

„Eurogate Vienna“ oder Wien ist anders!

Studie zur Verbauung der Aspangbahngründe von Sir Norman Foster

Das Gebiet der Aspangbahngründe ist ein weitgehend unbemerktes, mit 28 ha ziemlich großes Stück Brachland im relativen Zentrum von Wien. Die Lage – zwischen Landstraßer Gürtel, Landstraßer Hauptstraße, Adolf Blamauergasse und der nur durch einen Häuserblockkeil vom Rennweg getrennten Aspangstraße – macht das Grundstück insofern höchst attraktiv, als es einerseits nur 2 km von der Innenstadt entfernt ist, andererseits von Schnellbahn bzw. Aspangbahn an zwei Seiten und von der Auffahrt zur Stadtautobahn A23 begrenzt wird. Diese vorhandene Infrastruktur schafft ideale Bedingungen für einen neuen Stadtteil mit gemischter Nutzung 1). Um eine möglichst lukrative Verwertung desselben zu erzielen, wurde ein Konsortium 2) gegründet, das – unter Einbeziehung von Konsulenten wie der Projektentwicklungsgesellschaft IHAG - Zürich/London – als „Mittel zum Zweck“ die Wichtigkeit eines international renommierten Stadtplaners erkannte und einen der zur Zeit weltweit meistbeschäftigten Architekten, den Briten Sir Norman Foster mit der Erstellung einer Nutzungsstudie und in weiterer Folge des Masterplans beauftragte.

Beim 5. Wiener Architekturkongress des AZW - Architektur Zentrum Wien im Herbst 1997 war anhand des Themas „Hearts Of Europe - Bypasses, Implants And Magnets For The Cities“ die Problematik analysiert worden, die die postindustrielle Entwicklung den Großstädten beschert: Vormalig industriell genutzten, jetzt brachliegenden Zonen in der Stadt soll durch „Implantate“ neues Leben eingehaucht werden.

Für eine Stadt wie London bedeutete die Deindustrialisierung, die die Stilllegung eines Teils der Hafenanlagen (docklands) an der Themse zur Folge hatte, nicht nur den Verlust von Arbeitsplätzen und die Präsenz von „abgestorbenem Gewebe“ im Organismus Stadt, sondern auch die Verwischung der spezifischen Begriffsdefinition als „klassische Industriestadt“ und somit eine Identitätskrise. Man sucht also nach Strategien, um dem (Stadt)Leben neuen Sinn zu geben, um den daniederliegenden (Stadt)Körper zu reanimieren. London setzt dabei nebst dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und der Errichtung von Bürokomplexen, die für seine Funktion als Welthandelsmetropole notwendig sind, auf event-planning (Vergnügungsparks) und Kulturbauten. Finanziert wird dieses in den letzten Jahren gigantisch anmutende Bauvolumen aus den zweckgebundenen Einnahmen einer Lotterie (!). Sir Norman Foster ist nun einer der zwei Hauptakteure, was die Neugestaltung des Londoner Stadtbildes betrifft: Abwechselnd mit dem zweiten britischen Stararchitekten Lord Richard Rogers „pflanzen“ sie der Stadt ein Megaprojekt neben dem anderen „ein“.

Dieses großmaßstäbliche Erfahrungspotential der Londoner Architekturfirma Foster and Partners – mit „Zweigstellen“ in Berlin, Frankfurt, Glasgow, Hong Kong, Singapur und Tokio – soll nun Wien zugute kommen. Fosters Entwurf besinnt sich auch prompt des „genius industrialis loci“ und greift auf einen Wasserlauf als einst bestimmendes Element des Areals zurück, denn bevor die Bahnhofsanlage der Aspangbahn errichtet wurde, verlief hier seit Ende des 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Wiener Neustädter Kanal. Foster sieht einen tropfenförmigen, kleinen See vor, der sich von der Fasangasse bis ins Zentrum des neuen Stadtteils zieht. Der See liegt in einem großzügigen Grünraum, der von Blockrandbebauungen umgeben ist. Westseitig an der Blamauergasse, wo die

Schnellbahntrasse in Tieflage verläuft, wird die gründerzeitliche Rasterstruktur des Fasanviertels aufgenommen, Stichstraßen lassen somit Blickachsen entstehen, die von besagtem Grünraum bis zum Botanischen Garten an der Jacquingasse reichen. Die Aspangbahn an der Nordseite soll ebenfalls unter Straßenniveau verlegt und durch aufgelockerte Häuserblöcke überbaut werden. Das prinzipiell verkehrsberuhigte Gebiet wird von zwei Hauptachsen durchzogen: Von Süd nach Nordwest die Richtung zur Innenstadt anzeigend soll entlang des Wassers ein befahrener Boulevard geführt werden. Zwischen dem südwestlichen „Zipfel“ des Areals und dem im Nordosten gelegenen Kreuzungspunkt von Rennweg und Landstraßer Hauptstraße soll – den See überbrückend – eine direkte Wegbeziehung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden.

Jenes das Projekt kennzeichnende Tor, das Eurogate, ist an der durch eine Unterführung des Autobahnzubringers entschärfte Kreuzung Landstraßer Hauptstraße und Gürtel vorgesehen, welche bislang bestenfalls als neuralgischer Punkt im Ö3-Verkehrsdienst erwähnenswert ist. „The Gate“ soll wahrhaftige Europadimension erhalten: Bis zu 110 m hoch sind die zwei torbildenden Bürotürme geplant. Insgesamt sieben Hochhäuser dieser Höhe bilden, im Halbkreis aufgestellt, eine Art „apsidialen“ Abschluss für den Grünraum. Ob dies Errichtung und Verwertung betreffend realistische Dimensionen oder eher Visionen sind, muss von den Investoren beantwortet werden, rein städtebaulich droht das Projekt an diesem Punkt die Wiener Maßstäblichkeit zu sprengen. Nicht dass Wien auf eine Neudefinierung seiner skyline verzichten soll, ob jedoch neben der entstehenden Donaucity, dem Millenniumsturm am Handelskai, dem auf Eis gelegten Projekt für ein Bürohochhaus am Wienerberg und – bleiben wir im 3. Bezirk – dem jüngst vorgestellten, hochverdichteten Bauprojekt über dem Bahnhof Wien Mitte, der stadtplanerische Bedarf an einer weiteren „Hochhausfront“ besteht, werden die jetzt einsetzenden Diskussionen zeigen. Der Ort wirkt „hyperinszeniert“, vor allem in Beziehung zur gewachsenen Umgebung, die an einem derartigen „Implantat“ wahrscheinlich eher zugrunde gehen, denn davon profitieren würde: Eine zu erwartende Eurogate-event-fun-shoppingmall würde die Fasangasse als Geschäftsstraße ziemlich schnell veröden lassen.

Während London, das aus seiner Geschichte heraus bereits über mehrere, gleichwertige Stadtzentren verfügt und als eine der Welt-Großstädte zu funktionieren, zu repräsentieren und viel mehr Menschen zu versorgen hat, laufend mit eher zusammenhanglosen Projekten dieserart beglückt wird, scheint eine ähnliche städtebauliche Intention für die Welt-Kleinstadt Wien jedoch ein bisschen „out of scale“ zu sein. Foster überschätzte den Wiener „level“ zweifellos, als er beispielsweise beim Vorstellen des Projekts auf einen weiteren, wesentlichen positiven Faktor für das Grundstück, nämlich den direkten Bahnanschluss zum Flughafen verwies. In London verbinden „high speed trains“ die City mit dem Flughafen Heathrow in 16 Minuten, was vermehrte Investitionen in der City zur Folge hat. Da man von der Wiener City bis nach Schwechat beschauliche 31 Minuten benötigt – im Halbstundentakt wohlgemerkt! – darf behauptet werden, dass diese Verbindung nicht ernstzunehmenderweise besteht. Foster kann auch nicht ahnen, dass es im Vereinten Europa möglich ist, zwischen zwei österreichischen Bundesländern eine der wichtigsten Strecken des öffentlichen Verkehrsnetzes von 30 km Länge nicht zuwege zu bringen.

Die Politik ist am Zug: Will sie verhindern, dass potentiellen Investoren statt des Geldes ein Gähnen auskommt, wird sie wohl handeln müssen, um europa-standardgemäße Primär-Infrastruktur für Projekte wie Eurogate Vienna anbieten zu können. Fosters formal durchaus ansprechendes Central-Park-Idyll für Wien wird alleine wohl kaum ausreichen, um 14 Milliarden Schilling als veranschlagte Errichtungskosten „aufzustellen“.

© Judith Eiblmayr