

# qualitalk

Informationen aus Technik und Gesellschaft

November 2018

Internet-Version

ISSN 1615-9667

19. Jahrgang

64. Ausgabe

Druck-Version

ISSN 1435-1641

24. Jahrgang

80. Ausgabe

Die Seestadt ist die Antwort Wiens auf die Nachverdichtung in den innerstädtischen Wohnbezirken. Auf winzige Zwischenräume werden hohe Häuser gequetscht. Alte, traditionell gedeckte Dächer werden brutal aufgerissen und mit kühnen Konstruktionen verschandelt, die zu sündhaft teuren Maisonette-Wohnungen werden.

Wie der Gegenentwurf einer modernen Stadt aussieht, die Leben und Arbeiten, Verkehr und Umwelt harmonisch verbinden soll,

zeigt Ihnen

## Seestadt Aspern

Wohnen und Leben in  
Wiens neuer Stadtteil der  
Superlative

Seite 2

Der Masterplan Seestadt

Seite 4

Was ins Auge springt

Seite 5

Was fehlt?

Seite 6

Was kommt

Impressum



**Seestadt Wien** - Auf dem ehemaligen Flugplatz Aspern wächst eine neue Stadt für 20 000 Einwohner heran. Das gigantische Vorhaben bezeichnet der Gewinner der Ausschreibung, der Schwede Johannes Tovatt aus Stockholm, als sein Projekt »Once in a lifetime«

Foto: Wien 3420 aspern Development AG

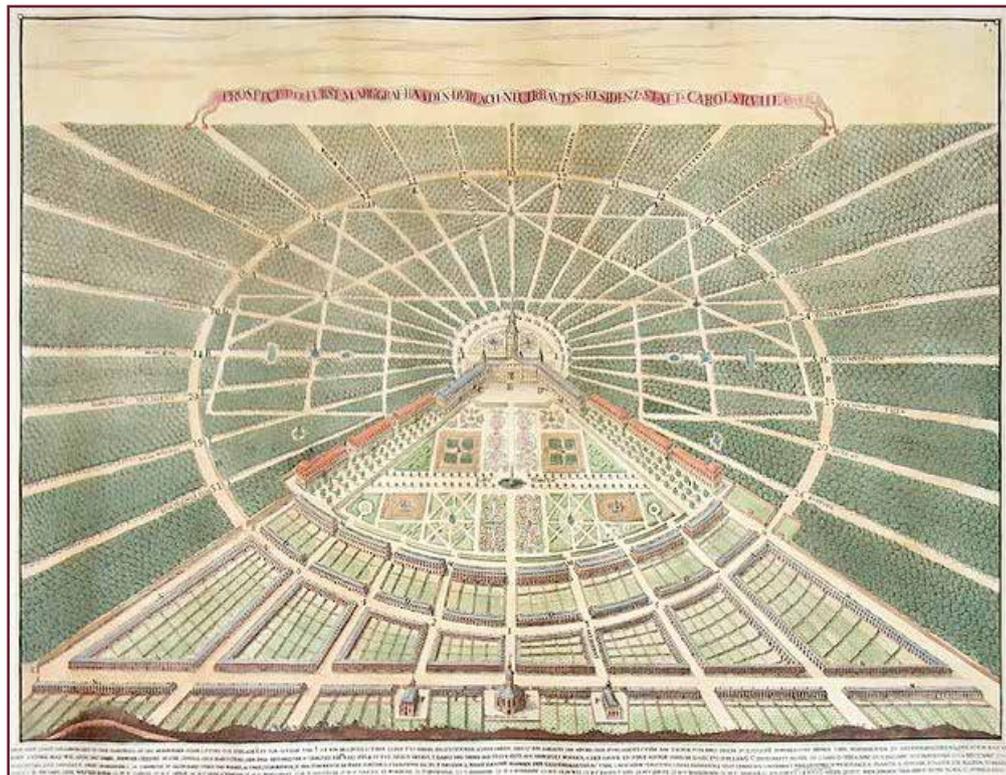
# Seestadt Aspern

Wohnen und Leben in  
Wiens neuem Stadtteil  
der Superlative

Geplante Städte, wie  
zum Beispiel Brasilia,  
üben eine große Fas-  
zination aus. Aus dem  
Nichts alles besser und  
schöner zu gestalten,  
wird oft in der Realität  
nicht wahr.

Eine der letzten großen Städte,  
die in Europa am Reißbrett  
entstanden, ist Carols Ruhe,  
das heutige Karlsruhe im Südwesten  
Deutschlands, benannt nach ihrem  
Gründer, Markgraf Karl Wilhelm  
von Baden-Durlach. Der Markgraf  
hatte selbst an der Planung seiner

zu sehen sein? Nicht direkt auf der  
grünen Wiese und schon gar nicht  
am Reißbrett lässt die Stadt Wien im  
22. Gemeindebezirk auf der freige-  
wordenen Fläche des früheren Flughafens  
Aspern die »Seestadt« entstehen.  
Das Aspern war 1977 für den Flug-  
betrieb geschlossen worden, weil der



Die ehemalige Residenzstadt Karlsruhe zeugt noch heute von der Ausrichtung auf den Mittelpunkt der absolutistischen Macht. Idealisierte Karlsruher Stadtansicht. Kupferstich von Heinrich Schwarz 1721 (wikimedia)

neuen, fächerförmigen Residenzstadt mit dem Schloss als Zentralpunkt mitgewirkt. Am 17. Juni 1715 begann mit der Grundsteinlegung des Schlossturmes der Bau der Planstadt. In den vergangenen 300 Jahre hat die Stadtentwicklung das ursprüngliche Konzept von Karlsruhe, die Beinamen »Fächerstadt« trägt, erkennbar beibehalten.

Was mag in 300 Jahren von dem größten Urbanisationsprojekt Europas anfangs des 21. Jahrhundert noch

Luftraum durch eine neue Landebahn am Flughafen Wien-Schwechat, englisch »Vienna International Airport« genannt, beansprucht wurde.

## Der Masterplan Seestadt

Nun stand eine riesenfläche von 240 Hektar für eine »Neustadt« frei, über deren Funktion als Trabanten-, Satelliten-, Wohn- und Schlafstadt man lange nachdachte. Erst 30 Jahre später einigte sich der Wiener Gemeinderat auf einen Masterplan

für die Seestadt Aspern. Natur und Umwelt, Verkehr und Gewerbe sollten nach den Bedürfnissen der jetzigen Anwohner und künftigen Bewohner in die Planung einbezogen werden. Die internationale Städtebau-Ausschreibung gewann 2005 das Architekturbüro »tovatt architects and planners ab« des schwedischen Architekten Johannes Tovatt. Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde das dänische Unternehmen Gehl verpflichtet, die neue Stadt lebens- und liebenswert zu gestalten. Man kann sich vorstellen, dass die Interessen in den benachbarten Wohngebieten heftiger vorgebracht wurden als die von Leuten, die noch gar nicht wissen konnten, ob sie einmal dort wohnen oder arbeiten würden. Die Eindrücke von einem Kurzbesuch können nicht das Lebensgefühl der gegenwärtigen Bewohner wiedergeben.

Nur sehr wenige Passanten waren an einen Oktober-Vormittag zu sehen, die man hätte befragen können, zum Beispiel: Wie man zu dem See käme, dem die Stadt den Namen verdankt,



**Masterplan »Seestadt«**  
mit Gliederung nach  
Nutzungsvarianten und  
Freiflächen.  
Grafik: Wien 3420 aspern  
Development AG

**Verbannte Autos:**  
in der inneren Seestadt dürfen auf Straßen und Plätzen keine Autos abgestellt werden. Die geparkten Fahrzeuge stehen daher, wie auf einer Perlschnur gereiht, außerhalb rund um das Wohnareal.

**Die Bäume**, die hier mit begrenztem Erdreich zurecht kommen müssen, brauchen intensive Pflege um zu überleben; hierzu fehlen meist die Ressourcen. Eine intelligente Bewässerungsanlage war im Masterplan nicht aufgeführt.



und wo man die beschriebene Urbanität mit Caribic-Flair fände. Nach eigenem Augenschein steht die Wandlung zum Tropenparadies noch am Anfang, aber in Anbetracht der prognostizierten Erderwärmung wachsen vielleicht in der Seestadt dann Palmen um den See herum, falls er noch nicht ausgetrocknet ist.

Die erste »Besiedlung« der Seestadt fand im Jahr 2012 statt: Das Technologiezentrum bewog mutige Firmen, sich auf dem gerade erschlossenen Areal niederzulassen. Das erste Wohngebäude begann im September 2014 sich zu füllen. Im Herbst 2018 waren schon über 6 000 Bewohner in der Seestadt ansässig. In der letzten Ausbaustufe im Jahr 2022 sollen es 20 000 Einwohner werden.

### **Was ins Auge springt**

Die Straßen sind breit und nahezu menschenleer. Als Maßnahme, die unter dem Begriff »Bündelung des Verkehrs« in dem Masterplan verankert ist, sind die Autos aus dem inneren Bereich verbannt. Die Kraftfahr-

zeuge müssen auf kürzestem Weg in Hoch- oder Tiefgaragen verschwinden, natürlich zu entsprechender Gebühr – zwei Euro für eine Stunde Kurzparken. Park- und Halteverbote vor den Wohnhäusern zwingen die Autofahrer, die sich keine teuren Stellplätze leisten können oder wollen, auf der Ringstraße außerhalb des Wohngebietes zu parken. Beim Näherkommen sieht man von der U-Bahn, aus Kostengründen nicht unterirdisch in die Seestadt fahrend, diese vielen abgestellten Autos wie an einer Perlschnur aufgereiht.

Fahrradfahrer finden nur an den Hauptstraßen eine markierte Spur auf der »Autobahn«, aber keinen geschützten Extra-Radweg. Auf den Nebenstraßen sollen sich alle den Verkehrsraum rücksichtsvoll teilen. Das heißt in der Seestadt »Mischverkehr«. Fußgänger und Radfahrer haben Vorrang. Auf den großzügigen Verkehrsflächen ohne Bordsteinkanten können auch die Roller- und Skateboard-Fahrer »barrierefrei« flitzen. Anscheinend sind die lieben Kleinen heutzutage nur noch rollend unterwegs, wie die lange Roller-

reihe vor dem Kindergarten zeigt. Mit den Elektro-Tretrollern kommt neue Variante zum Mischverkehr hinzu.

**Achtung: Verkehrsvorschrift**

Offiziell müssten Elektro-Tretroller den Radweg benutzen und dürfen nur maximal 25 km/h fahren, manche schaffen allerdings auch 30 km/h. Während in Deutschland die auch Steh-E-Scooter genannten Kleinstfahrzeuge im öffentlichen Bereich (noch) nicht zugelassen sind, hat Wien zur Förderung der *E-Mobility* ab September 2018 den US-amerikanischen Mietroller-Anbietern BIRD und LIME die Genehmigung zum stationslosen Betrieb erteilt. Das bedeutet, dass es keine festen, angemieteten Tretroller-Abstellflächen gibt. Man sucht den E-Roller auf dem Smartphone per App und kann ihn überall in der Öffentlichkeit abstellen.

Elektro-Tretroller könnten in der Seestadt von Vorteil sein, um schneller als zu Fuß zu der U-Bahn-Haltestelle Aspern Nord und Seestadt an der Peripherie zu gelangen. Der Durchmesser des bewohnten Areals beträgt ungefähr 1,5 Kilometer. Man braucht etwas mehr als eine Viertel Stunde für die Durchquerung, wenn man von der entgegen gesetzten Stelle zur U-Bahn-Station gehen will.

**Was fehlt?**

Getrennte Versorgung- und Entsorgungszugänge, seien sie auf Straßenniveau oder unterirdisch, fehlen. So schickt man die üblichen Groß-Lieferfahrzeuge mitten in die Stadt, statt von außen mit intelligenten Transportsystemen ausgewiesene Übergabepunkte anzusteuern. Das gilt auch für die Müllentsorgung; neben den Häusern stehen wie in einem Hochsicherheitstrakt eingezäunt, die häss-



lichen Sammelmülltonnen. Auch auf den öffentlichen Flächen stehen große Müllbehälter; vielleicht sind einige aus ihrem Käfig ausgebrochen? Diese Mülltonnen tragen jedenfalls nicht zu einem interessanten Straßenbild bei. Über die nächsten Jahrzehnte hinweg wird die Müllabfuhr holpernd und pol-

**Tretroller – die KITA-Kinder** müssen weiterhin per Muskelkraft fahren. Das Mindestalter für die Benutzung eines E-Scooters beträgt 16 Jahre.



**Mülltonnen, Altglasbehälter** und Kleidersammelboxen stehen zusätzlich auf den Freiflächen herum.

ternd in der Seestadt mit ihren Dieselfahrzeugen unterwegs sein – aller Emissionsvorschriften zum Trotz!

Eine unterirdische, geräuschlose U-Bahn-Anbindung in die Mitte der Seestadt wurde aus Kostengründen nicht realisiert; stattdessen verläuft die U-Bahn-Trasse auf Stelzen eher in

einem Viertelkreis um die Seestadt. Dadurch hat man natürlich einen schönen Ausblick, wenn man sich der Stadt nähert. Es ist vorhersehbar, dass in Zukunft mehr und mehr Häuser entlang der Trasse errichtet werden. Für die Anwohner ist es sicher nicht angenehm, im Minutentakt die Wagons vor dem Fenster zu sehen und zu hören.



**Autonome Kleinbusse** mit Elektroantrieb fahren als Test ab Frühjahr 2019.  
Foto: Manfred Helmer, Wiener Linien.

In dem U-Bahnhof Seestadt gibt es (noch?) keine Rolltreppe – nur einen Aufzug. Für alle, die rasch die Rolltreppe zum Bahnsteig hoch rennen wollten, ist das Warten auf den Fahrstuhl natürlich keine Lösung.

Einen Informationsstand über die Seestadt sucht man bei der Ankunft in der U-Bahnstation vergeblich – auch sonst wo fehlen Infos. Kein Großbildschirm mit Animation und keine Modellanlage wie von einer Spielzeug-Eisenbahn verschaffen dem interessierten Besucher einen Eindruck über den Jetzt-Zustand der Planstadt und deren Erweiterungen. Ein virtuel-

les 3D-Modell (siehe [www.denkmal-3d.at](http://www.denkmal-3d.at)) wäre eine gute Lösung. Durch eigene Betrachtung konnte man nicht erkennen, ob die Dächer begrünt und mit Solar-Paneelen bestückt waren.

### Was kommt

Rund um den U-Bahnhof Seestadt werden zwei autonome Elektro-Kleinbusse ab dem Frühjahr 2019 auf zwei Kilometer probenhalber verkehren. Maximal 10 Fahrgäste können mitfahren, allerdings ohne Kinderwagen. Die



Elektrofahrzeuge AUTONOM SHUTTLE werden von der französische Firma Navya aus Lyon bezogen. Für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Umfeld werden Mobilitätssysteme der Firma Siemens eingesetzt. □

## Impressum



### Chris Schuth

Foto: [www.martina-pipprich.de](http://www.martina-pipprich.de)

**qualitalk** wird herausgegeben von  
Chris Schuth | Max-Planck-Straße 45  
55124 Mainz | Deutschland  
Telefon (+49) 06131 - 476466

[www.chris-schuth.de](http://www.chris-schuth.de)  
mail (schnabel-a) [chris-schuth.de](mailto:chris-schuth.de)

Ausgabe: November 2018  
erscheint in der Regel viermal pro Jahr.  
Fotos: eigene, wenn nicht anders erwähnt.

ISSN 1615-9667 [Internet]  
ISSN 1435-1641 [gedruckte Ausgabe]

**qualitalk** wird registrierten Lesern per E-Mail angekündigt und kann dann als pdf-Dokument von der Internetseite [www.chris-schuth.de/qtalk\\_80.pdf](http://www.chris-schuth.de/qtalk_80.pdf) herunter geladen werden. Interessenten ohne Internetzugang erhalten **qualitalk** per Post (snail mail).

English translation also available:  
[www.chris-schuth.de/qtalk\\_80\\_en.pdf](http://www.chris-schuth.de/qtalk_80_en.pdf)

© Chris Schuth