

Planung ist eine zukunftsgerichtete Praxis, die prognostizierten und projektierten Ereignissen vorausgeht und diese beeinflussen will. Die Zukunft ist derweil Fiktion, erdacht und erzählt, um gegenwärtiges Handeln zu ermöglichen und zu legitimieren. Die angestrebten Handlungen werden dann folgen, wenn sich die projizierte Zukunft als plausible und sinnhafte Orientierung erweist. Die Unsicherheiten, die sich in Vorbereitung der ungewissen Zukunft zeigen, können derweil nicht abschließend ausgeräumt werden. Vielmehr erfordern sie von den Planenden – mittels Szenarien, Prognosen und schließlich auch guter und überzeugender Kommunikation – eine Legitimation für ihre Strategien und die so vorbereiteten und getroffenen politischen Entscheidungen.

In der Planungstheorie finden sich zwei sehr unterschiedliche Zugänge, die Richtung zu weisen und dadurch Handlungssicherheit zu vermitteln. Lange Zeit dominant war das Modell der Steuerung durch eine zentrale und kompetente Instanz, die in Annahme vollständigen und autoritativen Wissens ihre Vorstellung angemessener räumlicher und sozialer Verhältnisse über Masterpläne vorgibt.

Aus der Kritik an der positivistischen und letztlich arroganten Fundierung dieses Planungsverständnisses (und den daraus resultierenden Fehlern) wurde im späten 20. Jahrhundert ein deliberativer Zugang formuliert, der Vielstimmigkeit, Konflikte und Differenzen akzeptiert und der mittels pragmatischer, vorwiegend kleinteiliger und demokratisch ausgehandelter Maßnahmen vorgeht. Bekannt ist vor allem das von Patsy Healy im Zuge der sogenannten „Kommunikativen Wende“ entwickelte Konzept des „Collaborative Planning“.

Diese beiden Pole sowie die zwischen ihnen vermittelnden strategischen Planungsansätze finden sich heute in facettenreichen Varianten in der Planungspraxis wieder – beispielsweise

in Form des schrittweisen, projektbasierten „Perspektivischen Inkrementalismus“, der im Zuge der Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park in den 1990er-Jahren formuliert wurde.

Ihre Eigenarten, ihre Stärken und Schwächen im Umgang mit Unsicherheit lassen sich an der Vorbereitung auf Notfälle und Katastrophen, aber auch am Einsatz und Nutzen digitaler Technologien verdeutlichen: Autoritäre Anweisungen setzen auf Kontrolle und suggerierte Effektivität auf Kosten von Freiheit und Vertrauen in digitalen Überwachungsstädten. Dem gegenüber steht ein Zugang, der eher auf Prävention und Solidarität sowie auf die Zusammenarbeit von vernetzten, unter anderem auch zivilgesellschaftlichen Akteuren vertraut.¹

SMARTNESS UND SELBST-ERMÄCHTIGUNG

Der international beachtete Konflikt um das von Google in Toronto betriebene Smart-City-Projekt „Quay Side“ zeigt, was im Einsatz digitaler Technologien derzeit auf dem Spiel steht. So wurden die Planungen von Waterfront Toronto und Sidewalk Labs – einem Tochterunternehmen von Alphabet Inc. – schon bald als antidemokratisches Lehrstück des aufkommenden Überwachungskapitalismus kommentiert. Es folgten Protestaktionen und schließlich auch zahlreiche Rücktritte von prominenten Beteiligten, die dem Projekt gegenüber aufgrund der beabsichtigten Datennutzung und der Verletzung von Persönlichkeitsrechten Vorbehalte äußerten. Die Auseinandersetzung führte in Folge zu einer öffentlichen Debatte über Datensicherheit und Kontrolle und bewirkte weitreichende Umsteuerungen.

Der Smart-City-Ansatz der Stadt Wien hingegen setzt ausdrücklich auf Datensouveränität und Partizipation und steht damit für ein wertebasiertes, demokratisches Modell, das mit den technologie- und marktgetriebenen Varianten wenig mehr als den Namen teilt.

¹ Vgl. Ash Amin: *Urban Planning in an Uncertain World*, in: Susan S. Fainstein, James DeFilippis (Hg.): *Readings in Planning Theory*, Chichester 2016, 4. Auflage, S. 156–168.

Ein herausragendes, viel beachtetes Beispiel für eine zivilgesellschaftlich initiierte Planung ist die High Line in New York. Die durch Manhattan verlaufende Güterzug-Trasse wurde zuletzt 1980 befahren. Danach war ein Abriss der Hochbahn vorgesehen, um Bauflächen zu gewinnen. Eine 1999 ins Leben gerufene Bürgerinitiative erreichte zunächst die Verhinderung des Abrisses und schließlich die Umnutzung als Parkanlage. Der High Line Park nach Plänen von James Corner und Diller Scofidio + Renfro hat seither zahlreiche Stadtentwicklungs-Projekte inspiriert, nicht zuletzt auch die Planungen am Wiener Nordwestbahnhof.

² Vgl. Miriam Fekkak, Mark Fleischhauer, Stefan Greiving, Rainer Lucas, Jennifer Schinkel, Uta von Winterfeld: *Resiliente Stadt – Zukunftsstadt*. Forschungsgutachten im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV), Wuppertal 2016.

³ Brendan Gleeson: *Disasters, Vulnerability and Resilience of Cities*, in: Susan S. Fainstein, James DeFilippis (Hg.): *Readings in Planning Theory*, Chichester 2016, 4. Auflage, S. 241–257.

DER WEG ZUR RESILIENTEN STADT

Ein Schlüsselkonzept im planerischen Umgang mit einer unsicheren Zukunft in den 2000er-Jahren lautet Resilienz. Als resilient gilt ein System, das in der Lage ist, sich nach einer Störung oder Verwundung selbst zu heilen. Eine Stadt – so die verführerische Vorstellung der Resilienz-orientierten Planung – kann mit vorausschauenden Interventionen auf fundamentale Herausforderungen so vorbereitet werden, dass sie diese überstehen und sich dabei und dadurch sogar noch stärken kann.

Dazu müssen Ressourcen eingesetzt und die Konnektivität der relevanten Maßnahmen und Akteure sichergestellt werden. Der städtischen (materiellen und immateriellen, technischen und sozialen) Infrastruktur kommt hier eine zentrale Bedeutung zu.

Bedeutsam zur Stärkung der Resilienz sind beispielsweise aktivierbare Flächenreserven, vielfältige und variable Nutzungsmuster und städtebauliche Strukturen, sichere und nachhaltige Gebäude, in Notfällen rasch einsetzbare Fachkräfte und nicht zuletzt zuverlässige Infrastrukturen.² Als naturwissenschaftlicher Import in die Planung ist das Resilienz-Konzept mit einer Reihe von normativen und moralischen Fragen verbunden, so ist etwa zu klären, welche Strukturen erhaltenswert sind und wie die Interventionen sozial gerecht und fair gesetzt werden können.³

Gerade im Zusammenhang mit dem Klimawandel ist die sozial ungleiche Belastung und Verwundbarkeit evident: Sogenannte Hitzeinseln finden sich vor allem in jenen Quartieren, die durch beengte Wohnsituationen sowie durch einen Mangel an Freiflächen gekennzeichnet sind. Besonders hoch ist die gesundheitliche Belastung durch Hitze vor allem bei Kindern und älteren



Menschen. Auch Strategien zur Stärkung der Resilienz und zum Umgang mit dem Klimawandel fallen im weiten Spektrum zwischen autoritativ-rationaler und deliberativer Planung unterschiedlich aus. Das jeweilige Vorgehen steht in einem engen Zusammenhang mit der lokalen Planungskultur.

EINE FRAGE DER PLANUNGSKULTUR

Eine Planungskultur zeigt sich etwa darin, wie Akteure in der Planung ihre Aufgabe interpretieren. Dazu zählen unter anderem die Problemdeutung, die Art der Kommunikation sowie die Wahl der Instrumente. Planungskulturen sind dabei keinesfalls als starre Konstrukte zu verstehen, sondern dynamisch und in hohem Maße beeinflusst von politischen, sozialen, technologischen, ökonomischen und vielen anderen Entwicklungen und Diskursen, auf die sie wiederum zurückwirken.⁴ Sie wirken auch nicht durch die Akteure hindurch, sondern werden von diesen interpretiert und variiert, gegebenenfalls auch gebrochen oder unterlaufen.

Die Suche nach einer einheitlichen Wiener Planungskultur wäre unter diesem Gesichtspunkt vermutlich vergeblich. Denn im Alltag ist eine Planerin mit vielen unterschiedlichen Haltungen und

Stilen konfrontiert, die sich zwischen hoheitlichem Gebaren und Aktivismus einordnen lassen, auch wenn die viel beschworenen „Mischungen“ – die in Planungsprozessen Top-down und Bottom-up, im Städtebau Nutzungsmischung und in der Wohnungspolitik soziale Durchmischung genannt werden – breite Akzeptanz finden.

Die Gleichzeitigkeit all dieser Stile ist Ausdruck einer demokratischen, liberalen Gesellschaft, deren Fragilität uns derzeit allzu deutlich vor Augen geführt wird. In der Vorbereitung der Zukunft – um auf den Kern der Planung zurückzukommen – ergibt sich aus dieser Pluralität und Vielfalt ein gewisses Maß an Besonnenheit, die sich mit einem immer wieder adaptiven Stil verbindet, der sich wiederum auf jene Zielsetzungen beschränkt, die mit den vorhandenen Mitteln erreichbar erscheinen und somit taktisch, graduell und schrittweise vorgeht.

Auch wenn sich die Zukunft nicht kontrollieren lässt: Gute Planung ist in der Lage – und davon zeugen zahlreiche Errungenschaften in dieser Stadt –, mit Augenmaß, klaren Wertvorstellungen und sensiblen und mutigen Interventionen auch zukünftigen Generationen eine lebenswerte Stadt zu ermöglichen. ▽

⁴ Frank Othengrafen, Mario Reimer, Rainer Danielczyk: *Planungskultur*, in: Thorsten Wiechmann (Hg.): *ARL Reader Planungstheorie*, Bd. 2, Berlin 2019, S. 155-167.

Simon Andreas Güntner, geboren 1973 in Kempten/Allgäu, studierte Sozialwissenschaften und Stadtplanung in Konstanz, Duisburg und Cardiff. Von 2000 bis 2005 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Soziologie an der TU Berlin. Von 2006 bis 2009 koordinierte er als Senior Policy Officer beim europäischen Städte Netzwerk „Eurocities“ in Brüssel die Kommunikation zwischen Großstädten und EU-Institutionen zu Fragen der Sozial- und Strukturpolitik. Von 2009 bis 2018 war er Professor für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg. Seit 2018 ist er Professor für Raumsoziologie an der TU Wien. Seine Schwerpunkte sind u. a. Migration, Armut, soziale Ungleichheit, Partizipation und Stadtentwicklung.



Planung, Unsicherheit und Resilienz

Wie plant man Stadt? Wie können städtische Strukturen auf die Zukunft vorbereitet werden? Und welche Ansätze und Erkenntnisse dazu finden sich in der Planungstheorie? Gedanken zum Mikrokosmos Stadt aus Sicht der Soziologie.

Simon Andreas Güntner



irgendwie funktionieren. Aber ein tolles Wien stelle ich mir anders vor.

Gegenfrage: Wie schaut das tolle Wien aus, wenn die Mission gelingt?

Madreiter: Wien wird heißer sein als heute. Let's face that. Aber ich sehe eine Stadt mit hochwertigem öffentlichem Freiraum, mit durchmischten Nutzungen, mit hybriden Strukturen, mit viel Grün, mit Wasserflächen, mit deutlich weniger Autos, mit einem noch dichteren öffentlichen Verkehrsnetz, mit – wer weiß – einer U7, U8 und U9, mit weiteren Straßenbahn-Linien, mit Wasserstoff-Bussen und mit einer polyzentralen Struktur, in der die Subzentren in den Innen- und Außenbezirken an Attraktivität und Lebendigkeit

dazugewonnen haben. Wien wird ein internationaler Showcase mit einer entsprechenden wirtschaftlichen Prosperität sein. Ob das wirklich gelingt, liegt an uns allen. 

Thomas Madreiter, geboren 1967 in Radstadt (Salzburg), studierte Raumplanung an der TU Wien und arbeitet seit 1995 im Wiener Magistrat – zunächst als Planungsreferent in der Flächenwidmungsabteilung (MA 21), anschließend in der MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) und in der Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke. Von 2005 bis 2013 war er Leiter der MA 18 und baute die Abteilung für Energieplanung (MA 20) auf. Seit 2013 ist er Planungsdirektor.

A close-up photograph of a man with short brown hair, wearing a dark blue button-down shirt, looking down and writing in a notebook with a silver pen. He is wearing a black and yellow watch on his left wrist. The background is slightly blurred, showing what appears to be a window or a wall with vertical lines.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Thomas Madreiter

**„Eine Stadt ist wie
ein Billy-Regal,
klare Struktur,
viele Inhalte“**

Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien, ist nicht nur leidenschaftlicher Läufer, sondern auch ein kritischer Hinterfrager von Planungsprozessen und Verwaltungsstrukturen. Wollen wir wirklich wieder zur hybriden Stadt zurückfinden, sagt er, führe an einem neuen Verhältnis von Verwaltung und Gesellschaft kein Weg vorbei. Dazu bräuchte es Vertrauen und Gelassenheit.

In einem Interview mit dem „Falter“ vor rund einem Jahr haben Sie gesagt, dass Sie jeden Abend vom Rathaus nach Hause laufen. Sind Sie konsequent?

Madreiter: In der Regel schon. Ich fahre in der Früh mit der U-Bahn ins Rathaus, habe meine Sportsachen in einem Rucksack mit und ziehe mir am Abend, wenn ich das Büro verlasse, die Laufklamotten an, um nach Hause zu laufen. Es hat eine Zeitlang gebraucht, bis ich die Kleidungslogistik mit Laufschuhen und frischen Klamotten perfektioniert habe, aber es funktioniert ganz gut.

Wie viele Kilometer sind das?

Madreiter: Ich wohne in einer Roland-Rainer-Siedlung in der Donaustadt, ein Stücklerl östlich vom SMZ Ost. Das sind ziemlich genau 12,5 Kilometer.

Wie gut eignen sich die Wiener Straßen als Laufstrecke?

Madreiter: Aus Läuferperspektive würde ich Wien die Schulnote 2 minus geben.

Warum keine 1?

Madreiter: Weil die Straßen in der Innenstadt und in den Innenbezirken historisch gewachsen sind und die Gehsteige oft ein bisschen zu schmal dimensioniert sind. Man kommt vielen nicht laufenden Menschen in die Quere. Aber dadurch, dass ich fast immer zu

Tagesrandzeiten nach Hause laufe, meist schon in den Abendstunden halten, halten sich die Reibungsverluste in Grenzen.

Haben Sie eine Lieblingsstrecke?

Madreiter: Ich bevorzuge die Rückseiten der Stadt, die vergessenen Orte, die Brüche.

Zum Beispiel wo?

Madreiter: Erdberger Mais ist ein wunderbares Beispiel für einen Systembruch. Aus meiner Perspektive ein wunderbarer Ort.

Die Charta von Athen 1933 hatte enorme Auswirkungen auf die Stadt der Moderne.

In den Fünfziger-, Sechziger- und Siebzigerjahren wurden als Reaktion darauf die urbanen Funktionen in vielen Städten räumlich aufgedrösel. Als Verbindungsmittel zwischen den einzelnen Bereichen Wohnen, Arbeiten und Freizeit diente vorrangig das Auto. Inwiefern hat sich diese Denkschule auf Wien niedergeschlagen?

Madreiter: Das große Glück ist, dass Wien um 1900 eine bereits fertig gebaute Stadtkulisse für rund zwei Millionen Menschen hatte. Dadurch waren große Teile der Stadt schon angelegt und mussten im Gegensatz zu vielen anderen Metropolen in den Fünfziger- und Sechzigerjahren nicht mehr auf dem Reißbrett aus dem Erdboden

”

Ich bevorzuge die Rückseiten der Stadt, die vergessenen Orte, die Brüche.

”

“

Die Garagen als tote Augen im Erdgeschossbereich müssen unbedingt ein Ende haben.

“

gestampft werden. So gesehen ist Wien von der Moderne, von der Charta von Athen und von den parametrischen Planungsgrundlagen der autogerechten Stadt weitgehend verschont geblieben. Lediglich in den Außenbezirken und in den großen Wohnquartieren aus den Siebzigern und Achtzigern sind die Nachwehen der Moderne bis zu einem gewissen Grad noch spürbar.

Wo genau gibt's denn Defizite?

Madreiter: Zum einen in den großmaßstäblichen Strukturen und in der Zelebrierung des Individualverkehrs – aber, wie gesagt, weniger stark als anderswo. Das merkt man beispielsweise daran, dass Mammutprojekte wie die Gürtelautobahn, die ja lange Zeit intensiv diskutiert wurde, abgewendet werden konnten. Zum anderen im öffentlichen Raum, denn im Umgang mit Lebendigkeit und vor allem mit urbaner Enge sehen wir seit der Moderne große Gestaltungsdefizite. Und das ist wirklich bedauerlich, denn Stadt ist ja nicht nur ein Ort von sozialer, kultureller und intellektueller Freiheit, sondern auch ein Ort von Intensität und menschlicher Interaktion. Dazu braucht man oft auch eine gewisse räumliche Nähe. Paris ist das perfekte Beispiel dafür.

In den Gemeindebauten in Favoriten, Simmering, Brigittenau, Floridsdorf und Donaustadt fehlt genau das!

Madreiter: In den Wohnquartieren am Stadtrand haben die vorgefertigten Blocksysteme und die damit verbundene Funktionstrennung zu einer Enturbanisierung geführt, die wir bis heute nicht im Griff haben. Es fehlt die Dichte, es fehlt die Infrastruktur, es fehlt die Lebendigkeit, die in Wien zur hohen Lebensqualität beiträgt. Die Frage ist: Sind diese Strukturen überhaupt adaptierbar und reparierbar?

Sind sie es?

Madreiter: Wirklich flexibel und adaptierbar sind diese Strukturen nicht,

fürchte ich. Aber wir können gezielt reparieren. Für die Gegenwart und Zukunft gilt es, die Stadt so weiterzubauen, dass nachträgliche Korrekturen und Reparaturen ohne großen Aufwand möglich sein müssen – beispielsweise dann, wenn sich Gesellschaft, Lebensumstände und Qualitätsvorstellungen in ein paar Jahrzehnten geändert haben sollten.

Wie kann diese Qualität sichergestellt werden?

Madreiter: Mit der richtigen Balance aus Fachexpertise, vorausschauendem Blick und partizipativer Planung. Ohne jeden Zweifel braucht es einen Paradigmenwechsel, ohne jeden Zweifel müssen wir wieder zu mehr Hybridität in der Großstadt zurückfinden. In Zeiten, in denen etwa die Wirtschaftskammer ihr Herz für Begegnungszonen entdeckt, während sie jahrzehntelang Straße, Parkplätze und Individualverkehr propagierte, mache ich mir da aber keine Sorgen.

In Zukunft keine Garagen mehr in Gründerzeithäusern – wäre das auch so ein Paradigmenwechsel?

Madreiter: Unbedingt! Die Garagen als tote Augen im Erdgeschossbereich müssen unbedingt ein Ende haben.

Seit vielen Jahren wird darüber diskutiert, wie es gelingen könnte, das Ausreizen der Bauhöhe mit möglichst vielen 2,50 Meter hohen Wohnungen übereinander zu stoppen. Viele wünschen sich, dass die Bauhöhe in Zukunft in Geschosszahlen und nicht in Metern vorgegeben wird. Wäre das auch ein Umdenken?

Madreiter: Ich halte Versuche in diese Richtung für sinnvoll, gebe aber gleichzeitig zu bedenken: Wer um jeden Preis optimieren und den vorgegebenen Rahmen ausreizen will, wird das machen, ganz gleich, welche Kriterien hier zugrunde liegen.



Sie haben vorhin die partizipative Planung angesprochen. Wie genau plant man Stadt im Kollektiv?

Madreiter: Wir sprechen immer von der hybriden Stadt, von transparenten Prozessen, von Handlungsspielräumen für die Bevölkerung. Zugleich aber weht immer noch ein Geist von Joseph II. durch Wien, der sagte: „Alles für das Volk nicht, nichts durch das Volk.“ Auch heute noch werden Verwaltung und Politik gern für alles verantwortlich gemacht, während die Aufgaben und Möglichkeiten der Bevölkerung leider etwas unterbelichtet werden. Das geht nicht, das lässt sich nicht vereinbaren. Es gibt erfreulicherweise bereits genügend Beispiele, wo eine Mindset-Veränderung stattfindet, wo die Menschen zunehmend ihre Partizipationsrechte in Anspruch nehmen. Ich denke da nur an Baugruppen, aber auch an „Coole Straßen“, an Urban

Gardening, an Parklets und so weiter. Wir sind mittendrin.

Ist diese partizipative Mitgestaltung, die Sie hier anführen, in der hybriden Stadt von morgen ein Recht oder eine Pflicht?

Madreiter: Mitgestaltung kann keine formelle Pflicht werden. Das kann immer nur eine Einladung, ein offen kommunizierter Handlungsspielraum sein. Es geht um die lustvolle Einbringung in den Gestaltungsprozess.

Gibt es internationale Städte, die Ihnen dabei als Vorbild dienen?

Madreiter: Einige! Hamburg, Amsterdam, Kopenhagen, Oslo, Stockholm ... Interessant ist, dass es sich dabei oft um Städte mit einer schwächer ausgeprägten Verwaltungsstruktur handelt, in der das zivile Engagement historisch betrachtet immer auch als Kompensation zu verstehen war. >

“
Wir müssen
unbedingt
eine offensive
Position im
Klimaschutz
einnehmen.
“

Schwach ausgeprägte Verwaltungsstruktur – das trifft ja auf Wien nicht wirklich zu.

Madreiter: Bingo!

Was tun?

Madreiter: Stadtplanung soll sich darauf konzentrieren, klare, präzise Vorgaben zu machen – und zwar dort, wo es wirklich notwendig ist, um Rahmenbedingungen zu schaffen, um Grenzen abzustecken, um Prozesse anzuregen. Das heißt im Gegenzug aber: Überall dort, wo es um Vertiefung, Konkretisierung und Detailgestaltung geht, muss die Eigenverantwortung privater Akteure verstärkt wahrgenommen und auch gesellschaftlich eingefordert werden. Ja, das braucht Vertrauen und Gelassenheit. Eine geglückte Beziehung basiert ja auch nicht auf einem 200-seitigen Ehevertrag.

Im Klartext also: Verwaltung abbauen?

Madreiter: Nicht in erster Linie. Aber die Stadtplanung muss ihr Rollenverständnis im Sinne einer Konzentration auf das Wesentliche weiterentwickeln. Oder, um es mit einem uns allen bekannten Bild zu sagen: Stadtplanung und Stadtentwicklung ist das Aussuchen und Aufstellen eines guten, robusten Billy-Regals. Doch ob in dieses Billy-Regal dann Bücher, Heftchenromane oder goldene Hirsche hineingestellt werden – da kann sich die Stadt ruhig auch ein bisschen zurücknehmen. Ganz nach dem Motto: Struktur first, Inhalt second. Eine solide, historisch gewachsene Stadt hält das schon aus.

Bleiben wir noch kurz bei den Verwaltungsstrukturen. In Wien kümmern sich mehrere Magistratsabteilungen und Planungsstellen um die Stadtplanung und Stadtentwicklung – darunter etwa MA 18, MA 19, MA 20, MA 21, MA 28, MA 33, MA 37, MA 42, Wiener Stadtwerke sowie die Baudirektion. Wer kennt sich da noch aus?

Madreiter: Die Schnittstellen sind glücklicherweise sehr gut und präzise formuliert. Aber ja, ich gebe Ihnen

Recht: Das sind ziemlich viele Instanzen, die hier an der Zukunft der Stadt mitarbeiten. Das ist einerseits gut, denn eine komplexe Wirklichkeit erfordert viele Kompetenzen, andererseits schlecht, weil die Struktur für einen außenstehenden Bürger kaum noch zu durchschauen ist. Gerade im Bereich der behördlichen Einreichung von Bauvorhaben arbeiten wir mit der digitalen Baueinreichung aber an einer maßgeblichen Vereinfachung.

Wie sieht die Kommunikation zwischen den einzelnen Magistratsabteilungen aus?

Madreiter: Intensiv.

*Was sind bei Ihnen in der Planungs-
direktion die wichtigsten Themen für die
nächsten Jahre?*

Madreiter: Klimakrise und Anpassung unserer Planungs- und Baukultur an diese brisante Entwicklung. Wien ist, was den Klimawandel und den zu befürchtenden Temperaturanstieg betrifft, eine der am stärksten betroffenen Städte Europas. Was kaum jemand weiß: Der bisherige Wiener Temperaturanstieg war etwa doppelt so hoch wie der globale Durchschnitt. Wien liegt hier im europäischen Spitzenfeld. Wir müssen unbedingt eine offensive Position im Klimaschutz einnehmen. Das ist die dringlichste Mission für die nächsten Jahre und Jahrzehnte. Daran führt kein Weg vorbei.

*Wenn wir einen Blick ins Jahr 2100 werfen:
Wo steht Wien, sollte diese Mission miss-
lingen?*

Madreiter: Wien wird weiter existieren und mit großer Gewissheit nach wie vor eine schöne Stadt sein. Die Innenstadt aber wird eine unattraktive Tourismus- und Business-Wüste sein, und diejenigen, die es sich leisten können, werden ins kühlere Stadtumland hinausziehen, womit der individuelle Pendlerverkehr zunehmen wird. Ich bin von Natur aus kein Pessimist. Das würde schon

„Eigentlich“, erinnert sich Sebastian Schublach, „hätte die Bloch-Bauer-Promenade eine verkehrsberuhigte Wohnstraße werden sollen. So wollte es der Bezirk entgegen dem ursprünglichen Masterplan-Konzept umsetzen. Doch je mehr Gestalt unser Projekt annahm, desto mehr kristallisierte sich bei allen Bewohnerinnen und Bewohnern heraus, dass wir vor dem Haus definitiv keine Straße haben wollen, sondern uns eine Fußgängerzone wünschen.“ Und so kam es dann auch.

Schublach, 34 Jahre alt, ist Leiter für Internationales am Karl-Renner-Institut und wohnt mit seiner Frau und seinen beiden Kindern im *Gleis21*. Das Haus liegt im Herzen des neuen Sonnwendviertels, genauer gesagt: zwischen Bloch-Bauer-Promenade und dem Fußweg am Rande des Helmut-Zilk-Parks, und geht auf eine Initiative von einzueins architekten und realitylab zurück. *Gleis21* ist eine Baugruppe mit insgesamt 34 Wohnungen und einigen gemeinschaftlichen Annehmlichkeiten wie Werkstatt, Bibliothek, Saunahaus, Terrassenküche und sogar einem Veranstaltungssaal, der vom hauseigenen Kulturverein und vom Burgtheater-Studio bespielt wird. Im Sommer 2019 wurde das Projekt fertiggestellt und übergeben.

„Dieses Wohnprojekt ist ein Impuls für ein völlig neues Stadtviertel“, sagt Schublach, „ein Ort der Selbstermächtigung, weil hier Menschen wohnen, die ihr eigenes, aber auch das urbane Leben rundherum in die Hand nehmen und aktiv mitgestalten.“ Dem Vorschlag, die Bloch-Bauer-Promenade zu einer Fußgängerzone umzubauen, schlossen sich immer mehr Nachbarn und Nachbarinnen, immer mehr Mieter und Eigentümerinnen der umliegenden Bauten an. Es folgten 500 Unterschriften von Anrainerinnen sowie weitere 1.000 Unterschriften im Netz, begleitet von diversen öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen – bis der Bezirk schließlich keine andere Wahl hatte, als sich zu

beugen und auf den kollektiven Wunsch der Bevölkerung einzugehen.

Am 2. Juli 2019 wurden die Unterschriften dem Bezirksvertreter Marcus Franz übergeben. In den darauffolgenden Wochen und Monaten folgten die baulichen Maßnahmen mit Betonpflasterung in Sand- und Schiefertönen, Sitzmöglichkeiten zum Verweilen und einigen heute noch recht zarten Pflanzeninseln, die sich in den kommenden Jahren wacker werden behaupten müssen. „Es ist ein Anfang“, sagt Schublach, „und es beweist, dass sich in der Stadt von heute allmählich eine neue Form des Zusammenlebens formiert, die sich an Stadtplanung und Stadtgestaltung selbstbestimmt beteiligt.“

ZEIT DES ERWACHENS

Der zivile Aktivismus in der Bloch-Bauer-Promenade ist schon lange kein urbaner Einzelfall mehr. Immer öfter poppen in der Stadt Impulse bürgerlicher Emanzipation auf, die dem klassischen Top-down-Ansatz von Masterplanern, Städtebauern und öffentlichen Planungsinstanzen Paroli bieten – in Form von Bottom-up-Projekten, Bürgerinitiativen und anfänglich mucksmäuschenstillen Grassroot-Bewegungen, die in Summe ihres Wirkens immer lauter, immer sichtbarer, immer disruptiver werden.

Zu den aus der Kraft der Bevölkerung sprießenden Projekten gehören nicht nur Baugruppen, nicht nur öffentliche Wohnzimmer, nicht nur verkehrsberuhigte Straßengestaltungen, sondern auch die Aneignung öffentlicher Räume in Form von Flash-Mobs, Skater-Parks, Guerilla-Gardens, Open-Air-Clubbing und sogar Bottom-up-Projektentwicklungen ganzer Stadtviertel. In Wien dominieren vor allem kleinere Projekte wie etwa Parklets, eingestrickte Baumstämme oder der 2014 eröffnete Karls Garten am Karlsplatz, ein Schau- und Forschungsgarten für urbane Landwirtschaft. Für größere, umfangreichere Projekte muss

man (vorerst noch) über die Stadt- und Landesgrenzen blicken.

Besonders spannende Grassroot-Projekte finden sich in deutschen Großstädten. Im Görlitzer Park in Berlin hat eine Gruppe von Anrainern in Abstimmung mit dem lokalen Grünflächenamt Äpfel-, Birnen- und Mirabellenbäume gepflanzt. In der Rottmannstraße in München haben Studierende eine Baulücke besetzt und unter dem Titel *Lückenfülle* in ein öffentliches Wohnzimmer verwandelt. In Bremen hat die ZwischenZeit-Zentrale (ZZZ) eine Human-Residency namens *bay-WATCH* errichtet – mit Wohnflächen, Kompost-Toiletten und Permakultur-Beeten. In Halle-Neustadt

Einrichtungen ausgebaut. Das einst temporäre Projekt hat inzwischen eine unbefristete Nutzungsvereinbarung erwirkt und wird in touristischen Reiseführern heute als Sehenswürdigkeit angeführt. Der gemeinnützige Verein *stadt statt strand* unter der Leitung von Laura Bruns hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sogar eine *Freiraumfibel. Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt!* mit hilfreichen Tipps und Tricks zum legalen Besetzen und Benützen von urbanem Raum herausgegeben.

Mit der allmählich steigenden Zahl an derartigen Projekten mit disruptiven Momenten, die die Stadt unkontrolliert gestalten oder zumindest beeinflussen, wird auch die Flexibilität und Situationselastizität von Stadtplanung und Stadtentwicklung zunehmen müssen. Noch ist Disruption vielerorts eine Variable, aber sie könnte schon bald zu einer Konstante werden – wie zum Beispiel in Lissabon. Nachdem die Stadt schon vor der Finanzkrise 2008 knapp bei Kasse war, wurden rund 30 Krisengebiete definiert, in denen sich Stadtbürger auf sehr niederschwellige Weise – in den meisten Fällen reicht ein einseitiges Konzept aus – um Förderung für Kleinprojekte im öffentlichen Raum bewerben können. In Summe gibt die die Stadt dafür rund zwei Millionen Euro pro Jahr aus.

„Der Munizipalismus, die Tendenz zum Urban Citizenship, ist eine der wichtigsten Entwicklungen in der heutigen europäischen Stadt“, sagt Angelika Fitz, Direktorin des Architekturzentrum Wien (AzW). „Es bedarf eines Neudenkens in Fragen urbaner Mitgestaltung, und dazu braucht es paradoxerweise beides – sowohl eine starke öffentliche Stadtplanung als auch breit gestreute Möglichkeiten für Eigeninitiative, um sich als Bürger, als Bürgerin selbst in die Stadtentwicklung einbringen zu können. In diesem Bereich könnte Wien eine Reparatur, eine Intensivierung gut gebrauchen.“ ❖



haben Kunststudenten Freiflächen besetzt und darauf Open-Air-Filmvorführungen, Pop-up-Ausstellungen und Nachbarschafts-Picknicks veranstaltet.

TIPPS UND TRICKS FÜR GUERRILLA-URBANISMUS

Und in Hannover, Stadtteil Linden, haben zwei Vereine 2009 eine brachliegende Gewerbefläche besetzt und in Eigenregie zu einem informellen Kleingewerbepark mit Bar, Bibliothek, Schneiderei, Tischlerei, Tattoo-Studio, Fahrradwerkstatt und diversen anderen





Willkommen in der Do-it-yourself-Stadt!

Noch ist Disruption eine Variable. Doch wenn sich die Tendenz bestätigt, könnte die von Bürgern und Bürgerinnen bewusst herbeigeführte Störung und Irritation schon bald zu einer Konstanten in der Stadtplanung werden. Ein Blick in die Zukunft des Munizipalismus.

Wojciech Czaja



Stadtplanung in ihr Gegenteil abgewendet. Diesmal wirklich Zufall: Nach dem Scheitern der Expo 95 wurde aus der Plattform für ein zweites Stadtzentrum, das die City als Business-Hub entlasten sollte, nach dem zufälligen (oder gar nicht so zufälligen) Einbruch der Büroflächennachfrage ein eher verdichteter Siedlungsschwerpunkt, der sein Potenzial bis heute nicht ausgeschöpft hat. Außerdem, so scheint mir, wurde in der Wiener Abwesenheit von Hochhäusern in einem sich neu formenden Europa ein Nachteil gesehen. Im Zwang nach mehr modern erscheinenden Qualitäten hatte die Reaktion darauf allzu standortliberale Hochhauskonzepte zur Folge.

Ja, Stadtplanung hat auch mit Fehlentscheidungen zu tun. Digitalisierung und Klimawandel jedoch bieten meiner Meinung nach erneut die Chance, bestehende Stadtstruktur besonnen und intelligent zum Vorteil zu nutzen. ▽

Kurt Mittringer,

geboren 1955 in Wien, studierte Raumplanung an der TU Wien und ist Leiter des Referates Stadt- und Regionalentwicklung in der MA 18. Er ist ebenso Leiter der Geschäftsstelle der Stadtentwicklungskommission, die aus der Stadtregierung und den höchstrangigen DirektorInnen und Beamten zur Beschlussfassung stadtbedeutender räumlicher Entscheidungen besteht.

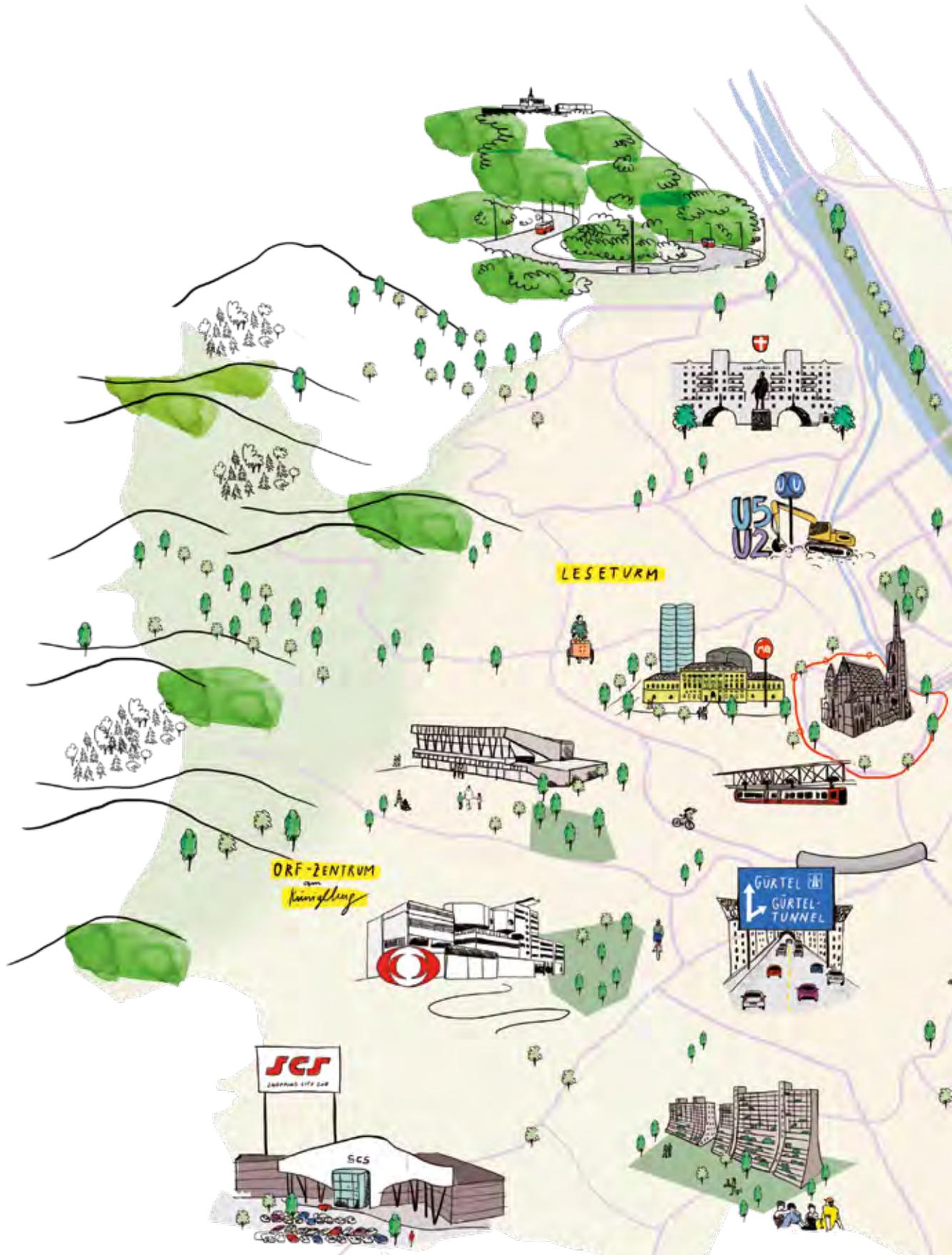


Wien und der Zufall

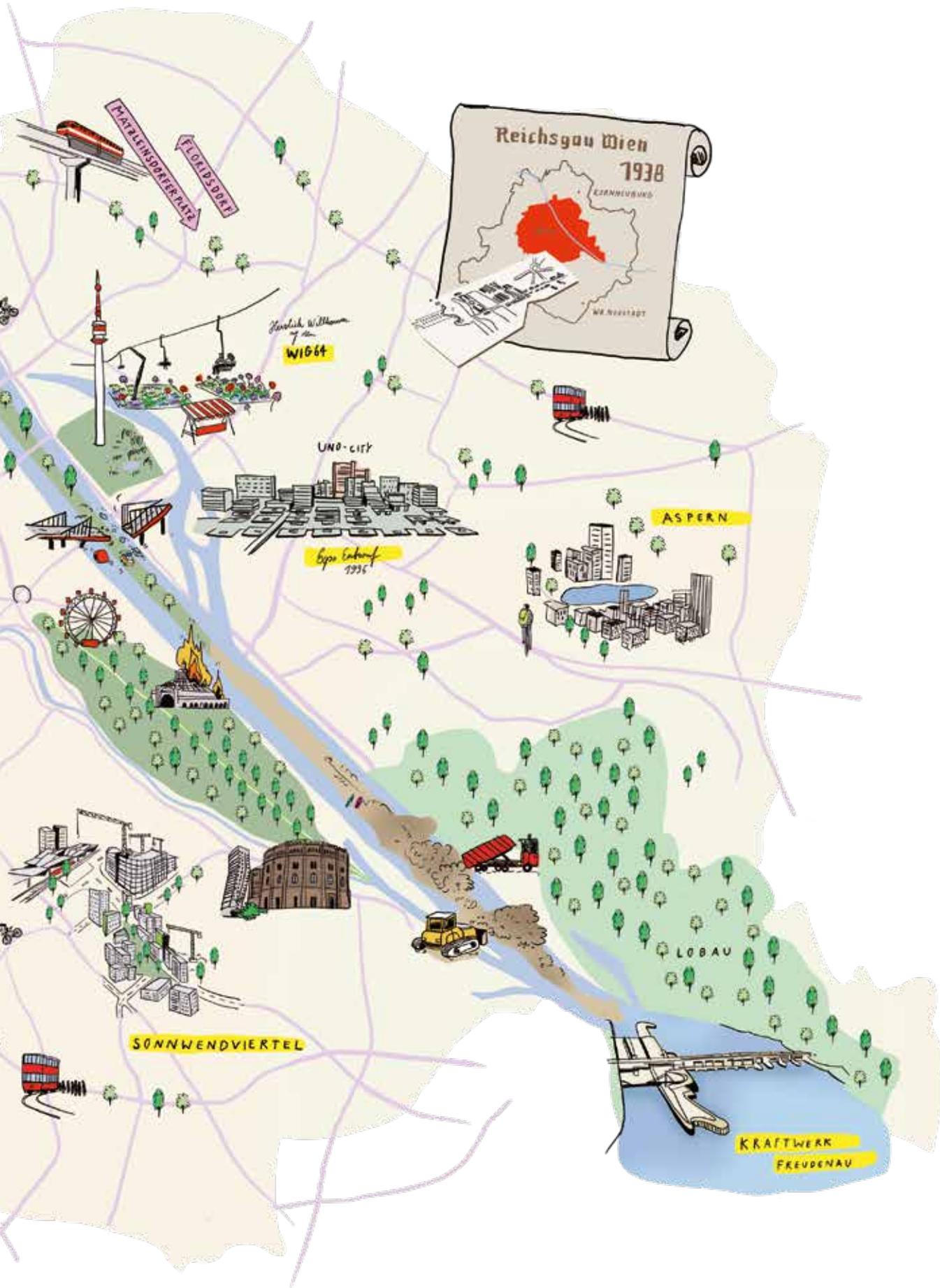
Am frühen Morgen des 1. August 1976 ist die Reichsbrücke eingestürzt. Ich war kurz davor, über sie in den Urlaub zu fahren. Vielleicht liegt es daran, dass ich den Begriff „Zufall“ nicht im stochastischen Sinne verwende. Die reale Entwicklung dieser Stadt in den Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahren war lange Zeit nicht so sehr Zufall als vielmehr Resultat einer Planungsmentalität, die die politische – und auch die der Stadtbewohner inhärente – Skepsis gegenüber neuen Entwicklungen widerspiegelte.

Das Nichtrealisieren einer „autogerechten Stadt“ und das Belassen der Straßenbahngleise (anders als in anderen Großstädten) ... der eher komfortbegründete Aufbau des U-Bahn-Netzes in den Siebzigern ... das Großprojekt „Sanfte Stadterneuerung“ zur sozial verträglichen Standardanhebung des Wiener Wohnungsbestandes ... der große Mietwohnanteil ... der Hochwasserschutz Donauinsel, der als ingenieurtechnisches Projekt begonnen hat, dann aber als Chance für einen einzigartigen Grünraum mit U-Bahn-Anbindung und 40 Kilometer Uferbereich erkannt wurde – das sind die prominentesten Beispiele.

Doch nicht jedes Albtraum-Potenzial wurde durch die Beispiele anderer Städte auf ihre Wien-Tauglichkeit prüfende Stadtpolitik und



**Träume und Albträume in hellen und dunklen Zeiten
Ein Jahrhundert auf einen Blick**





Dietmar Feichtinger, geboren 1961 in Bruck an der Mur, studierte Architektur an der TU Graz und gründete 1994 sein Pariser Büro Dietmar Feichtinger Architectes. Zu seinen Projekten zählen das Kunsthaus Weiz (2005), die Donau-Universität Krems (2005), die Passerelle Simone-de-Beauvoir über die Seine (2006), das Klinikum Klagenfurt (2010), das Passivwohnhaus Eurogate in Wien (2012), die Universität für Geisteswissenschaften in Aix-en-Provence (2013) sowie die neue Brücke zum Mont-Saint-Michel (2014), die für den von der EU vergebenen Mies van der Rohe Award nominiert war. Erst kürzlich wurde die gläserne Einzäunung des Eiffelturms fertiggestellt.

feichtingerarchitectes.com

Seit 2002 haben Sie in Wien eine eigene Niederlassung. Was ist der Grund dafür?

Feichtinger: Wir machen immer wieder Projekte in Österreich, etwa Wohnbau, Bürogebäude und Infrastrukturbauten. In der Wettbewerbsphase lässt sich das leicht aus der Ferne bewerkstelligen, aber sobald man in der Detailplanung und Umsetzung ist, muss man vor Ort sein. Daher haben wir beschlossen, hier ein Büro zu gründen.

Wien befindet sich derzeit in einer massiven Wachstumsphase und hat nun begonnen, innerstädtische und periphere Brachen zu bebauen und bestehende Areale nachzuverdichten. Wie empfinden Sie die Architektur- und Städtebaukultur in Wien im Vergleich zu anderen Städten?

Feichtinger: Die Stadtverdichtungsgebiete wie etwa Eurogate, Nordbahnhof und Sonnwendviertel liegen zentral und sind durch die öffentlichen Verkehrsmittel sehr gut eingebunden. Die Art und Weise, wie diese Areale bebaut werden, würde ich so umschreiben: Sie funktionieren, soweit ich das beurteilen kann, recht gut und bieten ohne jeden Zweifel eine hohe Lebensqualität. Ich denke da nur an die Bebauungsdichte und die öffentlichen Freiräume.

Aber?

Feichtinger: Architektonisch wirken diese Stadtverdichtungsgebiete ziemlich zurückhaltend. Da würde ich mir manchmal etwas mehr Mut und Risiko wünschen.

Sie haben jetzt die zentral gelegenen Neubaugebiete angesprochen. Was ist mit der Seestadt Aspern?

Feichtinger: Da bin ich skeptisch. Die U-Bahn-Anbindung ist zwar gut, trotzdem habe ich das Gefühl, dass man aus den Fehlern der Satellitenstädte des 20. Jahrhunderts und den „Villes nouvelles“ am Rande der französischen Städte nicht gelernt hat. Auch hier fehlt mir der Anspruch an architektonischen Mut, vor allem aber an einen größeren

Mix zwischen Wohnen und öffentlichen, kulturellen Einrichtungen. Eine Stadt aus dem Boden zu stampfen ohne Anbindung an Geschichte und Identität, das ist keine leichte Aufgabe. Umso wichtiger ist hier der Fokus auf öffentliche Qualität.

Was wird in Wien richtig gemacht?

Feichtinger: Die Bauträger-Wettbewerbe sind eine gute und qualitativ konsistente Idee. Auch im Bereich sozialer Nachhaltigkeit ist Wien international ein Vorbild. Ich denke da nur an neue Wohnmodelle, an radikale und bis heute einzigartige Projekte wie die Sargfabrik, aber auch an die Miteinbeziehung von sozialen und ökologischen Trends wie etwa Urban Gardening und Partizipation. In dieser Hinsicht dient Wien für die Pariser Stadtregierung als Vorbild.

Inwiefern?

Feichtinger: Man orientiert sich am Wiener Modell, was Mitbestimmung, Quartiersbefragungen und ganz generell die Gebietsbetreuung betrifft. In Clichy-Batignolles, dem größten und wichtigsten Stadtverdichtungsgebiet von Paris, findet man die Wiener Seele in vielen Details wieder. Während der Planungs- und Entwicklungszeit gab es eine starke Zusammenarbeit zwischen Bertrand Delanoë und Michael Häupl.

2008 haben Sie an einem städtebaulichen Wettbewerb für den Schrödingerplatz in Kagran teilgenommen und gewonnen. Was waren die wichtigsten Kriterien Ihres Entwurfs?

Feichtinger: Es gab bereits ein Einkaufszentrum, eine U-Bahn-Station und sehr viele Menschen, die hier wohnen. Beim Wettbewerb ging es darum, den Ort zu ordnen und neu zu qualifizieren. Wir haben in unserem Bearbeitungsgebiet Hochhäuser vorgesehen und die bis dahin lose Stadtstruktur nachverdichtet. Ziel war, jenseits der Donau ein lebendiges Subzentrum mit hochwertigen Außenräumen zu schaffen.

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung des Projekts?

Feichtinger: Ich hätte mir natürlich gewünscht, eine Tranche des Baugebiets zur Planung und Realisierung zu bekommen. Das war leider nicht der Fall.

Was Wien und Paris in den letzten Jahren verbindet, ist das Thema Verkehrsberuhigung. Wer macht's besser?

Feichtinger: Beide Städte machen es. Das ist schon mal ein großer Gewinn! Ich persönlich erachte die zum Teil sehr radikalen Verkehrsberuhigungen als den richtigen Weg. In der Pariser Bevölkerung jedoch werden die Maßnahmen zum Teil sehr kontroversiell diskutiert. Auf der Rue Saint-Antoine und Rue de Rivoli wurde eine fünf bis sechs Meter breite Fahrradspur angelegt, auf der man nun zwischen Bastille und Place de la Concorde neben einer Auto- und einer Busspur bequem mit dem Rad fahren kann, während alle anderen im Stau stehen. Auf sieben der großen Sternplätze wie etwa Place de la République wurden Autos verdrängt und haben so Platz gemacht für Menschen und öffentliche Nutzungen wie beispielsweise Märkte und Konzerte. Und am Seine-Ufer wurden große Abschnitte vom Verkehr befreit und zu Parks und Freizeitbereichen ausgebaut. Sogar Tunnels und Unterführungen wurden stillgelegt.

Was sagen die Menschen dazu?

Feichtinger: Manche lieben es, manche hassen es. Die Kommunalwahlen 2020 werden zeigen, von welcher Fraktion es mehr Anhänger gibt. Die Frage ist, ob eine einzige politische Legislaturperiode genügt, um den Leuten auch die Anstrengungen solcher Maßnahmen klar und verständlich zu machen.

Und wie empfinden Sie Wien im Vergleich dazu?

Feichtinger: Ich würde es so ausdrücken: In Paris wird vieles autoritär entschieden. Damit macht man sich nicht immer beliebt. Nachhaltige Entscheidungen und Beliebtheit gehen eben



Entwurf für die neue ÖBB-Zentrale am Wiener Hauptbahnhof, nicht realisiert

nicht immer Hand in Hand. In Wien wird im Gegensatz dazu alles jahrelang abgewogen, diskutiert und mit der Bevölkerung entschieden. Da geht viel Energie verloren.

Was muss Wien auch in Zukunft auf jeden Fall beibehalten?

Feichtinger: Dass sich die Leute in der Stadt das Wohnen leisten können. Dass die Stadt nicht nur für die Alten und Alt-ingesessenen benutz- und bewohnbar ist, sondern auch für die Jungen und mäßig Verdienenden, die in Paris mehr und mehr an die Peripherie gedrängt werden. Dieser soziale Mix ist extrem wichtig.

Haben Sie einen Wunsch für die Zukunft?

Feichtinger: Ja! Ich habe seit drei Jahren nun erstmals eine kleine Wohnung in Wien. Ich wünsche mir, dass ich öfter die Zeit dazu finde, in Paris eine kleine Pause einzulegen, um für ein paar Tage nach Wien zu fliegen und die Gemütlichkeit und Geborgenheit dieser Stadt zu genießen. ❖



A close-up portrait of a middle-aged man with short, graying hair and blue eyes. He is looking directly at the camera with a neutral expression. He is wearing a black t-shirt. The background is a plain, light-colored wall.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Dietmar
Feichtinger

**„Paris orientiert sich
am Wiener Modell“**

Der in Paris lebende österreichische Architekt Dietmar Feichtinger hat schon so manches Projekt in Wien geplant. Wir haben ihn um einen Vergleich zwischen den beiden Hauptstädten gebeten und erfahren, wo Wien eindeutig die Nase vorn hat – und wo etwas mehr Mut und Risiko angebracht wären.

Seit rund 30 Jahren leben und arbeiten Sie in Paris. Welches Image hat Wien aus der Ferne?

Feichtinger: Der Großraum Paris ist ein dichter, riesiger Ballungsraum mit zehn Millionen Einwohnern und enormen Distanzen. Die Menschen hier sind schnell und hektisch, auf den Straßen dominiert ein lebendiger, hoch pulsierender Stresslevel, der der Stadt natürlich auch ihr einzigartiges Flair verleiht. Wien ist im Vergleich dazu deutlich langsamer und entspannter – und wirkt, ehrlich gesagt, manchmal auch etwas gebremst. Wenn man so wie ich seit vielen Jahren in Paris lebt, denkt man an Wien vor allem als Freizeit- und Erholungsstadt. Man kann mit der Straßenbahn ins Grüne fahren, mit dem Bus auf die Hausberge hinauf und mit der U-Bahn ans Wasser, wo man quasi mitten in der Stadt ins Wasser springen kann. Diese Lebensqualität ist einzigartig.

Das gibt es in Paris nicht?

Feichtinger: Nicht in der Form! Man verbringt eine Stunde in öffentlichen Verkehrsmitteln, und wenn man aussteigt, ist man immer noch mitten in der Stadt. Dann heißt sie womöglich nicht mehr Paris, sondern Montreuil, Saint-Denis oder Vitrysur-Seine, aber von Natur weit und breit keine Spur. Die Pariser Naherholungsgebiete konzentrieren sich auf den Bois de Vincennes im Osten und den Bois de Boulogne im Westen. Lebensqualität ist in Wien einfacher zu erreichen. Und sie ist erschwinglicher und somit auch demokratischer.

Was hat das für Konsequenzen?

Feichtinger: Dramatische! Die Durchschnittszeit, die eine Familie mit zwei bis drei Kindern in Paris verbringt beziehungsweise aushält, beträgt rund zehn Jahre. Die meisten ziehen aus, weil sie sich das Leben nicht leisten können oder die Hektik nicht aushalten. Das ist in Wien definitiv anders.

Bis jetzt klingt das nach einem Sieg für Wien. Wo hat Paris die Nase vorn?

Feichtinger: Die Dichte an kulturellen Angeboten in Paris ist atemberaubend – im wahrsten Sinne des Wortes! Ich habe selten eine so hohe Qualität und Quantität auf einmal gesehen wie hier. Das hängt natürlich mit der Größe der Stadt zusammen, vor allem aber auch mit der Mentalität und „Art de vivre“. Da ist Wien zwar schon sehr gut, kann aber noch einiges dazulernen! ›

”
Die Lebensqualität ist einzigartig.

“

Schrödingerplatz in Kagran: Masterplan beim städtebaulichen Wettbewerb, Siegerprojekt 2008





Die Stadt als wachsender Organismus

