

”

## Was für furchtbar schwer wiegende Wiener Jahre sind das gewesen! Noch nie und nirgends hat sich wohl eine große Stadt, ein ganzer Menschenschlag in einer kurzen Zeit so gründlich verändert.

Ludwig Hirschfeld, 1921

”

Die Ausgangslage war nicht gerade einfach, wie Ludwig Hirschfeld, renommierter Journalist und Zeitdiagnostiker, unmissverständlich feststellte. Als Zentrum eines Reiches mit 53 Millionen Menschen war Wien zur vorvorigen Jahrhundertwende eine der führenden Metropolen Europas gewesen. In rasendem Tempo hatte man die Zwei-Millionen-Einwohner-Grenze erreicht und war zur viertgrößten Stadt des Kontinents und international anerkannten Weltstadt geworden. Eine dynamische Entwicklung, die – wie bekannt – durch den Ersten Weltkrieg jäh gestoppt wurde.

Die Folgen dieser epochalen Zäsur können rückblickend gar nicht hoch genug bewertet werden. Es war in jeder Hinsicht eine traumatische Erfahrung: sozial, wirtschaftlich, kulturell – aber natürlich auch aus stadtplanerischer und städtebaulicher Sicht. Aus der mächtigen kaiserlichen Reichshaupt- und Residenzstadt war die Kapitale eines republikanischen Kleinstaates geworden. Keine andere europäische Stadt hatte eine derart grundlegende Transformation zu bewältigen: Neue demokratische Strukturen waren zu schaffen, neue Verwaltungseinheiten, eine moderne Infrastruktur, ganz abgesehen vom höchst notwendigen Kampf gegen Hunger, Armut und Not.

Und das Elend war gewaltig. Die glanzvolle Metropole hatte sich in den letzten Kriegsjahren in eine schmutzige, finstere, sterbende Stadt verwandelt, mit tausenden Flüchtlingen, mit Mangel-

wirtschaft, Unterernährung, Krankheit und Tod. Die Mortalitätsrate lag um ein Vielfaches höher als in Berlin, Paris oder London. Aus der ganzen Welt kamen Journalisten angereist und berichteten ergriffen von dem einzigartigen urbanen Desaster, das sie hier vorfanden.

### „ROTES WIEN“ ALS NEUE IDENTITÄT

Die Stadt musste sich neu erfinden. Ein erster wesentlicher Schritt dazu war die Trennung Wiens von Niederösterreich. 1920 beschlossen und Anfang 1922 in Kraft getreten, wurde Wien zum eigenen Bundesland mit deutlich mehr Gestaltungsspielraum als zuvor. Die Sozialdemokratische Partei war als führende politische Kraft aus den Wahlen hervorgegangen, ihr oblag es nun, das gewaltige Erneuerungsprogramm in Angriff zu nehmen. Das „Rote Wien“ sollte zur neuen Identität der Stadt werden. Dazu gehörte neben der bekannten

Franz-Josefs-Kai, 1920er-Jahre



Letztere war als Disziplin noch relativ jung. Erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts hatte sie sich – parallel zum Aufstieg des liberalen Bürgertums – als Wissenschaft etabliert und in den kommunalen Verwaltungen verankert. In Wien war erstmals 1898 eine eigene Abteilung für Stadtregulierung geschaffen worden, aus der nun, 1920, die neu geschaffene Magistratsabteilung 18 (Stadtregulierung, Gartenwesen, Bauberatung) hervorging. Zwar veränderten sich in der Folge deren Aufgaben in einigen Teilbereichen, die Stadtregulierung jedoch blieb stets die zentrale Agenda. Die Verabschiedung von sogenannten Regulierungsplänen – kurzum: die planvoll geordnete, nicht dem freien Spiel des Kapitals überlassene Entwicklung der Stadt – war für das Wien der Zwischenkriegszeit von essenzieller Bedeutung. Die Bezeichnung Magistratsabteilung 18 bestand bis zum Jahr 1927, danach wechselte diese mehrmals und wurde erst wieder 1946 eingeführt.

### **KEINE VIER MILLIONEN EINWOHNER**

Die Rahmenbedingungen hatten sich radikal verändert. Die einstige, noch von Otto Wagner gehegte Vision, dass Wien künftig an die vier Millionen Einwohner haben werde, war obsolet geworden. Die Einwohnerzahl schrumpfte kontinuierlich und sollte schon 1920 nur mehr 1,8 Millionen betragen. Das räumliche Umfeld, aus dem sich die Metropole einst – demografisch wie ökonomisch – speiste, gab es nicht mehr. Große städtebauliche Vorhaben wie der U-Bahn-Bau, die Errichtung des Donau-Oder-Kanals oder die Elektrifizierung der Stadtbahn waren ins Stocken geraten und konnten letztlich nicht mehr umgesetzt werden. Allein die gut funktionierende techni-

sche Infrastruktur war geblieben und stellte sodann jenes Fundament dar, auf dem das „Rote Wien“ sein Wohlfahrtsprogramm starten konnte.

Wenn auch weiterhin auf öffentlichen Repräsentationsgebäuden die Kaiserkrone prangte und damit die imperiale Vergangenheit im Stadtbild deutlich präsent war, wurde das republikanische Wien in den folgenden Jahren doch zunehmend sicht- und spürbar. Mitte der Zwanzigerjahre konnte man bereits erfolgreich Zwischenbilanz ziehen und stolz auf den Imagetransfer der Stadt verweisen. Ein 1926 bis 1928 von der Kommune herausgegebenes Städtewerk – vier repräsentative Prachtbände mit dem Titel *Das neue Wien* – brachte dies paradigmatisch zum Ausdruck. Drei Jahre später publizierte Erich Leischner unter dem gleichen Titel einen neuen Gesamtplan der Stadt, der den geänderten Blick auf Wien auch kartografisch dokumentierte. Es herrschte Aufbruchstimmung.

Nicht nur die Physiognomie, auch die Atmosphäre der Stadt veränderte sich. Technisierung und Beschleunigung begannen, den urbanen Alltag zu prägen. Im öffentlichen Raum avancierte der Verkehr zum Inbegriff des modernen Lebens – real wie in seinen sinnlichen Ausprägungen: Immer weniger Pferde und Pferdefuhrwerke, immer mehr Automobile, Autobusse und Motorräder durchquerten die Stadt. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hatte sich von rund 6.200 (1913) auf 11.700 (1921) fast verdoppelt, Tendenz stark steigend. 1926 wurde an der Opernkreuzung Wiens erste Verkehrsampel installiert. Ebendort wurden erstmals auch markierte Fußgeherstreifen auf der Fahrbahn angebracht, an anderen Orten wiederum verordnete man Kreisverkehre und Einbahnen. Straße und Gehsteig wurden deutlicher voneinander getrennt, alles im Dienste einer effizienten Organisation des Verkehrsgeschehens, das an Dichte und Tempo beständig zunahm.



Opernplatz mit Verkehrsampel und Würfeluhr, Ansichtskarte, 1926

## HUPEN UND ANDERE LÄRMPLAGEN

Als Transportmittel für die Massen diente nach wie vor und mehr denn je die Straßenbahn. Ihr ausgedehntes Netz entwickelte sich zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Lücken wurden geschlossen, man trieb die bereits begonnene Elektrifizierung voran, verdichtete die Intervalle und verbilligte die Tarife. Die Beförderungszahlen stiegen sogleich sprunghaft, Wien wurde zur Straßenbahnstadt par excellence – mit internationaler Vorbildwirkung. Auch die Stadtbahn wurde endlich elektrifiziert und 1925 neu eröffnet. Ein weiteres attraktives Massenverkehrsmittel war entstanden. In den folgenden Jahren stieg die Mobilität der Stadtbewohner kontinuierlich und verlagerte sich immer mehr vom Gehen zum Fahren.

All dies hatte auch Auswirkungen auf die Lautsphäre der Stadt. Wie schon zur Jahrhundertwende entbrannte in den Zeitungen eine heftige Debatte um die „Plage des Großstadtlärms“. Maßnahmen wurden gefordert, um den Bewohnern ein Mindestmaß an Ruhe zu gewährleisten. Nicht nur der deutsche Kulturphilosoph Theodor Lessing, einer der Pioniere der europäischen Lärm-

schutzbewegung, registrierte bei seinem Wien-Besuch im Frühjahr 1927 „viel Lärm, rasendes Gefauche von Autos und elektrischen Bahnen selbst in der Nacht“. Auch der bereits erwähnte Ludwig Hirschfeld musste einige Jahre später zu seinem Leidwesen an sich selbst eine „zunehmende Gereiztheit und Überempfindlichkeit gegen die Außenwelt, insbesondere gegen Lärm“, konstatieren.

Es war die bekannte Lärm- und Nervositätsdebatte, die wieder auflebte und für steigenden Unmut in der Bevölkerung sorgte. Im Zentrum der Auseinandersetzung standen die Hupsignale der Automobile und Motorräder, die sich nun in immer größeren Teilen der Stadt bemerkbar machten. Der deutlich merkbare Anstieg der akustischen Intoleranz führte international und auch in Wien zur Gründung von Lärmschutzorganisationen. Im Jahr 1934 sollte dann auch der „Österreichische Verband gegen die Lärmplage“ mit Sitz in Wien ins Leben gerufen werden. ›

## VOM LAMPENJUBILÄUM ZUR NEONRÖHRE

Auch optisch war das Stadtbild mittlerweile ein anderes geworden – insbesondere in der Nacht. 1923 hatte der Wiener Gemeinderat die flächen-deckende Einführung der elektrischen Beleuchtung beschlossen. Mit der Herstellung der notwendigen Infrastruktur zur Stromerzeugung konnte die Zahl der elektrischen Lampen in der Folge rasch gesteigert werden. Voll Stolz feierte die Stadtverwaltung nun ein „Lampenjubiläum“ nach dem anderen: Im Jänner 1926 wurde die 5.000. Lampe in der Kalvarienberggasse in Betrieb genommen, im April 1927 die 10.000. Lampe am Margaretengürtel, im November 1929 die 20.000. Lampe in der Heiligenstädter Straße.

Wobei die einzelnen Straßen mit unterschiedlichen Lichtstärken ausgestattet wurden. So strahlten die großen Verkehrs- und Geschäftsstraßen mehr

als doppelt so hell wie einfache Wohnstraßen, diese wiederum deutlich heller als die Landstraßen in den Vororten. Eindeutige Lichtzentren waren die Innenstadt mit Ringstraße und Kärntner Straße, die Mariahilfer Straße, die Praterstraße und das Vergnügungszentrum des Praters. Insgesamt erstrahlte das elektrisch beleuchtete Wien jener Jahre rund zehnmal heller als das alte Wien der Gaslaternen. Mit einem beleuchteten Straßennetz von fast 600 Kilometer Länge gehörte die Metropole schon Ende der 1920er-Jahre zu den bestbeleuchteten Großstädten der Welt.

Auch die Anstrahlung ausgewählter Gebäude trug zur neuen Lichtwirkung mit bei. Das Wiener Stadtbauamt erstellte eine Liste jener Sehenswürdigkeiten, die nachts mit speziellen Lichteffekten hervorgehoben werden sollten – allen voran Rathaus, Parlament, Hofburg, Oper, Karlskirche, Messepalast und Äußeres Burgtor.



Kärntner Straße bei Nacht, 1928

Die sukzessive Beleuchtung des öffentlichen Raumes, die lichtmäßige Inszenierung von Fassaden, Eingängen und Schaufenstern verwandelten die Straßen in einen visuellen Erlebnisraum. Wobei neben den Glühbirnen immer öfter eine neue Art der Leuchtreklame zum Einsatz kam, die bunter und formenreicher war: die Neonröhre. An der Fassade des Café Payr, einem bekannten Treffpunkt der Filmwelt am Getreidemarkt, erstrahlte 1923 Wiens erste Neonreklame. In den folgenden Jahren waren es vor allem Großkinos und Warenhäuser, die mit spektakulären Werbungen beeindruckten. In der Zeitschrift *Moderne Welt* hieß es 1928 euphorisch: „Heute erstrahlen auch in Wien die großen Geschäftsstraßen (...) in den verschiedensten Farben der Lichtreklame, wodurch ein abendlicher Spaziergang durch die City von Wien zu einem eigenartigen, reizvollen Genuß wird. Die Elektrizität hat den Kampf gegen die Finsternis siegreich aufgenommen.“

### IM AMTLICHEN ZEICHEN DES PAPIERKORBES

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde den neuen Verhältnissen angepasst. Fahrbahn- und Gehsteigflächen, die im Krieg arg in Mitleidenschaft gezogen worden waren, wurden so zügig wie möglich instand gesetzt. Die Befestigung der Straßen erfolgte nunmehr verstärkt durch Kleinsteinpflaster, Asphalt sowie Makadambeläge. Oberste Ziele waren die Gewährleistung der Verkehrszirkulation und die Verbesserung der Straßenhygiene. Gestank, Schmutz und Staub, einst vielgeschmähte Geißel der Großstadt, sollten durch möglichst glatte Oberflächen sowie forcierte Reinigung und Bespritzung der Straßen hintangehalten werden. Die moderne Stadt war – internationalen Vorbildern gemäß – eine hygienische Stadt. 1925 wurde denn auch im Messepalast eine große Ausstellung eröffnet, die sich dem Thema Hygiene in all ihren Facetten widmete.

Dem Diktum der Sauberkeit trug auch die Einführung eines neuen Straßmöbels Rechnung: Ab 1924 wurden rund 6.000 „Abfallsammelkörbe“ aufgestellt. Die zylindrischen, aus durchbrochenen Eisengitter geformten Behälter waren an den Masten von Beleuchtungskörpern oder Verkehrsschildern montiert, darüber wies ein Schild mit der Aufschrift „Abfälle nicht wegwerfen, sondern ...“ auf den unmissverständlichen Zweck derselben hin. Die Wiener Polizei war angewiesen, Zuwiderhandelnde konsequent zu bestrafen. Für viele ein ungewohnt strenges Gebot, wie Ludwig Hirschfeld anmerkte, für den Wien nun eindeutig „im amtlichen Zeichen des Papierkorbes“ stand. ›

Öffentlicher Papierkorb,  
1920er-Jahre



Parallel dazu erfuhr auch die hausbezogene Müllentsorgung eine Modernisierung. Tausende Coloniakübel wurden ab 1923 in den Höfen aufgestellt, das System der staubfreien Müllabfuhr wurde flächendeckend im Stadtgebiet eingeführt und war bereits fünf Jahre später weitgehend abgeschlossen. In relativ kurzer Zeit war Wien somit deutlich sauberer und gesünder geworden.

### WIEN UND DIE WOHNUNG DES KOLLEKTIVS

Der öffentliche Raum, verstanden als „Wohnung des Kollektivs“ (Walter Benjamin), präsentierte sich immer mehr im Gewand der Moderne. Zwar war er schon seit dem 19. Jahrhundert mit standardisierten Requisiten wie Bänken, Brunnen, Bedürfnisanstalten,

Beleuchtungskörpern oder Reklametafeln ausgestattet worden, eine erneute Verdichtung und Nachjustierung schien jedoch vonnöten. Das neue Stadtmobiliar stand nun nicht nur im Zeichen der Hygiene, sondern diente vor allem der Kommunikation.

Tausende Plakatwände und über 300 Litfaß- und Reklamesäulen besicherten Wien schon bald einen internationalen Spitzenplatz auf dem Gebiet der Außenwerbung. Diese lag zum überwiegenden Teil in den Händen der Städtischen Ankündigungsunternehmung (Gewista), die 1921 gegründet und zwei Jahre später um die Tochterfirma Wipag erweitert worden war. Wobei sich die enorme Reklamedichte insbesondere in der Innenstadt und entlang der Ringstraße manifestierte.

#### Literatur

- Felix Czeike, Peter Csendes: *Die Geschichte der Magistratsabteilungen der Stadt Wien 1902–1970*, Bd. 1, Wien 1971.
- Gemeinde Wien (Hg.): *Das neue Wien*, 4 Bde., Wien 1926–1928.
- Ludwig Hirschfeld: *Wo sind die Zeiten ... Zehn Jahre Wien in Skizzen*, Wien–Berlin 1921.
- Ludwig Hirschfeld: *Wünsche gute Unterhaltung! Vergnügungen eines Nervösen*, in: *Neue Freie Presse*, 20. 1. 1935, S. 8.
- Wolfgang Kos (Hg.): *Kampf um die Stadt. Politik, Kunst und Alltag um 1930*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Wien 2010.
- Theodor Lessing: *Wien, wie ich es sah*, in: *Neue Illustrierte Zeitung*, 15. 5. 1927, S. 2f.
- Moderne Welt. Kultur und Gesellschaft*, Österreichische Revue, H. 17, 1928.
- Alfred Pfoser, Andreas Weigl (Hg.): *Im Epizentrum des Zusammenbruchs. Wien im Ersten Weltkrieg*, Wien 2013.
- Werner Michael Schwarz, Georg Spitaler, Elke Wikidal (Hg.): *Das Rote Wien 1919–1934. Ideen, Debatten, Praxis*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Basel 2019.
- Rudolf Tillmann (Hg.): *Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt 1835–1935. Festschrift der Technikerschaft des Wiener Stadtbauamtes und der großen technischen Unternehmungen der Stadt Wien*, Wien 1935.



Telefonzelle am Karlsplatz, um 1920



Hier konnte man auch immer häufiger auf öffentliche Fernsprechanlagen treffen. Die Zahl der Telefonzellen, im modernen Look des Modells „Kiosk“, sollte bis 1930 auf 1.300 Stück steigen und sich sukzessive im ganzen Stadtgebiet verteilen. Gleiches galt für die öffentlichen Uhren, die in Form der Würfeluhr zum bestimmenden kommunalen Zeitanzeiger avancierten. Sie steckten das Wiener Territorium gleichsam chronometrisch ab und wurden so zum Symbol für den unbeugsamen Takt urbanen Lebens, aber auch ganz generell für den Anbruch einer neuen Zeit. ▮

**Peter Payer,** geboren 1962 in Leobersdorf, studierte Geschichte, Geografie, Raumforschung und Raumordnung in Wien. Ab 1990 arbeitete er in diversen Büros für Architektur und Stadtforschung sowie ab 1994 im Bereich der Stadterneuerung (Gebietsbetreuung Wien-Brightenau). Heute ist er als Historiker, Stadtforscher und Publizist tätig. Er führt ein Büro für Stadtgeschichte und arbeitet als Kurator im Technischen Museum Wien. Zahlreiche Publikationen, zuletzt *Der Klang der Großstadt. Eine Geschichte des Hörens, Wien 1850–1914* (Böhlau, 2018).

[stadt-forschung.at](http://stadt-forschung.at)



## **Wien um 1920 Eine Metropole im Umbruch**

Vor genau hundert Jahren wurde die Magistratsabteilung 18 für Stadtregulierung, Gartenwesen und Bauberatung gegründet. Zu dieser Zeit erholte sich Wien gerade von den Folgen und Zerstörungen des Ersten Weltkriegs. Dennoch: Mit Elektrifizierung, rasendem Gefauche, Würfeluhren, Telefonzellen und vor allem neuen Planungsinstrumenten hat sich das Bild der Stadt rasch gewandelt.

**Peter Payer**

Kaiser Franz Joseph I. wurde 1830 im Schloss Schönbrunn geboren und ist 1916 ebenda gestorben. Wenn man das Wien seines Geburtsjahres mit dem seines Sterbejahres vergleicht, wird einem bewusst, welch unglaublich „Große Transformation“<sup>1</sup> hier in der Zeitspanne eines einzigen Menschenlebens stattgefunden hatte. Scheinbar alles hatte sich in dieser Epoche grundlegend verändert – die Dimension der Stadt, ihre baulich-räumlichen Strukturen, ihre visuellen Stadtbilder, doch der wahrscheinlich größte Wandel betrifft das städtische Leben.

Mit dem Ersten Weltkrieg fand diese radikale Transformation ihr Ende. Der Blick auf die Entwicklung Wiens zeigt, dass aber nicht nur politische Katastrophen dafür verantwortlich waren. Vielmehr galt der gründerzeitliche Stadtbau mit seinen dahinter stehenden Programmen gegen Ende der 1910er-Jahre als weitestgehend abgeschlossen. Dazu zählen beispielsweise die Schleifung der Stadtbefestigungen, die Bebauung des Glacis, die Regulierung der Wiener Fließgewässer, die Herstellung der Hochquellwasserleitungen, die Implementierung eines Stadtbahnnetzes, die Errichtung öffentlicher Großbauten wie etwa Spitäler, Schulen, Kasernen, Verwaltungsbauten und Friedhöfe sowie etliche raumgreifende Stadterweiterungen ins Umland. Die Resultate dieser Transformation bilden für Wien bis heute eine tragfähige stadt- und infrastrukturelle Basis. Lediglich das monumentale Kaiserforum blieb ein städtebauliches Fragment und ein viel-sagendes Symbol für den Niedergang der Monarchie.

## KATASTROPHEN UND IHRE BEWÄLTIGUNG

Nach dem Ersten Weltkrieg stellte sich die Situation völlig anders dar. Im Wien der Zwischenkriegszeit befasste man sich nicht mit grandiosen Stadtvisionen, sondern hatte unter schwierigen Bedingungen die grundlegende

Lebensfähigkeit der Stadt zu erhalten. Aus historischer Distanz betrachtet erscheinen die städtebaulichen Ambitionen des „Roten Wien“ alles andere als revolutionär. Man hat kontinuierlich an der bürgerlichen Stadt weitergebaut und ihre Baulücken harmonisch geschlossen. Auch dem Block als städtebaulicher Grundfigur ist man treu geblieben – selbst wenn man ihn in Richtung „Superblock“ weiterentwickelt und die solchermaßen gewonnenen Hofräume als neuartige halböffentliche Gemeinschaftsräume ausgewiesen hat. Als schwaches Echo klangen immer wieder die alten imperialen Themen durch, etwa wenn Großwohnanlagen als „Volkswohnungspaläste“ bezeichnet wurden oder wenn der Gürtel von der Kommunalpolitik als „Ringstraße des Proletariats“ inszeniert wurde.

Erst die Stadtplaner des Nationalsozialismus wandten sich wieder mit Begeisterung den monumentalen Raumfiguren des Systems Ringstraße und den Visionen eines exorbitanten „Groß-Wien“ zu. Außer sechs Flak-Türmen blieb von all diesen in der Nazi-Zeit geschmiedeten Plänen wenig übrig. Das eigentliche Resultat waren Tod und Zerstörung in Folge des Zweiten Weltkriegs. Und so stand Wien nach 1945 vor den Herausforderungen des Wiederaufbaus. Hier lassen sich zwei Entwicklungslinien feststellen:

Einerseits wurde im baulichen, insbesondere im gründerzeitlichen Bestand eine Strategie der Stadtreparatur verfolgt, die einen Kompromiss zwischen Bewahrung vertrauter Stadtbilder und angemessener Modernisierung anstrebte. Andererseits folgte man in den – im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen quantitativ bescheidenen – Stadterweiterungsgebieten „modernen“ Leitbildern, wie sie etwa von Johannes Göderitz, Hubert Hoffmann und Roland Rainer in ihrem 1957 erschienen Buch *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* beschrieben worden waren.

<sup>1</sup> Nach Rolf Peter Sieferle: *Rückblick auf die Natur*, München 1997. Das Zitat ist in Anlehnung an den vom ungarisch-österreichischen Wirtschaftssoziologen Karl Polanyi 1944 geprägten Begriff der „Great Transformation“ zu verstehen, mit dem dieser den durch die Industrialisierung bewirkten sozialen und wirtschaftlichen Umbruch westlicher Gesellschaften charakterisierte.

Der Architekt Roland Rainer, der von 1958 bis 1963 oberster Stadtplaner von Wien war, gilt als leidenschaftlicher Vordenker und Propagandist dieser städtebaulichen Haltung, die ihren Niederschlag nicht nur in einem 1962 veröffentlichten *Planungskonzept Wien* fand, sondern auch in der Umsetzungspraxis dieser Jahre. Diese Haltung übernahm einige sehr unterschiedliche Denkschulen (von der Gartenstadtbewegung des späten 19. Jahrhunderts bis zu nationalsozialistischen Städtebau-Konzepten), die über alle Ideologien hinweg jedoch eines gemeinsam hatten – und zwar die bis zur radikalen Ablehnung gehende Skepsis gegenüber der alten, dichten, steinernen Stadt mit ihrem typischen gebäude- und raumtypologischen

Repertoire und ihren charakteristischen Systemeigenschaften.

Die beiden titelgebenden Zielvorstellungen „Gliederung“ und „Auflockerung“ standen hier für die strikte räumliche Trennung von Nutzungen und sozialen Milieus, also für den Abbau von Komplexität und Dichte – und letztendlich auch für den Abbau von Urbanität. Das Wunschbild der autogerechten Stadt war eine zwingende Konsequenz daraus. Durch die bereits 1933 verfasste Charta von Athen mit ihrem Appell für eine strikte räumliche Separierung der Daseins-Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr bekam diese ideengeschichtliche Entwicklung nach dem Krieg einen zusätzlichen Schub.



## ABSTANDSGRÜN UND ANDERE PHÄNOMENE DER MODERNE

Aufgrund der veränderten geopolitischen Lage hatte Wien in der Nachkriegszeit nicht den gleichen Entwicklungsdruck wie andere europäische Metropolen, in denen in großem Umfang dezentrale Trabantenstädte entstanden, die den funktionalistischen Planungsleitbildern der Moderne entsprachen. Als eines der bis heute prägenden Wiener Musterbeispiele gilt etwa die Großfeldsiedlung im 21. Bezirk, die zwischen 1966 und 1973 als kommunales Großwohnbauprojekt für über 20.000 Einwohner realisiert wurde und die bis zu 17-geschossige Wohnbauten mit entsprechendem Abstandsgrün aufweist.

Charakteristisch für diese Phase der Stadtentwicklung ist jedenfalls, Städtebau als Planung und Umsetzung architektonischer Großprojekte auf möglichst großen und zusammenhängenden Bauarealen zu interpretieren, die oft die Handschrift eines einzigen Architekten aufweisen, wie zum Beispiel der Wohnpark Alterlaa (Planungsbeginn 1968), die Großwohnsiedlung Rennbahnweg (1974 bis 1977) oder die Großwohnanlage Am Schöpfwerk (1976 bis 1980). Den zeit-typischen städtebaulichen Leitbildern entsprechend wurde 1970 auch der erste Abschnitt der Stadtautobahn eröffnet: die berühmte Südosttangente. Sogar im Bereich der Freiraumplanung prägten singuläre Großprojekte die Entwicklung, allen voran die WIG 64, die Wiener Internationale Gartenschau im Donaupark.

Selbst die Zusammenschau der großmaßstäblichen städtebaulichen Entwicklungen nach dem Krieg ergibt keine so grundlegende Transformation der Stadt, wie es der Stadtbau des 19. Jahrhunderts gewesen war. Eher könnte man sie als Fortschreibungen, Aktualisierungen oder Nachbesserungen bereits laufender Entwicklungen charakterisieren. Es ist aber auch

unübersehbar, dass im Laufe der Zeit verschiedene Entwicklungstendenzen als problematisch erkannt wurden und dass kritische Neubewertungen zu korrigierenden oder kompensierenden Gegenbewegungen geführt haben, die sich zu Beginn der 1970er-Jahre verdichteten und sich in vielfacher Hinsicht als richtungsweisend herausstellten.

## STAKKATO AN NEUORIENTIERUNGEN

1972 veröffentlichte der Club of Rome den berühmten Bericht *Die Grenzen des Wachstums*. Kurz darauf folgte die erste Ölpreiskrise im Jahr 1973, die der industrialisierten Welt ihre Abhängigkeit von fossiler Energie unmittelbar vor Augen führte. Im österreichischen Kontext war die Volksabstimmung gegen das Kernkraftwerk Zwentendorf (1978) bewusstseinsbildend. Zunehmend begann man, auch die bestehenden baulich-räumlichen Strukturen als wertvolle Ressourcen zu interpretieren und entsprechend zu bewerten.

Wien war damals im Schatten des nahen Eisernen Vorhanges in einer untypischen Situation: Im Unterschied zu anderen europäischen Metropolen stagnierte die Stadtentwicklung, obwohl Wien keine notleidende Stadt mehr war und davon durchaus profitierte, dem goldenen kapitalistischen Westen anzugehören. Die Stadt nützte diese Situation konsequent für richtungsweisende Aktivitäten im Hinblick auf eine nachhaltige Verbesserung bestehender Stadtstrukturen.

1972 wurde in Wien eine Altstadterhaltungsnovelle beschlossen, die unabhängig vom Denkmalschutz die Möglichkeit der Ausweisung von Schutzzonen schuf. 1974 wurde die Kärntner Straße zur ersten Fußgängerzone Wiens umgestaltet. Im selben Jahr begann mit dem Stadterneuerungsgesetz auch die beeindruckende Erfolgsgeschichte der „Sanften Stadterneuerung“, die seit damals eine kontinuierliche Aufwertung besonders der gründerzeitlichen Stadtteile

bewirkt und bislang der Stadt ein ausreichendes Maß an sozialer und funktioneller Komplexität bewahren konnte.

### **DIE ENTWICKLUNG IST IM FLUSS**

Ein weiteres epochales Projekt dieser Zeit war die Zweite Donauregulierung, die Wien eine Neue Donau und eine über 20 Kilometer lange Donauinsel bescherte, die trotz hoher Kosten nicht immobilienwirtschaftlich verwertet, sondern als grüner Erholungsraum gestaltet wurde. Durch dieses Projekt, das als rein technisches Hochwasserschutzprojekt angedacht worden war, erlebt Wien zur Zeit einen magischen Moment seiner Geschichte: Der Wiener Donaoraum verliert nach und nach seinen seit der Gründung Vindobonas dominierenden Charakter, eine stark wirksame Barriere und Grenze zu sein, und entwickelt sich zu einer neuen, vitalen Stadtmitte, die als kontinentaler Transitraum weit über die Stadtgrenzen hinaus weist.

1977 erschien ein vielbeachtetes Buch, mit dem Charles Jencks den Begriff der Postmoderne auf Architektur und Städtebau übertrug und so diverse Tendenzen bekräftigte, die auf eine Neubewertung urbaner Bautraditionen abzielten: *The Language of Postmodern Architecture*. Das Leitbild der funktionalistischen, gegliederten und aufgelockerten Stadt wurde demnach erstaunlich rasch durch eines der kompakten, funktionell und sozial feinkörnig gemischten, mehrdeutigen und vielschichtigen „Stadt der kurzen Wege“ ersetzt. „Neue Urbanität“ wurde zu einem interdisziplinär vieldiskutierten Thema, das in weiterer Folge zur Frage führte, ob das Entstehen von Urbanität überhaupt über die etablierten Methoden und Instrumente hoheitlich agierender Planungsinstanzen erreichbar ist oder nicht. Spätestens das an einer Volksbefragung gescheiterte Projekt der EXPO 95 machte deutlich, dass Stadtplanung ohne die konstruktive Einbeziehung der Bevölkerung nicht mehr funktioniert.



## VON DER MONOFUNKTIONALITÄT ZUR BALANCE

Die heute in diversen Stadtentwicklungs- und Strategieplänen sowie in zahlreichen Masterplänen und Fachkonzepten ausgewiesenen Zielorientierungen der Stadtentwicklung erweisen sich durchwegs als Weiterentwicklungen jener Ansätze, die seit den 1970er-Jahren zunehmend an Bedeutung und Tragfähigkeit gewonnen haben. Die Ausrichtung an Themen der Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz bekommt aktuell durch die Herausforderungen der Klimawandelanpassung ein zusätzliches Gewicht. Der integrierte Nationalpark Donau-Auen verweist auf Neuinterpretationen städtischer Ballungsräume sowie auf ein neues synergetisches Verhältnis zu allem, was als urbane Natur bezeichnet werden kann.

Eine reine Top-down-Stadtplanung ist längst von einem breiten Repertoire partizipativer Planungsmodelle abgelöst worden. Die Monofunktionalität von Stadträumen und Gebäudetypen erscheint – zumindest im theoretischen Diskurs, vielleicht noch nicht in jeder Alltagspraxis – überwunden. Die umstrittene Umgestaltung der Mariahilfer Straße zur Fußgänger- und



Begegnungszone ist hier als *das* realisierte Schlüsselprojekt schlechthin zu nennen. Und dennoch: Die Entwicklung entsprechender gebäudetypologischer Programme sowie ihre quantitativ spürbare Umsetzung haben in dieser Hinsicht – speziell im Bereich des immer noch funktionalistisch gedeuteten Wohnbaus – einen dringenden Aktualisierungsbedarf.

Offensichtlich aber gelingt in Wien eine angemessene Balance zwischen Stadterneuerung, innerer Stadterweiterung und Stadtwachstum nach außen, durch die ein reichhaltiges Gefüge differenzierter urbaner Milieus entsteht. Darin mag einer der Gründe verborgen liegen, warum Wien schon seit Jahren in diversen Rankings als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität ausgewiesen wird. Auch wenn sie dafür sicher nicht alleinverantwortlich ist – ganz unschuldig wird die Wiener Stadtplanung an diesem Ergebnis wohl auch nicht sein. ▽

### **Erich Raith,**

geboren 1954 in Wien, studierte Architektur an der TU Wien, wo er auch von 1991 bis 2019 am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen in Lehre und Forschung tätig war. 1999 habilitierte er im Fach Stadt- und Siedlungsmorphologie. Seit 1989 arbeitet er als freischaffender Architekt in Wien. Sein Themenschwerpunkt ist nachhaltige Stadtentwicklung auf allen Maßstabsebenen. Er hat zahlreiche Projekt- und Arbeitsgemeinschaften, u. a. mit den Architekten Wolfgang Reinberg, Martin Treberspurg, Reinhardt Gallister, querkraft, nonconform und AllesWirdGut.



## Zwischen Beharrung und Umbruch

Das Wien des 20. Jahrhunderts zeichnet sich durch viele gestaltgebende Widersprüche aus: Große Katastrophen, kaiserlicher Nachhall, Eiserner Vorhang, Moderne und Postmoderne, monofunktionale Großprojekte und nicht zuletzt eine zunehmend differenzierte Einbeziehung von Mitsprache und Partizipation tragen zur allmählichen Entwicklung und Verwandlung dieser Stadt bei.

Erich Raith

**Hannes Swoboda**, geboren 1946 in Bad Deutsch-Altenburg, studierte Rechtswissenschaften und Volkswirtschaftslehre. Von 1972 bis 1976 leitete er die wirtschaftswissenschaftlichen Abteilung in der Wiener Arbeiterkammer, von 1976 bis 1986 die Abteilung für Kommunalpolitik. 1986 wurde er Klubobmann der Sozialistischen Fraktion. Von 1988 bis 1996 war er Stadtrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung – und zwischenzeitlich auch für Personal, Verkehr und Außenbeziehungen der Stadt Wien. Von 1996 bis 2014 war er Mitglied des Europäischen Parlaments und stieg dort zunächst zum stellvertretenden, später zum Fraktionsvorsitzenden der SPE auf. 2014 zog er sich aus dem politischen Leben zurück. Heute ist er Präsident des Architekturzentrum Wien (AzW) und des International Institute of Peace.



heftige Auseinandersetzungen zwischen mir und einigen Kollegen auch aus der eigenen Fraktion erinnern, wobei der damalige Bürgermeister Helmut Zilk stets eine vermittelnde Rolle spielte. Vieles in der Politik – und auch in der Stadtplanungspolitik – hat mit Argumentation und Durchsetzungsvermögen zu tun.

*Wurde Stadtplanung früher emotionaler betrieben als heute?*

**Swoboda:** Ich will nicht verklären, aber ja, früher haben wir Politik mit Emotion betrieben. Das liegt auch an der Zeit. Vieles war damals im Umbruch. Man wollte einfach mehr, man hatte Visionen.

*Und heute?*

**Swoboda:** Heutzutage leidet die Stadtplanungspolitik unter dem fehlenden Willen. Maria Vassilakou war als Planungsstadträtin eine manchmal polarisierende Figur, die Freunde und Feinde hatte. Aber auf jeden Fall hatte sie eine verkehrspolitische Vision, und dafür hat sie sich eingesetzt. Diesem Willen verdanken wir, dass einige Straßen in Wien heute ganz anders aussehen als noch vor zwei Legislaturperioden.

*Welches Willen treibt Sie an?*

**Swoboda:** Eine schwierige Frage. Die Stadt Wien ist wunderbar verwaltet und funktioniert in vielen Belangen einfach perfekt. Das ist keine Selbstverständlichkeit, sondern Resultat langjähriger, nachhaltiger, kollektiver Arbeit. Aber wenn Sie mich fragen, was ich mir wünsche, dann kann ich nur sagen: Ich wünsche mir Visionen und einzigartige, unverwechselbare Identitätsbilder.

*Zum Beispiel?*

**Swoboda:** Ich habe unlängst mit Kolleginnen und Kollegen über die Rolle Wiens diskutiert, als es noch Hauptstadt eines mitteleuropäischen Reiches war. In vielen Städten in Ungarn, in Rumänien, in der Ukraine, in der Slowakei, in Bosnien und Herzegowina ist Wien bis zum heutigen Tag im Stadtbild spürbar.

Man braucht nur einen Blick auf die Häuser, auf die Geschäftsportale, auf die Werbeschriftzüge zu werfen! Was ich im Gegenzug vermisste, ist eine ernsthafte Auseinandersetzung damit, inwiefern diese Kulturen, diese Städte – wie etwa Debrecen, Oradea, Braşov, Sibiu/Hermannstadt, Lwiw/Lemberg oder Sarajevo – das Wiener Stadtbild beeinflusst haben und auch heute noch mitprägen. Wo ist dieses Europa, wo ist dieses ehemalige Groß-Österreich in Wien spürbar? Das herauszufinden wäre wertvolle Identitätsarbeit an der Seele dieser Stadt. Aber das ist fast schon eine kulturpolitische Agenda.

*Und was sind die großen Zukunftsherausforderungen auf Stadtplanungsebene?*

**Swoboda:** Ein immens wichtiger Punkt ist die Wechselwirkung zwischen Stadt und Digitalisierung: Wie wird sich die Stadt verändern, wenn wir in Zukunft alle nur noch online einkaufen? Was passiert mit all den Geschäftslokalen und Erdgeschosszonen, wenn die zum Teil Jahrhunderte alten Handelsstrukturen in kürzester Zeit vernichtet und verändert werden? Es kann doch nicht sein, dass wir überall Garageneinfahrten und Pop-up-Stores haben! In dieser Hinsicht könnte Wien mit seiner Geschichte wertvolle Pionierarbeit leisten und sich überlegen, wie man auf diese gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderung proaktiv reagieren und die Stadt intelligent weiterentwickeln kann.

*Warum gerade Wien?*

**Swoboda:** Warum nicht! Wir dürfen nicht den Fehler begehen, auf eine Einladung zu warten. Die Konkurrenz ist enorm. Mit so einem Projekt könnte sich Wien im internationalen Wettbewerb nachhaltig positionieren. Wien hat das Zeug dazu. 

A close-up portrait of Wojciech Czaja, an older man with white hair and red-rimmed glasses, wearing a white shirt and a grey patterned tie. He is gesturing with his hands as if speaking. The background is dark and out of focus.

Wojciech Czaja  
im Gespräch mit  
Hannes Swoboda

**„Wir brauchen  
wieder Visionen und  
unverwechselbare  
Identitätsbilder“**

## In den Jahren 1989 und 1995 war Wien Zentrum von geopolitischen Großereignissen. Welche Auswirkungen hatte dieser europäische Wandel auf die Stadtplanung? Hannes Swoboda, damals Planungsstadtrat von Wien, über Zaha Hadid, Ostblockbusse und die geplatzte Weltausstellung.

*Von 1988 bis 1996 waren Sie Stadtrat für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehr, zuletzt auch für Außenbeziehungen der Stadt Wien. Fehlt Ihnen die urbane Materie manchmal?*

**Swoboda:** Natürlich! Die Zeit als Planungsstadtrat habe ich als sehr inspirierend erlebt. Ich erinnere mich noch gut an das wirklich spannende Gefüge zwischen dem, was realisiert wird, und dem, was nicht realisiert wird.

*Wie ist denn das Verhältnis zwischen dem Realisierten und Unrealisierten?*

**Swoboda:** Im Großen und Ganzen sind die meisten Projekte tatsächlich Realität geworden. Wenn auch nicht immer in der intendierten Form.

*Wie war Wien damals?*

**Swoboda:** Als ich studiert habe, war Wien eine graue, depressive, manchmal auch gesichtslose Stadt, in der wenig Zukunft passiert ist. Doch das Gute ist, dass in so einer Situation Umbrüche sehr willkommen sind, ja regelrecht herbeigesehnt werden. Als ich 1988 Stadtrat geworden bin, gab es schon eine Vielzahl von Personen und Ansätzen, die sich darum bemüht haben, aus dieser grauen Hemisphäre auszubrechen.

*Bei der Volkszählung 1981 hatte Wien mit 1,53 Millionen Einwohnern den Tiefststand des 20. Jahrhunderts. Bis Ende der Achtzigerjahre hat sich dieser Wert minimal erholt. Wie übernimmt man die Agenden für eine Stadt so einer Situation?*

**Swoboda:** Das haben wir uns damals auch gefragt! Die Stagnation hat sich, wie Sie sich vorstellen können, in einer gewissen Ungeduld und Unzufriedenheit niedergeschlagen. Aber wir wussten bereits, dass Wien in den kommenden Jahren wachsen würde. Die demografischen Prognosen waren eindeutig. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989, nur ein Jahr nach meinem Amtsantritt, wurde das Zukunftsszenario aber um ein Vielfaches übertroffen.

*Welche Konsequenzen hatte der Untergang des Ostblocks auf die Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung?*

**Swoboda:** Wir haben gehofft, dass Wien vom Ende seiner europäischen Randlage stark profitieren wird, dass sich hier viele internationale Konzerne niederlassen würden. Das hat sich nicht im erhofften Ausmaß erfüllt. Das liegt nicht zuletzt daran, dass sich die global wirtschaftliche Situation in diesem Zeitraum massiv verändert und das Gefüge durcheinandergebracht hat. Weitaus mehr Konsequenzen hatte der Fall des Eisernen Vorhangs auf sozialer und demografischer Ebene. Daher haben wir uns in den Jahren nach 1989 darauf konzentriert, die Verkehrssituation zu optimieren und die Lebens- und Grünraumqualität in der Stadt zu erhalten.

*Europa war komplett im Umbruch. Kann man in so einer Situation überhaupt noch von Stadtplanung sprechen? Oder eher von kommunalem Reagieren auf die Europapolitik?*

”  
Im Großen und Ganzen sind die meisten Projekte tatsächlich Realität geworden.

”

“  
Ich wünsche  
mir Visionen  
und einzigartige,  
unverwechsel-  
bare Identitäts-  
bilder.  
“

**Swoboda:** Natürlich hat sich das Stadtbild in dieser Zeit kurzfristig massiv verändert. Ich erinnere mich noch gut an die vielen Busse aus dem Osten, die Tag für Tag Tausende Touristen zum Einkaufen nach Wien gebracht haben. Aber den Einfluss auf Stadtplanung und Stadtentwicklung würde ich in dieser Hinsicht nicht überbewerten. Wir waren durchaus in der Lage, gute mittel- und langfristige Planung zu machen.

*Mit dem Zusammenwachsen zwischen Ost und West waren Wien und Bratislava plötzlich so nah wie schon lange nicht mehr. Manche sprechen auch heute noch von Twin-City.*

**Swoboda:** Das ist Marketing. Das Zusammenwachsen von Wien und Bratislava zu einer Twin-City war damals eine Option. Diese Option wurde leider – und zwar von beiden Seiten – nicht wahrgenommen. Der Zug ist abgefahren.

*Ein weiterer Umbruch war der EU-Beitritt Österreichs am 1. Jänner 1995. Welche Auswirkungen hatte diese politische Entwicklung auf Wien?*

**Swoboda:** 1995 hatte weitaus weniger Auswirkungen als das Jahr 1989. Aber immerhin war es dank dem EU-Beitritt möglich, den Gürtelraum mithilfe von EU-Mitteln zu entwickeln. Wir konnten einige schöne Projekte realisieren. Trotzdem: Eigentlich ist es grotesk, dass unter den Gürtelbogen unter der U6, in diesem wunderbaren linearen Bauwerk in zentraler Lage, auch heute noch unattraktive und ungenutzte Lager dominieren. Da wäre mehr möglich.

*Was ist Ihnen in Ihrer Zeit als Planungsstadtrat gut gelungen?*

**Swoboda:** Oh, ich blicke auf einige Dinge mit gutem Gefühl zurück. Zwar ist es uns nur begrenzt gelungen, Wien als internationalen Wirtschaftsstandort zu etablieren, aber immerhin haben wir einige Unternehmen und Konzerne durch die hohe Lebensqualität nach Wien locken können. Ein weiterer

Erfolg, würde ich sagen, ist das Schulbauprogramm 2000, mit dem wir viele spannende Projekte realisiert haben. Und im Wohnbau haben wir damals die widmungstechnischen Voraussetzungen für rund 10.000 neue Einheiten pro Jahr geschaffen.



*In Ihre Amtszeit fällt auch die ins Leben gerufene und schließlich abgesagte EXPO in Wien und Budapest.*

**Swoboda:** Mit der Weltausstellung wollten wir Wien international platzieren, weil klar war, dass wir im internationalen

Wettbewerb mithalten müssen. Natürlich war das Nicht-Zustandekommen der Weltausstellung für uns alle eine gewisse Enttäuschung. Im Rückblick muss ich sagen: Ich habe das Resultat der Volksbefragung weniger wegen der verunmöglichten Expo bedauert – vielmehr aufgrund der mentalen Ein-



stellung des Verschließens und Ablehens, die dadurch sichtbar geworden ist. Ich bin ein Optimist: Das Gute daran ist, dass mit dem Nein ein großes Areal für städtebauliche Entwicklung frei geworden ist.

*Für die Donauplatte ...*

**Swoboda:** Bei der Umsetzung des Projekts hätte man aus heutiger Sicht mehr Fokus auf Ökologie und Nachhaltigkeit legen müssen. Fehler sind Teil jeder Stadtplanung. Fehler sind unvermeidlich.

*Ein weiteres Projekt, für das Sie sich stark gemacht haben, war die Neugestaltung und Attraktivierung des Donaukanalufers. Im Rahmen des „Leitprojekts Donaukanal“ haben Sie damals Zaha Hadid nach Wien eingeladen. Warum gerade Hadid?*

**Swoboda:** Als ich Planungsstadtrat geworden bin, waren in Wien einige Architekten beschäftigt, die sich nicht so sehr durch die baukünstlerische Qualität als vielmehr durch ihre guten Beziehungen ausgezeichnet haben. Das hat mich ehrlich gesagt etwas traurig gemacht, denn ich sehe Architekten als Kulturschaffende, die einen wertvollen Beitrag zur Stadt leisten können. Diesen damals fehlenden architektonischen Wettbewerb wollte ich gezielt fördern und etablieren – und dazu war auch ein bekannter internationaler Name eine wertvolle Geste. Hadid war eine gute, interessante Architektin, aber natürlich war die Einladung nach Wien auch ein bewusst gesetztes symbolisches Zeichen.

*Sind Sie mit dem Resultat von Zaha Hadid zufrieden?*

**Swoboda:** Nein, keineswegs, da braucht man sich nichts vorzumachen. Das Wohnprojekt von Zaha Hadid ist städtebaulich in die Hose gegangen. Es war als Impuls gedacht, der leider keine städtebaulichen Konsequenzen mit sich gezogen hat – jedenfalls nicht in dem Ausmaß, wie wir uns das vorgestellt hatten.

*Was ist das Learning daraus?*

**Swoboda:** Das Learning ist, dass Kompromisse manchmal nicht angebracht sind. Bei manchen Dingen muss man einfach härter und konsequenter sein.

*Ist das in der Stadtplanung möglich?*

**Swoboda:** Natürlich! Ich kann mich an >

„  
Ein immens  
wichtiger Punkt  
ist die Wechsel-  
wirkung zwi-  
schen Stadt und  
Digitalisierung.  
“



# Wien im Wandel der Zeit



## Wie organisiert man Veränderung?

Die MA 18 ist eine der wichtigen Vordenkerinnen im Magistrat. Das war schon immer so und ist es bis heute. Die Stadtplanung hat internationales Standing. Als ich vor gut 20 Jahren dort Chefin wurde, war die Abteilung in der Außenwahrnehmung extrem inhomogen. Die Fachreferate agierten als Silos. Grünraum argumentierte gegen Verkehr, Stadtforschung korrigierte Stadtentwicklung. Stadtplanung ist zwar faktisch eine vielschichtige Materie, die Herausforderung, unterschiedliche Facetten herauszuarbeiten, abzuwägen, zu priorisieren und daraus verständliche holistische Produkte, Pläne und Konzepte zu generieren, besteht aber bis dato. Die MA 18 erforscht auch Erstaunliches, bietet viel Interessantes und bereitet damit den Boden für die Politik. Eine gute Balance zwischen den Bereichen Thinktank, Administration und Entwicklung zu erhalten, das ist auch in Zukunft eine zentrale Aufgabe der Führung. ▽

### **Brigitte Jilka,**

geboren 1956, studierte Raumplanung und Raumordnung und trat 1983 in den Dienst der Stadt Wien. Von 1997 bis 2004 war sie Leiterin der MA 18. Von 2004 bis 2009 war sie Geschäftsführerin der Wien Holding GmbH. Seit 2009 ist sie Stadtbaudirektorin von Wien.





