



Edna Basanovic, BSc

Lessons learned
Von Aspern Seestadt zu Erzherzog Karl Straße Süd

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

1. Abstrakt.....	7
2. Einleitung.....	9
3. Ausgangssituation.....	10
4. Lessons learned von Aspern Seestadt.....	28
4.1. Konzept.....	31
4.2. Masterplan.....	35
4.3. Öffentlicher Raum.....	39
4.4. Identifikation.....	43
Ringstraße.....	46
Rote Saite.....	55
Blaue Saite.....	56
Grüne Saite.....	57
4.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert.....	59
4.6. Verknüpfung.....	65
Straßenhierarchie.....	68
Ruhender Verkehr.....	70
Öffentlicher Verkehr.....	72
Fahrradverkehr.....	74
4.7. Ökologie.....	79
4.8. Ästhetik.....	87
Seepark und Yella Hertzka Park.....	90
Sonnenalle/Ringstraße.....	92
Maria-Tusch-Straße.....	93
Hannah-Arendt Park.....	94
4.9. Nutzung.....	97

5. Lessons learned zu Erzherzog Karl Straße Süd.....	100
5.1. Konzept	103
5.2. Masterplan.....	107
5.3. Öffentlicher Raum	111
5.4. Identifikation	115
Parkanlage	116
Eibengasse.....	122
5.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert.....	125
5.6. Verknüpfung	129
Straßenhierarchie.....	130
Öffentlicher Verkehr.....	134
Fahrradverkehr.....	136
5.7. Ökologie.....	139
5.8. Ästhetik	143
5.9. Nutzung	149
5.10. Schaubilder	152
6. Schlussfolgerung.....	158
Anhang	164
Literaturverzeichnis	166
Abbildungsnachweis.....	168
Danksagung.....	171

1. Abstrakt

Die vorliegende Masterarbeit bietet einen Überblick über die Stadtentwicklung von Wien im Bereich der U2 Linie in Donaustadt, beziehungsweise über zwei ausgewählte Areale und deren öffentliche Räume. Die behandelten Areale sind die größten im ganzen Gebiet Aspern Seestadt und das kleinste das in der Erzherzog-Karl-Straße Süd liegt.

Seestadt ist nicht nur das größte Stadtentwicklungsprojekt in Wien, sondern auch eines der größten und neuesten Projekte in ganz Europa. Es ist ein Stadtteil, wo verschiedene Nutzungen umgesetzt werden und ungefähr 50% von der Gesamtfläche Freiflächen sein sollten. Seit Beginn der Planung wurde der Freiraum als wichtiger Bestandteil der Seestadt gesehen und nicht als ein Rest zwischen der Baumasse. Um diesen Freiraum in einen öffentlichen Raum erfolgreich umwandeln zu können, war es nötig, neben dem Masterplan einen Leitfaden für die Planungen zu gestalten. Deswegen wurde von Gehl Architekten ein Planungshandbuch „Partitur des öffentlichen Raums“ für die Seestadt erstellt. In dem Planungshandbuch haben die Gehl Architekten die Rahmenbedingungen für weitere Planungen im öffentlichen Räumen gesetzt. Sie sind auf spezifische Stadträume eingegangen und haben infolgedessen mögliche Lösungen vorgestellt.

Das Gebiet rund um die Erzherzog-Karl-Straße Süd ist zukünftiges Wohngebiet, welches mit zwei U-Bahn Stationen erschlossen ist. Die U-Bahn verläuft mittig durch das Gebiet in der Hochlage und schafft somit einen bisher ungenutzten Raum unter der Trasse. Da sich dieser Raum durch das ganze Areal durchzieht, war es wichtig, diesen in einen Aufenthaltsraum umzuwandeln. Mit dem für diese Arbeit erstellten Masterplan ist dieser Raum nun Teil eines Parks geworden. Neben dem Park ist ein wichtiger öffentlicher Raum die Fußgängerachse, die drei Siedlungen verbindet und bis zum bestehendem Freiraumband führt. Ziel der Stadt Wien ist es, in dieser Siedlung mehr Räume mit Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Da in beiden Gebieten sowohl in Seestadt als auch in der Erzherzog-Karlstraße Süd ein hoher Anspruch an öffentliche Räume gelegt wird, soll die Neugestaltung der Seestadt eine Art „Lessons Learned“ für die Erzherzog-Karl-Straße Süd sein. Es handelt sich hierbei zwar um anderen Maßstab, aber trotzdem kann die Erfahrung aus großem Projekt auf das kleinere angewendet werden. Im Vorbild auf „Partitur des öffentlichen Raums“ wird diese Arbeit zu einem Empfehlungshandbuch für die Erzherzog Karl Strasse Süd, das auf den ausgewählten Themenbereichen basiert.

2. Einleitung

Öffentliche Räume sind sehr wichtig für die Stadt als solches, aber auch für die einzelnen Stadtteile. Die Qualität eines Stadtteils wird anhand seiner Räume gemessen. In welcher Anzahl und welchem Maßstab sind diese zu finden, wo sind sie situiert, sind sie sicher zu benutzen, für welche Nutzergruppe sind sie angepasst? Alle diese Parameter beeinflussen die Nutzung der Stadträume und diese erfüllen ihre Funktion erst, wenn sie genutzt und somit belebt sind.

Der Fokus dieser Arbeit liegt in erster Reihe auf den öffentlichen Räumen. Die Hauptfragestellung dieser Arbeit war somit eine Kombination aus zwei wichtigen Faktoren, nämlich, was kann man von einem Stadtteil mit einer größeren Anzahl an Freiräumen, die von Fachleuten geplant sind, einziehen und wie kann man das Wissen auf ein anderes Stadtteil anwenden.

Die Seestadt Aspern in Wien wurde als Beispielprojekt aufgrund ihrer vielen Freiräume genommen. Anhand der Analyse des Masterplans sowie des Planungshandbuchs für öffentliche Räume (Partitur öffentlicher Raum, Gehl Architects) und weiteren Publikationen und Forschungen zum gleichen Thema wird sie zum Empfehlungsdokument für das Gebiet rund um die Erzherzog-Karl-Straße Süd, die sich nicht weit weg von Seestadt befindet, gemacht.

Sechs Themenbereiche sind für die Analyse der Räume in Seestadt ausgewählt worden und die gleichen wiederholen sich in den Empfehlungen für die Erzherzog-Karl-Straße Süd. Die Themenbereiche umfassen die folgenden Fragestellungen: Wie sind diese Räume zu identifizieren, was ist das, was einen Raum von anderen unterscheidet? Welche sozioökonomischen Einrichtungen sind in unmittelbarer Nähe dieser Räume? Wie kann man die Räume bzw. den Stadtteil von den anderen Stadtteilen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erreichen? Was sind ökologische und ästhetische Aspekte? Von wem und wofür werden diese Räume genutzt?

Die Vorliegende Arbeit soll alle diese Fragen beantworten. Im Unterschied zur Seestadt, die autonom funktionieren kann, ist die Erzherzog-Karl-Straße Süd lediglich ein kleines Gebiet, welches stark von der Umgebung abhängt. Deswegen beeinflussen die Stadträume als auch die öffentlichen Einrichtungen in unmittelbarer Nähe die Empfehlungen für dieses Stadtquartier.

Von einem Projekt einen Schluss zu ziehen und das Wissen auf ein anderes Projekt anzuwenden, macht diese Arbeit zu einer Art „Lessons Learned“ von Aspern Seestadt für die Erzherzog-Karl-Straße Süd.

3. Ausgangssituation

3. Ausgangssituation

Der 22. Bezirk (Donaustadt) ist der wachstumsstärkste Bezirk in ganz Wien. Wegen seiner vielen Freiräume und schnellen Anbindung an das Stadtzentrum mittels U-Bahn ist im Jahre 2005 dieser Bereich in Nähe der U2 Linie als ein Stadtentwicklungszielgebiet definiert worden. In diesem Bereich bestehen sieben unterschiedlich große Grundstücke, die das Potenzial für Stadtwachstum bieten. Um das größte Gebiet mit der U-Bahn direkt erschließen zu können, wäre eine Verlängerung bzw. ein Ausbau der U-Bahn Linie nötig.

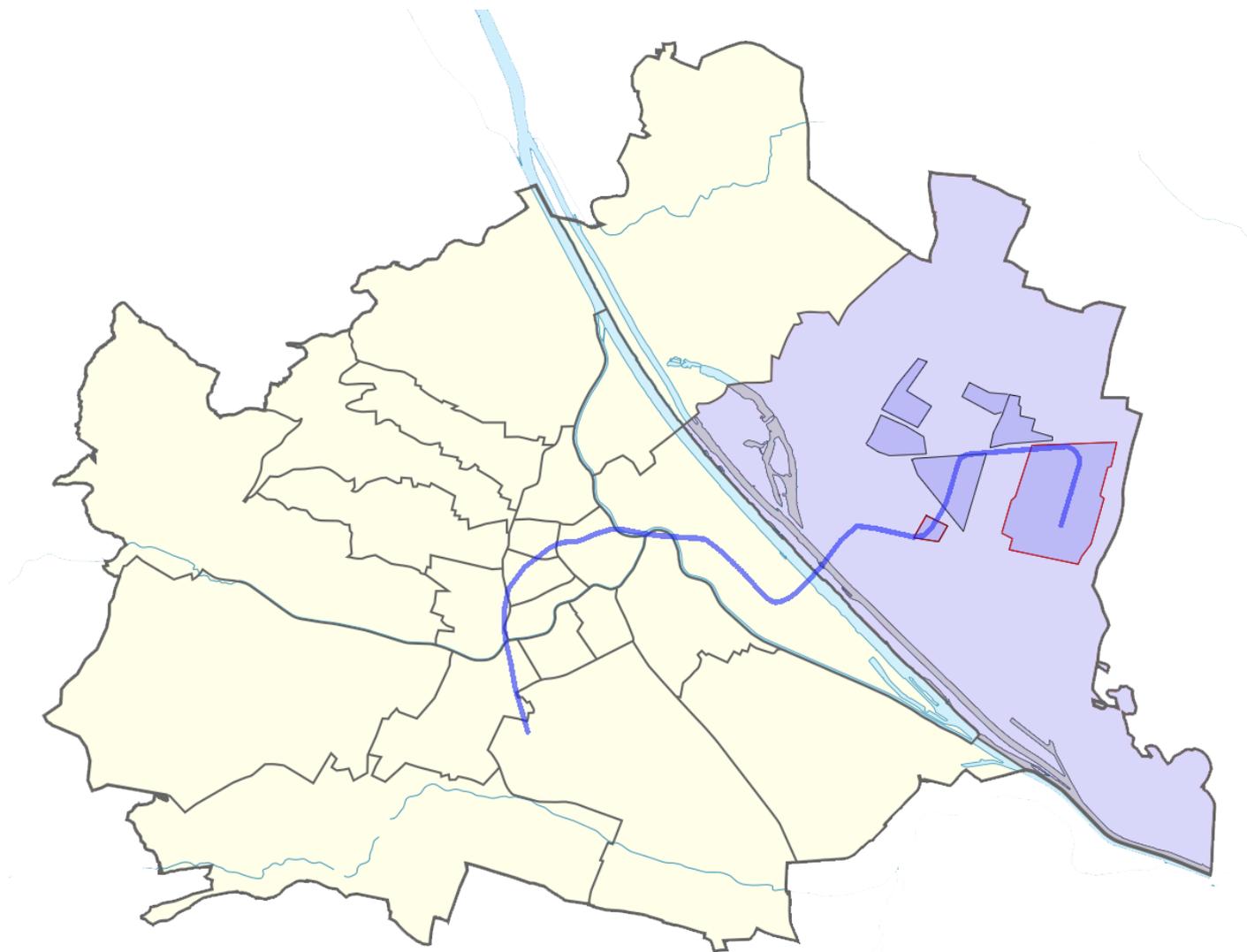
Relevante Stadtteile für diese Arbeit sind Aspern Seestadt als das größte Gebiet und Erzherzog-Karl-Straße Süd Gebiet als das kleinste. Seestadt Aspern ist ein 240 ha. großes Areal und das ehemalige Flugfeld, wo nun ein multifunktionaler Stadtteil entsteht. Das Erzherzog-Karl-Straße Süd Areal ist zukünftiges Wohngebiet mit einer Größe von 19 ha.

In Bezug auf die Stadtentwicklungsgebiete der Donaustadt hat die Stadt Wien einen Strategieplan erstellt. Dieser soll die Grundlage für weitere Planungen bilden. Das Ziel des Strategieplans war es, sicherzustellen, dass die Entwicklungsgebiete Gemeinsamkeiten aufweisen und somit eine Einheit bilden.

Das wird in Form von vier räumlichen Prinzipien festgestellt:

1. Das grüne Gerüst
2. Das Mobilitätsmodell
3. Starke Quartiere
4. Besondere Orte¹

¹ Vgl. TU Wien u.a., 2013, 49-51.



- Donaustadt (22.Bezirk Wiens)
- Stadtentwicklungszielgebiete
- U2
- Seestadt(rechts)
- Erzherzog Karl Strasse Süd (links)

Abb.1 Stadtentwicklungszielgebiete

Das grüne Gerüst

Bauliche Anlagen brauchen geeignete Freiräume, um einen lebenswerten und funktionierenden Stadtteil kreieren zu können. Donaustadt ist reich an Grün- und Wasserflächen und hat somit ein großes Potenzial an qualitätsvollen Grünräumen, die sinnvoll geplant werden sollen. Um das zu ermöglichen, wird im ersten Prinzip des Strategieplans der Grünraum als das konstituierende Element der Stadtlandschaft erklärt. Das sogenannte grüne Gerüst soll die Freiräume zwischen den bestehenden und neu zu errichtenden Stadtteilen miteinander verbinden. Es soll gemeinsam mit der Bebauung entwickelt werden und nicht nur als eine Restfläche entstehen.²

Dieses räumliche Prinzip beeinflusst die Seestadt folgendermaßen, indem sowohl der östliche als auch westliche Rand als Grünzug ausgebildet werden soll. Der östliche Grünzug erstreckt sich in das Gebietsinnere bis zum zentralen Grünraum rund um den See. Mehrere Fußgänger- und Radfahrwege sollen die Seestadt mit der restlichen Umgebung verbinden. Das Gebiet rund um die Erzherzog-Karl-Straße Süd ist in dem Sinne betroffen, sodass der bestehende Rad- und Fußgängerweg entlang der U-Bahn Trasse erhalten werden soll, und quer dazu ein neuer Weg entstehen sollte.

Stadtstrasse	
Stadtstrasse überplattet	
S-Bahn	
U-Bahn	
Grün- und Freiraumverbindung	
wichtige fuß- und radläufige Verbindung	
Bestand	
Ortskern	
Entwicklungsgebiet	
langfristige Entwicklungsoptionen offen	
derzeit landwirtschaftlich genutzt	
Naturraum/Erholungsraum	
wichtige Grünfläche	
Wasser	

² Ebda, 52 f.



Abb.2 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Das Grüne Gerüst, Wien, 2013

Das Mobilitätsmodell

Das zweite räumliche Prinzip des strategischen Plans widmet sich der Mobilität. Die U-Bahn Linie bildet eine Entwicklungsachse und verläuft in der Hochlage. Bis jetzt ist die Trasse als eine störende Infrastruktur gesehen worden. In den neu entstehenden Gebieten muss nun darauf reagiert werden. Die Trasse soll in die Planung integriert werden, damit sie ein Teil des Stadtraums werden kann. Aus diesem Grund sind besonders die Haltestellen von großer Wichtigkeit. Diese sollen so gestaltet werden, sodass sie das Umsteigen attraktiver machen. Die Schnellstraße, die durch die Mitte der Entwicklungsgebiete verläuft, sorgt dafür, dass in den Ortskernen weniger Verkehr aufkommt. Neue Siedlungen sind möglichst autofrei zu planen und müssen die Fußgänger- und Radfahrwege inkludieren. Diese sollen gut vernetzt sein und die schnelle sowie angenehme bzw. sichere Verbindung zwischen den Gebieten ermöglichen. Des Weiteren dienen sie auch als gute Verknüpfungen zu und zwischen den Stationen. Um die Bewegungsmöglichkeiten zu fördern, ist die Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen von großer Bedeutung. Bei den U-Bahn Stationen sind Bike and Ride Anlagen zu berücksichtigen. Die Wege für den nicht motorisierten Individualverkehr werden mit einer großen Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität vorgesehen und sollen möglichst kurz bzw. direkt sein.³

Stadtstraße	
Stadtstraße überplattet	
S-Bahn	
U-Bahn	
empfohlene Bike & Ride-Station	
wichtiger Fußweg	
Bestehende Radverbindung	
Radverbindung empfohlen/inPlanung	
Bestand Ortskern	
Entwicklungsgebiet	
langfristigeentwicklungsoptionen offen	
Wasser	

³ Vgl. TU Wien u.a. 2013, 58 f.

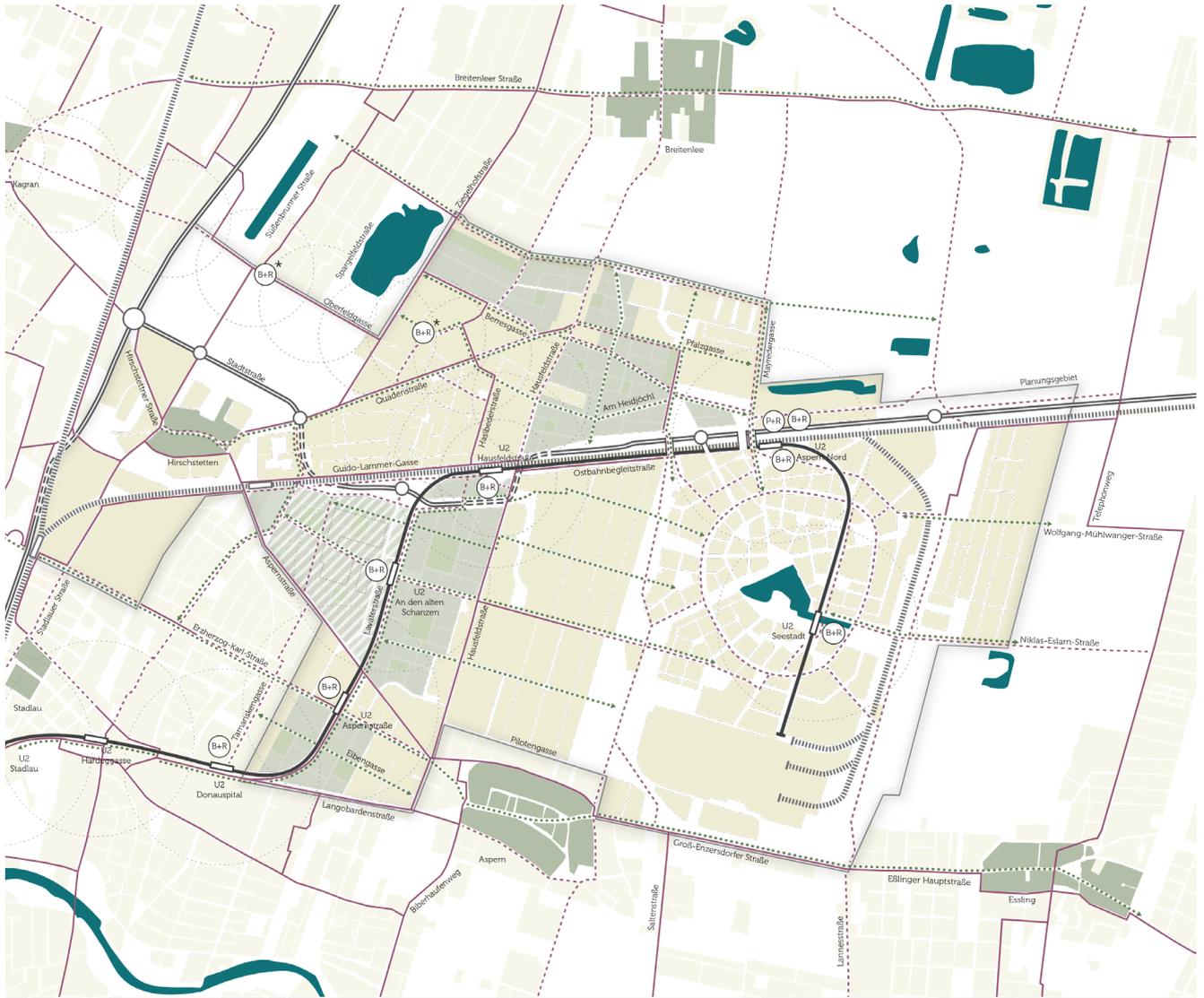


Abb.3 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Das Mobilitätsmodell, Wien, 2013, Fuß- und Radwege

Stadtstraße	
Stadtstraße überplattet	
S-Bahn	
U-Bahn	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
Bus	
empfohlene Bike & Ride-Station	
Bestand	
Ortskern	
Entwicklungsgebiet	
langfristige Entwicklungsoptionen offen	
Wasser	



Abb.4 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Das Mobilitätsmodell, Wien, 2013, Öffentlicher Verkehr

Stadtstraße	
Stadtstraße überplattet	
S-Bahn	
U-Bahn	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließung	
Langsamverkehrskorridor	
Bestand	
Ortskern	
Entwicklungsgebiet	
langfristige Entwicklungsoptionen offen	
Wasser	



Abb.5 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Das Mobilitätsmodell, Wien, 2013, Straßennetz

Starke Quartiere

Das Ziel ist, die bestehenden Bezugspunkte in der Donaustadt durch entwickelnde Gebiete zu vernetzen. Aufgrund dieser Vernetzung können neue Zentren entstehen. Das größte Potenzial zur Zentrenbildung haben schließlich die U-Bahnknoten. Deswegen sind die Haltestellen als qualitative Stadträume zu gestalten, die mit unterschiedlichen Nutzungen ausgestattet sind.

Wichtig ist, dass die neuen Quartiere keine Konkurrenz zu den bereits bestehenden bilden, sondern diese nur ergänzen.

In den Kernbereichen ist die Erdgeschosszone mit Nutzungsvielfalt auszuführen, um diesen zu beleben.⁴

Bis zum Fertigbau der Seestadt werden einige solche Zentren in dem Stadtgebiet entstehen. Diese sind hauptsächlich bei Knoten des öffentlichen Verkehrs, aber auch bei öffentlichen Bauten wie z. B. Bildungszentrum, zu errichten.

Erzherzog-Karl-Straße Süd hat das Potenzial, ein solches Zentrum im Norden (Station Aspernstrasse) zu haben. Das bestehende Zentrum in der Nähe von der Erzherzog-Karl-Straße liegt an der an das Gebiet angrenzenden U-Bahn Station Donauspital.

bestehendes (lokales) Zentrum	
potenzielles (lokales) Zentrum	
Stadtstraße	
Stadtstraße überplattet	
S-Bahn	
U-Bahn	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
bestehender Bildungsstandort	
möglicher Bildungsstandort	
Bestand	
Ortskern	
Entwicklungsgebiet	
langfristige Entwicklungsoptionen offen	
Wasser	

⁴ Ebda, 66 f.



Abb.6 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Starke Quartiere, Wien, 2013, Zentrenmodell

	hauptsächlich Wohnen	
hauptsächlich Wohnen mit nutzungsoffenem Erdgeschoß		
	Mischnutzung	
	Mischnutzung Bestand	
Geschäftsnutzung/Dienstleistung Bestand		
langfristige Nutzungsoptionen offen		
	Industrie/Gewerbe Bestand	
	Soziale Infrastruktur Bestand	
	derzeit landwirtschaftlich genutzt	
	bestehender Bildungsstandort	
	möglicher Bildungsstandort	



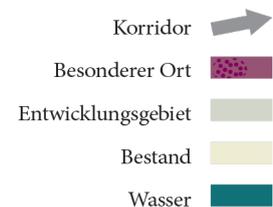
Abb.7 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Starke Quartiere, Wien, 2013, Nutzungsschwerpunkte

Besondere Orte

Historische Ortskerne, Gewässer und Freiräume schaffen den Wiedererkennungswert der Donaustadt. Solche Orte ,aber auch die Verbindungen zwischen diesen, sollen hervorgehoben werden. Somit werden für neu entstehende Bereiche die Anhaltspunkte geschaffen.⁵

In der Seestadt sind das die seitlichen Grünzüge und der Raum vor dem Bildungscampus, wo sich heute der Hannah-Arendt Park befindet.

Im Erzherzog-Karl-Straße Süd Gebiet sind solche Orte mit dem Strategieplan nicht vorgesehen.



⁵ Ebda, 72 f.



Abb.8 Gordin Kriwanek / Rene Ziegler, Besondere Orte, Wien, 2013,

4. Lessons Learned von Aspern Seestadt

- 4.1. Konzept
- 4.2. Masterplan
- 4.3. Öffentlicher Raum
- 4.4. Identifikation
- 4.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert
- 4.6. Verknüpfung
- 4.7. Ökologie
- 4.8. Ästhetik
- 4.9. Nutzung

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.1.Konzept

4.1. Konzept

Das Gebiet in welchem jetzt die Seestadt entsteht, war von 1912 bis 1977 ein Flugfeld, das wegen der Eröffnung des Flughafens Schwechat seine Funktion verloren hat und letztendlich geschlossen wurde. Die Fläche diente danach als Erweiterungsfläche für die Motoren und Getriebefabrik. Seit dem Stadtentwicklungsplan von 2005 ist diese Fläche als wichtiger Punkt der Stadtentwicklung deklariert.

Im Jahr 2007 wurde ein Masterplan vom schwedischen Architekten, namens Johannes Tovatt, erstellt.

Das Konzept war, einen Stadtteil zu schaffen, der auch als eine kleine Stadt funktionieren kann. Wohnen, Bildungs- und Arbeitsangebote mit hochqualitativen Freiräumen sollen dort stattfinden. In der Mitte der Seestadt bildet sich ein künstlicher See, der von einem Park umgeben ist. Ein Bahnhof im Norden ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt und soll mit dem Zentrum des Gebietes mit Hilfe einer Einkaufsstraße verbunden werden. Vom zentralen Park Richtung Süden erstreckt sich ein wichtiger Freiraum, der in einen Universitätsplatz übergeht. Die moderne Ringstraße soll kurze Wege ermöglichen, aber auch die Struktur der Seestadt bilden. Seitlich formen großzügige Grünzüge die Grenze des Stadtteils und verbinden ihn mit der Umgebung.



Abb.9 Tovatt Architects & Planers / Projektteam Flugfeld Aspern, Die prägenden Elemente des Masterplans,2007

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.2. Masterplan

4.2. Masterplan

Der Masterplan sieht Wohnungen für 20 000 Menschen vor und fast genau so viele Arbeitsplätze, die durch Nutzungsvielfalt auf einem 240 ha. großen Grundstück ermöglicht werden sollten. Seitliche Grünzüge trennen das Stadtgebiet von den Einfamilienhäusern in der Umgebung und bilden somit die klare Grenze der Seestadt. Die gewerblichen Nutzungen sind im Nord-Osten sowie Süd-Osten situiert. Der nördliche Teil, der an die Schnellstraße angrenzt, ist für verschiedene Funktionen, jedoch nicht für Wohnungen vorgesehen. Diese sollen eine Art Pufferzone für die im Gebietsinneren liegenden Wohnungen sein. Wohnnutzungen, die an wichtige Verkehrsachsen angrenzen, werden im Erdgeschoss flexible Nutzungen haben, um die Straßen interessanter wirken zu lassen. 50 % der Grundfläche ist im Masterplan als Freifläche ausgewiesen. Diese spielt somit eine große Rolle für den Stadtteil.

	W1 ausschließlich Wohnen
	W2 Wohnen, flexible Nutzung im EG
	W3 vorwiegend Wohnen, flexible Nutzung in allen Geschossen
	P produzierendes Gewerbe
	M1 alle Nutzungen außer G und Wohnen
	M2 alle Nutzungen außer Gewerbe
	M3 alle Nutzungen außer Wohnen
	F&E Forschung und Entwicklung
	S Soziale Infrastruktur
	K Kultur
	urbane Freifläche
	Wasser
	Pufferzone
	Grünfläche

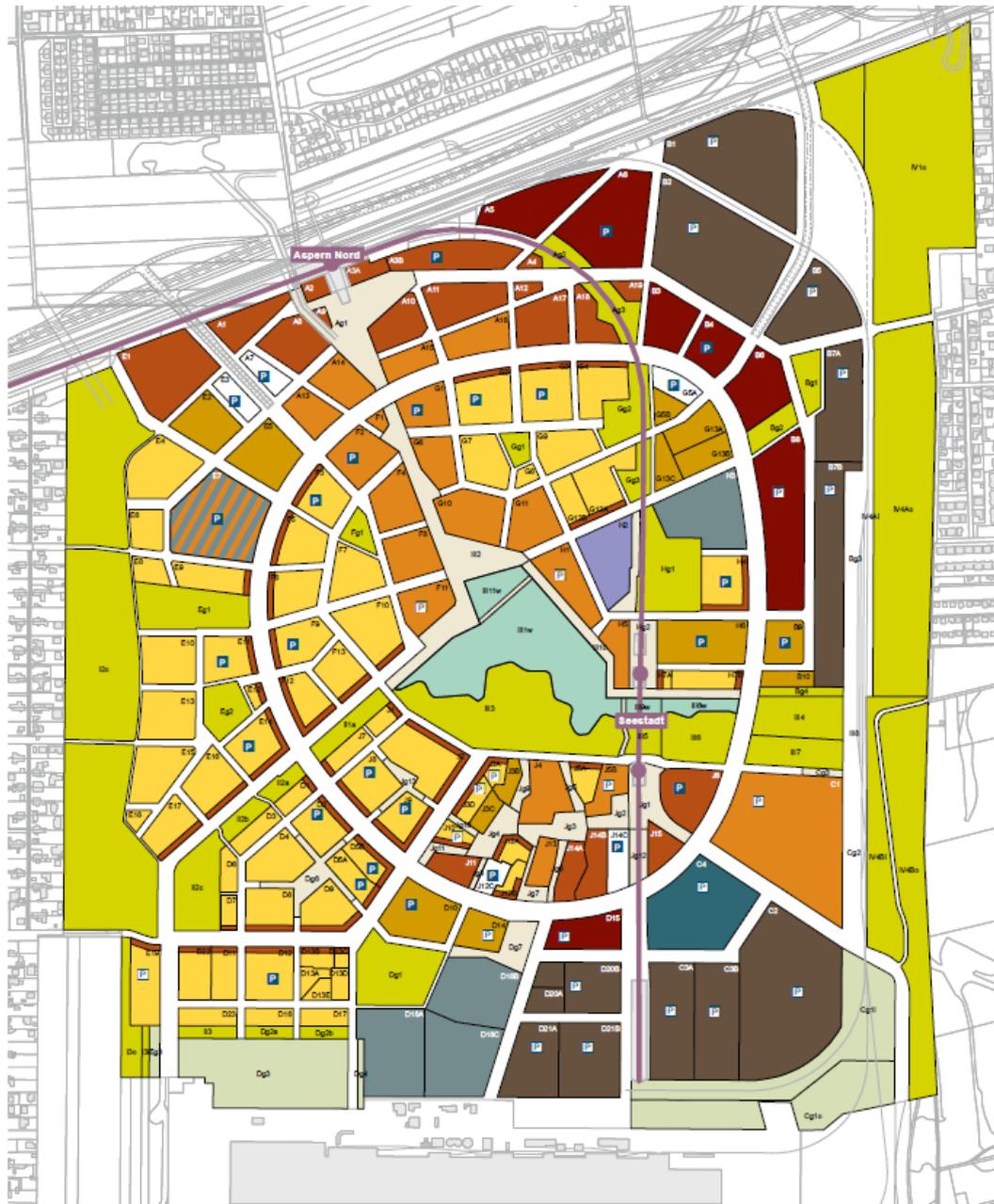


Abb.10 Tovatt Architects & Planners / Projektteam Flughafen Aspern, Masterplan, 2007

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.3. Öffentlicher Raum

4.3. Öffentlicher Raum

Aufgrund der Größe der Freifläche und, um die vorgegebenen Ansprüche an Freiräumen erfüllen zu können, hat die Stadt Wien im Jahr 2008 einen Wettbewerb für das Planungshandbuch für öffentliche Räume ausgeschrieben. Im darauffolgenden Jahr, nämlich in 2009 wurde das Planungshandbuch von Gehl Architekten ausgewählt. Dieses Handbuch trägt den Titel „Partitur des öffentlichen Raums“ und setzt die Richtlinien für die Planungen fest. Wie in anderen Werken von Gehl, ist auch in diesem, der Mensch im Mittelpunkt der Planung.

Die Freiräume der Seestadt kann man, basierend auf der Ziel-Nutzergruppe, kategorisieren. Einige dieser Räume werden nur von den Bewohnern der Seestadt benutzt, andere werden aber von Leuten aus der Umgebung oder auch aus den weit entfernten Stadtteilen. Diese Unterteilung ist mit dem Masterplan klar definiert und mit der Partitur bearbeitet als auch bestätigt. Somit unterscheidet man die Räume folgendermaßen:

1. mit Stadtbezug

In dieser Kategorie gehören ein Bahnhof mit dem Bahnhofplatz, die Einkaufstraße und ein zentraler Park mit der See dazu. Der Bahnhof wird nicht nur zum regionalen, sondern auch zum überregionalen Knotenpunkt, deswegen werden hier viele Leute erwartet. Der See ist ein schöner Platz zum Ausruhen und zur Entspannung und wird jetzt schon von Leuten, die nicht in der Seestadt wohnen, viel besucht. Die Einkaufstraße soll ein Verbindungselement zwischen der See und dem Bahnhof sein. Eine belebte Erdgeschosszone soll diese Achse noch verstärken.

2. mit Ortsbezug

Räume in dieser Kategorie richten sich in erste Linie nach den Bewohnern der Seestadt und Gebieten aus der näheren Umgebung.

3. mit lokalem Bezug

Diese Räume sind nachbarschaftsbezogen und dienen daher auch quartiersbezogenen Funktionen.

-  Stadtraum mit City-Bezug – bezogen auf Wien
-  Stadtraum mit Ortsbezug – bezogen auf **asperm** Die Seestadt Wiens
-  Stadtraum mit lokalem Bezug – nachbarschaftsbezogen

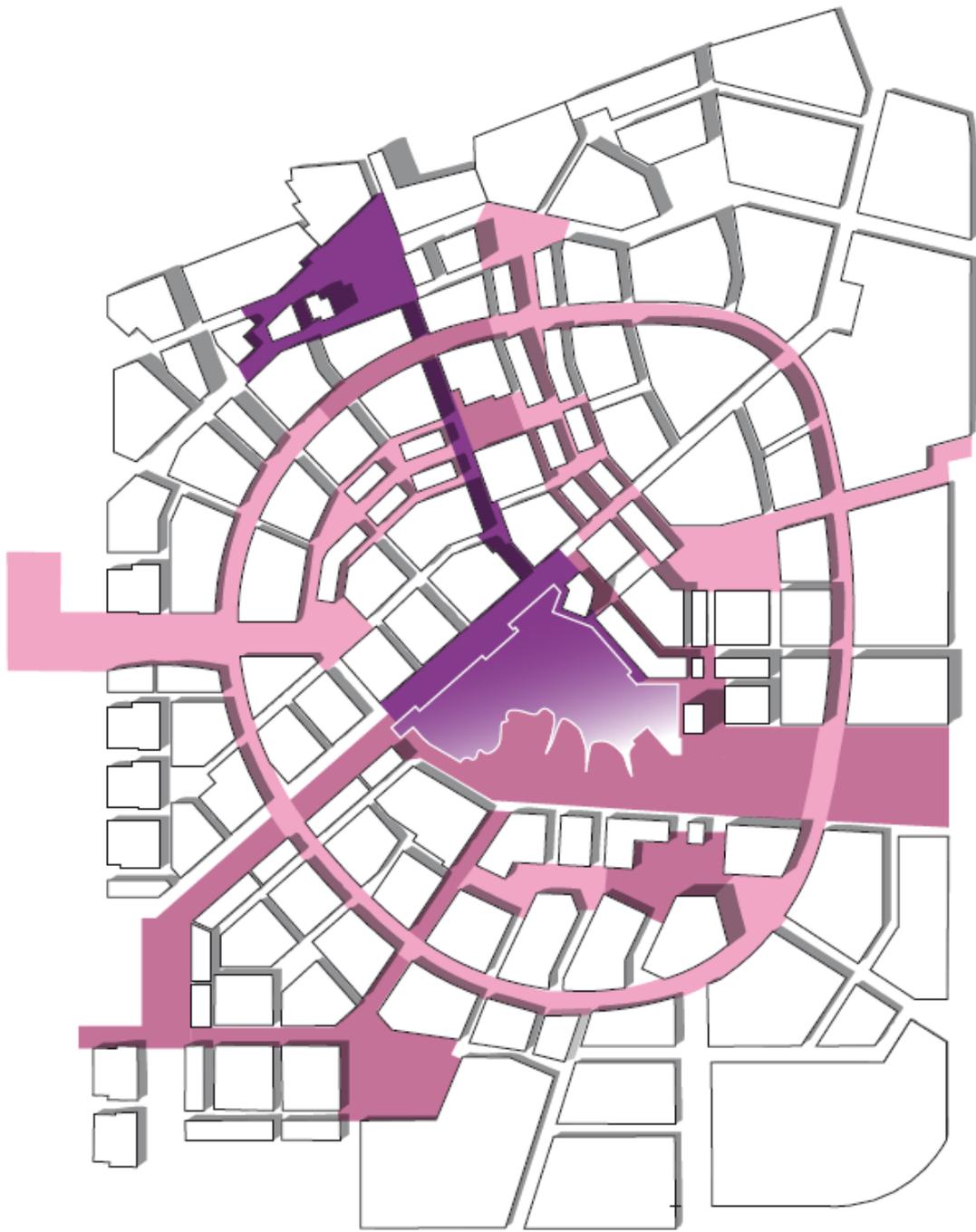


Abb.11 Gehl Architects, Die Hierarchie der öffentlichen Stadträume, 2009

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.4. Identifikation

4.4. Identifikation

Um die Räume identifizieren zu können, müssen sich diese voneinander deutlich unterscheiden. Jeder Raum soll etwas Besonderes bieten, wodurch man ihn erkennen kann. Gehl Architekten unterteilen die Räume daher in drei Kategorien:

1. Ringstraße
2. Rote Saite
3. Grüne und Blaue Saite

Diese Räume besitzen einen jeweils unterschiedlichen Charakter, von urbanen bis zu grünen Flächen. Durch ihrer Unterschiedlichkeit sollen sie sich untereinander ergänzen und eine Einheit bilden. Nur mit vielfältigen Räumen, die verschiedene Nutzergruppen und Aktivitäten unterstützen, ist eine gute Aufenthaltsqualität auch möglich.

“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.”⁶

⁶ Weissenböck/Stuzka, Die Seestadt Aspern, 2013, https://www.zement.at/downloads/Die_Seestadt_Aspen.pdf, 12.12.2018.

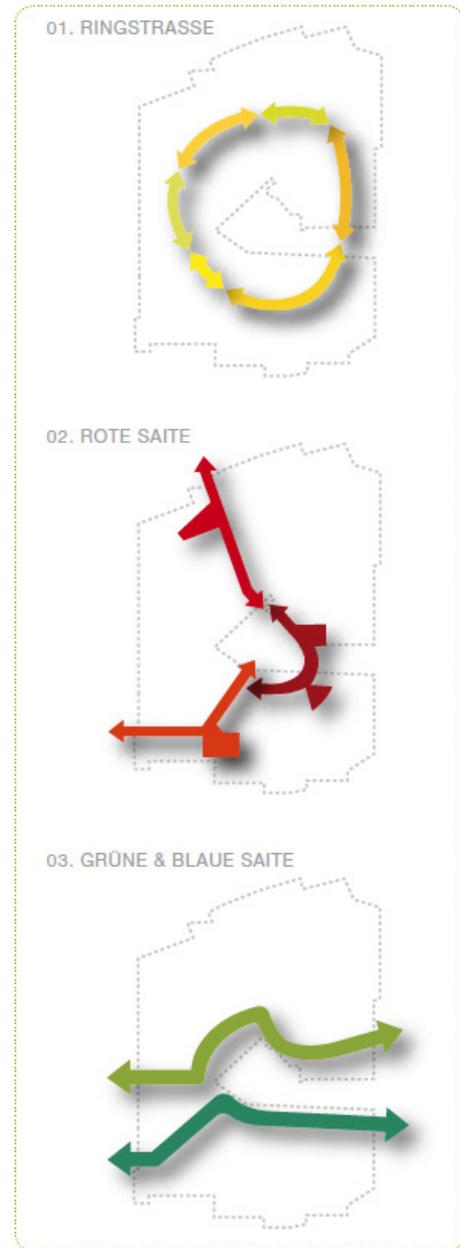


Abb.12 Gehl Architects, Drei Strategien, 2009

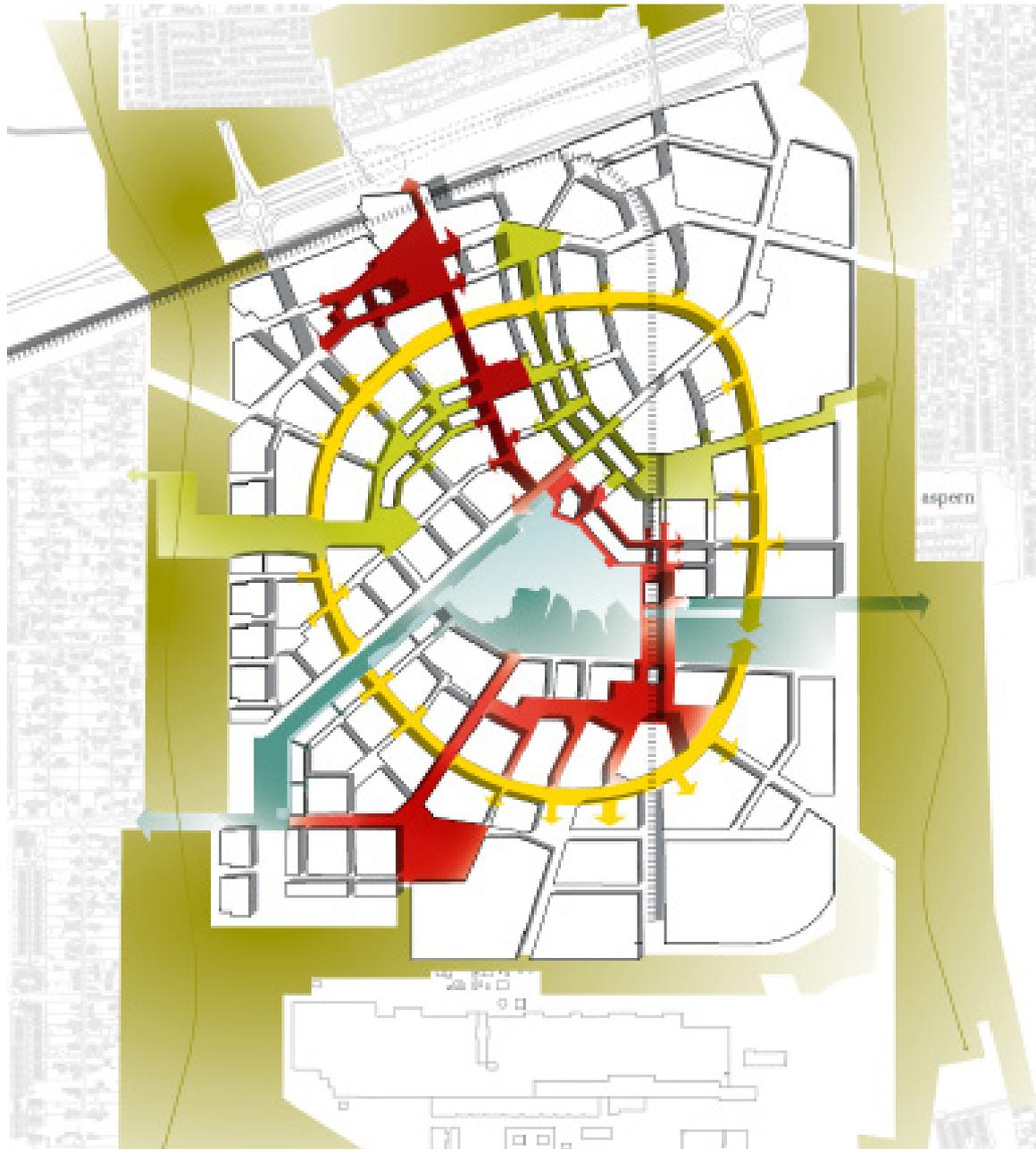


Abb.13 Gehl Architects, Strategieplan, 2009, Vernetzung des öffentlichen Stadtraums

Ringstraße

Die strukturgebende Ringstraße fungiert als ein wichtiger Verkehrsverteiler innerhalb der Seestadt. Sie ermöglicht eine schnelle Verbindung innerhalb des Gebietes und wird somit als Hauptstraße angesehen. Diese Straße ist nicht nur dem Verkehr gewidmet, sondern sie soll nun auch zu einem Lebensraum werden. Im Masterplan ist sie als 4-spurige Straße vorgesehen, mit 5m grünen Streifen in der Mitte. Links und rechts sind die Gehsteige mit einer Breite von 3m geplant, was deutlich größer als die Standardbreite in Wien (2,10m) ist. Radwege weisen eine Breite von 2m auf. Als Trennlinie zwischen dem motorisierten und sanften Verkehr sind die Parkstreifen auf beiden Straßenseiten geplant, die aber eine Breite von 2m aufweisen, was relativ wenig ist. Bei einer solchen Ausführung wäre diese Straße hauptsächlich dem Autoverkehr gewidmet.

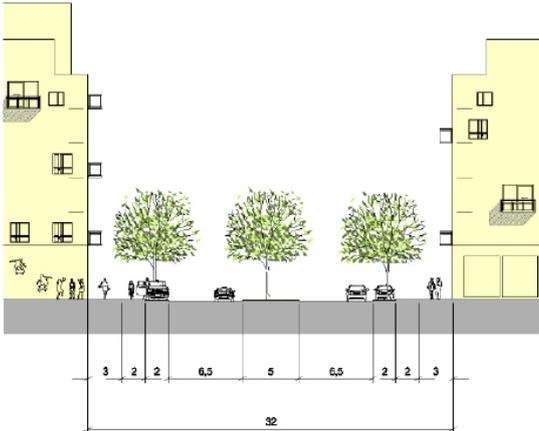


Abb.14 Tovatt Architects & Planers / Projektteam Flugfeld Aspern, Ringstraße, 2007, Straßenquerschnitt



Abb.15 Tovatt Architects & Planers / Projektteam Flugfeld Aspern, Ringstraße, 2007

In einem seiner Bücher erklärt Jahn Gehl (Autor von Partitur d.ö.R.), dass mehr Platz für Autos schließlich auch mehr Verkehr bedeutet. In Seestadt soll aber auch der Autoverkehr minimalisiert werden. Diese Theorie hat er für die Partitur des öffentlichen Raums angewendet und dementsprechend wurde die Ringstraße anders konzipiert. Des Weiteren ist die Autofahrbahn von vier auf zwei Spuren reduziert worden. Die Breite der Radstreifen ist gleich geblieben und der Platz für die Fußgänger ist unterschiedlich breit mit einer Mindestbreite von 3m entworfen worden. Der gewonnene Platz, der durch die Abschaffung von zwei Fahrspuren zustandekam, soll ein Raum für unterschiedliche Aktivitäten werden. Die Aktivitäten sollen letztendlich an die Nutzung des jeweiligen Quartiers angepasst werden.

Quartier A

Funktion: Wohnen

Zielgruppe: Familie und Kinder

Angebot: spilerisches Terrain, Erholungszone

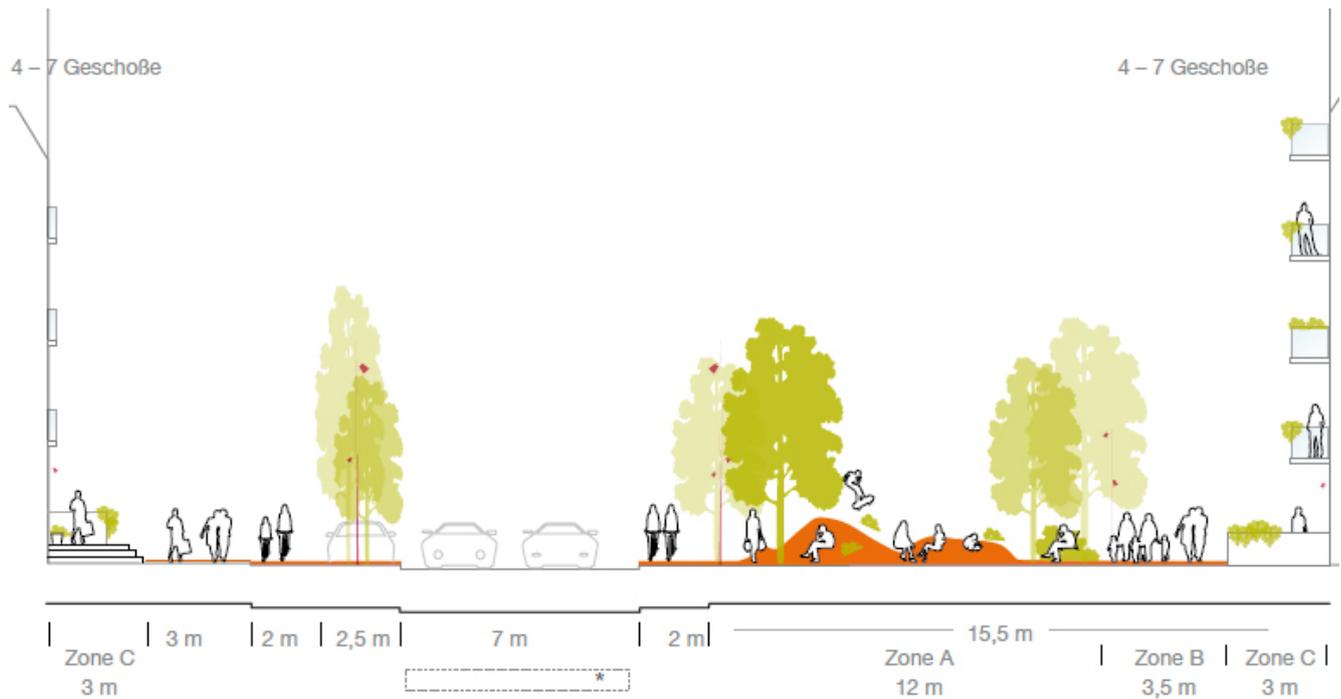
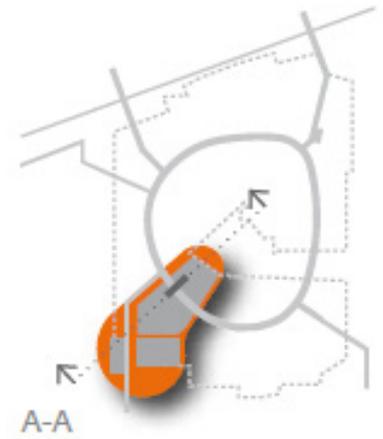


Abb.16 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt A-A

Quartier B

Funktion: Forschung und Entwicklung
Zielgruppe: Arbeiter in dem Quartier
Angebot: Sportaktivitäten, gastronomische
Aufenthaltsbereiche

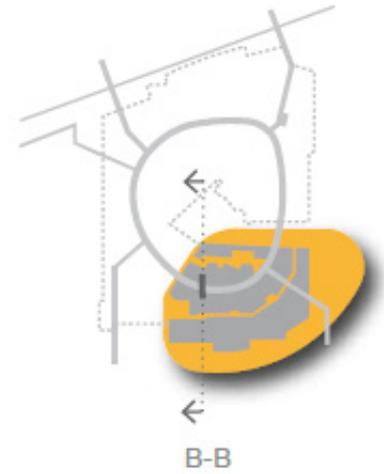


Abb.17 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt B-B

Quartier C

Funktion: Wohnen, Mischnutzung, Gewerbe
Zielgruppe: Bewohner und Erwerbstätige
Angebot: Kunstinstallationen, Botanik
(Blumenbepflanzung)

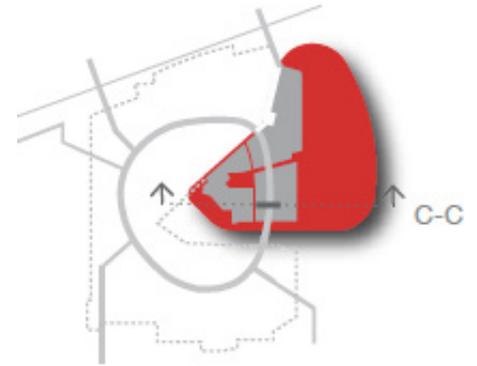


Abb.18 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt C-C

Quartier D

Funktion: Mischnutzung und Büros
Zielgruppe: Alle Nutzer aus dem Quartier mit
speziellem Fokus auf Familien und Kinder
Angebot: grün Räume, Spielplätze, urbane Plätze

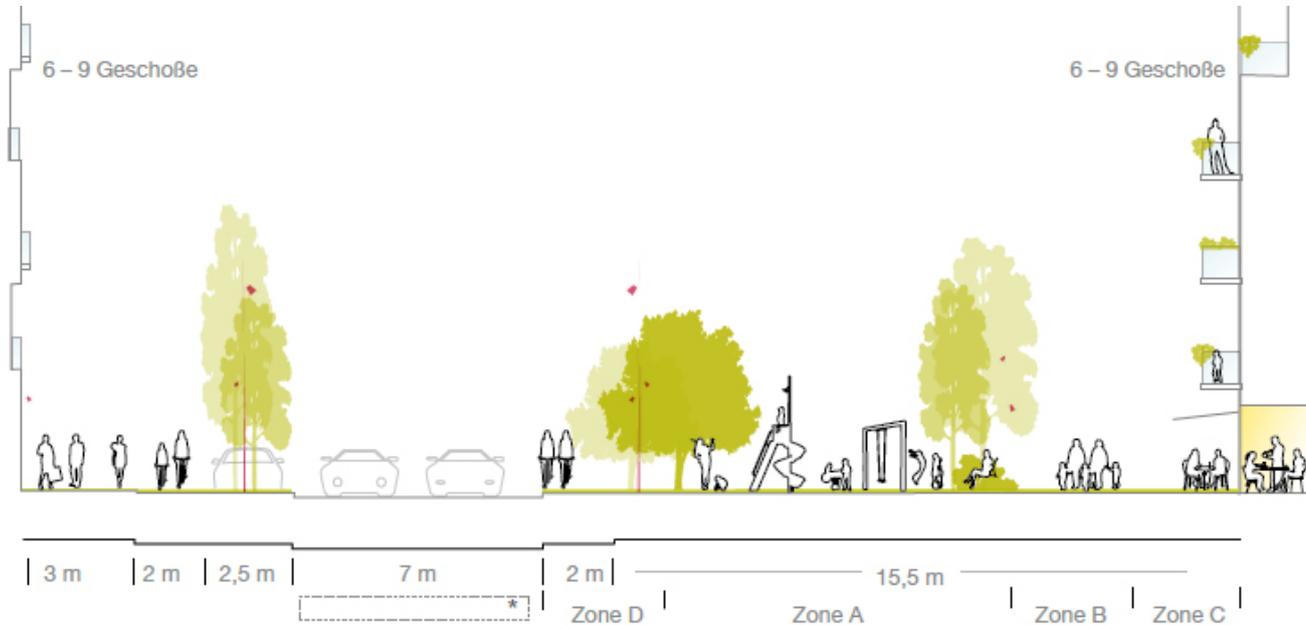
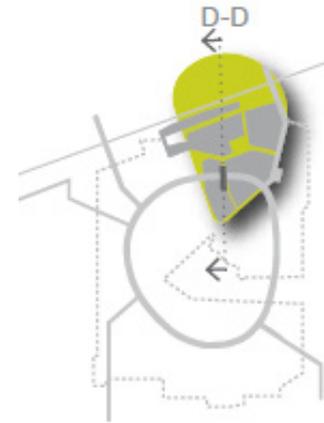


Abb.19 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt D-D

Quartier E

Funktion: Handel und Misschnutzung

Zielgruppe: Alle Nutzer

Angebot: breite Fußgängerbereich, Gastronomie

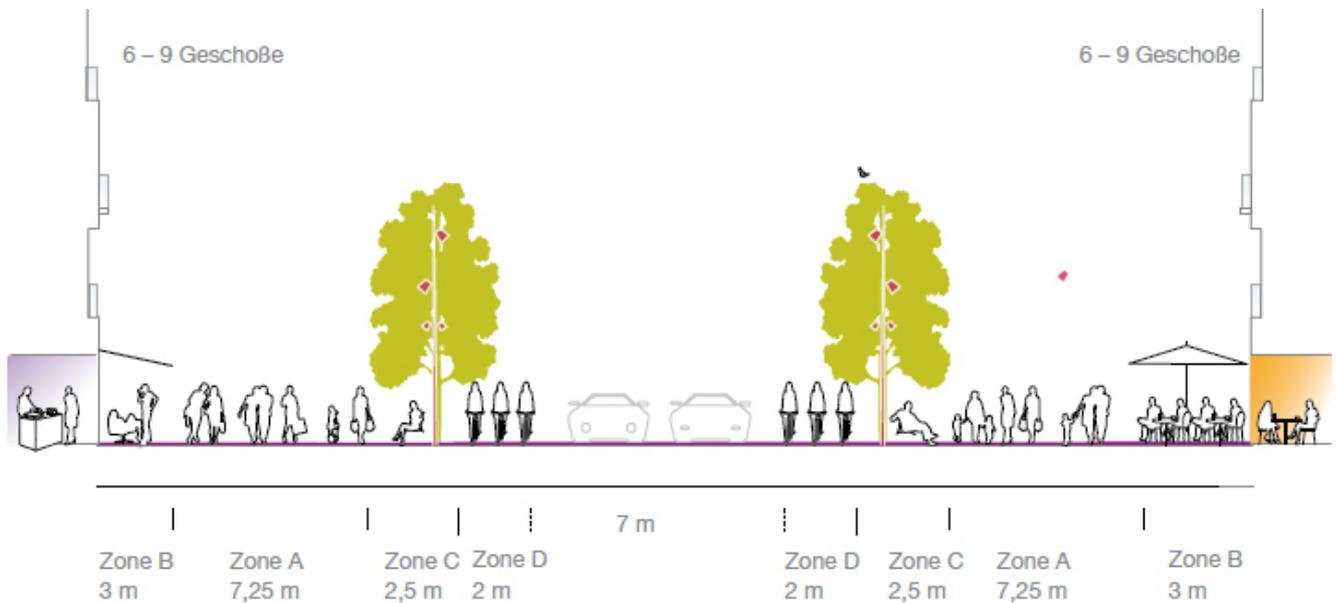


Abb.20 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt E-E

Quartier F

Funktion: Wohnen, Schulen, Kindergärten
Zielgruppe: Kinder, Jugendliche und Sportler
Angebot: Plätze für Kinder und Jugendliche,
urbane Sportaktivitäten, Erholungszone

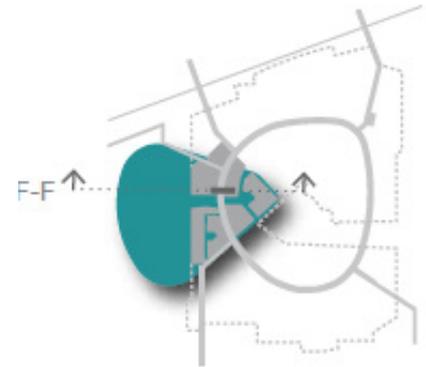


Abb.21 Gehl Architects, Ringstrasse, 2009, Prinzipschnitt F-F

Der südliche Teil der Ringstraße (Sonnenallee) wurde, nach der Gestaltung von 3:0 Landschaftsarchitektur, im Jahr 2015 ausgeführt. So, wie es in der Partitur vorgegeben ist, ist sie nicht nur eine Verkehrsfläche, sondern auch ein Stadtraum. Die auf der Straße geschaffenen Räume widmen sich den Familien, insbesondere den Kindern und Jugendlichen, und bieten auch weitere Pausenräume für die Arbeiter. Im Hinblick darauf hat die Ringstraße nicht nur einen hohen Wiedererkennungswert für sich selbst, sondern auch für die Seestadt.

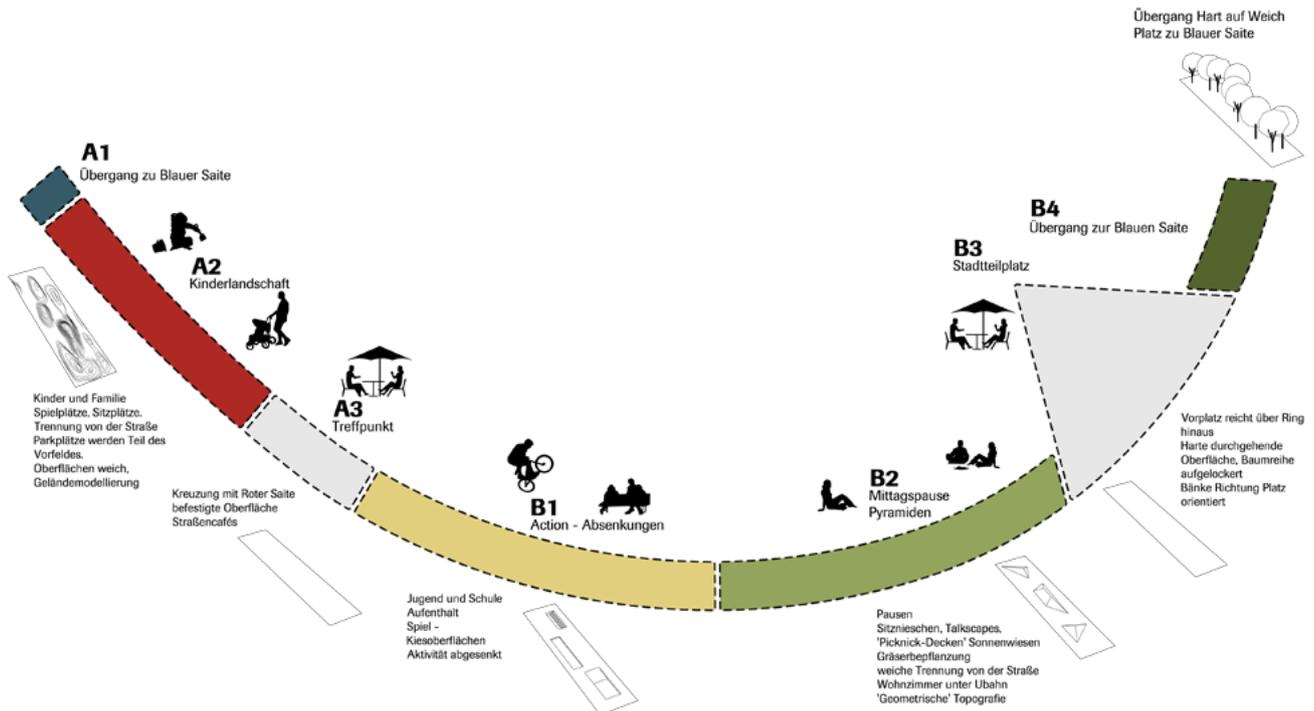


Abb.22 3:0 Landschaftsarchitektur, Konzept Sonnenallee, 2010

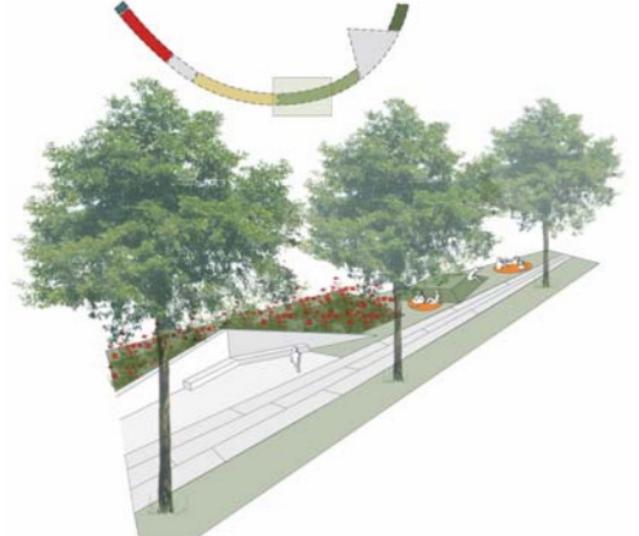
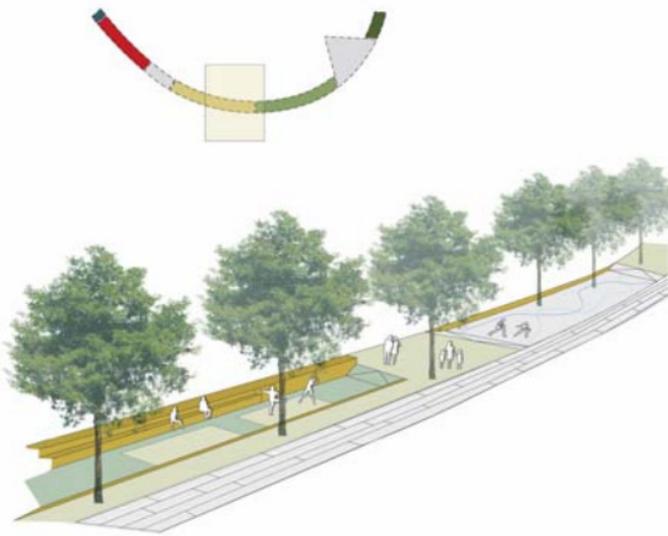
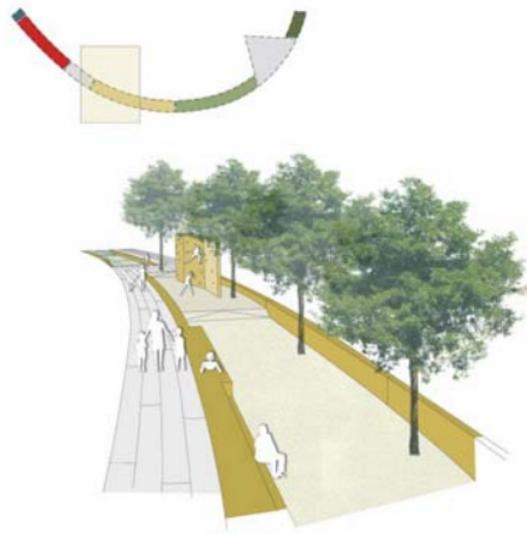
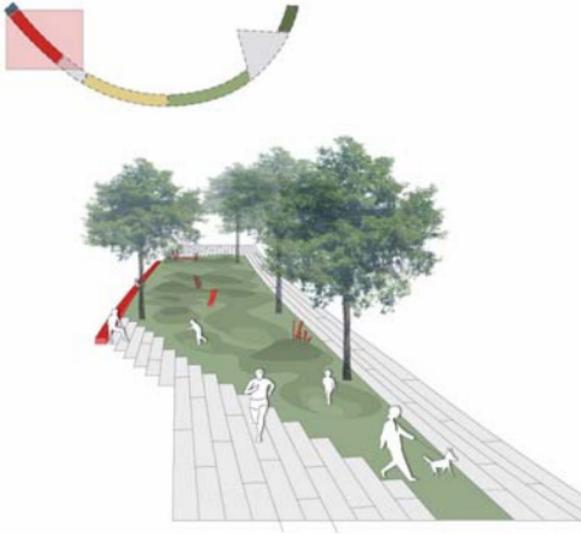


Abb.23 3:0 Landschaftsarchitektur, Perspektiven Sonnenallee, 2010

Rote Saite

„In der Roten Saite schlägt der Puls asperner Seestadt. Die Rote Saite ist der Ort, wo du einkaufen gehst, neue Schuhe kaufst oder das Gemüse für das Abendessen besorgst. Die Rote Saite ist der Ort, wo du am Wochenende FreundInnen zum Brunch triffst oder dich zum Abendessen verabredest. Die Rote Saite ist der Ort, wo du von einer Bank aus das pulsierende Stadtleben verfolgst und wohin du dein Enkelkind mitnimmst, um eine kulturelle Veranstaltung zu besuchen.“⁷

Die Rote Saite ist eine urbane Achse, die ihre Identität durch Handel und Kultur aufweist. Zwei öffentliche Verkehrsknoten sind auch ein Teil der Roten Saite, nämlich die U-Bahn-Station Aspern Nord, wo der zukünftige Bahnhof entstehen wird, sowie die Station Aspern Seestadt, die direkt an den See anschließt.

Diese urbane Achse ist in drei Abschnitte unterteilt:

1. Chaussee - Handelszentrum mit Erholungsnutzung
2. Kultur-Saite - kulturelle Aktivitäten auch in Straßenraum
3. Lokales Einkaufen - tägliche Bedürfnis der Einwohner

Für die Belebung der Straße ist es von Bedeutung, dass die Erdgeschosszone mit unterschiedlichen Funktionen aus den Bereichen der Kultur und des Handels angesiedelt ist.

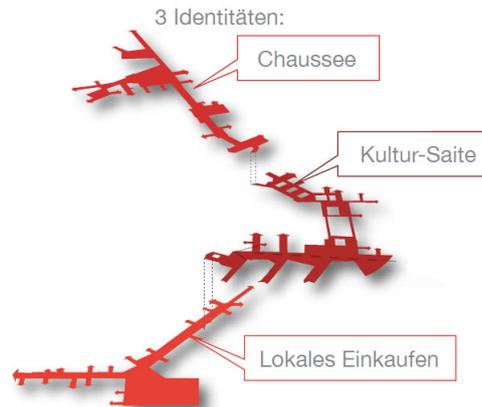


Abb.24 Gehl Architects, Rote Saite - Typologie, 2009

⁷ Gehl 2009, 60.

Blaue Saite

Die Blaue Saite verläuft quer zur Roten Saite und macht das Gegenteil für die urbanen Stadträume der roten Saite aus. Ihre Wiedererkennbarkeit entsteht durch Wasser und Feuchtbiotope. Außerdem sollen die Aktivitäten auf und rund um den See in diesen Räumen stattfinden. Der Seepark ist ein wichtiger Teil der Blauen Saite, der ein zentraler, identitätsgebender Raum ist und in dessen Richtung sich auch alle Wege und Straßen orientieren. Die U-Bahn Station ist zu diesem Stadtraum direkt angeschlossen. Dieser Raum gehört zu den öffentlichen Räumen, die von großer Bedeutung für die ganze Stadt sind. Vom zentralen Raum in Richtung Südwest erstreckt sich der Park mit mehreren Feuchtbiotopen und auf der anderen Seite des Sees (Richtung Ost) haben die Gehl Architekten eine „Savanne“ geplant, wo Veranstaltungen stattfinden sollen. Am Südufer des Sees findet man eine natürliche Gestaltung vor, während das Nordufer urban aufgegliedert wird.⁸

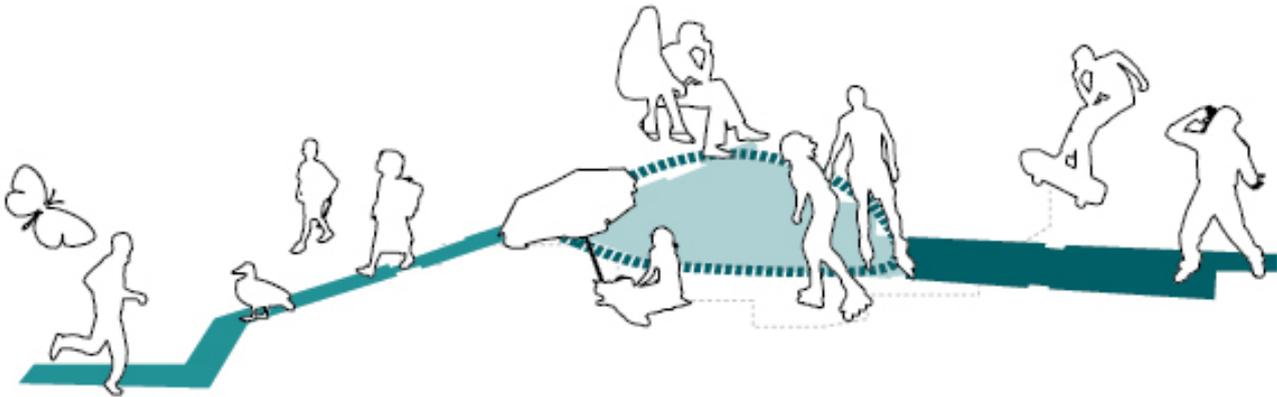


Abb.25 Gehl Architects, Blaue Saite Konzept, 2009

⁸ Vgl. Gehl 2009, 70-76.

Grüne Saite

Die Grüne Saite wie, der Name schon sagt, bekommt ihren Charakter durch den Grünraum. Neu entstehende Grünräume sollen die Seestadt mit der Umgebung verbinden. In diesen Räumen sollen die Aktivitäten stattfinden, die zum Wohlfühlen beitragen können. In der Mitte dieser Achse sind mehr urbane Grünräume angedacht und nach außen müssen immer natürlich gestaltete Räume geplant sein. Rad-, Fuß- und Reitwege sind mit der Grünen Saite verbunden und tragen damit zur Belebtheit dieser Räume bei. Die Grüne Saite dient nicht nur als ein Verbindungselement für benachbarte Stadtteile, sondern ist auch direkt an den übergeordneten Grünraum Wiens angeschlossen. Entlang dieser Achse ist in der Gestaltung auch dem Leitfaden „Grün“ zu folgen. Das bedeutet, dass nicht nur öffentliche Raum begrünt sein sollen, sondern auch die Gebäude mit einem Gründach oder einer Grünfassade gestaltet werden können.⁹

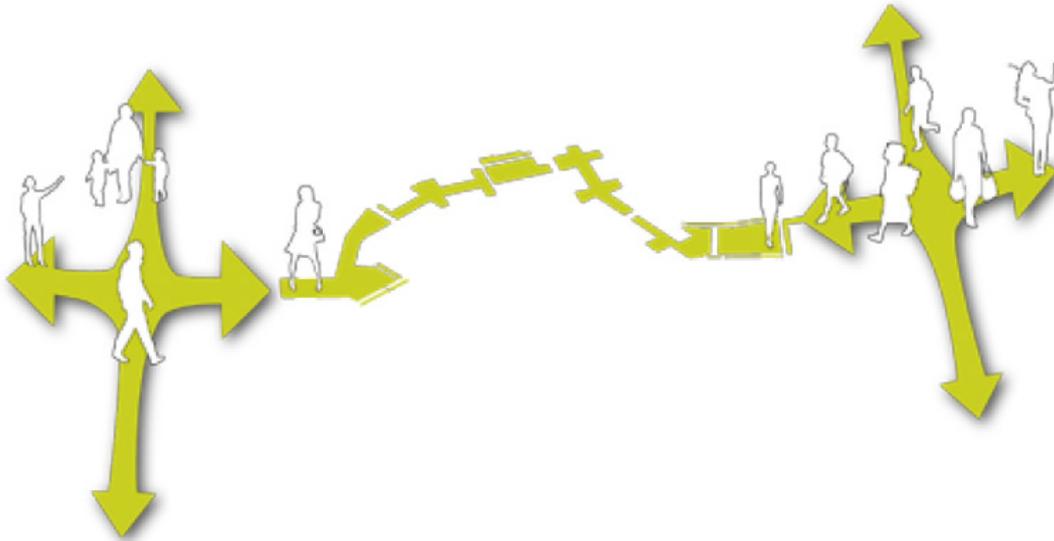


Abb.26 Gehl Architects, Grüne Saite Konzept, 2009

⁹ Vgl. Gehl 2009, 80-85.

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert

4.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert

Im bereits gebauten Stadtteil zieht der See mit dem Park die größte Aufmerksamkeit auf sich. Die Leute sammeln sich auf diesem Ort, um zu schwimmen, zu sonnen bzw. in der Nähe des Wassers sich zu erholen. Im zentralen Park ist auch Kinderspielplatz vorhanden. Die dort angrenzende U-Bahn-Station sorgt außerdem dafür, dass in diesem Stadtraum immer Leute sind. Nach Westen erstreckt sich der See in Form von Bassin und bietet auch für Hunde genug Platz, um zu schwimmen. Der Hannah-Arendt-Park ist von Wohnbauten, einem Bildungscampus sowie Geschäftslokalen umgeben. Dieser Park bietet somit ausreichend Grünfläche zum Erholen. Die Sitzmöglichkeiten sowie Spielplätze sind wesentliche Bestandteile des Parks. In diesem Sinne ist auch der Laufweg für diesen Park spezifisch, der sich im rötlichen Farbton von der Umgebung abhebt. Aufgrund der großen und freien Fläche bzw. der guten Lage werden in dem Park auch verschiedene Veranstaltungen aufgeführt, sowie Markt, Open Air Kino, Public Viewing, Themen Picknicks und vieles mehr.

Der Yella-Hertzka-Park besteht aus einigen Hügeln und einigen Senken und bietet somit eine interessante Landschaft für unterschiedliche Aktivitäten. In diesem Park sind die Kinderspielplätze in Form von Motiven gebaut.

Man findet einige Gastronomieangebote und Einkaufsmöglichkeiten in der Maria-Tusch-Straße. Im Süd-West Bereich befinden sich verschiedene Ärzte, eine Apotheke, Dienstleistungen wie: Post-office, Bank, Trafik, Fahrradgeschäfte, Handy- und Internetanbieter und vieles mehr.

Bis jetzt gibt es eine Schule im Stadtteil, sowie fünf Kinderbetreuungsstätten, von denen vier öffentlich und einer privat ist. Im Süden bildet der Park Madame d` Ora den Abschluss der Seestadt. Dieser Park zeichnet sich durch den gleichnamigen Gemeinschaftsgarten aus. Der Garten bietet den Bewohnern die Möglichkeit, 103 Beete zu nutzen. Aufgrund des großen Interesses wird noch ein weiterer Gemeinschaftsgarten den Bewohnern zur Verfügung gestellt. Dieser trägt den Namen „Kraut und Blüten“. Die Bewohner kümmern sich gemeinsam um den Garten und teilen sich auch die Ernte. Die Organisation erfolgt unter dem Bewohnern selbst mit Hilfe der Sozialen Medien. Neben dem Gemeinschaftsgärten befindet sich auch ein BMX Bahn „Deseester“ in dem Madame-d` Ora Park.

-  Hundezone
-  Spielplatz
-  Ärzte
-  Einkaufen
-  Dienstleistungen
-  Bildung
-  Cafe
-  Apotheke
-  Marktplatz
-  Restaurant
-  Park
-  See
-  U-Bahn
-  Gemeinschaftsgarten
-  Fußball
-  Basketball



Abb.27 Sozio-Ökonomischer Mehrwert

Im nördlichen Teil werden noch weitere sozioökonomische Angebote gebaut, wie Einkaufsstraße, ein Bahnhofplatz, einige Parks und weitere öffentliche bzw. halböffentliche Räume. Bis 2022 soll das Quartier am Seebogen fertig gebaut sein und zahlreiche Angebote bieten.

„[...]Ein Gewerbehof, ein Supermarkt und mehr als zehn Geschäftslokale bringen wirtschaftliche Impulse ins Grätzl. Ein zweiter Bildungscampus, eine Bücherei, vier Kindergärten und zahlreiche Vereins- und Multifunktionsräume[...]. Auch das interreligiöse Projekt „Campus der Religionen“ wird im Viertel entstehen.“¹⁰



Abb.28 Christian Fürthner, Wegebrücke im Seepark, 2015



Abb.29 Stadtteilmanagement, Yella-Hertzka-Park



Abb.30 Ludwig Schedl, Hannah-Arendt-Park

10 o.A. Medieninformation aspern Die Seestadt Wiens, 3.8.2018, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/180803_UVP_fur_aspern_Seestadt_Nord_bestatigt_2018-08-03_1408807.pdf, 3.1.2019



Abb.31 Ludwig Schedl, Nachbarschaftsflohmarkt



Abb.32 Gernot Singer, Fahrradpicknick, 2013



Abb.33 Daniel Hawelka, Volxkino am See, 2018



Abb.34 BMX Bahn Deseester



Abb.35 Kraut und Blüten Gemeinschaftsgarten, 2018



Abb.36 Amelie Chapalain, Madame-d' Ora Geimenschaftsgarten

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.6.Verknüpfung

4.6. Verknüpfung

Das Konzept der Mobilität in der Seestadt fordert die Steigerung eines sanften sowie öffentlichen Verkehrs und eine Minderung des intensiven Autoverkehrs. Jeweils 40% der Wege sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, die restlichen 20% verbleiben auf dem Autoverkehr. Der Hintergrund dieses Konzeptes ist daher, einen nachhaltigen Stadtteil zu kreieren. Ergänzend dazu sollen das Carsharing sowie ein Fahrradverleihsystem angeboten werden. Parken soll aber, mit einigen Ausnahmen, auf der Straße vermieden werden.

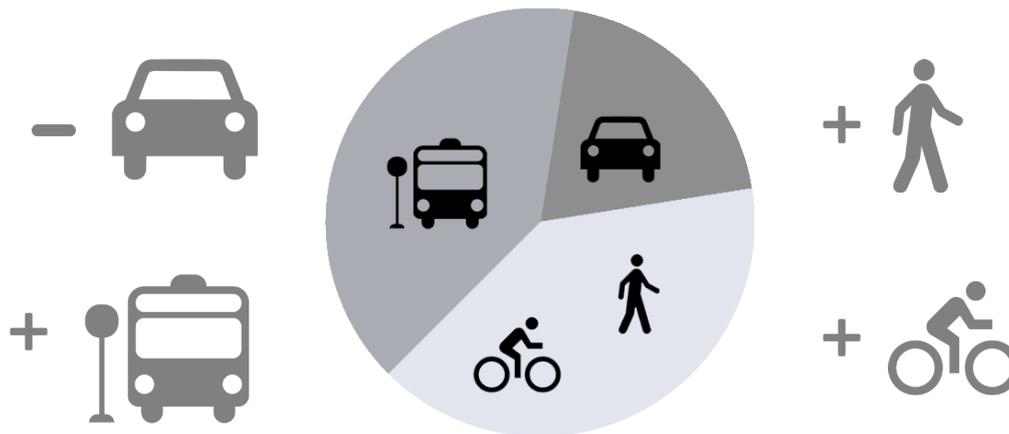


Abb.37 Konzept und Modal Split Aspern Seestadt

MOBILITÄT

-  Fahrradverleihstation
-  Lastenradstation
-  Fahrradgarage (raddepot.at)
-  Kiss & Ride
-  Baufelder mit Sammelgarage
-  öffentlicher Garagenzugang
-  Zufahrt Sammelgarage inkl. Kurzparkmöglichkeit
-  Zufahrt Bewohnersammelgarage
-  Baufeld mit Sammelgarage inkl. Kurzparkmöglichkeit
-  Baufeld mit Bewohnersammelgarage

-  U-Bahn
-  Bus mit Haltestelle
-  verkehrsberuhigter Bereich
-  Hauptverkehrsstraße
-  Radweg / Radstreifen / Radroute
-  Gehweg
-  Bahngleis

ALLGEMEIN

-  See und Wasserfläche
-  Begrünte Abstandsflächen / Grüngürtel
-  Baufelder lt. Masterplan
-  Baufelder in Bau / fertiggestellt
-  Gestaltete Grünflächen
-  Zwischennutzungen
-  Platz

MOBILITÄTSANGEBOTE 2017

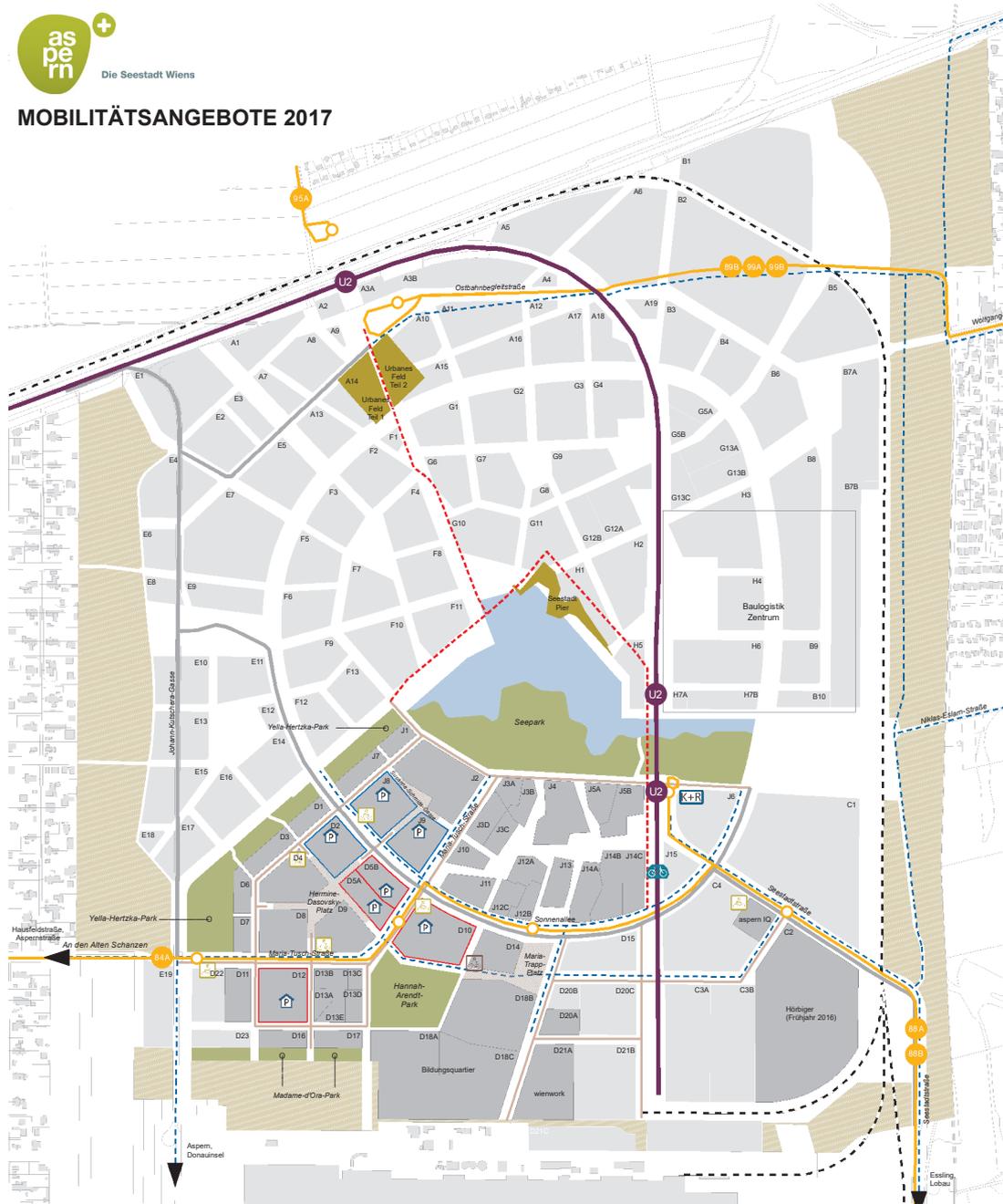


Abb.38 Wien 3420 asperm Development AG, Mobilitätsplan 2017

Straßenhierarchie

Das Straßennetz besteht aus einem Hauptnetz, mehreren Quartiersstraßen und einem Wegenetz. Des weiteren bilden die Anbindungsstraßen nach außen und die Ringstraße das Hauptnetz. Im nördlichen Teil des Gebietes haben die zwei Zufahrtsstraßen eine große Bedeutung, da sie direkt mit der Schnellstraße verknüpft sind. Zwei weitere Anbindungsstraßen sind im Süden im Gewerbegebiet situiert. Die Ringstraße als auch die Quartiersstraßen, die radial zur Ringstraße angeordnet sind, ermöglichen eine schnelle und angenehme Verbindung zwischen den Quartieren. „Diese Kombination strukturiert übersichtlich und effizient das Verkehrssystem. Im Gegensatz zu einem rechteckigen Straßenraster ermöglicht dieses System die Erreichbarkeit von den zwei Hauptzufahrtspunkten zu jeder Stelle auf kurzem und übersichtlichem Weg“¹¹

Der Autoverkehr ist in dem engmaschigen Wegenetz untergeordnet und der Rad- und Fußverkehr haben obersten Priorität. Da das Ziel des Verkehrskonzeptes, die Reduzierung des motorisierten Verkehrs war, sind innerhalb des Gebietes die Straßen so gestaltet, sodass sie unattraktiv für den überregionalen Verkehr sind.



Abb.39 Gehl Architects,Hauptverbindungen,2009

¹¹ Tovatt Architects und Planners/Projektteam Flugfels Aspern,2007,58.

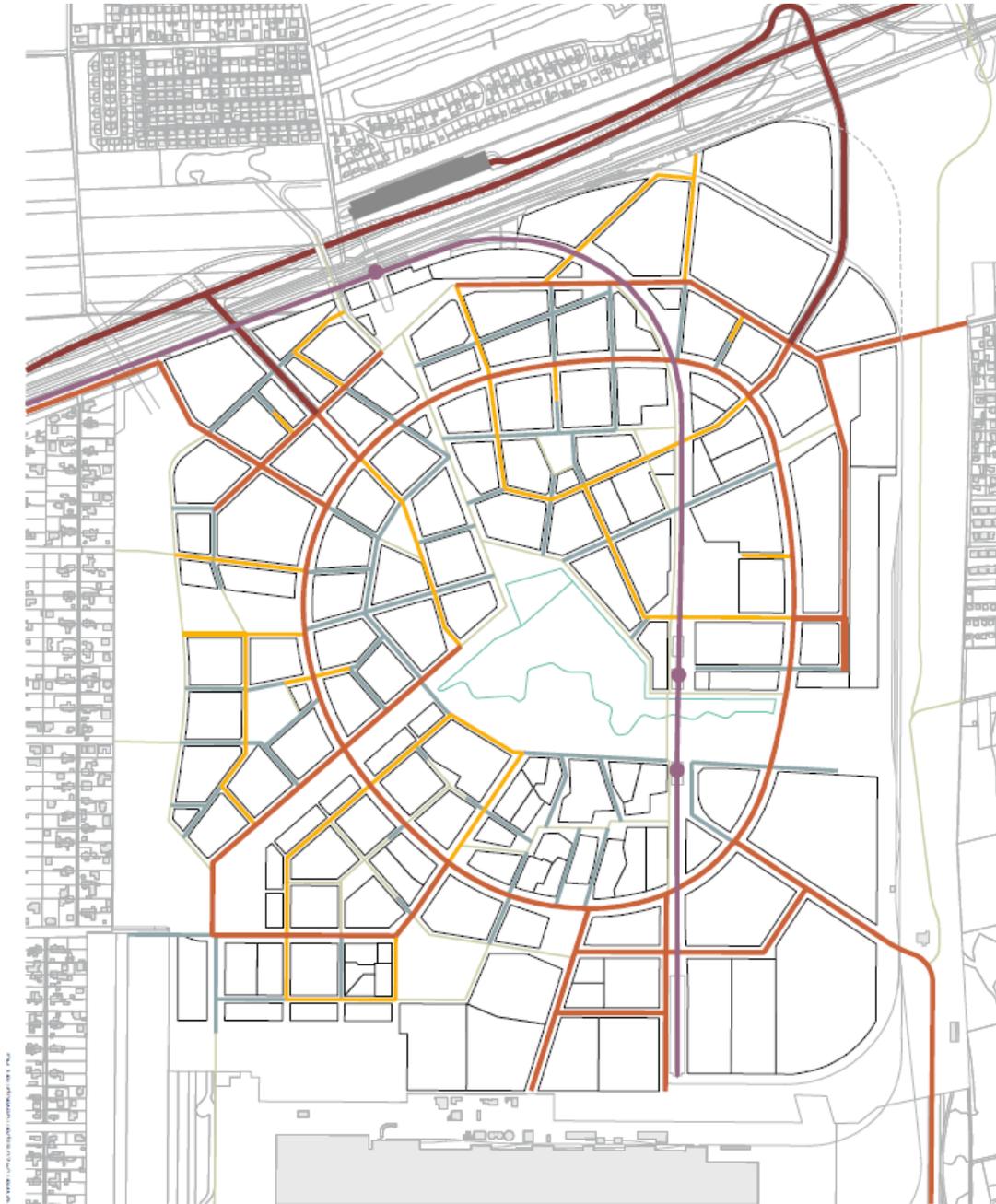


Abb.40 Wien 3420 Aspern Development AG, Die Hierarchie des Straßennetzes, 2018

Ruhender Verkehr

Das Parkraumkonzept regelt das Parken in Form von Sammelgaragen, die, als Tiefgaragen gedacht sind, und dort, wo das aufgrund des hohen Grundwasserspiegels nicht möglich ist, gibt es Hochgaragen. Die Garagen sind infolgedessen so zu verteilen, sodass sie räumlich das ganze Gebiet abdecken mit der Ausnahme von Gewerbegebieten, die eigene Stellplätze besitzen.

In der Regel erfolgen die Zufahrten von der Ringstraße.

Es sind 0,7 Stellplätze pro Wohnung geplant, was für die erwarteten 20 000 Einwohner eine Anzahl von 14 000 Stellplätzen bedeutet.

Im Vergleich zu der üblichen Stellplatzanzahl in Wien ist es in der Seestadt zu einer Verringerung von 30% gekommen.

Aufgrund der Qualität des öffentlichen Raumes ist das Parken auf öffentlichen Straßen nur begrenzt möglich, in Form von Kurzparkzonen oder Ladezonen. Lediglich die Behindertenstellplätze sind von dieser Regelung ausgenommen. Diese befinden sich möglichst in der Nähe der Hauseingänge.

Das Parkraumkonzept fördert sowohl die Nutzung des öffentlichen Raums als auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Der Weg zwischen Wohnung und Stellplatz oder Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmitteln ist ungefähr gleich lang. Das ist absichtlich so geplant, in der Hoffnung, dass die Autofahrer auf dem Weg zum Fahrzeug sich für die öffentlichen Verkehrsmitteln entscheiden werden, weil sie sowieso die gleiche Entfernung zu Fuß zurücklegen müssen. Auf diese Weise sind alle Verkehrsteilnehmer, wenn auch nur für kurze Zeit, Fußgänger und somit wird der öffentliche Raum zusätzlich belebt.

Im Norden neben dem Bahnhof wird die öffentliche Park & Ride Anlage mit direktem Übergang zur U-Bahn-Station entstehen.

Aufgrund der Lage ist diese von überregionaler Bedeutung. Damit die Seestadt vom fremden Verkehr soviel wie möglich frei bleibt, wird die Zufahrt zur Park & Ride Anlage von der Anschlussstelle an die Schnellstraße erfolgen.



Abb.41 Rosinak&Partner, Straßenraumgestaltung bei Garagenein- und ausfahren, 2017

Baufelder mit Sammelgarage

■ Tiefgarage

■ Hochgarage

■ Baufelder mit Garagen /
Parkplätze für den Eigenbedarf

■ ■ ■ ■ Einzugsbereich Sammelgaragen

— technische Infrastruktur

□ Wasser

□ A1 Baufeldbezeichnung

□ Bebauung Umgebung

● U-Bahn U2

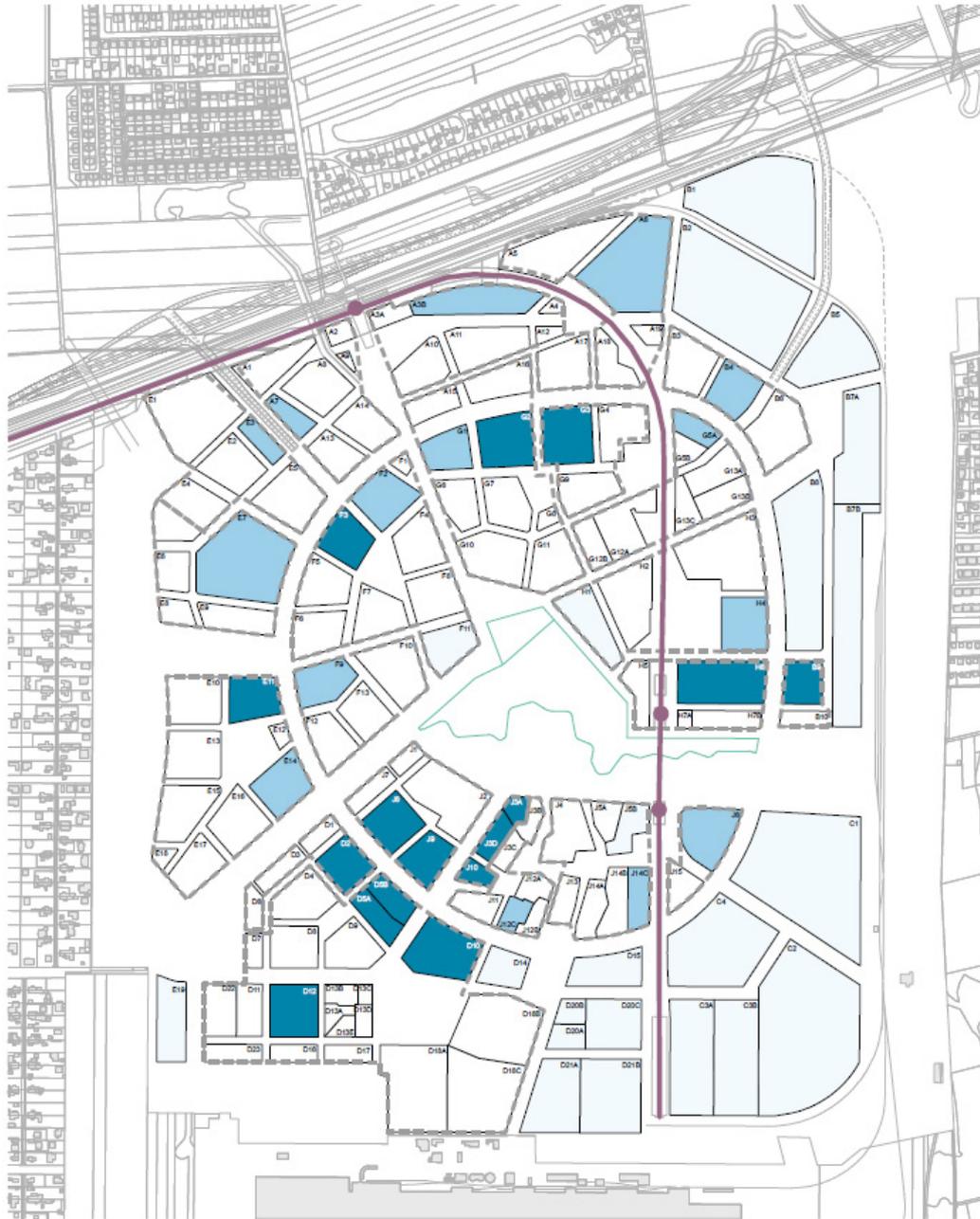


Abb.42 Wien 3420 Aspern Development AG, Das Parken in der Seestadt, 2018

Öffentlicher Verkehr

Das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in der Seestadt ist die U-Bahn, die eine schnelle Verbindung mit dem Stadtzentrum innerhalb von 30 Minuten gewährleistet. Es sind zwei U-Bahn Stationen vorhanden. Die erste U-Bahn Station liegt im Norden des Gebietes und knüpft an zukünftigen Bahnhof (Aspern Nord) an. Im Gegensatz dazu, führt die zweite Station direkt ins Zentrum des Stadtteils und befindet sich gleich neben dem zentralen Park und See (Seestadt). Dieser Bahnhof ermöglicht eine überregionale und direkte Verbindung zu Bratislava. Insgesamt sollen sieben Buslinien durch die Seestadt fahren, zwei davon sind schon in Betrieb. Neben den Buslinien wird der Stadtteil über zwei Straßenbahnlinien verfügen. Die Straßenbahnstrecke wird durch die zukünftige Rote Saite gebaut. Somit werden die Kultur- und die Einkaufsstraße leicht erschlossen. Im gesamten Gebiet befindet sich in dem Einzugsbereich mindestens eine Haltestelle, was erkennen lässt, dass die Seestadt bereits über ein reiches Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln verfügt bzw. haben wird. Problematisch sind aber die langen Intervalle zwischen den Fahrten. Zurzeit fährt jede zweite U-Bahn bis zur Seestadt. Die Busse fahren zu je 15 Minuten in regelmäßigen Abständen, was die Bewohner als zu lang befinden. Außerdem sind die Haltestellen teilweise nicht überdacht bzw. windgeschützt und haben auch keine Sitzmöglichkeiten, was diese für die Nutzer besonders in den kalten Jahreszeiten unattraktiv macht. Es ist an einigen Haltestellen auch die fehlende Beleuchtung als kritisch anzusehen.



Abb.43 Rosinak&Partner, Han-nah-Arendt-Platz, 2017



Abb.44 Rosinak&Partner, Bushaltestelle Maria-tusch-Straße-Beleuchtung ausgehend von den Geschäften in der Erdgeschosszone, 2017

-  Bus (inkl. Haltestelle)
-  Straßenbahn (inkl. Haltestelle)
-  U-Bahn U2 (inkl. Haltestelle)
-  ÖBB Ostbahn (inkl. Haltestelle)

Einzugsgebiet Haltestellen



-  technische Infrastruktur
-  Wasser
-  Baufelder
-  Bebauung Umgebung

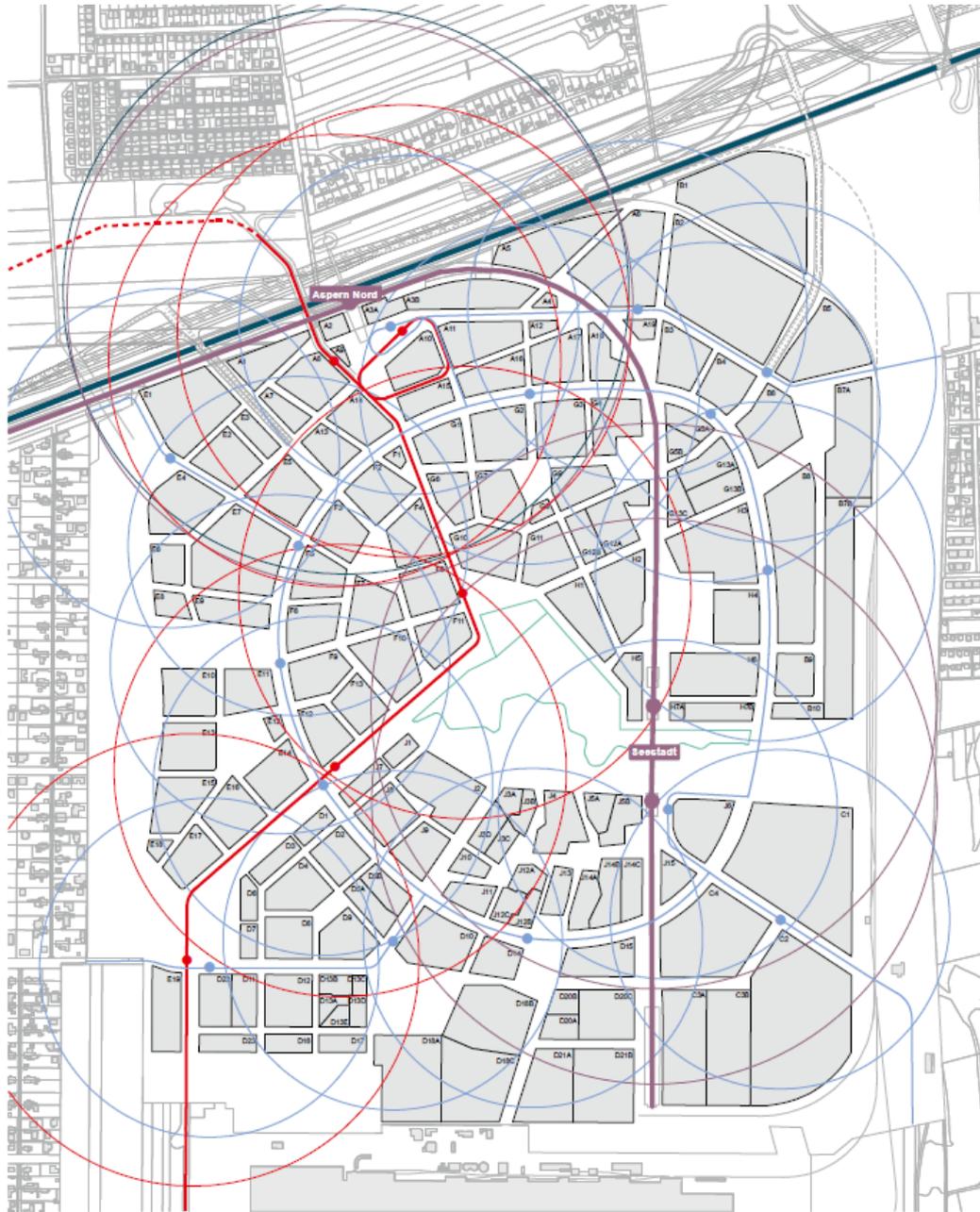


Abb.45 Wien 3420 Aspern Development AG, Die öffentliche Verkehrsanbindung, 2018

Fahrradverkehr

Aus ökologischen Gründen ist auch der Fahrradverkehr ein wichtiges Thema in der Seestadt. Alle Straßen sind fahrradfreundlich konzipiert. In der Ringstraße ist Fahrradinfrastruktur durch Mehrzweckstreifen gelöst. Es gibt hingegen in anderen Straßen entweder baulich getrennte Radwege oder markierte Radspuren. Das allgemein geltende Tempo von 30 km/h macht das Radfahren sicherer für alle Nutzer. Was unverständlich ist, dass auf einigen Stellen sowohl Radwege als auch Radfahrstreifen vorhanden sind. Ein Grund dafür könnte sein, dass der Radweg für Freizeitliche Aktivitäten nutzbar ist, da er auch gleichzeitig ein Fußgängerweg ist, und die Radfahrstreifen für ungestörte bzw. schnelles Radfahren gedacht sind.

Es besteht auch die Möglichkeit die Fahrräder sich auszuleihen. Mehrere Ausleihstationen sind gleichmäßig in der Seestadt verteilt und bieten neben den üblichen Fahrrädern auch E-Bikes und Lastwagen an. Das Ausleihen ist mit der Seestadt-Card möglich. Es funktioniert für die Besucher jedoch schwieriger, weil die Karte am Wochenende nicht beantragt werden kann und die Ausstellung ca. eine Woche dauert. Sowohl in den öffentlichen Räumen als auch vor den privaten Gebäuden ist das Fahrradparken gut gelöst. Je nach dem Bauträger sind Abstellplätze vor dem Gebäude oder im Gebäudeinneren zu finden. Falls diese sich in den Gebäuden befinden, sind die Räume entweder im Erdgeschoss oder im Kellergeschoss situiert. Ein barrierefreier Zugang ist zu allen Fahrradräumen ermöglicht. Im öffentlichen Raum wird der Wiener Bügel für Fahrradbefestigungen verwendet. Bei den U-Bahn-Stationen findet man Bike and Ride Plätze.



Abb.46 Rosinak&Partner, Fahrradparken in Erdgeschoss,2017



Abb.47 Rosinak&Partner, Fahrradparken bei Hauseingängen,2017

-  Straßennetz mit Radinfrastruktur
-  verkehrsberuhigtes Straßennetz
-  attraktive Verbindungen ohne MIV
-  geplante Wegeverbindungen
-  Anschlüsse an das Hauptradverkehrsnetz
-  Radgaragen
-  Radverleihsystem
-  Baufeldbezeichnung
-  Bebauung Umgebung
-  Wasser
-  technische Infrastruktur
-  U-Bahn U2

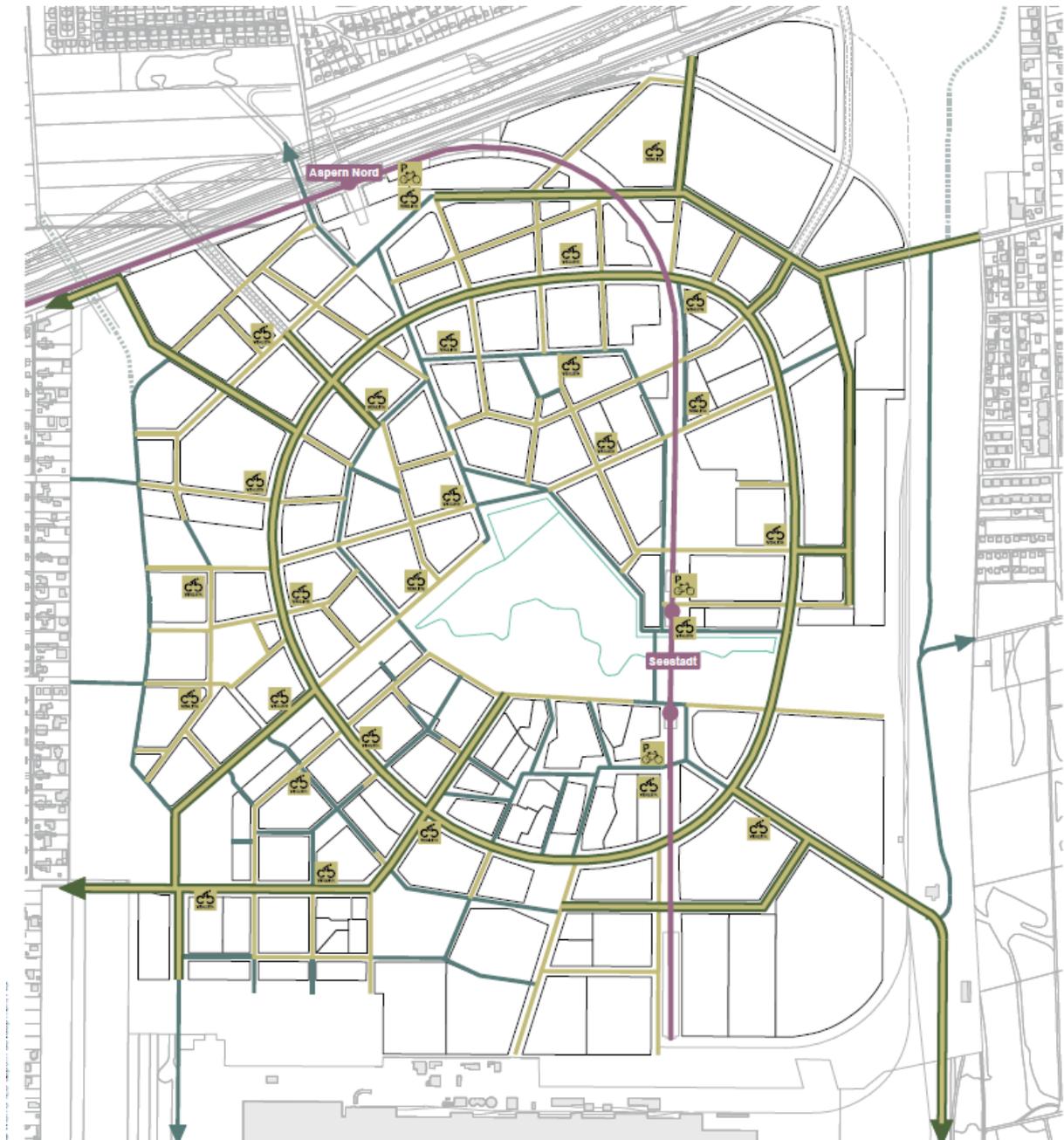


Abb.48 Wien 3420 Aspern Development AG, Der Radverkehr 2018



Abb.49 Radweg



Abb.50 Radstreifen



Abb.51 Radabstellplätze



Abb.52 Rosinak&Partner,E-Radverleih in der Seestadt Aspern, 2017

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.7. Ökologie

4.7. Ökologie

„Das Konzept der nachhaltigen Stadt umfasst sehr viel mehr Kriterien als nur den Energiekonsum und die Emission von Treibhausgasen.[...] Verkehrsnetze sind ein besonders wichtiger Punkt für die Agenda des grünen Städtebaus, da sie extrem viel Energie verschlingen, große Mengen an Treibhausgasen produzieren und die Umwelt verschmutzen.“¹²

Die Seestadt soll ein nachhaltiger Stadtteil sein. Dieses wird unter anderem mit dem Mobilitätskonzept ermöglicht, welches aus einem Modal Split von 40:40:20 (Fußgänger/Radfahrer: ÖV: mIV) besteht. Der motorisierte Individualverkehr wird daher dem umweltfreundlichen Verkehr untergeordnet. Wichtig dafür ist die Vielfalt der Angebote an öffentlichen Verkehrsmitteln, sowie die gute Fahrradinfrastruktur. Für die Förderung des Fahrradfahrens und Zu-Fuß-Gehens ist die Gestaltung des öffentlichen Raums von Bedeutung. Dementsprechend sind die Straßen in der Seestadt so konzipiert, dass die Autos untergeordnet sind. Es gilt allgemein ein Fahrtempo von 30 km/h außer in der Ringstraße und in den zwei Anbindungsstraßen. Zusätzlich wird in der Seestadt das Carsharing sowie Bikesharing angeboten. Der Reichtum an grünen Flächen ist von wesentlicher Bedeutung für den Stadtteil. Die Begrünung und der See verbessern auch die Lebensqualität.

„Wie können das! Stadtklima und die Luftqualität in den Städten deutlich verbessert werden? Ein Lösungsansatz ist die „grüne“ Stadt: sie reduziert die Versiegelung des Bodens, vermindert die Wärmebelastung und verbessert die Luftqualität deutlich. Die vielen kleinräumigen Vegetationsinseln in der versiegelten Stadtfläche wie Hausgärten, Mauerritzen, Straßenbegleitgrün oder Parkanlagen haben einen deutlich messbaren Einfluss auf die Temperatur ihrer Umgebung. Da sich Boden und Vegetation der Grüninseln weniger stark aufheizen als die bebauten Flächen, entstehen so genannte ‚Kälteinseln‘“¹³

Eine zusätzliche Funktion von Grünflächen ist natürlich die Regenwasserversickerung. Außer mittels der Grünflächen wird die Versickerung mit breiten Fugen der Bodenpflasterung ermöglicht oder durch die begehbare Sickerschächte, die mit Metallgitter überdeckt sind. Des



Abb.53 Ökologie

¹² Gehl 2010, 124.

¹³o.A. Die Grüne Stadt, o.J. <https://www2.klett.de/sixcms/media.php/229/29260X-8604.pdf>, 29.10.2018, zit.n. Kreuz/ von der Ruhren 2006, 70.

Weiteren gibt es Kiesbetten, Kiesmulden oder in die Straßenmobiliar integrierte Sickermulden. Für die Straßen im entstehenden Quartier am Seebogen wurde das innovative, duale Versickerungssystem PLUS geplant.

„Das duale Versickerungssystem PLUS ist eine Kombination des herkömmlichen dualen Versickerungssystems mit einer unterirdischen Versickerung. Der wesentliche Vorteil in dieser Bauweise liegt in der Reduktion der Entwässerungsfläche im Straßenraum. Die Größe der oberirdischen Versickerungsflächen wird nicht an den Extremwerten der Niederschlagsereignisse bemessen, sondern unterirdisch abgepuffert. Dadurch bleibt Platz für andere Nutzungen und der Pflege- und Erhaltungsaufwand wird stark minimiert. Ziel dieser innovativen Lösung für die Versickerungsflächen ist die Minimierung des Pflegeaufwandes und die gestalterische Einbindung der Versickerungsbecken in den Straßenraum.“¹⁴

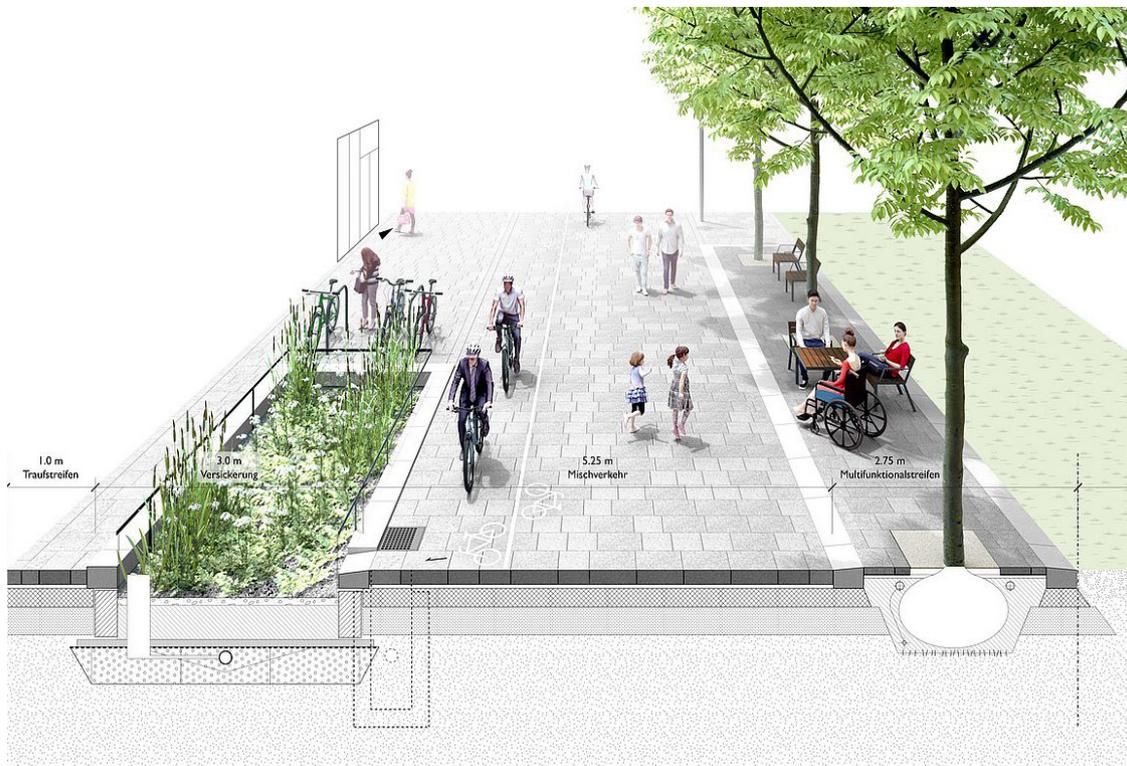


Abb.54 3:0 Landschaftsarchitektur, Duale Entwässerung PLUS, 2017

14 3:0 Landschaftsarchitektur, Straßen im Quartier am Seebogen, <https://www.competitionline.com/de/beitraege/141389>, 29.10.2018.

Im Hannah-Arendt-Park wird sogar das Regenwasser gesammelt und zur Bewässerung der Blumengärten verwendet. Das Prinzip wurde von Yewo Architects geplant.

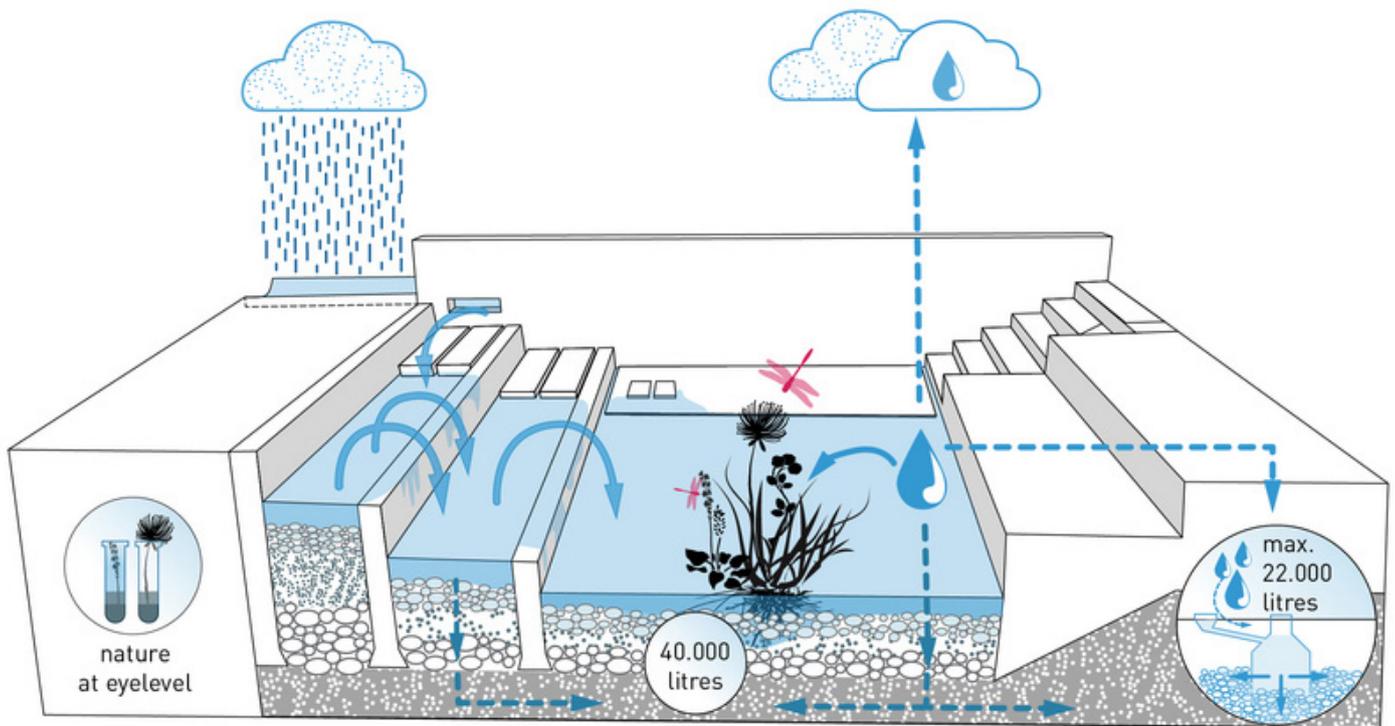


Abb.55 Yewo Landscapes und Mettler Landschaftsarchitektur, Regenwassermangment



Abb.56 Yewo Landscapes und Mettler Landschaftsarchitektur, Blumengarten als Versickerungselement



Abb.57 Straßenbegleitgrün



Abb.58 Sickermulde in Straßenmöbel



Abb.59 Rigole



Abb.60 Kiesmulde

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.8. Ästhetik

4.8. Ästhetik

Die Ästhetik ist ein entscheidender Faktor in Hinblick auf die Nutzung der Stadträume. Wenn ein Raum optisch nicht schön wirkt, dann vermeiden die Leute ihn. Auswahl der ästhetischen Elementen ist den Planern von einzelnen Räumen überlassen. Wichtig ist, dass sie die Vorgaben der Partitur beachten. Die Gehl Architekten haben für ästhetische Ansprüche die „Möbelfamilie“ vorgegeben. Mit „Möbelfamilie“ ist gemeint, dass einzelne Elemente den Standard von Wien bzw. Seestadt entsprechen, oder von dem einzelnen Raum abhängig sind. Somit sind die Leuchten, Fahrradabstellplätze und Mülleimer wie im ganzen Wien zu benutzen. Sitzbänke, Lichtmasten, Straßenpoller, Baumgitter, Schilder mit Straßennamen und Wegweisungen sollen spezifisch für die Seestadt designt sein. Diese geben dem Stadtteil einen hohen Wiedererkennungswert.

Alle Elemente, außer Mülleimer und Schilder können, wenn das nötig (von den Planer erwünscht ist), variabel sein. Die Bodenbeläge, die ästhetische Beleuchtung, das spielerisches Stadtinventar sind nach den Ansprüchen der einzelnen Projekte auszuführen. Außerdem soll die Möblierung so gestaltet und aufgeteilt werden, dass alle Nutzer einen Platz finden können. Von zentral positionierten Möbel, wo das Stadtleben zu beobachten ist bis hin zu zurückgezogenen kleinen Möbel, die einem eine Rückzugsmöglichkeit ermöglichen. In der bisherigen Gestaltung sind Funktionsflächen und einige Möbel farblich hervorgehoben, während die Bodenfläche zurückhaltend gestaltet ist.

„Die gesamte Fläche wird als ein kontinuierlicher Belagsteppich verstanden. Asphalt ist gleichmäßig, hat keine Fugen [...]. Die eigentlichen Gestaltungselemente sind aber das Mobiliar und Einfassungselemente, die aus hochwertigen Materialien wie Gusseisen, Granit und Messing gefertigt werden.“¹⁵

¹⁵ Interview mit Jakob Kastner, geführt von aspern Die Seestadt Wiens, Wien 2018.

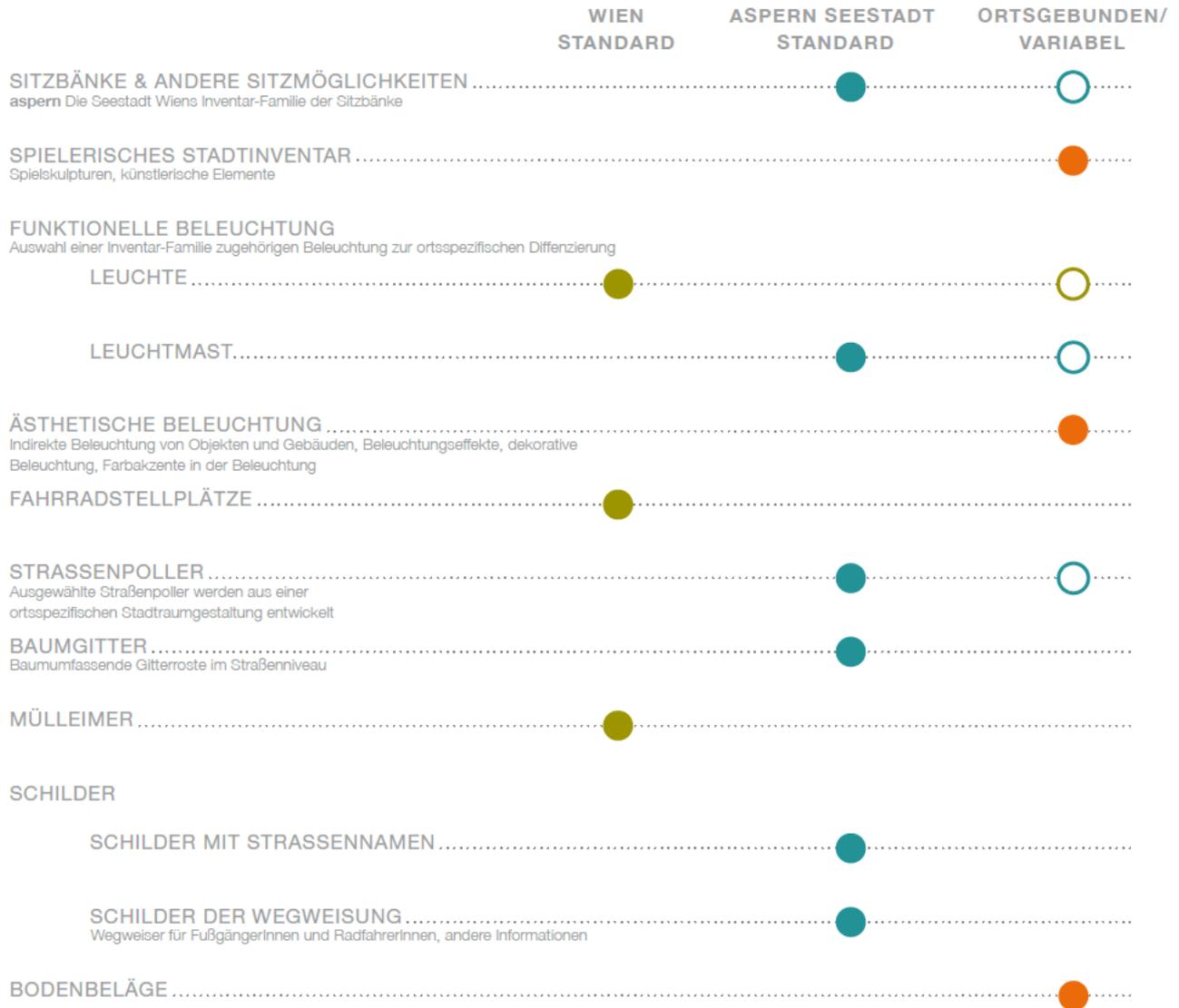


Abb.61 Gehl Architects, Zuordnung des Stadtinventars, 2009

Seepark und der Yella-Hertzka-Park

Die Gestaltung dieser zwei Freiräume wurde von drei Büros geplant: 3:0 Landschaftsarchitekten, TH Treibhaus und Lavaland. Einzelne Elemente sind mit blauer Farbe hervorgehoben und somit wird die Identität der Blauen Saite verstärkt. Die Bodenfarbe ist neutral und zurückhaltend gewählt. Des weiteren ist auch die Kombination aus Betonplatten und Asphalt für die Zusammensetzung der Bewegungsflächen nennenswert. Ein Springbrunnen „erfrischt“ den Park und bietet viel Freude für junge Benutzer. Der Yella-Hertzka-Park ist im Unterschied zu anderen Parks mit verschiedenen Blumenarten bepflanzt.



Abb.62 Lavaland, Seepark



Abb.63 3:0 Landschaftsarchitektur, Yella-Hertzka Park

Sonnenalle / Ringstraße

Die Sonnenalle ist ein prägendes Element für die Seestadt. Der südliche, fertiggestellte Abschnitt wurde von 3:0 Landschaftsarchitektur gestaltet. Die Gliederung erfolgt nach der Verkehrsachse, Bewegungsachse und Grünachse. Um Dynamik in die Gestaltung der Bewegungsmöglichkeiten hineinzubringen, sind die Bewegungs- und Grünachse gegeneinander versetzt. Die Bewegungsfläche ist zum großen Teil gepflastert. Multifunktionale Flächen besitzen den gleichen blauen Ton wie im See- und Yella-Hertzka-Park. Da andere Bestandteile eher neutrale Farben besitzen, treten die multifunktionalen Flächen in den Vordergrund. Die Sitzmöbel sind mittels einer speziellen Kombination aus Beton und Holz einfach als auch schlicht gehalten.

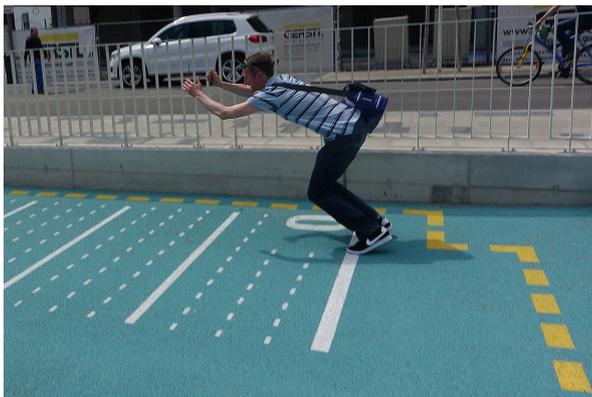


Abb.64 3:0 Landschaftsarchitektur, Sonnenalle

Abb.65 Herta Hurnaas, Sonnenalle, 2017

Maria-Tusch-Straße

Die Gestaltung dieser wichtigen Kultur- und Einkaufsachse, die zu Roten Saite gehört, erfolgte ebenso von 3:0 Landschaftsarchitektur. Demensprechend gibt es bei breiten Gehwegen die gleiche Pflasterung wie bei der Sonnenalle. Zwischen der Verkehrszone und Fußgängerzone sind Grüninseln oder Aufenthaltsräume vorhanden. Die Möbel sind rot gefärbt, und teilweise fixiert. Der Großteil der Möbel kann je nach Wunsche der Nutzer verschoben werden.



Abb.66 Hertha Hurnaus, Maria-Tusch-Strasse, 2017

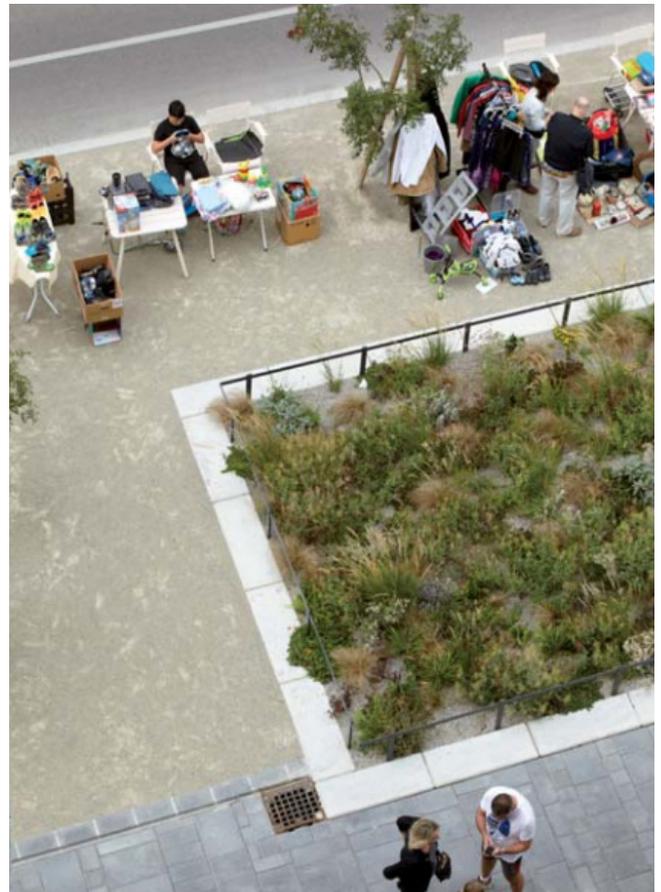


Abb.67 Gisela Erlach, Maria-Tusch-Strasse, 2016

Hannah-Arendt-Park

Die Strukturierung erfolgt durch die grüne Mitte und zwei Ringe. Der äußere Ring bildet die Grenze des Parks, die zum Teil als Sitzkante ausgeführt ist. Im Gegensatz dazu bildet der innere Ring die rote Laufbahn, der auch eine Besonderheit des Parks ist.¹⁶ Die Sitzmöbel sowie die Kinderspielgeräte sind in neutralen Naturholzfarben gehalten, und bleiben somit sekundär. Der Park wurde von sowohl Yewo Landscapes als auch von der Mettler Landschaftsarchitektur entworfen.



Abb.68 Yewo-Mettler, Hannah-Arendt Park, 2013, Draufsicht

¹⁶ Vgl. Next room, Hannah-Arendt-Park, 22.08.2018, <https://www.nextroom.at/building.php?id=38708>, 10.12.2018.



Abb.69 Kurt Kuball, Hannah-Arendt-Park, 2015

Lessons Learned von Aspern Seestadt

4.9.Nutzung

4.9. Nutzung

„Die Außenräume werden für unterschiedlichste Tätigkeiten genutzt. Viele gehen spazieren, auf die unterschiedlichen Spielplätze, sonnen sich oder gehen baden. Die Vielfalt an Tätigkeiten, insbesondere bei Bewegung und Sport, ist bei den BewohnerInnen der Seestadt besonders groß. Zahlreiche Menschen unter 60 Jahren fahren Roller, Rad oder nutzen Boards; einige spielen Ballspiele, einige Erwachsene gehen Laufen. Der beliebteste Ort durch alle Gruppen ist der Seepark, gefolgt vom Hannah Arendt Platz.“¹⁷

Der Großteil von den bestehenden Freiflächen wird als Freizeitfläche verwendet. Die Nutzer des zentralen Parks sind alle Generationen aus dem Stadtteil, aber auch aus der Umgebung. Dieser Park bietet den Kindern und Erwachsenen auch die Möglichkeit dazu, in der Nähe des Wassers zu spielen bzw. sich zu erholen. Der zweitbeliebteste Raum ist der Hannah-Arendt-Park. Aufgrund seiner ausgezeichneten Lage profitiert er von hohen Besucherzahlen. Neben den Bewohnern, die die Fläche für verschiedene Aktivitäten nutzen, verbringen die Arbeiter und die Schüler aus dem an den Platz angrenzenden Campus ihre Pause in dem Park. Die Nutzung wird durch verschiedenen Veranstaltungen verstärkt. Langzeitige Aufenthalte finden hauptsächlich in den derzeit bestehenden Parkanlagen statt, während kurzzeitige Aufenthalte in der Ringstraße sowie in der Maria-Tusch-Straße ausgeübt werden. Diese beiden Straßen bieten mehrere Grünflächen sowie Sitzmöglichkeiten. Da sich viel Leute nicht dabei wohlfühlen, „auf der Straße“ lang zu sitzen, nutzen sie die Räume auf der Straße, um sich kurz auszuruhen, umzupacken oder ähnliche Dinge zu tun. Die weiteren Angebote an Aktivitäten in der Ringstraße, nutzen hauptsächlich Kinder als auch Jugendliche. Breite Gehwege erleichtern außerdem die Bewegungsmöglichkeiten der Fußgänger. Des Weiteren sind die doppelten Radwege in der Ringstraße unnötig. Die Radfahrer entscheiden sich in der Regel für die Radfahrstreifen da sie dort ungestört fahren können. Trotz guten Fahrradinfrastruktur ist diese Art der Bewegung nicht die erste Wahl in der Seestadt. Der Grund dafür ist, dass der gebaute Stadtteil noch in der Größe vorhanden ist, wo alles zu Fuß leicht erreichbar ist. Aus diesem Grund funktioniert das Fahrradverleihsystem auch schlecht. Wenn der Stadtteil fertig gebaut ist, wird sich die Situation voraussichtlich ändern. Innerhalb des Stadtteils bewegen sich die Leute am meisten zu Fuß. Für die Bewegung außerhalb der Seestadt nehmen sie das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel. In der Zukunft wird ein größerer Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erwartet. Derzeit sind lange Intervallzeiten zwischen Fahrten. Wenn in Zukunft der Bedarf größer wird, werden die Intervallzeiten gekürzt. Da in der Seestadt nur Kurzparkzonen erlaubt sind, und die Sammelgaragen nach Meinung der Bewohner zurzeit zu wenige Plätze bieten, sind die Straßen nicht zu stark befahren.

¹⁷ Gungl u.a. 2017, 36.

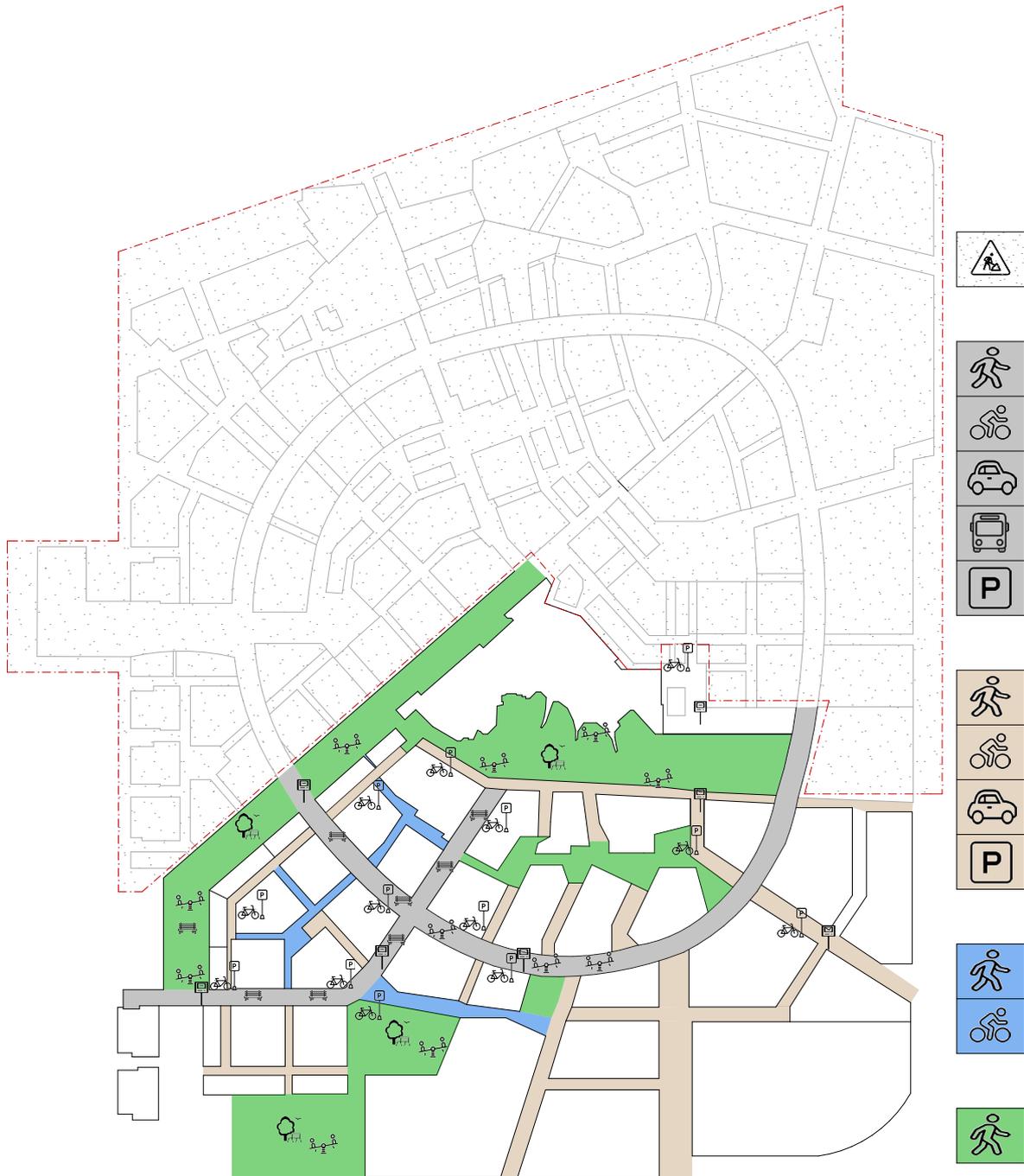


Abb.70 Nutzung

5.Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

- 5.1. Konzept
- 5.2. Masterplan
- 5.3. Öffentlicher Raum
- 5.4. Identifikation
- 5.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert
- 5.6. Verknüpfung
- 5.7. Ökologie
- 5.8. Ästhetik
- 5.9. Nutzung

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.1.Konzept

5.1. Konzept

Das Konzept für das Gebiet rund um die Erzherzog-Karl-Straße Süd ist mit dem Strukturplan vorgegeben. Der Strukturplan schreibt ein Wohngebiet mit einem Kultur- oder Bildungszentrum im Norden vor. Diese Stelle hat das Potenzial ein räumlicher Schwerpunkt zu werden. Die Eibengasse soll komplettiert werden und eine wichtige Achse für den umweltfreundlichen Verkehr sein. Des Weiteren soll der bestehende Radweg entlang der U-Bahn erhalten bleiben. Die Autoerschließungen sind von den Hauptstraßen im Norden und Süden vorgesehen, jeweils zweimal. Im gesamten Gebiet ist der motorisierte Verkehr möglichst gering zu halten. Eine wichtige Raumkante befindet sich entlang der zwei Hauptstraßen.

„Der hochrangige Fuß- und Radweg entlang der U-Bahntrasse erschließt das Planungsgebiet in zentraler Lage (O1). Parallel dazu verläuft weiter östlich ein Freiraumband, das vom Hausfeld kommend bis in die Lobau führt (O2). Daran gilt es Anknüpfungspunkte zu schaffen. [...] der Standort an der Erzherzog-Karl-Straße westlich der U-Bahn kann auch für eine Kultur- oder Bildungseinrichtung zur Verfügung stehen (O3). [...] Eibengasse soll geschlossen werden und als zentraler Korridor mit hoher Aufenthaltsqualität durch das Planungsgebiet laufen (O4). Diese Straße soll unbedingt vom motorisierten Individualverkehr freigehalten und als Langsamverkehrskorridor mit dem Radwegenetz verknüpft werden.“¹⁸

Legende

räumlicher Schwerpunkt/Quartierszentrum	
Schlüsselstandort/Portalsituation	
wichtige Raumkante	
zentraler Straßenraum/Primäre Erschließung	
Sekundäre Erschließungsstraße	
Freiraumband	
wichtiger Fußweg	
Straßenbahn	
Straßenbahn geplant/möglich	
bestehender Bildungsstandort	
Bestand	
Entwicklungsgebiet	
wichtiger Grünraum	

¹⁸ TU Wien u.a.2013,106.



Abb.71 Gordon Kriwanek / René Ziegler, Strukturplan, 2013

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.2. Masterplan

5.2. Masterplan

Die Parzellen ergeben sich aus den vorgegebenen Straßen, den parallel entstandenen Wegen, sowie aus dem bestehenden Radweg. Ein Park sowie die Schule bilden den Schwerpunkt des Masterplans. Beide grenzen an wichtige Straßen an und schaffen eine Eingangssituation für die Siedlung. Die U-Bahn Trasse ist nicht mehr nur Infrastruktur, sondern ist sie in die Planung integriert worden, so wie es anhand des Strukturplans vorgeschrieben ist. Um genügend Abstand zwischen der U-Bahn und Wohnungen zu schaffen, entstehen im Norden freie Flächen, die für flexible Nutzungen offen sein sollen. Durch das Gebiet verlaufen zwei Autostraßen, die restlichen Wege sind nur für Radfahrer und Fußgänger zugänglich. Eine vielfältige Erdgeschosszone befindet sich am nördlichen und südlichen Rand des Gebietes sowie in der mittlere Straße, der Eibengasse. Aufgrund der Anordnung des Gebäudekörpers werden halbprivate Flächen in Form eines Innenhofes möglich oder kleine Grünflächen in den Zwischenbereichen geschaffen. Die Schule hat auch einen Innenhof, von dem aus ein freier Blick zur Straße besteht und umgekehrt. Ein blickgeschützter Bereich ist auch gestattet. Außerdem ist der Eingangsbereich der Schule so situiert, dass eine direkte Erschließung auch vom Radweg möglich ist. Der Raum unter der Trasse, welcher nicht zum Park gehört wird von der Schule verwendet. Ein überdachter Pausenraum sowie überdachte Fahrradabstellplätze finden dort ihren Platz.

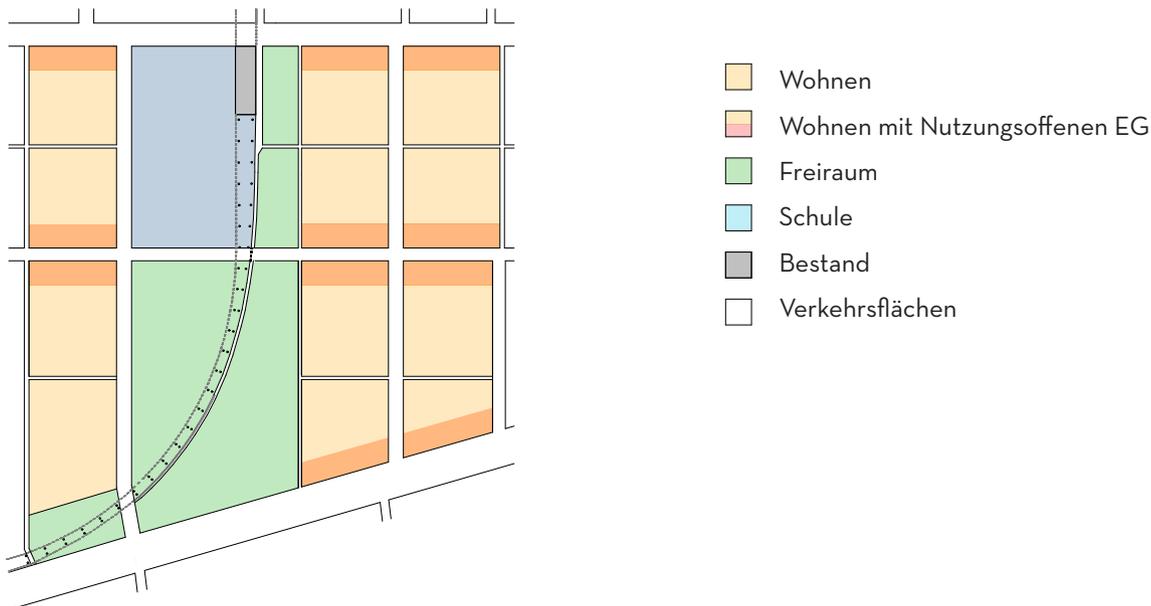


Abb.72 Flächennutzung



Abb.73 Masterplan

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.3. Öffentlicher Raum

5.3. Öffentlicher Raum

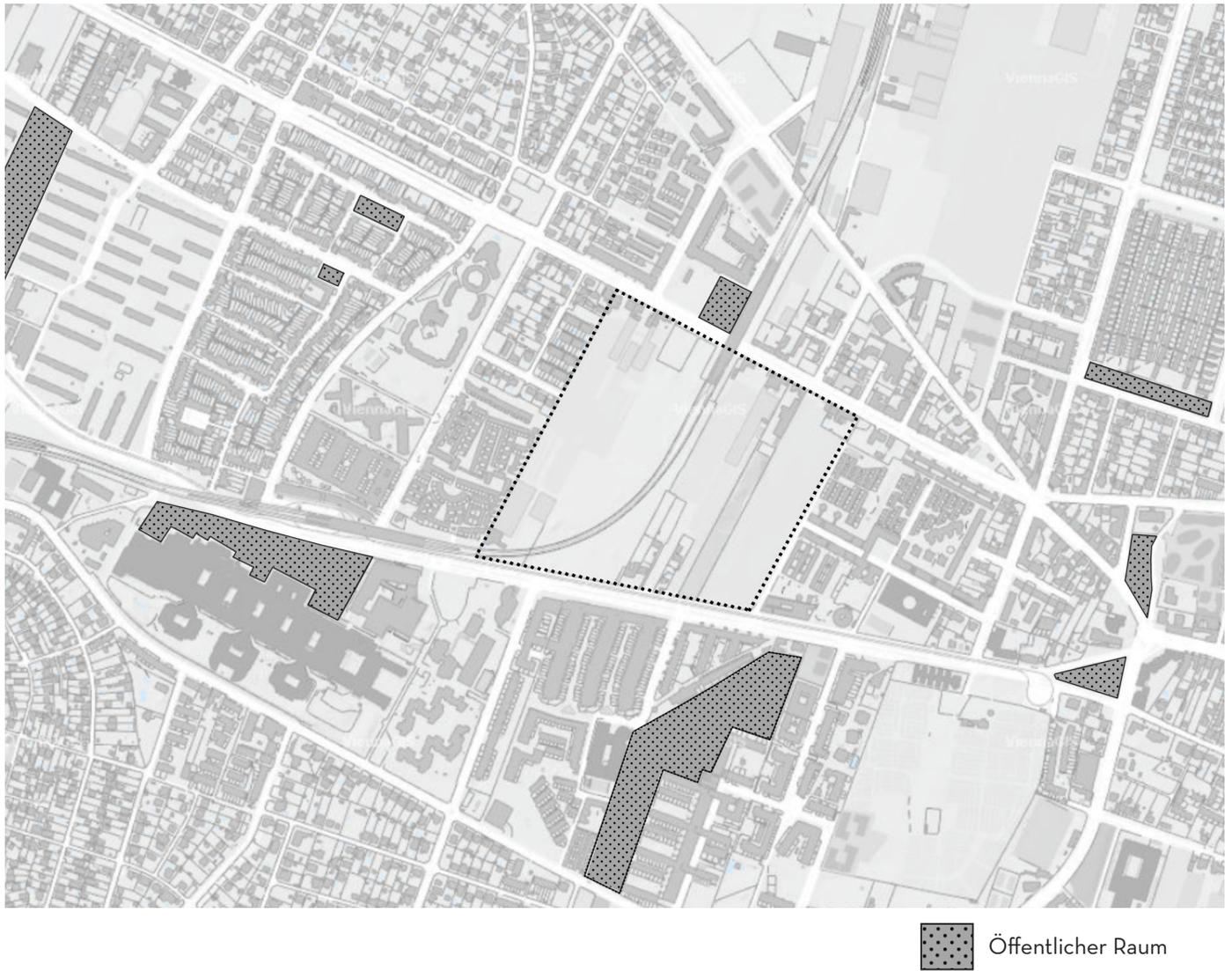


Abb.74 Öffentliche Räume in der Umgebung

Ein Mangel an Freiräumen in der Umgebung ist ersichtlich. Die vorhandenen Räume weisen entweder keine ausreichende Qualität auf, um genutzt zu werden, oder sie sind in der Größe und Lage nur auf die Nutzung von direkt anliegenden Nachbarn begrenzt. Dementsprechend ist es empfehlenswert, einen größeren Freiraum im neuen Gebiet zu schaffen. Die optimale Lage dafür ist angrenzend an die Langobardenstraße, da sich dort unterschiedliche Funktionen abspielen. Des Weiteren soll die Ergänzung der Eibengasse die Grenze des Parks im Norden bilden. Diese Achse soll neben der Verkehrsfunktion für Radfahrer und Fußgänger auch noch eine Aufenthaltsqualität aufweisen. Der bestehende Radweg soll darüber hinaus auch in den neuen Park integriert werden. Somit wird die Qualität des Weges gesteigert. Die Anzahl der Freiräume beträgt 30% der gesamten Fläche.

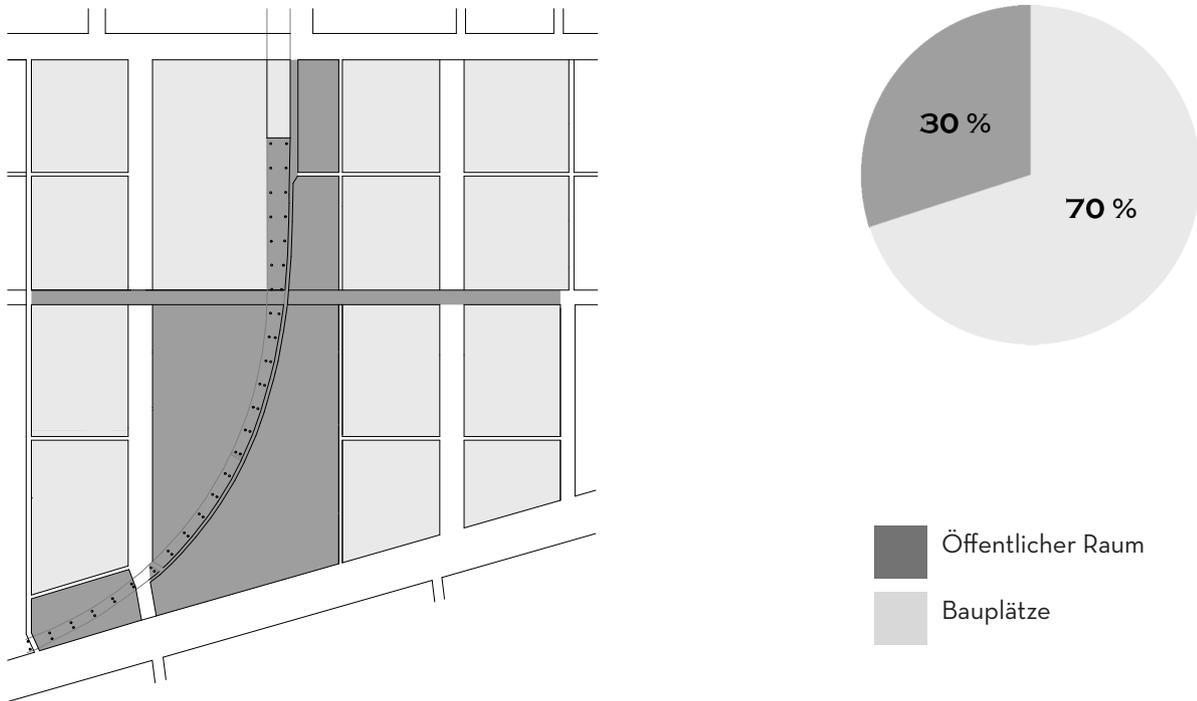


Abb.75 Verhältnis Öffentliche Räume-Bauplätze

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.4. Identifikation

5.4. Identifikation

Parkanlage

Wie andere Parkanlagen, besteht auch dieser Park aus großen Wiesenflächen, und Räumen für Sport bzw. Spiel. Anders als bei den üblichen Parks verläuft die U-Bahn Trasse in diesem Fall mitten durch den Park. Diese soll gemeinsam mit dem parallel verlaufenden Radweg in den Park integriert werden. Es können verschiedene Aktivitäten unter der Trasse stattfinden, wie Skateboarding, Tischtennis, Streetball, Street Work-out und Ähnliches. Auch Kinderspielplätze oder Flächen für flexible Nutzungen können sich unter der Trasse befinden. Des Weiteren soll ein Teil der Fläche schließlich als Gemeinschaftsgarten dienen. Am Beispiel der Seestadt kann man sehen, dass dieses Angebot von den Bewohnern gut angenommen wird. Darüber hinaus dient der Park auch als Pufferzone zwischen der U-Bahn und den Wohngebäuden.

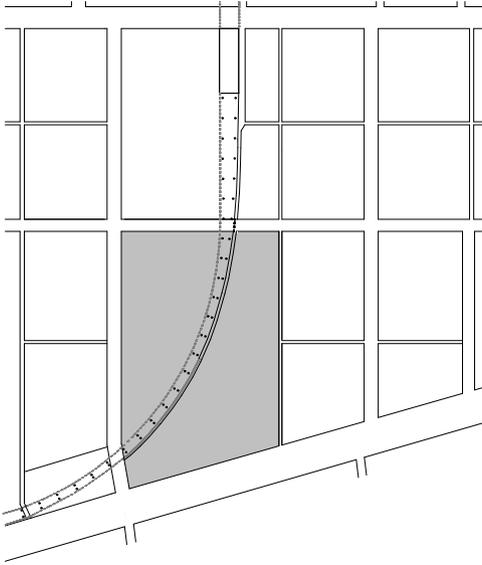


Abb.76 Lage



Abb.77 Bestandfotos



Abb.78 Identifizierende Elemente



Abb.79 Begrünung als Lärmschutz

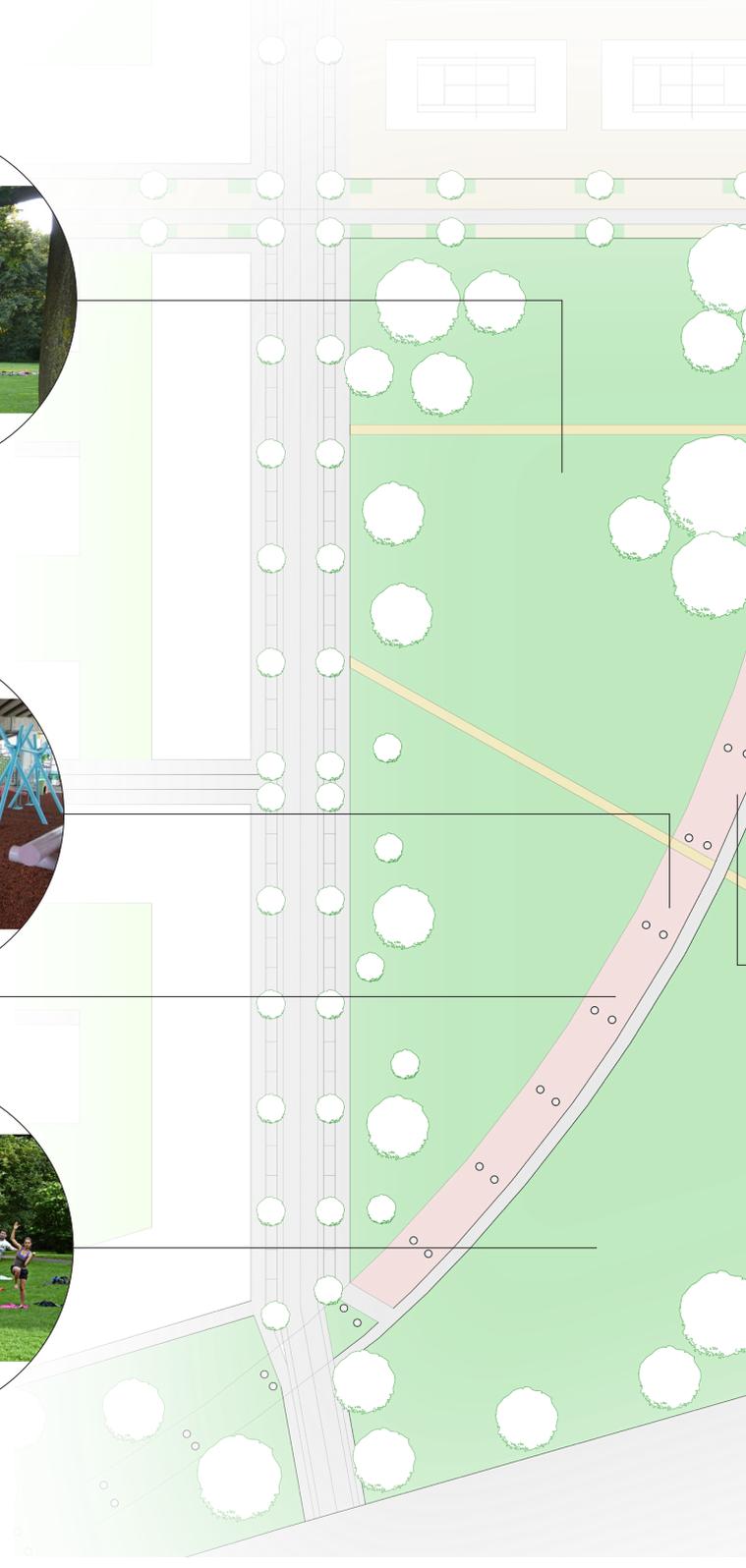
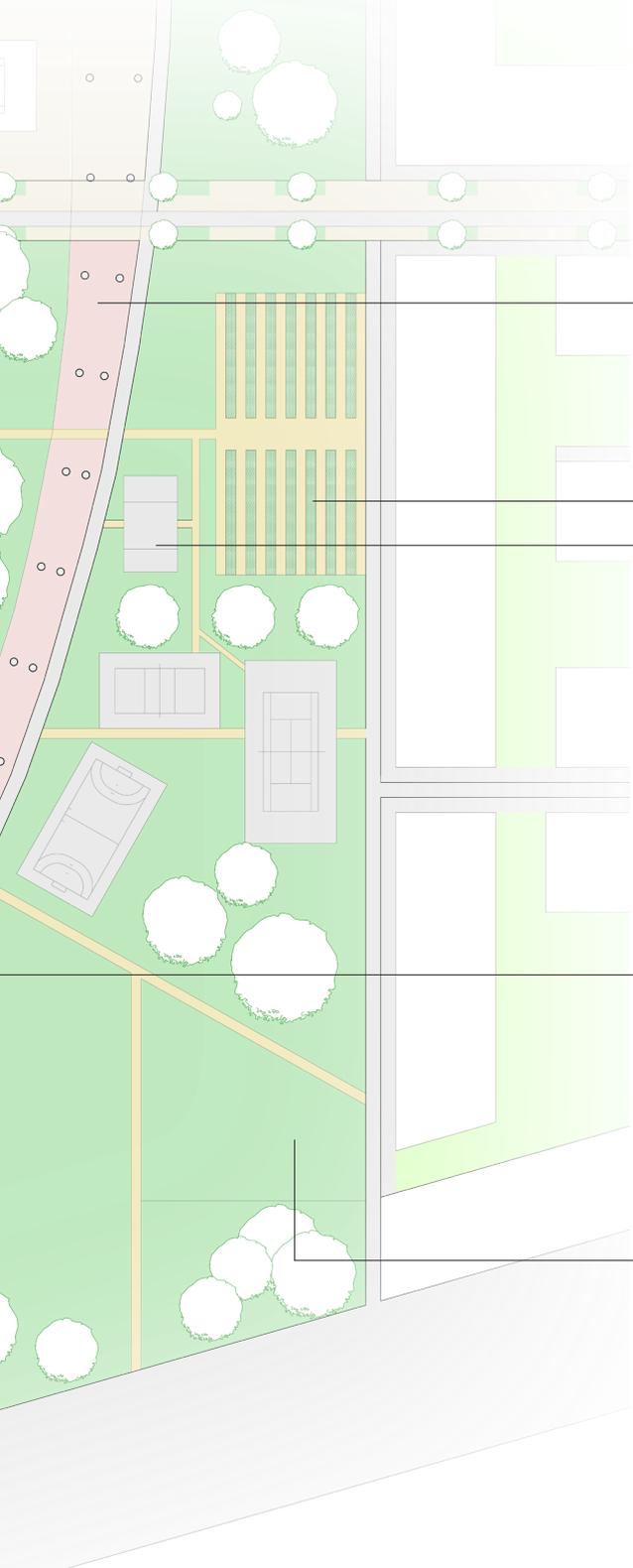


Abb.80 Aktivitäten in dem Park



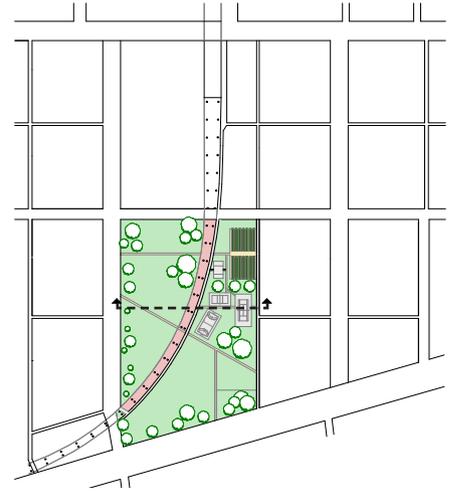


Abb.81 Prinzipschnitt Parkanlage



Eibengasse

Die Eibengasse verbindet die bestehenden Siedlungen mit der neuen Siedlung und bildet eine Achse bis zum Freiraumband. Dass sie eine autofreie Achse sein soll, ist schon mit dem Strategieplan vorgegeben. Es ist eine Gasse für Fußgänger und Radfahrer mit Aufenthaltsqualität, sie soll aber keine Konkurrenz zum Park bilden. Deswegen soll sie aus Mikrofreiräumen für kurzzeitigen Aufenthalte bestehen. Die Sitzmöglichkeiten sollen je nach Möglichkeit nicht befestigt sein. Die Wichtigkeit der Achse wird visuell durch Bäume und Begrünung verstärkt. Die Erdgeschosszone hat eine große Auswirkung auf diese Achse, deswegen sollte sie vielfältig sein.

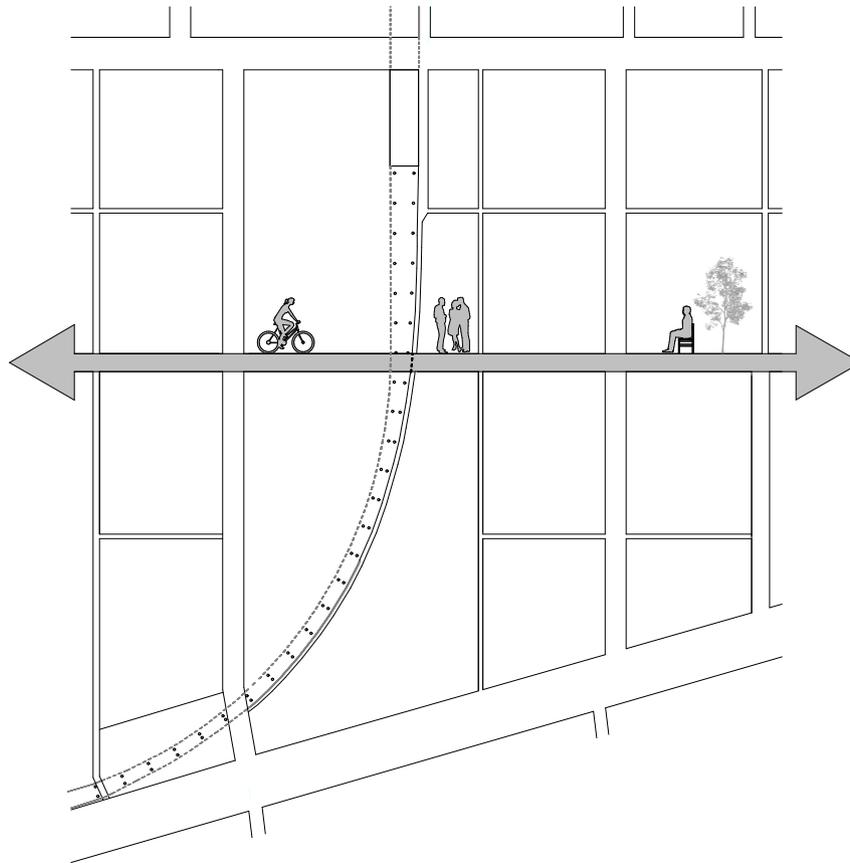


Abb.82 Eibengasse Lage und Identifikation

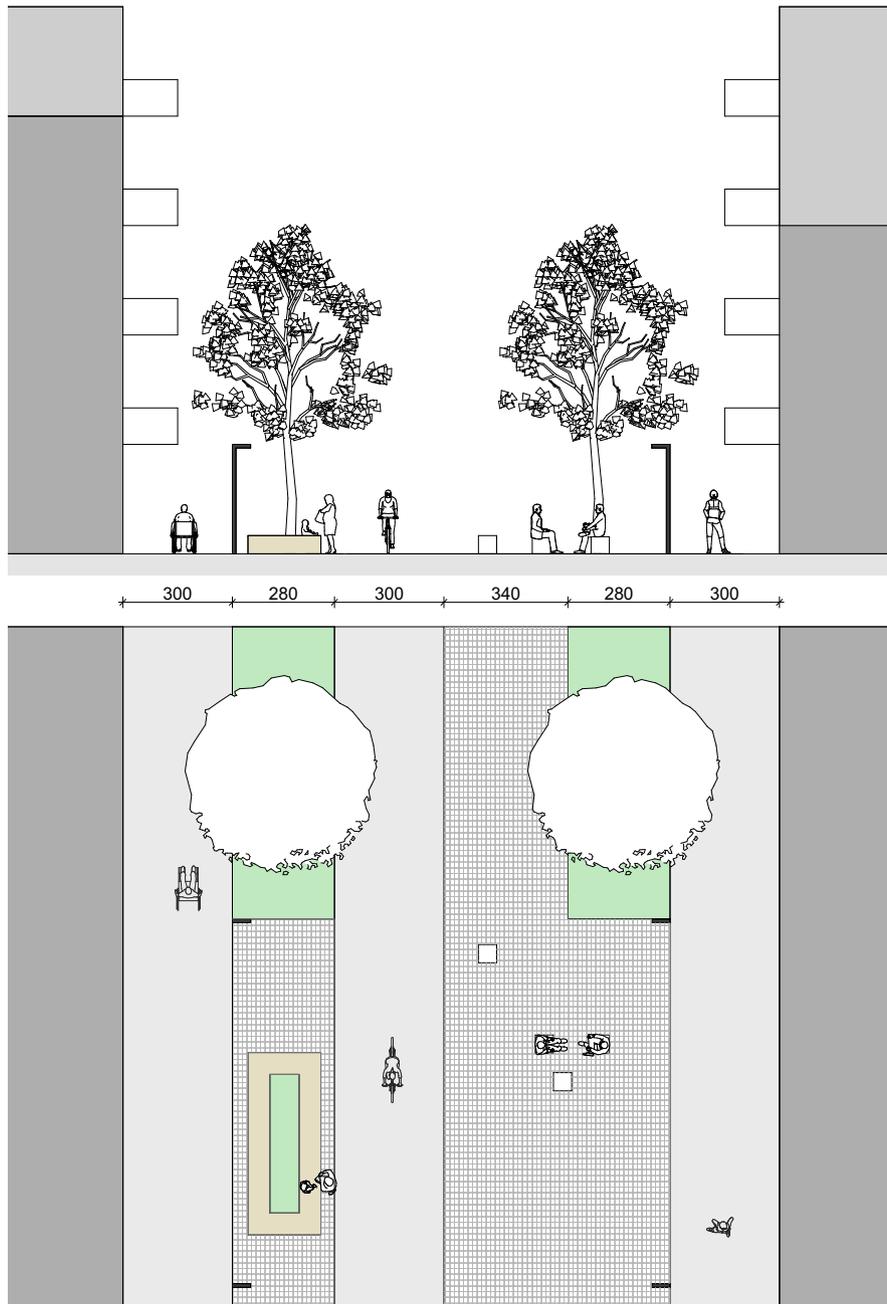


Abb.83 Prinzipschnitt Eibengasse

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert

5.5. Sozio-Ökonomischer Mehrwert

Ein reiches Angebot an gesundheitlichen Einrichtungen besteht in der unmittelbaren Nähe. Neben dem Krankenhaus gibt es noch ein Dialyse-, ein Diagnosezentrum, sowie auch mehrere Ordinationen. Drei Apotheken befinden sich unmittelbar in der Langobardenstraße und eine in der Nähe von der Station Aspernstraße.

In der Eibengasse sind links von dem Gebiet mehrere Bildungseinrichtungen zu finden, darunter vier Kinderbetreuungsstätten und zwei Schulen (Volkshochschule und Musikschule). Im Süden befindet sich die FH für allgemeine Gesundheits- und Krankenpflege. Auffällig ist, dass es wenige Gastronomie- und Einkaufsangebote gibt. Aufgrund dessen sind gastronomische Einrichtungen sowie Dienstleistungen in diesem Entwicklungsgebiet zu empfehlen. Diese sollen sich entlang der Hauptstraßen befinden. Einige davon sollen auch im inneren Bereich des Gebietes situiert sein. Aus diesem Grund kann die Eibengasse mit einem größeren Anstoß an Menschen rechnen. Da es sich im Gebiet hauptsächlich um die Funktion des Wohnens handelt, ist dieses mit Angeboten für Erholung, Sport und Spiel auszustatten.

	BESTAND
	EMPFEHLUNG
	Park / Platz
	Spielplatz
	Bildung
	Restaurant
	Pflegeheim
	Einkaufen
	Krankenhaus
	Apotheke
	Dienstleistungen
	Cafe / Konditorei
	U-Bahn
	Ärzte
	Kapelle
	Fußballplatz
	Tennis
	Fußgänger Achse



Abb.84 Sozio-Ökonomische Angebote

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.6. Verknüpfung

5.6.Verknüpfung

Straßenhierarchie

Die Autoerschließung soll von den Hauptstraßen im Norden und Süden erfolgen. Es entstehen somit zwei neue Straßen, auf denen der motorisierte Verkehr in dem Gebiet begrenzt werden soll. Die Parkmöglichkeiten befinden sich in dieser zwei Straßen.

Weitere Verkehrsflächen sollen ausschließlich für den sanften Verkehr zugänglich sein.

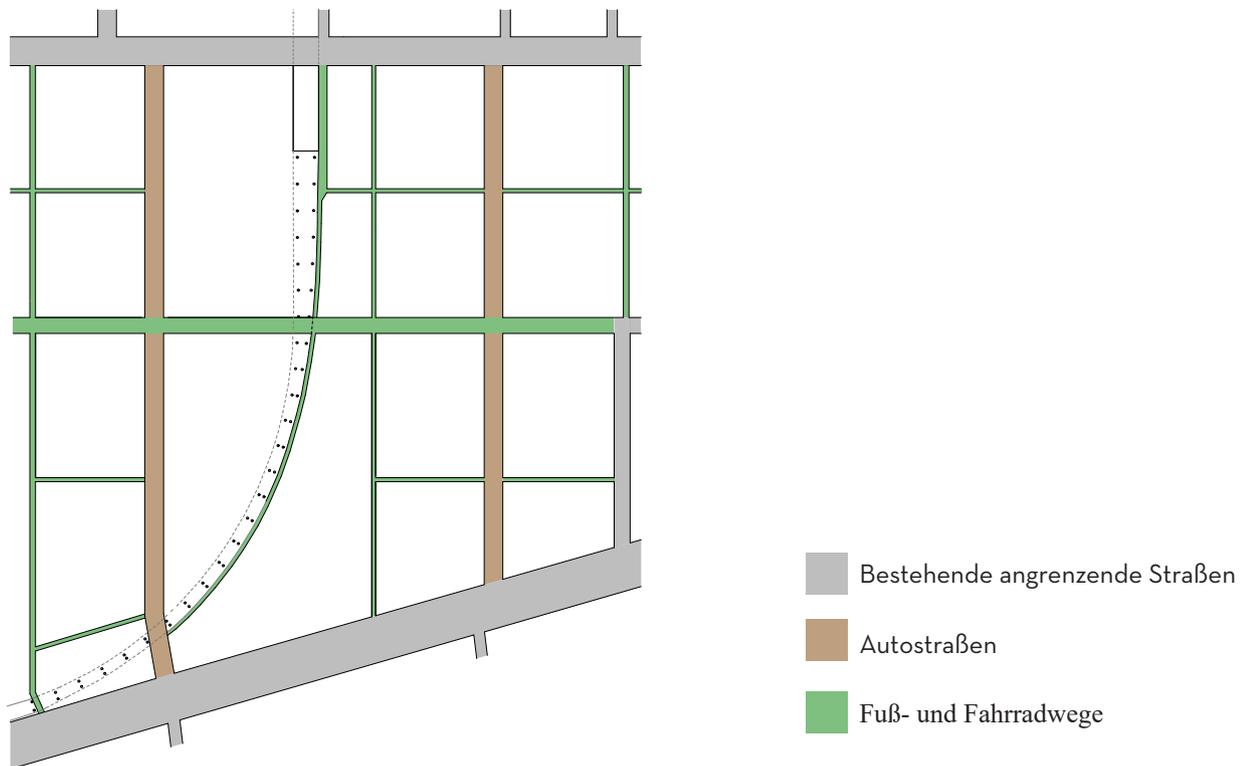


Abb.85 Straßen Hierarchie



- Hauptstraßennetz Bestand
- Sekundäre Straßen Bestand
- Quartierstraßen Bestand
- Autostraßen Neu
- Fuß- und Fahrradwege Neu

Abb.86 Einfügung in der bestehenden Straßennetz

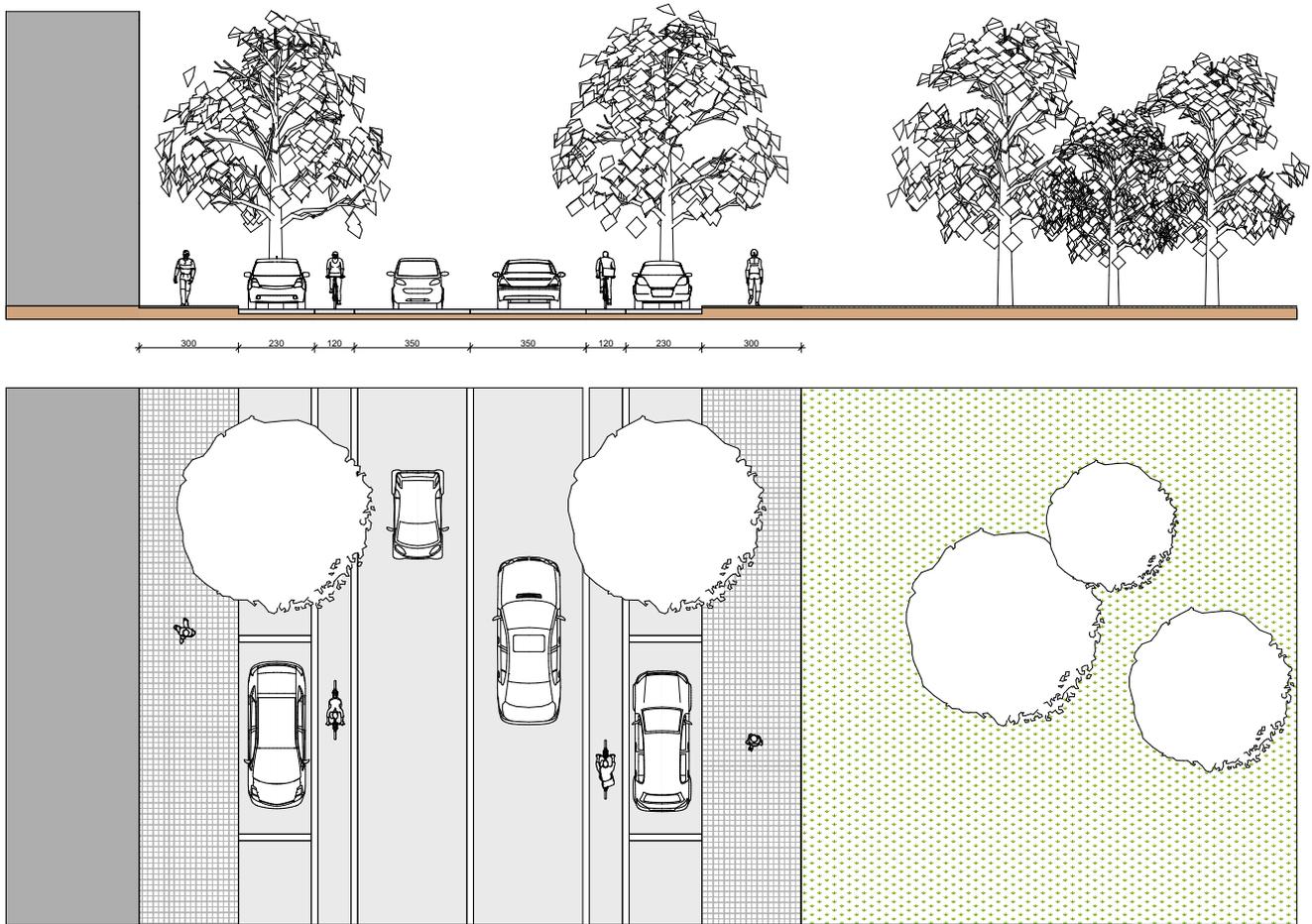


Abb.87 Prinzipschnitt Autostraße

Öffentlicher Verkehr

Die U-Bahn Linie, die durch das Gebiet verläuft und diesem die Erschließung mittels zwei Stationen ermöglicht, verbindet das Gebiet innerhalb von 24 Minuten mit dem Stadtzentrum und innerhalb von 6 Minuten mit der Seestadt. Durch die Langobardenstraße verläuft die Straßenbahnlinie 25, die Strecke Florisdorf-Oberdorfstraße fährt. In Zukunft wird diese bis zur Seestadt verlängert. Eine weitere Haltestelle in der Langobardenstraße ist die von der Buslinie 95A (Großer Biberhaufen-Aspern Nord). Die Station Aspernstraße ist ein wichtiger Knotenpunkt für öffentliche Verkehrsmittel. Neben der U-Bahn findet man hier verschiedene Stadtbuslinien aber auch Linien für Regionalbusse. Außerdem funktioniert die Verbindung mittels des öffentlichen Verkehrs mit anderen Stadtteilen ganz gut. Die Haltestellen sind innerhalb von maximal 10 Gehminuten zugänglich. Neue Linien oder Haltestellen sind daher nicht nötig.

-  U-Bahn
-  Schnellbahn
-  Lokalbahn Wien-Baden
-  Straßenbahn
-  Bus
-  Regionalbus
-  ASTAX

Fahrradverkehr

Der Bestehende Radweg soll mit weiteren Wegen in Richtung Ost-West ergänzt werden (Eibengasse). In den neuen Autostraßen soll eine markierte Fahrbahn inkludiert werden. Die umgebenden Bereiche sind gut mit Radwegen oder markierten Radtrassen ausgestattet, somit ist die schnelle, einfache und attraktive Verbindung von verschiedenen Gebieten möglich.

Bei öffentlichen Verkehrsknotenpunkten gibt es ausreichend viele Abstellplätze. Der Großteil davon ist überdacht. Darüber hinaus sollen die Stellplätze für die neue Schule unter der Trasse sein, somit bekommt der Platz eine Funktion und der Bau einer Überdachung für die Fahrräder wird erspart. In Hinblick auf die Bewohner ist ein Stellplatz pro Person zu planen. Die Abstellplätze sollen deshalb so verteilt werden, dass auch vor dem Gebäude, im inneren des Gebäudes sowie in zusätzlichen Bauten, die diesem Zweck dienen, einige Plätze vorhanden sein.

-  Radweg Bestand
-  Markierte Anlage (Fahrbahn) Bestand
-  Radroute Bestand
-  Radweg Empfehlung
-  Markierte Anlage Empfehlung
-  Überdachte Fahrradabstellanlage
-  Fahrradabstellanlage



Abb.89 Fahrradverkehr Empfehlung

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.7. Ökologie

5.7. Ökologie

Die Grünräume sind von wesentlicher Bedeutung für die Stadt. In der Nachbarschaft des Gebietes gibt es als Straßenbegleitungen einige Grünflächen und einzelne Bäume. Einige Parkanlagen sind vorhanden, die meisten sind aber sehr klein. Eine neue Parkanlage ist nicht nur empfehlenswert, um das Angebot an öffentlichen Räumen zu erweitern, sondern auch um die Ökologie zu verbessern. Große Grünflächen nehmen das Regenwasser auf und kühlen es im Sommer ab. Die Bewegungsflächen aus den wassergebundenen Materialien im Park, sind auch sickerfähig. Neue Straßen sollen genauso wie die bestehenden Straßen mit grünen Inseln und Bäumen ausgestattet werden. Die Inseln unterstützen das Regenwassermanagement, während Bäume durch die Produktion von Sauerstoff die Luft verbessern. Kurze Wege, Reduzierung der Autoverkehr sowie die schnelle Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrsmitteln unterstützen das Konzept des ökologischen Stadtteils.



Abb.90 Bestandfotos

-  Grünräume Bestand
-  Grünräume Empfehlung

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.8. Ästhetik

5.8. Ästhetik

Die Beleuchtung und Abfalleimer sowie die Fahrradständer sollen im ganzen Gebiet gleichmäßig aussehen. Diese sollen aus dem gleichen Material sein und denselben Farbton besitzen.

Des Weiteren sollen die Sitzgelegenheiten in der Parkanlage einfach in Form einer Holz-Metall Kombination gestaltet sein. Die Holzfläche macht das Sitzen angenehmer, während das Metall, welches im gleichen Ton wie das restliche Möbel gehalten wird, für die einheitliche Erscheinung sorgt. Die Bewegungsfläche im Park, ausgenommen Radweg, sollen als eine wassergebundene Oberfläche ausgeführt werden. Abgesehen davon, soll die bestehende Asphaltierung des Radweges weiterhin erhalten bleiben. Die Spiel- und Sportausstattung sowie die Stützen unter der Trasse sollen farblich gestaltet sein um den Park lebendiger wirken zu lassen. Die passende Graffiti sind erwünscht.

Für die Fußgängerwege haben sich in der Praxis die Pflastersteine als der beliebteste Bodenbelag herausgestellt, deshalb soll für die Eibengasse das gleiche Material verwendet werden. Die Pflasterung wird die Bedeutung dieser Fußgängerzone optisch betonen. Es ist von immenser Wichtigkeit, dass die Platten leicht befahrbar sind.

Blumen und Begrünungskisten sind an die Farben der restlichen Möbel anzupassen. Diese können aus unterschiedlichen Materialien angefertigt werden und zusätzliche Erweiterungsflächen zum Sitzen oder zum Ablegen von Sachen, haben. Die anderen Sitzmöglichkeiten in der Eibengasse sollen möglichst beweglich sein, und das wegbegleitendes Spiel unterstützen.

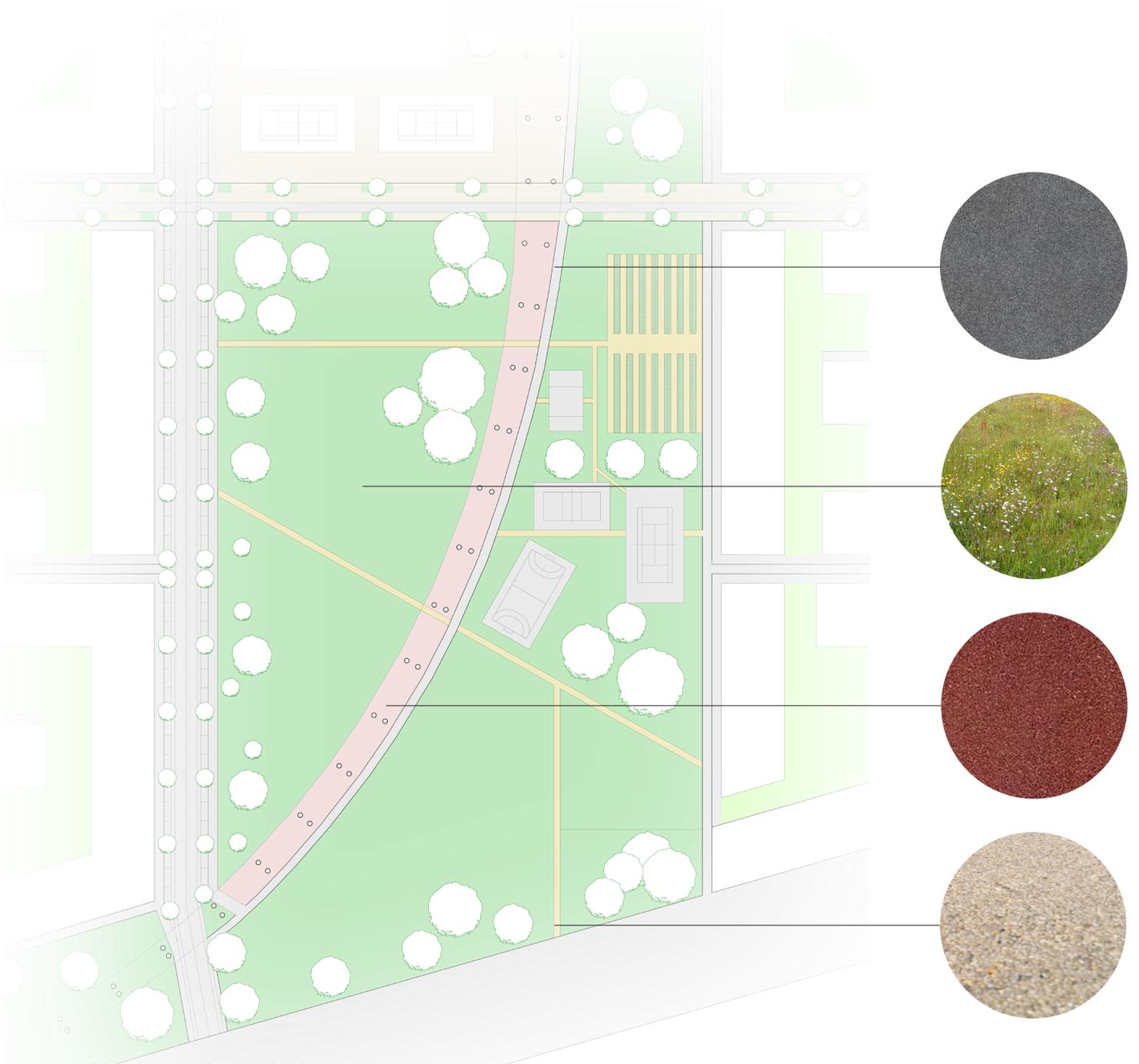
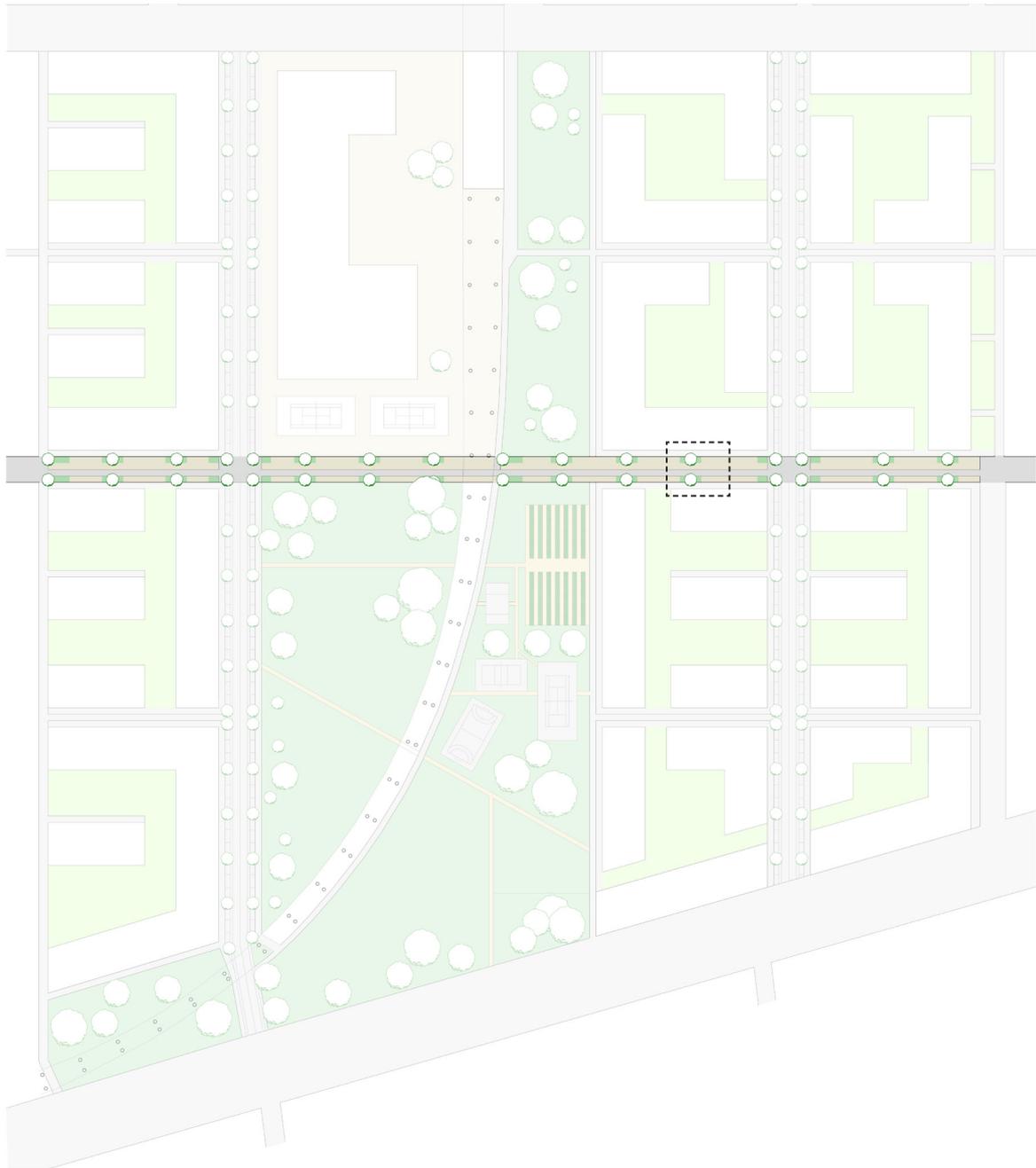


Abb.92 Materialien Parkanlage



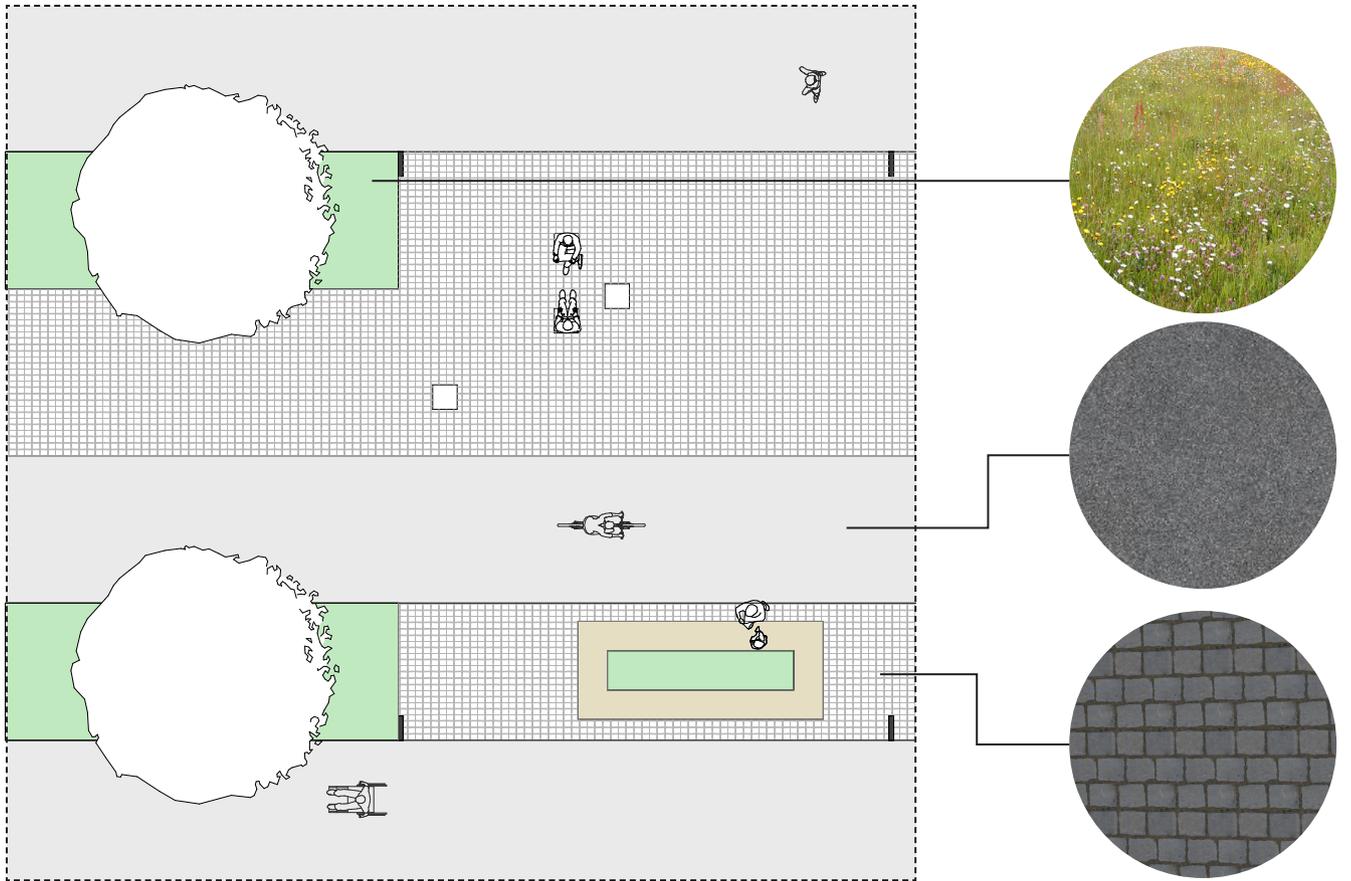


Abb.93 Materialien Eibengasse

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.9.Nutzung

5.9. Nutzung

Der Großteil der Fläche wird derzeit für landwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt, und der restliche Teil ist bis auf den Radweg und Radabstellplätze ungenutzt. Die Empfehlung für die Nutzung entspricht der Straßenhierarchie, denn der Großteil der Fläche soll für die Fußgänger, als auch für die Radfahrer zur Verfügung stehen. Die Parkfläche soll für Sport-, Spiel und Erholung genutzt werden. Abstandsgrün kann auch mit Spielplätzen gestaltet sein.



Abb.94 Nutzung der Freifläche Bestand

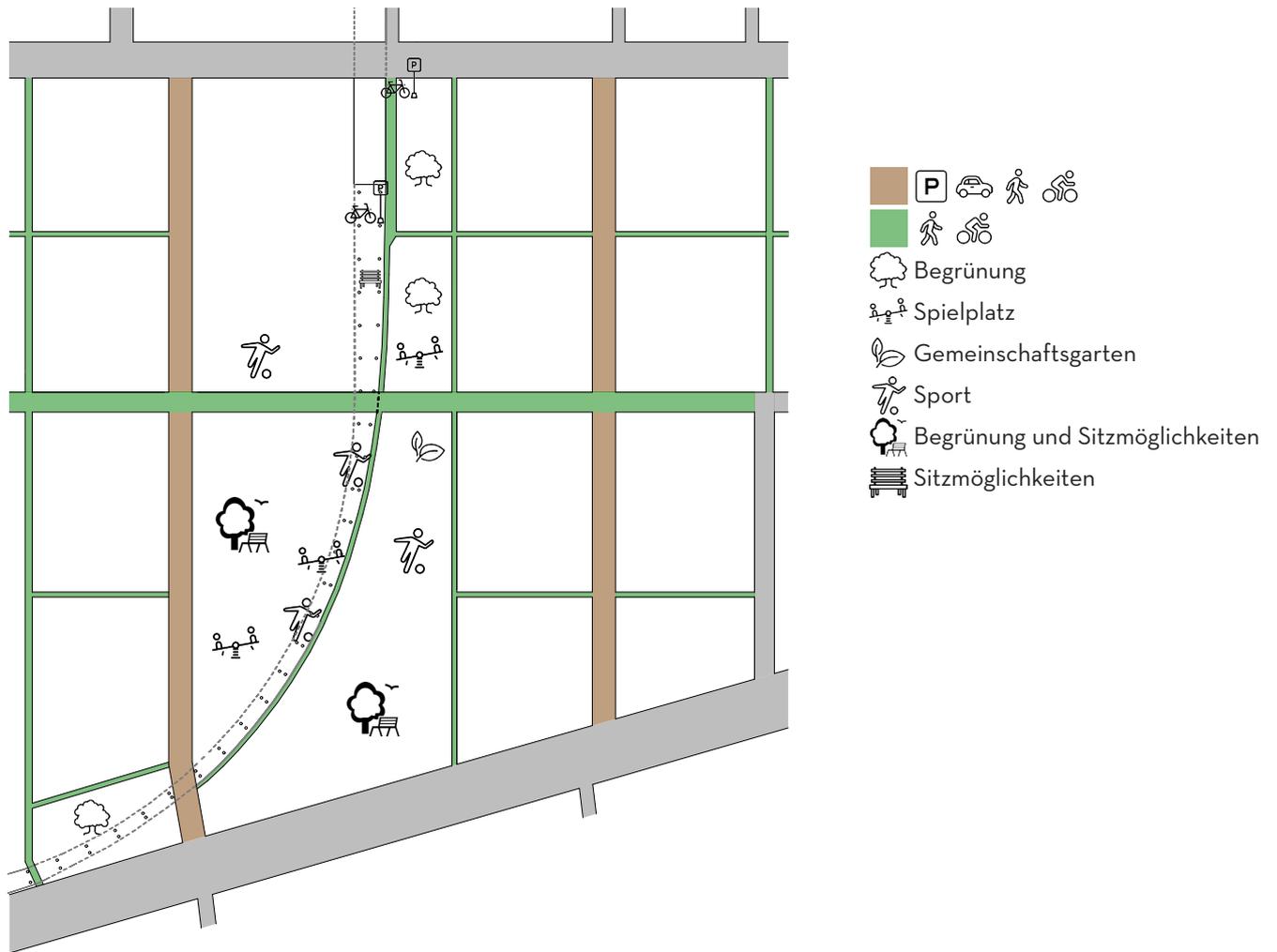


Abb.95 Nutzung der Freifläche Empfehlung

Lessons Learned zu Erzherzog Karl Strasse Süd

5.10. Schaubilder

Abb.96 Spielplatz unter der U-Bahn Trasse



Abb.97 Straße als Aufenthaltsraum



6. Schlussfolgerung

6. Schlussfolgerung

Am Beispiel der Seestadt sieht man, wie wichtig eine ausreichende Anzahl an öffentlichen Räumen ist. Es geht aber nicht nur um die Quantität, sondern viel wichtiger ist nun die Qualität. Um eine gute Qualität in der Seestadt zu erreichen, hat das Empfehlungshandbuch von Gehl wichtige Rolle gespielt. Die Räume sind nicht immer 100% an die Empfehlungen von Gehl angepasst worden, aber der Großteil der Empfehlungen wurde in die Planung inkludiert.

Die Hierarchie der Räume in Bezug auf die Nutzer Gruppe funktioniert bis jetzt. Der See in Verbindung mit der Einkaufsstraße und dem Bahnhof sollen auf ganz Wien bezogen sein. Bis jetzt ist nur der See vorhanden. Im Videoreportagen und Presstexten sieht man, dass dort Menschen aus unterschiedlichen Stadtteilen zu finden sind.

Wichtig sind identifizierende Elemente. Die derzeitigen Räume haben jeweils etwas Besonderes, was sie von anderen unterscheidet. Im zentralen Park befindet sich der See, dies ist für seinen hohen Wiedererkennungswert essentiell. Aus diesem Grund wiederholt sich das Thema des Wassers auch in der Gestaltung. Der Hannah-Arendt-Park zeichnet sich durch seine große Veranstaltungsfläche aus, während der Yella-Hertzka-Park mit seinen schön gestalteten Spielplätzen die Kinder anzieht. Die Maria-Tusch-Straße, sowie Ringstraße sind Verkehrsflächen mit mehreren Aufenthaltsmöglichkeiten.

Sozioökonomische Angebote, die an öffentliche Räume angrenzen, sind von wesentlicher Bedeutung. Die Straßenräume (Maria-Tusch-Straße und Ringstraße) wären weniger bespielt, wenn sie von weniger unterschiedlichen Nutzungen umgebend wären. Welche Bedeutung die Sozioökonomie für die Freiräume hat, kann man am besten am Beispiel des Hannah-Arendt-Parks sehen. Auch wenn keine Veranstaltungen stattfinden, kann man Menschen in dem Park sehen, weil dieser an gastronomische Einrichtungen und einen Bildungscampus angrenzt.

Mittels des öffentlichen Verkehrs ist die Seestadt mit anderen Stadtteilen gut verbunden. Es besteht lediglich in einem Fall Unzufriedenheit, nämlich dann, wenn nur jede zweite U-Bahn in Seestadt fährt. Dies wird sich aber ändern, sobald dort eine höhere Nachfrage besteht bzw. wenn die Seestadt eine größere Einwohneranzahl erreicht. Wetterungeschützte und unbeleuchtete Haltestellen tragen zur Unbeliebtheit des öffentlichen Verkehrs bei. Die Radinfrastruktur ist gut ausgebaut und mit der Umgebung verknüpft. Außerdem sind die Fahrradabstellplätze gleichmäßig aufgeteilt.

Die Idee, den motorisierten Verkehr zu verringern, könnte bis jetzt als gelungen angesehen werden, dank des Parkkonzeptes sowie aufgrund der Möglichkeiten an öffentlichen und sanften Verkehrsmitteln.

Die Einführung des zusätzlichen Radverleihsystem der Seestadtflotte ist zurzeit unnötig. Des Weiteren hat die Nachfrage der Bewohner deutlich gezeigt, dass dieses kaum genutzt wird. Der Grund dafür könnte sein, dass jetzt wo die Seestadt noch nicht fertig gebaut ist, alles zu Fuß leicht erreichbar ist oder, die Menschen lieber mit einem eigenen Fahrrad fahren. Ob die Flotte sinnvoll war oder eine nicht realisierte Idee ist, wird sich erst in der Zukunft zeigen.

Die ökologischen Ansprüche sind durch mehrere Grünräume und unterschiedliche Versickerungsmöglichkeiten berücksichtigt worden. Eine gute Lösung um das Regenwasser zu verwenden ist in der Hannah-Arendt-Park umgesetzt, denn durch die Sammlung des Regenwassers erhält man Wasser für die Bewässerung der Blumengärten. Nachhaltigkeit und Ökologie werden auch mit dem Verkehrskonzept unterstützt, weil die Menschen sich im Stadtteil am meisten zu Fuß fortbewegen.

Die Bodenbeläge von unterschiedlichen Räumen sind aufeinander angepasst worden, was für ein schönes Erscheinungsbild der gesamten Seestadt sorgt. Der blaue Farbton zieht sich sichtlich in der Gestaltung von bisher errichteten Räumen durch. Dieser Farbton erinnert an den See, und wurde speziell für die Seestadt ausgewählt. Die größte Nutzergruppe von allen Räumen sind Fußgänger, gefolgt von den Radfahrern, was eigentlich auch das Ziel war.

Das Ziel der Stadt Wien für das Gebiet rund um die Erzherzog-Karl-Straße Süd ist es, eine Wohnsiedlung mit einer großen Aufenthaltsqualität zu bauen. Dieses Gebiet ist hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestattet. Insbesondere die U-Bahn Stationen sind wichtig, da sie von zwei Seiten des Gebietes eine Verbindungsmöglichkeit schaffen. Diese sind von jeder Stelle der neuen Siedlung schnell zu Fuß zu erreichen. Ein Überblick über die öffentlichen Räume in der Umgebung hat gezeigt, dass ein weiterer Raum von Vorteil wäre.

Da die U-Bahn durch die Mitte des Areals verläuft, können die Wohnbauten wegen dem von der U-Bahn verursachten Lärm nicht direkt an die Trasse herangebaut werden. Somit befindet sich die optimale Lage für den Park entlang der Trasse. Der auf diese Weise positionierte Park hat daher ein großes Potenzial für eine starke Nutzung. Wie der Hannah-Arendt-Park ist auch dieser Park von unterschiedlichen Nutzungen, Schule und Wohnbauten, umgeben.

Der Wiedererkennungswert des Parks ist durch einen integrierten Raum unter der Trasse, wo verschiedene Aktivitäten möglich sind sowie der Gemeinschaftsgarten, gegeben. Die Gemeinschaftsgärten sind ein weltweiter Trend und in der Seestadt hat sich das als sehr beliebt herausgestellt.

Außerdem kann das fehlende Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomiebetrieben im neuen Gebiet ergänzt werden. Eine gute Lage dafür befindet sich in der Langobardenstraße sowie

in der Erzherzog-Karl-Straße. Einige Funktionen können auch in der Eibengasse gesetzt werden. Die Eibengasse soll nach Wünschen der Stadt Wien ein wichtiger Fußweg werden. Damit dies ermöglicht wird, soll dieser Weg etwas mehr als nur Verkehrsfläche bieten. Am Beispiel der Sonnenalle und Maria-Tusch-Straße ist zu erkennen, dass die Aufenthaltsorte auf der Straße gut angenommen worden sind. In der Eibengasse sind jetzt einige Schulen und Kindergärten, mit der neue Schule wird dieses Angebot zusätzlich ergänzt.

Der Autoverkehr soll begrenzt sein, und die Fortbewegung durch den Stadtteil soll hauptsächlich zu Fuß und mit dem Fahrrad erfolgen. Um die Notfallzufahrten zu ermöglichen, sollen die Fußwege eine ausreichende Breite haben.

Die Ästhetik erfolgt dann schließlich durch eine einheitliche Gestaltung im ganzen Gebiet. Außerdem wird das Wohnen durch Einpflanzungen von neuen Bäumen sowie durch große Grünflächen angenehmer. Diese wird zusätzlich mit Hilfe des Konzeptes „weniger Autos und mehr Fußgänger/Radfahrer“ ergänzt.

Die Freiräume sollen von Anfang an in das Projekt eingeplant werden. Alle Parameter, die diese Räume beeinflussen, sollen mitberücksichtigt werden. Es besteht daher keine Garantie, dass die Räume von Menschen akzeptiert werden, aber es besteht mit Hilfe einer ausreichenden Planung eine große Möglichkeit dazu. Das Wichtigste ist, dass die Leute sich sicher fühlen. Eine ausreichende Beleuchtung trägt hierzu bei. Weniger Autos oder niedrige Geschwindigkeiten sorgen auch für ein Sicherheitsgefühl. Zusätzlich sind die umliegenden Funktionen von großer Bedeutung, denn je mehr Funktionen, rund um einen Raum zu finden sind, desto bespielter wird er. Letztendlich soll der Raum schön gestaltet sein und Angebote für Menschen aller Altersgruppen bieten, weil dass sind die Faktoren, die Menschen anziehen.

Anhang

Literaturverzeichnis

- Fiedler Johannes u.a.: Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit, Wien 2011
- Flückiger, Samuel/Leuba, Jenny: Qualität von öffentlichen Räumen. Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität, Zürich 2015
- Garvin, Alexander: What makes a great city, Washington/Covelo/London 2016
- Gehl Architects/Wien 3420 Aspern Development AG (Hg.): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch, Wien 2009
- Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015
- Gehl, Jan/ Svarre, Birgitte: Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht, Basel 2016
- Gungl, Barbara u.a.: Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens, Wien 2017
- Gutmann, Reimund/Neff, Sabine: Gender mainstreaming im Stadtentwicklungsgebiet Flugfeld Aspern. Begleitende Expertise zum Masterplan, Salzburg/Wien 2006
- Hinterkörner, Peter u.a.: Aspern die Seesatdt Wiens. Umsetzungsplan, Wien 2015
- Institut für Soziologie der Universität Wien/Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien/ Stadtteilmanagement Seestadt aspern: Forschungsbericht der studie Besiedlungsmonitoring Seestadt Aspern 2015, Wien 2015
- TU Wien u.a. Wo willst du hin, meine Donaustadt?. Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donaustadt, Wien 2013
- Tovatt Architects & Planners/Projektteam Flugfeld Aspern: Masterplan Flugfeld Aspern, Wien, 2007
- Wien 3420 aspern development AG/Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fortschreibung. Stand der Planung 2017, Wien 2018

INTERNETQUELLEN:

Interview mit Jakob Kastner, geführt von aspern Die Seestadt Wiens, Wien, 2018 Online unter: https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_seeparkquartier_newsflash_2018_2018-06-05_1606727.pdf

Nextroom (22.08.2018): Hannah-Arendt-Park, <https://www.nextroom.at/building.php?id=38708>, in <https://www.nextroom.at/> [11.11.2018]

o.A. (o.J.): Die Grüne Stadt, <https://www2.klett.de/sixcms/media.php/229/29260X-8604.pdf>, in: <https://www.klett.de/> [29.10.2018]

o.A. 3.08.2018 : Medieninformation, Aspern die Seestadt Wiens, https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/180803_UVP_fur_aspern_Seestadt_Nord_bestatigt_2018-08-03_1408807.pdf in: <https://www.aspern-seestadt.at> [03.01.2019]

Weissenböck, Stefan/ Stuzka, Catherine: Die Seestadt Aspern, in Zement+Betton, 3_14 (2013), 20-23 Online unter: http://www.zement.at/downloads/Die_Seestadt_Aspen.pdf [12.12.2018]

SONSTIGE:

Wien 3420 aspern Development AG, Aspern die Seestadt Wiens <https://www.aspern-seestadt.at/>

Abbildungsnachweis

- <http://www.kurtkuball.com/projekte/hannah-arendt-park/> : 69
- <http://www.lavaland.de/index.php/project/12aspern-seepark-wien/>: 62
- <https://www.3zu0.com/kooperationen/lavaland-treibhaus-berlin/> : 63
- <https://www.3zu0.com/urbanes/maria-tusch-strasse-seestadt-aspern/> : 66, 67
- <https://www.3zu0.com/urbanes/sonnenallee-seestadt-aspern/> : 22, 23, 64, 65
- <https://www.3zu0.com/urbanes/strassen-im-quartier-am-seebogen/#&gid=lightbox-group-115&pid=1> : 54
- https://www.arquitectes.cat/iframes/paisatge/cat/mostrar_projecte.php?id_projecte=9654&lan=en : 55, 56, 68
- https://www.aspern-seestadt.at/city-news/ein_neuer_gemeinschaftsgarten_entsteht_-_es_gibt_noch_freie_plaetze : 35
- https://www.aspern-seestadt.at/city-news/eroeffnung_der_bmx-bahn_deseester: 34
- https://www.aspern-seestadt.at/city-news/sommer_sonne_kino : 33
- https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/170720_Mobilitaetsplan_2017-07-20_1107702.pdf :38
- https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Fortschreibung_Masterplan_2018-02-01_1602399.pdf : 40, 42, 45, 48
- https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/freizeit_und_sport/parksoeffentlicher_raum : 29, 30, 36
- <https://www.flickr.com/photos/aspernseestadt/9087070566/in/album-72157634211386923/> : 32
- https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-lokales/wir-machen-seestadt-marktplatz-der-initiativen_a2118362#gallery=null : 31
- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/see-freizeit.html> : 28
- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008068.pdf>: 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 39, 61
- Masterplan Flugfeld Aspern: 9,10, 14, 15
- Stadtpunkte 23, Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens: 41, 43, 44, 45, 47, 52
- Wo willst du hin meine Donauastadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2-Donauastadt: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 71

- Referenzbilder Abb. 80, Seite 118 ,von oben:

http://www.world-nomad.com/parks-in-berlin/treptower_park_berlin/

<https://dirt.asla.org/2015/09/13/james-corner-field-operations-will-design-miamis-underline/>

<https://www.pinterest.de/pin/141722719509441708/>

<https://alittlecheeseanddanish.wordpress.com/tag/rope-forest/>

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-birkach-in-birkach-gibt-es-2017-erstmal-sport-im-park-ca3c681b-3d11-499c-b332-34b16973adf3.html>

Seite 119, von oben:

<https://www.pinterest.de/pin/275493702183144708/>

<https://www.gardeneurope.com/en/quick-news/13261/starting-a-community-garden>

<https://inhabitat.com/denmarks-rabalder-park-can-contain-10-swimming-pools-worth-of-floodwater/?variation=c>

<https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2010/may/02/table-tennis-park-ping-pong>

<https://www.pompanopetlodge.com/our-facility/our-dog-parks/>

Nicht angeführte Abbildungen wurden von Autorin gefertigt.

Unterlage für Abbildungen: 74, 84, 89, 90, 95 <https://www.wien.gv.at/stadtplan/>

Grafiken für die Schaubilder: <https://skalgubbar.se/>

<https://www.mrcutout.com/>

<http://www.nonscandinavia.com/>

Danke!

Das größte Dankeschön geht an meine Eltern **Asija** und **Zlatan**, sowie an meinen Ehepartner **Nihad** und meine Schwester **Adna**, die an mir immer geglaubt haben, und mich während des ganzen Studiums unterstützt haben. Weiters bedanke ich mich an meine Freunde/innen und Studienkolleg/innen, die für mich da waren.

Für Ihre Betreuung und hilfreiche Gespräche danke ich **Frau Arch. Univ.-Prof. Degros**.