

Die Stadt der schönen Worte

Von Christian Kühn



Die Fahrt mit der U-Bahn ist in Wien seit der Einführung neuer Sprachdurchsagen zu einer Gruppenreise geworden. „Wir sind am Ziel“, sagt die Tonbandstimme, und das kollektive „wir“ weiß, dass es ganz weit draußen angekommen ist, an Orten wie Hütteldorf im Westen, Siebenhirten im Süden oder Leopoldau im Norden. Seit kurzem gibt es auch eine entsprechende Destination im Nordosten, die freilich keinen alten Ortsnamen hat. Die „Seestadt“ auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern, im Süden begrenzt vom General-Motors-Motorenwerk, ist ein komplett neuer Stadtteil, in dem im Endausbau 20000 Menschen in 10500 Wohnungen wohnen und ebenso viele einen Arbeitsplatz finden sollen. Die Fläche des Gebiets entspricht annähernd der Wiener Innenstadt innerhalb des Rings.

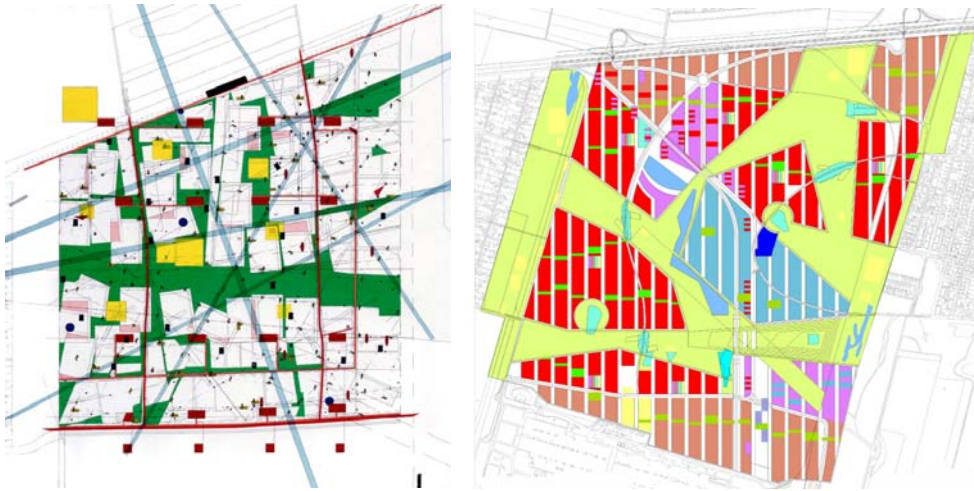
Den ersten Anlauf für eine städtebauliche Planung gab es im Jahr 1992, damals noch für 4000 Wohneinheiten. Das Konzept von Rüdiger Lainer nahm die Achsen der Landebahnen des alten Flugfelds zum Ausgangspunkt für eine städtebauliche Figur, die Aufbruch signalisierte. Sichtachsen sollten den Blick nach außen offen halten, die Planung mit den Freiräumen beginnen und die Bebauung in einem offenen Prozess schrittweise festgelegt werden. Diese Haltung fand damals auch Unterstützung von übergeordneter Seite, insbesondere von dem ein Jahr davor unter der Leitung von Ottokar Uhl eingesetzten „Beirat für die Stadtentwicklungsgebiete“, der zusammen mit den Abteilungen des Magistrats sowohl allgemeine planerische Leitlinien als auch Empfehlungen für einzelne Gebiete erarbeiten sollte. Uhl, 1973 als Nachfolger von Egon Eiermann nach Karlsruhe

berufen und vor allem für Beteiligungsprojekte im Wohnbau bekannt, wollte seine Vorstellungen von Partizipation auf den Städtebau übertragen sehen. Seine knappe Definition einer den aktuellen Problemen angemessenen Stadtplanung lautete: „Nicht alles wird bis zum letzten Detail geplant, sondern immer nur das gerade Nötigste und so geht es Schritt für Schritt weiter mit dem nur gerade Nötigsten.“ Stadtplanung ohne Visionen also? Nicht ganz: „Das Nötigste für das Planungs-Bau-Handeln ist, dass das Ganze als Ziel nicht verloren geht.“

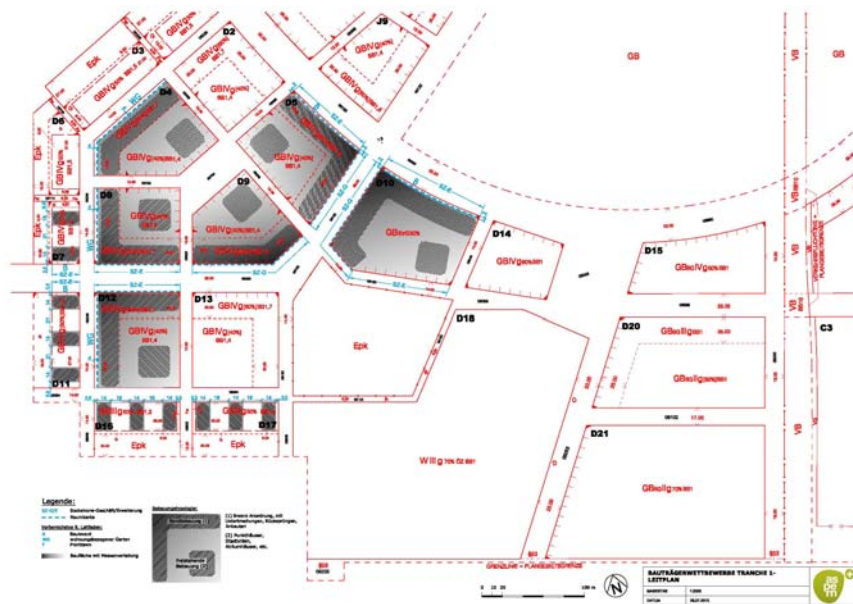
Das alles war den Wiener Bauträgersgesellschaften, die das alte Flugfeld möglichst effizient und rasch verwerten wollten, doch etwas zu komplex. 2006 erfolgte daher ein weiterer Wettbewerb, bei dem die Anzahl der Wohnungen bereits auf 8500 gewachsen war. Der Masterplan, den dieser Wettbewerb hervorbrachte, stammt vom Schwedischen Büro Tovatt Architects and Planners, zum Zeitpunkt der Ausschreibung des Wettbewerbs noch ein Gemeinschaftsbüro mit dem bald danach 91-jährig verstorbenen Ralph Erskine, Mitglied des legendären „Team Ten“ und radikaler Kritiker des modernistischen Städtebaus. Der Masterplan sieht einen See im Zentrum vor, um den sich die Stadt in mehreren konzentrischen Ringen ausbreitet. Der Blockraster in den Dimensionen der gründerzeitlichen Stadt gibt dabei den Takt vor. Eine der umlaufenden Straßen ist als überbreiter Boulevard hervorgehoben, eine „Ringstraße“, die im Unterschied zu ihrem Vorbild tatsächlich ein kreisförmig geschlossener, wenn auch ein wenig verquetschter Ring ist.

Dieser Masterplan sieht im Grundriss konservativer aus, als er ist. Die Blockrandbebauung ist als grobe Vorgabe mit einigem Spielraum im Rahmen einer vorgegebenen Dichte zu verstehen, was vielfältige Verbindungen zwischen dem Straßenraum und dem Inneren der Blöcke ebenso ermöglicht wie unterschiedliche Bauhöhen in einem Block. Die Qualität des Konzepts von Johannes Tovatt, der das Projekt als Stadtplaner auch in der Umsetzung begleitet hat, liegt darin, dass es von Anfang an den Freiraum ins Zentrum der Aufmerksamkeit rückte. Dafür entwickelten Gehl Architects aus Kopenhagen 2009 ein Planungshandbuch unter dem Titel „Partitur des öffentlichen Raums“ als Grundlage für die weitere Arbeit der Architekten und Freiraumplaner. „Zuerst das Leben, dann die Stadträume, dann die Gebäude“, lautete der Slogan.

Das war allerdings auch schon das Credo des Projekts von Rüdiger Lainer gewesen, aber eben mit einer anderen Vorstellung von Stadtraum. Unter den Beiträgen zum Wettbewerb 2006 gab es ein einziges, das Rüdiger Lainers stadträumliche Vorstellungen weiterdachte. Es betrachtete den Ort nicht als Tabula Rasa, in den Architekten Stadträume einschreiben, sondern setzte an der landschaftsplanerischen Ebene an. Das Projekt definiert Grünzonen, die an die Erholungsgebiete in der Umgebung anschließen und sehr dichte Bebauungsfelder, die im Lauf der nächsten 20 Jahre ihre eigene Charakteristik entwickeln können. Eine große Figur gibt es nicht, auch keinen zentralen See, dafür dezentrale Wasserflächen, die den einzelnen Quartieren zugeordnet sind, und weitläufige Sichtachsen, die dem Ort seine pannonische Weite lassen.



Der Vorsitzende der Jury, Carl Fingerhuth, begründete die Entscheidung mit dem Primat des öffentlichen Raums: „Die Moderne hat den Bürgern eine neue Stadt versprochen, gebaut hat sie neue Häuser und neue Straßen. Entstanden ist die banalste Stadt, die es je gegeben hat. [...] Das Konzept von Tovatt ist zuerst einmal nur eine Vision für den öffentlichen Raums dieses neuen Stadtteils. Die vorgeschlagene Raumstruktur verknüpft das Gebiet mit dem Umfeld und schafft im Inneren mit Boulevards, Plätzen, und Wasserflächen eine spannungsvolle und urbane Sequenz von öffentlichem Raum.“ In der Umsetzung ist die Stadtplanung darauf angewiesen, den gewünschten Effekt zu erzielen, indem sie gute Häuser und gute Straßen baut. Das Regelwerk dafür versuchte man in der Seestadt Aspern auf zwei Ebenen zu definieren: Einerseits durch eine „Partitur des öffentlichen Raums“, die Gehl architects formulierten, andererseits durch eine Bebauungsplanung, die maßgeblich von Johannes Fiedler für die unter dem Namen 3420 Aspern Development AG gegründete Entwicklungsgesellschaft erstellt wurde. Die Bebauungsplanung legte ein Regelsystem für Bauklassen und Dichtezonierungen fest, in dem als Alternative zur geschlossenen Bebauung auch Raumkanten festgelegt wurden, die nur zu einem bestimmten Prozentsatz mit Fassaden zu füllen waren. Neben diesem trockenen Regelwerk versteht sich die „Partitur des öffentlichen Raums“ als Planungshandbuch, das in zahlreichen Diagrammen und erläuternden Texten eine Stadtvision für Aspern erzählt: Stadtplanung als große Erzählung, die Qualitäten beschwört, für jeden Punkt Potenziale und Herausforderungen festlegt und über das vorhandene städtebauliche Gerüst noch eine zusätzliche Ebene in Form von so genannten bunten „Saiten“ legt. Eine rote Saite, in der „der Puls der Stadt schlägt“, eine grüne Saite, die in der Vernetzung der Landschaftsräume besteht, und schließlich eine blaue Saite, die mit dem See „als Herz von Aspern“ verknüpft ist. Viele schöne Worte und Referenzbilder aus aller Welt, ein großes „Mood-Board“, in dem man substantielle Aussagen zwischen sehr vielen Wort- und Bildhülsen suchen muss.



Mit der Fertigstellung der Bebauung im Südwesten mit knapp 2600 Wohneinheiten ist eine erste Bilanz über das realisierte Projekt aus städtebaulicher und architektonischer Sicht möglich, da hier alle zentralen Fragen zu beantworten waren: Anschluss an den See, Ausformung von Wohnstraßen und der Ringstraße, Typologie der Bebauung, Übergang zu den angrenzenden Einfamilienhausgebieten.

Besucher, die sich dem Areal von der Endstation der U2 nähern, dürfen sich vom ersten Eindruck nicht täuschen lassen. Das Brachland, das sich vor ihnen ausbreitet, wird in den nächsten Jahren verbaut. Bis zur U-Bahn-Station fertig gestellt ist nur der Park am südlichen Seeufer, der zurückhaltend gestaltet ist und sich bemüht, den beachtlichen Niveausprung zum Wasserspiegel des Grundwassersees in den Griff zu bekommen. Nähert man sich vom Park den Wohnbauten an der Bauungskante zum See, sieht man sich einer unruhigen Front von Fassaden gegenüber, die in einer eher spannungslosen spätmodernen Formensprache gestaltet sind. Erst in der zweiten Reihe gibt es einige qualitative Ausreißer nach oben: Am Übergang zur kleinteiligen Nachbarschaft hinter der spätmodernen Wasserkante finden sich drei Stadtvillen von NMPB, die mit sparsamen Mitteln hohe Wohnqualität und von Rajek/Barosch fein gestaltete Außenräume bieten. Ein paar Reihen dahinter stehen sich die beiden Baublöcke der Architekten PPAG auf der einen und Berger und Parkkinen mit Querkraft auf der anderen Seite gegenüber. PPAG verdichten das Baufeld maximal mit scheinbar frei eingestreuten Turmhäusern, zwischen denen es so dicht zugeht wie in der Altstadt von Venedig. Trotzdem gibt es aus allen Wohnungen weite Blicke und auf Straßenniveau einen winkligen öffentlichen Raum mit kleinen Baumgruppen und viel Asphalt, der erstaunlich gut funktioniert.

Berger und Parkkinen haben sich mit Querkraft ein großes Baufeld nicht in der üblichen Weise in zwei Abschnitte geteilt, sondern gemeinsam eine große Lösung entwickelt, eine komplexe Zeilenstruktur, die es sich im Blockrand bequem macht. Als eines der ganz wenigen Projekte kommt dieses ohne Vollwärmeschutz aus, sondern arbeitet mit einer Holzelementfassade. Im Inneren der Anlage gibt es einen halböffentlichen Park nach einem Entwurf von Alice Größinger, der von den Bewohnern mitgestaltet wird. Beide Projekte bieten in der Erdgeschoßzone Wohnungen mit direktem Straßenzugang an, die auch als Büros genutzt werden können.

Insgesamt hinterlässt ein Besuch in Aspern einen zwiespältigen Eindruck. Die Wohnstraßen sind gut dimensioniert und erzeugen differenzierte Stadträume, wobei sich hier das Fehlen eines Farbkonzepts für die Bebauung unangenehm bemerkbar macht, wenn stellenweise Differenzierung in Dissonanz umschlägt. Die Adressbildung funktioniert, auch wenn die Bauträgergenossenschaften

nach wie vor nicht von Hausnummern, sondern von „Stiegen“ sprechen und diese Ordnung auch so in ihre Orientierungstafeln eintragen. Kreuzungspunkte und Platzbildungen sind keine Stärke des Konzepts: Hier wirkt sich die geometrisch unklare Form der Ringstraße auf die Zuschnitte der Parzellen aus. Überhaupt, die Ringstraße: Ihr erster realisierte Abschnitt zeigt deutlich, dass es auch ein Überangebot an öffentlichem Raum geben kann. Mit diesem überbreiten Straßenraum weiß sich offensichtlich niemand etwas anfangen.

Eine echte Niederlage ist die Gestaltung des Sees und des Übergangs zur Bebauung. Hier haben die schönen Worte (und Warnungen) in der „Partitur des öffentlichen Raumes“ offensichtlich keinen fruchtbaren Boden gefunden. An der „lebendigen Gebäudekante“ der Janis-Joplin-Straße (alle Straßennamen in der Seestadt aspern sind weiblich) parken Autos, die den wenigen Geschäften die Sicht zum See blockieren. Und statt der versprochenen künstlerischen Interventionen zieren Kunststoffpferde und eingegrabene Boote die Böschung zum See.

Selbst mit einer perfekten Landschaftsarchitektur an dieser Stelle wäre das Grundproblem des städtebaulichen Konzepts ungelöst: So wertvoll es ist, in der Stadtplanung vom Freiraum und nicht von den Gebäuden auszugehen, bleibt am Ende die schlichte Tatsache, dass der Stadtraum von Häusern und Straßen gebildet wird. Während deren Typologie und Gestalt im gründerzeitlichen Block stark geregelt war, hängt in der Seestadt trotz aller Regelwerke sehr viel mehr von der Qualität des Einzelobjekts ab. Das gilt nicht nur für die Häuser, sondern auch für den Straßenraum, der durch die Auflösung der geschlossenen Bebauung um vieles komplexer wird. Eine gute Straße zu bauen, ist schwierig genug. Hier wächst sie zu einer Aufgabe, der nicht viele Architekten gewachsen sind.

Als Idealstadt hat sich die Seestadt sowieso nie verstanden. Sie wird in der nächsten Ausbaustufe beweisen müssen, ob sie zumindest ein lernendes System ist.

