba, die sich für Städtebau und Philosophie interessiere und von Bautätigkeit grundsätzlich abrate. Die Künstlerin Barbara Holub brachte einen Text zum Vortrag, der auf kunstvolle Weise Dystopie und Utopie verband

### TischrednerInnen

Rainer Holzer

Vorstand Wien 3420 Aspern Development AG

Rudolf Scheuvs

Raumplaner, TU Wien, Wien/Dortmund

Fritz Oetl

Architekt, Wien

Andrea Grill, Thomas Ballhausen,

Hanno Millesi

StadtschreiberInnen, Wien

Armin Thurnher

Chefredakteur Der Falter, Wien

Barbara Holub

dérive – Zeitschrift für Stadtforschung, Wien

Christine Spiess

Projektmanagerin der Stadt Wien für **aspern** Seestadt

Daniel Aschwanden, Ute Burkhardt-

Bodenwinkler, Lisa Schmidt

content.associates, Wien



Politik, die ebenso kreativ sein müsste wie die Baugemeinschaften selbst. Stadtschreiber Thomas Ballhausen beschrieb die Stadtentwicklung als Schachspiel, bei dem Beteiligung unvermeidlich sei. Immerhin müsse man versuchen, SpielverderberInnen wenigstens in FalschspielerInnen zu verwandeln. Die Projektmanagerin Christine Spiess wurde um eine Forderung an die BürgerInnen gebeten – sie forderte Engagement, Mitwirkung, das Öffnen von Herz und Verstand. Stadtentwicklungsansätze wie die Baugemeinschaften und das Quartiersmanagement würden zu einer neuen Qualität der Stadt beitragen, dafür seien auch alle gefordert.

Der Raumplaner Rudolf Scheuvs rief dazu auf, Stadt statt Wohnanlagen zu bauen, wie das leider in Wien nach wie vor häufig der Fall wäre. Und er machte deutlich, dass es wichtig sei, nicht alles regeln und durchorganisieren zu wollen, sondern Offenheit für die Entwicklung zu bewahren und damit neuen AkteurInnen Ansatzpunkte sowie Freiheiten für die Aneignung zu bieten. Es brauche auch Mut zur Reibung, und: Stadtentwicklung sei genau nicht die Angelegenheit eines Ressorts, sondern

und den Erfolg des Versagens, das Feiern der Konflikte, die Anpassung der Werte an die Realität und die Enthaltbarkeit statt der Empörung „verlangte“. Schließlich beschrieb Armin Thurnher von der Stadtzeitschrift Falter die Fragmentierung der medialen Öffentlichkeit und brachte sie mit dem öffentlichen Raum und mit der Präsenz von Stadtplanungsthemen in Massenmedien in Zusammenhang. Den Abschluss bildete die Sprechperformance von Daniel Aschwanden, Ute Burkhardt-Bodenwinkler und Lisa Schmidt von content.associates, die stadtplanerische Rezepte und Redeweisen vorführten und damit endeten, den Top-down-Ansatz mit einem real vorgeführten Kopfstand sowie den Bottom-up-Ansatz mit einem Vierfüßlerstand zu übersetzen.

Der Abend brachte eine Vielzahl an Perspektiven und Ansätzen des Umgangs mit Stadtwerdung zur Sprache und führte auf sinnliche Weise ExpertInnen und Interessierte zusammen. Und: er konnte gleichzeitig in seiner diskursiven und partizipativen Ausrichtung als Modell für den Stadtentwicklungsprozess in **aspern** verstanden werden.

# „Wie ist aspern anders?“

-----  
Gesprächsleitung: Lukas Lang und Felix Sternath

## GESPRÄCHSRUNDE



Zum Thema:

In **aspern** der Seestadt Wiens hat man einiges vor! Es gibt umfassende, innovative Konzepte, ob zu den Themen Mobilität, öffentlicher Raum, Partizipation oder Energieplanung. In der Seestadt wird vieles anders, vieles besser – so wird es versprochen. Ist das wirklich so? Wie unterscheidet sich die Entwicklung der **aspern** Seestadt konkret von anderen Stadtentwicklungsprojekten in Wien? Und (wie) kann die Umsetzung der ambitionierten Ziele tatsächlich gelingen?

stadt bauen **Bei aspern ist immer wieder vom größten und ambitioniertesten Stadtentwicklungsgebiet Wiens die Rede. Herr Hinterkörner, worin bestehen diese Ambitionen?**

**Hinterkörner** Die Ambition wird eigentlich von außen zugeschrieben. Ich glaube nicht, dass wir uns das selbst demonstrativ auf die Fahnen heften. Das Besondere betrifft natürlich räumliche

und projektbezogene Umstände, wie Lage, Größe und Einbettung des Projekts. Aber es ergibt sich auch aufgrund vieler Gedanken und Werte, die wir ins Licht rücken, die aber bei städtebaulichen Entwicklungen seit Jahrhunderten State-of-the-Art sind. Indem wir das Selbstverständliche wieder in den Mittelpunkt stellen, wird es vielleicht wieder zum Besonderen. Um das Ziel eines funktionierenden Stadtteils erreichen zu können, sind wir durch die spezifische Situation von **aspern** geradezu gezwungen, viele Themen proaktiv anzugehen, zu steuern und nicht einfach nur geschehen zu lassen. Ein Beispiel ist etwa das Management der Nahversorgung für den ersten Entwicklungsabschnitt.

stadt bauen **Herr Fleischmann, ist es in anderen Stadtentwicklungsgebieten der Donaustadt kein Ziel, einen funktionierenden Stadtteil zu errichten? Ist aspern hier anders?**

**Fleischmann** Betrachtet man die anderen Teile des Zielgebiets U2-Donaustadt, so handelt es sich um Ergänzungen bestehender Siedlungsstrukturen im Umfeld von U-Bahn-Stationen. Hier stellen sich selbstverständlich andere Fragen. Es wurde schon angesprochen, dass **aspern** aufgrund der Dimension etwas Besonderes ist. Etwas

### Teilnehmer

Philipp Fleischmann

Zielgebietskoordinator U2 Donaustadt –  
aspersn Seestadt

Peter Hinterkörner

Projektmanager Städtebau,  
Wien 3420 Aspern Development AG

Gunther Laher

MD-BD – Projektleitung Seestadt Aspern

Michael Pech

Vorstand Österreichisches Siedlungswerk  
Gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft

Reinhard Seiß

Raumplaner und Publizist



Spezielles ist auch die Existenz und das Engagement einer Entwicklungsgesellschaft in dieser Form. Wir haben hier eine Partnerin, die die Besonderheit des Standorts, aber auch den Bedarf an der gesamthaften Entwicklung und speziellen Managementstrukturen erkannt hat und auch den Spielraum hat, das zu unterstützen.

**stadt bauen** Es gibt also eine Entwicklungsgesellschaft, die Zielgebietskoordination und noch eine Projektleitung der Stadt Wien. Ziemlich viel Aufmerksamkeit für ein Stadtentwicklungsgebiet. Herr Laher, wie sieht die Aufgabenteilung dieser drei institutionellen Akteurinnen aus?

**Laher** Die Projektleitung Seestadt Aspern ist die zweite gebietsbezogene Projektleitung der Stadt Wien nach dem Hauptbahnhof Wien und seit September 2011 aktiv. Aus unserem Selbstverständnis und in der Beziehung zu unseren PartnerInnen versuchen wir jene Dinge aufzugreifen, die im Vorfeld von der Stadtplanung und von der Wien 3420 Aspern Development AG entwickelt worden sind. Wir bilden die zentrale Stelle, die innerhalb der Stadt Wien für die Umsetzung dessen, was über Jahre geplant wurde, sorgt. Wir setzen uns für die Erhaltung der Qualitäten ein und für die

Lösung möglichst vieler Probleme, die in der alltäglichen Umsetzung entstehen. Die Chancen stehen gut, dass uns das gelingen wird, auch weil wir ein sehr eng verknüpftes Programmmanagement mit der Wien 3420 entwickelt haben.

**stadt bauen** Wir haben sehr viel über die Qualitäten, die in aspern geschaffen werden sollen, gehört. Herr Pech, das klingt doch ganz toll. Die Wohnungen müssten ja sehr begehrt sein. Warum engagiert sich das ÖSW in der ersten Phase nicht?

**Pech** Es war eine rein strategische Entscheidung, sich vorerst nicht zu beteiligen, die ich gerne erklären möchte: Wir lehnen den Standort keineswegs ab. Auch die Wohnungsnachfrage hätte ein Engagement jedenfalls gerechtfertigt. Der Hauptgrund aber war, dass ich der Überzeugung bin, dass dort neue Konzepte des Wohnbaus umgesetzt werden sollten, die über die hohe und international anerkannte Qualität des Wiener Wohnbaus noch weiter hinausgehen. Wir hatten auch bereits ein innovatives Konzept erarbeitet. Als dann die Ausschreibung kam, war für mich überraschend, dass gerade für den Bauträgerwettbewerb in aspern ein Kostendeckel eingeführt wurde, der weit unter der derzeit mög-

lichen Obergrenze der förderbaren Kosten liegt. Unser Konzept war zu diesen Kosten nicht realisierbar und ich habe mich dann dazu entschlossen, mit dem ÖSW nicht anzutreten und habe die persönliche Einladung, als Jurymitglied tätig zu sein, angenommen. Ich war sehr skeptisch, ob mit einer derartigen Kostenobergrenze eine hohe Qualität möglich ist. Das muss ich aufgrund der Erkenntnisse aus der Tätigkeit in der Jury revidieren. Es wurden Projekte vorgelegt, die in den Qualitäten kaum Abstriche haben, und das zu einem geringeren Preis. Ich bin davon überzeugt, dass die Entwicklung des neuen Stadtteils ein Erfolg sein wird, und ich bin mir sicher, dass auch wir dort noch den einen oder anderen Wohnbau errichten werden.

**stadt bauen** Die Instrumente in aspern sind anscheinend sinnvoll angewendet und weiterentwickelt worden. Herr Seiß, ist damit ein entscheidender Schritt im Wiener Städtebau gesetzt worden?

**aspern** gelobt wird, sollte eigentlich Mindeststandard sein. Und zur Frage der Weiterentwicklung von Instrumenten: Ich erkenne bei der Entwicklung der Donau City, des Nordbahnhof und des Hauptbahnhofs keine Instrumente, die man weiterentwickeln hätte können. **aspern** ist das erste Projekt, bei dem wir uns wieder in den Spiegel schauen können. In allen anderen Gebieten hätte es längst diese Stellen geben müssen, die ganzheitlich planen, kontrollieren, evaluieren und Qualität einfordern. Die spannende Frage ist, wie dieselben AkteurInnen, die sonst überall in Wien Mittelmäßiges umsetzen, dort etwas Besonderes schaffen. Ich wünsche es **aspern**, ich wünsche es Wien!

**stadt bauen** Ich möchte die Frage von Herrn Seiß an die Runde weitergeben: Wie werden dieselben AkteurInnen die von Herrn Seiß unterstellte, sonst übliche Mittelmäßigkeit in aspern übertreffen?



**Seiß** Aus meiner Sicht ist damit ein zeitliches Versäumnis von 20 Jahren aufgeholt worden. Alle, die mit **aspern** zu tun haben, können darauf stolz sein, dass sie nun so planen, wie es längst State-of-the-Art sein sollte. Das Beschämende an **aspern** schlägt sich überall anders in Wien nieder: Dort wird nämlich noch immer so geplant, wie es nicht mehr sein sollte. Irritierend finde ich in vielen Diskussionen über die Seestadt die Verwendung der Vergangenheitsform, also ob es bereits zählbare Errungenschaften gäbe. Dabei gibt es dort noch nichts Gebautes, das zeigen könnte, dass die Versprechungen auch eingehalten werden.

**Hinterkörner** Ab September!

**Seiß** Wir sind gespannt. Ich möchte daran erinnern, dass die Masterpläne für die Donau City und den Nordbahnhof auch sehr ambitioniert waren, aber nichts davon Umsetzung gefunden hat. Statt der Kleinteiligkeit und Durchmischung haben wir am Nordbahnhof jetzt monolithische Bauteile, die nichts zu einer dort erhofften Urbanität beitragen können. Ich finde es verwegen, mit dieser Erfahrung so zu tun, als ob man in **aspern** schon etwas erreicht hätte. Das Maximale, was wir **aspern** derzeit zugestehen können, ist zu sagen: Wir versuchen es. Aber dennoch: Das, wofür

**Hinterkörner** Vollkommen richtig: Ob die Richtung stimmt, werden vermutlich schon die ersten Bauten anzeigen, aber alles andere ist eine Frage von Generationen. Es ist jedoch erfreulich zu sehen, dass das beständige Mantra unserer Zielsetzungen aufgenommen wird, aber auch ein Umdenken in den Köpfen stattfindet. Es gibt klare Vorgaben, die sonst noch nirgendwo ausgesprochen wurden, und es gibt eine Struktur, die den Beteiligten klar macht, dass es Spielregeln gibt, die nicht bloß in einem Strategiepapier, sondern im Vertrag stehen.

**Pech** Ich nehme mit, dass man in **aspern** erstmalig umfassend versucht, das Thema Erzeugung von Urbanität grundlegend anzugehen. Es wird oft kritisiert, dass in den Stadterweiterungsgebieten das fehlt, was Urbanität ausmacht. Ich zitiere hier Lampugnani (Anm.: Professor für Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich), wie Urbanität erreicht wird: durch Durchmischung, Dezentralisierung und Dichte. Das wird, glaube ich, aufgrund der bekannten Vorgaben dort gelingen. Wir Wohnbauträger versuchen naturgemäß nur unsere Wohnbauten zu sehen und nicht unbedingt das Ganze. Hier sehe ich aufgrund der Vorgaben, die in **aspern** auf dem Tisch liegen, eine sehr gute Chance, und ich denke, es wird gelingen.

stadt bauen **Um auf das Thema Durchmischung zu sprechen zu kommen: aspern hat im Masterplan immer auch einen sehr starken Schwerpunkt auf Forschung & Entwicklung und Gewerbe gelegt. Hier merkt man in der Umsetzung bisher sehr wenig. Wie wird das funktionieren?**

**Hinterkörner** Hier gibt es viel Kritik – vor allem auch im Bereich der großen Bildungseinrichtungen, die den Standort abgelehnt haben. Man muss den Betrachtungszeitraum aber auch fairerweise vergrößern. In der ersten Phase konzentriert sich **aspern** eher auf Betriebsstandorte als auf den Büromarkt. Der Markt ist schwierig und langwierig und derzeit kein konstanter Motor, wie es der geförderte Wohnbau ist. Die Nachfrage wird aber mit Sicherheit anziehen, sobald **aspern** als Wohnstandort wahrgenommen wird.

**Seiß** Die wesentlichste Akteurin in **aspern** ist für mich die Stadtregierung. Ich bin überzeugt, dass die junge Generation von Magis-

stadt bauen **Auch wenn wir mit der Entwicklung von aspern erst am Beginn stehen und noch keine gebaute Realität zu sehen ist, wie sehen Sie die Chance, dass in zehn Jahren aspern der innovative Stadtteil Wiens sein wird?**

**Laher** Ich glaube, dass es in **aspern** sehr viele Ansätze gibt, die in Wien das erste Mal mit viel Energie angegangen werden. In zehn Jahren gibt es hoffentlich mehrere Stadtentwicklungsgebiete, bei denen man wieder viel Neues ausprobiert. Es gibt derzeit einen großen Impuls und viele Dinge, die am Weg sind. Die Umsetzung dauert aber ihre Zeit.

**Pech** Ich sehe die Entwicklung sehr positiv: **aspern** hat wirklich die Chance, den derzeit formulierten, hohen qualitativen Anspruch einzulösen. Das Ergebnis wird man aber erst frühestens in zehn Jahren beurteilen können. Der Weg dorthin wird nicht immer ein leichter sein, aber ich bin überzeugt, dass die Entwick-



tratsplanerInnen sehr qualitätsbezogen arbeitet. Meine Frage ist jedoch: Wo ist das Engagement der Stadtpolitik für diesen Standort? Es ist für mich eine sehr markante Entscheidung gewesen, dass der neue FH-Campus, der jüngst in Favoriten errichtet wurde und dort überhaupt keine erkennbare Standortaufwertung oder Initialzündung bewirkt, nicht nach **aspern** gekommen ist. Nach den Absagen der Technischen Universität und der Wirtschaftsuniversität wäre es in der Hand der Stadt Wien gelegen, dort etwas wie den FH-Campus anzusiedeln. Ein großer Bildungsanker kommt dort nun die nächsten 15 Jahre wohl nicht mehr hin.

**Laher** **aspern** kann von der Widmung her prinzipiell im Bereich Forschung und Innovation einiges anbieten. Die Stadt Wien hat über die Wirtschaftsagentur mit dem Forschungs- und Innovationsquartier **aspern** IQ schon etwas realisiert, was ein Nukleus für die weitere Entwicklung sein kann. Hier sind noch viele Dinge im Laufen, aber es wird den Platz, das Angebot und das Image geben, dass sich Forschungsbetriebe dort ansiedeln. Es wird außerdem derzeit im Südteil der Seestadt ein großer Bildungscampus für 0- bis 19-Jährige realisiert.

lung auch für andere Projekte beispielhaft sein wird.

**Fleischmann** Ich möchte ergänzen, dass die managementorientierten Strukturen bei der Umsetzung in der Stadtentwicklung schon jetzt Vorbildwirkung in Wien und darüber hinaus haben. Es ist nie garantiert, dass alles funktioniert, aber es wurde zumindest ein Stein ins Rollen gebracht.

**Hinterkörner** Ich habe das Gefühl, dass **aspern** sich in jede Richtung exponiert und dafür auch Kritik einstecken muss. **aspern** ist auch ein Kommunikationsprojekt und dadurch Projektionsfläche für das Thema Stadterweiterung, das nun viel ausführlicher und breiter diskutiert wird. Dadurch wurde bereits jetzt an anderen Orten einiges in Gang gesetzt. Es entsteht eine gewisse Aufbruchstimmung in der Stadt.

**Seiß** Es ist zu wünschen, dass durch die Art und Weise, wie in **aspern** konzipiert und hoffentlich auch umgesetzt wird, Wien auch gesamthaft einen Fortschritt in der Planungskultur macht. Das könnten die Leute, die rund um **aspern** aktiv sind, auslösen.



Eine Gesprächsrunde geht der abschließenden Frage nach, was Wien aus den vorgestellten Projekten mit ihren Strategien, Instrumenten und Ideen lernen kann.

# stadt bauen

Was kann Wien  
aus den Beispielen  
lernen?

# „Was kann Wien aus den Beispielen lernen?“

-----  
Gesprächsleitung: Lukas Lang und Felix Sternath

## GESPRÄCHSRUNDE



Die Ausstellung zeigt verschiedene Beispiele aktueller Stadtentwicklungsprojekte in Europa. Sie beleuchtet diese im Hinblick auf die Zukunftsfragen des Städtebaus und gibt Einblicke in die angewandten Strategien und Instrumente. Welche Ansätze sind auch für Wien interessant und was braucht es, um diese zielstrebig zu verfolgen? Welche Herangehensweisen sind aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen und Rahmenbedingungen auf Wien nicht übertragbar? Und gibt es Ansätze, die man aus heutiger Erfahrung bereits als nicht geeignet betrachten muss und deren Überdenken notwendig wäre?

stadt bauen **Bei den in der Ausstellung gezeigten städtebaulichen Beispielen bestehen zum Teil ähnliche Ausgangsbedingungen und Herausforderungen wie bei Wiener Städtebauprojekten. Was hat man sich – speziell in Hinblick auf aspern – von diesen Beispielen abgeschaut?**

Lueger In den ersten Jahren unserer Arbeit als Wien 3420 Aspern Development AG haben wir uns mit sehr vielen Beispielen auseinandergesetzt und diese auch vor Ort besucht. Spannend war unter anderem die HafenCity Hamburg mit der starken Konzentration von Anstrengungen, die die Stadt Hamburg für ein einzelnes Projekt aufwendet, um die internationale Positionierung als Metropole voranzutreiben. Da ist Wien mit seiner größeren Streuung der Bemühung auf insgesamt 13 Zielgebiete und der nur geringen Spezialisierung einfach anders. Interessant waren dort auch der vergleichsweise späte bewusste Einsatz von Aktivierung und Partizipation sowie die Berücksichtigung des sozialen Wohnbaus. Das ist für mich ein Zeichen der großen Lernfähigkeit in Projektprozessen, auf die wir in **aspern** auch großen Wert legen.

### Teilnehmer

Jens Dangschat

Siedlungssoziologe, TU Wien

Michael Hecht

Partner Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH

Josef Lueger

Projektmanager Marketing & Kommunikation,  
Wien 3420 Aspern Development AG

Thomas Madreiter

Leiter MA 18

Bernd Rießland

Vorstand Sozialbau AG

Rudolf Scheuven

Raumplaner, TU Wien, Vorsitzender aspern Beirat und  
stellvertretender Vorsitzender Grundstücksbeirat der Stadt  
Wien



**Madreiter** Auch wenn die Vergleichbarkeit von städtebaulichen Vorhaben nicht immer gegeben ist: Die intensive Auseinandersetzung mit den vier ausländischen städtebaulichen Beispielen ist ein großer Fortschritt und eine Bereicherung für Wien, weil der Horizont doch deutlich erweitert wurde. Ich bin auch sehr froh, dass wir in **aspern** jetzt Neues ausprobieren. So wird **aspern** selbst zum Beispiel für Wien. Was dort gut funktioniert, wollen wir bei anderen Wiener Projekten weiterverwenden. Alles, was unter dieser Schwelle bleibt, ist dann ein ganz klarer Rückschritt.

**Dangschat** Speziell die beiden schwedischen Beispiele demonstrieren eine lebendige Diskussionskultur, die nur schwer auf Wien übertragbar ist. Das liegt weniger an der Fachöffentlichkeit oder den interessierten AkteurInnen, sondern ist primär eine Frage des politischen Willens. Während z. B. die HafenCity Hamburg ganz oben auf der politischen Agenda steht, nimmt **aspern** leider einen vergleichsweise geringen Stellenwert ein.

**Rießland** Die Beispiele zeigen zum einen die Bedeutung eines politischen Commitments für den Erfolg eines städtebaulichen Vor-

habens. Zum anderen braucht es ein kooperatives Verfahren der Handelnden. Im Fall von **aspern** mussten solche Strukturen erst aufgebaut werden, da sie rechtlich einfach nicht vorgesehen sind. So lässt sich dann ein sachgerechter Umgang mit dem Freiraum oder eine Ausgewogenheit zwischen der Ökonomie der Bauträger und der Ökonomie der Stadt sicherstellen. Das gelingt in **aspern** doch ganz gut. Dass umgekehrt ein rein betriebswirtschaftlicher Zugang scheitern kann, lässt sich ebenfalls an einzelnen Beispielen deutlich erkennen.

**stadt bauen Nutzungsmischung, Erdgeschoßzonen und der damit verbundene öffentliche Raum sind in allen städtebaulichen Beispielen ein großes Thema. Was funktioniert oder scheint vielversprechend, was nicht?**

**Scheuven** In der HafenCity Hamburg wurde bei den Erdgeschoßzonen auf eine gewisse Höhenentwicklung und Flexibilität geachtet. Die laufende Weiterentwicklung und Nutzung zeigt, dass das eine entscheidende Voraussetzung ist. In **aspern** gehen wir bei

der Gestaltung der Sockelzone darüber hinaus neue Wege, weil die geforderte Qualität von Anfang an feststeht und die Nutzung in den ersten Jahren ein Stück weit vorgegeben ist. Ein Quartier als Gesamtes sollte gleichzeitig über die Jahrzehnte in Hinblick auf die Nutzung wandlungs- und anpassungsfähig bleiben. Es ist sicherlich ganz spannend, den Resilienzgedanken in diesem Zusammenhang weiterzuverfolgen.

Dangschat **aspersn** läuft Gefahr, zwei Fehler der Hafencity Hamburg zu wiederholen: Zum einen lässt man anfangs zwar Nutzungen entstehen, die dann aber aufgrund der Verwertungslogik wieder weichen müssen. Zum anderen ist die Gestaltung

Rießland Durchmischung und städtische Urbanität sind von zentraler Bedeutung für den Wert einer Immobilie. Das zeigen die schwedischen Beispiele ganz gut. Man sollte daraus aber nicht ableiten, dass jedes Gebäude eine Erdgeschoßzone besitzen muss, die sich für eine Einkaufsstraße eignet. Jede Einkaufsstraße besitzt eine Art Hinterland. Wenn das Angebot an Erdgeschoßlokalen im Vergleich zur Nachfrage zu groß ist, ist Leerstand vorprogrammiert.

stadt bauen **Kooperative Verfahren sind eine Möglichkeit, Qualitätsanforderungen frühzeitig gemeinsam zu definieren.**



und Nutzung des öffentlichen Raums zu stark determiniert, dass es dann fast zwangsläufig zu einer Aneignung des öffentlichen Raums durch die aus Sicht der PlanerInnen „Falschen“ kommt. Soziale Prozesse frühzeitig zu begleiten ist also unbedingt notwendig und wird z. B. in **aspersn** zu wenig gemacht. Eine soziale Durchmischung über den Wohnbau ist noch lange kein Garant für ein gutes Zusammenleben.

Madreiter Die soziale und Nutzungsmischung ist nicht nur innerhalb eines Quartiers wichtig, sondern auch innerhalb eines Gebäudes. Eine gewisse hoheitliche Steuerung dieser Mischung hat sich dabei als nützlich erwiesen, etwa durch die Regulierung der Mietpreise. Wien hat hier eine lange Tradition, aber auch Malmö Västra Hamnen hat diesen Weg ein Stück weit eingeschlagen. Logischerweise ist umgekehrt jede Form der Monofunktionalität hinderlich für die Nutzungsmischung. Dazu zählen aber auch – und das wird oft übersehen – die vielen sympathischen „Spezialangebote“ im Wohnbau wie Baugruppen oder das Themenwohnen, die bis zu einem gewissen Grad antiurbanistisch wirken können, wenn sie in Richtung einer Art Dorfgemeinschaft gehen, die sich nach außen abschottet.

#### Was lässt sich hier in Wien verbessern?

Madreiter BürgerInnen sind als Ressource zu begreifen, die es einzubeziehen gilt. Da kommt in Wien sicherlich der Aktivierung eine größere Bedeutung zu als in einigen der Beispielstädte mit einer ausgeprägten Beteiligungskultur. In **aspersn** ist das schon recht gut gelungen, indem die AnrainerInnen sehr früh eingeladen wurden.

Scheuven Es wäre zu wünschen, dass in Wien die bestehenden Möglichkeiten des Dialogs ausgeschöpft werden. Gleichzeitig braucht es aber Spielregeln für kooperative Verfahren, die auch den Gegenstand dessen, worüber man sich austauscht, klar definieren. Auch in Wettbewerben wäre BürgerInnenbeteiligung denkbar, denn für gute Konzepte ist die Kreativität der ArchitektInnen allein sicher nicht ausreichend.

stadt bauen **Wie lässt sich dazu das Instrument der Bauträgerwettbewerbe weiterentwickeln?**

Rießland Bauträgerwettbewerbe erfüllen ihre derzeitige Funktion, Qualität im Wohnbau sicherzustellen, sehr gut. Sie sind ein Diskus-

sionsforum, in dem rein die Frage eines guten Wohnbaus erörtert wird. Die Fragestellung sollte nun erweitert werden. Dafür ist es notwendig, weg von der reinen Konkurrenz in Bezug auf einzelne Bauplätze, hin zu Kooperation zu gelangen, um gemeinsam die beste Qualität zu erreichen.

**Dangschat** Das Instrument des Bauträgerwettbewerbs sollte flexibler gestaltet werden, ohne seine rechtliche Verankerung aufzuweichen. Das bedeutet eine bedarfsorientierte Öffnung und Weiterentwicklung, z. B. durch das Hereinnehmen anderer entscheidungsrelevanter Themen. Die vierte Säule „Soziale Nachhaltigkeit“ ist da z. B. grundsätzlich begrüßenswert, auch

hinter stehenden Ideen, und da haben wir einiges vor: Städtebauliche Verträge sollen als Instrument in der Wiener Bauordnung verankert werden. Das soll auch helfen, die Lücke zwischen der strategischen Ebene und der sehr rigide geregelten Umsetzungsebene ein Stück weit zu schließen. So kann z. B. das allgemeine Ziel, die Stadt Wien als Smart City weiter zu stärken, in konkrete Maßnahmen heruntergebrochen und zwischen Stadt und BauträgerInnen verbindlich festgelegt werden.

**Rießland** Ein Zuviel an Instrumenten kann innovationshemmend wirken, da es die Kreativität der AkteurInnen mitunter beschränkt. Für **aspersn** wäre z. B. das genaue Gegenteil, eine



wenn dabei derzeit vor allem sehr eng auf Gemeinschaftsräume und -flächen abgezielt wird.

**Scheuven** Wettbewerbe in der derzeitigen Form schließen Kooperation weitestgehend aus. Qualitätssicherung sollte aber viel stärker als kooperativer Prozess verstanden werden und weniger als Aufgabe eines Beirats, der anhand definierter Kriterien streng urteilt. Wir müssen die Rechtsnormen aber nicht ändern, um hier Neues zu probieren.

**stadt bauen Braucht Wien insgesamt neue Instrumente, um die städtebauliche Qualität sicherzustellen?**

**Hecht** Das Raumordnungs- und Baurecht selbst ist für die Festbeschreibung und Sicherung von Qualität eher ungeeignet. Rechtliche Vereinbarungen zwischen AkteurInnen, wie z. B. der Stadt und BauträgerInnen, würden aber mit Sicherheit einen Fortschritt bedeuten. Städtebauliche Verträge, wie sie etwa in Deutschland existieren, sind hier sicherlich ein Vorbild.

**Madreiter** Die Übertragbarkeit von Instrumenten, die anderswo funktionieren, ist nie vollständig gegeben. Aber es geht um die da-

Art Sonderwirtschaftszone mit ausgeweiteten Freiheiten, eine echte Chance gewesen, um städtebauliche Innovationen voranzutreiben. Das war leider nicht möglich.

**Lueger aspersn** ist jedenfalls ein Experimentierfeld, in dem bestehende und neue Instrumente gemeinsam verwendet werden. Das ist eine gewaltige Chance für Wien, zu lernen, was gut funktioniert und was vielleicht auch weniger gut funktioniert. Es ist jedenfalls ein stetiger Aushandlungsprozess zwischen engagierten Personen, aus dem eine Kultur des miteinander Planens und Bauens hervorgeht. Neben guten Instrumenten hängt also auch sehr viel vom Engagement und dem Verhältnis der AkteurInnen zueinander ab.

**stadt bauen Kann Wien schon heute etwas aus aspersn lernen?**

**Hecht** Die Planung von **aspersn** war und ist ein Lernprozess für alle Beteiligten, bei dem einiges an Know-how entsteht. ExpertInnen bzw. einzelne Menschen entwickeln Qualifikationen, die in weiteren städtebaulichen Projekten jedenfalls zu einer weiteren Verbesserung der Prozesse beitragen werden.

**Dangschat** Die Rolle von **aspern** als Experimentierfeld ist natürlich eine tolle Chance, bisher aber insgesamt eine Enttäuschung. Man müsste das zum einen noch viel strategischer begreifen und den Lernprozess begleiten und dadurch breiter öffnen, auch gegenüber den Universitäten. Zum anderen muss man noch viel mutiger sein: **aspern** ist eine zweite Gründerzeit, für die man auf viel breiterer Ebene umdenken müsste. Ein großer Fortschritt sind aber in jedem Fall die Baugruppen, die auch ein Stück weit eine Abkehr von einem allzu paternalistischen Wohnbau bedeuten.

**Rießland** Der Planungsdiskurs ist jedenfalls lebendiger geworden. Es wird durchaus kritisch über Themen gesprochen – wie z. B. Wettbewerbe versus Kooperative Verfahren –, über die vor wenigen Jahren noch kein Diskurs möglich war. Es wäre wünschenswert, dass die dialogische Planungskultur und die dafür notwendigen Personenrelationen für zukünftige Projekte erhalten bleiben könnten. Unbedingt spreche ich mich für projektbezogene GebietsentwicklerInnen aus, die bevorzugt sowohl von öffentlichen Institutionen als auch privaten Unternehmen beschiedt werden.



**Madreiter** **aspern** befindet sich, was die Umsetzung anlangt, ja noch absolut am Beginn. Die Kontinuität der Zielsetzungen ist aber schon beeindruckend. Das schlägt sich auf das Handeln so vieler AkteurInnen bis hin zu beispielsweise MitarbeiterInnen der Wien Energie GmbH nieder, die die Zielsetzungen jeweils für sich selbst übersetzen. Die Kraft einer Idee ist also nicht zu unterschätzen und sollte in Planungsprozessen unbedingt genutzt werden. Die Verankerung von Zielsetzungen auf strategischer Ebene, wie das im STEP 05 mit den Zielgebieten geschehen ist, und die Benennung einer zuständigen Ansprechperson ist also ein Weg, der noch stärker beschritten werden muss.

**Scheuven** **aspern** setzt neue Maßstäbe in Qualität und Zusammenarbeit, die zukünftig den Standard bilden sollten. Damit sollten wir uns aber nicht zufriedengeben, sondern den Benchmark immer weiter setzen und so von Projekt zu Projekt besser werden.

**Lueger** Ein Projekt wie **aspern** braucht tatsächlich eine bestimmte Haltung und ein Commitment, die über den gesamten Planungs- und Bauprozess abgesichert werden müssen. Innerhalb dessen ist dann eine große Offenheit für Veränderungen notwendig, um flexibel zu agieren und gleichzeitig das übergeordnete Ziel im Auge zu behalten und zu verfolgen. Ich bin überzeugt, dass wir hier in **aspern** auf einem sehr guten Weg sind, und es würde mich sehr freuen, wenn sich dieses Virus auf die ganze Wiener Praxis der Stadtentwicklung überträgt.



### **Ein herzliches Danke**

an alle Personen und Institutionen, die durch ihr Engagement und ihre freundliche Kooperation mit dem KuratorInnen-Team wesentlich zum Gelingen der Ausstellung Stadt bauen und zur Umsetzung des vorliegenden Werkstattberichts beigetragen haben!

### **Stadt bauen – Beispiele für und aus Wien**

Grundlage für diesen Werkstattbericht ist die Ausstellung Stadt bauen – Beispiele für und aus Wien, die vom 25. Jänner bis 30. März 2012 in der Wiener Planungswerkstatt zu sehen war. Die Ausstellung setzt sich mit grundsätzlichen und aktuellen Fragen des Städtebaus auseinander und zeigt städtebauliche Beispiele aus Europa und Wien. Im Anschluss begibt sich die Ausstellung auf Wanderschaft und wird in anderen europäischen Städten präsentiert.

In einer intensiven Bearbeitungsphase von drei Monaten wurden die Inhalte erarbeitet. Dieser Prozess wurde unterstützt durch die Städte, die das nötige Material und Hintergrundwissen zu den entsprechenden städtebaulichen Projekten in Text und Bild zur Verfügung stellten.

Zwölf inhaltlich und räumlich an die Ausstellung gekoppelte Diskussionsveranstaltungen mit vorangestellten Führungen boten die Gelegenheit, viele der aufgezeigten Themen und Ansätze in großem Kreis vertieft zu diskutieren.

Der vorliegende Werkstattbericht fasst die Fülle an Inhalten der Ausstellung und der Diskussionen zusammen und ergänzt sie um Essays und Interviews von ExpertInnen. Das Ergebnis soll Lust machen auf mehr – auf mehr Austausch und kritischen Diskurs zum Thema Städtebau – in Wien, aber auch anderswo.

## IMPRESSUM

### **Eigentümer und Herausgeber**

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Wolfgang Dvorak  
Referat für Öffentlichkeitsarbeit und Wissensmanagement  
[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

### **Inhalt und Konzept**

RaumUmwelt® Planungs-GmbH  
Sandra Kainz, Lukas Lang, Ernst Mattanovich, Katharina Stebegg, Felix Sternath  
[www.raumumwelt.at](http://www.raumumwelt.at)

### **Fachliche Koordination**

Gabriele Berauscheck, Wolfgang Dvorak, Barbara Triska, MA 18

### **Technische Koordination**

Willibald Böck, MA 18

### **Grafik**

Atelier Unterkircher Jankoscheck  
[www.atelieruj.com](http://www.atelieruj.com)

### **AutorInnen**

RaumUmwelt® Planungs-GmbH  
Sandra Kainz, Lukas Lang, Ernst Mattanovich, Katharina Stebegg, Felix Sternath

### **Zusammenfassung der Diskussionen**

Robert Temel

### **Gastbeiträge**

Wolfgang Förster, MA 50 – Wohnbauforschung und internationale Beziehungen  
Rudolf Scheuven, Fakultät für Architektur und Raumplanung, TU Wien  
Bernd Vogl, MA 20 – Energieplanung

### **In Zusammenarbeit mit**

Bratislava: Ingrid Konrad, Eva Balasova, Marek Dinka  
Brno: Radova Herzan, Kateřina Leopoldová  
Hamburg, Hafencity Hamburg GmbH: Jürgen Bruns-Berentelg, Susanne Bühler,  
Jesko Dahlmann, Franka Kühn  
Ljubljana: Janez Koželj  
Malmö: Lotta Hansson, Göran Rosberg  
München: Anna-Maria Hogeback, Klaus Klassen  
Stockholm: Lennart Johansson, Malin Olsson  
Wien, Wien 3420 AG: Annemarie Hietler, Josef Lueger  
Zagreb: Iva Bedenko, Irena Matković, Jadranka Veselić Bruvo, Mirna Meštrović, Nives Škrebliin

### **Druck**

Holzhausen Druck GmbH

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von „ÖkoKauf“ Wien

### **Lektorat**

Ernst Böck

© MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien 2012

ISBN 978-3-902576-60-6



© Susanna Lehmann, RabanThomke