

# Die Seestadt Aspern

1220 Wien-Aspern, 2013

Text | Stefan Weissenböck, Cathérine Stuzka

Bilder | © Weissenböck Baustoffwerk Gesellschaft m. b. H.

Plan | © Tovatt Architects & Planners

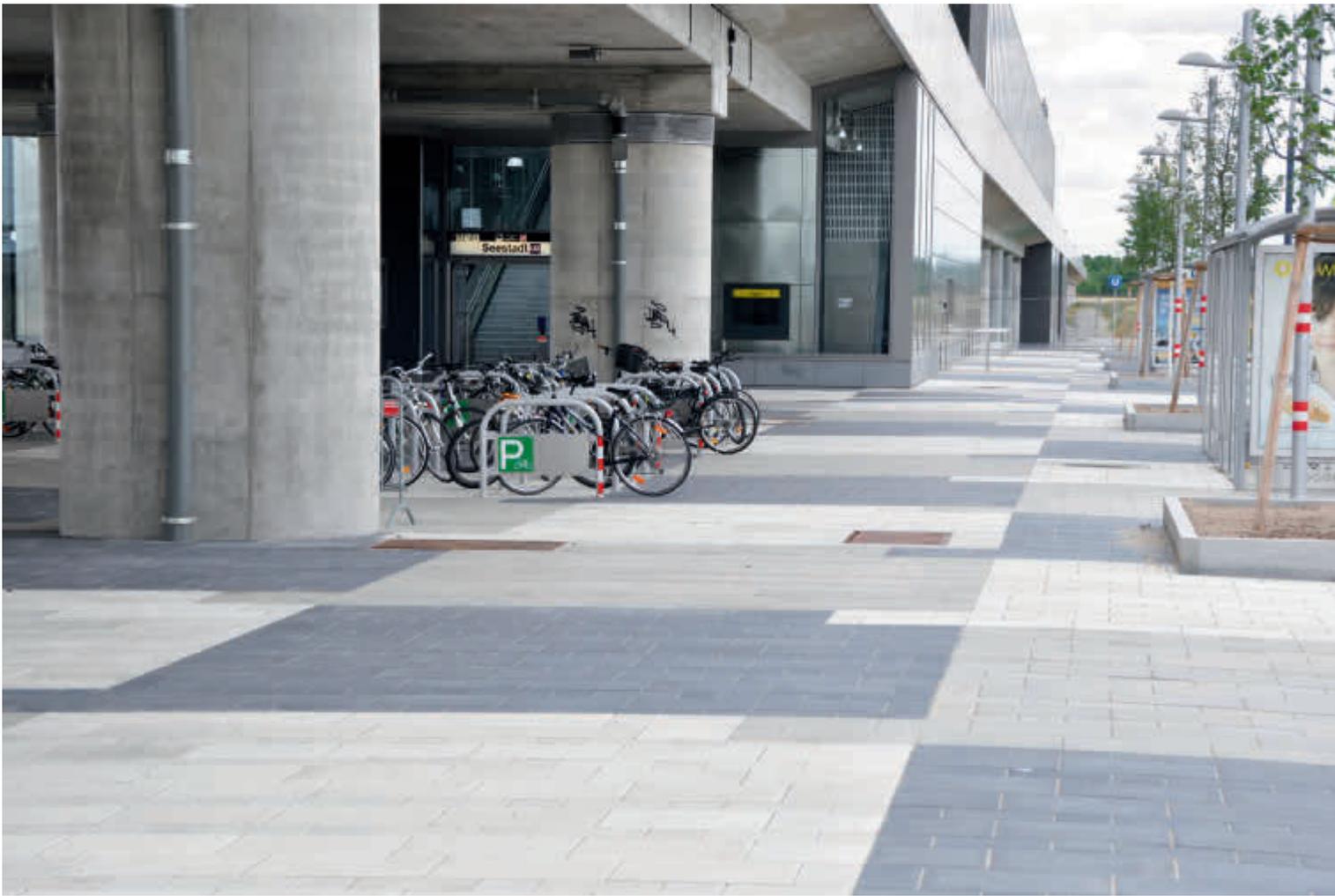
Rendering | © schreinerkastler.at

**Wien ist eine wachsende, pulsierende Metropole. Laut Prognosen werden spätestens im Jahr 2035 rund zwei Millionen Menschen in der Stadt leben. Dies bedeutet einen jährlichen Bedarf von zusätzlich 7.500 bis 8.000 Wohneinheiten. Damit Wien weiterhin einen Spitzenplatz in Sachen Lebensqualität belegt, werden entsprechende Maßnahmen gesetzt. Die Seestadt Aspern inmitten des 22. Bezirks ist dabei zu einem strategisch wichtigen Projekt geworden. Es ist eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas und setzt neue Standards. Kurze Wege zu allen Lebensbereichen und vitale Wechselbeziehungen zum Umfeld kennzeichnen die Architektur mit dem Ziel, ein „klimaneutraler Stadtteil“ zu werden.**

Die Grundfläche beträgt 2,4 Mio. m<sup>2</sup>, das entspricht ca. der gemeinsamen Fläche des 7. und 8. Wiener Gemeindebezirks. In der Mitte liegt ein 5 ha großer See in einem fast doppelt so großen Park, er bildet das Herz der Seestadt. Geplant sind etwa 10.500 Wohnungen für 20.000 Menschen und Betriebsstätten für 15.000 Büroarbeitsplätze sowie 5.000 Arbeitsplätze in Gewerbe, Wissenschaft, Forschung und Bildung. Neben der Anbindung an die U-Bahn-Linie U2 erfolgt die Erschließung auch über die ÖBB S80/R80 sowie über eine leistungsfähige Anbindung an die Autobahn A23. Zusätzliche Anbindungen durch Straßenbahnen und Buslinien sind vorgesehen.

Im Jahr 2003 gab es die ersten Planungen, drei Jahre später wurde die Trasse der U-Bahn-Linie U2 festgelegt. Der schwedische Architekt Johannes Tovatt wurde 2007 mit der Masterplanung beauftragt. 2009 erfolgte die Einreichung der Straßenbau- und Städtebau UVE (Umweltverträglichkeitserklärung)





für den südlichen Teil der Seestadt durch die Wien 3420 AG und die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau. Im Folgejahr begann der Abbruch der Roll- und Landebahnen – vor über 100 Jahren war hier der größte und modernste Flughafen Europas – und Bürgermeister Michael Häupl persönlich setzte den Spatenstich für den künstlich angelegten See. 2011 erfolgte der Baubeginn für das erste Seestadt-Gebäude Aspern IQ und der Start der konkreten Planungen für die ersten 1.800 Wohnungen. Im Oktober 2013 wurden die U-Bahn-Stationen Aspern Nord am Nordrand des Gebiets und Seestadt als Endstation der Linie U2 im Süden eröffnet und die ersten Wohnungen bezogen. Noch heuer werden weitere Hochbauten abgeschlossen und bezugsfertig sein. Die weitere Bebauung und Besiedelung der Seestadt erfolgt bis 2030.

Öffentliche Räume sind der Impulsgeber einer Stadt und sollen viele unterschiedliche Funktionen erfüllen: infrastrukturelle Vernetzung, Handel, Kultur, aber auch Freizeit und Naherholung. Durch die Gestaltung der Oberfläche (Formgebung, Linienführung, Farbakzente) gewinnt das Umfeld an Bedeutung. Daher sollte



Die Platten weisen oberseitig eine Frost-Tausalzbeständigkeit auf, welche auch die strengsten Normenvorgaben weit übertrifft.

der Aufbau von befestigten Flächen immer aus einer ganzheitlichen Sicht und in Bezug auf deren Nutzung bemessen werden. Das dänische Architekturbüro Gehl Architects wurde mit der Entwicklung von Strategien und Typologien für den öffentlichen Raum in der Seestadt Aspern beauftragt. Die renommierten Freiraumplaner haben das Planungshandbuch „Partitur des öffentlichen Raums“ mit dem Ziel entwickelt, die Straße als Lebensraum zu verstehen und auch so zu gestalten.

Das Konzept baut auf der Idee von vier Saiten eines Musikinstruments auf, deren Zusammenspiel einen „Wohlklang“ des öffentlichen Raums und somit einer Stadt erzeugen. Die rote Saite soll als Lebensader von Aspern fungieren, die blaue Saite das Herz der Seestadt sein und die grüne Saite die Verbindung zur Nachbarschaft herstellen. Die Ringstraße ist die vierte Saite und mehr als nur ein Verkehrsweg: Sie soll als Aushängeschild zum Erlebnis lokaler Boulevardstruktur werden. Die Vorbereitungsarbeiten mit der Weiterentwicklung wurden durch das Büro 3:0 Landschaftsarchitektur aus Wien fortgesetzt.

Bei der Freiraumgestaltung wurden neben technischen Gesichtspunkten (z. B. Tragfähigkeit von Materialien) und optischen Kriterien (z. B. Formatgrößen, Farben, Oberflächen etc.) auch wirtschaftliche Parameter wie Materialkosten und Einheitspreise bewertet.

Die Entscheidung fiel auf die neueste Version des Betonplatten- und -steinsystems Tegula der Firma Weissenböck. Neben der flexiblen Anpassbarkeit an unterschiedliche Be-

lastungssituationen bildet es aufgrund seiner reduzierten Geometrien einen zeitlosen und stimmigen Rahmen für die Freiräume der Seestadt. Viele Flächen wurden von den Dicken her bewusst auch LKW-befahrbar dimensioniert.

Die Formatzusammenstellung der Platten entspricht höchster Verfügbarkeit, wenn ein rascher Austausch aufgrund von neuerlichen Aufgrabungen, Verschmutzungen oder Zerstörung vonnöten wäre. Die Platten weisen oberseitig eine Frost-Tausalzbeständigkeit auf, welche auch die strengsten Normenvorgaben weit übertrifft. Weiters sind sie auch seitlich und unterseitig tausalzbeständig ausgeführt. Dies ist in der Praxis besonders in den Zonen der vielen Haltestellen wichtig, weil dort die üblichen Tausalzmengen aufgrund der besonderen Verkehrsgefahren zum Teil überschritten werden.

Das Farbkonzept aus verschiedenen Weiß-, Grau- und Anthrazitönen ordnet sich bewusst den zahlreichen, zum Teil auch recht bunten Architektur- und Bepflanzungs-Highlights unter. Die Steine sind durch besondere Rezepturen und Verfahren so gestaltet, dass die Farbe stabil eingebunden bleibt und die Oberflächen lange fein, jedoch griffig bleiben. Dadurch wird das Tegula-System auch noch bei Bauende im Jahr 2030 angenehm und dezent modern wirken.

Der Oberbau besteht aus klassischen ungebundenen Tragschichten, einer Frostschuttschicht (0–63 mm) und einer oberen ungebundenen Tragschicht (0–31,2 mm). Darüber befindet sich die Pflasterbettung (2–8 mm), die aus einem



Brechsand-/Splittgemisch besteht. Die Platten (16 cm dick) wurden in vier verschiedenen Formaten (Platte, Halbplatte, Großplatte, Quadratstein) sowohl mit Verlegezangen (händisch) als auch mittels Vakuumtechnik (maschinell) verlegt. Die Fugen wurden mittels Brechsand (0–4 mm) ausgeführt. Bei den Fugenbreiten wurden die österreichischen Normen-Novellierungen sowie die Aufgrabungserfahrungen der letzten Jahre durch die Einbindung von Pflasterprofilen berücksichtigt.

Weiters wurde auch ein wasserführendes Randsteinsystem mit Fachplanern und Pflasterprofilen entwickelt und später magistratsübergreifend abgestimmt. Eine spezielle Profilierung stellt auch bei den bei uns üblichen, mittelstarken Regenernissen die Wasserführung seitlich von Längsfugen sicher, sodass Schäden aufgrund von eindringender Feuchtigkeit oder ausgespülten Fugenmaterials vermieden werden. Für viele besondere Kreuzungsbereiche wurden Regeldetails geschaffen, damit die Wasserführung auch an diesen Knotenpunkten perfekt funktioniert. Auch dieses Randsteinsystem

gibt es – passend zur umliegenden Flächenpflasterung – in den verschiedenen Weiß-, Grau- und Anthrazitfarbtönen.

Es wurde im Jahr 2013 und 2014 zwar erst ein „kleiner“ Bauabschnitt gepflastert, doch bereits die ersten Flächen zeigen nun die Früchte der vielen gründlichen Überlegungen. Bekannterweise gehört zu einer guten Planung auch eine gute Ausführung. Die bisher tätigen ARGEN und Baufirmen wie STRABAG, Porr, Leithäusl, Held & Francke, Gebrüder Haider etc. erfüllten einerseits die Vorgaben der Bauzeitpläne zur vollsten Zufriedenheit der Bauherren und blieben andererseits auch im budgetierten Kostenrahmen. Die involvierten Planer und Bauherrenvertreter haben mit ihren Vorarbeiten ein solides Fundament für eine gelungene Freiraumgestaltung gelegt, welche noch bis zum Jahr 2030 sukzessive weiterwachsen wird. Das Bündeln von Fachkompetenz wie in diesem Fall beweist, dass eine einerseits nachhaltige Bauweise und andererseits konsequente Gestaltung für ein ganzes Stadtviertel nicht nur notwendig, sondern auch lösbar ist.

#### Projektdaten:

**Adresse:** 1220 Wien, Ortsteil Aspern | **Bauherr:** Wien 3420 Aspern Development AG | **Architektur:** Johannes Tovatt (Masterplaner) | **Mitarbeitende Büros:** Gehl Architects (Dänemark), 3:0 Landschaftsarchitektur (Wien) | **Planungszeit:** ab 2003, Tovatt ab 2006/2007 bis 2028 | **Baubeginn:** 2009 (Abbruch der Landebahnen) | **Bauende:** 2030 | **Ausführende Firmen:** STRABAG, Porr, Leithäusl, ab Juli 2014: Held & Francke, Gebr. Haider, HABAU | **Platzgestaltungsfläche:** 7.000–8.000 m<sup>2</sup> bisher realisiert (ca. 14.000 m<sup>2</sup> bis 09/2014, ca. 25.000–30.000 m<sup>2</sup> bis 09/2015) |

#### Autoren:

Stefan Weissenböck  
Weissenböck Baustoffwerk  
Gesellschaft m. b. H.  
▶ [www.weissenboeck.co.at](http://www.weissenboeck.co.at)  
Cathérine Stuzka  
▶ [www.zement.at](http://www.zement.at)