

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 100 (2013)  
**Heft:** 7-8: Wien = Vienne = Vienna

**Artikel:** Stadt der Verheissung  
**Autor:** Seiss, Reinhard  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-515100>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 24.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Stadt der Verheissung



## Ambitiöse Planung der Seestadt Aspern

Auf dem ehemaligen Flughafen Aspern im Nordosten Wiens soll ein neuer Stadtteil entstehen, der das bisherige Malaise der Wiener Stadterweiterung überwindet. Arbeiten, Wissenschaft und dichtes Wohnen verbinden sich zu einem dichten, autoarm erschlossenen Quartier.

Reinhard Seiss

Dichte und Geschossigkeit sind im Norden des Quartiers (links) am höchsten; im Vordergrund die charakteristische Ringstrasse. Visualisierung Blickrichtung Osten. Bild: schreinerkastler.at

Anfang Mai 2013 begann endlich der lange erwartete Bau der ersten 2 800 Wohnungen der künftigen «Seestadt Aspern». Bisher kündeten in der Leere des noch landwirtschaftlich genutzten Areals vom bevorstehenden Umbruch nur der neue Grundwassersee, der der Seestadt ihren Namen gibt, sowie der wuchtige Viadukt der U-Bahn-Linie 2, der den Stadtteil in spe durchzieht und noch 2013 in Betrieb gehen wird. Es wirkt beinahe utopisch, was auf den 240 Hektaren am Nordostrand Wiens bis 2030 entstehen soll. «Die Seestadt Wiens wird vieles sein: Wirtschaftsstandort, Hightech-Zentrum, Wissenschafts-, Forschungs- und Bildungsquartier sowie Erholungsgebiet. Stadt und Natur, alternative Energie und moderne Architektur. Innovative Stadthäuser statt anonymer Wohnblöcke, Erdgeschoss mit Geschäften und Lokalen statt Mononutzung, gestalterische Qualität statt Beliebigkeit», heisst es in den Zielsetzungen der mehrheitlich stadteigenen Aspern Development AG.

#### Eine Alternative zum Planungsalltag

Nichts weniger als eine «Stadt der Zukunft» wird hier also verheissen. Da stellt sich die Frage, warum baut man sie nur hier und nicht auch in den anderen Entwicklungsgebieten der Donaumetropole? Es scheint, als ob sich an zentraleren Lagen, wo die übliche Gemengelage an Begehrlichkeiten von Grundeigentümern, Kommunalpolitikern, Projektentwicklern und Investoren, Planern und Baukonzernen, der Wohnbauwirtschaft und des Büromarkts herrscht, Wien auch weiterhin nach deren Interessen entwickeln wird. An diesem abgelegenen Standort hingegen, den die Stadt 1992 in überzogener Wachstumserwartung infolge der Ostöffnung angekauft hatte, an dem die Immobilienbranche aber kein Interesse zeigte, dürfen nun jene urbanistischen Ideen ausprobiert werden, die anderswo einen schweren Stand haben.<sup>1</sup>

Dabei hätte es die 1,8 Millionen-Metropole wie kaum eine andere Stadt seit jeher in der Hand, ihre Entwicklung souverän zu steuern. Als Bundesland und Kommune in einem verfügt Wien über einzigartige Möglichkeiten in der Raumplanung, die in allen anderen Städten Österreichs zwischen der gesetzgebenden Kompetenz der Länder und der vollziehenden Kompetenz der Gemeinden teils beträchtlichen Reibungsverlusten unterliegt. Doch hebt Wiens Stadtparlament seine übergeordneten Entwicklungsziele für die Stadtentwicklung mit zahlreichen Flächenwidmungs- und Bebauungsplanbeschlüssen, die

im Detail den grossen Visionen oft diametral entgegenstehen, eigenhändig wieder aus. Bezeichnend ist auch, dass Wien als einziges Bundesland kein standardisiertes Instrumentarium der Vertragsraumordnung zur rechtlichen Einforderung spezifischer urbanistischer Qualitätsvorstellungen gegenüber Grundeigentümern und Bauherren besitzt.

#### Flucht nach vorne

Wien ist mittels seiner beiden Grundstücksfonds zur Förderung von Betriebsansiedlungen und Wohnungsneubau – der Wirtschaftsagentur und des Wohnfonds, die auch die Promotoren der Seestadt Aspern sind – ein potenter Liegenschaftseigentümer und verfügt mit den stadteigenen Verkehrsbetrieben über einen weiteren unschätzbaren Motor für eine mögliche nachhaltige Entwicklung, nutzt diese Chancen aber viel zu wenig im Sinne einer zukunftsfähigen Urbanisierung. Rund neunzig Prozent des Wiener Wohnbaus erfolgen mit Wohnbaufördermitteln, an deren Vergabe die Stadt auch qualitative und kompetitive Kriterien knüpft. Diese entsprechen im Grossen und Ganzen zwar den sozialpolitischen Zielen – den planungs- und verkehrspolitischen Zielen laufen sie aufgrund zahlreicher Zugeständnisse an die Wohnbauwirtschaft mitunter aber massiv zuwider. So sind die in den letzten zwei Jahrzehnten entstandenen Quartiere ein Abbild des an einer funktionierenden und vitalen Stadt desinteressierten Nebeneinanders individueller Interessen und Begehrlichkeiten: Von Jahr zu Jahr mehren sich die monofunktionalen Viertel mit grossmassstäblichen Bauten, abweisenden Erdgeschosszonen und öden öffentlichen Räumen.

In dieser wienweit gebauten Mittelmässigkeit liegt im Grunde die grosse Chance für die Seestadt Aspern. Denn, soll sie sich gegen die zahlreichen anderen Entwicklungsgebiete behaupten, muss sie deutlich mehr bieten als die zentraler gelegenen Konkurrenzstandorte. Das ist offenbar auch der Planungspolitik bewusst, sodass für das Flugfeld geradezu innovative Ziele und Strategien eronnen sowie gänzlich neue Strukturen und Instrumente geschaffen wurden. So gibt es hier eine eigene Entwicklungsgesellschaft, die das Gesamtprojekt bis über seine Fertigstellung hinaus betreut, anstatt wie üblich die Verantwortung für die Realisierung des Stadtteils nach Planbeschluss an die Bauträger abzugeben. Zum Wettbewerb für den Masterplan der Seestadt wurden nicht die «üblichen Verdächtigen» aus der Riege der

<sup>1</sup> Vgl. den Beitrag von Markus Tomacelli auf S. 13



Der zentrale See, die Ringstrasse und eine Umrahmung mit Grünzügen lassen den neuen Stadtteil Aspern eigentümlich introvertiert erscheinen und erinnern an Städtebau um 1900. Von Nord nach Süd

erschliesst die hochgelegte U-Bahn das Quartier, das ganz im Süden an das Opel-Motorenwerk stösst. Aktualisierter Masterplan 2013, Stadtbaudirektion Wien, Projektleitung Seestadt Aspern



- |  |                             |
|--|-----------------------------|
| ■ ausschliesslich Wohnen                   | ■ Schulen und Kindergärten  |
| ■ Wohnen, flexible Nutzung im EG           | ■ Forschung und Entwicklung |
| ■ Vorwiegend Wohnen                        | ■ Gewerbe                   |
| ■ Alle Nutzungen ausser Gewerbe            |                             |
| ■ Alle Nutzungen ausser Gewerbe und Wohnen |                             |

Schemaplan zu Verkehrserschliessung und Nutzung; Gewerbe und ein Wissenschaftskomplex konzentrieren sich im Osten, angelehnt an die U-Bahn und Autobahnanschluss. Plan: Aspern Development AG

mit dem Rathaus und der Bauwirtschaft bestens akkordierten Planer und Architekten geladen, welche Wiens bedenklichen Städtebau mitverantworten, sondern Experten aus Ländern mit vorbildlicher Planungskultur. Mit dem Effekt, dass der siegreiche schwedische Planer Johannes Tovatt ein Hauptaugenmerk auf die stadträumliche Qualität und den öffentlichen Freiraum legte – bis dato zwei Stiefkinder der Wiener Stadterweiterung. Gleichwohl bedient er sich durchaus auch jener hohen städtebaulichen Dichten, die Wiens «Zweite Gründerzeit» seit 1989 charakterisieren: beginnend bei Hochhäusern im Norden – am neu gebauten S-Bahnhof – sowie am zentralen See mit Geschossflächendichten von über 5,0; über sogenannte Superblocks entlang der U-Bahn mit 8 bis

12 Geschossen im östlichen Bereich der Seestadt; bis hin zu moderateren Dichten zwischen 1,1 und 3,5 in den vor allem von offener Hofbebauung geprägten Quartieren im Süden und Westen des Areals.

Völlig unüblich für Wien, wurden in Aspern im Zug des Grundstücksverkaufs konkrete Qualitätskriterien vertraglich vereinbart: etwa hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosse, damit entlang der Hauptstrassen vitale Sockelzonen entstehen können. Um darin einen bestmöglichen Branchenmix zu generieren, wird die Aspern Development AG in der ersten Ausbautetappe rund 4 000 Quadratmeter Ladenfläche anmieten und an ausgewählte Händler und Dienstleister zu erschwinglichen Preisen weitergeben. Das Verhältnis zwischen

Wohnungen und Parkplätzen wird vom üblichen 1:1 auf 1:0,7 reduziert, wobei die Garagenplätze nicht mehr wohnungsnah unter jedem der 23 Baufelder der ersten Entwicklungsphase zu finden, sondern in sechs Sammelgaragen gebündelt sein werden. So soll eine Chancengleichheit zwischen Auto und öffentlichem Verkehr entstehen.

### Schwierige Umsetzung

Was in der Donaumetropole nach einer urbanistischen Best Practice klingt, ist in vielen europäischen Städten längst State of the Art – sprich: Wien plant in Aspern erstmals so, wie es seit den 1990er Jahren generell planen hätte sollen. Offen bleibt, wie viel davon tatsächlich Umsetzung findet: Denn für den Bau der Seestadt sind exakt dieselben Akteure zuständig, die in den anderen Entwicklungsgebieten jenen Städtebau schufen und schaffen, von dem sich Aspern dezidiert abheben will: beginnend bei den Stadt- und Verkehrsplanungsbüros über den kommunalen Wohnfonds Wien und die öffentlichen Verkehrsträger bis hin zu den Investoren und Bauträgern. So ist es fraglich, wie weit die verkehrspolitischen Massnahmen innerhalb der Seestadt das Mobilitätsverhalten der künftigen Asperner verändern können, wenn der Stadtteil durch eine neue Schnellstrasse direkt an das Wiener Autobahnnetz angebunden – und damit zu einem autogerechten Standort wird. Ebenso ungewiss

scheint, wann und in welchem Ausmass es gelingen wird, neben 8 500 öffentlich geförderten Wohnungen auch die erhofften 20 000 Arbeitsplätze in die Seestadt zu bekommen. Schliesslich könnte sich angesichts der bestehenden Abholmärkte auf der grünen Wiese unweit von Aspern selbst die geplante grossstädtische Einkaufsstrasse als illusorisch erweisen. Damit bliebe der zentrale Anspruch der funktionalen Vielfalt der Seestadt weitgehend auf der Strecke – zumal auch die Bemühungen um eine hochrangige universitäre Einrichtung bisher scheiterten.

Die beabsichtigte Kleinteiligkeit der Struktur wird von den Wohnbauträgern allein nicht realisiert werden können, noch dazu, da sie zu grösseren Parzellen tendieren, als die Entwicklungsgesellschaft vorsah. So dürfte trotz aller Euphorie seitens des Rathauses über das, was in der Seestadt entstehen soll, abwartende Skepsis angebracht sein. Zur Relativierung sei aber schon jetzt gesagt: Die urbanistische Zukunft Wiens wird sich letztlich nicht in Aspern entscheiden – sondern in all den anderen Quartieren, bei deren Entwicklung nach wie vor deutlich weniger Aufmerksamkeit und Sorgfalt herrschen. —

---

*Dr. Reinhard Seiss* (1970) ist Stadtplaner, Filmmacher und Fachpublizist in Wien und Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

---

Entwicklungsgesellschaft  
Wien 3420 Aspern Development AG  
Masterplan  
Tovatt Architects & Planners, Stockholm  
(ehemals Erskine & Tovatt)  
mit N+ Objektmanagement  
Gesamte Arealfläche  
2 400 000 m<sup>2</sup>  
Geschossfläche Wohnen  
800 000 m<sup>2</sup>  
Geschossfläche Arbeit – Forschung  
1100 000 m<sup>2</sup>  
Termine  
Planungsbeginn 2002  
Wettbewerb Masterplan 2005/06  
Gemeinderatsbeschluss 2007  
1. Etappe (Erschliessung, Grünflächen  
und erste Nutzbauten) 2008–17  
2. Etappe 2017–22  
3. Etappe 2022–30

---

### Résumé

## La ville de toutes les promesses La planification ambitieuse de la ville d'Aspern

Au nord de Vienne, sur les 240 hectares de l'ancien aéroport d'Aspern doit se construire un nouveau quartier qui offrira une alternative aux banalités de la planification en ville de Vienne. En effet, à Vienne, le pouvoir de l'urbanisme sert rarement à des développements de sites convainquants. Cela doit changer à Aspern: une nouvelle société de développement a été fondée tout exprès pour relayer les intérêts publics dans la réalisation du Masterplan de Tovatt architectes (Stockholm). Bien qu'il s'agisse d'un quartier à forte densité, il doit également être doté de suffisamment d'espaces verts. L'affectation des rez-de-chaussée et un habitat pauvre en circulation automobile complètent l'utilisation mixte de ce quartier.

---

### Summary

## City of Promises Ambitious planning for Aspern

On the 240 hectare site of the former Aspern airfield, which lies on the northern periphery of Vienna, a new urban district is to be created that will offer an alternative to the everyday planning of the City of Vienna. The major tools of urban planning are rarely used for truly convincing area developments in Vienna. In Aspern it is planned to do things differently: a special development company was set up to combine public interests in implementing the master plan by Tovatt Architects (Stockholm). This urban district is to be densely developed and yet provided with sufficient green space. Ground floor uses and housing with a minimum of traffic complete the broad mix of functions.