

Nr. 78

stepwien.05

## Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt

Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung



### **Was ist ein Stadtentwicklungsplan?**

Der Stadtentwicklungsplan (STEP) ist das Instrument einer generellen, vorausschauenden Stadtplanung und Stadtentwicklung und legt **in groben Zügen den weiteren geordneten Ausbau der Stadt fest**. Er strukturiert das Verhältnis von Nutzungen, weist Entwicklungsgebiete, übergeordnete Grün- und Freiräume sowie die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und hochrangiges Straßennetz) aus. Darüber hinaus zeigt er die räumlich-funktionellen Zusammenhänge zwischen Stadt und Region auf.

Der Stadtentwicklungsplan stellt somit eine Leitlinie für jene dar, die in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind. Er ist aber auch für alle BürgerInnen dieser Stadt sowie den regional und international agierenden InvestorenInnen, ProjektentwicklerInnen und Großunternehmen eine eindeutige Orientierung, wo die Entwicklungsinteressen der Stadt liegen und in welchen Zeithorizonten und Prioritäten der Infrastrukturausbau mit der jeweiligen Projektentwicklung übereinstimmt.

### **Warum ein neuer STEP?**

Der STEP 94 war gekennzeichnet durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb des Neuen Europas und der Vorsorge für eine erstmals wieder wachsende Stadt. Beim nun zu erarbeitenden STEP 05 sind die Problemstellungen konkreter, aber vielschichtiger. Durch die stärkere wirtschaftliche und regionale Verflechtung zeichnet sich eine stärkere Beeinflussung Wiens durch europaweite und weltweite Trends (Globalisierung) ab. Diese betreffen nicht nur das wirtschaftliche Gefüge, sondern auch die Lebensverhältnisse aller StadtbewohnerInnen. Sie beeinflussen Arbeitsbedingungen, Freizeitverhalten, Mobilität, Konsum und Kommunikation. Sie eröffnen große Chancen, erfordern aber auch aktives Mitwirken der Stadt. Dabei laufen viele raumwirksame Entwicklungen gleichzeitig, oft auch entgegengerichtet ab. Darüber hinaus wird zum ersten Mal deutlich, dass viele Anforderungen nicht mehr in den bestehenden Strukturen der baulichen Gründerzeit, aber auch nicht im Maßstab der Stadt(-grenzen) das Auslangen finden.

Für viele Stadtgebiete muss daher viel klarer als bisher zum Ausdruck kommen, in welchen Gebieten der Stadt es wichtig ist, den qualitätsvollen **Bestand zu bewahren** und in welchen Gebieten städtebauliche **Entwicklung möglich** ist und auch gefördert werden soll. Diese Entwicklungen sollen durch neue Verfahren und Vorgangsweisen unterstützt, aber im Interesse der Gesamtstadt auch mit neuen „Regeln“ gelenkt und kontrolliert werden. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen ist auch die Einbeziehung der **Verflechtungen mit der Region** bis über die Staatsgrenzen hinweg ein Grundelement des STEP 05.

Dieses Mal kann der neue STEP auf bereits vorhandene mittel- bis langfristig stabile Ziele (Systeme) aufsetzen wie beispielsweise aus dem STEP 94, dem Masterplan Verkehr Wien 03, dem Grüngürtel Wien 95, dem Strategieplan 2004, dem Klimaschutzprogramm 2000 u. a. Daher soll das Schwergewicht auf der Umsetzung, das heißt auf der konkreten Benennung der Handlungsfelder, der Zielgebiete und den dafür vorgesehenen Maßnahmen liegen.

Ziel ist es, so amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr, Dipl.-Ing. Rudolf Schicker, **die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten und dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können**.

### **Wie entstand der neue STEP 05?**

Aufgrund der besonderen Ausgangsbedingungen unterscheidet sich auch die Bearbeitung selbst von der bisheriger Stadtentwicklungspläne. Einige Inhalte wurden in „traditioneller“ Weise durch Studien, Expertisen, Auswertungen und Berechnungen gewonnen, andere wurden in einem breiten (fachlichen) Diskussionsprozess erarbeitet. Die wichtigsten Inhalte entstanden aber immer im Dialog zwischen allen jenen Gruppen, die die Zukunft Wiens mitbestimmen: den BürgerInnen aus Wien und der



Region, der Verwaltung, der Stadtpolitik, den Investoren, Bauträgern, Interessenvertretungen und anderen. Dabei war klargestellt, dass diese Form der Planungspartizipation auf Information und Diskussion beruht, mitreden ermöglicht, aber nicht mitmachen und mitentscheiden bedeutet. Darüber hinaus bestimmten die Prinzipien des Gender Mainstreaming den gesamten Prozess.

Unter diesem Bearbeitungskonzept startete Frühjahr 2002 die Erarbeitung des Stadtentwicklungsplanes 2005 – STEP Wien 05 (Federführung MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung). Die Bearbeitung erfolgte durch ein magistratsweit zusammengesetztes „STEP-Team“. Dieses wurde durch ein externes fachliches Begleiteteam und ein externes Öffentlichkeitsarbeits-Team unterstützt. Wie vorgesehen, erfolgte von Beginn an die Erarbeitung der Inhalte in einem Dialog mit BürgerInnen, ExpertInnen, ProjektentwicklerInnen, InvestorInnen, PolitikerInnen, Interessenvertretungen etc.

Im Mai 2005 wurde der diskutierte und der Öffentlichkeit vorgestellte Entwurf STEP Wien 05 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

### ***Zu dieser Dokumentationsreihe***

Die Erarbeitung des STEP 05 erfolgte in einem dialogischen Prozess, in dem Inhalte aus Studien und Expertisen mit der Fachwelt, der interessierten Öffentlichkeit, den Politikern und den Interessenvertretungen diskutiert wurden. Die dabei gewonnenen fachlichen Erkenntnisse und Empfehlungen für den STEP wie auch die Auseinandersetzung mit stadtentwicklungspolitischen Zielen, aber auch der Dissens und die Meinungsvielfalt sollen mit dieser WERKSTATTBERICHT-Reihe dokumentiert werden.

Sie enthält daher einige Veröffentlichungen von Basis-Studien sowie die wichtigsten Dokumentationen aus der Reihe der STEP-Fachworkshops.

### ***Bisher erschienen:***

- |                          |   |                          |
|--------------------------|---|--------------------------|
| Werkstattbericht Nr. 38: | <b>Stadtentwicklungsbericht 2000</b>  |                          |
| Werkstattbericht Nr. 54: | <b>Büromarkt und Stadtentwicklung</b>   | <b>STEP-DOKU, Band 1</b> |
| Werkstattbericht Nr. 61: | <b>Entwicklungsszenarien der Wiener City</b>  | <b>STEP-DOKU, Band 2</b> |
| Werkstattbericht Nr. 70: | <b>Kleinräumige Wirtschaftsentwicklung im dicht genutzten Stadtgebiet von Wien</b>      | <b>STEP-DOKU, Band 3</b> |
| Werkstattbericht Nr. 72: | <b>Stadtregionen – Steuerungsmöglichkeiten für die räumliche Entwicklung</b>            | <b>STEP-DOKU, Band 4</b> |
| Werkstattbericht Nr. 77: | <b>Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet II: 1971-1981-1991-2001</b> | <b>STEP-DOKU, Band 5</b> |

### ***STEP-Bearbeitungsteam***

ArbeitskreisleiterInnen des Magistratsteams: <b>(Stadtplanung, MA18)</b>	Mittringer Kurt Asadi Shams Dorner Alfred Gielge Johannes Glötter Karl Jedelsky Brigitte
---	---

Fachliches Begleiteteam: <b>(ÖIR, 1010 Wien, Franz Josefs-Kai 27)</b>	Krajasits Cornelia Schremmer Christof
--	--

Fachliche Öffentlichkeitsarbeit: <b>(Plansinn, 1040 Wien, Schleifmühlgasse 1a)</b>	Gerlich Wolfgang
---	------------------



# Die Partizipation zur Entwicklung des Stadtentwicklungsplanes Wien 2005 im Dialog

**Termine und laufend aktuelle Details unter [www.wien.at/stadtentwicklung/step](http://www.wien.at/stadtentwicklung/step)**  
Stand dieser Grafik: Mai 2005

## Fachdialog

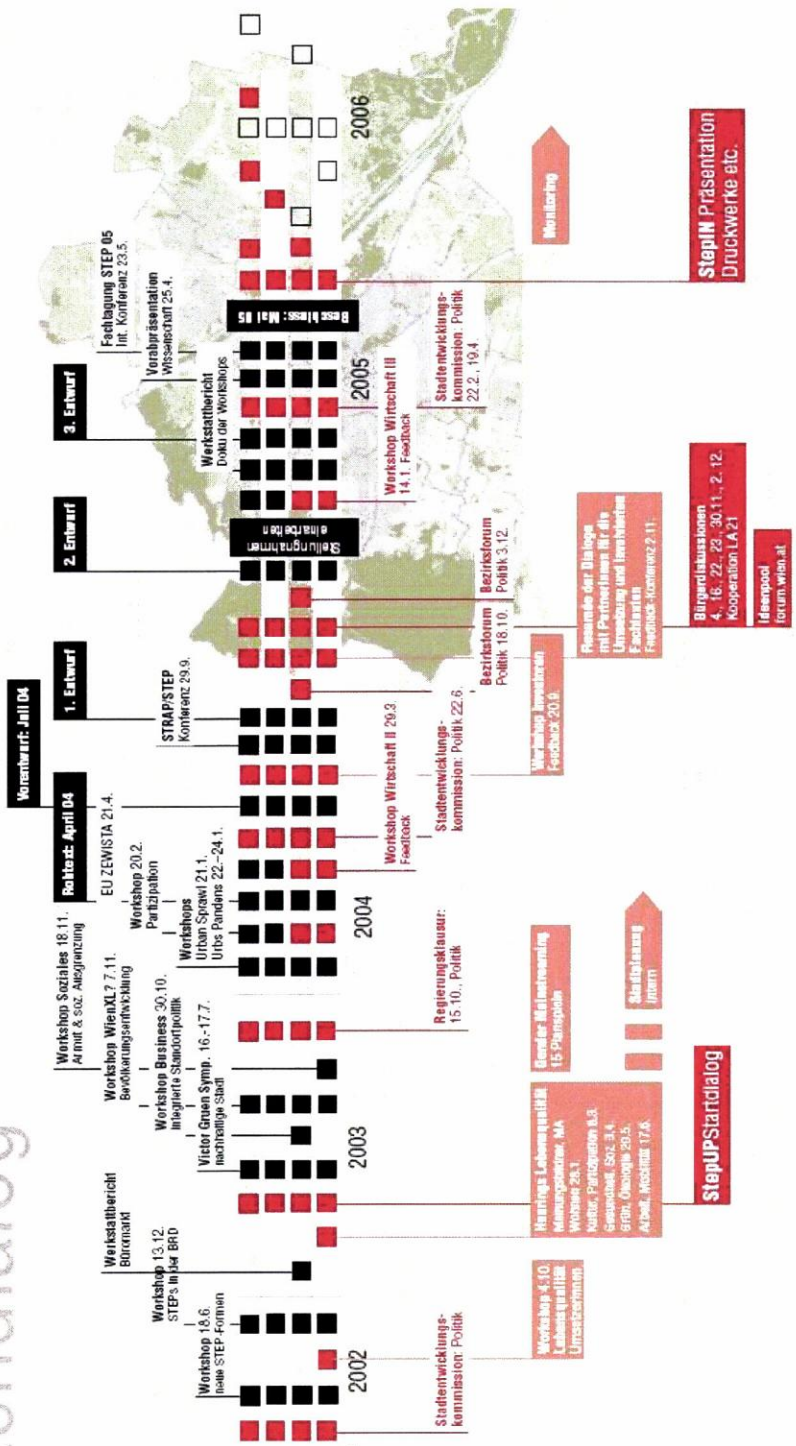
Interdisziplinäre  
Fachdialoge, dem  
Gender Mainstreaming  
und der Partizipation  
verpflichtet

**&**  
Region und Verkehr  
bauliche Entwicklung  
Wirtschaftsentwicklung  
Lebensqualität, Soziales

Dialoge mit der Politik

Dialoge mit PartnerInnen  
für die Umsetzung:  
RegionsvertreterInnen,  
NGOs, Magistrat....

Dialoge mit der  
breiten Öffentlichkeit



## Partizipation





## Die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft

Symposium anlässlich des 100. Geburtstags von

# Victor Gruen

16. und 17. Juli 2003  
im Architekturzentrum Wien  
(Museumsquartier)

Veranstalter:  
Institut für ökologische Stadtentwicklung  
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung

Eintritt frei!  
Bitte um Anmeldung unter  
gerhard.kreitner@chello.at

Wien ist im internationalen Vergleich eine der Städte mit der höchsten Lebensqualität. Einer, der dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet hat, ist heute aber nahezu in Vergessenheit geraten:

### **Victor Gruen 1903-1980**

Victor Gruen gehört weltweit zu den bedeutendsten Städteplanern der Nachkriegszeit. Auch die Stadt Wien verdankt ihm einige richtungweisende Planungen im Vorfeld der Entstehung des ersten Wiener Stadtentwicklungsplanes. Allen seinen Arbeiten lag das Streben nach Schaffung einer lebenswerten, menschlichen Umwelt zugrunde.

Ziel dieser Veranstaltung anlässlich seines 100. Geburtstages ist es, die Ideen Victor Gruens in Erinnerung zu rufen und die noch aktuellen Inhalte für die Stadtentwicklung Wiens nutzbar zu machen.

Der erste Tag des Symposiums steht im Zeichen der Vergangenheit: Die verblüffende Vielfalt in Leben und Werk Gruens wird beleuchtet.

Am zweiten Tag werden in Arbeitsgruppen und Impulsreferaten die Zukunftsperspektiven Wiens im Lichte von Gruens Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt erarbeitet. Die Weiterverfolgung dieser Ergebnisse soll in einen programmatischen Impuls für den neuen Wiener Stadtentwicklungsplan münden.

stepwien.05

Stadtentwicklung Stödt+Wien



## Ein Pionier der Umweltplanung

Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren, wurde Architekt und konnte 1938 unter abenteuerlichen Umständen über England in die USA flüchten. Dort wurde er einer der erfolgreichsten Architekten der Welt.

Er ist als „Vater des Einkaufszentrums“ und als „Vater der Fußgängerzonen“ bekannt. Revitalisierungsprogramme für Stadtkerne wurden als „Gruenisierung der City“ bezeichnet.

„Fortune Magazine“ verlieh ihm den Titel „Architekt der Umwelt“, die Rice University widmete ihm als „Architekt der Menschlichkeit“ eine Medaille.

Seine „Charta von Wien“ (veröffentlicht in „Das Überleben der Städte“) enthält die Grundlagen einer ökologisch verträglichen und menschengerechten Stadtentwicklung, die bis heute aktuell und gültig sind. Er gründete die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ in den USA, welche sich erstmals mit Umweltfragen in der Stadtentwicklung befasste.

Er hat sehr früh begonnen, sich mit Umweltproblemen zu beschäftigen und war der Meinung, dass die Chance zu ihrer Lösung „in einer zukunftsorientierten Planung zur der Schaffung einer vernünftigen Beziehung zwischen dem Menschen als integralem Teil der Natur und allen anderen Teilen der Schöpfung“ besteht – Ziel der Umweltplanung ist „rücksichtsloses quantitatives materialistisches Wachstum durch das Streben nach höchster Qualität des menschlichen Lebens in Harmonie mit der Natur zu ersetzen“.

Im „Victor Gruen Centre for Environmental Planning“ und dem „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten. Daneben betrieb er in Wien auch ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u.a. Donauinsel-Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain le Neuve-Belgien, Cellular Metropolis). In seinen letzten Lebensjahren entwickelte sich der Stadt- und Verkehrsplaner zum Visionär einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Menschheit und ihrer Umwelt, beschäftigte sich mit Alternativen zu Autoverkehr und Atom und strebte die interdisziplinäre Vernetzung umweltbewusster Bürger an. Er war sein ganzes Leben lang Optimist und bezeichnete sich als Universalisten, der seine Arbeit und Freizeit ebenso wie Kultur, Wissenschaft und Philosophie als untrennbares Ganzes ansah. Als seinen Leitsatz zitierte er Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“

*„Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.“*

*„Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.“*

*„Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrig gebliebenen Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.“*



*Vor diesem Hintergrund erscheint es nun, anlässlich seines 100. Geburtstages besonders reizvoll, die Spuren, welche seine visionären Ideen und Projekte in Wien hinterlassen haben, rückwirkend zu betrachten, zu verfolgen und (auf ihre Wirkung hin) zu analysieren sowie den Gegenwartsbezug zu verdeutlichen.*

*Darüber hinaus wird auch die in Vergessenheit geratene Vielschichtigkeit des Genies Victor Gruen und seine abenteuerlich anmutende Lebensgeschichte herausgearbeitet. Er war etwa vor 1938 in Wien als Kabarettist und Kabarett-Autor tätig und gründete nach seiner Flucht in New York als österreichisches Asyltheater die "Viennese Theatre Group".*

*Ziel ist es, die Bedeutung seiner Ideen zur Stadt- und Umweltplanung in der Öffentlichkeit zu würdigen und für die Arbeit am Stadtentwicklungsplan 2005 nutzbar zu machen.*



Mittwoch, 16. Juli

### **Victor Gruen – Leben und Werk**

- 10.00 Begrüßung und einführende Worte: Dipl. Ing. Kurt MITTRINGER, (MA 18 - Stadtentwicklung)  
Architekt Dipl. Ing. Martin TREBERSPURG (Institut für Ökologische Stadtentwicklung)
- 10.30 **Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen**  
Stadtrat Dipl. Ing. Rudolf SCHICKER, Wien
- 11.00 **Rückblick auf Leben und Gesamtwerk Victor Gruens und seinen Einfluß auf das Erscheinungsbild der Amerikanischen Stadtlandschaft**  
Prof. AA Dipl. Alex WALL, Karlsruhe
- 12.00 **Interview mit Victor Gruen**  
Prof. Dr. Bernd LÖTSCH, Wien
- 12.30 Mittagspause
- 14.00 **Victor Gruen und die Victor Gruen Foundation - Das Vermächtnis einer Vision**  
Mag. Gudrun HAUSEGGER, Los Angeles/Wien
- 15.00 **Gruens Werk im Spannungsfeld zwischen ideellem Anspruch und praktischer Umsetzung (Ambition und Widerstände, Planung und Realität)**  
Arch. Dipl. Ing. Fritz WACLAWEK, Wien
- 15.30 Pause
- 16.00 **Victor Gruen und die Wiener Stadtplanung**  
Architekt Dipl. Ing. Erich BRAMHAS, Wien
- 17.00 **Schlußrunde (Leitung: Prof. Dr. Peter WEISH)**  
Ende ca. 19 Uhr

Donnerstag, 17. Juli

### **Zukunftsperspektiven der Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt**

(Begrenzte Teilnehmerzahl, bitte um Voranmeldung unter [gerhard.kreitner@chello.at](mailto:gerhard.kreitner@chello.at))

- 10.00 **Impulsreferate**  
**ECOCITIES - Building cities in balance with nature** Richard REGISTER, Berkeley, USA [www.las.unu.edu/proceedings/icibs/ecocity03/](http://www.las.unu.edu/proceedings/icibs/ecocity03/)  
**Die autofreie Stadt** Arch. Markus HELLER, Berlin [www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de)  
**UN-HABITAT - Best Practices für ökologisch nachhaltige Städte** Mag. Ariane MÜLLER, Wien [www.europaforum.or.at](http://www.europaforum.or.at)
- 11.00 Gruppeneinteilung für die Workshops, Kaffeepause
- 11.30 **Workshops:**  
**1: Nachhaltige, ökologische Stadtstruktur – Modellprojekte**  
Sustainable City, Ecocity, Car-free City, gesunde Stadt, Klimabündnis  
Arbeitssprache teilweise Englisch  
**2: Die lebenswerte Stadt – Attraktivität städtischen Wohnens**  
Dichte, Gebäudehöhen, Wohnumfeld  
**3: Einkaufen in der Stadt**  
attraktive Einkaufsstrassen, Nahversorgung, Management, Konkurrenz durch Einkaufszentren  
**4: Verkehr – Stadt der Fußgänger**  
Fußgängerzonen, „Umweltoasen“, Ergänzung durch Radverkehr, ÖV, Garagen
- 12.30 Mittagspause
- 14.00 Workshops (Fortsetzung): Wiener Zukunftsperspektiven - Input für den STEP
- 16.00 Kaffeepause, „Marktplatz der Ergebnisse“
- 17.00 Plenum: Diskussion der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen und Workshops
- Ende: ca. 18 Uhr

# **Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt**

## **Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung**

*Symposium anlässlich des 100. Geburtstags von Victor Gruen  
am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien*

Veranstalter:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien  
in Zusammenarbeit mit dem Institut für ökologische Stadtentwicklung  
(Gerhardusgasse 26/9, A-1200 Wien, [www.oekostadt.at](http://www.oekostadt.at))

### **Reihe „Dokumentation – Erarbeitung STEP Wien 2005“**

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber:  
Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18  
Stadtentwicklung und Stadtplanung  
[www.wien.at/stadtentwicklung](http://www.wien.at/stadtentwicklung)

Inhaltliche Koordination:  
Kurt Mittringer, Tanja Hanzl, MA 18

Redaktionelle Bearbeitung:  
Beate Fellner, Robert Eigler, MA 18

Layout:  
Beate Fellner, MA 18

Lektorat:  
Ernst Böck

Technische Koordination:  
Willibald Böck, MA 18

Grafik Cover:  
Büro Plansinn

Produktion:  
MA 21A, Referat Reprografie

Druck Umschlag:  
„agensketterl“ Druckerei GesmbH

Copyright:  
2005 Stadtentwicklung Wien  
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-902015-91-8



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
<b>THEMENBLOCK 1:</b>	
<b>VICTOR GRUEN – LEBEN UND WERK</b>	<b>6</b>
Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen <i>Rudolf Schicker, Wien</i>	7
Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment <i>Alex Wall, Karlsruhe</i>	14
Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung <i>Gudrun Hausegger, Los Angeles/Wien</i>	32
Victor Gruen aus heutiger Sicht <i>Martin Treberspurg, Wien</i>	38
Lebenslauf von Victor Gruen <i>Bernd Lötsch, Wien</i>	45
<b>THEMENBLOCK 2:</b>	<b>50</b>
<b>STADTENTWICKLUNG, WIE SIE VICTOR GRUEN SAH – AUSSAGEN ZUM STÄDTEBAU</b>	
Leitlinien für die Stadtentwicklung	51
Raumplanung und Verkehr	58
Alternativen zum Einkaufszentrum	66
Die lebenswerte Stadt – Wie könnten Städte wieder lebenswerter gemacht werden?	70
Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel	76
Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit	81
<b>THEMENBLOCK 3:</b>	
<b>ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN EINER LEBENSWERTEN UND NACHHALTIGEN STADT</b>	<b>88</b>
Mit den Grundsätzen der Umweltplanung von Victor Gruen zu einer ökologischen nachhaltigen Stadtentwicklung <i>Franz Skala</i>	89
Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA <i>Richard Register, Franz Skala</i>	102
Berlin: Autofrei wohnen <i>Markus Heller</i>	106
Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien <i>Arnold Klotz</i>	119
Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung <i>Theresia Lung</i>	126
Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Wiener Stadtentwicklung <i>Franz Skala</i>	144

**ANHANG - CD**

Film - Interview mit Victor Gruen (von Bernd Lötsch durchgeführt und zur Verfügung gestellt)

Bild- und Dokumentationsmaterial:

Fotos – Symposium

Bildmaterial Victor Gruen

Publikationsabbildungen



## Einleitung

### „Die lebenswerten und nachhaltige Stadt der Zukunft“

Unter diesem Motto stand das Symposium, das vom 16. bis 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien vom Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und dem Institut für ökologische Stadtentwicklung anlässlich des 100. Geburtstags von Victor Gruen organisiert wurde. Die Veranstaltung fand im Rahmen einer Reihe von Workshops und Tagungen zur inhaltlichen Vorbereitung des neuen Stadtentwicklungsplanes für Wien (STEP) statt. Ziel der Veranstaltung war es, die Ideen Victor Gruens in Erinnerung zu rufen und die noch aktuellen Inhalte für die Stadtentwicklung Wiens nutzbar zu machen.

Im ersten Teil der Publikation werden die Beiträge des Symposiums zusammengefasst. Der zweite Teil bringt Auszüge aus Vorträgen und Publikationen Victor Gruens. Die weiteren Abschnitte sind den Zukunftsperspektiven einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt, den Empfehlungen der Arbeitskreise des Symposiums und der Darstellung von Beispielen innovativer Stadtteilarbeit gewidmet.

Victor Gruen (1903–1980), Architekt und Visionär, Pionier der Umweltplanung, der Lebensqualität und der Nachhaltigkeit, hat einen wesentlichen Beitrag für das im internationalen Vergleich hohe Niveau der Lebens- und Umweltqualität der Stadt Wien geleistet, droht jedoch heute bereits in Vergessenheit zu geraten.

Er gehört weltweit zu den bedeutendsten Stadtplanern der Nachkriegszeit. Die Stadt Wien verdankt ihm einige richtungweisende Planungen im Vorfeld der Entstehung des ersten Wiener Stadtentwicklungsplanes. Allen seinen Arbeiten lag das Streben nach Schaffung einer lebenswerten, menschlichen Umwelt zugrunde.

Der erste Tag dieses Symposiums (mit etwa 140 Teilnehmern an beiden Tagen) stand im Zeichen der Vergangenheit. Hier sollte vor allem Gruens Leben und Werk in seiner oft verblüffenden Vielfalt beleuchtet werden. Am zweiten Tag wurde in vier Arbeitsgruppen und Impulsreferaten die Zukunftsperspektive Wiens im Lichte von Gruens Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt erarbeitet. Die Weiterverfolgung dieser Ergebnisse soll in einen programmatischen Impuls für den neuen Wiener Stadtentwicklungsplan münden.

### Ein Pionier der Umweltplanung

Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren, wo er mit seiner Arbeit als Architekt begann. 1938 konnte er unter abenteuerlichen Umständen in die USA flüchten. Dort baute er ein bedeutendes internationales Architekturbüro auf.

Er ist als „Vater des Einkaufszentrums“ und als „Vater der Fußgängerzonen“ bekannt, Revitalisierungsprogramme für Stadtkerne wurden als „Gruenisierung der City“ bezeichnet. „Fortune Magazine“ verlieh ihm den Titel „Architekt der Umwelt“, die Rice University widmete ihm als „Architekt der Menschlichkeit“ eine Medaille.

Unter seinen zahlreichen Publikationen sind vor allem „Shopping Towns USA“, „The Hearts of Our Cities“, „Das Überleben der Städte“ und „Die lebenswerte Stadt“ zu erwähnen. Seine „Charta von Wien“ enthält die Grundlagen einer ökologisch verträglichen und menschengerechten Stadtentwicklung, die bis heute aktuell und gültig sind.

Er gründete die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ in den USA, welche sich erstmals mit Umweltfragen in der Stadtentwicklung befasste, und 1973 das „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien. Hier trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten.

Daneben betrieb Gruen in Wien auch ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u. a. Donauinsel Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain la Neuve-Belgien, Cellular Metropolis).

Er hat sehr früh begonnen, sich mit Umweltproblemen zu beschäftigen, und war der Meinung, dass die Chance zu ihrer Lösung „in einer zukunftsorientierten Planung zur Schaffung einer vernünftigen Beziehung zwischen dem Menschen als integralem Teil der Natur und allen anderen Teilen der Schöpfung“ besteht – Ziel der Umweltplanung ist, „rücksichtsloses quantitatives materialistisches Wachstum durch das Streben nach höchster Qualität des menschlichen Lebens in Harmonie mit der Natur zu ersetzen“.

In seinen letzten Lebensjahren entwickelte sich der Stadt- und Verkehrsplaner zum Visionär einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Menschheit und ihrer Umwelt, beschäftigte sich mit Alternativen zu Autoverkehr und Atomstrom und strebte die interdisziplinäre Vernetzung umweltbewusster Bürger an. Er war sein ganzes Leben lang Optimist und bezeichnete sich als Universalisten, der seine Arbeit und Freizeit ebenso wie Kultur, Wissenschaft und Philosophie als untrennbares Ganzes ansah. Als seinen Leitsatz zitierte er Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“

Er starb 1980 in Wien.

## Visionen eines Umweltplaners

### Strategien zur Gestaltung der Städte

- Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.
- Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrig gebliebenen Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.
- Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.
- Unsere bestehenden und neu zu erwerbenden technischen Fähigkeiten sollen dazu eingesetzt werden, durch die Mittel der dreidimensionalen Planung alle störenden technologischen Dienstleistungen (technische Unterstruktur) vom menschlichen Lebensbereich (menschliche Überstruktur) so wirkungsvoll zu separieren, dass der Dienstleistungsapparat weder gesehen noch gehört noch gerochen werden kann.



## Das Institut für ökologische Stadtentwicklung

Als Mitveranstalter des Symposiums trat das Institut für ökologische Stadtentwicklung auf, welches personelle und inhaltliche Kontinuitäten zu dem von Victor Gruen gegründeten Zentrum für Umweltplanung aufweist. Diese Institution, welche im Rahmen der vorliegenden Publikation noch näher beschrieben wird und die ihre Aktivitäten nach Gruens Tod leider einstellen musste, war in ihrer Arbeitsweise, aber insbesondere auch inhaltlich, durch die Ideen von Victor Gruen für die Stadtentwicklung, Vorbild für die Gründung des Instituts.

Im Institut für ökologische Stadtentwicklung hat sich ein interdisziplinäres Team von Fachleuten mit dem Ziel der Errichtung einer nachhaltigen und ökologischen Modellsiedlung zusammengefunden.

Durch Integration ökologischer Einzelmaßnahmen für alle Sektoren wie Raumordnung und Siedlungsplanung, Verkehr, Energie, Wasserversorgung und Abwasserbehandlung, Abfallwirtschaft, Landschaftsplanung oder Produktion und Handel von Gütern sollen eine flächensparende städtische Bauweise und eine umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung der technischen und wirtschaftlichen Einrichtungen erreicht werden. Eine ausgewogene Nutzungsmischung in kompakten, weitgehend südorientierten Siedlungseinheiten in Niedrigenergiebauweise ermöglicht kurze Wege für Fußgänger.

Die Anordnung solcher Siedlungseinheiten entlang einer Achse begünstigt die Erschließung durch eine Linie des öffentlichen Verkehrs. Die „Ökostadt“ bietet eine Alternative zu dem durch Umweltbelastungen beeinträchtigten Stadtleben, soll aber auch als Vorbild für die Umgestaltung bestehender Städte dienen. Da wie dort erhöht sich die Lebensqualität.

## **THEMENBLOCK 1:**

### **VICTOR GRUEN – LEBEN UND WERK**

---



## **Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen**

**Stadtrat Dipl.-Ing. Rudolf Schicker, Wien**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Am Freitag, den 18. Juli hätte Victor Gruen seinen 100. Geburtstag gefeiert. Wir sind daher zu diesem Symposium gekommen, um auf das Lebenswerk eines bedeutenden Wieners, der sich durch Kreativität und Weitblick ausgezeichnet hat, zurückzublicken – eines Wieners, der wie so viele andere Wissenschaftler aufgrund seiner politischen Gesinnung – durch die Nazis vertrieben – das Land verlassen musste und erst spät wieder zurückgekehrt ist.

Doch Stadtplanung ist eine auf die Zukunft ausgerichtete Fachdisziplin. Ein Rückblick und eine Würdigung der Leistungen von Victor Gruen allein wäre vermutlich auch aus seiner Sicht, wenn er noch unter uns weilen könnte, zu wenig. Vielmehr verpflichten die vielen Ansatzpunkte in seinen Werken, die derzeitige Planungspraxis und die ihr zugrunde liegenden Planungsvorstellungen hinsichtlich der Sicherstellung und Weiterentwicklung der Lebensqualität der Stadt zu überprüfen.

Was können wir nun aus dem umfangreichen Gesamtwerk von Victor Gruen für die Zukunft der Städte allgemein und für den Wiener Stadtentwicklungsplan im Besonderen lernen? Die Herangehensweise, die Grundorientierung, die Einstellung, die Haltung, die Grundprinzipien eines verantwortungsvollen Stadtplaners und einer Stadtplanung, um eines der wichtigsten Ziele der Stadtentwicklung zu erreichen: „die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft“.

Planung ist ein dynamischer Prozess, das bedeutet, sie baut auf bisher erarbeiteten Grundlagen und Erfahrungen auf. Sie muss aber auch aus Fehlern lernen.

Victor Gruen hatte die menschliche Größe, dies zu tun:

Er hat in seiner Zeit in den Vereinigten Staaten viele Einkaufszentren – sogenannte Shopping Malls – geplant. Er hat diese Zentren als Kristallisationspunkte in den ungeordnet wachsenden Vorstädten der amerikanischen Städte und als interessante Pilotprojekte für multifunktionale Zentren mit Annehmlichkeiten für die Kunden wie Überdachung und attraktiven Fußgängerbereichen betrachtet. Diese Zentren sind natürlich ein attraktives Ziel für privaten Kfz-Verkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen, außerdem wurde den bestehenden Stadtzentren Kaufkraft entzogen und damit Verödungsprozesse hervorgerufen. Gruen hat dieses Problem erkannt und bedauerte zutiefst die unkritische Übernahme des nordamerikanischen Konzepts in historisch gewachsenen europäischen Städten.

Er wurde daher ein Vorkämpfer für innerstädtische, gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Zentren und vor allem für kleinräumig funktional durchmischte Städte, die kurze Wege ermöglichen, welche zum Großteil zu Fuß erledigt werden können. Gerade die „Stadt der kurzen Wege“ ist ein Punkt in den „100 Projekten für Wien“, dem Programm der Wiener Stadtregierung.

Sehr gut zeigen Ausführungen aus einem Beitrag von Hugo Potyka aus dem Jahr 1976, welche Anliegen Victor Gruen am wichtigsten waren: Je nach seinem augenblicklichen Wirken wurde Victor Gruen in den einzelnen Stadien seiner Tätigkeit als „Vater des Einkaufszentrums“, später als „Vater der Fußgängerzone“ bezeichnet. Seine Revitalisierungsprojekte von Stadtkernen wurden in den USA als „Gruenisierung“ der City gekennzeichnet. All diese Vaterschaften lehnte er ab, nur zwei öffentliche Anerkennungen akzeptierte er freudig: „Architekt der Umwelt“ (Fortune Magazin) und „Architekt der Menschlichkeit“ (Medaille der Rice University).

Neben Fleiß, Kreativität und Weitblick in Architektur und Stadtplanung zeichnete Victor Gruen noch eine Eigenschaft aus – sein Humor. Er war in seiner Jugend in Wien und auch noch in den ersten Jahren in den USA als Kabarettist tätig. Meine Schlussfolgerung ist, dass sein Humor und sein sprachliches Talent auch mit zum Erfolg Victor Gruens als Architekt und Stadtplaner beigetragen haben. Fundierte Planung erfordert viele Gespräche mit den betroffenen Menschen und die Fähigkeit, sich in die Lage anderer hineindenken zu können. Dabei waren die kommunikativen Fähigkeiten Victor Gruens sicher wertvoll.

Auch wenn Victor Gruen die Stadt- und Verkehrsplanung sowie politische Entscheidungen oft zu Recht kritisierte, so war er seiner Heimatstadt Wien doch immer verbunden. Für mich als verantwortlichen Politiker ist die positive Grundeinstellung Victor Gruens trotz harter inhaltlicher Kritik an der damaligen Stadtplanung beeindruckend. Er verurteilte bewusst das auch heute noch beliebte undifferenzierte Krankjammern und ich glaube, in diesem Punkt können wir alle einiges von ihm lernen. Der Weg zu lebenswerten und nachhaltigen Städten der Zukunft führt über sachliche Diskussionen und auch über berechtigte Kritik an bestehenden Missständen in unseren Städten.

Weitere Wesenszüge sowie der bewegte Lebenslauf Victor Gruens werden in anderen Beiträgen unserer Tagung kurz dargestellt. Als Wiener Kommunalpolitiker möchte ich mich jetzt hauptsächlich auf seine letzten Lebensjahre (und sein planendes Wirken) in Wien konzentrieren:

Ich möchte einerseits auf die Bedeutung der Arbeiten Victor Gruens für die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft – Wien soll dafür ein herzeigbares Modell werden – eingehen, beginnend mit humanistisch-philosophischen Überlegungen Gruens in der „Charta von Wien“ (1972), gedacht als zeitgemäße Überarbeitung der „Charta von Athen“, die oft als Rechtfertigung für eine überzogene funktionale Trennung städtischer Funktionen missinterpretiert wurde.

Weiters möchte ich noch die aus heutiger Sicht wichtigsten Prinzipien der „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 1973 in Erinnerung bringen, die Gruen mit zahlreichen prominenten Fachleuten im von ihm gegründeten Zentrum für Umweltplanung erarbeitet hat. Sie erläutern die Vorschläge aus der „Charta von Wien“ noch detaillierter. Diese Leitlinien dürfen jedoch nicht mit den unter Federführung der Stadtplanung erarbeiteten „Leitlinien zum Wiener Stadtentwicklungsplan“ verwechselt werden, obwohl sie natürlich wertvolle Inputs lieferten.

Schließlich möchte ich auf die derzeit wesentlichsten konzeptiven Arbeiten der Stadtplanung – den Masterplan Verkehr sowie den neuen Stadtentwicklungsplan – hinweisen und darauf, wie die Postulate Gruens bereits in der Praxis erlebbar sind, aber auch, wo sie aus unserer Sicht vielleicht nicht ganz Handlungsanleitung sein können.



## Die „Charta von Wien“

Die grundlegenden Thesen in der „Charta von Wien“ unterstreichen Gruens Berufsethos:

- Im Mittelpunkt aller Planung und Architektur steht der Mensch.
- Das erste Ziel der Planung und Architektur muss deshalb die Erfüllung menschlicher Bedürfnisse und menschlicher Hoffnungen sein.
- Die Errungenschaften von Wissenschaften und Technologie sollen herangezogen werden, um das gesetzte Ziel – eine höhere Erfüllung menschlichen Lebens – zu erreichen.
- Es gilt, Wissenschaft und Technik nicht zum Selbstzweck werden zu lassen. Sie dürfen die Menschheit weder unterdrücken noch tyrannisieren.
- Wie zahlreiche Beiträge zeigen, hat Victor Gruen vor allem in den negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs in den Städten eine solche Unterdrückung und Tyrannei gesehen.

Im Kapitel III der „Charta von Wien“ reflektiert Gruen unter der Überschrift „Die Bedürfnisse und Hoffnungen des Menschen“ zur Bedeutung von Planungsprozessen und reglementierenden Eingriffen der öffentlichen Hand. Stadtplanung soll die Erfüllung individueller Bedürfnisse und Wünsche ermöglichen und so auch zur Vielfalt von Lebensstilen und in der Architektur beitragen, sie muss aber dort lenkend und beschränkend eingreifen, wo die Freiheit einzelner zu unzumutbaren Nachteilen für andere und der Gesellschaft insgesamt führen würde. Für diesen Zusammenhang gibt es zahlreiche praktische Beispiele in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung und in der Verkehrsplanung. Wir als Planer erleben oft, dass die in ihren individuellen Wünschen Beeinträchtigten unsere Arbeit massiv kritisieren.

Zum Wesen der Urbanität schreibt Gruen in der Charta von Wien u. a.: „Die Attraktion einer Stadt, insbesondere der Großstadt, besteht im unbegrenzten Angebot und den Möglichkeiten der Auswahl. Dieses Angebot wird vollkommen wertlos, wenn seine Nutzung unzumutbare Opfer an Zeit, Nerven, Gesundheit und Sicherheit bedingt und wenn die menschlichen Sinne – Hören, Sehen, Riechen und Fühlen – durch die städtische Umwelt bis aufs Unerträgliche beleidigt werden.“ Gruen bekennt sich daher zu lenkenden Maßnahmen.

Um in einer städtischen Umwelt Urbanität aufrechtzuerhalten, muss die Stadtplanung nach Victor Gruens „Charta für Wien“ folgende Ziele anstreben:

- Kompaktheit
- Größtmögliche Integration aller menschlichen Funktionen
- Größtmögliche Trennung aller mechanischen und dienenden Funktionen unter Beachtung des Prinzips, dass menschliche Funktionen den erstrebenswertesten Raum beanspruchen sollten.

Konkret meinte Gruen mit der Trennung mechanischer und dienender Funktionen beispielsweise Zonen, die frei von Pkw mit Verbrennungsmotoren sind und wo die Belieferung mit Elektrofahrzeugen oder durch unterirdische Logistiksysteme erfolgen soll.

Obwohl sich Gruen zu lenkenden Maßnahmen zur Sicherung des Gemeinwohls bekannte, kritisierte er auch allzu bürokratische Vorgaben der Stadtplanung, die beispielsweise einer funktionalen Durchmischung entgegenwirken können und damit zur

Ausbildung monofunktionaler räumlicher Strukturen beitragen. Gruen hat auch die relativ starren Verpflichtungen bei der Errichtung von Gebäuden, auch Pkw-Stellplätze zu schaffen, als ökologisch kontraproduktive Förderung der Autonutzung in den Städten kritisiert. Dem ist entgegenzuhalten, dass gerade das in Wien in der Bauordnung verankerte Stellplatzregulativ – angesichts der steigenden Pkw-Zulassungen in den Wohngebieten – eine regelnde Maßnahme ist, um den öffentlichen Raum von parkenden Pkw zu befreien und den öffentlichen Raum – auch im Sinne Gruens – für die Menschen nutzbar zu machen.

Gruen hat in einer breiten öffentlichen Diskussion, in einer Weckung des Bewusstseins für Planungs- und Umweltfragen, in einer Aufrüttelung des „öffentlichen Gewissens“ eine Chance zur Qualitätsverbesserung in der Planung gesehen.

Im abschließenden Kapitel der Charta „Neue Möglichkeiten, Mittel und Wege“ entkräftet Gruen das Vorurteil, dass hohe Dichte schlecht und niedrige Dichte gut wäre. Er verweist auf Erfahrungen in nordamerikanischen Städten, wo gerade wenig dicht verbaute Elendsgebiete bestehen. Vielmehr ist die Qualität der Bebauung und die Verfügbarkeit nutzbarer, öffentlicher Grünflächen wesentlich. Für mich ist diese hohe Dichte in der Stadt durchaus in Ordnung, allerdings stellt sich die Frage, ob dies auch immer der Wunsch der hier lebenden Menschen ist. Wir erleben in der tagtäglichen Praxis das große Bedürfnis der Menschen nach Wohnen im Grünen; hohe Dichten werden oft als „menschenfeindlich“ kritisiert.

Durch die Befreiung von Straßen und Plätzen vom Autoverkehr und von Parkplätzen werden wohnungsnahe Erholungsräume gewonnen, Architektur kann wieder bewusster wahrgenommen werden. Hier möchte ich nochmals betonen, dass es das erklärte Ziel der Wiener Stadtplanung ist, den öffentlichen Raum für eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten zurückzugewinnen. Gleichzeitig brauchen wir aber mit Garagen, dem schon erwähnten Stellplatzregulativ etc., Maßnahmen, um den Auswirkungen der steigenden Kfz-Zulassungen entgegenzuwirken.

Gruen schlägt die Einrichtung von „Fußgängerschutzgebieten“ vor. In diesem Zusammenhang verweist er auf neue Verkehrsmittel – Technologien wie Elektroautos, neue spurgebundene Verkehrsmittel, Rollsteige und unterirdische Förderbänder für den Gütertransport.

Nach dem Vorbild natürlicher Organismen sollen große Städte polyzentrisch aufgebaut werden: Nachbarschaften um einen multifunktionalen Kern, Bezirkszentren, Stadtzentrum. Öffentliche Gebäude sollen – angelehnt an das Vorbild historisch gewachsener Städte – ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft entsprechend, architektonisch hervorgehoben werden.

Durch den U-Bahn-Bau ist Wien eine Stadt mit dieser von Gruen postulierten polyzentrischen Struktur, und auch in der aktuellen Stadtentwicklung gehen wir den Weg von multifunktionalen Bezirks- und Stadtteilzentren (z. B. Aspanggründe, Gasometercity, Donau City, ...). Mit Strukturplänen und Leitbildern für diese Zentren soll ein geordneter Rahmen für deren Entwicklung geschaffen werden.

Der von Gruen geforderte Nutzungsmix ist Praxis in der Stadtplanung.

Gruen kritisierte vehement die Technologiegläubigkeit, wir dürfen dabei aber nicht vergessen, dass gerade auch neue Technologien einen gesellschaftspolitischen Wandel ausgelöst haben. Städte von heute sind nicht mehr ein Moloch von Schmutz, Industrie und Armut – durch den technologischen Wandel sind sie – nicht zuletzt durch die viel umweltverträglichere Produktion – heute Ort des Zusammenlebens, einer Koexistenz von Produzieren, Arbeiten, Erholen und Wohnen in unmittelbarer Nähe. Erst dadurch war die Überwindung der Charta von Athen möglich – zumindest in der europäischen Stadt, wo es unsere Aufgabe ist, diese in ihrer sozialen Ausgewogenheit ohne Slums, Clusterbildung und Gentrifikation zu erhalten.



## **Die Leitlinien für die Stadtentwicklung des Zentrums für Umweltplanung**

Die wichtigsten Empfehlungen zur Stadtentwicklung wurden in den Leitlinien, die Gruen mit zahlreichen Fachleuten im Zentrum für Umweltplanung erarbeitet hat, in 15 Prinzipien zusammengefasst und konkretisiert.

An erster Stelle in den Zielsetzungen wird die Notwendigkeit interdisziplinärer Lösungsansätze hervorgehoben: Bekämpfung von Umweltkrisen nicht nur durch defensive Maßnahmen des Umweltschutzes, sondern auch durch die konstruktive Methode der Umweltplanung, die Umweltschäden möglichst schon von vornherein zu verhindern versucht.

### **Weitere Thesen in den Leitlinien**

Historische Stadtkerne als zentrales Stadtelement müssen unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung der Umweltsituation und der multifunktionalen Verflechtung revitalisiert werden. Die Leitlinien enthalten auch eine fortschrittliche, weitblickende Definition von Denkmalschutz.

Natur- und Landschaftswerte innerhalb und außerhalb der Städte sollen ökologischen Erkenntnissen entsprechend geschützt, geschont und ausgebaut werden.

Einen inhaltlichen Schwerpunkt stellt die Forderung nach „Priorität für den kollektiven Verkehr“ dar. Die Begründung beweist auch aus heutiger Sicht 30 Jahre nach der Veröffentlichung der Leitlinien großen Weitblick. Es wird auf die Unvereinbarkeit der Eigenschaften des motorisierten Individualverkehrs mit den Zielen Kompaktheit, Verflechtung aller stadtgerechten Funktionen und Schaffung von „Umweltoasen“ hingewiesen.

Außerdem wurde die Abschaffung von Zweckbindungen von Kfz-Abgaben und die Deckung des Stellplatzbedarfes nicht bei Einzelgebäuden, sondern in Kollektivgaragen (heute als Sammelgaragen bezeichnet) an geeigneten Standorten, wo geringe Störungen durch die Zu- und Abfahrt von Kfz auftreten, empfohlen.

In Planungs- und Entscheidungsprozessen sollen nach den Leitlinien zur Stadtentwicklung die gewählten Volksvertreter mehr Verantwortung übernehmen, dabei aber von interdisziplinären Teams von Fachleuten unterstützt werden. Außerdem soll die aktive Mitarbeit der Bevölkerung und nicht behördlicher Institutionen gefördert werden. Auch die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, Ländern und dem Bund soll verbessert werden.

### **Ausblick, Schlussbemerkung**

Dies zu den aus heutiger Sicht weit vorausblickenden Forderungen und Grundsätzen Gruens – vieles davon ist in Wien bereits umgesetzt bzw. Grundprinzip in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Wir haben soeben den Masterplan Verkehr 2003 (MPV 03)<sup>1</sup> in seinen Grundzügen fertig gestellt, die Beschlussfassung soll im Herbst 2003 erfolgen. Viele Projekte des Wiener Verkehrskonzepts 1994 konnten erfolgreich umgesetzt werden. Jetzt ist es, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der bevorstehenden EU-Erweiterung, Zeit für einen neuen Plan, der die Verkehrsstrategie für die nächsten 10 Jahre festlegt. Denn seit

---

<sup>1</sup> Der Masterplan Verkehr MPV 03 wurde im November 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

1994 haben sich auch viele Randbedingungen wesentlich geändert. Zu diesem Zweck wurde bereits ein „Positionspapier“ zum Masterplan Verkehr 2003 erstellt, das die grundlegenden Forderungen Wiens beinhaltet und im Februar 2002 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde.

Im Masterplan Verkehr 2003 sind in Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 1994 viele der Grundsätze, die Gruen formuliert hat, enthalten: Die Stadt der kurzen Wege, ein alltagsgerechtes Planen und Bauen, das auf die Bedürfnisse aller WienerInnen Rücksicht nimmt, also z. B. mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, die Forcierung des Umweltverbund-Verkehrs und somit die Verbesserung im Modal Split.

Eckpunkte im MPV sind: 2003 – Jahr der Menschen mit Behinderung, Mehr Platz!, Gender Mainstreaming, Tempo 30 in allen Wohngebieten, Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, Lückenschluss Haupttradwegenetz, Ergänzungen im Straßennetz, Verkehrsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung.

Mit den Initiativen „Zu Fuß in Wien“ – gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und der Arbeiterkammer – sowie dem Pilotversuch „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ mit der Raiffeisenbank wurden hier bereits gezielte Schwerpunkte gesetzt.

Einige von den – wie ich glaube – zeitlos geltenden Forderungen müssen auch in der Neubearbeitung des STEP 05 (Stadtentwicklungsplan) in Neuformulierungen und Adaptierungen ihren Niederschlag finden. Mit dem STEP 05 wird – ebenso wie im MPV 2003 – neuen Rahmenbedingungen, vor allem vor dem Hintergrund der bestehenden EU-Osterweiterung und der zu erwartenden demografischen Entwicklung, Rechnung getragen.

Nicht nur inhaltlich, sondern auch im Entstehungsprozess unterscheidet sich der neue Stadtentwicklungsplan vom STEP 94. Die Inhalte des STEP 05 werden in einem breiten Diskussionsprozess erarbeitet. Er entsteht im Dialog zwischen den BürgerInnen aus Wien und der Region, der Verwaltung, der Stadtpolitik, den Investoren, Bauträgern, Interessenvertretungen und anderen. Darüber hinaus bestimmen die Prinzipien eines alltags- und frauengerechten Planens und Bauens (Gender Mainstreaming) den gesamten Prozess. Am Stadtentwicklungsplan arbeiten nicht nur die FachexpertInnen, sondern es sind alle Wienerinnen und Wiener eingeladen, ihre Ideen einzubringen. Ziel ist es, die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten und dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können. Langfristige Vision dabei ist, dass Wien 2020 als Stadt des Wissens und der Innovation ein ebenso positives Image hat wie als Stadt der Kultur.

Der STEP 94 war gekennzeichnet durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb des neuen Europa und der Vorsorge für eine wieder wachsende Stadt. Beim nun zu erarbeitenden STEP 05 sind die Problemstellungen wesentlich konkreter. Zwar steht ebenfalls eine Vorbereitung auf europaweite Entwicklungen, nämlich die EU-Osterweiterung an, die auszubauende Städterollenverteilung ist aber wesentlich klarer. Auch sind das quantitative Bevölkerungswachstum, die stadtwirtschaftlichen Erfordernisse und die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur wesentlich besser einschätzbar.

Dieses Mal kann und wird der STEP viel klarer auf mittel- bis langfristige Konzepte und Programme, wie den Masterplan Verkehr oder den Strategieplan<sup>2</sup>, aufsetzen. Daher wird das Schwergewicht auf der Umsetzung, das heißt auf der konkreten Benennung der Handlungsräume und den dafür vorgesehenen Instrumenten und Maßnahmen liegen. Inhaltlich wird klarer zum Ausdruck kommen, in welchen Gebieten der

---

<sup>2</sup> Der Strategieplan 04 (Aktualisierung des Beschlusses aus dem Jahr 2000) wurde im Mai 2004 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.



Stadt es wichtig ist, den qualitätsvollen Bestand zu bewahren und in welchen Gebieten Entwicklung möglich ist und auch gefördert werden soll. Diese Entwicklungen sollen durch neue Verfahren und Vorgangsweisen unterstützt, aber im Interesse der Gesamtstadt auch mit neuen „Regeln“ gelenkt und kontrolliert werden. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen wird die Einbeziehung der Region bis über die Staatsgrenzen hinweg diesmal ein Grundelement des STEP sein.

Der Stadtentwicklungsplan 05<sup>3</sup> soll einerseits grundsätzliche und langfristig stabile Orientierung bieten, andererseits soll er aber auch ein unmittelbar wirksames Signal darstellen. Daher gibt es von Beginn an die erwähnten Fachdiskussionen mit unterschiedlichen AkteurInnen, wie interessierten BürgerInnen, ExpertInnen, ProjektentwicklerInnen, InvestorInnen, PolitikerInnen, Interessenvertretungen etc. Darüber hinaus soll Informationsarbeit für die magistratsinternen Planungsabteilungen und Ressorts geleistet und die interessierte Fachöffentlichkeit informiert werden.

Ich hoffe, dass in der weiteren Auseinandersetzung mit dem Werk Gruens sich auch Thesen für die heutigen Stadtplanungsaufgaben formulieren lassen, und wünsche dem Symposium in diesem Sinne einen ergebnisreichen Dialog.

---

<sup>3</sup> Der Stadtentwicklungsplan 05 (STEP 05) wurde am 24.05.2005 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

## **Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment**

**Victor Gruen - S tädtebau: Von der Architektur zur Planung der Umwelt**

**Prof. AA Dipl. Alex Wall, Karlsruhe**

### **Abstract**

Victor Gruen (1903-1980), is the commercial architect who became renowned in 1950s America as the "pioneer of the shopping center," then by his urban redevelopment projects as the "savior of the downtowns," and by the mid-1960s as the "architect of the environment." Despite returning to Vienna in 1968, he has recently been hailed in American popular press as "one of the ten people who have changed the course of our daily lives," and as having "changed the landscape of the continent."<sup>4</sup>

This paper will first set out Gruen's innovative theories and projects in the terms which he set for himself in his American practice between 1938 and 1968: the return – by means of a new planning – of the city center and urban culture as the focus of the social and cultural life of the region. In the second part, I will link Gruen to contemporary practice by describing the trajectory of his ideas about commerce, public space and the city as these were taken up by others. The cumulative effect of unrestricted automobile use and wasteful development practices was the provocation for his last conceptual leap in Los Angeles, and his neglected and little known "second" Vienna period, Vienna where he brought before the professional and lay public the vision of sustainable planning for a new humanist city – the urgent goal of planning today.

### **Victor Gruen: Citybuilding: from public space to the design of the environment**

Victor Gruen (1903-1980), an emerging shop designer and leader of the Political Cabaret, fled to the U.S. as World War II approached. His experience of the theater together with the memory of his daily life in the historic center of Vienna, served as a vision of an ideal urban culture, a vision that would, however, soon clash with the goals of developers trying to meet the aspirations of most Americans. Yet, through his pioneering designs for suburban and urban shopping centers, and his internationally recognized downtown redevelopment plans, Gruen has had a tremendous impact on

---

<sup>4</sup> [Patton, 1994; Cohen, 1999]



the American cityscape and landscape. He was able to engage and innovate in a number of areas critical to post-war architecture and planning – the impact of the regional shopping center, downtown redevelopment, the role of urban highways, and a revival of planning as a means to control sprawl. In addition, a leitmotiv ran throughout his work: the battle between the car and the city, which Gruen saw as a question of values – should urban life be dominated by technological or humanistic values? As his answer, he founded environmental planning foundations in Los Angeles and Vienna to generate support for a new sustainable planning and development based on humanist culture and the ecological sciences. Victor Gruen was at the center of these discussions.

While this paper focuses on the theories and projects of Victor Gruen, in a more general sense, it is about the role of public space as a key component of urban culture, the idea of center in the dispersed metropolis, and the emergence of environmental planning and the idea of the sustainable city. These are familiar themes, yet although many architects have contributed important critical essays and theoretical projects, far fewer have been able to create a body of work which, taken together, has delivered new images and spaces for the city. From the early 1950s until the mid-1960s, Gruen made his reputation building shopping centers, then downtown urban shopping districts and finally new towns. Although he was a "commercial" architect, he set for himself the highest social and cultural goals for urban design and believed in the possibility of a new humanistic city. His work, though under appreciated, situates him not at the edge of architectural culture of the post-war period but at its center.

The idea that underpinned the success of Gruen's shopping centers and downtown plans was quintessentially urban – new public spaces would create centrality for suburban and urban communities in a rapidly changing landscape. Retail shopping, and then a more diverse mix of activities, would bring people to these spaces, and keep them there. But to create public space, the rapidly growing number of cars and trucks would have to be separated and given their own space. Although the spirit of Gruen's pioneering retail planning projects would, in the hands of others, lead to the event-architecture and urban entertainment districts of today, Gruen shifted his own focus from retail to large scale community planning and then, in his last years, devoted himself to the idea of the sustainable city, what he called "environmental planning" – precisely the goal for the city now being put forward by contemporary urbanists and new regionalists.

### **Commerce is the engine of urbanity**

Gruen's evolution as a commercial retail architect is the impulse for his development as a maker of public spaces, as a planner, and as an environmentalist. Although many see commerce as antithetical to architecture's highest ideals, the history of the city and the role of commerce are ineluctably intertwined. The transactions of commerce have taken place in a variety of spaces that have become synonymous with the idea of the city and urban culture: agora, souk, trade fair, market square, galleria, and department store. Until recently, commerce, particularly retail shopping has been a strangely neglected theme in architecture and urban design. It is impossible, however, to discuss the 19th century city without addressing the social and commercial impact of the department store, and the recent interest in the corresponding history of the suburban and urban shopping center in the development of the late 20th century city is long overdue. Trade built the city, and in North America, and to a lesser extent Western Europe, the impact that retail shopping has had on the development of the suburbs, the renewal of the downtowns, and the order of the new metropolitan regions can be first traced in the built work of Victor Gruen.



For its own internal reasons, architectural culture has kept its distance from the typological and programmatic developments of trade, and this distance was perhaps exacerbated by the influence of European modern architects in America, particularly members of the early CIAM (International Congresses of Modern Architecture), whose initial goals in the development of modernist city planning focused first on the structure of the city, and then with the form of housing. In a critique of the idea of the "functional" city, which sought the separation from each other of the four basic functions of housing, work, recreation and transportation, Lewis Mumford, the American critic, claimed that the cultural and civic role of cities, as they would be represented in a civic core, was the missing "fifth function" of the modern city.<sup>5</sup> The significance of Victor Gruen is that he reestablished the connection between the marketplace – retail shopping – and the idea of community center as a key element of urban culture.

Having entered the field of shop and store design, which was considered by many architects to be outside the main stream of architectural practice, Gruen had experienced some discrimination from established American architects as well as from the elite European modern architects who had also emigrated to the U.S., not because he was Jewish but because he was "trade," a commercial architect designing shops, then department stores, and later regional shopping centers. Gruen, however, understood that the marketplace was a place of exchange and communication, an interface between economy and society and that merchants, more than any other group, had created the city. The commercial was neither superficial nor "common," and the evolution of the mercantile, which he himself was propelling, was a prerequisite for the survival of the humanist city.<sup>6</sup>

Despite the remarkable trajectory of Gruen's work, all was not so simple. The most innovative of his projects both defined the limits of commercial retail architecture, and exposed the "stresses" that this highly centralized and specific form of development brought to city and suburb. The urban and suburban shopping centers, which framed and focused "consumption culture," confirmed that commercial retail architecture is a vital function of city building, but it cannot stand for city building by itself. Celebrating the work of Gruen also means posing hard questions about the role that this kind of development has played both in the city, and in socially and environmentally sustainable planning.

### America's urban revolution

The career of Victor Gruen spanned a period of continual radical change in American society and settlement. As he wrote in the introduction to his exhibition *Shopping Centers of Tomorrow*, "America became suburban and a nation on wheels."<sup>7</sup> Trying to make sense of the American landscape today means looking back at the immediate post-war years when a combination of federal legislation, consumer desire, and an explosion in the use of the automobile set in motion new forms of building and development that changed the American cityscape and landscape forever. This was no random event: the loans guaranteed to returning servicemen through the Serviceman's Readjustment Act of 1944, the availability of federally-insured mortgages for first-time homebuyers made possible by the Federal Housing Administration (FHA) Act of 1934 (revised in 1949), and the promise of ever greater mobility and access by a national network of highways planned through the Federal Aid Highway Act of 1944 (financed through the 1956 revision), encouraged developers and merchant home

---

<sup>5</sup> [Mumford, 2000]

<sup>6</sup> [Gruen, 1953]

<sup>7</sup> [Gruen, 1953]



builders to undertake the rapid building out of the suburbs.”<sup>8</sup> While increasing numbers of working and middle class families were leaving the cities for the new suburbs, a corresponding counter-migration was taking place: changes in agricultural practice in the rural South resulted in many African-Americans moving to the cities of the Northeast and Midwest in search of industrial jobs, first in the build up of war industries, and later in the post-war boom.<sup>9</sup> America was undergoing fundamental change not only demographically but culturally – a nascent consumption culture would emerge from the coming together of rising prosperity, television, and the need to equip all those new homes.

The dispersal of development from the old pattern of cities and streetcar suburbs into the surrounding region rendered traditional methods of planning and urban design ever less effective. A new planning and new building types were needed for living, working, education, and shopping all based on convenient automobile access. It was a period that demanded innovation and experiment, and architects, developers, planners and government officials attempted to steer new development but later became engulfed by the sheer pace and extent of change. This new landscape was the context which Victor Gruen set out to engage on its own terms, not only to create an architecture for it, but to seek a development pattern that would mediate its contradictions and reintegrate it with urban culture.

### Victor Gruen

Victor Gruen was not one of the great form givers of his era – but rather, he was a commercial architect and urbanist who wanted to build, was eager to engage compromise, and could identify instinctively what could get built, all of which enabled him to create practicable models: the regional shopping center, the downtown as an “environmental oasis”, a “cluster” pattern for large-scale community planning, and an abstract structure for a sustainable regional city. Rather than an architectural object, at each phase of his career Gruen was interested in creating, a public (or semi-public) space for a transforming urban experience. In his shopping centers, he used art and landscape, combined with a program of events, in the public spaces – both outdoor and indoors – to add a sense of leisure to the chore of shopping – his shopping centers were successful because they were convenient, comfortable and fun. Gruen took this revolutionary novelty in retailing and used it structurally to reform the urban spaces of towns and cities in his attempt to give a quality of urban life back to cities in the age of the automobile.

A former refugee, Gruen was instantly recognizable by his heavy Viennese accent, but he was not part of the CIAM elite, nor did he become a university professor. Yet, by engaging the rapidly expanding and evolving retail culture, he was not only able to lead successful and innovative offices in Los Angeles, New York and Detroit, but to forge a theory of city building and philosophy of urbanism. A detail from his own personal history resonated through his later work as architect, planner, and public figure speaking out for the city. In Vienna he had been the impresario of a socialist cabaret troupe, and this was followed by his immersion in shop and store design, with its emphasis on display and lighting of consumer objects. The experience of the theater, specifically Gruen’s management of the action on the stage and his manipulation of the audience as emcee, was the basis for his persuasiveness as a speaker, and his management of a large yet innovative architectural and planning organization. In his public life, he was in demand as a speaker in professional, academic, business, and

---

<sup>8</sup> [Garvin, 1996]

<sup>9</sup> [Lemann, 1991]

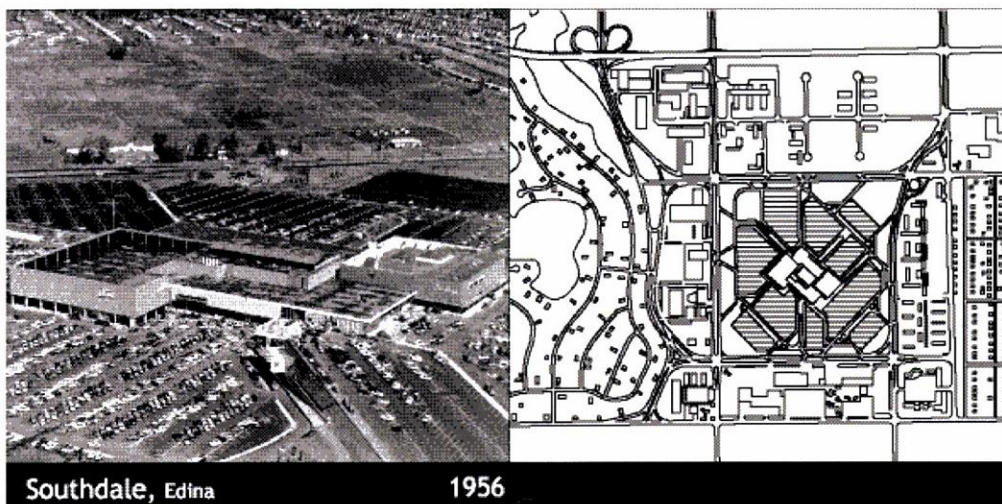


political forums; he appeared frequently on radio and television; and, he was known to two White House administrations. He published innumerable articles in a wide spectrum of professional and lay publications, and three influential books, *Shopping Towns U.S.A.* (1960, with Larry Smith), *The Heart of Our Cities* (1964), and *Centers for the Urban Environment* (1973). Upon his formal retirement from his American practice in the late 1960s, he returned to Vienna, where he continued to work and publish until his death in 1980.

### The Regional Shopping Center:

Gruen's urban shops and stores were not a prelude but the foundation of his later career as a space maker and of his thinking as an urbanist and humanist; this was what was appealing about retail architecture – it was space that was designed for social as well as commercial exchange. His first area of influence – and perhaps most significant for the future of the American urban landscape – was as the premier shopping-center designer from the early 1950s to the early 1960s, particularly with the building of Northland (1954), with its outdoor public spaces, and Southdale (1956), America's first indoor "mall," built near Minneapolis. Northland was to be one of three shopping centers Victor Gruen Associates would build around Detroit, and the regional marketing strategy of Gruen's clients, the J.L. Hudson Co., was evidence that the development of the shopping center was the first stage in the emergence of a new kind of city – the dispersed regional metropolis. Southdale brought two further innovations to the new building type: first, it was planned simultaneously with its own surrounding community; and second, it was one of the early two-level centers. Gruen's first shopping centers were published not just in professional and trade journals but were featured in popular magazines such as *Life*, *Esquire* and *McCalls*. They became showcases for a new American public life – men, women and children in public spaces richly landscaped and filled with art.

Abbildung 1: Southdale / Edina, 1956



What were the intentions that compelled this vision? Despite their drama and innovation, Gruen's key role in the emergence of the regional shopping center was driven by an urban-planning problem – how to minimize the presence of private, service, and public vehicular traffic in order to create a public setting for the commercial, social, and cultural functions, which would reinforce each other to make a new "urban" public place. Many critics believe the regional shopping center killed the cities, but, from the



mid-1940s to the early 1960s, Gruen understood them to be agents of recentralization in the expanding city region, and an experiment with explicit relevance to the renewal of downtowns. In arguments that parallel the conclusions of CIAM 8, Jose Luis Sert's "Summary of Needs of the Core," published in 1952, Gruen argued two years later in the Harvard Business Review that the very structural principle of the regional shopping center – the separation of traffic and the creation of pedestrian areas – could be utilized to renew the failing urban cores of American cities where, since the depression, there had been little investment.<sup>10</sup>

### The heart of the city

In a political context that must be hard to imagine today, the early and mid-1960s were a time when even Presidents believed in the importance of American cities to society. Perhaps, the key moment of this optimism was Lyndon Johnson's "Great Society" speech, delivered at the University of Michigan in 1964:

It is harder and harder to live the good life in American cities today. The catalogue of ills is long... . Our society will never be great until our cities are great. Today the frontier of imagination and innovation is inside those cities, and not beyond their boundary... . It will be the task of your generation to make the American city a place where future generations will come, not only to live but to live the good life."<sup>11</sup>

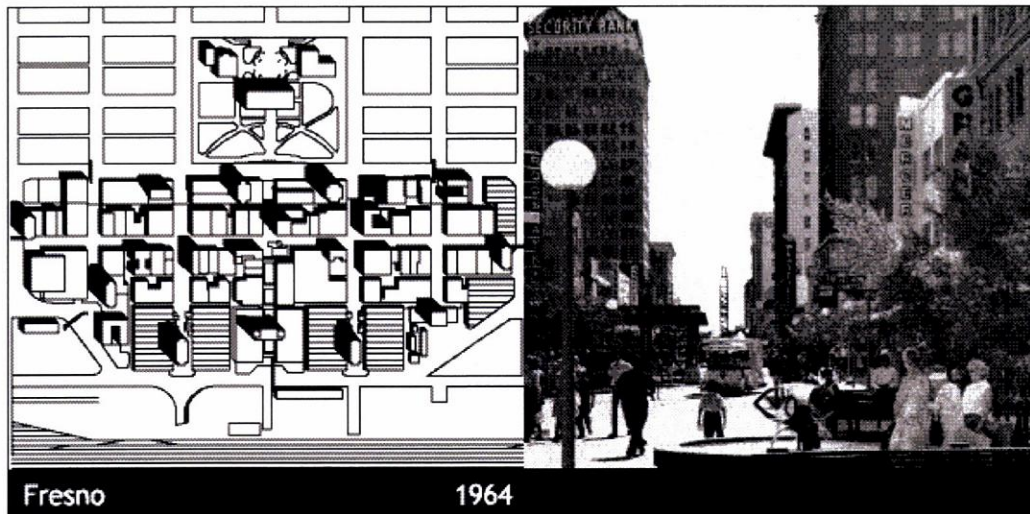
Gruen's second area of influence was his theories and projects for redeveloping the American downtown, whose shopping capacity was inadequate and layout unsuitable for increasing traffic. Following the unexecuted yet influential plan for Fort Worth (1956), with its articulation of circulation and its image of a pedestrian downtown, Gruen was able, with Midtown Plaza, Rochester (1962), to translate his experience in the suburbs into a model of downtown redevelopment that combined the best of private, public, and community interests. What was radical about Fort Worth was the notion that inner city areas might one day have better environmental conditions than the suburbs – better air quality, more traffic safety, and the kinds of security that one finds in a public space – all of these so that the city could once again be a privileged living area. Midtown Plaza was Southdale come to town, an urban shopping mall with obvious yet significant changes: first, the parking fields of the suburban shopping center were compressed into an underground parking garage; and second, adjoining the shopping area were office towers and a regional bus station. In Fresno, California (1964), with his integrated masterplan for the pedestrian shopping area, the "central business district," and plan of the regional highways, Gruen could argue that downtown was the heart and brain not only for the city but also for its surrounding region and that, through planning, the city could accommodate the new twentieth-century icons – highways, shopping centers, and parking garages. The key to Gruen's argument was that a dense urban core was emotionally and intellectually satisfying, environmentally efficient, and the only way to support public transit.

---

<sup>10</sup> [Tyrwhitt (et al), 1952]

<sup>11</sup> [LBJ, Congress and the Nation, 1969]

Abbildung 2: Fresno, 1964



### Planning versus "Sprawl"

Despite some successes, renewing American downtowns proved increasingly difficult in the face of continuing suburban development. In an attempt to balance regional settlement, Gruen proposed a triple strategy against sprawl. First, in the short term, re-centralization by the creation of "new urban cores," would establish centrality and identity. Additional functions such as medical practices, office buildings, and hotels would be drawn to successful regional shopping centers to create both programmatic and built density. The second strategy, proposed for the medium term, was a program of new towns to be built beyond the greenbelts; and third, over the long term and with federal support, building new cities as a way of balancing settlement across the U.S. Gruen's goal to retrofit his suburban shopping centers to function more explicitly as urban nodes for the outer city – what Joel Garreau later called "Edge Cities" – was unsuccessful.<sup>12</sup> Citing the example of Northland in his last English language book, *Centers for the Urban Environment* (1973), the enormous scale of the parking fields surrounding the shopping center, was replicated at a smaller scale by the subsequent, office buildings, medical centers and other functions that were built on adjoining lots – thus one had to drive between them, and the sense of a regional sub-center was not achieved.<sup>13</sup> Of Gruen's new town projects, besides creating a structure for the new university-town of Louvain-le-Neuve (1970) in Belgium, his principle contribution was the plan for Valencia (1965), a new town north of Los Angeles that is still growing today. Although privately financed large scale communities, or new towns, remain an attractive goal for developers, the traditional criticism that this kind of development saps investment and planning energy from existing urban areas remains true. Given the trend away from public towards private development in America, the prospect of building a system of new towns to balance regional settlement, similar to that undertaken in Scandinavia, England and particularly around Paris, was and remains remote. Gruen's third measure against the sprawling metropolis was to build entirely new cities far from existing settlement; these would be a chance to develop both new settlement patterns and new forms of government. Gruen introduced an abstract, hierarchical, multi-centered regional city model in his 1964 book *The Heart of Our Cities*. By 1973, in *Centers for the urban Environment*, the "Cellular Metropolis," was offered not just as a

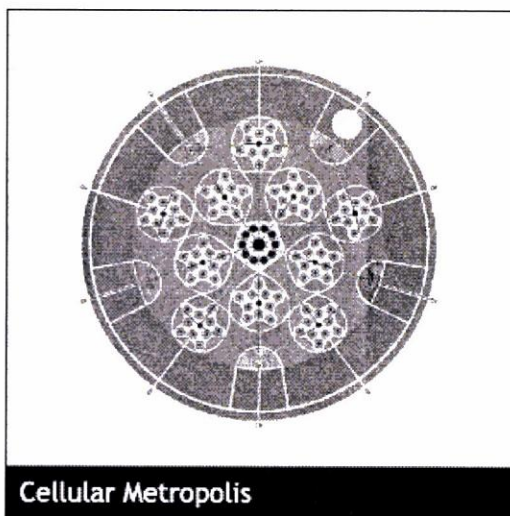
<sup>12</sup> [Garreau, 1991]

<sup>13</sup> [Gruen, 1973a]



model for new self-sustaining cities of two million, but also as a tool for networking existing sprawling communities and urban cores by means of a graduated transportation network that combined both private and public transport. In contrast to the high modern masterplanned cities of Chandigarh (Le Corbusier, 1951), or Brasilia (Lucio Costa, 1956), or the concept of a linear regional settlement pattern (Hilbersheimer, 1949), or the continuous city, Megalopolis (Jean Gottman, 1961), and even the idea of dissolving the city (Webber, 1964), Gruen's Cellular Metropolis (1964-75) synthesized ideas from the Garden City, Regional Plan Association of America, and his own arguments for dense multi-functional cores. Gruen's city model was not infinite but bounded, not homogenous but with a hierarchy of centers, not a virtual community but a community based on the attraction of public space and public life, and finally, not a continuous but an articulated development, whose component communities by being spatially distinct from each other would retain a local identity within a metropolitan structure.

**Abbildung 3: Cellular Metropolis**



### Can commerce build the city?

What then of Gruen's legacy: his aspirations for the city and urban culture? How do we measure his influence specifically, and evaluate the trends he partly shaped? Gruen's evolution from a designer of shops to a planner of cities, finally ending his career as a philosopher of urbanism was not an isolated development – Gruen is not a sideshow to the orthodox history of modern architecture. In America, the impact that retail shopping has had on the development of the suburbs, the renewal of the downtowns, and finally, the spatial and programmatic order of the new metropolitan regions can be traced not only in the built work of Gruen, but also directly following in the ideas and projects of the developer-planner James Rouse (1914-96).

Many of the issues Gruen had fought for – that there should be a desirable balance between the automobile and urban life, and that public spaces in the city could be inventive, even fun – were being further developed by Rouse, who also graduated from shopping center development to the creation of new settlements. Their careers follow each other neatly, yet also overlapped: Rouse collaborated with Gruen in the early 60s, before going on to make his name with his "Festival Marketplace" projects built in East coast cities, and the new town of Columbia, built between Baltimore and Washington, D.C. Rouse confirmed and extended one of the central premises of Gruen's

work: that to be successful, retailers must link merchandising to recreational activity.<sup>14</sup> His particular innovation was to link merchandising and recreation not only to the urban, but also the historic context, and to use investment in a commercial project to renovate historic structures. This strategy led to a series of spectacular city center developments of a new character. The two most significant are Boston's Festival Marketplace (1976), which included the renovation of Faneuil Hall, a building that played an important role in the American revolution; and "Harborplace, part of "Baltimore's Inner Harbor (1984), which contributed to a profound geographical and functional transformation of the urban core of that former industrial city. Both Gruen and Rouse, besides their copious built work, were polemicists for urban culture and the survival of the city. During the recurring urban crises in American cities between the turbulent 1960s until the early 1990s, first Gruen, and then Rouse criss-crossed the country speaking on behalf of planning and the city.

The work of Gruen and Rouse marks a transition from the model of the modern metropolis, an urban form based on the reform of the 19th century industrial city to a new kind of city: the contemporary regional city, with its multiple centers. Each brought spaces, forms, and development practices created for the suburbs back to the city and used these to create new urban environments. Of course, in terms of urban culture, there is nothing older than the marketplace – it is the reason for the city – so by taking commerce and giving it new spatial form, these individuals have set in motion the creation of a new type of city yet, one that is rooted in tradition.

I propose Gruen and Rouse as American citybuilders, but what kind of city did they envision and where did their vision come from? The language of Victor Gruen's projects was good mid-century modern, but his vision was driven by the urban culture and public spaces of the city in which he lived and practiced for the first thirty-five years of his life: Vienna. Thus, as an architect, his vision of the city was spatial and social. For the American city, Gruen envisioned a structure of dense pedestrian centers surrounded by low-density residential areas, all hierarchically organized around a single metropolitan center. Rouse, whose company was named Community Research and Development, was a commercial developer with a strong social vision. He believed the city's "right to exist" lay in its ability to attract new economic functions, in his case, combining commerce and culture to create a new identity.<sup>15</sup> The principle difference between James Rouse and other developers was that he was fascinated by the idea of community and social equity. I have made great claims for the work of Victor Gruen, and by extension, to the work of James Rouse. Contemporary accounts of their pioneering projects are filled with hyperbole: restoring the city, renewing the downtown, new magnets for subsequent development etc. Reports of the openings of Gruen's Southdale and Midtown Plaza, and Rouse's Quincey Market and Harborplace, seem to us today exaggerated – yet the enormous numbers of people were part of the excitement and this was a great contrast to family and school life in suburbia, or the usual decrepit surroundings downtown. Despite these explosions of exuberance and an apparent reconnection forged between the public and new urban architecture, the return of retail shopping as a motor for renewed interest and investment in the American downtown cannot in itself reverse half-a-century of disinvestment and fifty years of settlement outside of the city; nor does it mean that people will all want to live in urban areas. The suburban and urban shopping center projects of Gruen and Rouse illustrate the ways planners have attempted to link the design of the marketplace to urban and social reform. Merchandisers however are committed to selling their goods not reforming the city; Architects cannot "design" community; and the innovative yet selective retailing practices of new forms of urban shopping have created their own social

---

<sup>14</sup> [Gillette, 1985]

<sup>15</sup> [Meyer, 1999]



inequalities.<sup>16</sup> Architects and cultural critics have also criticized the "artificiality," or the ersatz nature of these consumption sites, and their reliance on mass tourism and impulse purchases.<sup>17</sup> Yet, the marketplace was always a specialized place in the city. Fast evolving downtown shopping areas have taken much from shopping center design, and not merely chain stores and private security. In 1996, consultants charged with the modernization of Victor Gruen's downtown pedestrian mall in Kalamazoo, Michigan wrote: "The American downtown can be a 24-hour playground for people. The concept is centralized retail management program, that is, taking the management style of the enclosed mall and applying it to a central city..."<sup>18</sup> In contrast to these specific and justifiable critiques, and the apparent drift towards a multi-centered low-density regional city, the general view of Peter Hall, the distinguished planner and historian, seems more apt: "If you care for variety and vitality, the life of the crowds, the sense of place and the sense of history, then you may allow that these developments give a new quality to the life of the metropolis, while reasserting the oldest values we know."<sup>19</sup>

Yet, despite Hall's optimism, outside the hands of principled designers or developers much commercial retail development has propelled the profligate and unsustainable growth that continues to result from the nexus of increasing population and the interests of automobile manufacturers, highway builders, merchant homebuilders, banks, and politicians. Victor Gruen lost his battle against sprawl. Although he couldn't implement such consensual planning himself, Gruen focused ever more explicitly in his writing on the need for a new planning and responsibility of the architect. He believed a new political consensus among all citizens would be necessary before a more sustainable image of city, center, and suburb would be realizable.

### From public space to the design of the environment

I propose that Gruen's evolution from shop designer to planner of new towns, was an evolution in the design of public and semi-public space – its scale, program, and meaning. The arcade spaces that Gruen developed for his shops as an intermediate zone between street and interior found their reiteration as the public spaces – the malls, lanes and arcades – created by the cluster of buildings at Northland; Gruen called this "cluster planning." Later, when the spaces of the shopping center were brought downtown, either as indoor "community living rooms," as at Midtown Plaza, or the extended pedestrian mall system at Fresno, Gruen named this "environmental planning"; in the early 60s, Gruen used the term environment to mean the structure of urban public spaces – the setting for the social and cultural life of the city – won away from the encroachments of the automobile. In the process of his retirement from VGA and his return to Vienna, Gruen's idea of "environmental planning" made a conceptual leap to a socially and ecologically sustainable planning.

Rather than the isolated rumination of a great thinker, Gruen's theory was precipitated by the rise of forces adverse to all his ideas about cities and urban culture. In the mid-50s, he argued that architecture was becoming less and less able to deal with the problems created by the three most powerful forces of the twentieth century: mass production, mass consumption, and mass transportation by the automobile. A solution was possible only if the problem of the entire fabric – the diverse patterns – of the regional city were addressed in a way that would reinstate man as the master of the ur-

---

<sup>16</sup> [Ekistics, 1963]

<sup>17</sup> [Sorkin (Ed.), 1992]

<sup>18</sup> [Steinhauer, 1996]

<sup>19</sup> [Hall, 1998]

ban environment.<sup>20</sup> Gruen's theory of citybuilding is built from three interconnected chains of ideas. First, the trajectory of both his built and unbuilt projects yielded a series of articles about public space, "cluster" planning, and the "design of the environment." Second, these ideas about space resulted in dual theses for the city: on one hand the inner city should be an environmental "oasis," with cleaner air, fresher water, and more exciting public space than could be found in the suburbs; while on the other hand the design of the "whole environment" – urban, suburban and rural – would be gathered into a new abstract regional city planning model, the "Cellular Metropolis," mentioned above. Third, with growing pressure on the environment from pollution due to the over-reliance on fossil fuels, Gruen's environmental planning evolved to "human ecological planning," what we would call sustainable planning. Meanwhile, as his own commissions became larger and more complex, he sought to define the role of the architect to maintain his position of leadership in the building and planning process.

### New suburban and urban space

If the goal of planning was to sort out and make order, what was the end product that would be evident in the everyday life of the citizen? Already in 1952, Gruen, with Larry Smith, answered this question in their description of the shopping center, but their definition could just as well apply to Gruen's vision of the city:

"With the advent of the large shopping center there will be a new outlet for that primary human instinct to mingle with other humans... . What are the requisites to the fulfillment of this function of a social and cultural center? First of all, to include from the inception of the general plan, attributes which go beyond the commercial needs... . Second, to take advantage of the existence of public areas... ." <sup>21</sup>

In the open air shopping centers, but especially downtown, public space wasn't to be understood as a singular entity – a square, or plaza – but as a series of spaces which should comprise an urban setting. Taking this idea one step further, Gruen wrote that the city should be like a large outdoor living room where experiences can be publicly enjoyed together with many others – "something", he claimed, "which we have nearly forgotten..." <sup>22</sup> In Victor Gruen's city, architects and planners would be able to exercise one of their noblest tasks: the shaping of open spaces, and the coordinating of buildings and building groups with each other in order to create a varied and extensive pedestrian environment.

In the suburbs the only public spaces were those created by the cluster of buildings belonging to the shopping center. Once he had achieved the spatial composition of the cluster, Gruen was sure he had found an organizational form not only for a shopping center but for the new city. Writing in 1956, he imagined repeating the cluster of buildings and interstitial spaces of Northland:

"The answer seems to me to lie in the creation of human activity nuclei or clusters, based on the scale of acceptable walking distance within each unit. Each cluster will be separated from the next by neutral areas of varying width, which may be devoted to agriculture or recreational purposes. Constellations of clusters will form communities, constellations of communities, towns, and a galaxy of towns a metropolitan area around a compact and vigorous, cultural, social, administrative and economic center,

---

<sup>20</sup> [Gruen, 1956a]

<sup>21</sup> [Gruen and Smith, 1952]

<sup>22</sup> [Gruen et al, 1959]



the metropolitan core. Between these nuclei within the neutral areas, there will be ample space for the traffic carriers of the future."<sup>23</sup>

By the early 60s, with many downtown redevelopment projects underway, Gruen was already moving away from architectural concerns and focusing on the city and its planning. In a 1962 article by Walter Guzzardi, Jr. in *Fortune* entitled, "The Environmental Architect," Gruen provocatively offered a distinction between architecture and planning, and further qualified the role he saw for himself as the leader of a multidisciplinary team in the design of the whole environment:

We do not belong to the Form Givers. We have no desire to create new fashions in architecture. There is little value in the building of buildings alone. The only thing that really matters is taking the whole area and creating an environment, comfortable and convenient for the people who live there, work there, or shop there. It is environmental architecture that really calls for imagination today. Architectural style is secondary.<sup>24</sup>

Gruen believed that the "search for style" would only lead to frustration and a waste of creative energy. There was no point in focusing on the individual architectural object if it was surrounded, whether in a city center or along a suburban highway, by a disordered landscape. It was fine if an architect wanted to focus on producing a singular object, but the task of creating the wider environment also fell to architecture – if not architects, who else?

### The subject of planning is Man

In 1968, thirty years after his flight from the nazis, Gruen returned to Vienna, where he was able to make a new inner city plan and embark on his last crusade – environmental planning. With his retirement from VGA, Gruen practically disappeared from the American scene, yet the last chapter of his life is the most surprising: the architect popularly associated with the shopping center – the eviscerator of the old cities – is one of the earliest to plead for the sustainable city – the current goal of international planning. As a resident of both Los Angeles and New York, Gruen was well aware of the consequences of continued sprawl and urban gridlock. What was taking place was simply the negation of everything he believed in and had worked for: cities, the principle vessels of human culture and progress, through their production of environmental hazards, mainly emissions from buildings and motor vehicles – the very instruments of modernism – were becoming threats to the physical welfare of the planet.<sup>25</sup> The establishment of the Environmental Protection Agency in the U.S. in 1970 as a response to the pollution of air, water and land, made clear that the threat to cities and urban culture was greater than merely traffic jams, continued suburban development and the steady advance of consumption culture.

Gruen realized that he and other planners were helpless to prevent continuing sprawl, and turning in a new direction, he began to bolster his arguments by adapting ideas from the ecological sciences and integrating them with his own vision of the humanist city. What should the citizen expect from the urban environment? Beginning in 1968, Gruen began to disseminate these ideas by means of two non-profit educational and research foundations that he established first in Los Angeles, Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, and then in Vienna, Zentrum für Umweltplanung (ZUP).<sup>26</sup> In Los Angeles, the Foundation became involved in education, while in Vienna, partly

---

<sup>23</sup> [Gruen, 1956b]

<sup>24</sup> [Guzzardi, 1962]

<sup>25</sup> [Cunningham, 2000]

<sup>26</sup> [VGF, 1968]

due to Gruen's historical political connections with the social democrats, the Zentrum focused on governmental planning policy at city, regional and national level.<sup>27</sup> It was the first gathering place for discussion of ecological development, and it was a clearing house for ideas about mass consumption, automobile and truck traffic, and the anti-nuclear movement.

In the early 1960s, Gruen had styled himself as the "environmental architect", but the definition and political implications of the term "environment" were changing quickly. "Environment" was no longer the context – buildings, spaces, landscape – but the aggregate of all external conditions and influences (aesthetic, biological, cultural, social, economic, historical, that effect the life of a human.<sup>28</sup> In practice, this meant developing from the support and protection of the natural environment (Umweltschutz) to the active role of environmental planning (Umweltplanung), a programmatically inclusive discipline including issues of social equity. In addition to architects and planners, the Zentrum's participants were members of governmental agencies and a circle of humanists from the liberal arts and sciences, who shared the goal of generating a strong critique of current energy policy, which at that time involved the building of a number of atomic energy plants.<sup>29</sup> Gruen, was, of course, neither an expert in scientific nor academic research, and functioned – perhaps in a reprise of his role as conferencier in the Political Cabaret – as emcee. Introducing environmental sustainability as a basis for planning, was still not widely understood or even accepted as a problem. The threat to the environment, which all human settlements were beginning to face was illustration that conventional methods of planning and architecture were not sufficient. After twenty years of practice as an urban planner, Gruen believed that a basic change of human perception in connection with the social and environmental conditions was necessary. This change of perception however could be brought off neither through politicians, nor- planners, architects, and technicians by themselves. It was a new process that would require the closest collaboration between experts of all disciplines.

### The Nature of Architecture

Nearly 50 years after he had visited the Exhibition of Decorative Arts in Paris and seen the visionary drawings of the Ville Contemporaine, Gruen returned to the work of Le Corbusier, this time to his Charter of Athens. In 1972, The Foundation and the Zentrum published the "Charter of Vienna," a respectful `revision to the 1933,"Charte d'Athenes," re-published by Le Corbusier in 1957. Gruen's Charter was a summation of 30 years of thinking about how we should live – what both the citizen and the community might expect from their urban environment. Gruen admired Le Corbusier's foresight on the impact the automobile would have on the city, and especially one of the principle tenets that stated, "All proposed measures for a city must be based on the needs of man and his scale."<sup>30</sup> Gruen brought to the Charter of Vienna the new theme of "Environmental Planning" and the means to address the new social reality of the expanding multi-centered city, by arguing once again for compactness as the means to achieving the essence of urbanity.

---

<sup>27</sup> [Gruen, 1973b]

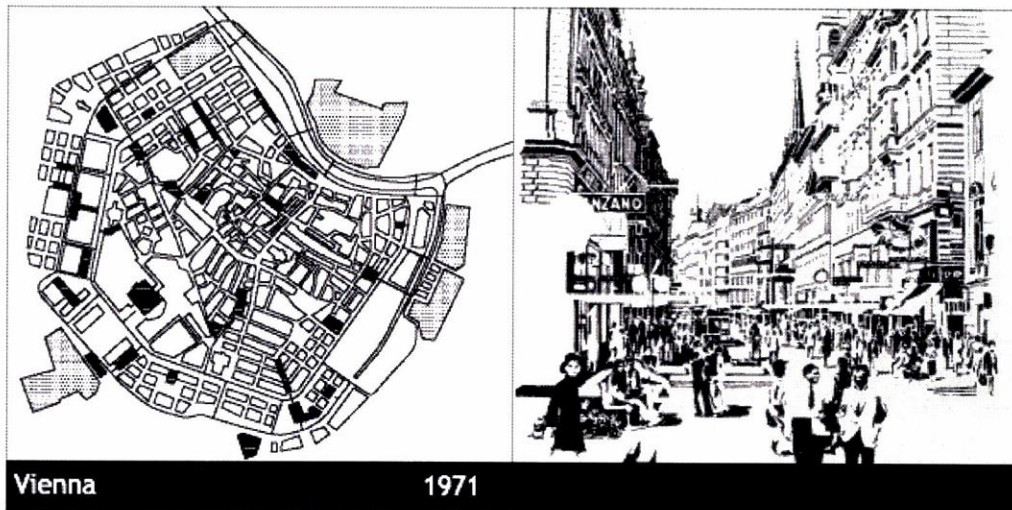
<sup>28</sup> [VGF, 1968]

<sup>29</sup> [Loetsch 2001]

<sup>30</sup> [Le Corbusier, 1957]



Abbildung 4: Vienna, 1971



Besides his arguments for planning as an agent for recentralization and environmental control, Gruen turned to the role of the architect and the changing demands of society on architecture itself. For architecture's elite designers and academic critics, Gruen perhaps represented the world of generic commercial building, or large scale planning, but in the chapter "The Nature of Architecture," he placed a high burden of responsibility on the architect to act – not merely as a creator of form, or critic of the everyday urban landscape, but to build for society and take responsibility for the urban environment:

"If any professional withdraws from contemporary life, then it can be presumed that other professionals will fill the void. This, unfortunately, is what happens in the task of shaping the man-made environment. This great challenge is taken up in a temporizing manner by the transportation and engineering specialists, by the developers and the promoters, by specialized consultants, each wearing blinders with regard to other specialized fields. The results of this quantitatively impressive but undirected activity are ruinous. To an ever greater extent, the architect is called upon in the role of "specialist," exclusively for exterior and interior decoration. (The resulting) sterility, ugliness and inhumanity are often criticized by sensitive architects but accepted by the populace as something one can alter as little as one can control the weather. Yet in the sense of the original meaning of the term "architekton," no other profession should be better equipped to shoulder the responsibility for shaping the man-made environment. Thoroughly educated, trained, and possessing certain abilities and talents, the architect should feel called upon – by imagination and creativity and the attitude and knowledge of a "generalist-to act in an inspiring fashion, as the leader and coordinator of the team of "artisans," who today include engineers, sociologists, economists, legal consultants and so on. Without appreciating and respecting the contributions made by a vast team of specialists, the twentieth century architect cannot function. Without the guidance and coordination of the architect, all efforts by specialists will remain fruitless and are potentially destructive."<sup>31</sup>

Written in 1972, near the end of his professional practice, this plea to architects marks the final stage in the cycle of Victor Gruen's self-styled transformation from designer of shops for private clients to urban planner serving cities, and finally to a philosopher of urbanism.

<sup>31</sup> [Gruen, 1972]



In 1975, Gruen published two more books: *Die Lebenswerte Stadt: Vision eines Umweltplaners* (The Desirable City: Vision of an Environmental Planner), and *Ist Fortschritt ein Verbrechen?: Umweltplanung statt Untergang* (Is Progress a Crime: Environmental Planning instead of Decline). With the publication of *die lebenswerte Stadt* in 1975, Gruen moved to a new concept, which he called "human-ecological planning," in recognition of the need to respect the correlation between the needs of humankind and the resources of nature.<sup>32</sup> The desirable city was a city which would offer personal and social security; physical and psychological health and respect the civil rights of its citizens; it would provide good working conditions and possibilities; a city in which it is easy to get around; above all, a city that is loved by its citizens, offering them the possibility of self-fulfillment, individual development, and "joie de vivre." If the goal of a "livable, or desirable city seems obvious, we must remember Gruen's context: an urban environment that suffered the depredations of the automobile and pollution alerts, and led by politicians and planners most of whom could only avoid difficult social and racial questions. While the U.S. was putting a man on the moon, the cities were in a state of collapse. The basis for achieving "the desirable city" was a series of guidelines, a constitution for cities and regional planning, which anticipates the goals of "die Stadt der kurzen Wege" in Europe, and in the U.S., the Congress of New Urbanism, "Smart Growth", and the recommendations of the New York Regional Plan Association. In brief they may be summarized as: the sustainable use of urban land, the mixing of uses in a fine grained pattern, a cellular structure at a moderate scale, and local and metropolitan centers as the spaces of identity. Gruen wrote, "If the metropolis, its cities, districts and urban cores are not clearly bounded by greenbelts, than the danger remains that we will lose the human and natural qualities that ought to belong to the city, which includes the ability of citizens to identify their neighborhood, district and city." The network of greenbelts or city parks, which would provide space for both leisure and infrastructure, would serve also the function of orientation. "Man has a biological need for identification, a sense of belonging and beyond that, a need for stimulation. These human needs are gratified by the arousing of curiosity, balanced by ease of orientation. The desire for adventure will be satisfied by the differentiation in form, shape and design of public spaces and the special accentuation of public buildings."<sup>33</sup>

After years of constant traveling and entertaining, Gruen's health began to deteriorate and, as he lost his strength, he retired to his Vienna apartment on the Schwarzenbergplatz, which was filled with books, Moroccan and Persian carpets, and material from all stages of his life. Until he entered hospital for the last time, he worked dictating his autobiography and on February 4, 1980, Victor Gruen died. Rather than a funeral ceremony, his wife Kemija, asked well wishers to make a donation to the Victor Gruen Foundation for Environmental Planning or Zentrum fuer Umweltplanung. At the end of his life, Gruen, the architect of titles, would accept only the title Architect of the Environment, or the Architect of the People (Architekt der Umwelt, der menschliche Architekt).<sup>34</sup>

In his writing, Gruen had an extraordinary impact on the perception of the city, and the questions addressed in his many books and articles still dominate planning today. What is the social and cultural capacity of the suburban (or urban) shopping center, and how should it function with its surrounding context? What is the role and status of the historic downtown in the dispersed city region? What kind of settlement models – from neighborhood to city – can meet the desire for privacy and security but accept the responsibility for social as well as environmental sustainability? Today, in the arguments of the "New Urbanists," the protagonists of the new "The Regional City," sup-

<sup>32</sup> [Gruen, 1975]

<sup>33</sup> [Gruen, 1973c]

<sup>34</sup> [Loetsch, 2003]



porters of "sustainable planning," and planners who seek to balance private and public transport networks, there is a strange echo. These battles were fought in the 1950s and 1960s, and their champion was Victor Gruen.

### Victor Gruen (1903-1980) – Citybuilding Notes:

- <sup>4</sup> Patton, P., "Agents of Change," *American Heritage*, December 1994, p. 98-102.  
Cohen, G., "A Mecca for Suburbanites," in (Special Report) "The American Century," *US News & World Report*, December 27, 1999, p. 49-50.
- <sup>5</sup> Mumford, E., *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, MIT Press, Cambridge, MA, 2000, p. 142.  
The author refers to Lewis Mumford's review of J.L. Sert's *Can Our Cities Survive* in the *New Republic* in early 1943.
- <sup>6</sup> "Shopping Centers of Tomorrow," (exhibition catalogue) Victor Gruen Associates, Madden/Shipman 1953 Library of Congress Victor Gruen Collection); see also: Thompson, D., "Commercialism takes – and wears – a new look," *Ladies' Home Journal*, June 1954, Reprint: AHCVGC; and, Kapfinger, O., "Victor Gruen und Rudi Baumfeld: Traumkarriere einer Partnerschaft," p. 255 in: Boeckl, M., (Hsg), "Visionäre und Vertriebene," Berlin, Wien (Ernst & Sohn), 1995, p. 255-80.
- <sup>7</sup> "Shopping Centers of Tomorrow," (exhibition catalogue) Victor Gruen Associates, Madden/Shipman 1953 Library of Congress Victor Gruen Collection);
- <sup>8</sup> Garvin, A., *The American City: What Works, What Doesn't*, McGraw Hill, NY, 1996.
- <sup>9</sup> Lemann, N., *The Promised Land*, 1991, p. 5.
- <sup>10</sup> Sert, J.L., Tyrwhitt, J. & Rogers, E. N. , *The Heart of the City*, Pellegrini and Cudahy, New York, 1952; see Sert, J. "Centers of Community Life," p. 6, and "Summary of Needs at the Core," p. 164-8); and,  
Gruen, V., "Dynamic Planning for Retail Areas," *Harvard Business Review*, November-December 1954, p. 53-62; and
- <sup>11</sup> (The "Great Society" speech) President Lyndon B. Johnson, 22 May 1964, Univ. of Michigan, Ann Arbor, in *Congress and the Nation*, Vol. II, 1969, p. 188.
- <sup>12</sup> Garreau, J., *Edge Cities: Life on the New Frontier*, Doubleday, New York, 1991
- <sup>13</sup> Gruen, V., *Centers for the Urban Environment: Survival of the Cities*, 1973
- <sup>14</sup> Gillette, H., Jr., "The Evolution of the Planned Shopping Center in Suburb and City," *JAPA*, (Journal of the American Planning Association), Vol. 51, No. 4, Autumn 1985, p. 449-460
- <sup>15</sup> Meyer, H., *Port and City*, International Books, Utrecht, 1999, p. 260-8.
- <sup>16</sup> "The Future Of The American Out-Of-Town Shopping Center," *Ekistics*, Vol. 16, N. 93, August 1963, p. 96-105;
- <sup>17</sup> Sorkin, M., "See You in Disneyland," in Sorkin, M. (Ed.), *Variations on a Theme Park*, Noonday, New York, 1992.
- <sup>18</sup> Steinhauer, J., "New York and the nation take a walk along the Kalamazoo Mall," *New York Times*, Business, Nov 5, 1996.

- <sup>19</sup> Hall, P., "Anonymity and Identity in the Giant Metropolis," p. 43-50, in Mazza, L. (Ed.), *World Cities and the Future of the Metropolises*, Vol. II (International Participants), XVII Triennale, Electa, Milan, 1988.
- <sup>20</sup> Gruen, V., "How to handle this chaos of congestion, this anarchy of scatteration," *Architectural Forum*, Vol. 105, No. 3, September 1956, p. 130-5.
- <sup>21</sup> Gruen, V. and Smith, L., *Shopping Centers: the new building type*," *Progressive Architecture*, June 1952, p. 87.
- <sup>22</sup> Gruen, V. in "Architecture and Urban Design", *Arts & Architecture*, October 1959, p. 32. (A Conference at Yale School of Architecture, Jan 7, 1959, Kerr, E. (moderator), Gruen, V., Meeks, C., and Tunnard, C.
- <sup>23</sup> Gruen, V, "Modern Architecture," *Michigan Society of Architects*, Dec 1956, p 23.
- <sup>24</sup> Guzzardi, W., Jr., "An Architect of Environments," *Fortune*, January 1962.
- <sup>25</sup> Cunningham, A., "The Modern City Revisited - envoi," in Deckker, T. (Ed.), *The Modern City Revisited*, Spon Press, 2000. London, 2000, p. 248.
- <sup>26</sup> (VGFEP) Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, 1968. *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming, Laramie.
- <sup>27</sup> letter, V. Gruen to P. Blake, 1973, LoCVGC.
- <sup>28</sup> (VGFEP) Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, 1968. *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming, Laramie.
- <sup>29</sup> Loetsch B., Interview, Vienna 2001
- <sup>30</sup> Le Corbusier (Giradoux, J., Ed.) , *La Charte d'Athenes*, 1957, Paragraph 76, Part III; cited in Gruen, V., *The Charter of Vienna*, VGFEP, Los Angeles, 1972, p. 1.
- <sup>31</sup> Gruen, V., *The Charter of Vienna*, VGFEP, Los Angeles, 1972, p. 17,18.
- <sup>32</sup> Gruen, V., "Die Lebenswerte Stadt: Vision eines Umweltplaners," List Verlag, Muenchen, 1975;
- <sup>33</sup> Gruen, V., *Center for Environmental Planning (Zentrum fuer Umweltplanung)*, Vienna, January 1973, LoCVGC, p. 3, 6.
- <sup>34</sup> Loetsch, 2003, *Symposium on the 100th Birthday of Victor Gruen*, Vienna, July 17, 2003.



## Zusammenfassung

Victor Gruen (1903-1980) ist der wirtschaftlich erfolgreiche Architekt, der in den 50er Jahren in Amerika als der "Pionier des Shopping Centers" berühmt wurde, später für seine Projekte zur Wiederbelebung und Stärkung von urbanen Zentren als der "Retter der Stadtzentren (Downtowns)", und ab der Mitte der 60er-Jahre als "Architekt der Umwelt". Obwohl schon 1968 nach Wien zurückgekehrt, wurde er in Amerika als eine von zehn Persönlichkeiten gefeiert, welche "den Lauf des täglichen Lebens grundlegend verändert" und "das Erscheinungsbild des Kontinents gewandelt hatten".<sup>1</sup>[Patton, 1994; Cohen, 1999]

Dieser Beitrag soll vorerst Gruens innovative Theorien und Projekte in den Zeiträumen, die er selbst in der Zeit seiner Amerikanischen Arbeiten zwischen 1938 und 1968 gesetzt hatte, beleuchten: Das Comeback (im Sinne einer neuen Planungsphilosophie) des Stadtzentrums und einer urbanen Kultur als Brennpunkt des sozialen und kulturellen Lebens einer Region.

Im zweiten Teil wird die Verbindung zwischen Gruen und der gegenwärtigen Planungspraxis hergestellt, indem gleichsam die Flugbahn seiner Ideen über den öffentlichen Raum und das Stadtzentrum als Umweltoase, welche seine innovativen Projekte untermauerten und eine kritisch-theoretische Plattform für seinen letzten konzeptiven Entwicklungssprung hin zu einer neuen Umweltplanung schufen, verfolgt. Gruen war mit seinen frühzeitig formulierten Forderungen nach einer nachhaltigen Planung nicht allein. Viele seiner Ideen wurden vom Entwicklungsplaner James Rouse (1914-1996), dessen Kreuzzug für die Amerikanische Stadt auf sozial nachhaltigen Strukturen basierte, aufgegriffen und zeitgerecht aufbereitet.

Zuletzt wird vorgeschlagen, daß Gruens vernachlässigte und wenig bekannte „zweite Wiener Periode“ als ein früher Versuch, die Vision einer nachhaltigen Planung für eine neue, menschliche Stadt, der Fachwelt und der Öffentlichkeit zu vermitteln, als das vordringliche Ziel heutiger Stadtplanung angesehen wird.

## **Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung**

**Mag. Gudrun Hausegger, Los Angeles/Wien**

„Der Zweck der Victor Gruen Foundation for Environmental Planning liegt in erster Linie auf wissenschaftlicher Forschungs- und Erziehungsarbeit und zusätzlich darin, eine qualifiziertere Ausbildung zu unterstützen, um Wissenschaftler und Studenten zu fördern, deren Anliegen es ist, eine bessere menschliche Umwelt zu gestalten. Die Arbeit betrifft das allgemeine öffentliche Interesse und hat zum Ziel, die Umweltbedingungen unserer Städte und urbaner Gebiete zu verbessern ...“<sup>35</sup> So lauteten die Kernaussagen der Satzungen, die Architekt und Stadtplaner Victor Gruen im Zuge der Stiftungsgründung mit Sitz in Los Angeles im Jahr 1968 verfasste.

Dass Gruen die Victor Gruen Foundation for Environmental Planning (VGF) ins Leben gerufen hat, entspricht einerseits durchaus einem zeitkonformen Anliegen, bildet aber andererseits den folgerichtigen Abschluss seiner eigenen Laufbahn: Im Laufe der 1960er Jahre verdichteten sich in den USA neue Ansätze zur Thematik Umweltschutz, die sowohl auf breiter öffentlicher Basis als auch, erstmals intensiver, auf Regierungsebene diskutiert wurden. Klagen aus Fachkreisen, dass die amerikanische Stadtplanung im Argen liegt, wurden bereits seit den 1940er Jahren laut und kulminierten ebenfalls im turbulenten Jahrzehnt der 1960er Jahre, in dem Urban Planning sich schlussendlich als eigene akademische Disziplin zu etablieren begann. Gruen selbst verfolgte zielstrebig von seinen frühen Shopentwürfen in den 1930er Jahren über sein Konzept der Shopping Mall in den 1950er Jahren und dem gleichzeitig einsetzenden Interesse für innovative Lösungsmöglichkeiten in der Stadtplanung stets einen urbanen Ansatz. Einer ganzheitlichen Planungsauffassung verpflichtet, stand bei ihm die Gestaltung von Lebensräumen, oder besser Aktivitätsräumen, im Vordergrund. Auch wenn die Erfindung des genuinen Gebäudetypus der suburbanen Shopping Mall Gruens adäquate Antwort auf ökonomische und soziale Änderungen war, die die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg in den USA nach sich gezogen hatte, waren sie primär, wie er selbst es beschreibt, als urbane Kristallisationspunkte konzipiert. 1965 trat er in den Ruhestand. Er verließ das von ihm 1950 in Los Angeles gegründete Architekturbüro Victor Gruen Associates, um nach Europa zurückzukehren und von Wien aus als Konsulent des Büros Victor Gruen International zu arbeiten. Übergeordnete Entwicklungen und individuelle Bestrebungen fusionierten im Fall Gruen in der Foundation for Environmental Planning. 1973 gründete er in Wien eine Schwestergesellschaft, das Zentrum für Umweltplanung (ZUP), die eng mit der VGF in den USA zusammenarbeitete.

---

<sup>35</sup> Siehe *The Victor Gruen Foundation for Environmental Planning*, Eigenverlag, Los Angeles 1968



## Moderner Umweltschutz

Allgemein gelten die 1960er Jahre in den USA als eine Übergangsphase von einer konservativen Art des Umweltschutzes (conservationism), der vor allem auf die Verwertung natürlicher Ressourcen konzentriert war, zu einer moderneren Form des Umweltschutzes, der Lebensqualität und die Erhaltung der Umwelt an sich in den Vordergrund stellte (environmentalism).<sup>36</sup> Während die nationale Aufmerksamkeit dem modernen Umweltschutz gegenüber in den späten 1960er und frühen 1970er Jahren stetig stieg, sind die Wurzeln, aber auch der Umfang an Errungenschaften schwierig zu fassen. Allgemein können die wesentlichen Anfänge der Bewegung sicherlich in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gesucht werden. Die Meinungen spalten sich hier in zwei Erklärungsmuster: Einerseits werden die Ursprünge des modernen Umweltschutzes als Antworten auf die sich verändernden Produktionsbedingungen (der vermehrten Produktion von künstlichen anstelle von natürlichen Stoffen) gesehen. Andererseits wird die Meinung vertreten, dass die Bewegung auf die dramatischen Änderungen reagierte, die die sich rapide entwickelnde Konsumgesellschaft nach sich zog. Der beispiellos wachsende Wohlstand ermöglichte erstmals breiten Bevölkerungsschichten ein Hauptaugenmerk auf bestimmte Werte und Qualitäten des täglichen Lebens zu setzen. Ein Wertewandel war im Gange.

Wie immer man die tiefliegenden Wurzeln begründen mag, sicherlich unterstützten die politischen und sozialen Unruhen der 1960er Jahre als auch das Interesse, das in dieser Dekade von Regierungsseite Fragen des Umweltschutzes entgegengebracht wurde, all die aufkeimenden Bestrebungen und verhalfen der neuen Form des Umweltschutzes sich zumindest in der Theorie zu etablieren. Präsident Lyndon B. Johnson inkorporierte Fragen des Umweltschutzes als wesentlichen Teil in sein Great Society Program. Während seiner Amtsperiode (1963 bis 1968) entstanden verschiedene Abteilungen, die sich auf die Bearbeitung unterschiedlichster Bereiche, wie natürliche Ressourcen, Umweltverschmutzung, Erholung oder Energie konzentrierten. Als einer der nachhaltigen und innovativen Impulse gilt sicherlich die Bedeutung, die nun auf Regierungsebene auch der urbanen Umwelt entgegengebracht wurde. Zum Beispiel wurde das Management städtischen Wachstums zu einem zentralen Thema, die Erholung im Freien begann einen neuen Stellenwert einzunehmen, und 1965 wurde das Gesetz der Entsorgung fester Stoffe verabschiedet.<sup>37</sup>

Als maßgeblich einflussgebend in diesem Prozess, der darauf abzielte, dem Umweltschutz nationale Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, waren sicherlich zwei Personen im Umkreis des Präsidenten: Zunächst seine Frau, Lady Bird Johnson, die mit einem landesweiten Kreuzzug für die Verschönerung der Vereinigten Staaten eintrat. Lady Bird startete diese großangelegte Kampagne zunächst mit der Gründung eines Komitees, das die „Verschönerung der Hauptstadt Washington“ zum Ziel hatte. Gruen war Mitglied dieses Komitees. Weiters war Innenminister Stewart L. Udall (1961 bis 1969) richtungsweisend, indem er Fragen des Umweltschutzes als eine der Hauptauf-

---

<sup>36</sup> Siehe Adam Rome, *The Bulldozer in the Countryside. Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism* (Cambridge University Press: Cambridge, 2001); Samuel P. Hays, *Beauty, Health, and Permanence. Environmental Politics in the United States, 1955–1985* (Cambridge University Press: Cambridge, 1987); Barry Commoner, *Wachstumswahn und Umweltkrise* (C. Bertelsmann Verlag: München, Gütersloh, 1971); Robert A. Divine, *The Johnson Years, Volume Two. Vietnam, the Environment, and Science* (University Press of Kansas: Kansas, 1987). Moderner Umweltschutz befasste sich vor allem mit der Herstellung einer ökologischen Balance, den eigentlichen Werten der Natur, dem persönlichen Anliegen um Gesundheit und dem Zugeständnis an Eigenverantwortung. Siehe Divine, *The Johnson Years*.

<sup>37</sup> Eine der bedeutendsten Maßnahmen während der Präsidentschaft von L. Johnson war sicherlich die Einführung eines Büros für Wissenschaft und Technik, das die Funktion hatte, den Präsidenten in Fragen der Umweltqualität zu beraten. Auch wenn das Büro im Endeffekt nicht sehr schlagkräftig war, stellte es die einzige Regierungsbehörde dar, die eigens geschaffen wurde, um über Energie und Umweltschutzmaßnahmen zu wachen. Siehe Divine, *The Johnson Years*.



gaben seines Ressorts betrachtete.<sup>38</sup> Gruen und Udall standen seit den 1960er Jahren immer wieder in engem Kontakt.<sup>39</sup>

## Öffentlichkeitsarbeit und Forschung

Erste inhaltliche Vorbereitungen zur Gründung einer Foundation for Environmental Planning sind bereits 1966 nachweisbar. Die Hauptpunkte der Ziele standen zu diesem Zeitpunkt bereits fest. Obwohl Gruen zu dieser Zeit schon lange international anerkannt war und durch sein Büro und seine Aktivitäten nicht nur im Umfeld Los Angeles, sondern auch weltweit gut vernetzt war, gestaltete sich die Finanzierung der VGF äußerst zäh. Geldschwierigkeiten sollten die Non-profit-Organisation zeit ihres Bestehens begleiten. Schlussendlich blieb Gruen selbst der Hauptfinanzier der Foundation.<sup>40</sup> Mit Claudia Moholy-Nagy, Tochter des Bauhauskünstlers Laszlo Moholy-Nagy, als Direktorin an der Spitze wirkte die VGF mit vollem Engagement.<sup>41</sup>

Gruen verfolgte mit der VGF komplexe Zielsetzungen, die sich sowohl auf rigorose wissenschaftliche Arbeit und Forschung bezogen, die aber auch die enge Kooperation mit der Öffentlichkeit suchte. Aufklärungsarbeit war ein zentraler Aspekt. Sah sich die Organisation anfänglich noch als kleine, aber effektive Arbeitsgruppe, die bewusst in einem örtlich und zeitlich begrenzten Rahmen agieren wollte, wurde mit den Jahren der Wirkungskreis von lokaler, überregionaler bis hin zu nationaler Ebene ausgedehnt. Die Zusammenarbeit mit relevanten Regierungsgremien und Wissenschaftlern wurde angestrebt, aber ebenso die Kontaktaufnahme mit unterschiedlichsten Teilen der Bevölkerung, wie niedrigeren Einkommensgruppen, Schulklassen oder Gemeindeeinrichtungen. Übergeordnete Intention war, das Verständnis für den Wert einer humanen Stadtplanung zu fördern, wie Gruen selbst es immer wieder zusammenfassend darstellte. Um diesem breitgesteckten Ziel nachzukommen, stützte sich die VGF auf unterschiedlichste Werkzeuge der medialen Verbreitung: eine neu gegründete Fachbibliothek (der Grundstock generierte sich zunächst aus den Beständen von Gruens Privatbibliothek), Veranstaltungen von auf die jeweiligen Zielgruppen abgestimmten Vorträgen, Seminaren und Konferenzen, Lancierung und Unterstützung von Studienprojekten und eine rege Publikationstätigkeit. Gruen sah einen zeitlichen Rahmen von 15 bis 25 Jahren vor, in dem sich all die geplanten Bestrebungen der VGF einflussgebend auswirken könnten.

1970, zwei Jahre nach der Gründung der VGF, konnte Gruen im halbjährlich veröffentlichten Newsletter bereits auf zahlreiche erfolgreiche Aktivitäten hinweisen: In der Foundation selbst wurden regelmäßig Symposien veranstaltet. Moholy-Nagy verbreitete die Botschaft der Foundation in zahlreichen Vorträgen, die von historischer Stadtplanung über ökologische Inhalte bis hin zu Themen reichten, die das Bewusstsein für

---

<sup>38</sup> Divine charakterisiert Udall als typische Übergangsfigur von der alten zur neuen Form des Umweltschutzes: Er förderte einerseits Themen wie land policy, reclamation und Rohstoffmanagement. Andererseits legte er den Fokus bereits auf Lebensqualität und auf breitangelegte ökologische Fragestellungen. Siehe Divine, *The Johnson Years*.

<sup>39</sup> Udall plante zeitgleich zur *Foundation for Environmental Planning* die Organisation „Overview“, die ähnliche Zielsetzungen wie die Foundation verfolgte. Wie aus einem Briefwechsel zwischen Udall und Gruen anlässlich der Gründung der Foundation hervorgeht, zeigte Udall großes Interesse an einem gegenseitigen Gedankenaustausch, dachte aber auch an eine mögliche zukünftige Zusammenarbeit. Siehe AHC, Box 50, Letter 1969. Ab 1969 diente Udall im Ausschuss (board member) der VGF. Siehe AHC, Box 8, Professional Files 1969.

<sup>40</sup> 1969 gründete Gruen die Aktiengesellschaft „Victor Gruen Planung und Architektur AG“ in der Schweiz, von der jährlich 5 % ihres Einkommens an die VGF abwandern sollte. Siehe AHC, Box 8, Legal Records 1968–1969. Trotz einer honorigen Mitgliedschaft von Persönlichkeiten, wie Architekt Walter Gropius, Dion Neutra, die Witwe von Architekt Richard Neutra, Harvey Perloff, Dean der University of California Los Angeles und Stewart Udall, blieb die Frage des Sponsoring ein permanentes Thema.

<sup>41</sup> Nachfolgerin Tracy Susman.



die unmittelbare Umwelt schärfen sollten. Ein pädagogisches Programm (The Environmental Awareness Program) in Form von Lichtbildervorträgen und auf verschiedene Altersgruppen abgestimmt, wurde ausgearbeitet, das Kindern die Vorteile einer im Sinne Gruens humanen Umgebung näher bringen sollte. Vorerst vor allem im Raum Los Angeles von Non-profit-Organisationen und Schulen in Anspruch genommen, war das Paket jedoch für die landesweite Anwendung geplant. Ebenso konzipierte die VGF das „Stadtspiel“ (City Game), das Kinder durch aktives Gestalten einer Stadt bzw. von Umweltbedingungen dazu anregt, die Probleme im Städtebau zu begreifen. Der Österreichische Rundfunk war einer von zahlreichen Interessenten, die diese Form der Aufklärung zu verbreiten beabsichtigten.<sup>42</sup>

Das Ausmaß der Umweltkrise und mögliche einschneidende Folgen sind Anfang der 1970er Jahre durch Ereignisse, wie die Ölkrise von 1973, vermehrt ins öffentliche Bewusstsein gedrungen und aktivierte einen Handlungsbedarf im Kreis von Wissenschaftlern und Politikern. 1973, nach fünfjährigem Bestehen der VGF, schien es mit Bezugnahme auf die sich verschärfenden Umweltprobleme und auch aufgrund der steigenden Anfragen an die Organisation notwendig, den Wirkungskreis zu vergrößern. Die VGF beschloss, den wissenschaftlichen, administrativen und technischen Mitarbeiterstab zu vergrößern, um die Anforderungen zu bewerkstelligen und die ehemals gesteckten Ziele erreichen zu können.<sup>43</sup> Im gleichen Jahr gründete Gruen das ZUP.

## Das Zentrum für Umweltplanung

Das ZUP verfolgte von Wien aus im Wesentlichen die gleichen Ziele wie die VGF: nationale und internationale Veranstaltungen zu organisieren, fachspezifisch zu publizieren (europäische wie amerikanische Verlage waren im Gespräch) und bildungspolitische Programme auszuarbeiten. Dabei war wie schon in der Victor Gruen Association die interdisziplinäre Zusammenarbeit einer Gruppe von Fachleuten (die sich dem ZUP verbunden fühlten) aus verschiedensten Bereichen wichtig. Wie eng die Verbindung der beiden Organisationen als eine übergeordnete internationale Plattform gedacht war – sicherlich unterstützt durch Gruen selbst, der nach wie vor zwischen den USA und Europa hin- und herpendelte –, zeigt der Aktivitätsbericht von 1973, der die Veranstaltungen beider Organisationen bereits gemeinsam anführte.<sup>44</sup>

Wie Theresia Lung, Dokumentarin des umfangreichen Materials des ZUP, feststellte, hatte sich das ZUP als primäres Ziel gesetzt, Beiträge zu einer nachhaltig verträglichen Entwicklung zu liefern und Methoden zu entwickeln, um die Ursachen von Umweltkrisen zu bekämpfen. Dabei konzentrierte man sich nicht nur auf die Themenkreise Stadtplanung und räumliche Entwicklung, sondern auch auf die Energiepolitik und grundsätzliche Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung. Wie weitsichtig das Vorhaben gesteckt war, zeigt der Rückblick Gruens in seiner Autobiographie: „Gleichzeitig aber warnten wir vor der Ausbeutung des Menschen, wie der Bevölkerung der Dritten und Vierten Welt, der ethnischen Minoritäten im eigenen Land ... Wir versuchten zu veranschaulichen, dass eine Fortsetzung des gegenwärtigen Verhaltens unvermeidlich zu weltweiten Katastrophen, zu Hungersnöten, Umweltverseuchung, Energie- und Rohstoffkrisen und in der Folge zu Revolutionen und schließlich zu verheerenden Kriegen führen würde.“<sup>45</sup> Eine weitere Aufgabe des ZUP war es, Behörden,

<sup>42</sup> Siehe den Briefwechsel zwischen Herrn Giese vom Österreichischen Rundfunk und Gruen. Siehe AHC, Box 8, Professional Files 1968.

<sup>43</sup> Nach 1973 ist es schwierig, die Spuren der VGF zu verfolgen. Aus der umfangreichen Korrespondenz, die Gruen weltweit führte, ist jedoch zu entnehmen, dass die Foundation weiterhin aktiv war.

<sup>44</sup> Broschüre Victor Gruen Center for Environmental Planning.

<sup>45</sup> Unveröffentlichte Autobiographie, Ein realistischer Träumer. Rückblicke, Einblicke, Ausblicke.



Körperschaften öffentlichen Rechtes, Institutionen und sonstige Interessierte durch seine Tätigkeit auf dem Gebiet der Umweltplanung zu beraten – durch Konsulententätigkeit in der Form von Gutachten, Studien und Projekten.<sup>46</sup>

Die Bücher und Broschüren, die im Rahmen der Tätigkeiten des ZUP erstellt wurden, bezogen sich sowohl auf allgemeine Themen der Umwelt, wie im Buch „Ist Fortschritt ein Verbrechen?“, rückten aber auch die Problematiken des Wiener Städtebaus in den Vordergrund, wie in den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ und im Manifest „Die Charta von Wien“. Von den größeren Veranstaltungen des ZUP seien erwähnt: eine Konferenz „Wissenschaft und Forschung als Grundlage für Raum- und Stadtplanung“ (1973), die internationalen Seminare „Stadt und Verkehr“ (1974) und „Zukunftsaspekte Wiens am Beispiel der Wiener Innenstadt“ (1976) sowie ein internationales wissenschaftliches Kolloquium „Umweltaspekte der Kernenergie“ (1975). Zentrales Medium der Öffentlichkeitsarbeit sowohl für die VGF als auch für das ZUP war sicherlich Gruen selbst. Durch seine überaus aktive Vortragstätigkeit in Europa und in den USA verbreitete er die ideologischen Inhalte der beiden Organisationen und propagierte unermüdlich die Planung einer humanen Umwelt.

## Der Mensch im Mittelpunkt der Planung

Seit den 1950er Jahren sprach Gruen bereits von einem innovativen Planungsansatz, nämlich von „integrativer Planung“, der die Verbesserung von Umweltqualitäten zur Folge haben sollte. „Die Amerikaner sind exzellente Planer ... Aber nur selten verlässt der Planungsprozess in Amerika die Grenzen des individuellen Gebäudes. Zu selten versucht man verschiedene individuelle Einheiten zu verbinden und kümmert sich um ein übergeordnetes Konzept“, erklärte er in einem Artikel von 1956.<sup>47</sup> Zur selben Zeit häuften sich auch seine Äußerungen, dass es vorrangiges Ziel von Planern und Architekten sein müsse, in enger Kooperation mit Spezialisten aus anderen Fachgebieten, die Umweltbedingungen und -qualitäten der Städte zu verbessern. Einerseits hätte der Berufszweig eine zweifache ethische Verpflichtung dazu (einmal als Bürger, einmal als Geschulte), andererseits stünde die orientierungslos treibende Profession selbst auf dem Spiel. „Der Endzweck jedes Planens ist die Verbesserung des menschlichen Lebens, der menschlichen Kultur, der menschlichen Gesellschaft. Die Anwendung des gesamten Arsenal von Werkzeugen, die uns die moderne Wissenschaft und Technik zur Verfügung gestellt haben, muss diesem Endzweck untergeordnet sein“, postulierte er 1968 in einem Vortrag im tschechischen Brunn.<sup>48</sup> 1973 floss diese Grundhaltung Gruens in das Manifest, die „Charta von Wien“, einer zeitadäquaten Neuproduktion der 1933 formulierten bzw. 1941 verfassten Charta d'Athenes. Folgerichtig lautet der erste Punkt: „Im Mittelpunkt aller Planung und Architektur steht der Mensch.“<sup>49</sup> Wissenschaft und Technik dürfe sich niemals als Selbstzweck äußern noch sollten Errungenschaften in diesen Bereichen der Menschheit zum Nachteil gereichen.

Dass die Technologie für den Menschen keine Gefahr bringen, sondern eine dienende, untergeordnete Rolle einnehmen sollte, bezog Gruen in den 1950er Jahren vor allem auf das sich rapide über Stadt und Land verbreitende Auto, das nachhaltig den Lebensstil der Amerikaner zu verändern begann. Sicherlich blieb die Tatsache, dass

---

<sup>46</sup> Der Mitarbeiterstab des ZUP und Personen, die in Kontakt mit dem ZUP standen, umfasste Fachleute, die der breiten Öffentlichkeit Österreichs bekannt sind, wie z. B. Gerhart Bruckmann (Mathematiker), Friedrich Herr (Historiker), Bernhard Lötsch (Biologe), Herbert Muck (Theologe), Anton Pelinka (Politologe), und zahlreiche Künstler, wie Fritz Wotruba, den Maler Ernst Fuchs und die Architekten Eva und Karl Mang.

<sup>47</sup> Victor Gruen, „The City in the Automobile Age“, in *Perspectives USA*, 1956.

<sup>48</sup> Vortrag Brunn, 10.06.1968, AHC, Box 3.

<sup>49</sup> Victor Gruen, „Charta von Wien“, in: *Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte* (Fritz Molden: Wien/München/Zürich, 1973).



Gruen seit den späten 1940er Jahren in Los Angeles lebte, das als Paradebeispiel für unbarmherzigen Autoverkehr und urbane Zersiedelung (sprawl) gilt, nicht ohne Einfluss auf seine pragmatischen Lösungsvorschläge. Zusätzlich war der Exilant gezwungen, nicht nur einen Kampf gegen unaufhaltsame Verstädterung zu führen, sondern sich auch in einem Land mit ihm völlig fremden Dimensionen und einem ihm unbekanntem städtischen Gefüge zurechtzufinden. Die strikte Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr etablierte Gruen nicht nur als essentielle Komponente in seinen Shopping-Mall-Konzepten, sondern er sah sie auch als die Basis seiner Stadtplanungen und seines visionären urbanen Modells, der Cellular Metropolis. Gruen präziserte dieses Konzept bis hin zu seinen konkreten Planungsvorschlägen für die Stadtentwicklung im Kerngebiet Wien, wie der Einführung einer Fußgängerzone und eines City-Busses.

Gruen wollte den Begriff Umwelt weitgefasst begreifen und ihn nicht mit einem bloßen Naturverständnis gleichsetzen. Vielmehr regte er an, darunter die Gesamtheit der Phänomene zu verstehen, mit denen der Mensch in Beziehung steht und die ihn umgeben und beeinflussen. Daher war es Absicht der VGF und des ZUP, „ihre Aufmerksamkeit auf die gesamte Umgebung zu richten, der der Mensch als Siedler von urbia oder suburbia ausgesetzt ist“, wie er 1968 den Begriff definierte. Kein geringerer wissenschaftlicher Bereich als der der Humanökologie wurde hier angesprochen, einer akademischen Disziplin, die sich in den frühen 1970er Jahren zu entwickeln begann, und auf die sich dann vor allem die Mitarbeiter im Umkreis des ZUP bezogen. Er traf eine klare Unterteilung in unterschiedliche Kategorien der Umwelt, nämlich eine vom Menschen geschaffene, eine vom Menschen beeinflusste und eine natürliche Umwelt. Der Planer sei vor allem mit den ersten beiden Kategorien befasst. Und um in diesem Abhängigkeitsverhältnis zwischen Mensch und Umwelt als Architekt und Stadtplaner effizient agieren zu können, führte der Pragmatiker Gruen den Begriff des Umweltbeziehungsmusters (environmental relation pattern) ein, das aus der Summe all dieser ineinandergreifenden Verhältnisse resultiert. Bei Störung bloss eines Teils dieses Gefüges läuft das ganze System Gefahr, in sich zusammenzubrechen. Ziel einer lebenswerten Stadt sei jedoch, das effizienteste Umweltbezugsmuster herzustellen.<sup>50</sup>

Diese lebenswerte Stadt zu planen bzw. zu erhalten, war zeitlebens Streben von Victor Gruen, der nicht zu Unrecht mit Auszeichnungen wie „Architekt der Umwelt“ oder „Architekt der Menschlichkeit“ gewürdigt wurde. Seine Pioniertaten, die er in den USA im Rahmen der konsumwütigen Nachkriegszeit setzte, können als Anbiederung an Wirtschaftswachstum und als Beginn der Verkommerzialisierung der Landschaft kritisiert werden. Seine eigenen Aussagen dazu unterstützen diese Perspektive nur allzu stark. Gerechter wird man ihm jedoch, wenn man seinen ureigenen Intentionen nachspürt, die immer den größeren Kontext im Auge hatten. Ganzheitliches Denken gehört zur zwingenden Aufgabe eines Architekten und Planers, wenn Nachhaltigkeit das Ziel sein sollte. Die Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und das Zentrum für Umweltplanung sind im Rahmen von Gruens Karriere gereifte und folgerichtige Manifestationen dieser Planungsphilosophie.

---

<sup>50</sup> Broschüre *Victor Gruen Center for Environmental Planning*.

## Victor Gruen aus heutiger Sicht

### Arch. Dipl.-Ing. Martin Treberspurg, Wien

Victor Gruen wurde als Viktor David Grünbaum am 18. Juli 1903 in Wien geboren. Er erhielt im Erbe der Otto-Wagner-Schule und mit den Gedanken von Adolf Loos und Josef Frank eine fundierte Architekturausbildung in Wien. Nebenbei leitete er von 1926 bis 1934 „Das politische Kabarett am Naschmarkt“. Damals arbeitete in diesem Kabarett ein junger Kulissenschieber: Felix Slavik, Wiens späterer Bürgermeister. Es entstand eine Freundschaft, die sich für Wien noch sehr positiv erweisen sollte.

1932 eröffnete er in Wien sein Architekturbüro, spezialisierte sich auf die Planung von Geschäften und Wohnungen, u. a. plante er auch die Wohnung von Otto Bauer, des Leiters der Österreichischen Sozialdemokraten.

1938 musste er nach Amerika emigrieren, wo er anfänglich versuchte, als Architekt für Geschäfts- und Wohnungseinrichtungen tätig zu sein. Angeblich war er auch bemüht, das perfekte Wiener Kaffee in New York zu planen, das durch die gemütliche Gestaltung zum längeren Verweilen und Zeitunglesen einladen sollte. Auf Drängen des Auftraggebers musste er jedoch umplanen, da dies nicht den in Amerika wirtschaftlich erforderlichen Geschäftserfolg gebracht hätte.

Größere Planungsaufgaben gab es für Victor Gruen in der florierenden amerikanischen Wirtschaft der Nachkriegszeit. Die Massenproduktion von Rüstungsgütern der Kriegszeit musste auf private Konsumgüter umgestellt werden, zurückgekehrte Soldaten wurden in die zivile Wirtschaft integriert, und die Frauen, die im Wesentlichen die Rüstungsbetriebe während des Zweiten Weltkrieges aufrechterhielten, sollten nun an den häuslichen Herd zurückkehren. Das Wirtschaftswunder der Konsumindustrie wurde entwickelt: erschwingliche Einfamilienhäuser und Autos, mechanisierter Haushalt mit Staubsauger, Geschirrspüler, Küchenmaschinen, Radio, Fernseher. Städtebaulich führte dies Ende der 40er und Anfang der 50er Jahre zur Verödung der Stadtzentren, zu einer gleichförmigen Einfamilienhausbebauung in riesigen Dimensionen an der Peripherie und zu den sogenannten „Miracle Miles“ außerhalb der Stadtzentren, wo individuelles Einkaufen mit dem Auto stattfinden sollte. Diese Form des Verkaufes stellte sich bald als nicht leistungsfähig heraus, da die gewünschte zur Schaustellung der Waren an der Straßenseite, verbunden mit einem angenehmen Einkaufserlebnis, nicht mit dem fließenden und ruhenden Autoverkehr samt Geschäftsanlieferung vereinbar war. Dies führte zu unhaltbaren Hinterhofsituationen und ständig verstopften Straßen. Victor Gruen erkannte dieses Problem sehr schnell und entwickelte im „Einkaufszentrum“ einen neuen, gut funktionierenden urbanen Bautyp.

1954 wurde diese Idee im „Northland-Center“ in Detroit für die Firma Hudson erstmals konsequent mit Fußgängerbereich nach dem Grundsatz verwirklicht: „Wer einkaufen will, muss sich erst vom Autofahrer wieder in einen Zweibeiner verwandeln.“ 1956 wurde beim „Southdale Center“ in Minnesota der Bautyp des Einkaufszentrums mit



einer Erlebnispassage (Shopping Mall), die auch für Bälle und Konzerte genutzt werden konnte, weiterentwickelt. Um diese Einkaufszentren entstanden in weiterer Folge übergeordnete Stadtzentren mit Firmenrepräsentanzen und Büros.

Die dritte Generation der von Viktor Gruen initiierten Entwicklung der Einkaufszentren waren die multifunktionellen Stadtzentren, die neben unterirdischen Verkehrserschließungen und Parkgaragen klimatisierte Einkaufszentren mit Glaspassagen in den Basisgeschossen und darüber natürlich belichtete und belüftete Büros und Wohnungen in turmartigen Gebäuden vorsahen. Diese kompakten Gebäudetypen wurden auch für die Sanierung von historischen Stadtkernen vorgeschlagen. Beispiele sind: Midtown Plaza in Rochester, Zentrum Lausanne, Valencia City Center, Houston Center, Gateway New Arc, La Defense Paris, Alster Zentrum Hamburg u. a.

Die Erfahrung mit diesen dichten, hochkomplexen Stadtstrukturen als Beispiele einer perfekten dreidimensionalen Planung machten „Victor Gruen Associates“, ein 1949 mit seinem Wiener Architektenkollegen Rudolf Baumfeld gegründetes Großbüro mit 300 Mitarbeitern, zu international gesuchten Beratern und Planern.

1968 zog er sich aus der Leitung seines Büros zurück und gründete das „Victor Gruen Center for Environmental Planning“ in Los Angeles und 1973 das „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien. Hier trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten.

Schon 1965 kehrte Victor Gruen, vom Wiener Bürgermeister Felix Slavik mit einem Innenstadtkonzept beauftragt, teilweise nach Wien zurück.

Später betrieb er auch in Wien ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u. a. Donauinsel-Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain le Neuve-Belgien, Cellular Metropolis).

Eine der größten Qualitäten der Stadt Wien ist das kompakte Stadtzentrum des 1. Bezirks, das eingefasst durch die einmalige Ringstraße im mittelalterlichen Platz- und Wegenetz ohne störende Straßendurchbrüche des 19. Jahrhunderts, in einer überschaubaren Größe perfekt erhalten ist. Dieser Umstand macht unsere Stadt zu einer international einzigartigen Metropole. Ein wesentlicher Verdienst von Victor Gruen war es, dass diese Stadtstruktur ohne störenden Autoverkehr durch zwei sich am übergeordneten Knoten Stephansplatz kreuzenden, gut funktionierende U-Bahnlinien mit entsprechenden Stationen erschlossen wird. Hier setzte sich Victor Gruen mit seiner internationalen Erfahrung gegen die Verfechter der billigeren Variante einer außen liegenden U-Bahn-Umfahrung entlang der Ringstraße durch. Dies ermöglicht im Zentrum von Wien zu den meisten Tageszeiten eine Urbanität, wie sie wohl in der dicht besiedelten Stadt des Mittelalters geherrscht hat. Ebenso wäre kein Stadtfest und kein Silvesterpfad ohne dieses attraktive und leistungsfähige U-Bahnnetz möglich. Die starke Nachfrage nach ausgebauten Dachwohnungen in der Wiener City mit m<sup>2</sup>-Preisen bis zu € 10.000 zeigt gerade heute die Attraktivität dieses Stadtteiles.

Victor Gruen war beseelt von der Überzeugung, „dass die Stadt das Schicksal des Menschen ist“<sup>51</sup> und dass sich die Zukunft der Menschheit in der Stadt entscheiden wird. Die gut funktionierenden Städte der Vergangenheit sind durch die Mittel der anonymen ursprünglichen Architektur und Planung organisch gewachsen. Heute sind diese anonymen, aber auch die autokratischen und aristokratischen Beweggründe von Machthabern durch technokratische Beweggründe abgelöst worden. „Während al-

---

<sup>51</sup> Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“, Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen



le früheren Einflüsse – sowohl gute wie schlechte - aus menschlichen Regungen flossen, sind die technokratischen Einflüsse auf die Interessen und den Nutzen von Maschinen ausgerichtet.“<sup>52</sup>

Victor Gruen sah die Tätigkeit der angepassten Planer der Wirtschaftswunderzeit der 60er und 70er Jahre, die servile Erfüllungsgehilfen der Technokratie wurden, als „Ordnungsfetischisten“, beschäftigt mit dem Sortieren von „Menschen und Tätigkeitsbereichen“, äußerst kritisch, wie folgende Zitate aus einem Interview in der Arbeiter-Zeitung vom 10. 01.1976 zeigen:

„Aus dieser großräumigen Separierung von Menschen und Tätigkeiten voneinander ergibt sich dann willkommenerweise eine wirklich schwierige Aufgabe, die an die Planer unlösbare und niemals endende Anforderungen stellt. Irgendwie müssen nämlich, um den Hauptzweck der Gesamtanlage, nämlich maximale Konsumation und Produktion herbeizuführen, alle Sorten der Menschenware mit allen Betätigungsgebieten in Verbindung gebracht werden. Diese Aufgabe offeriert Probleme, die gerade wegen ihrer Unlösbarkeit das sterile Leben des Stadtplaners mit interessantem Inhalt erfüllen. Im Dienste des Verkehrs darf er dann das tun, was ihm im Dienste des Menschen verboten ist: er darf planen! Autobahnen, Schnellstraßen, Straßenerweiterungen, Rampen, Unterführungen, Überführungen; all das gibt ihm reichlich Gelegenheit, seine Frustrationen loszuwerden, Gebäude und Bäume bei den Wurzeln auszureißen, Grünanlagen, Äcker und Wiesen zu überbetonieren, elektronische Signalanlagen zu konzipieren usw. Da alles, was er plant, sich spätestens nach einigen Jahren als unzureichend erweist, darf er immer wieder von vorne anfangen. Es ist ein Riesenspaß – für die Planer. Die Bürger der Stadt aber scheinen den „Spaß“ nicht verstehen zu wollen. Als Verkehrsvertriebene sind sie ständig auf der Flucht: sie fliehen von den Stadtkernen zur Peripherie, von dort zum Umland. Wenn sie herausfinden, dass ihnen die Maschinen (Anmerkung: gemeint sind natürlich die Automobile) mit ihrem Lärm und Gestank und ihren Gefahren überallhin folgen, sinnen sie unentwegt nach weiteren Auswegen, erwerben Zweit- und Drittwohnungen „auf dem Land“ und, wenn das alles nicht mehr hilft, flüchten sie sich in Bewusstseinslosigkeit durch Alkohol und Drogen.“<sup>52</sup>

Sein Ziel war es, die damals vorherrschende Verkehrsplanung zurückzudrängen und das Schwergewicht auf wichtigere Bereiche zu legen: „Die Verkehrsplanung ist eine Dienstleistung, nicht mehr und nicht weniger. Das wirkliche Problem ist doch: wie vermindern wir den Verkehr, statt für seine Vergrößerung zu planen? Wie können wir die Städte so planen, dass die räumlichen Distanzen so gering wie möglich werden und dass die Qualität der Bleibeorte, also der Wohnungen, und die Qualität der Pflichtorte, also der Arbeitsplätze, und schließlich die Qualität der Wahlorte, das sind die Theater, Kinos, Diskotheken usw., so hochwertig ist, dass unsere Bleiben als Hauptelement von einer so überragenden „vergnüglichen“ Qualität sind, dass wir meistens dort bleiben wollen und wir in uns nicht das Bedürfnis oder den Zwang verspüren, andere Orte aufzusuchen.“<sup>53</sup>

Die Stadt sollte wieder der beste Platz für den Menschen werden, der motorisierte Verkehr und nicht der Mensch sollte unterirdisch geführt werden – Fußgängerunterführungen waren für Victor Gruen eine Absurdität: „Der Platz an der Sonne, der beste Platz, hat den Menschen zu gehören, und der schlechtere, der weniger begehrte Platz, ist für unsere technologischen Sklaven einzurichten.“<sup>52</sup>

Victor Gruen sah am Ende seines Lebens unser Wirtschaftssystem mit dem automati-

<sup>52</sup> Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

<sup>53</sup> Victor Gruen, „Das Überleben der Städte“ - Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Verlag Fritz Molden, Wien-München-Zürich, 1973



schen Zwang zum permanenten Wachstum als größte Gefahr für unsere Städte und für die natürliche Umwelt. „Das alles sind doch nur Bestandteile eines allgemeinen Fehlglaubens an die Notwendigkeit einer gewissen Art von menschlicher oder zivilisatorischer Entwicklung, die es gar nicht immer gegeben hat, die auch nicht immer angestrebt wurde und die wir auch nicht mehr lange anstreben werden können, wenn wir die menschliche Existenz nicht aufs Spiel setzen wollen.“<sup>54</sup>

Äußerst kritisch gegenüber war er der Atomkraft und gegenüber dem Raubbau an unserer ökologischen Lebensbasis: „Statt wie vernünftige Manager von den Zinsen unseres Lebenskapitals zu leben, also von den Erträgen der sich regenerierenden natürlichen Güter, haben wir – besonders in den letzten 200 Jahren – leichtsinnigerweise das Grundkapital angegriffen.“<sup>54</sup>

Die utopischen Architekturströmungen Ende der 60er Jahre waren für Victor Gruen „eskapistische“ Tendenzen, wonach es viel einfacher sei, etwas ganz Neues zu versuchen, als sich mit Dingen, die schon bestehen, herumzuplagen. Dies zeigt sein Kommentar zu utopischen Traumstädten in den Architekturentwürfen der damaligen Zeit: „Diese Ideen, dass man Städte dort bauen sollte, wo das bisher nicht geschehen ist, sind nichts weiter als ein Fluchtversuch vor den Problemen, die wir selbst geschaffen haben. Die Vorstellung, dass mit der Schaffung von etwas gänzlich Neuem alles viel leichter wäre, ist infantil.“<sup>54</sup>

Eine einfache Lösung für die „Stadt der Zukunft“ konnte und wollte Victor Gruen nicht anbieten: „Ich kann, auch wenn dies enttäuschend klingen mag, mit aufregenden und sensationellen Konzepten für die „Stadt von morgen“ nicht dienen. Ich kann es deshalb nicht, weil ich daran glaube, dass eine Stadt nur dann eine befriedigende „Heimstätte“ für Menschen sein kann, wenn sie nicht nur seine materiellen Existenzbedürfnisse befriedigt, sondern ihm darüber hinaus Lebensfreude gibt. Und das kann sie nur, wenn sie menschliche Gefühle berücksichtigt.“<sup>54</sup>

## Victor Gruen und die Solararchitektur

Wie zuvor ausführlich erwähnt und zitiert wurde, sah Victor Gruen schon vor 30 Jahren deutlich die sich anbahnende globale Umweltkrise und versuchte, dafür Lösungen zu finden. Eine dieser Lösungen war der konsequente Einsatz von erneuerbaren Energieträgern anstelle von fossilen Energieträgern und Atomkraft.

Am 21.10.1977 wurde vom Zentrum für Umweltplanung die Resolution für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich, unterzeichnet von Victor Gruen als Leiter des Zentrums, veröffentlicht. Da diese Resolution auch heute noch hoch aktuell ist, soll sie im folgenden vollinhaltlich zitiert und mit Kommentaren aus heutiger Sicht versehen werden:

### Resolution vom 21.10.1977

Für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich:

Als Mitarbeiter der gemeinnützigen Gesellschaft „ZENTRUM FÜR UMWELT-PLANUNG“ sind wir aufgrund von Forschungsarbeiten und eines regen Meinungsaustausches zwischen Wissenschaftlern vieler Disziplinen zur Erkenntnis gelangt, dass eine möglichst rasche Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich nicht nur notwendig, sondern auch möglich ist.

---

<sup>54</sup> Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

I. 1. Angesichts der gegenwärtigen Energie- und Umweltkrise ist es offensichtlich, dass im Interesse der Zukunft der Menschheit und eines lebenswerten Daseins ein Energiesystem geschaffen werden muss, das unter anderem folgende Bedingungen erfüllt:

- Nutzung von „Fließenergien“ – nämlich solche, die sich im Kreislauf der Natur ständig erneuern.
- Nutzung von Energiequellen, die weder die Umwelt noch den Menschen durch Schadstoffemissionen schädigen und auch keine potentiell schädlichen Abfallprodukte hinterlassen.

2. Energiequellen, welche diese Bedingungen erfüllen, sind zum Beispiel: Strahlung der Sonne, Strömungen des Wassers und der Luft, Erdwärme, Biogase u. a.

3. Für Österreich ist daher ein autarkes Energiesystem, das sich hauptsächlich auf die Verwendung von Wasserkraft und Sonnenenergie aufbaut, zu schaffen.

II. 1. Da die optimale und rasche Einführung eines Energiesystems nur im Falle von Förderungsmaßnahmen öffentlicher Stellen erzielt werden kann, ist es essentiell, dass die politischen Mandatare auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene sich – aus Gründen der Volkswirtschaft, der Zahlungsbilanz, des Schutzes der Gesundheit und der Umwelt – insbesondere für eine raschere und intensivere Verbreitung der Sonnenenergie einsetzen.

2. Dieser Einsatz sollte unter anderem durch folgende Maßnahmen erfolgen:

Öffentliche Mittel, die derzeit größtenteils für Kernenergie ausgegeben werden, sollen für die Anwendung umweltfreundlicher, erneuerbarer, heimischer Energiequellen, vor allem der Sonnenenergie, umgeschichtet werden.

*Anmerkung: Zum Zeitpunkt der Resolution (21.10.1977) wurde bereits von Regierung, Industriellenvereinigung und Gewerkschaft massiv Werbung für die Inbetriebnahme des Kernkraftwerkes Zwentendorf betrieben. Es wurde behauptet, dass die Nutzung der Kernenergie wichtige Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Industrieproduktion sei, andernfalls würde Österreich auf den Stand eines Entwicklungslandes zurückfallen. Wie bekannt ist, ergab die Volksabstimmung 1978 den Ausstieg Österreichs aus der Kernenergienutzung trotz betriebsfertigem Kernkraftwerk.*

Schaffung einer effizienten und objektiven Informationsstelle, die den potentiellen Sonnenenergienutzern auf Wunsch ausreichende technische und wirtschaftliche Informationen übermittelt und die Privatinitiative fördert.

*Anmerkung: Nach der ASSA gibt es mit den Umweltberatungen, den länderweisen Energieinstituten und vor allem der ARGE Erneuerbare Energie einige Institutionen als Informationsstellen. Durch zusammenführen bzw. Koordination dieser Institutionen wäre auch heute sicher eine Effizienzsteigerung möglich.*

Öffentliche Bauten, Industrien und Groß-Warmwasserverbraucher sollen, zumindest soweit Warmwasserbereitung betroffen ist, auf bivalente Sonnenenergie umgestellt werden. Alle öffentlichen Neubauten sollen mit Solaranlagen ausgestattet werden.

*Anmerkung: Von einer durchgehenden Ausstattung öffentlicher Neubauten mit Solaranlagen sind wir weit entfernt. Eine konsequente Vorreiterrolle öffentlicher Gebäude in Hinblick auf Energieeffizienz und Solarnutzung ist bis jetzt nicht erkennbar.*



Die Bauordnungen sollen derart umgestaltet werden, dass sie alle Möglichkeiten für Sonnenenergienutzung enthalten und eine solche Nutzung wenigstens auf dem Gebiet der Warmwasserbereitung bivalent vorschreiben.

*Anmerkung: Gesetzliche Vorschriften gibt es bis jetzt kaum. Alles wartet hoffnungsvoll auf die Einführung der EU-Gebäuderichtlinie ab 4.01.2006. Die föderalistische Republik Österreich hat aus eigener Kraft seit 28 Jahren hier nichts zuwege gebracht.*

So rasch wie möglich sollen Förderungsmittel für die Anwender umweltfreundlicher und devisensparender Heizmethoden sowie für die bessere Wärmeisolierung bereitgestellt werden.

*Anmerkung: Es gibt Ansätze, dass Wohnbauförderungsmittel in Zukunft im Wesentlichen für energieeffiziente Baumaßnahmen eingesetzt werden, um dem Kyoto-Ziel näher zu kommen. Bei konsequenter Durchführung, die teilweise in einzelnen Bundesländern schon erfolgte, sind bedeutende Förderungsmittel richtig eingesetzt.*

Umweltschützende oder energiesparende Investitionen sollen von den Berechnungsgrundlagen für die Vermögenssteuer und verwandte Steuern herausgenommen werden und von der Steuer absetzbar sein.

*Anmerkung: Dies wäre immer noch ein wirkungsvoller Anreiz für alle diejenigen, die aufgrund ihrer Vermögensverhältnisse keine Wohnbauförderungsmittel erlangen können. Es ist unverständlich, dass dieser Ansatz immer noch nicht aufgegriffen wird.*

Die Anwender von Solarenergie oder die Betreiber von Klein- und Kleinstwasserkraftwerken und sonstigen energiesparenden Technologien sollen durch entsprechende Maßnahmen vor Diskriminierung durch Energieversorgungsunternehmen geschützt werden.

*Anmerkung: Entsprechende Schutzmaßnahmen gibt es noch immer nicht.*

Die Tarifpolitik für den Bezug von Energie sollte so gestaltet werden, dass jene, die mit Energie haushalten, niedrigere Tarife zahlen als jene, die sie vergeuden.

*Anmerkung: Großverbraucher bekommen auch heute günstigere Tarife.*

Die öffentliche Förderung der Sonnenenergie sollte sobald wie möglich auf das Spitzenniveau von Industrieländern angehoben werden (die öffentliche Förderung der Sonnenenergie betrug 1976 in den USA ca. 23 ÖS pro Einwohner, in Österreich 1,40 ÖS pro Einwohner).

Erstellung eines Stufenplanes zwecks Errichtung eines ersten Sonnenkraftwerkes nach dem „Turmprinzip“ in Österreich.

*Anmerkung: Bis auf theoretische Studien für solare Turmkraftwerke in den Alpen ist aufgrund der niedrigen Kosten der fossilen Energie in dieser Richtung nichts in Österreich entstanden. Andererseits hat die Windkraft im Bereich der Stromerzeugung aus Umweltenergie sich als der wirtschaftlichere Weg erwiesen, der auch verfolgt wird.*

Im offiziellen österreichischen Energieplan sollte der vorgesehene Kernenergieeinsatz durch Solarenergieeinsatz ersetzt werden.

III.1. Wir sind überzeugt davon, dass ein Maßnahmenpaket, in dem eine raschere Verbreitung der Sonnenenergie primäre Aufmerksamkeit findet, sowohl die heute bestehenden Probleme der Zahlungsbilanz als auch die der Zerstörung der Umwelt und der menschlichen Gesundheit lösen kann.

*Anmerkung: Dieser Weg hat sich auch nach 28 Jahren als der beste erwiesen.*

2. Ein solches Maßnahmenpaket müsste aber unter anderem auch enthalten:

- Gesetzliche Maßnahmen zwecks besserer Haushaltung mit allen Arten von Energie.
- Eine Abkehr von der Politik des unkontrollierten Energieverbrauchs, vor allem, da die damit verbundene Rationalisierung und Automatisierung letzten Endes zur strukturellen Arbeitslosigkeit führt.
- Eine Umlenkung des Strebens nach quantitativem Wachstum des Bruttonationalproduktes zu einem Streben nach einem menschenwürdigeren und lebenswerteren Dasein.
- Unterstützung aller Bestrebungen, die zur besseren und umweltfreundlicheren Ausnutzung der schon vorhandenen Energiesysteme führen.

*Anmerkung: Auch auf diesem Gebiet ist noch viel Arbeit offen. Erfolge gibt es teilweise, aber nicht durchgehend und nicht im wünschenswerten Ausmaß.*

## Situation der Solararchitektur in Österreich heute

Die aktive Nutzung der Sonnenenergie mittels thermischer Sonnenkollektoren hat sich über den Umweg der Selbstbaukollektoren unterstützt von den Bemühungen der AR-GE Erneuerbare Energie zu einem florierenden Wirtschaftszweig entwickelt. Die Sonnenkollektoren sind zuverlässiger und billiger geworden und im Bereich der Warmwassererzeugung der vorherrschenden Energiepreise wirtschaftlich. Über 50% der in Österreich hergestellten Sonnenkollektoren werden exportiert. Der Marktanteil Österreichs an der europäischen Sonnenkollektorherstellung beträgt 25%.

Die passive Nutzung im Gebäudebereich wurde in letzter Zeit durch die Passivhaustechnologie revolutioniert. Diese Technologie ermöglicht Gebäude mit höchster Wohnqualität und einem Zehntel des Energiebedarfes des durchschnittlichen Wohnbaus in Österreich. Bis zu einer breiten Durchsetzung der Passivhäuser ist es allerdings noch ein weiter Weg, der von den Architekten höchste Planungsqualität und von den ausführenden Unternehmen höchste Präzision auf der Baustelle erfordert.

## Literatur

Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

Victor Gruen, „Das Überleben der Städte“ – Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Verlag Fritz Molden, Wien-München-Zürich, 1973



## Lebenslauf von Victor Gruen Architekt, Umweltplaner und Urbanist

### **Prof. Dr. Bernd Lötsch, Wien**

Geboren am **18.07.1903** in Wien als Sohn des Rechtsanwalts Dr. Adolf Grünbaum wurde Victor David an der dortigen Staatsgewerbeschule zum Hochbaufachmann ausgebildet und besuchte anschließend an der Akademie der Bildenden Künste die Meisterklasse.

Sozialistische Jugend (Freundschaft mit Herta Firnberg, Felix Slavik u. a.).

Politisches Kabarett am Naschmarkt unter seinem vollen Namen Victor David Grünbaum (nicht zu verwechseln mit dem damals sehr berühmten Fritz Grünbaum, der später im KZ umkam).

**1939** Flucht in die USA (Victor war gewarnt worden, dass die Gestapo bereits in seiner Wohnung auf ihn wartete). Ein befreundeter Tischler, der für ihn gearbeitet hatte und sich als SS-Mann ausgab, „beschlagnahmte“ daraufhin unter einem Vorwand Gruens Gepäck samt Reisepapieren, um es ihm in letzter Minute auf das Flugfeld von Aspern zu bringen. (Gruen hat ihm das nie vergessen – sein Retter wurde dafür von den Nationalsozialisten nach einem Disziplinarverfahren in eine Strafkompagnie geschickt, an deren Folgen er schon relativ bald nach dem Krieg verstarb.)

In New York arbeitete Gruen zunächst als Zeichner und entwarf dann selbständig hauptsächlich Innenräume, Geschäfte und Kaufhäuser. Es war der Beginn eines kontinuierlichen Aufstiegs zu einem der erfolgreichsten Architekten des 20. Jahrhunderts (so Rudolf Schilling in seiner Auflistung der Top 50).

**1950er Jahre:** 1950 Gründung des Planungsbüros Victor Gruen Associates mit Hauptsitz in Los Angeles, dem neben Architekten, Planern und Ingenieuren auch Soziologen, Künstler und Vertreter anderer Berufsgruppen angehörten. Das Büro setzte sich, was für die damalige Zeit eher ungewöhnlich war, die Umweltplanung zum Ziel. Von ihren bescheidenen Anfängen entwickelte sich die Gruppe nach und nach zu einem der zwanzig größten Planungs- und Architekturbüros der USA, das nun nicht mehr nur einzelne Bauten, sondern regionale Zentren, bald auch Stadtteile und ganze Städte entwarf. Als Meilensteine dieser Entwicklung seien erwähnt:

- das regionale Einkaufszentrum Northland in Detroit (eröffnet 1952), eine der ersten Einrichtungen dieser Art überhaupt;
- das Southdale-Center in Minneapolis (1956);

- Plan für die Erneuerung des Stadtkerns von Fort Worth (1956) in Texas, der, obwohl nicht ausgeführt, auch heute noch als Prototyp für alle Stadterneuerungspläne gilt;
- Rochester, New York, ab 1956 im Auftrag zweier Kaufhäuser geplant. 1962 öffnete das multifunktionelle Zentrum „Midtown Plaza“ seine Pforten und wurde ein Mekka für Kommunalexperten, Kaufleute, Regierungsstellen, Architekten und ausländische Besucher. Hunderte Beiträge in Fachmagazinen, Radiosendungen und Fernsehshows diskutierten den wiedergewonnenen Herzschlag eines Stadtzentrums – im Fall Rochester in Form einer gigantischen, innen reich strukturierten und klimatisierten Überbauung.
- Fresno, Kalifornien – 1964 mit starker Bürgerbeteiligung eröffnet – gilt als das erste verwirklichte Konzept einer Fußgängercity im Herzen einer amerikanischen Stadt. Der Planerlogan „Gruenization of the City“ begann sich allgemein durchzusetzen.
- Generalplan für die neue Stadt Valencia bei Los Angeles mit rund 200.000 Einwohnern; Planung wurde auch weitgehend umgesetzt;
- das Projekt für die Umwandlung der Welfare Island im North River (New York) in eine Modellstadt, in welcher alle städtischen Funktionen und Bevölkerungsschichten integriert und sämtliche Verkehrsträger in den Untergrund verlegt wurden, und
- der Generalplan für eine neue Universitätsstadt bei Löwen/Louvain, Belgien (1968).

**1964** erscheint Gruens programmatisches Werk „The Heart of our Cities – The Urban Crisis: Diagnosis and Cure“ im Verlag Simon und Schuster, New York.

Hier zieht Gruen Bilanz über die Erfahrungen mit Shopping Cities, in denen er versuchte, multifunktionale urbane Flanierzonen zu schaffen und nicht nur Geschäfts-, sondern auch Erlebnis-, Erholungs-, Gastronomie- und Kultureinrichtungen wie Theater, Kabarets und Galerien einzurichten.

Hauptbotschaft von „The Heart of our Cities“ aber war die Rettung der in der Blechlawine erstickenden, unattraktiven amerikanischen City Centers durch das Ausperren des Automobils – ein im damaligen Amerika total revolutionärer Vorstoß: Die „Gruenization of the City“ umfasste mehrere „Verteidigungsringe“ gegen den Autoverkehr, dazu Begrünung, Möblierung und Diversifizierung (Landscaping) der längst zu Rollbahnen degenerierten Straßen, um diese wieder zu menschlichen Kontakt- und Erlebnisräumen machen zu können.

In der **zweiten Hälfte der 60er Jahre** erfuhr Gruen, dass sein alter Freund aus der sozialistischen Jugendbewegung Felix Slavik Finanzstadtrat seiner Heimatstadt Wien geworden war. (Felix Slavik hatte sich aus seiner Jugendzeit als freiwilliger „Kulissenschieber“ im Kabarett am Naschmarkt eine große Bewunderung für Victor Gruen bewahrt.)

1968 gründete Gruen die Gesellschaft „Victor Gruen Center for Environmental Planning“ mit Sitz in Los Angeles.

Im selben Jahr kehrte er nach Wien zurück. Er wollte seiner Heimatstadt und Europas alten Städten den massenmotorisierten Niedergang amerikanischer Stadtzentren ersparen.

Gruen gründete ein Architekturbüro in Wien.



1969 beauftragte ihn Bürgermeister Slavik mit der Erstellung eines Konzepts für die Umgestaltung der Wiener Innenstadt (Studie „Kerngebiet Wien“). Auf Basis einer breit angelegten interdisziplinären Planung entstand das Konzept und war 1971 fertig. Die von Gruen vorgeschlagenen Maßnahmen galten damals als undurchführbar. Autofahrerverbände und Handel liefen Sturm, ein Motorjournal zog Gruens „Auto-Entziehungskur“ ins Lächerliche, indem es in Motorjournalen die Mariahilfer Straße mit Gras und Blumen übersät karikierte – allerdings ging der Scherz nach hinten los – die Leser fanden's schön und wünschenswert. Gruen revanchierte sich mit der Zeichnung „Wunschtraum eines Autoneurotikers: die Stephansturm-Autobahn“.

Abbildung 5: „Begrünte Mariahilfer Straße“



Abbildung 6: Der Wunschtraum des Autoneurotikers – Die Stadt wird dem Verkehr geopfert





Erst als eine führende Tageszeitung (Kronen-Zeitung, 1972) die Vision eines grünen Fußgängerbereichs Kärntner Straße, Stephansplatz und Graben mit bunten Postern in die Köpfe und Herzen von hunderttausenden Lesern brachte, geschah das unmöglich Erscheinende: Die für den U-Bahn-Bau ohnehin gesperrten Flächen wurden dem Auto nicht mehr zurückgegeben.

Abbildung 7: Fußgängerbereich Kärntner Straße, Stephansplatz, Graben



**1973** Gründung des Zentrums für Umweltplanung (ZUP). In seinem (privat finanzierten) ZUP (Goldeggasse 7, 4. Bezirk) umgab sich Gruen mit kritischen Alternativdenkern aus der Architektur, der Verkehrsplanung, dem Städtebau und besonders auch aus der Verhaltensforschung, der Ökologie und den Umweltwissenschaften.

Victor Gruen schrieb Hunderte von Artikeln und mehrere Bücher.

Noch in seinem letzten Lebensjahrzehnt entfaltete Gruen eine äußerst rege Vortrags- und Publikationstätigkeit. In dieser Zeit entstanden auch die Bücher:

- „Das Überleben der Städte“ (erschieden 1973),
- „Die lebenswerte Stadt“ (erschieden 1975) und
- „Ist Fortschritt ein Verbrechen?“ (erschieden 1975).

In Würdigung seiner Leistungen erhielt der internationale Umweltplaner zahlreiche in- und ausländische Auszeichnungen, darunter den Architekturpreis der Stadt Wien und den Titel eines Fellow des American Institute for Architects.

Gruens Blick für das Wesentliche ließ ihn auch in der Frage der Nutzung der Atomenergie zu einem unbequemen Mahner werden. Nach dem „Internationalen Urbanen Seminar: Stadt und Verkehr“ (1974 in Zusammenarbeit mit dem Amerikahaus veranstaltet) gelang es ihm auch, ein erstes atomenergie-kritisches Symposium auf höchstem Niveau zu organisieren. Der Titel des Symposiums war „Umweltaspekte der Kernenergie“. Gruens klare Nukleargegnerschaft schockierte seine damaligen Freunde in der Regierung, Bruno Kreisky und Herta Firnberg, die dennoch die Fairness hatte, ihn mit dem großen Ehrenzeichen für Wissenschaft und Kunst zu würdigen.



Abbildung 8: Victor Gruen mit Tochter und Wissenschaftsministerin Dr. Herta Firnberg



Als Leitsatz zitiert Gruen in einem seiner Bücher die Worte von Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“ Er bezeichnete sich als Universalisten und sah seine Arbeit und Freizeit als untrennbares Ganzes, das sämtliche geistigen Schaffensbereiche einschließt, Kunst ebenso wie Wissenschaft und Philosophie.

Victor Gruen starb 1980 in Wien.

**THEMENBLOCK 2:  
STADTENTWICKLUNG, WIE SIE VICTOR GRUEN  
SAH – AUSSAGEN ZUM STÄDTEBAU**

---



## Leitlinien für die Stadtentwicklung

**Prof. Dr. Bernd Lötsch**

(herausgegeben im Jahr 1973 vom ZUP, gekürzte Fassung)

### Prämissen für die Stadtentwicklung

Die Prämissen beschäftigen sich mit einer zusammengefassten Darstellung der human-ökologischen Situation und der sich daraus ergebenden primären Zielsetzungen.

Die Zielsetzungen sind:

- Bekämpfung der Umweltkrise nicht nur durch die defensiven Maßnahmen des Umweltschutzes, sondern auch durch die konstruktive Methode der Umweltplanung.
- Die jetzt zügellose Entwicklung muss dahingehend umgelenkt werden, dass das einseitige Streben nach materiellem Wachstum begrenzt und das Streben nach Qualität des Lebens, nach Gesundheit und ideellen Werten in den Vordergrund gerückt wird.
- Ausrichtung der Stadtplanung aufgrund der Erkenntnis, dass sie integraler Teil der Umweltplanung sein muss, und zwar ein vordringliches Anliegen, weil in den Ballungsräumen die Krisenerscheinungen sich am stärksten ausdrücken.
- Aufgabe der Stadtplanung ist es, eine gesunde, menschenwürdige, sozial gerechte und erlebnisreiche städtische Umwelt in Harmonie mit ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten.
- Im Interesse der sozialen Gerechtigkeit sind die Chancen jener Einzelmenschen und Gruppen, die benachteiligt sind, bewusst und gezielt zu verbessern.

### 15 Prinzipien für die Stadtentwicklung

Die 15 Prinzipien sind in kurzen Absätzen dargestellt. Jedem der Prinzipien geht ein Absatz voraus, der die hauptsächlichen Motivationen für das Prinzip darstellt, jedes der Prinzipien wird von einem Absatz gefolgt, der als Beispiel einige Maßnahmen, die zur Erreichung des Prinzips dienen, aufzählt.

## 1. Nutzung des städtischen Bodens

Die Nutzung des städtischen Bodens darf nicht gegen das wahre Interesse des Gemeinwohls erfolgen. Um dies sicherzustellen, sollen alle vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Da diese nicht ausreichen, sollen zusätzliche gesetzliche Möglichkeiten geschaffen werden.

Als ein Mittel hierzu sollen gesetzliche Möglichkeiten geschaffen werden, welche die Nutzungsart des städtischen Bodens bestimmen und die Beschaffung von Boden und Bausubstanz sowohl durch öffentliche als auch private Interessen zwecks neuer Nutzung im Sinne aller nachfolgenden Prinzipien für alle städtischen Funktionen (keinesfalls nur für die Wohnfunktion) in wirkungsvoller Weise ermöglichen und fördern. Diese gesetzlichen Möglichkeiten müssen die Interessen wirtschaftlich schwächerer Gruppen besonders berücksichtigen und die zeitweilige oder permanente Umsiedelung von jetzt bestehenden Funktionen in angemessener Weise sicherstellen.

(Anmerkung: Der städtische Boden ist in 2 Hauptkategorien gegliedert: urbanes und außerurbanes Gebiet.)

## 2. Verflechtung aller urbanen menschlichen Funktionen

Um die Werte der Urbanität sowohl für den Einzelmenschen als auch für die Gesellschaft voll zum Tragen zu bringen, soll im urbanen Gebiet eine innige kleinkörnige Verflechtung aller stadtgerechten menschlichen Funktionen angestrebt werden.

Der Begriff Verflechtung bezieht sich sowohl auf verschiedenartige Funktionen als auch auf verschiedenartige soziale und ethnische Bevölkerungscharakteristika.

Die bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten (wie z. B. gemischtes Baugebiet) sollen mehr als bisher genutzt werden. Die räumliche Integrierung verschiedener Funktionen durch Nutzung auch der dritten Dimension soll ermutigt werden. Hingegen sollen alle Bestrebungen, welche die Bildung städtischer Monokulturen (wie z. B. Gebiete ausschließlich für Wohnen) zur Folge haben, entmutigt werden.

## 3. Entflechtung aller störenden technischen Einrichtungen vom menschlichen Lebensbereich

Um die Dienste der technischen Einrichtungen optimal unter voller Wahrung menschlicher Werte nutzen zu können, sollen sie so gestaltet und wenn notwendig durch Separierung und Isolierung räumlich so angeordnet werden, dass ihre störende Wirkung auf den Menschen und seinen Lebensraum verhindert wird.

Hierzu sind Maßnahmen nötig, die die Entflechtung der störenden technischen Einrichtungen (technische Unterstruktur) von den primären menschlichen Lebensbereichen (menschliche Überstruktur) durch Separierung im räumlichen, organisatorischen und zeitlichen Sinn herbeiführen. Der menschlichen Überstruktur ist im Hinblick auf Lebensqualität absoluter Vorrang einzuräumen.

(Technischen Einrichtungen, die auch als urbane technische Unterstruktur bezeichnet werden, dienen der Versorgung und Entsorgung des urbanen Gebietes durch jene Anlagen, deren Anordnung im urbanen Gebiet erforderlich ist.)



#### 4. Die technische Unterstruktur

Die technische Unterstruktur soll sich den Bedürfnissen und Werten der menschlichen Überstruktur unterordnen und anpassen. Jene technischen Einrichtungen und Hilfsdienste, die sich als Erreger von Störungen der menschlichen Umwelt oder als extensive Nutzer des städtischen Bodens nicht in den menschlichen Individualraum einordnen lassen, sollen als das Gesamtsystem der technischen Unterstruktur angesehen, angelegt und betrieben werden.

Um Planung, Ausführung und Betrieb der technischen Unterstruktur als Gesamtsystem durchführen zu können, sind organisatorische Maßnahmen, die die enge Koordination aller Elemente der technischen Unterstruktur herbeiführen, notwendig. Dies bedingt primär intensivste Zusammenarbeit jener vielen Abteilungen und städtischen Betriebe, die mit den technischen Dienstleistungen (Versorgung mit Wasser, Energie, Wärme, Wegschaffen und Behandlung von Abfallprodukten, Transport von Personen und Gütern) befasst sind, wobei neue Konzeptionen auf allen diesen Gebieten erforscht und berücksichtigt werden sollen.

#### 5. Außer-urbane Funktionen

Die außer-urbane menschliche Überstruktur soll erhalten, entwickelt und vergrößert werden. Ihre leichte Erreichbarkeit vom urbanen Gebiet soll sichergestellt werden. Die außer-urbane technische Unterstruktur soll vom urbanen Gebiet und auch von der außer-urbanen menschlichen Überstruktur in horizontaler oder vertikaler Weise getrennt werden. Dies betrifft jene Funktionen, deren umweltstörende Auswirkungen sich als unkorrigierbar erweisen, jene deren Landbedarf im Verhältnis zu ihnen inwohnenden menschlichen Werten unverhältnismäßig groß ist und jene, die ein großes Güterverkehrsaufkommen bedingen.

Maßnahmen sollen getroffen werden, die dazu geeignet sind, außer-urbane Funktionen der technischen Unterstruktur bezüglich ihrer negativen Auswirkungen auf die Umwelt wirkungsvoll zu separieren. Dies kann entweder durch unterirdische Unterbringung oder, unter Bedachtnahme auf wirkungsvolle Isolierung, durch Anordnung an Standorten im außer-urbanen Gebiet geschehen. Maßnahmen sollten sich dahingehend auswirken, dass neue außer-urbane Funktionen in der beschriebenen Weise angelegt und bestehende außer-urbane Funktionen in solche Lagen umgesiedelt werden.

(Außer-urbane menschliche Funktionen sind z. B. großflächige Gebiete für Erholung, Sport, Freizeitgestaltung, die auch die ökologische Reserve für das urbane Gebiet darstellen. Die außer-urbane technische Unterstruktur beinhaltet z. B. Anlagen für die Produktion von Energie und Wärme und für die primäre Lagerung von Treibstoffen, Produktionsgütern u. a. und Verkehrsanlagen wie Flughäfen, Autobahnen, Frachtenbahnhöfe u. a.)

#### 6. Kompaktheit

Es soll jenes optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens angestrebt werden, das mit den Prinzipien der Gesundheit und Menschenwürde vereinbar ist, wobei der Begriff Nutzung die Bedürfnisse für Erholung und Freizeitgestaltung einschließt.

Als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit im urbanen Gebiet sollen dienen: Stadterneuerung (anstelle von Stadterweiterung), intensive Nutzung von urbanem Brachland,

bessere Landnutzung durch Anwendung dreidimensionaler Planungsmethoden, Vorschriften bezüglich Mindestlandnutzung für Nutzbauten. Außerdem dient als Mittel zur Erreichung der Kompaktheit die Nutzung jenes Bodens, der durch Umsiedelung außer-urbaner Funktionen und die Entflechtung der technischen Unterstruktur verfügbar wird.

## **7. Schaffung von Umweltoasen**

Durch die Umgestaltung bestehender bebauter Gebiete sowie durch die Schaffung neuer bebauter Gebiete im Zuge der Stadterneuerung soll schrittweise ein System von beispielgebenden Umweltoasen gestaltet werden. Ziel soll sein, die dort herrschenden Umweltbedingungen systematisch im gesamten urbanen Gebiet herzustellen.

Jene Maßnahmen, die in den vorstehenden Prinzipien angeführt sind, bilden die Grundlagen für die Schaffung von störungsfreien Umweltoasen, die ihren Bewohnern, den Arbeitenden und Besuchern Sicherheit, gute Luft und stressarme Umgebung bieten.

## **8. Identifikation, Stimulation, Überschaubarkeit**

Die städtischen Strukturelemente (Nachbarschaften, Stadtviertel, Bezirke) sollen ein erhöhtes Maß an Eigenleben erhalten. Jedes der Stadtelemente soll multifunktional, durch kleinkörnige Verflechtung aller stadtgerechten Funktionen überschaubar gestaltet werden. Unterschiede zwischen den individuellen Stadtelementen und der gemeinsame unterschiedliche Charakter gegenüber den außer-urbanen und außer-städtischen Gebieten sollen die zeitweilige Befriedigung des Bedürfnisses nach abenteuerlichem Erlebnis mittels entsprechender Kommunikation ermöglichen.

Hiezu notwendige Maßnahmen sind unter anderem: Ermutigung zur Differenzierung der Gestaltung von Gebäuden und öffentlichen Räumen, der individuellen Wohn- und Arbeitsstätten, besondere Akzentuierung von Gemeinschaftsbauten und Anlagen durch geeignete Ausdrucksformen der Architektur und Künste. Andererseits sollen Bestrebungen, die zur Gleichschaltung und daher Monotonie führen, durch Zurückhaltung bezüglich Vorschriften und Normen entmutigt werden.

## **9. Der historische Stadtkern**

Als Prüfstein unserer Fähigkeit, eine menschenwürdige urbane Umwelt zu gestalten, soll der historische Stadtkern, der von desintegrierenden Erscheinungen bedroht ist, systematisch und vordringlich vitalisiert werden. Diese Vitalisierung soll unter Respektierung der historischen Gestaltungsprinzipien, durch Schaffung von beispielgebenden Umweltbedingungen, durch leichte Erreichbarkeit, durch Erhöhung der Multifunktionalität (besonders bezüglich der Wohnfunktion) und durch Entwicklung einer effizienten technischen Unterstruktur erfolgen.

Jene Maßnahmen, die im Allgemeinen im Prinzip (7) – Schaffung von Umweltoasen – angeführt werden, sollen im Stadtkern im Hinblick auf seine außerordentlichen Aufgaben und Verpflichtungen sowie im Hinblick auf die Abhängigkeit aller anderen Stadtelemente von der Vitalität des Stadtkerns vordringlich getroffen werden.



## 10. Natur- und Landschaftswerte

Natur- und Landschaftswerte sollen ökologischen Erkenntnissen entsprechend geschützt, geschont und ausgebaut werden. Erholungsfunktionen mit hohem Flächenbedarf sollen im außer-urbanen Gebiet angelegt werden.

Maßnahmen müssen dahingehend gerichtet sein, die Zerstörung von unersetzlichen Landschafts- und Naturwerten durch Verschandelung und Verhüttelung nicht nur zu verhindern, sondern dort, wo diese bereits eingetreten ist, durch Eliminierung die Ursachen der Störung beseitigen. Die Ausschöpfung von potentiellen Landschafts- und Naturwerten wie z. B. im Wiener Wald, in der Lobau usw. ist anzustreben. In Konfliktsituationen zwischen den Bedürfnissen der technischen Unterstruktur, der außer-urbanen technischen Funktionen und ökonomischen Gesichtspunkten der Urproduktion einerseits und Erholungswerten andererseits sollen Letztere Priorität erhalten.

## 11. Menschgeschaffene Werte

Alle kulturellen Werte, die die Lebensqualität der Stadt physisch und psychisch erhöhen, sollen ungeachtet ihrer Entstehungszeit erhalten, geschützt, gefördert und wenn nötig mit neuem Lebensinhalt erfüllt werden. Darüber hinaus soll die Schaffung neuer kultureller Werte begünstigt, ermutigt und gefördert werden.

Maßnahmen müssen über die Zielsetzungen eines historisch orientierten, musealen Denkmalschutzes hinausgehen. Das wertvolle Erbe der Vergangenheit soll unter Rücksichtnahme auf die Lebensqualität der heutigen und künftigen Generationen erhalten und mit neuem Lebensinhalt erfüllt werden. Maßnahmen sollen zusätzlich darauf gerichtet sein, das Schaffen der gegenwärtigen Generation zu ermutigen, sodass Denkmale, nämlich Denkwürdiges, auch künftigen Generationen überliefert wird.

## 12. Priorität für den kollektiven Verkehr

Kollektivverkehr soll ermutigt und Individualverkehr entmutigt werden. Als Kollektivverkehr sollen alle jene vielfältigen Methoden betrachtet werden, die zum Transport von Personen und Gütern in zusammenfassender Weise geeignet sind. Neue Methoden sollen erforscht und erprobt werden. Die Kollektivverkehrsmittel sollen in Relation zu Entfernungen und zu Besiedlungsdichten in zahlreichen Variationen geplant und so einheitlich wie möglich gestaltet und betrieben werden. Ziel ist die Minimierung der Umsteignotwendigkeit und Steigerung der Attraktivität.

Maßnahmen zur Entmutigung des Individualverkehrs sollen im Gleichschritt mit dem Ausbau des Kollektivverkehrs zur Durchführung gelangen. Solche Maßnahmen sind teils steuergesetzlicher Natur. Beispielsweise soll die Zweckgebundenheit aller aus dem Individualverkehr erfließenden finanziellen Mittel dahingehend modifiziert werden, dass diese Mittel für die Anlage, Verbesserung und den Betrieb aller Verkehrsmittel, besonders der kollektiven, verfügbar sind. Weiters sollen alle Bemühungen und Investitionen, die den unersättlichen Bedarf des Individualverkehrs im urbanen Gebiet zu befriedigen suchen, eingestellt werden.

Die Gesetzgebung bezüglich der Anlage von Garagen sollte dahingehend modifiziert werden, dass Lagerraum für Individualfahrzeuge nicht in Verbindung mit Einzelstrukturen geschaffen werden soll, sondern ausschließlich in der Form von Kollektivgaragen an solchen Standorten, die für störungsloses Zu- und Abfahren der Fahrzeuge geeignet sind. Andererseits soll die Benützung der Kollektivverkehrsmittel durch deren Ge-

staltung, Geschwindigkeit, Verlässlichkeit, Annehmlichkeit, günstige Umsteigemöglichkeit und niedrige Benützungsgebühr ermutigt werden.

### 13. Stadterneuerung

Großflächige Stadterneuerung soll, solange kein merkbarer Bevölkerungszuwachs stattfindet, als einzige Entwicklungspolitik verfolgt werden.

Maßnahmen für die Stadterneuerung sollen bewirken, dass private und öffentliche Schaffenskraft die im Interesse des Gemeinwohls liegende Nutzung des städtischen Bodens herbeiführen, und zwar im Sinne aller vorher erwähnten Prinzipien. Stadterneuerung darf nicht nur den Ersatz veralteter Bausubstanz durch neue erwirken, sondern soll großflächig Elemente einer besseren Stadtstruktur, neue Wohnformen und neue Lebensformen schaffen.

### 14. Flexibilität, Reversibilität und Elimination

Wir erkennen, dass alles menschliche Schaffen der Möglichkeit von Irrtümern unterworfen ist.

Um die Folgen von Irrtümern so weit wie möglich zu vermeiden, sollen für alle Entscheidungen und Durchführungen der Umweltgestaltung mehrere alternative Lösungsvarianten erarbeitet und jene Lösungen ausgewählt werden, welche im Hinblick auf die Zukunft Flexibilität, Reversibilität und Elimination optimal berücksichtigen.

Maßnahmen sollen dahingehend getroffen werden, dass Anlagen und Bauwerke, die möglicherweise nur kurzfristig unseren jetzigen Bedürfnissen entsprechen, die städtische Umwelt der Zukunft nicht ungebührlich belasten (als ein Beispiel: die Eisenbeton-Flaktürme des Zweiten Weltkrieges). Solche Maßnahmen sollten auch auf die Verringerung der Starrheit, wie sie sich in gewissen Methoden der Vorfabrikation für Wohnungen äußern, gerichtet sein.

### 15. Durchführung

Der Prozess der Entscheidung, Lenkung und Verantwortlichkeit für die Stadtplanung soll im Sinne dieser Leitlinien in höherem Maße als bisher durch die gewählten Volksvertreter erfolgen. Zu diesem Zweck soll sich die Volksvertretung der Forschung und Beratung durch unabhängige Wissenschaftler (wie Biologen, Humanökologen, Soziologen, Mediziner, Psychologen, Rechtswissenschaftler usw.) bedienen, um Grundlagen für Entscheidungen zu schaffen und diese in engster Zusammenarbeit mit gestalterisch Tätigen (Architekten, Planern, Künstlern innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung) in die Form von Planungsvorhaben umsetzen zu lassen. Die Durchführung der von der Volksvertretung getroffenen Planungsentscheidungen soll Technikern und Spezialisten, innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltungen, obliegen.

Maßnahmen, die zum Verständnis und zur aktiven Mitarbeit der Bevölkerung und nicht behördlicher Institutionen notwendig sind, schließen Veröffentlichungen und offene Diskussionen aller Planungsmotivationen und Planungsdokumente, intensive Aufklärung und Information und Schulung in Umweltkunde für alle Altersstufen ein. Diese Maßnahmen müssen als fortlaufend wirksamer Prozess durch alle geeigneten Mittel realisiert werden.

In jenen Fällen, in denen das Treffen von geeigneten Maßnahmen für die gesamte Stadtentwicklung außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Wien liegt, sollen diese durch



engste Zusammenarbeit mit und Einflussnahme auf Gemeinde-, Bundesländer- und Bundesbehörden sowie auch durch Bemühungen auf internationaler Ebene, auf den Gebieten der Legislatur, Steuergesetzgebung, Raumordnung, Umweltplanung und Wirtschaftsplanung angestrebt werden. Hierbei sollen alle jene Chancen, die Wien dank seiner geopolitischen Lage und seines wirtschaftlichen und kulturellen Potentials bietet, durch Maßnahmen im Interesse der Wirtschaftsförderung, der Kultur- und Kunstförderung, der Heranziehung internationaler Veranstaltungen und Institutionen voll genutzt werden.

## Raumplanung und Verkehr

### Rede von Victor Gruen, gehalten am Salzburger Institut für Raumforschung, 25. November 1976

Der Titel des Tagungsthemas „Anforderungen und Wünsche der Verkehrsplanung an die Raumforschung“ hat mich, offen gestanden, total verwirrt. Zuerst nahm ich optimistischerweise an, dass es sich um einen Druckfehler handeln müsse, aber dann erschien es mir als möglich, dass sich in diesem Tagungsthema in bestürzender Weise die tiefliegende Verwirrung unserer Ära der Spezialisierung, in der technischen Fachleuten eine Kommandostellung über humanistische Zielsetzungen gegeben wird, ausdrückt. Denn die Themenstellung bedeutet ja nichts anderes, als dass man einer untergeordneten dienenden Funktion, nämlich dem Verkehr und dessen Anforderungen und Wünschen, eine Priorität über die Hauptfunktion, nämlich die lebenswerte Gestaltung unseres Lebensraumes, einräumt und damit den Bock zum Gärtner macht.

Der durch die Thematik der Tagung vorgeschlagene Vorgang ist ungefähr so absurd, als wenn wir vor der Gestaltung des Wohnraumes unseres Heimes uns vorher nach den Anforderungen und Wünschen des Installateurs erkundigen würden, um seine Anforderungen und Wünsche dann womöglich noch als Leitlinie für unseren intimsten Lebensbereich zu verwenden.

In diesem Sinne bildet das Tagungsthema einen Anlass, sich einmal prinzipiell mit der Tragödie unserer Zeit, in der alles, was die menschliche und außermenschliche Natur betrifft, zurückgestellt wird, hinter den Spezialinteressen der wirtschaftlichen und technischen Belange zur Beschäftigung, um die Bereiche einer humanitären Gesinnung gegenüber jenen eines gedankenlosen Materialismus abzugrenzen.

Obwohl diese tragische Diskrepanz sich in allen Bereichen des menschlichen Lebens und der Planung für dessen Zukunft ausdrückt, wie z. B. auf dem Gebiet der Wirtschaftsplanung, der Energieplanung, der Erziehung und Bildung, will ich mich auf das mir gegebene Thema „Raumplanung und Verkehr“ konzentrieren.

Die Aufgabe der Raumforschung kann es doch wohl nur sein, danach zu forschen, wie die Erhaltung, Erreichung oder Wiederherstellung einer „lebenswerten Umwelt“ für besiedelte und unbesiedelte Gebiete, für Stadt und Land, erreicht werden kann, und aufgrund dieser Forschung Erkenntnisse zu gewinnen, die dem Raumplaner, dem Bundes-, Länder-, und Gemeindepolitiker zur Verfügung gestellt werden können.

In meiner mehr als 25-jährigen weltweiten Forschungstätigkeit bin ich bezüglich dessen, was wir „Verkehr“ nennen (der manchmal auch als die Freiheit der Mobilität gepriesen wird), zu gewissen Erkenntnissen gelangt.

Unter „Verkehr“ verstehe ich jene Art der Fortbewegung und des Transportes von Gütern, die mit Hilfe von mechanischen Mitteln und dem Einsatz künstlicher Energie bewerkstelligt wird. Jene Arten der Fortbewegung, die nur durch Aufwendung menschli-



cher Energie erfolgen, wie z. B. gehen, laufen, schwimmen, im Kinderwagen fahren, zu Bett und zu Tisch gehen, spaziergehen, rodeln und Eis laufen, beziehe ich in den Terminus „Verkehr“ nicht ein.

Mein erstes Forschungsergebnis war, dass die Verwendung aller mechanischen Verkehrsmittel zu einem geringeren oder größeren Ausmaß Missstände und Schäden verursacht. Denn in allen Fällen der mechanischen „Verkehrsmittel“ ergibt sich eine Verschwendung von unersetzbaren und unvergrößerbaren natürlichen Gütern, ein großer Einsatz von „künstlicher Energie“ und damit die Produktion von teilweise giftigen Abfallstoffen, die wohl zur Seite, aber nie weggeschafft werden können. Alle Verkehrsmittel verbrauchen, zerstören oder vergiften das unersetzliche und unproduzierbare natürliche Gut „Land“. Sie alle verursachen Gefahren, sowohl für Verkehrsteilnehmer als auch für Außenstehende. Sie alle verursachen Lärm, verkürzen unsere Lebensdauer und vermindern „Lebenswertigkeit“.

Hiezu kommt noch die Erkenntnis, dass wenn die Größe des Verkehrsvolumens die Schwelle der „Maßgerechtigkeit“ überschreitet, sich die verschiedenen mechanischen Verkehrsmittel gegenseitig in den Weg geraten und dadurch Zusammenstöße, Unfälle und Stockungen hervorrufen. In diesem Fall bewirkt Verkehr das Gegenteil von „individueller Mobilität“, nämlich „kollektive Immobilität“, die man auch als „Zusammenbruch des Verkehrs“ bezeichnet.

Da ein nicht maßgerechtes Ausmaß von Verkehr ungeheuerliche Mengen von künstlicher Energie erfordert, bankrottiert er die Volkswirtschaft und führt zur Suche nach zusätzlicher Energie und damit zu gefährlichen Experimenten (wie z. B. mit Kernkraftwerken). Ein großes Angebot an mechanischen Verkehrsmitteln verlockt uns dazu, auseinander zu streben, und untergräbt damit die positiven menschlichen Werte der Sesshaftigkeit, des Heimatgefühls und der Urbanität. Sowohl durch seine Möglichkeiten als auch durch seine belastigenden Auswirkungen wirft der Verkehr uns zurück in die Ära des Nomadentums, geprägt durch ewige Rastlosigkeit, durch Flucht und Jagd.

Aus dem vorher Gesagten ergibt sich das Folgende:

### 1. These:

*Je weniger mechanische Verkehrsmittel wir benutzen müssen, desto besser ist es, und deshalb muss Raumplanung darauf gerichtet sein, den mechanischen Verkehrsbedarf auf ein Minimum zu reduzieren.*

Erst aufgrund dieser grundlegenden These können wir uns damit beschäftigen, im größeren Detail zwischen den zwei Hauptkategorien der Mobilität zu unterscheiden, um uns später der Analyse der drei Hauptarten und seiner vielen Unterarten zuzuwenden.

Die zwei Hauptkategorien sind:

- freiwillige Mobilität
- Zwangsmobilität

Für die freiwillige Mobilität besteht ein Bedürfnis, weil der Mensch als ein neugieriges und von Abenteuersucht und von Wissensdrang erfülltes Wesen in die Ferne schweifen und sich deshalb fortbewegen will. Wenn diese „freie Mobilität“ maßvoll und vernünftig ausgeübt wird, dann kann sie Erlebniswerte, Erkenntniswerte, Gesundheits- und Wissenswerte schaffen, welche die Nachteile, die mit jeder Art des Verkehrs verbunden sind, überwiegen.

Diese 1. Kategorie der Mobilität – die freiwillige – sollte also durch Raumplanung gefördert werden, jedoch in solcher Weise, dass sie mit dem geringsten möglichen Schaden für den Menschen und für seine Umwelt und mit dem geringsten Aufwand an künstlicher Energie betrieben werden kann.

Die 2. Hauptkategorie „Zwangsmobilität“ hat ihren Beweggrund nicht darin, dass wir uns fortbewegen wollen, sondern darin, dass wir uns fortbewegen müssen. Gewisse Missstände zwingen uns dazu, uns verfrachten zu lassen, um von unseren Wohnorten zu unseren Stätten der Arbeit, des Lernens, der Geselligkeit, der Kultur, der Fortbildung, des Einkaufs usw. zu gelangen.

„Zwangsmobilität“ ist nicht eine wertschöpfende, sondern eine wertzestörende Tätigkeit. Sie verlangt von jedem von uns unzumutbare Opfer an Leben, Gesundheit, Zeit und Geld. Sie fordert eine sündhafte Verschwendung aller naturgegebenen Güter wie Land und Rohstoffe.

Die Missstände, die die Ursache der Zwangsmobilität sind, existieren deshalb, weil zukunftssträchtige Raumplanung, Regionalplanung und Stadtplanung entweder überhaupt nicht existieren oder als nachvollziehende Tätigkeit die „Anforderungen und Wünsche“ des krassen Materialismus, der Profitsucht oder technische Fehlentwicklungen einfach zur Kenntnis nimmt. Je mehr Zwangsmobilität existiert, desto geringer werden die Chancen für die erfreuliche Ausübung der freiwilligen Mobilität.

## 2. These:

*Die maßvolle Ausführung der freiwilligen Mobilität soll gefördert werden, ein Ziel, das aber nur erreicht werden kann, wenn die übermächtige „Zwangsmobilität“ auf ein Minimum reduziert wird.*

Ich habe vorhin erwähnt, dass es drei Hauptarten des Verkehrs gibt. Sie sind:

- Kollektivverkehr
- Gemeinschaftsverkehr
- Individualverkehr

Diese drei Hauptkategorien bestehen sowohl mit Bezug auf freiwillige als auch mit Bezug auf Zwangsmobilität.

Die Mitteln des Kollektivverkehrs werden im Allgemeinen durch die Gesellschaft, also Staat, Länder und Gemeinden, bereitgestellt. Sie können z. B. Eisenbahnen, Untergrundbahnen, Schnellbahnen, Wasser- und Luftschiffe sein. Auf dem Gebiet des Transportes von Gütern können sie Güterzüge, Rohrleitungen, Kabelleitungen usw. sein.

Die Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs können sowohl von behördlichen als auch privaten Stellen beigestellt werden. Sie sind z. B. Aufzüge, Rolltreppen, Schulbusse, Betriebsbusse, Leihautomobile, Taxis, Fahrzeuge von Transportgenossenschaften usw. Die Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs unterscheiden sich von jenen der dritten Hauptart, den Individualverkehrsmitteln, dadurch, dass sie nicht dem einzelnen zur Verfügung stehen, sondern durch fortwährenden Einsatz und größere Kapazität einen weit größeren Nutzen haben. Sie sind deshalb land- und energiesparender als Individualverkehrsmittel, weil sie ohne übergroße Leerlaufperioden operieren und dadurch z. B. den Bedarf an Parkplätzen vermindern.

Die dritte Hauptart ist das Individualverkehrsmittel. Es wird heute hauptsächlich durch Explosionsmotoren betrieben und tritt als Pkw oder Lkw in Erscheinung. Mit Bezug auf schädliche Auswirkungen des Verkehrs im Allgemeinen nimmt diese dritte Hauptart zweifellos eine Spitzenposition ein.



Das Individualverkehrsmittel konsumiert die größten Landflächen (für Bewegungsraum, Parkraum, Herstellung, Reparatur, Pflege und Ablagerung – per Stück ungefähr 300 m<sup>2</sup>) Es bedingt den größten Energieaufwand und durch die sehr kleine Ausnutzung dieser Energie auch die größte Menge von Energieabfallprodukten, die von besonderer Giftigkeit sind. Seine vielgerühmte Tugend, nämlich jene, dass es imstande ist, seinen Besitzer jederzeit von jedem gewünschten Ort zu jedem gewünschten Ziel in verhältnismäßig kurzer Zeit zu transportieren, ist in Wirklichkeit sein größtes Laster. Denn durch diese Eigenschaft wird das Individualverkehrsmittel zum Verführer und Verleiter, soweit wie möglich auseinander zu streben, menschliche Aktivitäten zu zerstreuen und Entfernungen ins Maßlose zu vergrößern. Dieses Laster bewirkt, dass wenn man ihm nicht energisch entgegentritt, es zur Erreichung der verschiedenen Zielorte es zum Schluss keinen anderen Ausweg gibt, als immer mehr Individualfahrzeuge zu benützen.

Wir lassen uns deshalb dazu verleiten, dieses künstlich aufgebaute Laster durch die Beistellung von immer mehr Straßen und Autobahnen zu befriedigen. Je mehr wir uns dieser Tätigkeit der Befriedigung der Individualverkehrsbedürfnisse hingeben, je mehr wir also die Ausübung des Lasters erleichtern, desto größer wird die Süchtigkeit nach dem Individualverkehrsmittel. Da die Süchtigkeit in einem bedeutend höheren Ausmaß wächst als die Möglichkeit, die Wünsche durch Straßenbau zu befriedigen, bewegen wir uns in einem Teufelskreis, der bewirkt, dass die dritte Hauptverkehrsart, nämlich der Individualverkehr, die zwei anderen Hauptverkehrsarten, den Kollektivverkehr und den Gemeinschaftsverkehr, abwürgt. Für den Individualverkehr gilt das Sprichwort „Wie gewonnen, so zerronnen“. Je mehr Individualverkehrsmittel wir gewinnen, desto mehr zerrinnen unsere Städte und unsere Siedlungen ins Uferlose.

Aus diesen Erkenntnissen ergibt sich für die Raumplanung die

### 3. These

*Wir sollten so planen, dass die Nutzung des Kollektivverkehrs als relativ unschädlichste Verkehrsart gefördert und, wo dies nicht ausreicht, Mitteln des Gemeinschaftsverkehrs eingesetzt werden können, und dass der Individualverkehr, mit der Ausnahme von extrem dünn besiedelten Gebieten, möglichst ausgeschaltet wird.*

Ich habe erwähnt, dass es innerhalb der zwei Hauptkategorien und der drei Hauptarten des Verkehrs eine große Anzahl von Unterarten gibt. Diese Unterarten unterscheiden sich voneinander dadurch, dass sie verschiedene Energiequellen für ihren Betrieb benötigen, wie z. B. Dampf, Öl, Elektrizität, Gas, und weiters dadurch, dass sie verschiedene Arten von Betriebsflächen wie Schienen, Betonbänder, Rohrleitungen, Wasserflächen usw. benützen.

Für die Auswahl dieser Unterarten gilt die

### 4. These

*Wir sollen jene Energiearten und jene Fortbewegungsflächen benützen, die bezüglich des Verbrauches von natürlichen Rohstoffen, bezüglich Landverbrauch und der Erzeugung von Umweltstörungen die kleinsten Schäden anrichten.*

Es ist ausschließlich mit Bezug auf diese 4. These, dass wir uns der Hilfsleistungen von technischen Experten bedienen müssen, wobei wir sie dazu ermutigen sollen, möglichst günstige Energiearten und Fortbewegungsflächen zu erfinden, zu entwickeln und zu entwerfen.

Bevor wir nun darauf eingehen, zu analysieren, in welcher Weise die vorhin genannten 4 Thesen, die sich alle auf Verkehr beziehen, in der Raumplanung Ausdruck fin-



den können, ist es wohl unerlässlich, wegen der vielen bestehenden Missverständnisse einige Wort über Sinn und Zweck der Raumplanung zu sagen.

Für mich ist Raumplanung gleichbedeutend mit verantwortungsvoller Umweltplanung, das heißt – mit jenen in die voraussehbare Zukunft gerichteten Maßnahmen, die das ökologische Gleichgewicht und das Überleben der Menschheit sicherzustellen geeignet sind, um zusätzlich das menschliche Dasein „lebenswert“ zu gestalten.

Raumplanung ist nicht, wie viele zu glauben scheinen, eine nachvollziehbare Tätigkeit, die alle jene Tatsachen, die durch Wirtschaftswachstum und Entwicklung der Technik in anarchischer Weise hervorgerufen wurden, säuberlich aufzeichnet, um diesen Fehlentwicklungen aufgrund von Trendberechnungen weitere Möglichkeiten in derselben Richtung zu eröffnen.

Es handelt sich ganz im Gegenteil darum, bestehende Trends wohl zu studieren und zu analysieren, aber aufgrund dieser Analyse unheilvolle Trends entweder abzubremesen oder in die entgegengesetzte Richtung zu lenken. Es handelt sich z. B. nicht nur darum, die Quantität von Arbeitsplätzen zu vergrößern, sondern auch darum, die Qualität des Arbeitsplatzes zu verbessern. Dabei geht es nicht nur um so selbstverständliche Dinge wie Unfallverhütung, sondern um die entscheidende Frage, wie die individuelle Schaffenslust optimale Ausdrucksmöglichkeiten finden kann. Es handelt sich beileibe nicht darum, das völlig utopische Ziel des ewigen Wirtschaftswachstums zu fördern und damit den Bedarf von künstlicher Energie ins Unendliche zu steigern, sondern darum, stabilisierend zu wirken, um sowohl „die Grenzen der Verschwendung“ als auch die Grenzen menschlicher Belastbarkeit nicht zu überschreiten.

Als generelles Ziel könnte der Begriff „Maßgerechtigkeit“ dienen. Dieser Begriff deutet darauf hin, dass es für jeden menschlichen Lebens- und Tätigkeitsbereich eine optimale „Dosierung“, die oberhalb des unteren Schwellenwertes des Mangels und unterhalb des oberen Schwellenwertes des Überflüssigen liegt, gibt.

Vielleicht lässt sich das, was ich mit optimaler Dosierung meine, am einfachsten auf dem Gebiet der Medizin erklären: Wenn ein Arzt zwecks Heilung einer Krankheit eine Pille in ganz bestimmter Dosierung verschreibt, so tut er dies, weil er weiß, dass eine kleinere als die verschriebene Menge völlig wirkungslos bleiben würde, dass aber eine größere Dosierung tödliche Folgen nach sich ziehen könnte. Wenn wir das Wort „Maßgerechtigkeit“ auf unsere Ess- oder Trinkgepflogenheiten übertragen, dann heißt das, dass Maßgerechtigkeit dort liegt, wo wir unserem Organismus die optimale, maßgerechte Dosierung zuführen. Sowohl eine Unterdosierung als auch eine Überdosierung, also verhungern oder überfressen, wären für unsere Gesundheit gleich schädlich.

Dieses Gesetz der Maßgerechtigkeit betrifft auch den Einsatz künstlicher Energie. Wenn wir auf die Verwendung künstlicher Energie völlig verzichten würden, dann müssten wir viele unangenehme und ungesunde Arbeit selbst erledigen. Wenn wir aber künstliche Energie im Übermaß einsetzen, dann besteht die Gefahr, dass nicht wir die Maschinen, sondern die Maschinen uns beherrschen und dass schließlich im Falle völliger Automatisierung wir alle arbeitslos werden würden.

Die Aufgabe der Raumplanung also ist es, im Sinn des Begriffes der „Maßgerechtigkeit“ die unvermehrten Ressourcen der Natur vor Zerstörung und Vergiftung zu bewahren, unsere landwirtschaftlichen Gebiete, unsere Landschaft und das Erbe unserer Vergangenheit zu schützen, die Würde des Menschen dadurch, dass man ihm ein hohes Ausmaß der Selbsterfüllung gewährt, zu erhöhen, das leibliche Wohl, das durch Überkonsum ebenso bedroht ist wie durch Unterkonsum, zu gewährleisten, aber auch das seelische Wohl nicht zu vergessen.



Soweit Verkehr betroffen ist, glaube ich, dass wir aufgrund der 4 Thesen, die ich Ihnen vorgetragen habe, zum Schluss kommen müssen, dass es unsere Aufgabe als Raumplaner ist, nicht für, sondern gegen den Verkehr zu planen. Innerhalb dieser Hauptregel soll es unser Bestreben sein, freiwillige und wertschöpfende Mobilität zu ermutigen und zerstörerische Zwangsmobilität zu entmutigen. Innerhalb dieses Prinzipienrahmens sollten wir die wenigst schädlichen Verkehrshauptarten, das sind Kollektivverkehr und Gemeinschaftsverkehr, ermutigen, und zwar mit dem Schwergewicht auf umweltschonende Energiearten.

Daraus ergibt sich zwingend, dass wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln Individualverkehr entmutigen müssen. Die Mitteln, die uns für diese Art der Raumplanung zur Verfügung stehen, sind nicht nur mannigfaltig, sondern fast alle durch volle Ausnutzung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vorhanden. Sie sind teilweise rein planerischer Natur, teilweise können sie durch die Mitteln der Ermutigung und Entmutigung, also Steuervorteile und Steuernachteile, sinnvolle Tarifgestaltung, Vor- und Nachteile in der Abschreibung von Investitionen, und wenn und wo notwendig durch neue Vorschriften zum Einsatz kommen.

Im planerischen Bereich müssen wir vorerst strikte zwischen zwei Arten der Landnutzung unterscheiden und demgemäß verfahren. Wir benötigen Land:

- für die Besiedelung und für alle dazugehörenden Einrichtungen und
- für unbesiedeltes oder schwach besiedeltes Land.

Da Land ganz zweifellos ein unvermehrbares und von Menschen nicht produzierbares natürliches Gut ist, und da alles Leben, sowohl das menschliche als auch das tierische und pflanzliche, von der Menge und Qualität des unbesiedelten Landes abhängt, ergibt sich zwingend, dass wir mit Hinsicht „auf das besiedelte Land“ mit äußerster Sparsamkeit vorgehen müssen, um ein größtmögliches Ausmaß von Land für primäre Lebenszwecke zu erhalten. Denn es ist dieses unbesiedelte Land, das uns mit den Lebensnotwendigkeiten, mit unserer Nahrung, mit atembare Luft, mit trinkbarem Wasser, mit Rohmaterialien und mit Erholungsmöglichkeiten versorgt.

Wenn wir dieses „unbesiedelte Land“ seinem Ausmaß nach ständig vermindern, und seiner Nutzbarkeit nach durch Zerschneidung qualitativ erniedrigen, wenn wir unsere Felder, unsere Wälder, unsere Auen, Flüsse, Seen und Berge durch Auswuchern der Siedlungsgebiete nicht nur versiedeln, sondern auch versudeln, dann graben wir uns unser eigenes Grab.

Es ist also die Verpflichtung der Raumplanung, die Siedlungsgebiete so eng und scharf begrenzt und so kompakt wie möglich zu halten.

Dieser Verpflichtung werden wir aber nicht nachkommen können, wenn Siedlungen aller Größenordnungen, von Dörfern zu Kleinstädten bis zu Großstädten, von ihren Bürgern als lebensfeindlich angesehen werden und wenn sie wegen dieser Lebensfeindlichkeit zu einer nicht endenden Flucht an die Peripherie, in die Region, in das Umland, in Zweithäuser, in Orte des Massenfremdenverkehrs herausfordern und dadurch die physischen und psychischen Eigenschaften des unbesiedelten Landes zerstören und vergiften.

Von den vielen Gründen, die die Einwohner unserer Siedlungen zur Flucht treiben, ist interessanterweise der Individualverkehr mit der von ihm erregten Verpestung der Luft, Lärmbelästigung und Gefahren einer der ausschlaggebendsten.

Ich verweise z. B. auf die Schlagzeile auf der ersten Seite der „Arbeiter-Zeitung“ vom 31.10.1976, „Verkehr macht aus den Wohnungen Lärmhöhlen“, und auf die folgende Aussage: „Acht von zehn lärmgeplagten Österreichern fühlen sich vom Autoverkehr

belästigt. Jeder zweite findet in seiner Wohnung keine Ruhe mehr.“ (Diese Ziffern stammen vom Statistischen Zentralamt.)

Jemand hat boshafterweise bemerkt, dass Wohnungen entlang von Verkehrsstraßen eigentlich nur von Taubstummen benützt werden sollten. Diese würden den Verkehrslärm nicht hören und wären nicht imstande, sich über den Gestank zu beschweren.

Gelingt es also nicht, die sogenannten Ballungszentren aber auch zehntausende Orte mit Durchzugsstraßen von den Plagen des Individualverkehrs zu befreien, dann wird es uns nie gelingen, der Massenflucht in das unbesiedelte Land Herr zu werden.

Unsere Aufgabe als Raumplaner besteht also darin, die besiedelten Gebiete jeder Größenordnung wieder „lebenswert“ zu gestalten, und zwar unter anderem durch möglichst vollen Ausschluss des Individualverkehrs.

Was sind nun die planerischen Mittel, die uns in dieser Beziehung zur Verfügung stehen?

- Die Anordnung der verschiedenartigen menschlichen Bereiche, wie sie als „Bleiben“, als „Arbeitsorte“ und als „Besuchsorte“ dienen.
- Eine sinnvolle Zuordnung aller dieser menschlichen Bereiche zueinander.
- Eine maßvolle Größenbestimmung für jede bauliche Einheit, die diesem Bereich dient.

Es verbleibt mir nur noch genügend Zeit, um ihnen beispielhaft zu schildern, in welcher Weise wir gegenwärtig durch Planlosigkeit und Fehlplanung haargenau in der entgegengesetzten Richtung handeln. So betreiben wir z. B. aus Gründen der „Rationalisierung“ die Zusammenlegung von Gemeinden, in der Ansicht, dass wenn zwei oder drei notleidende Gemeinden zusammengelegt werden, die finanzielle Krise plötzlich verschwinden würde. Hierdurch berauben wir die Einwohner ihrer Identifikation mit ihrer Gemeinde, vergrößern die Entfernungen zu zentralen Orten, wie Schulen, Spitälern, Kirchen usw. ins Maßlose, erzielen sogenannte „Spagatstädte (höflicherweise „Bandstädte“ genannt), vergrößern den Bedarf nach Zwangsverkehr, und zwar in einer solchen Weise, dass er ausschließlich durch die Nutzung von Individualfahrzeugen befriedigt werden kann.

Wir ergeben uns dem Gigantismus in der Form von Supermärkten, Superverwaltungszentren, Superschulen, und schaffen dadurch Superverkehrserreger, die nur durch Superstraßen miteinander verbunden werden können. Wir ermutigen den Besitz einer „fahrenden Untertasse“ in jedem Stall und wundern uns dann darüber, dass dies zur sogenannten „Streusiedlung“ führt. Hierdurch gelangen wir zu weit unter die Schwelle des Mangels liegenden niedrigen Bevölkerungsdichten, die zur Aushungerung der Eigenschaften, der Nachbarlichkeit und der Urbanität führen. Durch unsere Flächenwidmungspläne fördern wir „Entflechtung“, also großräumige Separierung der verschiedenen Belange des menschlichen Daseins, und verursachen dadurch eine ghettoartige „Apartheid“ sowohl im sozialen als auch im funktionellen Sinn.

Durch alle diese und viele ähnliche Maßnahmen schaffen wir eine völlige Abhängigkeit vom Individualverkehrsmittel und bankrottieren gleichzeitig die öffentlichen Verkehrsanlagen, die zum großen Teil ungenutzt uns zur Verfügung stehen, und statt ausgebaut zu werden, aus „wirtschaftlichen Gründen“ immer mehr verringert werden müssen.

Raumplanung aber könnte, wenn wir vernunftgemäß Schritt für Schritt in der Richtung der „Lebenswertheit“ fortschreiten würden, auch das Gegenteil bewirken. Was wir anstreben sollten, ist nicht Entflechtung, sondern möglichst intime, feinkörnige Verflechtung, bezogen auf soziologisch und funktionell verschiedenartige Lebens-



bereiche. Wir könnten daran arbeiten, sowohl kleinere als auch größere Siedlungsräume und auch große urbane Ballungsgebiete nicht als krebsartig auswuchernde und nach verschiedenen Bereichen groß separierte Gebilde zu gestalten, sondern als Föderationen von maßgerechten Siedlungseinheiten, die multifunktionell und semiautark sein würden, wie z. B. Nachbarschaften, Bezirke, Teilstädte usw. Durch eine solche Handlungsweise könnten wir nicht nur das Identifikations-, Sesshaftigkeits- und Heimatgefühl wiederherstellen, sondern auch eine sinnvolle Partizipation der Bevölkerung an der Gestaltung ihres eigenen Lebensraumes fördern.

Durch eine solche Handlungsweise könnten wir aber vor allem die Plage der Zwangsmobilität zum größten Teil ausschalten. Wir könnten unsere Siedlungsgebiete ihrer Größe nach so einschränken, ihrer Bevölkerungsdichte nach so erhöhen, und wir könnten sie so formen und so organisieren, dass wir innerhalb jeder Einheit gänzlich ohne mechanischen Verkehr auskommen könnten. Nur zur Verbindung dieser Einheiten miteinander und zwecks Verbindung mit der Außenwelt müssten wir Fortbewegungsmittel beistellen, die aber dann zum Großteil aus Kollektivverkehrsmitteln ergänzt durch Gemeinschaftsverkehrsmittel bestehen könnten.

Die sogenannten Wirtschaftsexperten, von denen wir schon lange wissen, dass sie weit unverlässlicher sind als Wetterpropheten, haben Raumplaner anscheinend erfolgreich davon überzeugt, dass je größer ein Betrieb ist, desto rationeller er arbeitet. Wenn diese Wirtschaftsexperten von Effizienz sprechen, dann beziehen sie sich einzig und allein auf jene Effizienz, die im Interesse eines einzelnen Unternehmens liegt, und sie vernachlässigen alle Faktoren, die im Interesse des Gemeinwohls und im Interesse der Erhaltung der Umwelt liegen.

Würde man statt unternehmerischer Effizienz den Begriff „Umwelteffizienz“ anwenden, käme man zu gegenteiligen Resultaten. Als Raumforscher und als Raumplaner sollten wir weniger Gehör schenken den sogenannten Wirtschaftsexperten als den „Wirtschaftsexperten“, denn nur das, was wirkliche Werte für die Menschheit schaffen kann, ohne die uns von der Natur zur Verfügung gestellten Güter zu verschwenden, zu zerstören und zu vergiften, kann als wertschaffende und deshalb zukunftssträchtige Raumplanung aufgefasst werden.

Deshalb plädiere ich für ein entscheidendes „Nein“ zur „verkehrsgerechten“ Planung und für ein begeistertes „Ja“ zur „menschengerechten“ Planung.

## Alternativen zum Einkaufszentrum

### **Ausschnitte aus dem Vortrag von Victor Gruen für das Symposium „Unsere Welt – ein vernetztes System“ in Dornbirn, 3. bis 25. November 1978**

Jene, die sich seit langer Zeit, in meinem persönlichen Fall sind es über zehn Jahre, ernstlich mit Umweltfragen und Umweltplanung auseinander setzen, haben erkannt, dass Alternativen für unser gesamtes Denken, Verhalten und Handeln auf fast allen Gebieten menschlicher Tätigkeit gefunden werden müssen, wenn wir einerseits mit den weltweiten Krisenerscheinungen, wie Wirtschaftskrise, Inflation, Massenarbeitslosigkeit, Überproduktion in der nördlichen und Hunger und Elend in der südlichen Hemisphäre fertig werden wollen, und andererseits die Überbelastung der Biosphäre und der menschlichen, physischen und psychischen Gesundheit beseitigen wollen.

Umdenken und umschwenken, also das Finden von anderen Lebenswegen und Lebensformen, also Alternativen auf allen Gebieten, ist, weil unsere Welt, wie es im Programm dieser Tagung heißt, „ein vernetztes System“ ist, nicht nur wünschenswert, sondern absolut notwendig, wenn wir uns und unseren Nachkommen ein lebenswertes Dasein und schlussendlich das Überleben der Menschheit überhaupt ermöglichen wollen.

Die Zielrichtung, die wir durch die Bereitstellung von Alternativen verfolgen, ist im Allgemeinen die Herstellung eines biologischen Gleichgewichts, einer friedlichen Koexistenz zwischen den mächtigen Kräften der Natur und den Menschen als integrativen Teil der Natur, ein „maßgerechtes“ Verhalten, das uns ohne Ausschachtung und Vergiftung der nicht erneuerbaren Schätze unseres Planeten erlaubt, ein lebenswertes Dasein zu führen. Das wird nur gelingen, wenn wir ein brutales Wirtschaftssystem des zentralisierten Gigantismus durch ein humanes und umweltgerechtes „sanftes“ System der Dezentralisierung und des maßgerechten Einsatzes von sich stets erneuernden Fließenergien, wie z. B. Sonnenenergie, Biogasenergie und aller verwandten Energiearten ersetzen, wobei wir den gesamten Energieverbrauch durch weise Energiehaushaltung und bessere Nutzung der den Menschen innenwohnenden geistigen und physischen Energie bedeutsam drosseln müssen.

Die Superverkaufsmaschine, auch Einkaufszentrum genannt, ist neben dem Supermarkt, den Superstraßen, den Superzentren für Verwaltung, Schulung, Vergnügung, Besiedlungszentren, ja selbst Zentren für Kultur und Massentourismus nur ein Symptom für unser missgeleitetes Verhalten, das von Profitgier beflügelt auf Gigantismus und Schaffung von Monokulturen ausgerichtet ist, und zu jener Art von Energievergeudung führt, wie sie durch Zwangsmobilität mittels Individualfahrzeugen und



durch die Errichtung monströser und gefährlicher Energieerzeugungsanlagen führen muss.

Das Thema „Einkaufszentren“ betrifft mich persönlich besonders, weil ich weltweit als der „Vater des Einkaufszentrums“ bezeichnet werde. Tatsächlich habe ich in Amerika, wo ich, gezwungen durch die Barbarisierung Europas durch den Gigantomane Hitler, mich seit Juli 1938 ansiedelte, schon während des Weltkrieges über eine Verbesserung der kulturellen und sozial trostlosen Zustände in den bestehenden, weit ausgebreiteten und dünn besiedelten Vorstadtgebieten nachgedacht und 1943 meine Idee, Nebenstadtzentren als Kristallisationspunkte der Wüstenei der amerikanischen „Suburbs“ zu schaffen, in einem Artikel für die Zeitschrift „Architectural Forum“, der Entwicklungen für die Jahre nach dem Krieg voraussehen wollte, das „Einkaufszentrum“ in Wort und Bild beschrieben.

Der ideelle Inhalt meines Vorschlages war auf Integrierung gerichtet und zielte darauf ab, multifunktionelle Nebenstadtzentren, die neben Einkaufsstätten auch andere wichtige urbane Funktionen, wie Stätten der Gesellschaftlichkeit, der Kultur, des Gesundheitswesens, des Erziehungswesens, umfassen sollte, zu schaffen. Um diese Rolle als urbane Nebenkerne erfüllen zu können, bestand ich in meinem Vorschlag auf eine klare Trennung zwischen mechanisierten Verkehrsgebieten und menschengerecht gestalteten Fußgängergebieten, die die völlig fehlende Möglichkeit des ungestörten Promenierens, Herstellung zwischenmenschlicher Kontakte, möglichst ungestört von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung, herstellen könnte.

Es dauerte einige Jahre, bis ich diese Ideen mit der Errichtung der ersten großen integrierten Stadtteilzentren wie „Northland“ in Detroit und „Southdale“, dem ersten überdachten und vollklimatisierten Zentrum, in die Wirklichkeit umsetzen konnte. Weil diese Zentren urbane Werte in Siedlungsgebieten schufen, die sie vorher überhaupt nicht besaßen und die auch in sogenannten Geschäftszentren der amerikanischen Großstädte nicht geboten wurden und weil sie das Einkaufserlebnis in ungestörter und angenehmer Atmosphäre mit kulturellen, gesellschaftlichen und Vergnügungserlebnissen verbanden, wurden sie nicht nur selbst zu ungeheuren Erfolgen, sondern regten weltweite Nachahmung an.

Ich schrieb über dieses Thema schon in den 1950er Jahren ein viel verbreitetes Buch, das noch immer als die „Bibel“ von Einkaufszentren-Unternehmungen angesehen wird, das aber bezeichnenderweise den Titel „Shopping Towns USA“ (also Einkaufsstädte in den Vereinigten Staaten) trug, wodurch ich zum Ausdruck bringen wollte, dass es sich um multifunktionelle Nebenstadtzentren in einem polyzentrisch organisierten Großstadtgebiet handle. Ich schrieb schon damals, dass das vorstädtische Einkaufszentrum nur als Experimentierwerkstätte für die Neugestaltung innerstädtischer Gebiete aufgefasst werden sollte und nur dann segensreich und sinngerecht wirken würde, wenn es zur Gesundung des gesamten städtischen Gewebes durch weiteste Multifunktionalität beitragen würde.

Die Geister, die ich durch die Erfindung des Einkaufszentrums herbeigerufen hatte, übernahm in unheilvoller Weise die ganze Welt. Im ausschließlichen Streben nach schnellen Profiten übernahmen die Spekulanten in Amerika, Kanada, Australien und schließlich in allen anderen Erdteilen einschließlich Europa die rein mechanischen und technischen Kennzeichen der ersten Einkaufszentren, bis heute eine weltweite Einkaufszentrumsindustrie, vertreten durch gigantische Organisationen, die das Konzept in verfälschter Weise übernahmen.



Aus der Idee, die auf Integrierung innerhalb bestehender Siedlungsgebiete gerichtet war, wurde eine, die auf eine Desintegration, also Zerstörung bestehender organisch gewachsener menschlicher Siedlungen, Städtchen und Städte ausgerichtet ist. Aus dem multifunktionalen der bestehenden Bevölkerung dienenden Stadtkern oder Nebenstadtkern wurde eine übermächtige Einkaufsmaschinerie, die es sich zur Aufgabe machte, die Einwohner aus ihren Siedlungsgebieten auf billig zu erwerbende Landgebiete zu locken und durch Nutzung jenes Instrumentariums wie z. B. der Schaffung klimatisierter Fußgängerbereiche, des Angebots großer Parkierungsflächen, Einkaufsmagnete zu schaffen, die den Konsumenten überreden würden, Dutzende von Kilometern für Anreisezeit und Millionen von Litern von Treibstoff zu opfern, um die Verkaufssupermaschinen, auch wenn sie außerhalb der Stadtgrenzen und manchmal sogar – wie im Falle Vorarlberg – außerhalb der Staatsgrenzen liegen, aufzusuchen.

In der ungeheuerlichen quantitativen Ausbreitung des Konzeptes wurden die qualitativen Standards und vor allem die Idee der Multifunktionalität völlig unterdrückt. Besonders tragisch wirkte sich die korruptierte Anwendung der Idee des Einkaufszentrums auf Europa aus, das zum Unterschied von der neuen Welt in Amerika über historisch gewachsene und funktionierende Ortskerne verfügte und eine Bevölkerungsdichte, die etwa zehnmal so groß wie die Amerikas ist, besitzt. Die Landvergeudung, die durch monofunktionelle Nutzung, durch die enormen Autoabstellflächen, durch die für die Bedienung dieser Zentren notwendige Errichtung von Superstraßen herbeigeführt wurde und die notwendigerweise auf Kosten landwirtschaftlicher und landschaftlicher Erholungsgebiete geht, hat sich jetzt schon in Amerika als untragbar erwiesen, ist aber im dicht besiedelten europäischen Raum von katastrophalen Folgen begleitet.

Welch hohe Wogen das Problem des Einkaufszentrums mit Bezugnahme auf Umweltverhältnisse in den Vereinigten Staaten schlägt, wird dadurch bewiesen, dass der Kampf einer Kleinstadt, Burlington (Staat Vermont, 38.000 Einwohner) gegen eine der gigantischen Einkaufszentrum-Unternehmungen als so wichtig erachtet wurde, dass das populäre Magazin „Time“ in seiner Ausgabe vom 13.11.1978 dem Thema unter der Schlagzeile „Bedrohliche Wolken über dem Shopping-Center“ eine ganze Seite widmete. Die Kleinstadt hat ihren Kampf gegen den großen Einkaufszentrum-Unternehmer gewonnen. Die Bürger von Burlington gingen zu Gericht. Als Grundlage für ihre Klage nutzten sie die Gesetzgebung der amerikanischen „Environmental Protection Agency“ (Amerikanische Umweltschutz-Agentur), die aufgrund des vom Kongress schon vor mehreren Jahren erlassenen Luftschutzgesetzes entstand. Die Umweltschutz-Agentur sah sich im Interesse des Luftschutzes gezwungen, auf Landnutzung im allgemeinen Einfluss zu nehmen. Ihre Vorschriften besagen im Wesentlichen, dass jedes Bauvorhaben nicht nur der Genehmigung durch die lokale Baubehörde bedarf, sondern auch einer zusätzlichen Genehmigung durch die Umweltbehörde.

In diesem Zusammenhang erwähnt der Artikel, dass die Bundesregierung verschiedene Mittel einsetzt, um die Überschwemmung mit Einkaufszentren einzudämmen. Eine Anzahl von Bundesagenturen habe geplante Einkaufszentren dadurch verhindert, dass sie sich weigerten, finanzielle Mittel für Straßen und andere notwendige öffentliche Maßnahmen zur Verfügung zu stellen. Die Regierung hat auch in direkter Weise eingegriffen, indem sie hundert Städten finanzielle Mittel für die Wiederbelebung von Stadtkernen zur Verfügung stellte.

Während der letzten Jahre wurde ich wiederholt von Organisationen der Einkaufszentrum-Unternehmer eingeladen, Vorträge über die Zukunft des Einkaufszentrums zu halten. Dies geschah z. B. in München, in London und merkwürdigerweise für eine Sitzung der Wirtschaftsorganisation der Ostblockstaaten in Brünn. Meine Antwort zu der Frage über die Zukunft der Einkaufszentren war in allen Fällen dieselbe. Einkaufs-



zentren im konventionellen Sinn, also große Einkaufsmaschinen in vorörtlichen Gebieten, sagte ich, haben keinerlei Zukunft. Ich begründete diese düstere Voraussage damit, dass Einkaufszentren „auf Öl gebaut“ seien, also einen Rohstoff, der in absehbarer Zeit teurer und immer rarer würde, und mit dem Argument, dass sie, wenn außerhalb des gewachsenen Stadtgebietes gebaut, wie eine Atombombe wirken, deren Strahlungsausfall das geschäftliche, aber auch das kulturelle und gesellschaftliche Leben für immer zerstöre. Die Zukunft, meinte ich, gehöre dem mit dem gewachsenen Stadtgebiet integrierten multifunktionellen Zentrum, das zu Fuß oder durch öffentliche Verkehrsmittel leicht erreichbar sei. Die Zukunft, so meinte ich, gehöre auch dem kleinen und mittleren Zentrum, das sich im maßvollen Verhältnis zu den Bedürfnissen der Bevölkerung verhalte.

## **Die lebenswerte Stadt – Wie können Städte wieder lebenswerter gemacht werden?**

### ***Ausschnitte aus dem gleichnamigen Vortrag von Viktor Gruen, gehalten im Lions Club, Wien, am 25. Mai 1977***

In dem Titel, den Sie mir für meinen heutigen Vortrag gegeben haben, ist nicht nur eine Frage, sondern eine Feststellung enthalten. Die Feststellung betrifft zweierlei, erstens, dass wir die Städte heute nicht als besonders lebenswert betrachten, und zweitens die, die mit dem Wort „wieder“ angedeutet ist, dass die Städte einmal lebenswerter waren, als sie heute sind.

Die Geschichte der Städte reicht Jahrtausende zurück, zu jenen Zeitpunkten, in denen verschiedene menschliche Gesellschaften begannen, sich vom Nomadentum und der Jagd abzuwenden und sich dem Ackerbau und der Viehzucht zuzuwenden. Diese neue Orientierung der Wirtschaft brachte es mit sich, dass man sich ansiedelte. Aus diesen Siedlungen entstanden zuerst kleinere und größere Dörfer und dann die Notwendigkeit, Zentralorgane für viele Dörfer einer Region oder eines Landes zu errichten. Diese Zentralorte erfüllten zentrale Funktionen wie die der Regierung und die eines spirituellen Centers einer Region, also Kirche oder Tempel, die der Erziehung und Bildung, die des Handels. Die Städte wurden, und das lässt sich durch die Geschichte aller Länder in der Welt verfolgen, zu den Wiegen der Kultur, der Kunst und der Staatskunst. Die Stadt als „Civitas“ prägte das kulturelle künstlerische und geschäftliche Leben einer Region oder eines Landes. Die Städte wurden zu Sitzen des Handwerks, des Gewerbes und der höheren Schulen. Sie gewährten ihren Bürgern Schutz vor Elementarereignissen und menschlichen Feinden. Um diesen Schutz zu gewährleisten, waren sie von Mauern und Befestigungen umgeben und besaßen Anlagen gemeinschaftlicher oder „kommunaler“ Natur in der Form von Wasserschutz, Gemeinschaftsbrunnen, Vordächern, Arkaden und Kolonnaden, Kanalisation, ja zu manchen Zeiten sogar zentrale Heizungsanlagen. Die Städte entwickelten sich langsam und organisch entweder um einen Befestigungspunkt, also eine Burg oder eine religiöse Stätte, die oft auch als Befestigung ausgestaltet war. Im Schutz dieser zentralen Orte entwickelten sich in möglichst kompakter Weise, um die Schutzfunktion möglichst effektiv ausüben zu können, die Wohn- und Arbeitsstätten der Bürger, die oft im selben Gebäude untergebracht waren. Dadurch ergab sich eine kleinkörnige Mischung aller städtischen Funktionen in einer anonymen Architektur, die vom Benutzer selbst bestimmt wurde. Innerhalb dieser organisch gewachsenen Baumasse mit ihren engen Straßen, Gassen und kleinen Höfen ergaben sich als Akzente größere Plätze, um die dann die Paläste der Herrschenden, die Kirchen und Tempel, die Versammlungsstätten, die Schulen und Universitäten, die Zunfthäuser und andere Versammlungsstätten und Unterhaltungsstätten angeordnet waren.



Die Verbundenheit war so eng, dass alle urbanen Stätten durch Zufußgehen erreicht werden konnten. Neben der normalen Fortbewegung des Zufußgehens gab es nur langsamen Transport für die herrschende Klasse und für besondere Gelegenheiten durch Pferd oder Ochsen gezogene Fahrzeuge. So war denn die Ausbreitung der Städte innerhalb maßgerechter Grenzen gehalten. Dies machte eine Identifizierung der Bürger mit ihrer Stadt leicht möglich, und diese Identifikation resultierte in Heimatliebe, die einen gewissen Stolz auf die eigene Gemeinschaft hervorbrachte. Die Bürger empfanden ihre Schutz- und Heimstätte als etwas Liebenswertes, sorgten für Ordnung, schmückten ihre Häuser und sorgten für das Wohlergehen und den Schutz ihrer Stadt. Außerhalb der dicht gedrängten Stadt, außerhalb der Mauern und Befestigungen begann als starker Kontrast das Gebiet, das der Landwirtschaft und der Landschaft überlassen wurde. Manche Städte wurden so mächtig, dass sie zu Mittelpunkten staatswesenartiger Gebilde wurden. Wenn es auch in der alten Stadt starke Kontraste zwischen den sozialen Schichten gab, so existierte wegen ihrer Kompaktheit und Durchmischung ihrer Funktionen ein sehr enger Kontakt zwischen den Bürgern.

Die Situation entwickelte sich über Jahrtausende und änderte sich eigentlich erst mit dem Anbruch der industriellen Revolution vor etwa 150 Jahren. In diesen 150 Jahren haben wir unter dem Einfluss der Massenproduktion und der Massenkonsumation zwar vieles an unseren Städten gründlichst verändert, aber die Zeit der Veränderung liegt doch nicht so weit zurück, dass in den alten Städten der Welt nicht noch viele Spuren der ursprünglich organisch gewachsenen Stadtkerne übriggeblieben wären.

Trotzdem haben in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit die alten Städte an Lebenswertigkeit verloren und die neuen Städte, wie die z. B. der Vereinigten Staaten, sie nie ganz erreicht. Der tiefliegende Grund ist, dass wir in vieler Beziehung wieder zum Nomadentum zurückgekehrt sind. So wie die primitiven Völker vor der Gründung der Städte ihr Leben durch Flucht und Jagd bestimmt sahen, wird das Leben der Städter von heute wieder von Flucht und Jagd motiviert. Wir jagen nach Geschäften, Anstellungen und nach Geld, und wir fliehen von jenen unangenehmen Erscheinungen, die wir besonders seit der Zeit des Erscheinens des Individualfahrzeuges als Massentransportmittel in unseren Städten selbst hervorgebracht haben. Wir fliehen also von giftigen Abgasen unserer Fabriken und unseres Verkehrs, von Lärm und von den Gerüchen, die sie erzeugen. Die Flucht geht zuerst aus den zentralen Stadtgebieten an die Peripherie und dann von der Peripherie in die Region und das umliegende Land.

Die ursprüngliche Stadt verbleibt nur Verwaltungsstätte, Arbeitsstätte und Wohnstätte für die Armen, aber sie verliert alle jene ihrer Bürger, die es sich leisten können, die nötigen Transportmittel zu benützen und womöglich in abgelegenen Gegenden „im Grünen“ zu wohnen. Hierbei stellt es sich oft heraus, dass die Flucht ins Grüne zur Illusion wird, sobald genügend andere der Flucht gefolgt sind und die städtischen Übeln des Massenverkehrs durch Automobile und Lastkraftwagen mit sich geschleppt haben.

Das industrielle Zeitalter brachte aber auch ein ungeheures Bevölkerungswachstum der Städte mit sich. Die Fabriken und später die großen Verwaltungsbüros brauchten Maschinen- und Schreibtischklaven, und diese wurden aus den umgebenden landwirtschaftlichen Gebieten in die Stadt gesaugt. Der ungeheure Zuzug äußerte sich zuerst darin, dass um die ursprünglichen befestigten Städte sich Vorstädte entwickelten, die miteinander und mit der Zentralstadt langsam verschmolzen. Der Zuzug von Hunderttausenden, ja in manchen Fällen von Millionen von Menschen brachte Wachstumsprobleme aller Art herbei, von Wohnungsproblemen zu hygienischen Problemen, zu Problemen der Wasserversorgung, zu Problemen des Verkehrs.

Zuerst wurden die Verkehrsprobleme durch öffentliche Verkehrsmittel wie Stadtbahnen, Straßenbahnen, Vorortzüge gelöst und in dieser Ära entwickelten sich die



Vorstädte in ballenartiger Weise, gruppiert um die Stationen der öffentlichen Verkehrsmittel. Dann aber wurde - zuerst in den Vereinigten Staaten und später in Europa – das von einem Explosionsmotor betriebene Individualfahrzeug, das Automobil, zusehends zu einem wichtigen, wenn nicht zum wichtigsten Verkehrsträger. Das Automobil, das die Eigenschaft besitzt, nicht wie die öffentlichen Verkehrsmittel an gewisse Routen, gewisse Fahrpläne und gewisse Stationen gebunden zu sein, brachte die vollkommene Atomisierung der Städte hervor. Sie wuchsen krebsartig in alle Richtungen, und so wurde das Auto nicht nur zum Verleiter, sondern auch zum Begründer der Massenflucht aus den ursprünglich dicht verbauten Stadtteilen, einer Massenflucht, die sich besonders an Wochenenden und Feiertagen äußert, wenn die flüchtenden Bürger der städtischen Bedrängnis entfliehen und die Flucht ins Weite ergreifen.

Stadtplanung, wie wir sie heute kennen, existierte vor der industriellen Revolution eigentlich nicht. Man betrieb entweder militaristische Planung, um die Städte in uneinnehmbare Festungen zu verwandeln, oder repräsentative Planung, um in kleinen Gebieten die Macht und die Glorie der Herrschenden zum Ausdruck zu bringen. Stadtplanung, wie wir sie heute kennen, hat ihren Ursprung in den Missständen, die sich durch das explosive Wachstum der Stadtbevölkerung, durch das Elend der neu Hinzugezogenen, durch die hygienischen Probleme, die auftauchten, ergab. Man bemühte sich Ordnung in das Chaos zu bringen und griff zu dem Mittel, die verschiedenen Bevölkerungsschichten und die verschiedenen städtischen Funktionen so wirkungsvoll wie möglich voneinander zu trennen. Institutionalisiert wurde diese Entwicklung unter der Leitung des großen Architekten Le Corbusier mit der „Charta von Athen“. Ihre Planungsideen entsprangen zum größten Teil dem soziologischen Gewissen einer Gruppe fortschrittlicher Planer. Im Namen dieser „Charta von Athen“ wird noch bis heute in missverständlicher Weise eine Art der Stadtplanung betrieben und gelehrt, die allen Charakteristiken einer Apartheid-Politik entspricht. Durch die Werkzeuge des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes wurde die Stadt in große separierte Reservationen, man könnte auch sagen Ghettos oder Konzentrationslager, zerteilt. Der Flächenwidmungsplan bestimmt, welche Gebiete ausschließlich für industrielle Arbeitsstätten, welche für Büroarbeitsstätten, welche für Verwaltungsdistrikte, welche für Einkaufszwecke und schließlich welche für kulturelle Zwecke benützt werden dürfen. Der Bebauungsplan verfeinert die Apartheid-Politik, indem vorgeschrieben wird, welche Art von Wohngebäuden, welcher Höhe und Größe in den verschiedenen Gebieten gebaut werden dürfen. Auf diese Weise entstehen Reservationen für die Wohnungen der arbeitenden Bevölkerung, des Mittelstandes und Villenviertel für den gehobenen Mittelstand oder die Reichen.

Diese Planungsinstrumente haben es mit sich gebracht, dass die Städte in großmaschiger Weise in separierte Nutzungsgebiete zerstückelt werden. Da aber jedes Nutzungsgebiet mit jedem anderen irgendwie in Verbindung gebracht werden muss und durch die großräumige Separierung die Entfernungen ins Ungeheure wuchsen, wurde das Problem, wie man die Arbeitenden zu ihren Arbeitsplätzen, die Mittelständler zu ihren Büros, alle Bürger zu den Geschäftsvierteln usw. bringen würde, eines von unüberwindbarer Schwierigkeit, mit dem sich die Verkehrsplaner, die zum wichtigsten Teil jedes Planungsamtes geworden sind, umsonst den Kopf zerbrechen. Aus dieser großräumigen Separierung ergibt sich das, was ich „Zwangsmobilität“ nenne, nämlich der Zwang für jeden einzelnen Bürger, sich über weite Distanzen mit mechanisierten Fahrzeugen zu bewegen, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen, sich seiner Schulung zu unterziehen, Kulturstätten oder auch nur Freunde zu besuchen.

Ironischerweise ist es aber gerade der durch diese großräumige Separierung erzwungene Massenverkehr, der heute so viel zur Unwirtlichkeit der Städte beiträgt und der am Grunde der Fluchterscheinungen, die ich vorher erwähnt habe, liegt. So ist denn in der zerstückelten atomisierten Stadt der Apartheid-Politik die Stadt unlebenswert und



unliebswert geworden und veranlasst die Bürger, zum Nomadentum unserer Urahnen zurückzukehren. Nomaden sind aber zerfahrene Leute, die nur daran denken, wie sie der Stadt bei jeder Gelegenheit entfliehen können und jedes Gefühl der Identifikation mit ihrer Heimstätte verloren haben. Wirkliches Interesse für die Aufrechterhaltung der Ordnung oder gar der Schönheit einer Stadt kann von heimatlosen Nomaden offenbar nicht erwartet werden.

Bis jetzt habe ich versucht, Ihnen darzulegen, warum unsere Städte heute nicht lebenswert sind. Nun will ich versuchen, die Frage, die Sie an mich gerichtet haben, nämlich „Wie können Städte wieder lebenswerter gemacht werden?“ zu beantworten:

Wenn man die Städte wieder „lebenswerter“ machen will, dann ist eine Abwendung von der Politik der Apartheid notwendig und es müssen Schritte unternommen werden, um das Heimat- und Identifikationsgefühl des einzelnen Bürgers wieder zu erwecken. Die einfachste und bestechendste Idee ist natürlich, unsere Städte, die so fehlerhaft gestaltet sind, einfach aufzulassen und durch sogenannte neue Städte zu ersetzen. Projekte für solche Städte haben viele Architekten, Planer und Wissenschaftler beschäftigt. Viele von ihnen sind phantastische Gebilde, sogenannte Traumstädte, errichtet an den unwahrscheinlichsten Plätzen, wie z. B. im Meer, in polaren Zonen, auf Berggipfeln usw. Die meisten von ihnen würden wahrscheinlich, wenn sie überhaupt realisierbar wären, Alptraumstädte sein, weil sie jeder Flexibilität entbehren und weil sie größtenteils als Wunderwerke des technischen Fortschritts, ausgestattet mit zum Himmel ragenden Wolkenkratzern oder auch völlig klimatisiert unter einem plastischen Dom untergebracht oder auch unterirdisch komponiert sind.

Es wird wohl neue Städte geben, besonders in jenen Teilen der Welt, in denen es ein großes Wachstum der städtischen Bevölkerung und viel ungebrauchtes Land gibt. Wir in West- und Mitteleuropa hingegen werden uns größtenteils mit der Neugestaltung unserer bestehenden Städte, die wir ja schließlich nicht als Wegwerfware betrachten können, zu beschäftigen haben. Das was ich Ihnen über die Umgestaltung der bestehenden Städte vorzuschlagen habe, würde sich aber auch auf neue Städte, so diese notwendig und möglich sind, beziehen. Die Neugestaltung unserer Städte zu „lebenswerten Städten“ ist nicht etwas, was von einem Tag auf den anderen unternommen werden kann, es ist ein Prozess tausend kleiner Schritte, die über einen Zeitraum von 30 bis 50 Jahren unternommen werden müssten, die aber schon in der ersten Dekade merkliche Verbesserungen zeigen würden. Ich will Ihnen kurz schematisch skizzieren, wie ich mir die **Gestaltungsgrundlagen für die „lebenswerte Stadt“** vorstelle:

Die „lebenswerte Stadt“ ist eine gegliederte Stadt, das heißt, dass auch die große Stadt nicht das aufgeblasene Zerrbild einer maßgerechten urbanen Einheit sein darf, sondern eine Föderation von selbständigen, semiautarken und maßgerechten Stadteinheiten, von denen jede eine Bevölkerung von 40.000 bis 80.000 Personen haben könnte.

Jede einzelne dieser Stadteinheiten soll untergliedert sein, um die Identifikation mit maßgerechten Einheiten zu erlauben und um Sterilität zu vermeiden. Solche Untergliederungen könnten sein Bezirke, Stadtviertel, Nachbarschaften, Gemeinschaften, Familienverbände.

Eine kleinkörnige Verflechtung aller sozialen Gruppen und aller städtischen Einrichtungen und Funktionen ist eine Grundbedingung für die „lebenswerte Stadt“. In jedem Element der Gliederung und Untergliederung findet eine kleinkörnige Verflechtung sowohl mit Bezug auf alle soziologischen Gruppierungen als auch mit Bezug auf alle städtischen Einrichtungen (ob sie nun Wohnstätten, Arbeitsstätten, Lehrstätten, Vergnügungstätten, Gesundheitsstätten usw. sind) statt. Um diese kleinkörnige Verflech-



tung zu erreichen, ist es notwendig, jede einzelne Funktion und die Gebäude und Anlagen, welche sie beherbergt, in maßgerechter Größe zu gestalten und jeden Hang zum „Gigantismus“ zu vermeiden.

Die „lebenswerte Stadt“ ist eine multidimensional konzipierte Stadt. Sie ist eine räumliche Stadt, d. h., sie nutzt die drei Dimensionen Länge, Breite und Höhe und zieht auch die vierte Dimension, die Zeit, in Betracht. Die kleinkörnige Verflechtung wird also nicht nur durch Verflechtung im horizontalen Sinn, sondern auch durch eine im vertikalen Sinn erreicht.

Die „lebenswerte Stadt“ separiert wirkungsvoll hauptsächlich technische und menschliche Bereiche voneinander. Während auf dem Gebiet der menschlichen Beziehungen engste Integration angestrebt wird, so wird im Hinblick auf die Relation zwischen vorwiegend technischen Funktionen und vorwiegend menschlichen Betätigungen die höchstmögliche Separation angestrebt. Aufgrund des multidimensionalen Planungsprinzips ist es möglich, technische Haupteinrichtungen inklusive aller jener, die der mechanischen Fortbewegung dienen, auf jenen Ebenen unterzubringen, die für menschliche Bleibe- und Betätigungsorte weniger wünschenswert erscheinen. Die Unterbringung kann also unterirdisch oder unter künstlich angelegten Plattformen erfolgen, wobei der Grundsatz zu beachten ist, dass wir die technischen Sklaven so wenig wie möglich sehen, hören und riechen wollen.

Die „lebenswerte Stadt“ und alle ihre Teile sind eher ballenförmig als bandförmig geformt. Als ideale Form für Stadteinheiten und deren Untergliederungen wird sich, um eine maßgerechte Gleichheit der Entfernungen herzustellen, jene als günstigste anbieten, die dem Kreis als geometrische Figur nahe kommt. Der Kreis ist jene geometrische Figur, die in Relation zu seinem Umfang die größte Fläche besitzt und in dem alle Entfernungen zum Mittelpunkt gleich sind. Das soll nun keineswegs heißen, dass eine mechanische Verwendung des Kreises empfohlen wird, sondern nur, dass unter Berücksichtigung der Topografie, der Geografie, der klimatischen Verhältnisse und der Tradition höchst unregelmäßige Formen entstehen können, die sich aber eher der Ballen- als der Bandform nähern.

Die „lebenswerte Stadt“ besitzt eine maßgerechte Bevölkerungsdichte. Die Besiedlungsdichte einer Stadt ist eine Frage, über die sich die Gemüter der Planer erhitzen. Auch hier, wie in allen anderen Dingen, mit denen wir Menschen zu tun haben, gibt es nach dem Gesetz der Maßgerechtigkeit eine Bandbreite, die von Schwellenwerten begrenzt wird. Eine zu kleine „Dosis“ von Dichte macht die Schaffung von Urbanität und die Erhaltung natürlicher Güter wie Land, Wasser, Luft, Flora, Fauna und Rohstoffe unmöglich. Eine zu große städtische Dichte andererseits führt zu Übersättigung und dadurch zum Ersticken der Urbanität, der menschlichen Gesundheit und der menschlichen Seele.

„Bevölkerungsdichte“ ist ein Begriff, der das Verhältnis zwischen dem Land einerseits und dem räumlichen Aufwand pro Person andererseits beschreibt und wird in Personen pro Hektar ausgedrückt. Die existierende Bandbreite von Dichte ist ungeheuer groß. Sie schwankt vom Extrem der „lebensfeindlichen“ Stadt Los Angeles mit 5,4 Personen pro Hektar Land zu dem der Wah-Fu-Siedlung in Hongkong mit 5.400 Personen pro Hektar Land, und dies resultiert ebenfalls in Lebensfeindlichkeit. Als maßgerechte Dichte, die weder zu einem Gedränge von Menschen noch zu einem Gedränge von Verkehrsmaschinen führt (wie sie in Los Angeles besteht), kann eine Bandbreite von 150 bis 400 Personen pro Hektar Land angenommen werden.

Die „lebenswerte Stadt“ erstellt die größte Möglichkeit für individuelle Entfaltung, gerade weil sie durch einen großen Plan sich in verfassungsmäßiger Weise entwickelt. Freiheit des individuellen Ausdruckes kann in der gegliederten und untergliederten Stadt, die sich aus kleinen und kleinsten Einheiten, die in kleinkörniger Weise mitein-



ander verflochten sind, zusammensetzt, erreicht werden, weil die einzelnen Bauwerke und Anlagen von Zehntausenden kreativen Kräften im Zusammenwirken mit den Benutzern gestaltet werden können. Superprojekte, die nur von Superplanern in Superarchitekturbüros entworfen werden können und daher unter „eingebauter Sterilität“ leiden, sollen in der „lebenswerten Stadt“ nicht existieren.

Die erhöhte Möglichkeit direkter biologischer Kommunikation (also des Zufußgehens) schaltet mechanische Zwangsmobilität größtenteils aus. Aufgrund ihres strukturellen Aufbaues, der aus autarken und semiautarken Gliederungen und Untergliederungen besteht, und aufgrund des Prinzips der kleinkörnigen Verflechtung wächst die Möglichkeit, die Methode der direkten menschlichen Kommunikation zu nützen. Gleichzeitig schrumpft der Bedarf für die Einrichtung von Kommunikationsmitteln, die sich der Übertragung menschlicher Energie an Maschinen bedient. Der weiterbestehende Bedarf an Mobilität kann problemlos durch „Gemeinschaftsfahrzeuge“ und durch „kollektive Fahrzeuge“ gemeistert werden.

Die hervorragenden Strukturen der „lebenswerten Stadt“ sind jene, die hervorragenden Zwecken dienen. In der „lebensfeindlichen Stadt“ oder „Unstadt“ sind jene Strukturen und Anlagen, die der Wirtschaft und dem Verkehr dienen, nicht nur am höchsten und am größten, sondern auch am besten ausgestattet. In der „lebenswerten Stadt“ würden jene Strukturen und Anlagen hervorragen (durch Höhe, architektonische Qualität und Ausstattung), die „hervorragenden“ Zwecken gewidmet sind – also solchen, die der Gemeinschaft dienen. Ansichtskarten der „lebenswerten Stadt“ würden nicht die protzigen Türme von Banken und Verwaltungsgebäuden zeigen, sondern beispielhafte Leistungen im Dienste der Kultur und Kunst und des Gemeinschaftslebens.

Jede existierende Stadt kann schrittweise in eine „lebenswerte Stadt“ umgewandelt werden. Die Schaffung der „lebenswerten Stadt“ ist nicht nur in besonderen Ausnahmefällen möglich, wie etwa bei der Planung und Anlage neuer Städte. Jede unserer bestehenden Städte kann schrittweise der Vision der „lebenswerten Stadt“ nähergebracht werden. Da die Eigenschaft der „Lebenswertheit“ auch durch eine kleinkörnige Verflechtung des Alten, des Neuen und des Zukünftigen, ohne zu tiefe Eingriffe in das Gewohnte, gefördert wird, scheint die Möglichkeit, bestehende Städte schrittweise umzugestalten, aussichtsreicher als die, neue künstliche Städte zu schaffen.

## Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel

„Als Umweltoase wird ein städtisches Gebiet bezeichnet, in dem durch geeignete Maßnahmen radikale Verminderung des Oberflächenverkehrs, Verbesserung von Heizanlagen, Maßnahmen zur Verminderung des Lärms und durch ausschließliche Zulassung von umweltfreundlichen Fahrzeugen, optimale Umweltbedingungen, frei von Luftverpestung, Lärmplage und Verkehrsgefahren, geschaffen werden.

Durch die Separierung und Isolierung der technischen Unterstruktur ist es möglich, sowohl in bestehenden verbauten Gebieten, besonders in den Stadtkernen, aber auch im Zuge der Gestaltung von neuen und erneuerten Stadtgebieten in beispielhafter Weise Umweltoasen zu schaffen.

Durch ständige Vermehrung von Umweltoasen in allen Teilen der Stadt kann ein System von Umweltoasen geschaffen werden; wenn dieses System vollständig ist, so entsteht eine menschenwürdige gesunde städtische Umwelt.

In einer Umweltoase ändert sich die Rolle der öffentlichen und offenen Räume (Straßen, Gassen, Plätze, Höfe usw.) dahingehend, dass diese hauptsächlich menschlichen Betätigungen und Aktivitäten und nur in zweiter Linie essentiell umweltfreundlichem Oberflächenverkehr gewidmet ist. Als essentieller Oberflächenverkehr wird der Fußgänger- oder Versorgungs- und Entsorgungs-Hilfsverkehr bezeichnet. Dieser Hilfsverkehr soll Vorschriften bezüglich Größe, Gewicht, umweltfreundlicher Betriebsart und Fahrgeschwindigkeit unterliegen.

Der neuen Situation entsprechend sollen öffentliche und offene Räume so gestaltet werden, dass sie den Maßstäben und Bedürfnissen des Fußgängers entsprechen.“ (aus: ZUP – Selbstdarstellung)

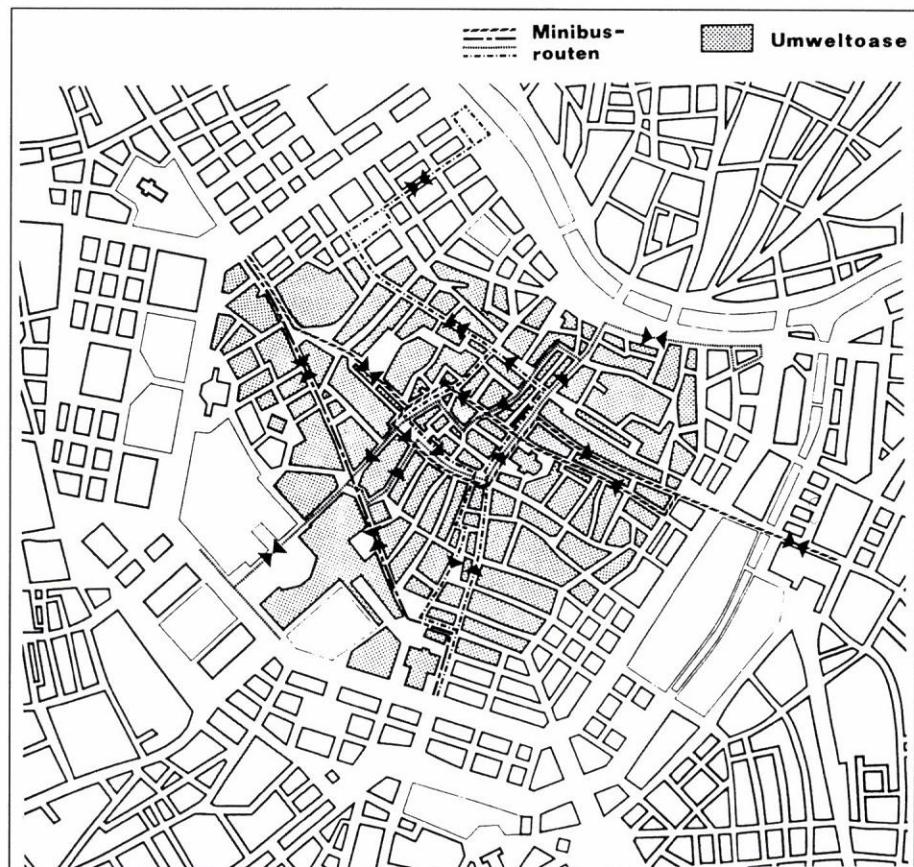
Kennzeichen einer städtischen Umweltoase – von Gruen zwar nicht so deutlich formuliert – sind neben guter Erreichbarkeit zu Fuß und mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln (v. a. U-Bahn), Sicherheit für die Bewohner, Arbeitenden und Besucher, stressfreie Umgebung, gute Nahversorgung und „Durchgrünung“ der Oase.

Gruen empfahl in der Studie „Kerngebiet Wien“, das gesamte Gebiet innerhalb des Ringes (mit wenigen Ausnahmen an den Rändern) als Umweltoase zu gestalten. Er war der Ansicht, dass die Einführung einzelner Fußgängerstraßen die Umweltbedingungen des Kerngebietes nicht durchgreifend verbessern würde, obwohl sie selbstverständlich für gewisse ausgewählte Straßen Vorteile bringen würde.

Gruen zweifelte auch nicht darüber, dass die Gestaltung von solchen Umweltoasen sich schrittweise auf das ganze Stadtgebiet ausdehnen könnte.



Abbildung 9: Umweltoase



In seiner unveröffentlichten Autobiographie „Ein realistischer Träumer – Rückblicke, Einblicke, Ausblicke“ schreibt er:

„Während meiner vielen Reisen nach Wien zwischen 1948 und 1968 hatte ich wegen des besonderen Interesses, das mich mit meiner Geburtsstadt verbindet, fast jährlich Unterredungen über die planerische Gestaltung dieser Stadt mit Bürgermeister, Planungsdirektoren, aber auch mit Wirtschaftsführern. Schließlich erhielt ich 1969 von der Stadtverwaltung den Auftrag, eine Studie über die Neugestaltung und Revitalisierung des Kerngebietes zu unternehmen. Der Auftrag betraf auch alle jene Maßnahmen, die zum Zwecke der Gesundung der Innenstadt in den äußeren Bezirksteilen und dem Umland als notwendig erschienen.“

Das Kerngebiet Wien ist identisch mit dem ersten Wiener Gemeindebezirk, aber auch mit dem ältesten Teil der Stadt, wie er bis etwa 1860 mit Festungsmauern und Stadt-toren umgeben war. Die ursprüngliche Einwohnerschaft von über hunderttausend war auf fünfundzwanzigtausend zurückgegangen. Der freigewordene Raum war durch Geschäftshäuser, Gewerbebetriebe und Büros übernommen worden. Im Kerngebiet befinden sich aber auch die bedeutendsten öffentlichen Gebäude, wie Museen, Burg-theater, Staatsoper, Konzertsäle, die schönsten Kirchen, die Ministerien sowie das Hauptgebäude der Universität. Einkäufern und Besuchern stehen Hunderte von kleineren und mittleren Geschäften sowie eine große Anzahl von Gaststätten zur Verfügung. Die Voraussetzungen der Multifunktionalität waren also zum größten Teil intakt. Ihre Nutzung jedoch litt darunter, dass das engmaschige, unregelmäßige, spinnennetzartige System von kleinen Straßen, Gassen und Plätzen mit Personautos und Lastkraftwagen derart überlastet war, dass Verkehrsverstopfungen zur Regel wurden und der Fußgängerverkehr ernstlich gefährdet wurde. Die hierdurch erzeugte



Lärm- und Abgasbelastung drohte auch die letzten Einwohner zu vertreiben und wirkte abschreckend auf Käufer und Besucher.

Unsere Studie, die 1971 abgeschlossen wurde, zeigte Methoden auf, durch die die gesamte Innenstadt innerhalb der fast kreisförmigen Umfahrungsstraßen (Ring – Franz-Josefs-Kai – Lastenstraße) als Umweltoase gestaltet werden könnte. Weiters wurde dargelegt, wie dieses Gebiet besonders durch Verbesserung des öffentlichen Verkehrs besser erreicht werden könnte, und in welcher Weise innerstädtische Kommunikation mittels elektrisch betriebener Kleinfahrzeuge (Fußgänger-Hilfsverkehrsmittel) erleichtert werden könnte. Für den Waren- und Mülltransport wurde vorgeschlagen, teilweise die in Projektierung befindlichen U-Bahnlinien während später Nachtstunden und früher Morgenstunden zu benutzen, teilweise aber auch ein System von unterirdischen Förderbändern und schließlich elektrische Gütertransportfahrzeuge einzurichten, die während früher Morgenstunden verkehrten.

Die störenden Nebenwirkungen des Individualverkehrs sollten durch konzentrische Umfahrungsringe eingedämmt werden. Jeder dieser Ringe würde aus einer Umfahrungsstraße und zugeordneten Garagen und Güterumlagerungsstätten bestehen. Der äußerste würde außerhalb der Stadtgrenzen liegen und war als Auffangbecken für den größten Teil des aus der Region heranfahrenden Individualverkehrs gedacht. Als zweiter Ring würde der bestehende „Gürtel“ und als dritter auf Art eines Verteidigungswalls der Doppelkreis von Ring, Franz-Josefs-Kai und Lastenstraße dienen. Entlang dieser letzteren würden ausschließlich Untergrundgaragen geschaffen werden, in die Innenstadt dürfte kein einziges Privatfahrzeug mehr.

Das Ziel des Konzeptes war es, durch die Reinhaltung der Luft, die Verringerung des Lärms und durch zusätzliches Grün die Umweltbedingungen derart zu verbessern, dass das Kerngebiet als lebenswertester Bereich der Stadt sowohl als Wohnort als auch als Besuchsort wieder größere Anziehungskraft ausüben würde. Meine Vorschläge dazu: Die Erschließung der Innenstadt durch neue Untergrundbahnlinien, der völlige Ausschluss des benzinbetriebenen Fahrzeugverkehrs sowie Ersatz der üblichen Einzelbeheizungen durch Fernheizmethoden. Weiters schlug ich die Umsiedelung von kernfremden Funktionen, die viel Land und Lastenverkehr beanspruchten (wie etwa Lagerhäuser, Speditionen, gewisse Industriebetriebe) in andere Teile der Stadt vor. Jene Flächen, die hierdurch frei werden, sollten hauptsächlich zur Errichtung von Wohnungen genutzt werden.

Die Aufgabe, meine Vaterstadt lebenswerter zu gestalten, war mir natürlich ein Herzensanliegen, für das ich viel Energie, meinen gesamten Erfahrungsschatz und beträchtliche Geldmittel (ungefähr doppelt so viel als ich an Honorar erhielt) einsetzte. Ich hatte diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit den hierfür zuständigen Magistratsabteilungen der Stadtverwaltung durchzuführen. Diese Bedingung erwies sich unglücklicherweise nicht als Hilfe, sondern als Hindernis. Es zeigte sich, dass auch hier, wie in den meisten Städten der Welt, die Planungsbürokratie aus Spezialisten bestand, die unfähig waren, universell zu denken oder zu planen. Spezifisch hatte ich mit Verkehrsspezialisten zu tun, die unter der viel verbreiteten Krankheit „Autoneurosis“ litten. Die Planungsgesinnung dieser Art von Verkehrsfetischisten setzt sich das Ziel, die Stadt autogerecht zu gestalten und betrachtet Straßenbahnen, Autobusse, aber besonders Bäume und Bepflanzungen als lästiges Hindernis. Ihnen hatte ich erst beibringen müssen, was ein Fußgänger ist.



Abbildung 10: Gestaltungsvorschlag Kärntner Straße, Studie Kerngebiet Wien



Alle Maßnahmen, die ich vorschlug und die darauf hinausliefen, die Stadt „menschengerecht“ zu gestalten, stießen nicht nur auf völliges Unverständnis der Planungs-bürokratie, sondern auf offenen Widerstand. Ich wurde zum Beispiel gezwungen, ein ganzes Kapitel meines Berichtes, in dem ich empfahl, das geplante Stadtautobahn-netz nicht zur Ausführung zu bringen, zu eliminieren. Sollte ich mich dieser Zensur nicht fügen, so würde ich kein Honorar erhalten.

Trotzdem weigerte sich die Stadtverwaltung, den Planungsbericht zu veröffentlichen, und wies sogar das Angebot eines großen privaten Verlegers (Fritz Molden), den Bericht in Buchform herauszugeben, zurück.

Unter diesen Umständen ist es immerhin bemerkenswert, dass wenigstens Teile des Gesamtplanes schrittweise zur Ausführung gelangten. So sind im Jahr 1979 einige Li-nien der U-Bahn fertig gestellt, einige der Tiefgaragen gebaut und in Betrieb genommen worden, eine Reihe von Straßenzügen der Innenstadt zu Fußgängerzonen umgewandelt und eine beschränkte Anzahl von Diesel-Minibussen für den Lokal-verkehr innerhalb des Kerngebietes in Betrieb genommen worden.

Mein wiederholter Hinweis, dass der Plan nur in der Gesamtheit seiner Zielsetzung voll gerecht werden könne, wurde von einem der leitenden Beamten der Magistrats-abteilung in folgender Weise beantwortet: „Wir wissen, Herr Architekt, dass das, was Sie vorgeschlagen haben, in seiner Ganzheit notwendig sein wird, aber wir fürchten

uns davor, die Wähler zu erschrecken und gehen daher nach der Salami taktik vor.“ (Salami ist eine beliebte Stangenwurst, von der man dünne Scheibe für dünne Scheibe herunterschneidet und verzehrt.)<sup>1</sup>

Trotz aller Widrigkeiten und Widerstände wurde ich im Zusammenhang mit diesem Projekt offiziell geehrt. Ich erhielt nicht nur den Architekturpreis der Stadt Wien, sondern auch das Goldene Ehrenzeichen für die Verdienste um das Land Wien.

Auch die nur teilweise Verwirklichung der Planungsvorschläge hat sich jedenfalls in einer kräftigen Belebung des Geschäfts-, Gesellschafts- und Kulturlebens der Wiener Innenstadt ausgewirkt.

**Abbildung 11: Victor Gruen im Café Landtmann 1978**



---

<sup>1</sup> Anmerkung der Redaktion: Die Rahmenbedingungen der planenden Verwaltung haben sich in den letzten 30 Jahren grundlegend geändert (siehe Stadtentwicklungsplan Wien 2005 – STEP 05).



## Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit

### ***Ausschnitte aus der gleichnamigen Rede von Viktor Gruen, gehalten am 11. März 1974***

In den letzten Jahren wird über diese Themen viel geschrieben und geredet. Die einen weisen auf das „Unbehagen unserer Städte“ hin, andere sprechen über die Gestaltung der „menschewürdigen Stadt“. Über die Wege, die man einschlagen müsste, um das „Unbehagen“ zu beseitigen, um eine „höhere Qualität des Lebens“ zu erreichen und die Stadt menschenwürdig zu machen, gibt es verschiedene Ansichten. Bezüglich der Chancen für einen Erfolg dieser Schritte herrscht eine grundlegende Stimmung des Pessimismus. Die meisten sind zwar der Ansicht, „Da muss was geschehen!“, mit der Reservierung jedoch, „Mir darf nichts passieren!“, und der sich daraus ergebenden philosophischen Erkenntnis, „Da kann man halt nichts machen!“.

Ich teile diesen Pessimismus nicht. Ich bin nicht nur der Ansicht, dass man etwas machen kann, sondern auch, dass man etwas machen muss. Mit Bezug auf die weitere Zukunft würde ich die Voraussage wagen, dass sich in absehbarer Zeit eine Renaissance der menschenwürdigen, gegliederten Stadt mit der positiven Eigenschaft der „Urbanität“ anbahnen wird.

Wenn ich mich mit der Tätigkeit des Voraussagens befasse, bin ich mir des Risikos eines solchen Unterfangens bewusst. Ich denke immer an den Ausspruch des dänischen Humoristen, Storm Petersen, der so treffend gesagt hat: „Voraussagen ist eine sehr schwere Kunst – besonders wenn es sich um die Zukunft handelt.“

Wenn ich mich also schon auf das Voraussagen einlasse, dann fühle ich mich verpflichtet, es durch einen geschichtlichen Rückblick und durch eine Einschätzung der gegenwärtigen Ereignisse zu untermauern.

Was wir heute historische Denkmäler nennen, war vor nicht so langer Zeit (bis vor etwa 150 Jahren) ein lebendiger, integraler Bestandteil nicht nur einer physischen Einheit, sondern menschlicher Verhaltensformen. Die Städte, die in der Vergangenheit gegründet wurden und die sich manchmal während eines Zeitraumes von tausend oder mehr Jahren organisch entwickelten, sind in ihren besten Zeiten Ausdrücke von Höchstleistungen gewesen, die sich unter Berücksichtigung gewisser Beschränkungen und Sachzwänge als machbar erwiesen.

Die alten Städte waren ihrer Form nach ballen- oder knollenförmig, d. h. ihre Form näherte sich geometrischen Figuren wie Kreis, Quadrat, Sechseck, Achteck mit einer geringen Differenz zwischen Länge und Breite. Ihrer Struktur nach waren sie aufgrund gewisser Sachzwänge sehr kompakt und dicht besiedelt. Sie enthielten das gesamte Inventar aller städtischen Funktionen, wie sie sich aus Sesshaftigkeit, Gewerbe, Han-

del, Verwaltung, Kultur, Kunst und Vergnügen ergaben, und zwar in einer kleinkörnigen, sozialen und funktionellen Verflechtung. Die Sachzwänge, die diese Form und Struktur hervorbrachten, waren folgende: - Die Stadt war ein verteidigter Platz, verteidigt sowohl gegen die Gefahren der Natur wie wilde Tiere, Unwetter, Überschwemmungen, aber auch gegen menschliche Feinde. Zu diesem Zweck mussten Bollwerke errichtet werden, die mit Wällen, Türmen und Toren ausgestattet waren. Solche Verteidigungswerke erwiesen sich als umso wirksamer, je kompakter die zu beschützende Stadt war.

Die Erreichbarkeit aller städtischen Funktionen und Einrichtungen war durch verhältnismäßig langsame Fortbewegungsarten Zufußgehen, Reiten oder Pferdefuhrwerke beschränkt.

Deshalb mussten die verschiedenen Tätigkeitsbereiche so nahe wie möglich zueinander angeordnet werden. Idealerweise geschah das dadurch, dass der Handwerker, der Geschäftsbesitzer, aber auch der Freiberufliche seine Wohnung direkt über seinem Betrieb hatte. Andere Wohnflächen wurden dann an Mitarbeiter oder Künstler vermietet. Durch diese vertikale Integrierung ergab sich eine starke soziale Untermischung, die uns heute durch Volksstücke wie z. B. Nestroys „Zu ebener Erde und im ersten Stock“ bewusst wird, wo sich romantische Bindungen zwischen der reichen Tochter des Hausbesitzers und dem armen Künstler in der Mansarde ergaben. Diese Art der Stadtgestaltung zeigte sich nicht nur in größeren Städten, sondern auch in verhältnismäßig kleinen, manchmal nur mit tausend Einwohnern, von denen wir besonders in Österreich noch viele Beispiele als „Erben der Vergangenheit“ haben.

Erst mit dem Einbruch des industriellen Zeitalters, mit dem Aufkommen der Massenproduktion und der Massenkonsumation, mit der Erfindung und Einführung kollektiver Stadtverkehrsmittel änderten sich die Formgeber und Gestalter der Stadt. Die Stadtmauern verschwanden nicht nur im physischen Sinne, sondern auch in ihren soziologischen, geistigen und kulturellen Auswirkungen. Die Sachzwänge hatten sich gründlich geändert: - Die alten Stadtmauern mussten fallen, weil sie gegen moderne Waffen wirkungslos geworden waren.

Die Weglängen zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen mussten nicht mehr nach dem Tempo des Fußgängers und des Pferdes, sondern konnten jetzt aufgrund des Tempos von zuerst dampf- und dann elektrisch betriebenen Kollektivverkehrsmitteln bemessen werden.

So erlebten wir im 19. und im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts rapides städtisches Wachstum. Es äußerte sich in der Eingemeindung von anderen selbständigen Städten und in der Errichtung von neuen Stadtteilen. Sie alle wurden miteinander durch Straßenbahnen, Omnibusse, Stadtbahnen und in fortgeschrittenen Ländern durch Untergrund- und Hochbahnen verbunden. Da aber alle diese an eine Trasse gebundenen Verkehrsmittel nur an bestimmten Punkten oder Stationen Passagiere ein- und ausladen konnten, ergab sich eine zellenförmige Struktur, in der sich intensive Tätigkeitsgebiete in Fußgängerentfernung um die Stationen ansiedelten. Die Stadt verlor wohl die alte Struktur, aber sie gewann eine neue Struktur, die man als eine Föderation von städtischen Einheiten beschreiben könnte.

Diese Art der Stadtgestaltung erhielt sich in westlichen Staaten bis ungefähr 1920, während sie in Österreich aufgrund besonderer geschichtlicher und ökonomischer Bedingungen bis 1950 andauerte. Ältere Leute, wie ich, erinnern sich noch lebhaft an diese Ära und auch an die Tatsache, dass während dieser Zeit noch Anlagen und Gebäude entstanden, die wir heute als „denkmalschutzwürdig“ betrachten.

Die große Wende hat eigentlich erst in den letzten 50 Jahren begonnen. Sie wurde ausgelöst durch die Erfindung des Verbrennungsmotors und mit der Auffindung



scheinbar unerschöpflicher Mengen eines billigen Rohstoffes, nämlich Öl. Die scheinbare Unerschöpflichkeit der billigen Flüssigkeit Öl hat in der Menschheit eine Art Rauschzustand hervorgebracht. Der Mensch wurde zum „Ölkoholiker“.

Seine Abhängigkeit verleitet ihn dazu, seine gesamte Lebensweise und damit auch seine Siedlungen und Städte grundlos zu verändern, bis die Wegdistanzen so groß sind, dass sie „ohne ständige Zufuhr von Öl“ nicht mehr bewältigt werden können.

Aufgrund der rapiden Entwicklung, die weiters durch die Akkumulation von technologischen Fähigkeiten auf den Gebieten des Bevölkerungswachstums und der Produktion stattgefunden hat, hat sich die Menschheit auf eine Anzahl von Abenteuern und Fehlentscheidungen eingelassen, die man als Verbrechen wider die Natur, oder freundlicherweise als tragische Missverständnisse, die besonders für das Schicksal unserer Städte und Siedlungen entscheidend sind, kurz umreißen kann:

- Berauscht von unseren großen Erfolgen kamen wir missverständlicherweise zur Überzeugung, dass wir alles, was wir tun können, auch tun müssen. Das Gegenteil ist natürlich der Fall. Je potenter unsere Waffen zur Unterdrückung und Ausrottung der Natur werden, desto größer muss unsere Zurückhaltung und unsere Selbstbeschränkung mit Bezug auf den Gebrauch dieser Waffen werden. Wenn steigende Macht nicht durch steigende Verantwortlichkeit kompensiert wird, dann sind Katastrophen nicht abzuwenden. Seit fast 30 Jahren z. B. hat ein Teil der Menschheit die Kapazität erworben, die gesamte Menschheit durch den Gebrauch von Atomwaffen auszurotten. Wir haben es lediglich dem bescheidenen Erwachen eines Verantwortungsbewusstseins zu verdanken, dass von dieser Möglichkeit bis jetzt noch nicht Gebrauch gemacht wurde. Wenn wir unsere Kapazität zum Raubbau aller uns von der Schöpfung bereitgestellten natürlichen Güter nicht mit äußerster Disziplin und mit weiser Selbstbeschränkung gebrauchen, dann werden wir bald den Endsieg über die Natur feiern können. Da wir aber als natürliche Lebewesen ein integraler Teil der Natur sind, werden wir uns in diesem Sieg selbst zerstören.
- Die Fortschritte unserer Technologie, besonders am Anfang des 20. Jahrhunderts, haben uns in einen Begeisterungstaumel versetzt, dem selbst große Geister wie z. B. der Architekt Le Corbusier erlegen sind. In seinem Enthusiasmus über die großen Ozeanschiffe, die Flugzeuge, die Automobile, die stählernen Brücken und Hallen prophezeit er das Zeitalter der Ingenieure. In der Charta von Athen, die in den 1920er Jahren unter seinem Einfluss geschrieben wurde, spiegelt sich dieser orthodoxe Glaube an die Kunst der Ingenieure wider: z. B. im Begriff der „Wohnmaschine“, in der ingenieurmäßig großräumig separierten Stadt, in Wolkenkratzer-Alleen usw. Obwohl die Charta von Athen vor fast 45 Jahren entstanden ist, hat sie noch immer einen ausschlaggebenden Einfluss, der sich in Planungsgesetzgebung und in Planungslehre manifestiert.
- Die bewundernswerten Slogans der Französischen Revolution, Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit, haben im Planungsvorhaben und besonders in der Raumplanung missverstandenen Ausdruck gefunden. So wie die „Freiheit“ nicht mit Anarchie gleichgesetzt werden kann und „Brüderlichkeit“ nicht mit Homosexualität, so darf auch „Gleichheit“ nicht als Sterilität und öde Gleichmacherei verstanden werden. Wenn alle Unterschiedlichkeit zwischen Stadt und Land, zwischen Parks und Parkplätzen, zwischen Bergen und Tälern, zwischen Wäldern und Industriehallen, zwischen Bergseen und Kloaken verschwindet, würde das nicht nur Potential menschlichen Glücks, sondern auch die natürlichen Quellen vernichten und die Chancen für das Überleben der Menschheit untergraben.



- Unter dem Eindruck unserer großen Fortschritte auf dem Gebiet der Verkehrstechnologie haben wir uns veranlasst gefühlt, „Mobilität“ als eine neue Freiheit, als größte Errungenschaft des 20. Jahrhunderts, zu preisen. Mobilität ist zum Selbstzweck geworden, weil wir von dem Missverständnis befallen sind, dass wir uns so oft, so lang und so schnell bewegen müssen, wie es unsere neuerworbenen Kapazitäten erlauben. Das Tragikomische der Mobilitätsanbetung ist es, dass wir alle schon in der Schule gelernt haben, dass die Ära der höchsten menschlichen Zivilisation begann, als der Mensch sesshaft wurde, als er sein Nomadentum aufgab und sich von der Beschäftigung des Jagens und Früchtesammelns zur Beschäftigung mit Ackerbau, Handwerk und später mit Handel und Gewerbe entschloss. Mit diesem Zeitpunkt wird das Entstehen der ersten Orte der Sesshaftigkeit, der Siedlungen und später der Städte verbunden. Aus diesem Verhalten der Sesshaftigkeit ergaben sich dann die Tugenden der „Civitas“ oder die „Zivilisation“, durch die Entwicklung der Gesetzgebung, der Kunst, der Wissenschaften. Erstaunlich ist es nun, dass nach etwa 10.000 Jahren der Sesshaftigkeit die Menschheit, besonders in den letzten 50 Jahren, wieder zum Nomadentum zurückgekehrt ist. Die Entfernungen, die heute jeder Städter in seiner täglichen Routine, während seiner Wochenendausflüge und Urlaubsreisen zurücklegt, würden jeden Nomaden die Schamröte ins Gesicht treiben. Das Resultat ist, dass wir so viel Zeit und Energie für unser zigeunerhaftes Herumziehen aufwenden, dass uns nur wenig Zeit, Geld und Energie für die Ausstattung unserer Nester, unserer Bleiben, unserer Siedlungen und Städte verbleibt. Es ist höchste Zeit, dass wir die Menschheit von ihrem Neo-Nomadentum zurückführen in das Verhalten der Sesshaftigkeit und zur Hochschätzung jener Werte, die sich aus Stabilität, Urbanität, Heimatverbundenheit und Identifikation ergeben.
- Wir haben die grundlegenden Eigenschaften der Stadt in unserer Sucht nach individueller Mobilitätsfreizügigkeit völlig pervertiert. Die Stadt wurde als Kollektiv erfunden und hat sich als solches entwickelt. Das drückt sich schon im Sprachgebrauch aus, in dem wir von der Stadt als Kommune, von der Stadtverwaltung als Kommunalverwaltung und von ihren gemeinsamen Einrichtungen als kommunalen Dienstleistungen sprechen. Die Stadt war als Lebensraum immer als bewusster Gegensatz zur Lebensart des Landbewohners, der im isolierten Gehöft oder Bauernhof oder im kleinen Dorf seine Bleibe hatte, konzipiert. Der Landbewohner, der aus irgendwelchen Gründen in die Stadt zog, gab immer schon gewisse individuelle Einrichtungen auf, um sie für kollektive einzutauschen. Statt seiner eigenen Quelle oder seines eigenen Ziehbrunnens nützt er das kommunale Wasserleitungssystem, statt seiner eigenen Senkgrube das kommunale Kanalisationssystem, er produziert seine eigenen Nahrungsmittel nicht länger auf eigenem Feld oder vom eigenen Schlachtvieh, sondern durch Beanspruchung des kollektiven Marktsystems, er spinnt oder webt nicht mehr seine eigene Kleidung, sondern kauft sie von der Stange. Er heizt nicht mehr seinen Backofen mit Holz, das er gesammelt hat, sondern mit kommunaler Fernheizwärme oder kommunaler Elektrizität. Zum Schutz seiner Sicherheit verlässt er sich nicht mehr auf sein eigenes Schießgewehr, sondern auf die städtische Polizei. In der Ära des Ölzeitalters hat der Städter versucht, das kollektive Prinzip in einem Bereich zu durchbrechen, und zwar mit Bezug auf Fortbewegung. Während das individuelle Fortbewegungsmittel, ob nun Pferd oder Ochse oder Gespann, für die Landbewohner eine logische Antwort für die Befriedigung seines Fortbewegungsbedürfnisses ist, so ist die Benützung individueller mechanischer Fortbewegungsmittel im Kollektiv der Stadt, egal ob sie nun Reitpferde, Benzinautos oder Elektroautos sind, eine paradoxe Anomalie. Das Verlangen nach individuellen Verkehrsmitteln innerhalb des Kollektivs der Stadt ist ebenso unlogisch, wie das Verlangen der Massen der Bürger nach individuellen Brunnen oder Senkgruben wäre. Eine solche paradoxe



Vorgangsweise muss dazu führen, dass das Kollektiv der Stadt gesprengt wird, um Raum für den unersättlichen Platzhunger hunderttausender Individualfahrzeuge zu schaffen. Ein amerikanischer Verkehrsplaner hat schon vor fast 20 Jahren gesagt: „Wir können nicht gleichzeitig urbanisiert und motorisiert sein.“ Die Fortbewegungsbedürfnisse des Kollektivs „Stadt“ können logischerweise nur durch kollektive Verkehrsmittel befriedigt werden.

- Verleitet durch unsere Kapazität, lange Wegstrecken in jeder Richtung und zu jeder Zeit mit verhältnismäßig großer Geschwindigkeit zurückzulegen, haben wir unsere Städte nicht nur flächenmäßig ausgedehnt, haben wir nicht nur erlaubt, dass sie Landschaft und Natur in krebsartiger Weise überwuchern, sondern wir haben zusätzlich innerhalb dieser ausgedehnten Fläche die verschiedenen menschlichen Wohnungs- und Betätigungseinrichtungen wirkungsvoll voneinander getrennt. Wir haben großflächige Gebiete ausschließlich für Wohnzwecke reserviert und damit die sterilen Schlafstädte mit ihren „grünen Witwen“ geschaffen. Andere große Flächen haben wir als Konzentrationslager ausschließlich für Arbeitsstätten des sekundären Sektors, wieder andere ausschließlich für Arbeitsstätten des tertiären Sektors und weitere als Verwaltungszentren gestaltet. Die Stadt, die einst ein integrierender Schmelzkessel oder „melting pot“ war, in der sich Kontakte zwischen allen Betätigungsarten und allen Gesellschaftsschichten ergaben, ist zu einer Anhäufung von Ghettos geworden, in der auch die Wohngegenden strikt nach Einkommensverhältnissen voneinander getrennt sind. Durch diese Fragmentierung wurden für den Weg von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte, zur Einkaufsstätte, zur Kulturstätte, zur Lehrstätte, zur Vergnügungsstätte usw. enorme Weglängen geschaffen, die besonders in einem dünnbesiedelten städtischen Raum nur durch die Individualverkehrsmittel gemeistert werden können und die zu ihrer Meisterung ein solches Ausmaß an Zeit, Energie und Gesundheit erfordern, dass auch trotz der Gebrauchsmuster moderner Verkehrsmaschinen unzumutbare Opfer gebracht werden müssen. Das Resultat ist, dass im Arbeitsleben der durchschnittlichen Bürger die Zeit, die der Fortbewegung geopfert werden muss, jene bei weitem überschreitet, die durch die Errungenschaften der Sozialgesetzgebung, durch die Verkürzung der Arbeitszeit, gewonnen wurde. Statt der vielgepriesenen Freiheit der Mobilität finden wir uns mit dem Zwang der Mobilität konfrontiert. Dieser Zwangsmobilität wird ein Großteil unserer Zeit, unserer physischen Gesundheit, unserer Nervenkraft und unseres Familienbudgets geopfert.
- Wenn wir die Gründe für das Entstehen des Neo-Nomadentums untersuchen, dann finden wir, dass es im Prinzip dieselben sind wie die, die für das Verhalten der ursprünglichen Nomaden verantwortlich waren: Flucht und Jagd. Der historische Nomade floh vor Naturkatastrophen, Überschwemmungen, Dürren, Erdbeben und vor wilden Tieren. Seine Jagd nach neuen Wildreservieren trieb ihn von Ort zu Ort. Wir Neo-Nomaden fliehen ständig vor dem Unheil, das wir selbst angerichtet haben: vor Verkehrsverstopfung, Unsicherheit, Lärm, Schmutz, giftigen Abgasen. Wir jagen nach besseren Wohnstätten, nach besseren Arbeitsstätten, und ganz im allgemeinen sind wir stets auf der Jagd nach dem Glück.

Der vieldiskutierte Bericht des „Klubs von Rom“ versucht nichts anderes, als uns ein Inventar der natürlichen Rohstoffe, von denen wir abhängig sind, beizustellen und schätzungsweise zu berechnen, welchen Einfluss unser eigenes Verhalten auf den Verbrauch dieses Inventars haben kann. Die abstrakte Biologie konfrontiert uns mit drei Möglichkeiten:

1. Das Leben auf unserem Planeten kann für eine unschätzbar lange Zeitspanne weiterbestehen, wenn Schädlinge, die das biologische Gleichgewicht zerstören,

vernichtet werden. Zu diesen Schädlingen gehört in erster Linie die Wirbeltierspezies „Mensch“. Die Hypothese lautet also: Natur ohne Mensch.

2. Es wäre denkbar, dass die Lebewesengattung „Mensch“ überleben könnte, wenn sie sich von der Abhängigkeit von natürlichen Stoffen völlig unabhängig machen könnte und sozusagen in der Retorte durch synthetische Mittel existieren könnte. Diese Hypothese heißt also: Mensch ohne Natur.
3. Die dritte Möglichkeit ist schließlich, dass die Lebewesengattung „Mensch“ sich Beschränkungen auferlegen würde, die es ermöglichen würden, eine friedliche „Koexistenz“ zwischen „Homo sapiens“ und allen anderen Ausdrücken der Schöpfung herzustellen.

Da die erste Möglichkeit vom menschlichen Standpunkt her höchst unattraktiv klingt und die zweite unwahrscheinlich und unbeweisbar erscheint, kann nur die dritte, die der friedlichen Koexistenz, als aussichtsreich angesehen werden.

Wenn wir nun in der Richtung dieser dritten Alternative planen wollen, dann wird es sich empfehlen, einen globalen Haushaltsplan zu erstellen. In räumlicher Hinsicht ergeben sich drei Umweltkategorien:

- Die „menschgeschaffene“ Umwelt, wie sie sich in unseren Städten, Siedlungen und Produktionsstätten manifestiert.
- Die „menschbeeinflusste“ Umwelt, die als Landschaft eine harmonische Ehe zwischen Mensch und Natur darstellt und in der wir durch Land- und Forstwirtschaft, durch Fischerei usw. unseren Lebensbedarf gewinnen und gleichzeitig auch Erholungswerte schaffen.
- Die „natürliche“ Umwelt, die möglichst ungestört als ökologische Reserve für die von uns benötigten Grundgüter – Luft, Wasser, Fauna und Flora – dient.

Wenn wir nun Bilanz ziehen, dann müssen wir erkennen, dass wir den Raum der „menschbeeinflussten und der natürlichen Umwelt“ im Laufe von tausenden Jahren so verringert haben, dass wir es uns nicht leisten können, diesen Raum weiter zu reduzieren. Wir haben also zur Durchführung von Sparmaßnahmen nur eine Umweltkategorie, die „menschgeschaffene“ Umwelt, zur Verfügung.

Um an Land zu sparen, müssen wir unsere Siedlungen und Städte als kompakte, scharf begrenzte, gegliederte, multifunktionelle, kleinkörnig verflochtene Organismen gestalten.

Ich bin davon überzeugt, dass wir in den nächsten zehn oder zwanzig Jahren die Sachzwänge, wie sie sich als „Grenzen für das materielle Wachstum“ ausdrücken, zu einem solchen Grad zu spüren bekommen werden, dass der Ruf der breiten öffentlichen Meinung nach Abhilfe ständig lauter werden wird.

Die Verpflichtung aller jener, die das Glück hatten, durch Lernen und Erfahrung ein höheres Maß an Voraussicht zu gewinnen, ist es, die Strategie des Handelns für jenen Zeitpunkt vorzubereiten, zu dem die breite Öffentlichkeit und als Folge auch die Staatsmänner unter dem Eindruck der sich stärker bemerkbar machenden Sachzwänge nach entscheidenden Taten rufen werden.

Mit Bezug auf die Gestaltung unserer Städte zeichnen sich die folgenden Strategien ab:

- Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.



- Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrigbleibenden Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.
- Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch ihre hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit statt zur Flucht und Jagd zu veranlassen, Anreize zum Verbleiben gibt.
- Unsere bestehenden und neu zu erwerbenden technischen Fähigkeiten sollen dazu eingesetzt werden, durch die Mittel der dreidimensionalen Planung alle störenden technologischen Dienstleistungen (technische Unterstruktur) vom menschlichen Lebensbereich (menschliche Überstruktur) so wirkungsvoll zu separieren, dass der Dienstleistungsapparat weder gesehen noch gehört noch gerochen werden kann.

Wir alle wissen aus persönlicher Erfahrung, dass Krisen jeder Art entweder zu Verzweiflungsschritten, zur Lethargie oder zu konstruktiver Erneuerung führen können. Wir wissen andererseits, dass Perioden der Übersättigung und des Wohlstandes zum Niedergang von Individuen, aber auch zum Zerfall der Gesellschaft führen.

Und so wage ich es denn, bewaffnet mit jenem langfristigen Optimismus, ohne den es aussichtslos ist, für die Zukunft zu planen, zu hoffen, dass auch die Krisen, mit denen wir heute konfrontiert sind, durch eine kurze, unangenehme Zeitspanne des Katzenjammers hindurch, zu konstruktiver Arbeit führen werden. Der alte Ausspruch „Wissen ist Macht“ hat von seinem Wahrheitsgehalt nichts eingebüßt. Wenn wir unser Wissen zielbewusst für die Erhaltung der Menschheit einsetzen, dann besitzen wir auch die Macht, dieses Ziel zu erreichen. Wenn wir in der Beziehung zur Gestaltung unserer Städte nicht mehr den Idolen des materiellen Wachstums folgen, sondern den Ideen qualitativer menschlicher Werte, dann werden wir imstande sein, Städte zu schaffen, in denen das Wertvolle des Erbes der Vergangenheit harmonisch vereint werden kann mit dem wertvollen Neu-zu-Schaffenden. Dann wird der jetzt aussichtslos erscheinende Kampf zum Schutz und zur Rettung unserer Baudenkmäler und Landschaftsdenkmäler zu einer organisch untermauerten Selbstverständlichkeit werden.

Das Grundthema dieser Vortragsreihe, „Denkmalschutz“, benötigt auch einen historischen Rückblick: Denkmalschutz und Denkmalpflege sind erst in einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne zu einem gesellschaftlichen Anliegen geworden. Fast jede Ära, die der unseren vorausging, baute und schuf Neues mit der Überzeugung, dass es besser sein würde als das Alte. Erst in unserer Zeit hat sich ein durchaus berechtigter Minderwertigkeitskomplex bezüglich unserer Fähigkeiten, selbst Wertvolles zu schaffen, entwickelt. Ich sehe deshalb alle Bestrebungen zum Schutz des Erbes der Vergangenheit als eine unbedingt notwendige Überbrückung der Schlucht, die sich aus unserer momentanen Unfähigkeit, Menschenwürdiges zu schaffen, ergibt. Eine solche Überbrückungsaktion kann aber auch mit den größten Anstrengungen nicht für eine lange Zeitspanne erfolgreich fortgesetzt werden. Es ist deshalb meine Überzeugung, dass alle jene, denen die Rettung der Vergangenheit am Herzen liegt, sich mit voller Kraft einsetzen müssen für die Zuschüttung der Kluft durch die Schaffung neuer urbaner Werte: DENN OHNE PLANUNG DER ZUKUNFT GIBT ES KEINE RETTUNG DER VERGANGENHEIT!

## **THEMENBLOCK 3: ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN EINER LEBENSWERTEIN UND NACHHALTIGEN STADT**

---



## **Mit den Grundsätzen der Umweltplanung von Victor Gruen zu einer ökologischen, nachhaltigen Stadtentwicklung**

### ***Franz Skala***

Die Zielsetzung, „die Umweltkrise nicht nur durch defensive Maßnahmen des Umweltschutzes zu bekämpfen, sondern durch die konstruktive Methode der Umweltplanung“, ist ein auch 30 Jahre nach der Formulierung noch aktuelles Vermächtnis des Zentrums für Umweltplanung. Da Veränderungen gebauter Strukturen wegen des notwendigen großen Aufwandes nur sehr langfristig möglich sind, ist es wichtig, insbesondere große Neubauvorhaben so zu planen, dass sie möglichst geringe Beeinträchtigungen der Umwelt verursachen.

Wie die im vorigen Kapitel zitierten Beiträge von Victor Gruen zeigen, hatten für ihn der Einfluss der Stadtentwicklung auf den Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität besondere Bedeutung. Durch seine Erfahrungen in den USA erkannte er frühzeitig die Probleme für Umwelt und Lebensqualität, die durch das von einer entsprechenden Entwicklung der Stadtstruktur mitverursachte rasante Wachstum des Autoverkehrs entstanden. Daher trat er für eine Strategie ein, nach der insbesondere die Siedlungen so gestaltet werden sollen, „dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird“. Als dafür wesentliche Prinzipien beschrieb er die „Kompaktheit“ (jenes optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens, das mit der Gesundheit und Menschenwürde vereinbar ist) sowie die „kleinkörnige Verflechtung aller urbanen menschlichen Funktionen“ (aus den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ in Wien, herausgegeben im Jahr 1973 vom Zentrum für Umweltplanung).

Die Leitlinien enthalten auch den Vorschlag, durch die Umgestaltung bestehender bebauter Gebiete sowie durch die Schaffung neuer bebauter Gebiete im Zuge der Stadterneuerung schrittweise ein System von beispielgebenden „Umweltoasen“ zu schaffen (siehe Beitrag Victor Gruen: „Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel“).

Inzwischen haben einige umweltorientierte Organisationen diese Ideen unter verschiedenen Bezeichnungen weiterentwickelt. Dabei geht es sowohl um die Ökologisierung bestehender Siedlungen als auch um die Schaffung neuer Modellsiedlungen. So kann unter der gleichen Bezeichnung sowohl ein Konzept mit ersten Ansätzen zur Verbesserung der Umweltqualität als auch ein komplettes Modell einer allen ökologischen Grundsätzen entsprechenden Stadt verstanden werden.

Siedlungsstrukturen für die Zukunft müssen sowohl nachhaltig im Sinne von langfristig aufrechterhaltbar sein, um auch für die zukünftigen Generationen eine Lebensgrundlage zu sichern, als auch lebenswert sein, um von der gegenwärtigen Generation akzeptiert zu werden.

Die übergeordneten unumgänglichen Anforderungen für Nachhaltigkeit sind:

- Minimierung der Beanspruchung (Bodenflächen) und des Verbrauches (Energie) begrenzter Ressourcen (das heißt langfristig Vermeidung des Verbrauches nicht erneuerbarer Energiequellen) und Minimierung der Beeinträchtigung der Umwelt und der Menschen.
- Die übergeordnete Anforderung für Lebensqualität ist: Gestaltung eines attraktiven Lebensraumes, der zum Wohlbefinden der Einwohner beiträgt und Sicherheit bietet.

Die Strukturen einer „Ökostadt“ erfüllen diese Anforderungen – eine kompakte Struktur mit höherer Dichte minimiert sowohl die Flächenbeanspruchung als auch den Energieverbrauch für Verkehr und Gebäude und dadurch auch die Schadstoffemissionen. Geringere Beeinträchtigungen tragen dazu bei, die Struktur lebenswert zu machen.

Solche Strukturen sollten das Ergebnis der Stadtplanung sein, deren Aufgabe in den Leitlinien für die Stadtentwicklung so beschrieben ist: eine gesunde, menschenwürdige, sozial gerechte und erlebnisreiche städtische Umwelt in Harmonie mit ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten.

Unter den Konzepten für ökologische Siedlungsentwicklung gibt es solche mit integriertem Ansatz und solche mit sektoralen Schwerpunkten, die aber meist auch andere relevante Sektoren berücksichtigen. Für beide Ansätze werden im Anschluss einige Beispiele zur Schaffung neuer ökologischer Modellsiedlungen beschrieben, in denen die Wechselwirkungen zwischen Stadtstruktur und Verkehr besonders beachtet werden, die häufig in „Ökostadt“-Konzepten vernachlässigt wurden. Leider wurden bisher nur wenige dieser Konzepte auf der Ebene von Stadtteilen umgesetzt.

## Initiativen in Richtung Ökostadt/Ecocity

In einigen Ländern wurden integrierte Konzepte für die ökologische Stadt von morgen entwickelt, von denen hier vor allem welche aus Deutschland und Österreich vorgestellt werden.

In Deutschland, wo der Begriff „Ökostadt“ entstanden ist, versteht der Förderverein Ökostadt e. V.<sup>1</sup> darunter „die Vision vom städtischen Leben in Harmonie mit den Mitmenschen und im Einklang mit der Natur“. Im zugehörigen Konzept werden die Merkmale einer Ökostadt beschrieben wie: „die Stadt ist kompakt und gleichzeitig reich an öffentlichem und privatem Grün; die kleinräumige Funktionsdurchmischung und die polyzentrische Stadtstruktur verkürzen die individuellen Wege“. Das ursprüngliche Ziel war die Errichtung einer neuen Ökostadt. Seit 1994 bemüht sich der Verein, in der Kleinstadt Lychen nördlich von Berlin Projekte einer sozial und ökologisch alternativen (nachhaltigen/zukunftsorientierten) Stadtentwicklung zu realisieren und hat in einem von den Mitgliedern sanierten denkmalgeschützten Gebäude ein Projektzentrum eingerichtet.

Viele Prinzipien einer Ökostadt wurden in den letzten Jahren in größeren ökologischen Stadtteilen umgesetzt. Eines der besten Beispiele ist Vauban in Freiburg im Breisgau<sup>2</sup>: Auf der Brachfläche einer früheren französischen Kaserne wurden rund 2.000 Wohnungen, zum Großteil in mehrgeschossigen Gebäuden, und Arbeitsstätten mit rund 600 Arbeitsplätzen geplant, wobei einige der bestehenden Gebäude erhalten und revitalisiert wurden. Ein kleines Einkaufszentrum an der am Rand des Gebietes

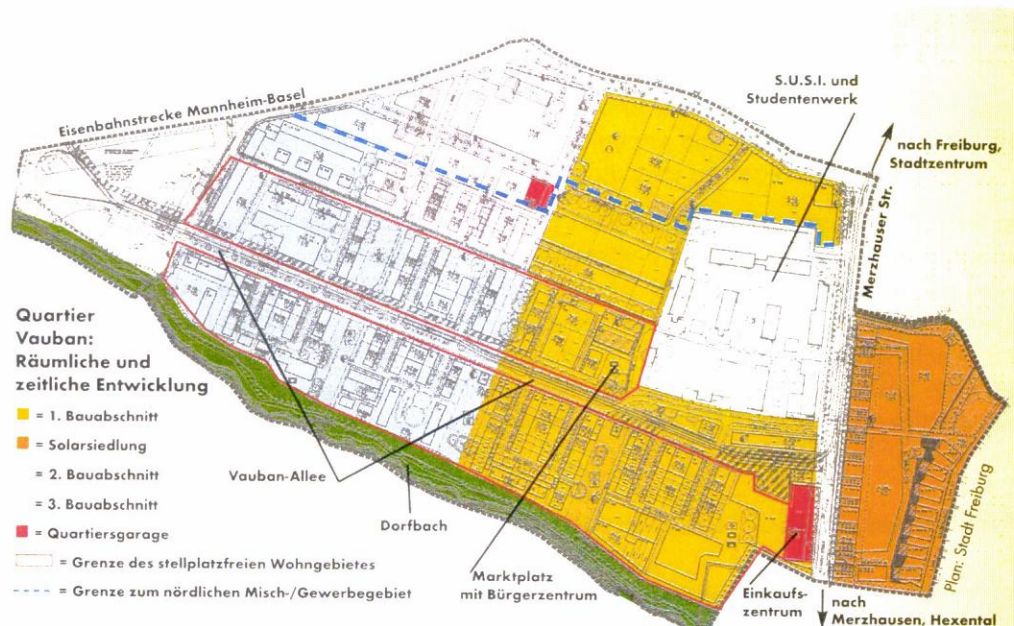
<sup>1</sup> Förderverein Ökostadt e. V., Berlin/Lychen, <http://www.oekostadt-online.de> (März 2004)

<sup>2</sup> Nichtkommerzielle Seiten des Stadtteils Vauban: <http://www.forum-vauban.de/>



liegenden bestehenden Hauptstraße, ein zentral gelegener Marktplatz mit einem Stadtteilzentrum (als Treffpunkt), eine Schule, Kindergärten und Freizeitanlagen ergänzen die gute Nutzungsmischung. Der nachhaltige Verkehr genießt Vorrang – ein Großteil der Straßen ist Fußgängern vorbehalten, die Radwege sind in das umfangreiche Netz der Stadt integriert, eine neue Straßenbahnlinie soll die bestehenden Buslinien ergänzen und den Stadtteil in das Netz des öffentlichen Verkehrs einbinden – so entstehen dort auch gute Voraussetzungen für das Projekt „Wohnen ohne Auto“ in einem Teilbereich. Daneben finden sich weitere ökologische Lösungen wie verschiedene Beispiele für Solararchitektur, Sonnenkollektoren und einige Photovoltaik-Anlagen als Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung oder die Versickerung von Regenwasser. Teile sind bereits bewohnt, bis 2006 soll der Stadtteil fertig gestellt sein.

Abbildung 12: Stadtteil Vauban, Freiburg im Breisgau

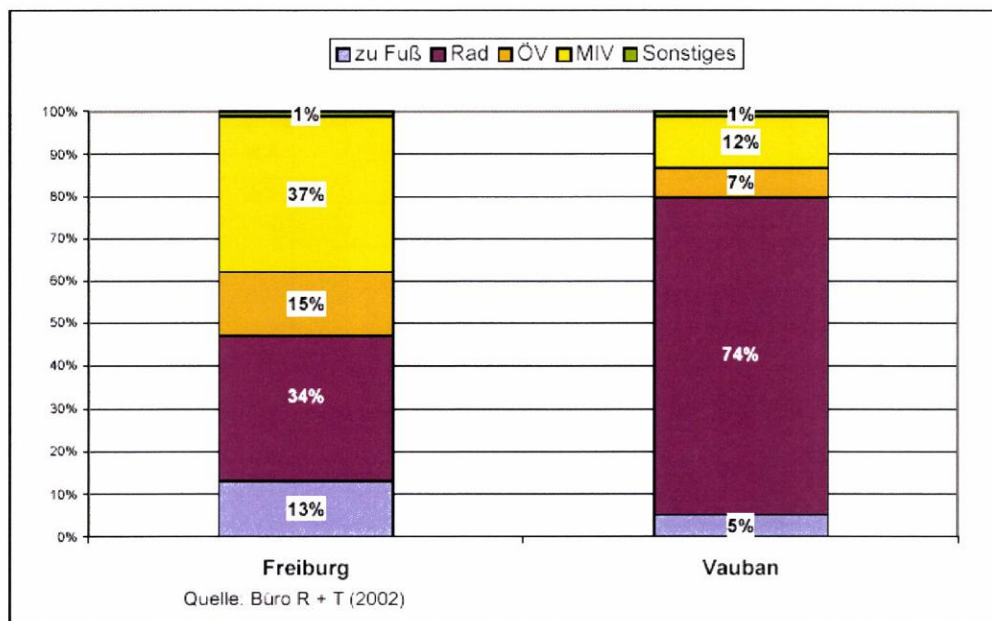


Quelle: Stadt Freiburg

Eine Erhebung der Verkehrsmittelwahl unter den ersten Bewohnern zeigt, wie groß der Anteil nachhaltiger Fortbewegungsarten (Verkehr im Umweltverbund) bei geeigneten Strukturen und entsprechendem Verhalten sein kann. Der Anteil der Auto-nutzung in Vauban liegt noch um rund die Hälfte unter dem schon sehr niedrigen Wert für die gesamte Stadt, die Kraftfahrzeugdichte liegt mit 150 Pkw auf 1.000 Einwohner weit unter der für die gesamte Stadt Freiburg mit 427 Pkw auf 1.000 Einwohner. Sogar unter den Haushalten mit Kindern verfügt mehr als die Hälfte über keinen eigenen Pkw – mehr als 80 % dieser Haushalte geben an, leicht ohne Auto auszukommen. Mit Abstand am häufigsten, für mehr als die Hälfte aller Wege, wird das Fahrrad benutzt, beim Weg zur Arbeit sogar für 74 %. Der niedrige Anteil des öffentlichen Verkehrs kann mit dem noch nicht sehr attraktiven Angebot erklärt werden – die Straßenbahn wird erst gebaut.<sup>3</sup>

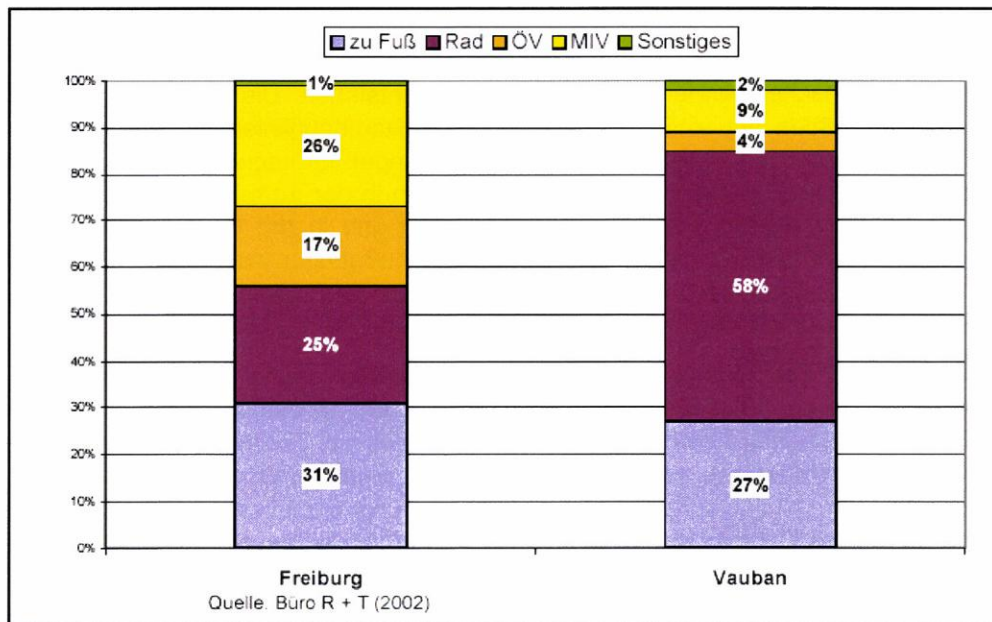
<sup>3</sup> Bewohnerbefragung Vauban, Bericht im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.; Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung für den Weg zur Arbeit



Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

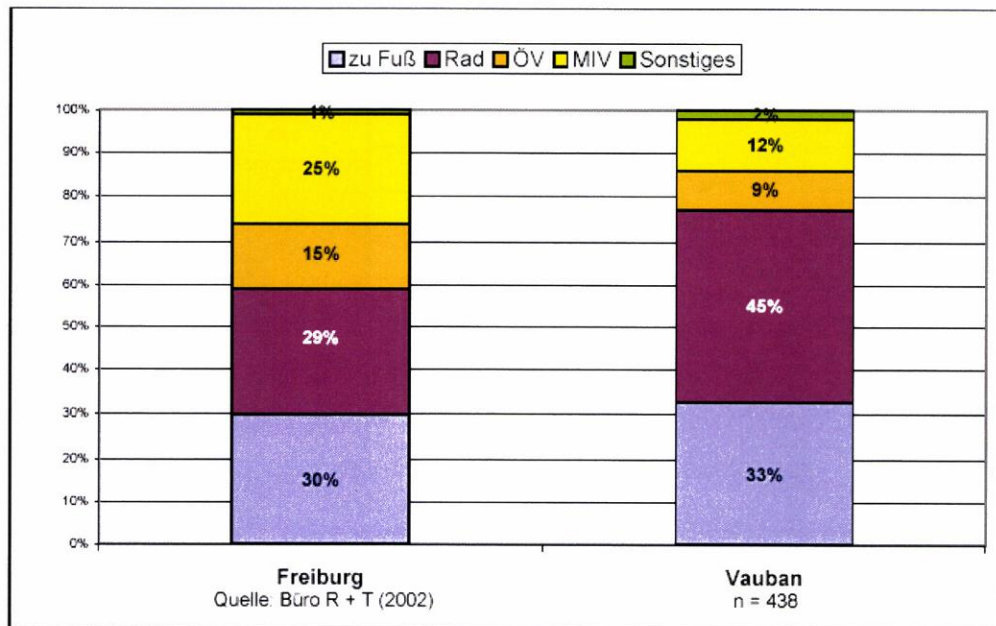
Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen



Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003



Abbildung 15: Verkehrsmittelnutzung im Freizeitverkehr



Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Weitere ökologische Modellsiedlungen, in denen für viele Bereiche ebenfalls ökologische Lösungen umgesetzt wurden, sind der Stadtteil Kronsberg in Hannover<sup>4</sup>, dessen erster Bauabschnitt im Rahmen der Weltausstellung EXPO 2000 errichtet wurde (von den geplanten 6.000 Wohnungen waren bis zum Jahr 2004 über 3.000 fertig gestellt) und der Scharnhäuser Park in Ostfildern bei Stuttgart<sup>5</sup>, wo derzeit Wohnungen für rund 9.000 Menschen sowie 2.500 Arbeitsplätze entstehen. Die beiden kompakten, Nutzungsgemischten neuen Stadtteile sind durch Stadtbahnlinien mit den zentralen Städten verbunden und bieten so gute Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität, die nur teilweise genutzt werden. Die Schwächen liegen in der Verteilung der Einrichtungen für die Nutzungsmischung im Siedlungsgebiet und in der Gestaltung der Verkehrsflächen, die teilweise die kürzesten Wege für Fußgänger verhindern (ein zu großer Anteil der Verkehrsflächen wird vom Autoverkehr beansprucht, was die Qualität der Gehwege beeinträchtigt).

In Österreich hat das „Institut für ökologische Stadtentwicklung“ das Ziel, für einen geeigneten Standort ein Modell für eine ökologische Stadt (als möglichst eigenständigen Ortsteil einer Gemeinde) zu entwickeln. Dieses Modell soll ökologische Lösungen für alle wesentlichen Bereiche, wie Städtebau, Verkehr, Energie, Wasserversorgung, Abwasserreinigung, Müllentsorgung, Grünraumgestaltung enthalten. Der Schwerpunkt wird dabei auf die Optimierung der Siedlungsstruktur für die umweltverträglichen Fortbewegungsarten (Gehen, Radfahren und die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel) gelegt. Dabei soll eine „Stadt im Umweltverbund“ entstehen.<sup>6</sup> Diese sollte modular aus Siedlungseinheiten aufgebaut sein (wie die von Victor Gruen vorgeschlagene Cellular Metropolis; siehe Beitrag Alex Wall: „Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment“), die von der Einwohnerzahl her (ca. 5.000 bis 10.000 Einwohner) so ausgelegt sind, dass sie einerseits die Anordnung wirtschaftlich tragfähiger Einrichtungen für alle wesentlichen Funktionen erlauben (Untergrenze),

<sup>4</sup> Stadt Hannover, Ökologisches Bauen/Modell Kronsberg, <http://www.hannover.de/deutsch/wohnen/planen/oemobakr.htm>, (24.01.2005)

<sup>5</sup> Stadt Ostfildern, Scharnhäuser Park, [http://www.ostfildern.de/content\\_page\\_4.html](http://www.ostfildern.de/content_page_4.html), (24.01.2005)

<sup>6</sup> Die Stadt im Umweltverbund, Institut für ökologische Stadtentwicklung (<http://www.oekostadt.at>), Beitrag für: Internationale Tage für nachhaltige Stadtverkehrsentwicklung, Linz 1998



andererseits eine fußläufige Erreichbarkeit aller dieser Einrichtungen garantieren (Obergrenze). Die Größe ergibt sich aus der Vorgabe, alle Wege innerhalb der Siedlungseinheit in max. 15 Minuten zu Fuß zurücklegen zu können (ca. 1 km Durchmesser). Die Struktur jeder Siedlungseinheit sollte der bevorzugten Vision der Europäischen Kommission (in den Dokumenten zur Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die städtische Umwelt) von dicht bebauten multifunktionalen Siedlungen unter erneuter Nutzung von Industriebrachen und leer stehenden Immobilien sowie für eine geplante Ausdehnung städtischer Gebiete an Stelle willkürlicher Zersiedelung der Landschaft entsprechen.<sup>7</sup> Durch die Anordnung solcher kompakten Siedlungseinheiten zwischen den bestehenden Orten in einer Siedlungsachse entstehen eine Siedlungskette und ein erhöhtes Fahrgastpotential, das einen wirtschaftlichen Betrieb des Linienverkehrs mit einem attraktiven Angebot ermöglicht. Eine gleichmäßige Verteilung der Nutzungen, insbesondere von Wohnungen und Arbeitsplätzen, auf die Siedlungseinheiten ermöglicht eine gleichmäßige Auslastung in beiden Richtungen.

In dem vom „Institut für ökologische Stadtentwicklung“ initiierten europäischen Forschungsprojekt ECOCITY erarbeiteten interdisziplinäre Teams Modellprojekte, in denen für konkrete Standorte in 7 europäischen Städten Stadtstrukturen geplant wurden, die optimale Bedingungen für Fußgänger (kompakte städtische Siedlungsstruktur mit maßvoll verdichteter mehrgeschossiger Bebauung und ausgewogener Nutzungsmischung) und den öffentlichen Verkehr (Konzentration der Bebauung um die Haltestellen einer Linie) bieten.<sup>8</sup> Dabei sollten die Ökostadt-Prinzipien umgesetzt werden, die inzwischen auch in vielen politischen Konzepten enthalten sind.

Zum Beispiel ist im Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2001 (ÖREK 2001)<sup>9</sup> das Ziel einer ausgewogenen Nutzungsmischung so formuliert: Die Standorte zur Erfüllung der Grunddaseinsfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung, Kommunikation) sind so zu lokalisieren, dass „Nähe“ zwischen den unterschiedlichen Standorten entsteht. Es ist auch darauf zu achten, die Siedlungsdichte zu erhalten oder im Bedarfsfall zu erhöhen, damit öffentliche und private Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungsunternehmen, dezentrale Energieproduzenten) in ihrem Einzugsbereich ein Bevölkerungspotential vorfinden, das einen rentablen Betrieb ermöglicht.

Zu einer für den öffentlichen Verkehr günstigen Standortwahl für Bauvorhaben heißt es: Zur räumlichen Grundlage für die Einrichtung bzw. Aufrechterhaltung eines bedienungsfreundlichen und kostengünstigen öffentlichen Verkehrs gehört es, an den bestehenden oder möglichen Linien bzw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch eine entsprechende Siedlungsplanung für eine ausreichende Nachfrage zu sorgen. Diese Ziele lassen sich im Modell der dezentralen Konzentration zusammenfassen, von dem das Leitbild für die räumliche Entwicklung innerhalb der städtischen Regionen ausgehen soll, und zwar sowohl für die Kernstädte, vordringlich aber für den suburbanen Gürtel. Statt eines undifferenzierten „Siedlungsbreis“ im städtischen Umland ist eine klare Strukturierung anzustreben. An bestimmten Standorten sollen Funktionen gebündelt und die Verkehrsinfrastruktur darauf abgestimmt werden. Ein dafür von der Planungsgemeinschaft Ost entwickeltes Konzept sieht als Alternative zu der besonders im Raum südlich von Wien vorherrschenden Zersiedelung die Erweiterung kleiner Städte in der Region um Wien mit direkter Bahnverbindung (wie Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Tulln, Stockerau) durch kompakte Siedlungen vor. Eine Umset-

<sup>7</sup> Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt, Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Brüssel, 11.02.2004

<sup>8</sup> Project ECOCITY, Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport, Hand-book, Wien 2005, Website: <http://www.ecocityprojects.net>

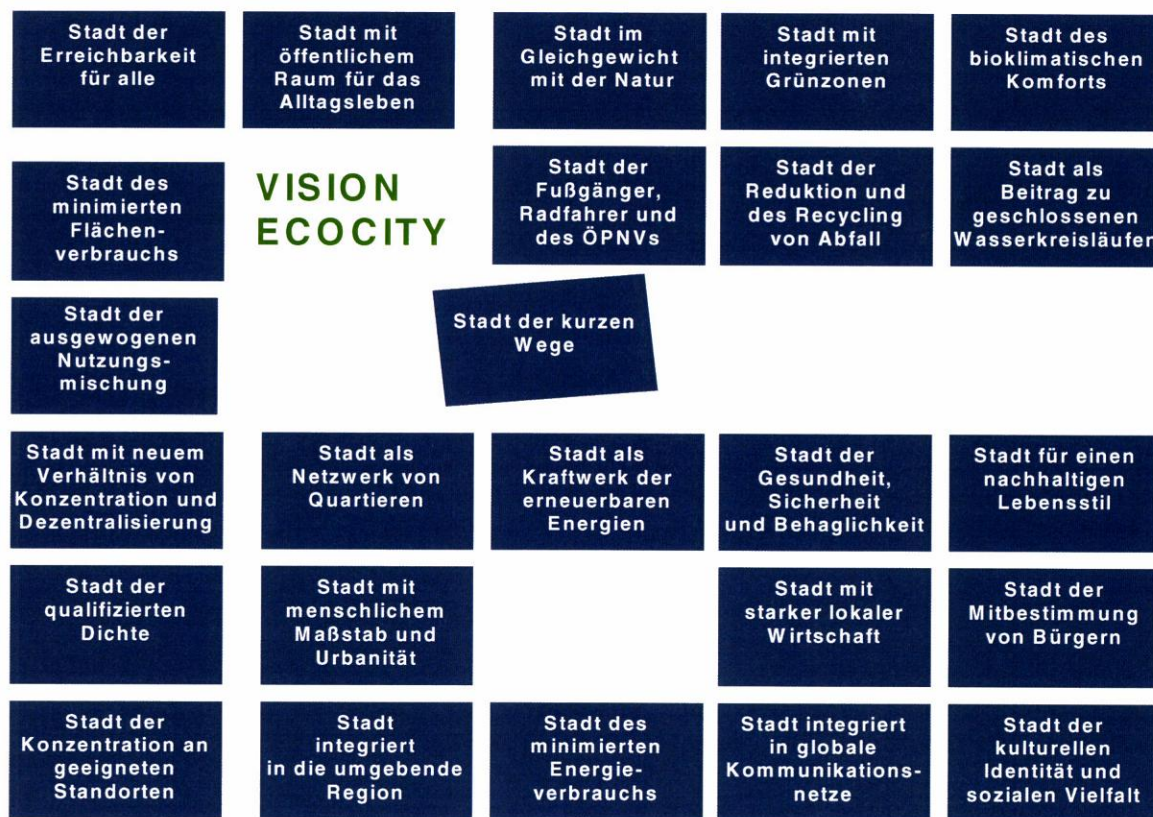
<sup>9</sup> Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001, Punkte 200, 202, 432, 445, 385, [http://www.oerok.gv.at/OEREK2001/start/oerek2001\\_Beschlusstext.pdf](http://www.oerok.gv.at/OEREK2001/start/oerek2001_Beschlusstext.pdf) (04/2002)



zung ist schwierig, weil sie eine engere Zusammenarbeit zwischen Wien und den Gemeinden der Region erfordert und wahrscheinlich auch, weil die vorhandenen Planungsinstrumente nicht ausreichen.<sup>10</sup>

Im ökologischen Stadtteil „solarCity“ Pichling<sup>11</sup> im Süden von Linz wurden viele der oben beschriebenen Prinzipien umgesetzt, darunter auch die gute Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr durch die Verlängerung einer Straßenbahnlinie zur „solarCity“ im Rahmen eines ambitionierten Ausbauprogramms der Linz Linien.<sup>12</sup> Der Schwerpunkt liegt, wie der Name sagt, auf der Planung der Stadtstruktur und der Gebäude nach den Prinzipien der Solararchitektur. Im Jahr 2005 werden die letzten der geplanten 1.300 Wohnungen für rund 4.000 Menschen fertig gestellt.

**Abbildung 16: Vision einer Ökostadt (Ecocity)**



Quelle: Project ECOCITY, Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport

<sup>10</sup> Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Siedlungspolitisches Konzept Ostregion, Konzept für eine Dezentralisierungsstrategie im Umland von Wien, Wien, September 1994; Philine Gaffron, Gé Huismans, Franz Skala (redaktionelle Bearbeitung); Ecocity Book 1, A better place to live; Hamburg, Utrecht, Wien 2005

<sup>11</sup> Stadt Linz, <http://www.linz.at/solarcity/>

<sup>12</sup> <http://www.ooe.gv.at/verkehr/oeffentlich/projekte/>, Linz Linien, <http://www.linzag.at/>



Abbildung 17: Plan solarCity Pichling



Quelle: Magistrat der Stadt Linz



Abbildung 18: Solararchitektur in Pichling



Quelle: Magistrat der Stadt Linz

Abbildung 19: Solares Niedrigenergiehaus, solarCity Pichling



Quelle: Büro Treberspurg & Partner, Wien



Einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen und lebenswerten Stadt leistet die Arbeit in den kleinsten Siedlungseinheiten (auf der Ebene der Stadtteile, Grätzl) unter Einbeziehung der Bewohner insbesondere bei der Planung und Gestaltung des Wohnumfeldes und der Erreichung einer ausgewogenen Nutzungsmischung durch ein Management des Bestandes aller notwendigen Einrichtungen (für die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen sowie sozialen und medizinischen Diensten, für die Freizeit). Eine Vernetzung der organisatorischen Instrumente wie Lokale Agenda 21, Gebietsbetreuungen, „Grätzlmanagement“ (siehe Beitrag Theresia Lung: Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung), Nahversorgungsmanagement, Stadtmarketing oder Citymanagement wäre vorteilhaft.

International wird der englische Begriff „Ecocity“ verwendet. Zu den Pionieren bei der Verbreitung der Ecocity-Idee gehört die Organisation „Ecocity Builders“ (siehe Beitrag Richard Register: „Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA“).

In einigen Ländern gibt es ähnliche Beispiele wie die oben beschriebenen in Deutschland und Österreich, darunter auch nur sehr wenige umgesetzte, wie das Projekt EVA Lanxmeer in Culemborg in den Niederlanden. Die relativ kleine (ca. 200 Wohneinheiten), auf Initiative der privaten „E.V.A. Stiftung“ (Ecologisch Centrum voor Educatie, Voorlichting en Advies) errichtete Siedlung weist eine gute Nutzungsmischung, aber geringe Dichte auf und ist durch die Haltestelle einer Bahnlinie gut an die nahe gelegene Stadt Utrecht angebunden. Die Garagen sind am Rand des Gebietes angelegt, das im Inneren durch ein Fuß- und Radwegenetz erschlossen ist. Ökologische Lösungen wurden, wie auch bei vielen früheren Modellprojekten, mehr im Detail für die Bereiche Energie (durch Nutzung regenerativer Energiequellen), Wasser (Regenwassermanagement), Grünraumgestaltung und Baustoffwahl entwickelt.<sup>13</sup>

Bei anderen Initiativen stehen ökologische Lösungen für einzelne Sektoren wie Verkehr oder Energie im Vordergrund:

Ein wichtiger Schritt in Richtung Ökostadt ist die am öffentlichen Verkehr orientierte Stadtentwicklung. Das heißt, dass der Standort für eine neue Siedlungseinheit an einer bestehenden Linie des öffentlichen Schienen-Nahverkehrs gewählt oder in eine für die Erschließung geeignete Siedlungsachse integriert wird. Die Idee einer solchen linearen polyzentrischen Siedlungsentwicklung ging aus dem Bandstadt-Konzept hervor (das zum ersten Mal von Arturo Soria y Mata als „Ciudad Lineal“ in Madrid umgesetzt wurde).

In den USA entwickelte sich auf der Basis der „Charta des New Urbanism“ die Strategie des „Transit Oriented Development“, die auch in einer wachsenden Zahl von Städten umgesetzt wird.

Unter den in der Charta formulierten Prinzipien der Stadtplanung spielt das auch in europäischen Konzepten verbreitete Prinzip der Konzentration der Bebauung um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Hauptrolle.

Ein sehr anspruchsvolles Programm wurde in Portland, Oregon entwickelt, das zum Bau von „transit villages“ führt – das sind kompakte, nutzungsgemischte Siedlungen um die Stationen der neuen Stadtbahn, die weiter ausgebaut wird.<sup>14</sup> Die Regierung der Region um die Stadt Portland, „METRO“, erwirbt die nötigen Grundstücke, parzelliert sie und entwickelt sie in Zusammenarbeit mit Bauträgern, die an Bedingungen des „Transit Oriented Development“ gebunden sind. Die Entwicklung in den USA wird so beschrieben: Nach Jahren des Glaubens, dass neue Autobahnen die Verkehrs-

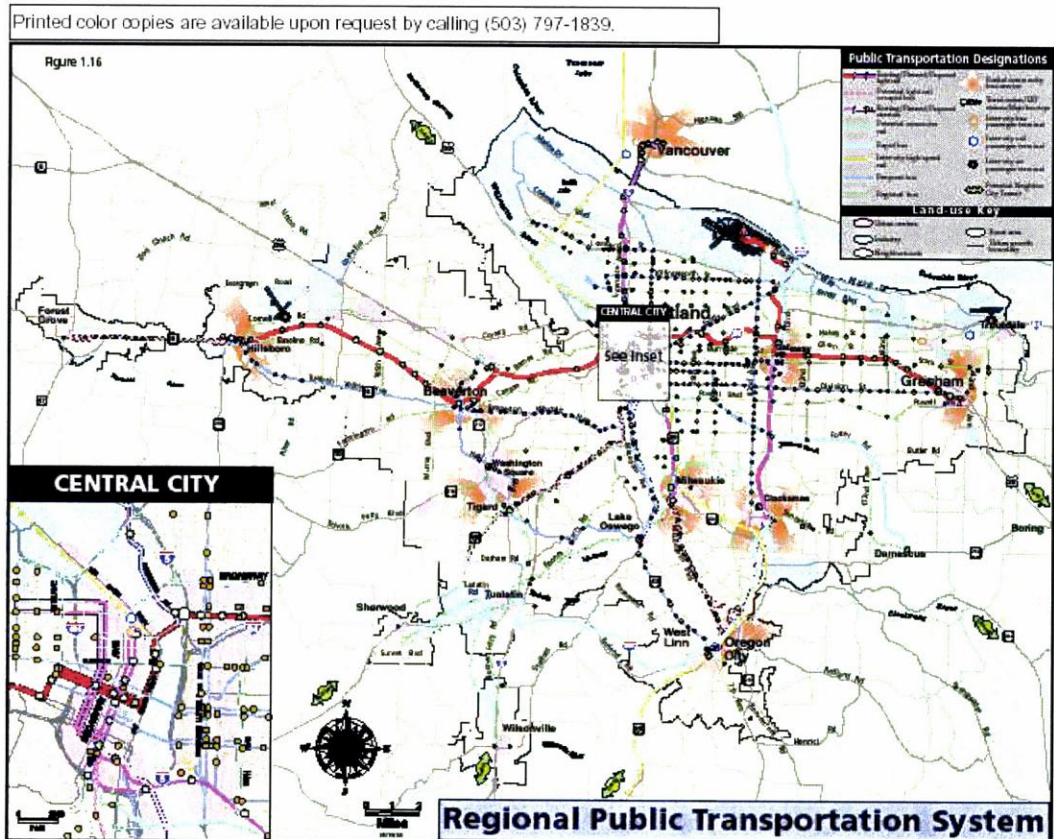
<sup>13</sup> Katrin Klemme, Ökologische Standards im Siedlungsbau, untersucht an den Fallbeispielen „Kronsberg“ Siedlung Hannover, Deutschland und der „Eva-Lanxmeer“ Siedlung, Niederlande; Diplomarbeit, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut, 2002, [http://www.oekosiedlungen.de/\\_materialien/diplomarbeiten/#Standards](http://www.oekosiedlungen.de/_materialien/diplomarbeiten/#Standards)

<sup>14</sup> Metro's Transit-oriented Development (TOD) Implementation Program, <http://www.metro-region.org/>



probleme lösen, beginnen Gemeindeplaner jetzt mehr auf neue Bahnsysteme in Kombination mit dem Bau dichter, fußläufiger Städte zu setzen, um lebenswertere, nachhaltige Gemeinden zu schaffen.<sup>15</sup>

Abbildung 20: System des öffentlichen Verkehrs in der Region Portland (Transit Oriented Development Portland, Oregon)



Quelle: Metro, <http://www.metro-region.org/>

Eine wichtige Forderung zur Erleichterung der Umsetzung neuer Linien des öffentlichen Verkehrs ist im ÖREK 2001 enthalten: Im kleinräumigen Bereich muss eine an der Vermeidung und Reduktion von Verkehrsbelastungen orientierte Raumordnung eigene Trassen für den öffentlichen Verkehr gegenüber anderen Nutzungsansprüchen sichern. Die nachträgliche Errichtung geeigneter Trassen erfordert einen wesentlich höheren Aufwand, bedingt teilweise empfindliche Eingriffe in die Nutzungs- und Besitzstruktur und ist daher wesentlich schwerer zu realisieren.

Am weitesten geht der Anspruch in den Konzepten der autofreien Siedlungen (Carfree Cities), über die der Beitrag von Markus Heller „Autofrei wohnen“ ausführlich informiert. Eines der ersten erfolgreich umgesetzten Projekte war die erste autofreie Wohnhausanlage Österreichs in Wien 21 (Nordmann-gasse). Um viele der Vorteile des Lebens ohne Auto (bessere Luftqualität, weniger Lärm, mehr Bewegungsfreiheit für Menschen bei geringerer Gefährdung) erlebbar zu machen, ist ein größeres Gebiet notwendig. Dazu sind die meisten bisherigen Projekte, wie auch das in Wien, zu klein – dort bleiben nur finanzielle Vorteile, etwa durch den Wegfall der Garagenplätze.

<sup>15</sup> Transit Villages, <http://www.transitvillages.org/pages/448644/index.htm>



## Lebenswerte Stadt

Das übergeordnete Ziel hat Victor Gruen so formuliert: Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.

Es gibt viele Aspekte, die zu einer positiv empfundenen Umweltqualität beitragen und in Verbindung mit geeigneten Strukturen eine Stadt lebenswert machen können, wie:

- Behaglichkeit, Wohlbefinden (bauliche Dichte nicht zu hoch und nicht zu gering, Vermeidung störender Einflüsse wie Lärm)
- Entdeckungspotential, Ästhetik (Informationsdichte, abwechslungsreiche Umgebung durch vielfältige Gestaltung der Gebäude und des öffentlichen Raumes, Integration natürlicher Elemente – Grünflächen, Wasser)
- Bequemlichkeit (leichte Erreichbarkeit durch ausgewogene Nutzungsmischung, kurze Wege, keine Barrieren)
- Kommunikation, soziale Beziehungen (Treffpunkte im öffentlichen Raum)
- Identifikation (Erhaltung des kulturellen Erbes, Schaffung von unverwechselbaren, für den Stadtteil typischen Objekten)
- Orientierung (überschaubare Einheiten, Lesbarkeit, Ordnung in der Struktur, gute Kennzeichnung von Straßen und Gebäuden, Wegweiser)
- Sicherheit (Strukturen, die Geborgenheit vermitteln, ökonomische und soziale Sicherheit, Gesundheit, anerkannte Rollen)

Die einzelnen Menschen haben verschiedene Vorstellungen von der lebenswerten Stadt, die Städte setzen in ihren Entwicklungskonzepten unterschiedliche Prioritäten unter den obigen Aspekten, am häufigsten aber wird der Begriff „Lebenswerte Stadt“ in einem negativen Zusammenhang mit dem Verkehr gesehen. Daher konzentrieren sich die Forderungen vieler Initiativen auf Maßnahmen gegen die Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr.

So hat in Nürnberg die Erkenntnis, dass die enorme Verkehrsbelastung zu einer Erhöhung der gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastung und so zu einer Reduzierung der Lebensqualität führt, verschiedene Gruppen im „Bündnis lebenswerte Stadt“ zusammengeführt.<sup>16</sup>

In San Francisco setzt sich die Initiative „Transportation for a Livable City“ (TLC) für die Schaffung lebenswerterer Wohnviertel (neighborhoods) mit erschwinglichen Wohnungen ein, wo für die meisten Wege die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr bevorzugt und die Abhängigkeit vom Auto verringert wird.<sup>17</sup>

Einen anderen Zugang haben kleinere Städte in Italien, die sich in dem Netzwerk Slow Cities<sup>18</sup> zusammengeschlossen haben, das aus der Slow-Food-Bewegung hervorgegangen ist. Diese ist als Gegensatz zum amerikanischen Fast-Food entstanden. In den beteiligten Städten steht ein Beitrag von Lebensstil und Ernährung zum ökologischen Leben im Vordergrund. Sie streben an, die Charakteristik der Stadtstruktur und der Umgebung zu erhalten, die Umweltqualität zu verbessern und insbesondere die regionale Produktion traditioneller, typischer Lebensmittel mit natürlichen, umweltverträglichen Methoden zu sichern (unter Ausschluss gentechnisch veränderter Produkte) und diese bevorzugt zu konsumieren.

<sup>16</sup> Nürnberg, <http://www.buendnis-lebenswerte-stadt.de/main.htm>

<sup>17</sup> TLC Transportation for a Livable City, <http://www.livablecity.org/>

<sup>18</sup> Slow Cities, [http://www.slowfood.com/eng/sf\\_ita\\_mondo/sf\\_ita\\_citta\\_slow.lasso](http://www.slowfood.com/eng/sf_ita_mondo/sf_ita_citta_slow.lasso)



## Ökologisch und lebenswert

Die beiden in diesem Beitrag behandelten wesentlichsten Eigenschaften einer Stadt finden sich auch nebeneinander als Ziel in vielen Stadtentwicklungskonzepten: die ökologisch nachhaltige und die lebenswerte Stadt. Wenn man die Lösungen dafür genauer betrachtet, zeigt sich, dass sie oft zugleich eine Stadt ökologisch nachhaltig und lebenswert machen.

Das trifft besonders für den Verkehr zu – die Planung der Stadt mit Priorität für Fußgänger statt für den Autoverkehr verringert sowohl den Ressourcenverbrauch und Schäden an der Umwelt als auch die Beeinträchtigungen der Lebensqualität.

Eine attraktive Struktur für Fußgänger bietet mehr Platz für Menschen. Ein zusammenhängendes, dichtes Netz von Gehwegen und Plätzen, teilweise mit Wetterschutz in Arkaden oder Passagen, ermöglicht allen, insbesondere auch Gehbehinderten (die mit allen Arten von Rollstühlen bequem unterwegs sein können), eine sichere, barrierefreie (Vermeidung von Stufen) und weitgehend ungestörte Fortbewegung auf kürzesten Wegen (Vermeidung von Umwegen). Eine ausgewogene Nutzungsmischung sorgt dafür, dass auf diesen Wegen alle wichtigen Einrichtungen rasch erreichbar sind.

Die Entwicklung zur Nachhaltigkeit wird oft mit Verzicht assoziiert, bringt aber meist einen Gewinn an Lebensqualität.

## Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA

### **Richard Register, Franz Skala**

Durch das große Ausmaß der Suburbanisierung – 1990 lebte ungefähr die Hälfte der Bevölkerung in zersiedelten Bereichen im Umkreis der Städte – sind die Probleme der Siedlungsentwicklung in den USA besonders akut. Als ökologische Alternative wurde das Modell der Ecocity entwickelt.

Zu den Pionieren bei der Verbreitung der Ecocity-Idee gehört die Organisation „Ecocity Builders“<sup>19</sup>. Unter dem Motto „Building Cities in Balance with Nature“ engagiert sie sich für den Umbau und Neubau von Ortsteilen bis zu ganzen Städten, der auf die langfristige Sicherung der Lebensgrundlagen für die Menschen und die Natur ausgerichtet ist, und strebt die Gestaltung der Stadt nach den menschlichen Bedürfnissen und dem Prinzip „Erreichbarkeit durch Nähe“ an. Der Gründer (1992) und Leiter Richard Register verbreitet diese Ideen mit Vorträgen in allen Kontinenten, wobei er die Erfahrung machte, dass sich eine zunehmende Zahl von Menschen mit ökologischen Alternativen für Siedlungen beschäftigt, obwohl sich die Gesellschaft noch immer mit Nachdruck in die entgegengesetzte Richtung bewegt.

Als wichtiges Forum für den Erfahrungsaustausch unter den Pionieren organisieren „Ecocity Builders“ die „International Ecocity Conferences“. Auf der fünften Konferenz in Shenzhen, China (August 2002) wurde eine Deklaration beschlossen<sup>20</sup>, in der die Erfordernisse und notwendigen Aktivitäten für eine ökologische Stadtentwicklung zusammengefasst wurden. Mit an der Spitze steht die Forderung, die Städte für Menschen und nicht für Autos zu bauen – sicher für Fußgänger und mit einem komfortablen und effizienten öffentlichen Verkehr – und gleichzeitig die Subvention des Autoverkehrs zu beenden. Für die Umsetzung des „Baus der Ecocity“ wird die Schaffung von Geschäftsstellen auf städtischer, regionaler und nationaler Ebene vorgeschlagen, um die Planungen für alle Sektoren zu koordinieren und zu überwachen.

Zur Struktur einer Ecocity hat Richard Register in seinem Buch „ecocities“<sup>21</sup> wichtige Aspekte zusammengestellt und interessante Vorschläge gemacht, die nicht neu sind, aber oft zu wenig beachtet werden: „Wenn die erste Regel zur Förderung der Erreichbarkeit in der ‚Stadt für Fußgänger‘ heißt, nutzungsgemischte Ortsteile (Grätzel) und Gebäude zu planen, dann ist die zweite, solche Plätze und Gebäude attraktiv und gemütlich zu machen“ (die lebenswerte Stadt nach Victor Gruen).

---

<sup>19</sup> Ecocity Builders, Berkeley, Kalifornien, USA, <http://www.ecocitybuilders.org> (März 2004)

<sup>20</sup> The Shenzhen Declaration on EcoCity Development, August 2002, United Nations University, Institute of Advanced Studies, <http://www.ias.unu.edu/proceedings/icibs/ecocity03/declaration.doc>

<sup>21</sup> Ecocities – Building Cities in Balance with Nature, Richard Register, Berkeley Hills Books, Berkeley, California, 2002



Das nach den Bedürfnissen der Menschen (Fußgänger) gestaltete Straßen- bzw. Wegenetz ist schmaler, durchlässig gemachte Häuserblocks (Durchgänge wie im Raimundhaus an der Mariahilfer Straße in Wien) verkürzen die Wege.



Quelle: Skala

Die Sichtverhältnisse im Netz beeinflussen den Ortssinn und den ästhetischen Wert des öffentlichen Raumes – kurvige Straßen schaffen Intimität der Nähe, Sichtachsen sind ein Argument für gerade Straßen. Eine schöne Aussicht auf markante Gebäude oder Landschaftselemente kann aber auch durch öffentliche Zugänglichkeit höherer Plätze gewährleistet werden wie (begrünte) Dachterrassen, Restaurants im Dachgeschoss (Blick vom Haas-Haus zum Stephansdom) oder Promenaden in höheren Geschossen oder auf Dächern.

Als Strategie, um Ecocities zu bauen, meist durch Umbau bestehender Städte und zersiedelter Gebiete (Sprawl), und die von ihnen ermöglichte Art der Gesellschaft aufzubauen, beschreibt der Autor vier Schritte:

In einem Ecocity-Zonenplan soll dargestellt werden, welche Gebiete im Umkreis von Stadt- und Stadtteilzentren an bestehenden oder möglichen Schienentrassen durch Verdichtung zu Ecocities mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung in zu Fuß zurücklegbaren Entfernungen entwickelt werden sollten und wo an deren Rand, auf der Basis einer Landschaftsaufnahme (Benutzung historischer Pläne) ein Rückbau in Richtung natürlicher Landschaft wünschenswert wäre, um Grünkorridore zwischen den Stadtteilen zu schaffen (zentrumsorientierte Entwicklung).

In einer Liste sollen für den Bau der Ecocity und die Schaffung ökologischer Produkte und Dienstleistungen notwendige Technologien, Betriebe und Berufe zusammengestellt werden, die zu einer lebendigen Wirtschaft in der Ecocity beitragen.

Das System der Anreize und Förderungen (Politik, Gesetze, Steuern, Finanzierungsinstrumente, Geldstrafen usw.) müsste so umgestellt werden, dass es die ökologische Entwicklung begünstigt.

Leute, die in einer Ökostadt zum Beispiel autofrei wohnen wollen, müssen gesucht und zusammengebracht werden.

In Berkeley, wo die Organisation Ecocity Builders ihren Sitz hat, arbeitet sie an der Vorbereitung eines integrierten Projektes „Heart of the City“, mit dem im Stadtzentrum praktische nachhaltige Lösungen für viele Sektoren demonstriert werden sollen: eine Mischung von Wohnen mit geschäftlichen und kunstorientierten Nutzungen, Fußgängerstraßen, energiesparende Gebäude, ökologische Baustoffe und Bauweise. Ein überbauter, in einem geschlossenen Kanal fließender Bach (Strawberry Creek) soll in

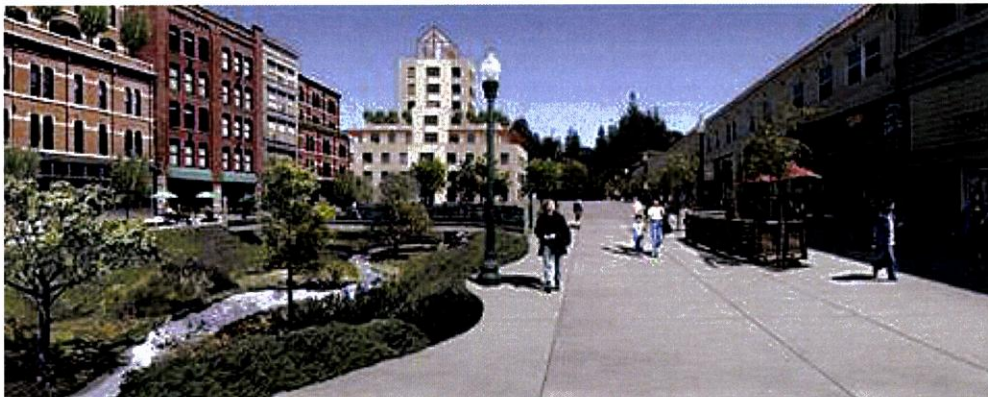


seinen natürlichen Zustand zurückversetzt werden. Über mehrere Jahre wurde ein Kreis von Unterstützern (mit Erklärungen und finanziellen Beiträgen) aufgebaut, der viele mit dem Projekt in Verbindung stehende Personen und Institutionen umfasst (Universität von Kalifornien, Mitglieder des Gemeinderates, Trust for Public Land, State Coastal Conservancy, Berkeley mixed-use developers und viele Bürgergruppen), die ein breites Spektrum von Gesundheits-, sozialen, Wirtschafts- und Umweltgesichtspunkten vertreten.

In einer Studie wurden die Möglichkeiten zur Freilegung des Strawberry Creek im Stadtzentrum untersucht.<sup>22</sup> Notwendige Reparaturen an dem vorhandenen Kanal waren ein zusätzlicher Anlass für die Überlegungen. Es wurden Szenarien für die Wiederherstellung des natürlichen Zustands in verschiedenem Ausmaß erarbeitet: von einer kompletten Renaturierung (natürliches Bachbett in Mäandern mit einem Auwald), die auch den Abriss einzelner über dem Kanal errichteter Gebäude erfordern würde, bis zu einem ästhetisch gestalteten offenen Kanal. Zwischenstufen wären die teilweise Freilegung nur im vorhandenen Straßenraum, angepasst an die unterschiedlichen Breiten.

So könnte eine Hauptstraße mit dem freigelegten Bach aussehen, der ein angenehmes Ambiente für Fußgänger schafft.

#### Abbildung 21: Illustration einer möglichen Gestaltung einer Straße im Zentrum



Quelle: Ecocity Builders, <http://www.ecocitybuilders.org>, Strawberry Creek Downtown, A data collection study to daylight Strawberry Creek, <http://www.ci.berkeley.ca.us/strawb/index.html>

Für die Freilegung eines überbauten Baches gibt es in Berkeley bereits ein Modellprojekt (das erste in den USA), an einer anderen Stelle des gleichen Baches im 1980 bis 1983 angelegten Strawberry Creek Park.<sup>23</sup>

Nach der Stilllegung eines früheren Frachtenbahnhofs<sup>24</sup> forderten Bürger und Mitarbeiter der Stadt die Errichtung eines Parks auf dem von der Stadt erworbenen Gelände. Im Park wurde als Hauptattraktion der Bachlauf des Strawberry Creek freigelegt. Das Abbruchmaterial des geschlossenen Kanals wurde zur Sicherung der Ufer gegen Auswaschung verwendet. Außerdem bietet der Park Picknickbereiche, einen Kinderspielplatz, Tennis-, Basketball- und Volleyballplätze.

<sup>22</sup> Strawberry Creek Downtown, A data collection study to daylight Strawberry Creek, Wolfe Mason Associates, in association with Elmwood Consulting, Michal Moore, Urban Advantage, Woody Trihey, P.E. and Waterways Restoration Institute, <http://www.ci.berkeley.ca.us/strawb/index.html>

<sup>23</sup> Strawberry Creek Park, <http://www.ci.berkeley.ca.us/coolthings/parks/strawberrycreekpark.html>

<sup>24</sup> ShopInBerkeley, Berkeley's free business directory on the internet



Abbildung 22: Der freigelegte Bach im Strawberry Creek Park



Quelle: Wolfe Mason Associates - Landscape Architects and Environmental Scientists, Oakland, California, <http://www.wolfemason.com>

## Autofrei wohnen<sup>25</sup>

**Dipl.-Ing. Markus Heller, Berlin**

### Einführung

#### Folgen der Dominanz des Automobils

Die Krise der heutigen Stadt hat unterschiedliche Ursachen. Eine hauptsächliche davon ist die zunehmende Dominanz des Automobils. Einige Stichworte mögen genügen, um die Problematik zu verdeutlichen: Die Euphorie über die beginnende Massomotorisierung in der Vergangenheit führte zu einer Funktionstrennung und Entmischung der Stadt, ihre Struktur passte sich immer konsequenter den Ansprüchen des Autos an. Die Gesellschaft übernimmt große Teile der durch das Auto verursachten Kosten und ist zunehmend weniger in der Lage, öffentliche Verkehrsangebote flächendeckend zur Verfügung zu stellen. Die Verschmutzung der städtischen Umwelt durch den privaten PKW ist normal geworden, und manche definieren bereits den Begriff der Urbanität mit „möglichst viel Autoverkehr auf den Straßen“.

Nicht nur die deutsche Rechtsprechung bewertet das Gut der weitgehend schrankenlosen motorisierten individuellen Mobilität höher als die Gesundheit und Sicherheit von Passanten und Kindern. Sie nimmt dafür die jährlich exorbitant hohen Zahlen von Toten und Verletzten aufgrund dieses Verkehrs absichtsvoll in Kauf oder vertreibt diese aus dem öffentlichen Raum. Extreme Beispiele hierfür sind die norditalienische Kleinstadt Barge, wo den Kindern das Spielen auf der Straße amtlich verboten ist, oder der südfranzösische Ort Albi, wo der Bürgermeister die Kindergärtnerinnen auffordert, ihre Schützlinge künftig beim Spaziergang an die Leine zu legen, um sie so vor Autounfällen zu schützen!

Die von Alexander Mitscherlich in seinem gleichnamigen Buch beschriebene „Unwirtlichkeit unserer Städte“ führt zur Abwanderung immer breiterer Bevölkerungsschichten ins Umland, wo sie vor allem den Gefahren und alltäglichen Belästigungen des privaten Autoverkehrs zu entkommen versucht, jedoch dadurch gleichzeitig noch mehr Verkehr erzeugt: Die Flucht vor dem Auto im Auto setzt ein ...

#### Die ökologische Alternative: autofreie Stadtviertel

Eine Alternative zu diesem Kreislauf und gleichzeitig auch ökologische Lösung zumindest für einen Teil der Stadtbevölkerung stellen autofreie Stadtviertel dar, die quasi

---

<sup>25</sup> [www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de)



wie eine Insel in der konventionellen, autogerechten Stadt liegen. Dafür bietet sich die Neubebauung innerstädtischer Brachflächen an. Die Konversion existierender Quartiere ist mit größeren Problemen behaftet und bislang kaum erprobt.

In Deutschland lebt etwa ein Viertel aller Haushalte autofrei, in großen Städten sind es bis zu 40–50 %, in Innenstadtquartieren ist der Anteil noch höher. Einige Beispiele (Werte gerundet): Freiburg i. B. 25 %, Münster 34%, Berlin 45 %, Edinburgh 46 %, New York City 55 %, Venedig 95 %.

Das Symbol der autogerechten Stadt, Los Angeles, verfügt immerhin noch über einen Anteil von rund 16 % autofreien Haushalten.

## Theorie

### Definition „autofrei“, Formen autofreien Wohnens

Per definitionem bezeichnet „Autofreies Wohnen“ ein Wohnangebot, das

- sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen,
- einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leistet und die Volkswirtschaft entlastet,
- kinderfreundlich und damit besonders für Familien mit Kind(ern) attraktiv ist,
- hohe Wohn- und Freiraumqualität bedeutet,
- außer der notwendigen Zufahrt für Blaulichtfahrzeuge (Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei) und berechtigte Ausnahmefälle keinen weiteren Kfz-Verkehr beinhaltet.

Dies soll im Folgenden näher begründet und erläutert werden. Der Begriff „autofrei“ wird in der Immobilienbranche für unterschiedliche Siedlungstypen verwendet, daher eine kurze Unterscheidung, vorab jedoch der autogerechte Normalfall:

Konventionelles Wohnen mit PKW: Bei Neubauvorhaben werden pro Wohnung etwa 1 bis 2 Stellplätze erstellt, i. d. R. in möglichst direkter Nähe zur Wohnung. Nahezu überall ist der öffentliche Straßenraum zu 80 bis 90 % dem motorisierten individuellen Verkehr vorbehalten.

Generell gilt bei allen folgenden Modellen:

- Blaulichtfahrzeuge können jederzeit das Quartier befahren
- Für Möbelwagen, Behindertentransporte, Taxen sowie gewerbliche Anlieferung werden im Einzelfall spezielle Regelungen getroffen.

### Autofreies Wohnen

In der Reinform sind hierunter Projekte zu verstehen, bei denen auf die Herstellung von Stellplätzen weitgehend verzichtet wird. Üblich ist ein Schlüssel von bis zu 0,2 Stellplätzen pro Wohnung, die für Car-Sharing, Besucher und begründete Sonderfälle wie z. B. Behinderte vorgesehen sind und in der Regel am Rand angeordnet sind. Zielgruppe sind Haushalte ohne eigenes Auto, die sich in der Regel vertraglich zur Autofreiheit verpflichten, gleichzeitig garantiert ihnen der Maßnahmenträger die Autofreiheit im Gebiet. Es existieren mittlerweile eine Reihe unterschiedlichster Rechtsmodelle. Es gibt außer Versorgungs- und Blaulichtfahrzeugen im Prinzip keinen Verkehr innerhalb des Quartiers.

### Autoarmes bzw. autoreduziertes Wohnen

Für 10 Wohnungen werden zwischen 3 bis 7 Stellplätze bereitgestellt, die auch im Quartier liegen können. In der Regel ist dieser Siedlungstyp ein Versuch, von dem man sich weniger Privatverkehr im Quartier erhofft und Menschen ohne eigenes Auto ansprechen will, ohne jedoch autobesitzende Haushalte auszuschließen. Es werden Anreize zur Autofreiheit geschaffen, zum Teil sieht das Verkehrskonzept auch restriktive Maßnahmen vor.

### Optisch autofreie Quartiere

Das in den letzten Jahren am häufigsten umgesetzte Modell: Es gibt keinerlei Restriktionen zum Autobesitz, Stellplätze werden in üblicher Anzahl gebaut, jedoch unterirdisch oder am Rand der Siedlung angeordnet.

### Mischformen

Es existieren einzelne Baufelder getrennt mit unterschiedlichen Modellen nebeneinander oder es gibt eine vertraglich organisierte Trennung autofreier und autobesitzender Haushalte. Die Stellplätze sind am Quartiersrand platziert. Der Privatverkehr wird auf Be- und Entladen beschränkt, gegebenenfalls nur zu bestimmten Zeiten, wie es in Fußgängerzonen üblich ist.

## **Autofreier Städtebau: einige allgemeine Leitideen**

Ein Stadtviertel zu planen, in dem keine Autos fahren und den öffentlichen Raum parkend blockieren, ermöglicht eine neue Betrachtungsweise des Außenraums. Straßen als axiale Verbindungen zwischen zwei Orten, mit Kurven, deren Radien der Geschwindigkeit des Autos entsprechen, bilden nicht mehr die Hauptkriterien des Entwerfens. Stattdessen können die Abstände zwischen den Häusern variieren und der Geschwindigkeit der Fußgänger Rechnung tragen. Hermann Knoflacher wies nach, dass die beliebten italienischen Touristenorte ein dichtes Wegenetz mit Platzabfolgen in kurzen Rhythmen aufweisen. Leitideen dieses Wege- und Platzsystems sind die engmaschige Vernetzung durch Sicht- und Wegeachsen sowie die Einteilung in überschaubare Baufelder, die eine kleinteilige Parzellierung ermöglichen. Diese bietet auch kleineren Bauträgern bis hin zu Baugruppen eine Chance im Quartier und ist die Voraussetzung für unterschiedlichste Wohnformen und Architekturen nebeneinander. Auf den ersten Blick mag diese Kleinteiligkeit der Parzellierung nichts mit der Autofreiheit zu tun haben, jedoch entspricht die daraus resultierende architektonische Vielfalt eher der intensiveren Wahrnehmung aus der Fußgängerperspektive. Der monotone und großformatige Städtebau dagegen ist leichter „mit der Geschwindigkeit hinter der Windschutzscheibe“ zu ertragen.

Ein weiterer Aspekt ist die Integrationsmöglichkeit unterschiedlichster Nutzungen: Wer autofrei wohnt, möchte in einem Stadtviertel der kurzen Wege auch Einkaufsmöglichkeiten und Kulturangebote vorfinden, sich erholen oder Sport treiben.

In einer städtischen Umwelt, die durch den privaten Autoverkehr dominiert ist, muss ein autofreies Quartier vor Lärm und Abgasen abgeschirmt werden. Gleichzeitig soll ein solches Stadtviertel auch Vorbild sein für urbanes, das heißt lebendiges Miteinander auf engem Raum und darf sich daher nicht hermetisch seinem Umfeld verschließen. Es soll seine innere Offenheit auch nach außen hin deutlich zeigen. Es sollte daher „Transformationszonen“ geben. Dafür bieten sich speziell gewerbliche (Büros, Geschäfte) und infrastrukturelle Nutzungen an, die ein Angebot auch für die umgebende konventionell erschlossene Nachbarschaft sind.



Der gehende, spielende und verweilende Mensch ist der Entwurfsmaßstab eines autofreien Quartiers: Es geht um eine Architektur in Augenhöhe, daher muss besondere Sorgfalt auch auf die Gestaltung der Wege gelegt werden. Sie müssen bequem, sicher, spieltauglich und auch für Seh- und Gehbehinderte benutzbar sein.

Autofreie Architektur ist kommunikative Architektur: Terrassen, Balkone, Loggien und außen liegende Treppen bekommen in einem autofreien Stadtviertel eine neue Bedeutung, weil sie „in aller Ruhe“ tatsächlich benutzt werden können ...

### Vorteile autofreier Quartiere

Grundsatz: mehr Lebensqualität bei reduzierten Kosten

- **Kinder-/Familienfreundlichkeit**  
Kinder werden früher selbständig. Vergleichsstudien zeigen, dass Kinder, die in einer autofreien Umgebung aufwachsen, in ihrer Entwicklung 1,5 bis 2 Jahre weiter sind. Sie können zum Spielen einfach auf die Straße laufen (die Hälfte aller Unfälle von Kindern und Autos passiert in einem Radius von 500 Meter um die eigene Wohnungstür). Keine parkenden Autos blockieren das „freie Spiel“. Kinder treffen sich auf der Straße, entdecken ihre Umgebung und können sich unkompliziert verabreden – das „Mama-Taxi“ ist nicht erforderlich.
- **Ruhe und Stille**  
Tagsüber ist Kommunikation auf der Straße möglich, nachts gesunder Schlaf bei offenem Fenster.
- **Gesünderes Kleinklima**  
Das Kleinklima ist wesentlich besser, da es weniger bzw. kaum PKW-Abgase gibt und in der Folge weniger Atemwegserkrankungen.
- **Sicherheit auf der Straße**  
Dieser Aspekt betrifft insbesondere Kinder, Senioren, Behinderte (z. B. Seh- und Gehbehinderte). Der Straßenraum ist belebter (soziale Kontrolle), kein Autolärm übertönt eventuelle Hilferufe.
- **Mehr Platz für Grüngestaltung**  
Die sinnvollere Nutzung des Straßenraumes für Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen wird ermöglicht. Frei nach Tucholsky: Vorne die Großstadt, hinten die Ostsee!

Der weitgehende Wegfall von teuren PKW-Stellplätzen in Tiefgaragen ermöglicht:

- **Kostenreduzierung**  
Chance für soziale Stadtentwicklung – Wohnen in der Innenstadt auch für einkommensschwächere Gruppen, oder (und als Mischform):
- **Umschichtung eingesparter Mittel**
  - in ökologische Baustoffe bzw. -standards,
  - bessere Wohnungsausstattung/-größe,
  - in soziale Infrastruktur mit Nutzen auch für die umgebende Nachbarschaft,
  - Konkurrenzvorteil: Für das Grundstück kann ein höherer Preis bezahlt werden
- **Stärkung der Volkswirtschaft**  
Stärkung des lokalen Einzelhandels (Stadt der kurzen Wege), denn autofreie Haushalte haben ein kleinteiligeres Einkaufsverhalten und machen in der Regel keine wöchentlichen Großeinkäufe in den Shopping-Malls an der Peripherie der

Stadt. Gleichzeitig lasten sie die ohnehin vorgehaltene öffentliche Verkehrsinfrastruktur aus. Zudem entstehen weniger Ausgaben für verkehrsbedingte Unfälle und Krankheiten, auch dies entlastet die Volkswirtschaft.

- Soziale Stabilisierung  
Die Praxis zeigt überdurchschnittliches nachbarschaftliches Engagement.
- Gerechtigkeit und Transparenz  
Wer kein Auto besitzt, muss auch nicht das seines Nachbarn über versteckte Nebenkosten mitbezahlen (Amortisation und Bewirtschaftung von Stellplatzflächen).
- Wohnungsmarkt  
Diversifizierung des Wohnungsmarktes (Bereicherung des Wohnungsangebotes).
- Zukunftsfähigkeit – Vorbildwirkung und Umweltschutz  
Umstieg autobesitzender Haushalte zu autofreiem Lebensstil mit privatem und volkswirtschaftlichem Nutzen. Umsetzung der Ziele der Lokalen Agenda 21 (Rio 1992).

### **Bedingungen und Standorteignung für autofreie Wohngebiete**

Es wird unterschieden zwischen 1. nahezu unverzichtbaren, 2. wichtigen, 3. sonstigen begünstigenden, 4. fallspezifischen Voraussetzungen und 5. neutralen Kriterien, die keinen Einfluss haben.

#### **1. Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen**

- Initiierung  
Am Anfang steht eine Person oder Gruppe, die die Idee intensiv verfolgt und ein (z. T. informelles) Netzwerk von engagierten Akteuren aus allen Bereichen (Planung, NGOs/Öffentlichkeitsarbeit, Politik, Verwaltung) aufbaut.
- Nachfrage, Marktfähigkeit  
Ein möglichst hoher Anteil autofreier Haushalte ist eine entscheidende Voraussetzung, das heißt, Städte sind geeigneter als Dörfer. Verschiedene Untersuchungen in Deutschland haben in großen Städten ein ausreichendes Nachfragepotential für größere autofreie Quartiere nachgewiesen. Die realisierten Projekte haben keine Probleme mit der Vermarktung. Weitere Marktstudien sind daher nicht unbedingt in jedem Fall nötig.
- Lage  
Ein autofreies Quartier sollte möglichst in der Innenstadt liegen, um den Anspruch „Stadt der kurzen Wege“ (Arbeit, Einkauf, Infrastruktur, Freizeit, Kulturangebote) zu erfüllen.
- Verkehrsanbindung  
Ein gutes bis optimales ÖV-Angebot muss in der Nähe vorhanden sein, ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld ist wünschenswert.
- Neubau  
Die offensive Vermarktung an die autofreie Zielgruppe ist leichter möglich – und auch erforderlich. Probleme gibt es bei der Transformation bestehender Quartiere: Dort bereits lebende Bewohner mit PKW blockieren möglicherweise die autofreie Entwicklung.
- Investoren  
Die Möglichkeit von baulicher Selbsthilfe ist nur für kleinere Projekte bedeutsam, oder wenn sie von der Verwaltung intensiv unterstützt wird. Größere Investoren sind daher meist die einzige Möglichkeit zur Entwicklung größerer Projekte.



## 2. Wichtige Voraussetzungen

- Politik  
Politische Beschlüsse zur Autofreiheit signalisieren Investoren, dass sie willkommen sind. Die Einbindung möglichst aller Parteien sollte angestrebt werden, eine parteipolitische Identifizierung des Projektes ist zu vermeiden. Am Ende wollen manchmal sogar auch die anfänglichen Gegner autofrei wohnen!
- Verwaltung  
Auch wenn die Verwaltung in aller Regel von den politisch gewählten Mandatsträgern angewiesen wird, ist eine positive, offene Haltung erforderlich: Investoren ziehen sich schnell zurück, wenn sie merken, dass ihnen Steine in den Weg gelegt werden. Dies betrifft z. B. die Kooperation im Planungsvorlauf und später das Erteilen von Baugenehmigungen.
- Größe des Grundstücks  
Die Entwicklung und das Erlebnis der Wohnumfeldqualitäten, die sich aus dem autofreien Konzept ergeben, ist erst bei einer größeren Fläche möglich. Bei einem kleineren Grundstück verbleiben immerhin noch kostenmäßige und infrastrukturelle Vorteile.
- Besitzverhältnisse  
Das Vorhandensein möglichst weniger Eigentümer des Grundstücks erleichtert die Projektentwicklung (Verhandlungen Grundstückskauf).

## 3. Sonstige begünstigende Voraussetzungen

- Kristallisationspunkte  
Hilfreich ist ein zielgruppenadäquates Image des umgebenden Quartiers („Szene-Viertel“ etc.) und benachbarte besondere Naturräume, kulturelle Institutionen oder größere Arbeitgeber. Auch die Geschichte des Ortes kann inspirierend sein!
- Zeitfenster  
Günstige Konstellationen, wie z. B. das Vorhandensein gewisser Personen in Politik und Verwaltung müssen genutzt werden. Die allgemeine wirtschaftliche Lage ist ebenfalls zu beachten:
  - Bei knappem Wohnungsangebot sind generell leichter Investoren zu finden, allerdings ist die Konkurrenz um das Grundstück und damit sein Preis möglicherweise höher. Ein autofreies Projekt hat hier einen strukturellen Vorteil, da durch den Wegfall von Stellplätzen Kosten gespart werden, die für einen höheren Grundstückspreis investiert werden können.
  - Bei einem Überangebot von Wohnungen auf dem Markt („Mietermarkt“) bietet ein autofreies Projekt als Nischenprojekt für Investoren noch am ehesten eine finanziell interessante Perspektive.
- Förderprogramme  
Autofreie Projekte sind in der Regel in jeder Stadt Pilotprojekte und rechtfertigen daher die Inanspruchnahme von Fördermitteln, insbesondere für partizipative Verfahren (Baugruppen, Bürgerbeteiligung, Agenda-Prozess) und ökologisches Bauen (Solarförderung etc.).
- Rechtslage  
Auch trotz in der Regel ungünstiger Stellplatzverordnungen bietet sich grundsätzlich die Möglichkeit von „Ausnahmen“ und „Befreiungen“. Nicht zu vergessen: Notfalls können Gesetze auch durch parlamentarische Initiativen geändert werden ...

- Presse  
Manchmal muss es Journalisten erst gesagt werden: Die Presse profitiert von einem autofreien Projekt, über das sich über Jahre hinweg immer wieder spannende Reportagen schreiben lassen ...

#### 4. Fallspezifisch zu betrachtende Voraussetzungen

- Infrastruktur  
Für kleinere Projekte ist das Vorhandensein einer kompletten städtischen Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Erholung) erforderlich. Größere Projekte können von einer nicht vorhandene Infrastruktur profitieren, wenn sie diese auf ihrem Grundstück selbst bereitstellen und damit ein Defizit in der Nachbarschaft beheben. Dies kann sogar den autofreien Charakter ihres Projektes stabilisieren, wenn die erforderlichen Einrichtungen in Randlage zur Lärmabschirmung des autofreien Wohnbereiches positioniert werden.

#### 5. Keine Voraussetzungen

sind klimatische und topografische Gegebenheiten. Der gesellschaftliche Reichtum ist ebenfalls nicht entscheidend: In ärmeren Orten mag die Autofreiheit ungewollt sein. In der „postmateriellen Gesellschaft“ ist sie ein Trend.

#### Erfahrungen und Trends autofreier Wohngebiete

- Ent-Ideologisierung  
Zunehmend mehr Investoren vermarkten „optisch autofreie“ Quartiere unter dem Begriff „autofrei“. Das bedeutet, dass dieser Begriff weniger als ideologischer Kampfbegriff genutzt oder als solcher kritisiert wird.  
Zunehmend mehr Menschen initiieren autofreie Stadtviertel und finden sich in autofreien Netzwerken zusammen.<sup>26</sup>
- Tourismus  
Inseln, Urlaubsgebiete oder Orte mit großflächigen Fußgängerzonen werben mit „autofreiem Urlaub“. Beispiele: Nordseeinseln, IAKF/Bayern, GAST/Schweiz.<sup>27</sup>
- Vermarktung  
Bei den realisierten Projekten ist zu konstatieren, dass weniger die prognostizierte Zielgruppe wie Singlehaushalte, Studenten und Senioren eingezogen sind, sondern überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern.
- Der „autofreie Lebensstil“  
Autobesitzende Haushalte, die auf ihren PKW nach Einzug in ein autofreies Viertel verzichten, nehmen zumindest in der ersten Zeit überdurchschnittlich häufig Car-Sharing-Dienste in Anspruch. Alles in allem bereitet ihnen die Umstellung auf den autofreien Lebensstil weniger Probleme als allgemein erwartet, und sie sind schnell von seinen Vorteilen überzeugt.
- Befürchtung  
Die „Autofreien“ kaufen sich alle später ein Auto und parken in der Umgebung ist nur Theorie geblieben! In der Praxis treten die üblichen vorhersehbaren Missbräuche auf, die jedoch nachweisbar Einzelfälle bleiben (z. B. Freiburg), allerdings zu-

<sup>26</sup> z. B. [www.autofrei.de](http://www.autofrei.de), [www.worldcarfree.net](http://www.worldcarfree.net), [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch)

<sup>27</sup> [www.gast.org](http://www.gast.org)



weilen von (neidischen) autobesitzenden Nachbarn im Zusammenwirken mit der lokalen Presse unverhältnismäßig aufgebauscht werden. Oder sogar das Gegenteil ist der Fall: In Hamburg z. B. benutzt die konventionell-autobesitzende Nachbarschaft die wenigen Stellplätze, die das autofreie Projekt errichten musste.

- **Rechtsprechung**  
Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Nordrhein-Westfalen profitiert die autobesitzende Nachbarschaft von einem autofreiem Gebiet (11.01.2002, Arbeiter-Zeitung: 7a D 6/00.NE).
- **Bodenpreise**  
Offensichtlich verrechnet sich „autofrei-Einschränkung“ mit der höheren Qualität des Wohnumfeldes. Insgesamt liegen bislang noch wenig Erfahrungen vor. Diese Einschätzung wird jedoch auch von diversen Banken, Investoren, Verwaltungen und wissenschaftlichen Instituten, die sich mit dem Thema „Autofrei Wohnen“ auseinander gesetzt haben, geteilt.
- **Planung**  
Stadtplaner und Architekten müssen sich mit der Thematik „autofrei“ intensiver beschäftigen. So wurde z. B. der Bedarf an Fahrradabstellplätzen bei den ersten Projekten zuweilen unterschätzt. Von der Initiierung bis zum Einzug vergingen oft 5 bis 7 Jahre.
- **Politik und Verwaltung**  
Die Haltungen reichen von anfänglicher Blockade bis hin zu offensiver Unterstützung.

### **Eine autofreie Idealstadt (nach J. H. Crawford)**

Detaillierte Beschreibung in englischer Sprache in [www.carfree.com](http://www.carfree.com) bzw. in Crawfords Buch „Carfree Cities“

Das Grundmodul bietet auf einer Fläche von ca. 250 km<sup>2</sup> Raum für ca. 1 Million Einwohner. Überbaut sind lediglich 20 %, der Rest ist unterschiedlich genutzte Freifläche (grüne Park- und Sportflächen, Gewässer sowie Forst- und landwirtschaftliche Nutzung). Diese Stadt bietet die komplette Infrastruktur: Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Kultur sowie Versorgung und Verkehr.

Die Stadt selbst ist in stadtplanerischer Hinsicht nach Kriterien des öffentlich-gemeinschaftlichen Verkehrs aufgebaut: Sie ist ein an 3 Schnellbahnlinien (eventuell als U-Bahn) orientiertes Radialsystem, das aus 6 „lobes“ (tropfenförmige Schleifen) besteht, an denen jeweils ca. 15 bis 20 kreisförmige „districts“ (Bezirke) hängen. Diese Bezirke bieten jeweils auf einer Fläche von ca. 45 Hektar (Durchmesser: 760 m) Platz für rund 12.000 Einwohner. Sie sind im Inneren blockhaft und fußgängerfreundlich, das heißt kleinteilig, strukturiert, mit großen Innenhöfen, die zum Teil öffentlich zugänglich sind. Die Gebäudehöhe liegt bei 4 Geschossen. Vorbild für die Größe und Funktion dieser Blockstrukturen sowie der Architektur ist die Innenstadt von Amsterdam.

Von jedem Punkt im Bezirk aus sind es maximal 5 Minuten zu Fuß bis zum Schnellbahnhof im Zentrum desselben. Es ergibt sich somit eine maximale Fahrzeit von 33 bis 37 Minuten bei einmaligem Umsteigen (Fußweg > U-Bahn > U-Bahn > Fußweg) zwischen zwei beliebigen Punkten in der Stadt.

Die äußeren Distrikte sind aus Gründen des außerstädtischen Warenverkehrs für industrielle Nutzungen vorgesehen. Private Lieferungen und Einzelhandelslieferungen

erfolgen über das Schnellbahnsystem zu Bezirksdepots, von dort werden die Waren mit Schub- bzw. Elektrokarren weitertransportiert.

Diese autofreie Idealstadt wird nicht realisiert werden. Ihr Zweck liegt im Anstoß einer Diskussion über die Machbarkeit und Vorteile autofreien Wohnens und der theoretischen Durcharbeitung dabei auftretender Probleme.

## Praxis autofreier Stadtviertel und Projekte

Neben dem bekannten Beispiel Venedig-Centro Storico (ca. 66.000 Einwohner) existieren größere autofreie Siedlungen vor allem in China mit bis zu 40.000 Einwohnern, insbesondere auf den Inseln vor Hongkong. Oft übersehen wird, dass auch auf autofreien Urlaubsinseln (z. B. Nordsee) und in autofreien Touristenorten (z. B. Schweiz) Menschen ohne Probleme wohnen.

Ende der 1980er Jahre wurde das Bremer Projekt „Hollerland“ bekannt, das nicht realisiert wurde. Dies lag vor allem an den ungünstigen Standortvoraussetzungen, einer expliziten Negativvermarktung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Aus dem Scheitern wurden jedoch wertvolle Erfahrungen gesammelt, die vor allem in Deutschland und England, aber auch in Holland und Österreich zur Realisierung von autofreien Stadtvierteln führten. Aktuelle Planungen und Initiativen gibt es unter anderem in Köln, Berlin, Berkeley/Kalifornien und mehreren Orten in der Schweiz.

Die wichtigsten realisierten Projekte sind nachfolgend mit den jeweils wichtigsten Projektlinks aufgeführt. Weitere Projekte und mehr Links zu den Projekten in [www.autofrei-wohnen.de/Projekte-Urlaub.html](http://www.autofrei-wohnen.de/Projekte-Urlaub.html):

### Ausgewählte realisierte autofreie Projekte – Bestand (autofrei)

#### ▪ Venedig-Centro Storico: „Centro Storico“

- Größe: Gesamtfläche 57,5 km<sup>2</sup>/5.753 ha, Kernbereich 7,6 km<sup>2</sup>/760 ha (ca. 2 x 3 km)
- Maßnahme: Bestandserhalt sowie Neubau; komplette, sehr kleinteilige Infrastruktur vorhanden; 65.970 Einwohner (31.08.2001)
- Lage: in der nördlichen Adria
- Anbindung: über Straße und Schiene an Festland angebunden
- Stellplätze: am Rand einige tausend PKW-Stellplätze für Touristen u. Einwohner
- privater Autobesitz: 54 PKW/1.000 Einwohner (Ende der 1980er Jahre)
- privater Bootbesitz (inkl. Ruderboote): 3,7 % aller Haushalte (1985)
- Verkehr: Anteil Individualverkehr: 1,1 % (1985, inkl. Ruderboote; innerhalb Centro Storico); die meisten Menschen gehen; Anteil Wassertaxi: 20-25 %;
- Vaporetto (Bus-Schiff) wird nur von Touristen u. bei Einkäufen benutzt; auch: Traghetto (kommunal subventionierter Gondeldienst über den Canale Grande); Gondeln für Touristen
- Regelungen: PKW- und Boot-Besitz: keine; Bootanliegerplätze jedoch sehr teuer und rar; Seitenkanäle in der Regel nur für Lieferungen befahrbar
- Zeitplan: erste Besiedlung ab 568 n. Chr., Beginn der Entwicklung einer urbanen Stadtstruktur ab 812 n. Chr.
- Besonderheiten: Venedig lieben alle! (Inseln: 120; Kanäle: 177; Brücken: 400)



Websites: [www.comune.venezia.it](http://www.comune.venezia.it) (it)  
[www.carfree.com/ven/index.html](http://www.carfree.com/ven/index.html) (en)

- Weitere autofreie Städte sind z. B.
  - Insel Gulangyu, Provinz Fujian, Südostchina (16.000 Einwohner)
  - Insel Cheung Chau, Hongkong (40.000 Einwohner)
  - Insel Lamma, Hongkong (10.000 Einwohner)
  - Insel Peng Chau, Hongkong (8.000 Einwohner)

### Neubau (autofrei)

- Amsterdam-Westerpark: „GWL-terrein“

Größe: 6 ha ( 60.000 m<sup>2</sup>, ca. 150 x 400 m)  
 Maßnahme: 600 Wohnungen; je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen  
 Lage: Stadtbezirk Westerpark, ca. 2 km westlich vom Stadtzentrum entfernt  
 Anbindung: Straßenbahn- und Bushaltestellen direkt am Ostrand des Viertels; Hauptbahnhof und ein regionaler Bahnhof weniger als 2 km entfernt; eine Car-Sharing-Station ist im Stadtteil Westerpark eingerichtet worden.  
 Stellplätze: 0,2 PKW-Stellplätze je Wohneinheit für Besucherinnen und Besucher, Behinderte und Car-Sharing (am Quartiersrand)  
 Regelungen: autofreier Bebauungsplan. Auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes ist das Gebiet für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Jeder der Käufer muss eine Erklärung unterschreiben, dass er den autofreien Charakter des Projekts unterstützt und akzeptiert.  
 Zeitplan: Die ersten Wohnungen wurden im November 1996 bezogen; das Gebiet wurde 1998 fertig gestellt und ist komplett bezogen.  
 Besonderheiten: Der Müll wird von den Bewohnern außerhalb des Gebietes entsorgt (wie es jedoch in den Niederlanden üblich ist).  
 Website: <http://www.gwl-terrein.nl> (nl, partially en)

- Wien-Floridsdorf: „Nordmanngasse“

Größe: 1,14 ha (11.400 m<sup>2</sup>), gesamtes Erweiterungsgebiet 1,8 ha  
 Maßnahme: Neubau von 244 autofreien Wohnungen  
 Lage: Bezirk Floridsdorf, 6 km Luftlinie zur Innenstadt  
 Anbindung: Straßenbahn im Gebiet (Linie 26; 10-Minuten-Takt); nach drei Haltestellen mit der Straßenbahn Anschluss an S-Bahn-, Straßenbahn-, U-Bahn- und Buslinien; Car-Sharing-Plätze für hauseigenes Car-Sharing-Unternehmen (Autoverleih, derzeit drei Fahrzeuge, wird bei Bedarf angepasst)  
 Stellplätze: 0,1 PKW-Stellplätze je Wohneinheit (Tiefgarage)  
 Regelungen: Die Verpflichtung zum Autoverzicht wird durch privatrechtliche Erklärung zwischen Bauträger und Mieter geregelt.  
 Zeitplan: Projektidee und Wahl des Standortes 1992; Beginn der Interessiertensuche im Juni 1994; Bauträgerwettbewerb September 1996; Grundsteinlegung Ende 1997; Fertigstellung und Bezug im Dezember 1999

Besonderheiten: statt Garagen wurden Gemeinschaftseinrichtungen errichtet: Werkstätten, Veranstaltungsraum, Fitnessraum, Waschsalon, Hochbeete, Kleinkinderspielflächen, Kinderhaus, Jugendraum, Wohnzimmer für Erwachsene, Sauna

Aufgrund geringer PKW-Stellplatznachfrage werden anstelle einiger PKW-Stellplätze in der Tiefgarage Fahrradboxen eingebaut; weitere Fahrradstellplätze wurden oberirdisch erstellt (abschließbares flaches Gebäude)

Website: <http://www.schindler-szednik.at/ams.htm> (dt)

#### ▪ Münster-Geist: „Gartensiedlung Weißenburg“

Größe: 3,8 ha (davon 3,2 ha Neubau)

Maßnahme: Neubau 196 autofreie Wohneinheiten: 130 Miete, 66 Eigentum (156 Wohnungen in Mehrparteienhäusern, 40 Reihenhäuser);

Umbau/Sanierung Bestand: Ausbildungszentrum für Zivildienstleistende

Lage: südliche Innenstadt, Stadtteil Geist, ca. 2,5 km von der Altstadt entfernt (10 Minuten Fahrzeit Fahrrad)

Anbindung: Anbindung an die Altstadt über ausgebautes Radwegenetz; ausreichende ÖV-Anbindung direkt am Gebiet (Buslinie im 20-Minuten-Takt) bzw. in fußläufiger Entfernung (3 Buslinien im 10-Minuten-Takt): 15 min bis Hauptbahnhof, 7 Minuten zur Innenstadt; Car-Sharing-Station im Stadtteil

Stellplätze: 0,2 PKW-Stellplätze je Wohneinheit für Car-Sharing und Besucher

Regelungen: Autofreier Bebauungsplan. Privatrechtliche Regelungen über Miet- bzw. Kaufverträge; ein Schlichtungsverfahren für Fälle, in denen es unzumutbar wird, ohne Auto zu leben, ist Teil des Vertrages.

Zeitplan: Vom Land NRW initiiertes städtebauliches Realisierungswettbewerb abgeschlossen im Mai 1998; rechtskräftiger B-Plan seit Juni 1999; Flächenaufbereitung Herbst 1999; Erschließungsmaßnahmen seit April 2000; Beginn des Hochbaus im Oktober 2000; seit 2001 nahezu komplett bezogen.

Besonderheiten: intensiver Abstimmungsprozess u. a. auch mit künftigen BewohnerInnen

Website: [www.weissenburgsiedlung.de](http://www.weissenburgsiedlung.de) (dt)

#### ▪ Weitere neu errichtete autofreie Städte

- Edinburgh-Gorgie: „Slateford Green“
- Hamburg-Barmbek: „Saarlandstraße“
- Kassel-Unterneustadt: „Messeplatz“

### Neubau (Mischmodell)

#### Freiburg-Vauban: „Vauban“

Größe: insgesamt 38 ha (380.000 m<sup>2</sup>)

Maßnahme: Neubau von 2.000 Wohneinheiten (Miete und Eigentum) für 5.000 Personen sowie gewerbliche Nutzungen (ca. 600 Arbeitsplätze) im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme; in 7 der 10 Baufelder stellplatzfreies und wahlweise autofreies Wohnen

Lage: ca. 3 km Luftlinie südwestlich der Innenstadt



Anbindung:	Stadtbahnverlängerung in das Gebiet für 2006 geplant; bis 2006 Anbindung über Buslinien; ca. 10 Minuten Fahrzeit in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof (mit ÖV sowie Fahrrad); Car-Sharing-Fahrzeuge vor Ort; Angebot eines „Mobilitätspaket“ von der örtlichen Car-Sharing-Organisation für BewohnerInnen
Stellplätze:	zwei Quartiers-Parkhäuser außerhalb des Wohngebietes, auch für Car-Sharing und Besucher; entlang der Vauban Allee (Verlauf mitten durch das Gebiet) entstehen bewirtschaftete Parkplätze
Regelungen:	Aussetzung der Stellplatzpflicht für Haushalte ohne eigenes Auto unter zwei Bedingungen: 1. Unterzeichnung der Autofrei-Erklärung und 2. Vertragsabschluss mit dem Verein für autofreies Wohnen, welcher ein Grundstück als Vorhaltefläche erworben hat; Beteiligung pro Haushalt: 7.200 DM; Verpflichtung des Vereins, bei Anschaffung eines Pkw durch einen Vertragspartner, einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, der betreffende Haushalt muss zur Herstellung den Restbetrag von 29.000 DM bezahlen, dieser ist über eine Grundschuld gesichert.
Zeitplan:	1992 Aufgabe der Kasernennutzung; 1995 Städtebaulicher Ideenwettbewerb; 1997 Geländesanierung und Erschließung; Ende 1997 rechtskräftiger Bebauungsplan; September 1998 erster Einzug, Ende 2000 Bezug des ersten Vermarktungsabschnitts; Baubeginn des zweiten Vermarktungsabschnitts 2000
Besonderheiten:	überdurchschnittliches sozio-kulturelles Engagement der Bewohnerschaft; Baugruppen (vorrangige Grundstücksvergabe von städtischer Baugruppen-Task-Force nach sozialen bzw. ökologischen Kriterien)
Website:	<a href="http://www.forum-vauban.de">http://www.forum-vauban.de</a> , <a href="http://www.vauban.de">http://www.vauban.de</a> (dt, fr, en)

### Ausgewählte geplante autofreie Projekte – Neubau (autofrei)

- Köln-Nippes: „EAW-Gelände“

Größe:	19 ha (190.000 m <sup>2</sup> )
Maßnahme:	ca. 650 Wohneinheiten, teils Mischnutzung (150 Wohneinheiten), teils reines Wohngebiet (500 Wohneinheiten, davon 450 als Geschosswohnungen) sowie Gewerbe; 350 Wohneinheiten autofrei, der Rest stellplatzreduziert; mit integrierten Grünanlagen
Lage:	nördlich der Innenstadt, citynah, linksrheinisch
Anbindung:	2 S-Bahnlinien etwa 500 bis 600 m vom Gebiet entfernt (Fahrzeit bis Innenstadt: 3 Minuten); Haltestellen von 3 Stadtbahn- und 4 Buslinien in 350 bis 700 m Entfernung; Car-Sharing-Station am Rand der Siedlung vorgesehen
Stellplätze:	autofreies Wohnen: 0,2 PKW-Stellplätze pro Wohneinheit stellplatzreduziertes Wohnen: 0,5 bis 0,75 PKW-Stellplätze pro Wohneinheit Fahrradabstellanlagen (1 Abstellplatz pro 30 m <sup>2</sup> Wohnfläche)
Regelungen:	Bauplanungsrecht (Ausschluss von Stellplätzen); Bauordnungsrecht (Verzichtssatzung); Straßenverkehrsrecht (Bewohnerparken; Fußgängerzone); möglicherweise erfolgt eine privatrechtliche Bindung
Zeitplan:	Im Sommer 2000 wurde ein zweiphasiger offener städtebaulicher Wettbewerb abgeschlossen; anschließend Bebauungsplanverfahren; Baubeginn in Aussicht.
Besonderheiten:	erfolgreiche Studie zur Nachfrage
Website:	<a href="http://www.bpc.de/ask/index.htm">http://www.bpc.de/ask/index.htm</a> (dt)

- Berlin-Mitte: „Autofreies Stadtviertel an der Panke“

Größe:	13,2 ha (131.600 m <sup>2</sup> ), davon 6 ha autofreies Wohnquartier
Maßnahme:	Bau eines gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers mit 760 Wohneinheiten in durchschnittlich 5- bis 7-geschossigen Mehrfamilienhäusern (Blockrandbebauung); im Erdgeschoss mit Arkaden entlang der Hauptstraße, geplant sind neben normalen Wohnungen auch familiengerechte, studentische und altengerechte Wohnformen, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen, ein neuartiges Kulturprojekt, kommunale und private Sportanlagen, eine Stadtteulfarm mit Kindertagesstätte, ein Abenteuerspielplatz mit Elementen eines Kinderbauernhofes (situiert im Park an der Panke, der als beispielbarer Anwohnerpark mit vielfältigen ökologischen Elementen ausgebildet wird)
Lage:	Innenstadt (ehemaliges Ostberlin, nahe der Berliner Mauer); ca 1,5 bis 2 km Luftlinie bis Reichstag/Brandenburger Tor/Museumsinsel/Unter den Linden
Anbindung:	3 Straßenbahnlinien, U-Bahn (U6) sowie Nachtbuslinie (N6) direkt am Gebiet; mehrere Buslinien zu Fuß 5 Minuten entfernt, Nord-Süd-S-Bahn 5 bis 10 Minuten entfernt; nördlicher S-Bahn-Ring und Ost-West-S-Bahn 2 bzw. 3 Stationen mit der U-Bahn entfernt; künftiger Berliner Zentralbahnhof ca. 7 Fahrradminuten entfernt. Car-Sharing-Stellplätze und Mobilitätsstation geplant
Stellplätze:	0,12 PKW-Stellplätze je Wohneinheit in Tiefgarage am Gebietsrand für Car-Sharing, Besucher und Ausnahmefälle. Für Gewerbe, Sport und Kultur PKW-Stellplätze nach Bedarf (Kostentrennung zu Wohn-Stellplätzen); pro Einwohner 1,5 Stellplätze für Fahrräder, Kinderwagen etc.
Regelungen:	Autofreier Bebauungsplan; keine privatrechtlichen Regelungen zum Auto-besitz erforderlich (in Berlin wurde die Stellplatzpflicht abgeschafft, siehe § 48 Bauordnung Berlin); Parkraumbewirtschaftung im Umfeld geplant
Zeitplan:	Entscheidung über Grundstücksverkauf durch das Land Berlin steht noch aus
Besonderheiten:	vielfältige Investorenmischung; Baugruppen; großes Planungsnetzwerk
Städtebau:	Lärmabschirmung Wohngebiet durch Gewerberiegel in Randlage
Websites:	<a href="http://www.autofrei-wohnen.de/PankeSteckbrief.html">www.autofrei-wohnen.de/PankeSteckbrief.html</a> (dt) <a href="http://www.autofrei-wohnen.de/panke0summary.html">www.autofrei-wohnen.de/panke0summary.html</a> (en)

### Links, Informationen auf anderen Webseiten

[www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de) (autofreie Webseite des ILS, Dortmund)

[www.carfreehousing.org](http://www.carfreehousing.org) (autofrei wohnen in London: Übersicht über alle Boroughs, gute Beispiele u. a. in Camden)

[www.preservenet.com/carfreehousing](http://www.preservenet.com/carfreehousing) (autofrei wohnen in Berkeley/USA)

[www.carfree.com](http://www.carfree.com)



## Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien

### *Planungsdirektor Univ. Prof. Dr. Arnold Klotz*

Mein einleitender Beitrag sollte (und wird es auch) einen Einblick geben über die Chancen und Herausforderungen, die sich für die Entwicklung der Stadt Wien ergeben haben und denen sie sich zukünftig stellen wird müssen. Die neuen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung Wiens liegen in der neuen geopolitischen Lage der Stadt, ausgelöst durch den Beitritt unserer östlichen und nördlichen Nachbarstaaten am 1. Mai 2004, in den schwer abschätzbaren Entwicklungen in der New Economy einerseits und den sozialen Veränderungen in der Arbeitswelt und dem Freizeitverhalten andererseits. Insgesamt wird die Stadt unter der Annahme beschränkter Mittel in den öffentlichen und privaten Haushalten auch lernen müssen, den Ansprüchen einer multikulturellen Stadt mit hoher Wohn-, Arbeitswelt- sowie Kultur- und Freizeitqualität gerecht zu werden.

Der Name Victor Gruen verpflichtet allerdings zu einer Rückschau etwa 30 Jahre zurück, welche bedeutenden Entwicklungsansätze zu Beginn der 70er Jahre in Wien gesetzt worden sind. Es war dies u. a. der Beginn der Planung und Umsetzung der Donauinsel – einem Jahrhundertprojekt – ebenso wie der Beschluss zur Planung und Realisierung des Wiener U-Bahnnetzes im Jahr 1969. Aus heutiger Sicht sind beide als sehr nachhaltige Projekte für die Stadtstruktur zu betrachten. Gerade in dieser Zeit, als mit der U1 eine grundlegende Änderung der Verkehrspolitik u. a. für die Wiener Innenstadt eingeleitet wurde – das Massenverkehrsmittel wurde bis zum Stephansplatz geführt, wodurch der Autoverkehr zunehmend aus der Innenstadt verdrängt werden konnte – bekam Victor Gruen von der Stadt Wien Anfang der 70er Jahre den Auftrag für ein Struktur- und Gestaltungskonzept für den 1. Wiener Gemeindebezirk. Aus Amerika zurückkommend, wo er Jahrzehnte gelebt und gearbeitet hatte, waren ihm die negativen Auswirkungen der freizügigen Nutzung des Automobils und damit verbunden die großen Einkaufszentren am Stadtrand und deren negativen Auswirkungen auf die Innenbezirke der Städte durchaus bewusst. Dies führte zur Empfehlung an die Stadt Wien, die Wiener Innenstadt als Einkaufszentrum zu attraktivieren. So schlug er u. a. die Einrichtung der Fußgängerzone in der Innenstadt vor, mit dem Rückgrat der verkehrsfreien Kärntner Straße und des Grabens, teilweise in die angrenzenden Straßenzüge hineinreichend. Zweifelsohne war nach der Einführung von Fußgängerzonen in Innenstädten, wie z. B. in München, die Zeit für solche Ideen reif, trotzdem gab es viele Widerstände einerseits von der Kaufmannschaft der Innenstadt und andererseits von den Autofahrern. Sein engagiertes Eintreten für die Fußgängerzone war eine wichtige Unterstützung im Entscheidungs- und Umsetzungsprozess. Konsequenterweise blieb er auch bei einem anfänglich belächelten Vorschlag, einen eigenen Prototyp für einen kleinen Bus zur Personenbeförderung in der Fußgängerzone zu entwickeln. Über 20 Jahre jedoch verkehrte der Minibus der Firma Steyr-Puch, der inzwischen allerdings eingestellt werden konnte.

Mit Victor Gruens visionären Ideen zur Ausgestaltung der Wiener Innenstadt und der später seitens der Stadt Wien propagierten sanften Stadterneuerung war er ein erster Vertreter einer Planungsphilosophie, die heute unter dem Begriff der nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung zusammengefasst wird. Mit seiner Tätigkeit legte Victor Gruen damit auch eine Basis für die 2001 erfolgte Ernennung der Wiener Innenstadt zum Weltkulturerbe.

## Der Stadtentwicklungsplan

Nach diesem notwendigen Rückblick nun zum Ausblick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien: Wie reagiert bzw. agiert eine Stadt, wenn die Anforderung an den Raum, z. B. durch eine entscheidende Änderung der geopolitischen Lage und in deren Folge der Bevölkerungsentwicklung, der Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen und neuer Verkehrsinfrastruktur (fast) sprunghaft ansteigen?

Diese Herausforderung kam neben der Stadt Berlin u. a. auf Städte wie Wien zu, als im Jahr 1989 Mauern und Stacheldrähte gefallen waren.

Diese symbolträchtigen Ereignisse waren der Beginn einer grundlegenden Änderung der politischen Landkarte in Zentraleuropa, die die vorherige geopolitische Lage der Stadt Wien im Osten Österreichs – weitab vom europäischen Entwicklungsraum – neu definiert.

Mit Prag, Budapest und Bratislava sind der Stadt Wien neue Konkurrenten, aber auch Partner entstanden.

Neben diesen Entwicklungen hatte der Bürgerkrieg in Ex-Jugoslawien und die Bemühungen Österreichs, der Europäischen Union beizutreten (der Beitritt erfolgte am 1. Jänner 1995), konkrete Auswirkungen, z. B. auf die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien, die zwischen 1989 und 1993 einen Zuwachs um ca. 100.000 Einwohner erfuhr und den Anteil der ausländischen Bevölkerung von 7 % auf 17 % wachsen ließ.

Die Stadt Wien hat eine lange Tradition in der Erarbeitung von integrierten räumlichen Konzepten und von Fachkonzepten. Zehn Jahre nach dem ersten Stadtentwicklungsplan der neuen Generation war es aufgrund der erwähnten geänderten Rahmenbedingungen notwendig geworden, den Stadtentwicklungsplan neu zu bearbeiten, und zwar u. a. mit einer zentralen, politischen Vorgabe, nämlich die Voraussetzungen für die Standorte und die soziale, technische und private Infrastruktur zur Errichtung von 8.000 bis 10.000 geförderten Wohnungen pro Jahr zu schaffen.

Ein wichtiges Ziel des 1994 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungsplanes (STEP) war es, die sogenannte sanfte Stadterneuerung, das heißt den sozial und baulich sensiblen Umbau der Gründerzeitviertel, wie er in den 1980er Jahren erfolgreich eingeleitet wurde, fortzusetzen.

Die Absicht, in etwa doppelt so viele Wohnungen zu errichten als in den 1980er Jahren, führte jedoch folgerichtig zu einer zweiten Zielsetzung im STEP 94, nämlich einer maßvollen Stadterweiterungspolitik. Zur Entwicklung einer zeitgemäßen Philosophie des Umganges mit der Peripherie wurde eine internationale Expertengruppe eingerichtet, die in enger Zusammenarbeit mit Projektgruppen aus Wien die Entwicklungsstrategien für die Stadterweiterung diskutierte und gemeinsam festlegte. Sehr generell zusammengefasst – auch aus der Stadterweiterung der 1970er lernend – wurde festgelegt, die neuen Entwicklungsprojekte möglichst entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs zu situieren. Diese Projekte sollten mit angemessenen hohen Dichten, einer funktionalen Durchmischung und einer optimalen Infrastrukturausstattung im Bereich Ausbildung, Gesundheit, Kultur und Nahversorgung entwickelt werden. Die städtebauliche und architektonische Qualität dieser neuen Siedlungen sollte über unterschiedli-



che Arten von Wettbewerbsverfahren gefunden werden. Die Vielfalt der Architektur und der Bauträger sollten dazu beitragen, eine gemischte Bevölkerungsstruktur zu erreichen.

Die Sicherung, Entwicklung und Gestaltung der übergeordneten Grünräume wurde im Rahmen des Konzepts „Grüngürtel Wien 1995“ im Wiener Gemeinderat beschlossen.

Praktisch gleichzeitig mit dem STEP wurde 1994 auch das in einer parallel und integrierten Art und Weise erarbeitete Wiener Verkehrskonzept vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Es zielt einerseits auf eine enge Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und räumlicher Planung ab und beinhaltet andererseits aus der Verkehrsplanung heraus selbst zwei zentrale Ziele und Maßnahmenpakete. Es sind dies die weitere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Investitionen im U-Bahn-Ausbau, Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für U-Bahn und Straßenbahn (ULF) und u. a. Verbesserungen in der Zugänglichkeit zum ÖV sowie in der Forcierung von „public awareness“ bei den Bürgern der Stadt.

Ergänzend zu diesen investiven Maßnahmen wurde zweitens durch ordnungspolitische Maßnahmen, wie der 1993 begonnenen und 1999 für die gesamte Innenstadt – von der Donau bis zum Gürtel – eingeführten Parkraumbewirtschaftung, die Bevölkerung von Wien und den Gemeinden des Umlandes eingeladen, das Verkehrsverhalten zugunsten des Umweltverbundes – ÖV, Rad und Fußgänger – zu ändern.

Mit aller Vorsicht kann man festhalten, dass trotz mancher Ausreißer die Siedlungsentwicklung im dichtverbauten Gebiet und in den Erweiterungsgebieten strukturell und gestalterisch entlang der Vorgaben des STEP erfolgte. Dies kann u. a. dadurch untermauert werden, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs trotz Stadterweiterung, Erhöhung des Anteils des Transitverkehrs und Zunahme der Autobesitzer in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat.

Deutlich schwieriger gestaltete sich – weniger die rechtliche Sicherung – aber jedenfalls der Ankauf und die Entwicklung bzw. Ausgestaltung der strategischen Grün- und Landschaftsräume. Dies muss aber vor dem Hintergrund gesehen werden, dass ca. 50 % des Stadtgebietes Wien dem Grünraum zuzurechnen sind. Eine der bedeutendsten Maßnahmen dazu – die Sicherung des Wald- und Wiesengürtels im Westen der Stadt (Wienerwald) – wurde bereits im Jahr 1905 durch entsprechende Beschlüsse im damaligen Wiener Gemeinderat durchgeführt und bildete eine wesentliche Basis auch für die aktuelle Grünraumpolitik.

Nach den Äußerungen der geopolitischen Lage am Beginn der 1990er Jahre für die Stadt Wien waren ab Mitte der 1990er Jahre neuerliche Änderungen der Rahmenbedingungen erkennbar, die deutliche Auswirkung auf die Entwicklung der Städte, auch auf Wien, hatten.

Es waren dies die sprunghafte Entwicklung neuer Technologien, insbesondere im Telekommunikationsbereich, geänderte Anforderungen an die Verkehrs- und Standortpolitik durch die bevorstehende Erweiterung der Europäischen Union sowie die Veränderung der Lebensstile und Arbeitswelt. Die letztgenannten Entwicklungen führen zu neuen Arbeitsformen und Arbeitszeitmodellen sowie einem geänderten Freizeitverhalten mit Tendenzen zur urbanen 24-Stunden-Gesellschaft.

### **Der Strategieplan – ein neues Instrument zur Zukunftsgestaltung der Stadt**

Ein zentrales Ziel des Strategieplanes ist es, unter Bewahrung und Nutzung traditionell vorhandener Qualitäten in der Stadt Wien neue Kompetenzfelder zu identifizieren, um sich als internationaler Wirtschaftsstandort zu entwickeln und zu profilieren. Dies

besonders auch vor dem Hintergrund der Gateway-Situation Wiens zu den neuen Märkten in Zentraleuropa.

Er beinhaltet neben Leitideen, Zielen und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Stadt auch eine Reihe von strategischen Projekten, wodurch er eine nachvollziehbare Handlungs- und Umsetzungsorientierung aufweist.

Der Strategieplan sollte aber mehr als ein Konzept für internationales Standortmarketing sein. Er ist als gesamtstädtischer Handlungsrahmen zu verstehen, der sich mit allen zentralen Themen der Zukunft der Stadt befasst und er ist eine Einladung an alle Akteure in der Stadt, wie die Wirtschaft, die Wissenschaft und die Bevölkerung und spezifische Initiativgruppen, an der positiven Weiterentwicklung der Stadt mitzuwirken. Er richtet sich aber auch an Kooperationspartner auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Darüber hinaus enthält der Strategieplan für Wien eine kompakte Vision für die Zukunft der Stadt, die gleichsam den konkreten Zielen vorangestellt ist und sich mit folgenden Überschriften vermittelt:

Wien – Stadt mit zukunftsfähiger Entwicklung

Wien – im europäischen Verbund der Städte und Regionen

Wien – Wirtschaftszentrum in einer starken Region

Wien – Stadt der vorausschauenden Arbeitsmarktpolitik

Wien – Zentrum für Wissenschaft und Kultur

Wien – Stadt des sozialen Ausgleichs

Wien – Stadt des Miteinander verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen

Wien – Stadt der Gleichstellung der Geschlechter – Gender Mainstreaming

Wien – Stadt mit urbaner Lebens- und Erlebnisqualität

Wien – Stadt der intelligenten Mobilität

Wien – Stadt des leistbaren Wohnens in hoher Qualität

Wien – eine umweltbewusste Stadt

Wien – Sicherheit ist Lebensqualität für alle und Standortfaktor

Wien – Stadt mit perfektem Service

### **Methodik und Arbeitsweise bei der Erarbeitung des Strategieplanes**

Die Europäische Union unterstützte mit London und Berlin zwei der größten europäischen Städte direkt, um ihre Entwicklungsstrategien in Form umfassender Studien zu bearbeiten. Die Stadt Wien war seitens der Europäischen Union eingeladen, diesen Arbeitsprozess zu begleiten und zu beobachten, wobei sich dabei eine unterschiedliche Herangehensweise bei der Erarbeitung von Strategieplänen herausstellte. Ein Anspruch des Wiener Strategieplanes war es, zwischen sektoralen Konzepten und Programmen eine geschäftsgruppenübergreifende Verknüpfung herzustellen. Ein anderer Anspruch war, das komplexe Wissen der Mitarbeiter der Stadtverwaltung gezielt und in integrierter Weise zu nutzen. Diesen Ansprüchen entsprach auch die Methode der Bearbeitung des Strategieplanes. In acht Arbeitsgruppen, deren Mitglieder nach Kompetenz und Engagement persönlich eingeladen waren, wurden innerhalb von eineinhalb Jahren Leitideen, Ziele und Maßnahmen formuliert und in einer Lenkungsgruppe, die sich aus den vom Bürgermeister und den Stadträten nominierten



Vertretern zusammensetzte, als Vorbereitung für die politische Ebene abgestimmt. Den Arbeitsgruppen zugeordnet waren jeweils zwei externe Experten, die den Arbeitsprozess begleiteten. Die Zusammenfassung der Ergebnisse in schriftlicher Form erfolgte durch die „Zukunfts Station Wien“ (G. Pirhofer).

Durch diese Arbeitsweise, nämlich die intensive Nutzung des Wissenspotentials der Verwaltung, hatte sich die Stadt Wien eine aufwendige externe Bestandsaufnahme erspart, weil durch das in allen Ressorts vorhandene Expertenwissen sowohl die Stärken als auch die Schwächen der Stadt klar definiert werden konnten. Darüber hinaus wurde bei den Mitarbeitern der Stadtverwaltung eine Identifikation mit den Inhalten des Strategieplanes erreicht, weil die Bearbeitung von innen und nicht wie z. B. in Berlin durch außenstehende beauftragte Wissenschaftler erfolgte.

Der erste Entwurf des Strategieplanes wurde in einer Regierungsklausur Mitte 1999 diskutiert und zur weiteren Bearbeitung und Vertiefung freigegeben. Diese erfolgte im Rahmen eines über sechs Monate laufenden öffentlichen „Wiener Stadtdialoges“. Eine Kerngruppe von externen Personen aus Wissenschaft, Kultur, Wirtschaft und Bildung begleitete diesen Informationsprozess. Der „Wiener Stadtdialog“ wurde in Form von fünf öffentlichen, eher politisch ausgerichteten „Stadtgesprächen“ und zehn eher fachlich ausgerichteten „Stadtforen“ mit Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft und den Institutionen (qualifizierte Öffentlichkeit) abgewickelt. Die Kerngruppe hatte neben der Diskussionsleitung dieser Foren Thesenpapiere vorzubereiten und eine Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge zu erarbeiten. Die aufgezeigten Defizite bezogen sich schwerpunktmäßig auf eine zu oberflächliche Behandlung der Themen: Gender Mainstreaming, Nachhaltigkeit und Integration. In diesem Sinne wurde der Strategieplan überarbeitet und ergänzt und im Rahmen einer Regierungsklausur im Mai 2000 von der Wiener Stadtregierung zur Kenntnis genommen.

Im Nachfolgenden nur einige Hinweise zum Inhalt der einzelnen Strategiefelder:

Das **Strategiefeld 1 – Wien engagiert sich in Europa und verstärkt regionale Kooperationen** umfasst die Chancen und Möglichkeiten der Stadt Wien in Europa und im Speziellen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union. Obwohl nach wie vor ein hoher Prozentanteil der Fördermittel der Strukturfonds der Europäischen Union dem ländlichen Raum zur Verfügung stehen, wurde Ende der 90er Jahre die Bedeutung der Städte und Regionen als Wachstumspole in der Europäischen Union anerkannt und stärker ins Blickfeld der EU-Politik gerückt. So wurden u. a. in Wien im Rahmen des „Urban Forums“ im Jahre 1998 – einer gemeinsamen großen internationalen Veranstaltung der Europäischen Kommission mit der Stadt Wien – zentrale Aspekte einer europäischen Städtepolitik auf Basis der Mitteilung der Europäischen Kommission „Nachhaltige Entwicklung: ein Aktionsrahmen“ diskutiert. Relevante Inhalte sind auch in das Europäische Raumentwicklungskonzept eingeflossen. Im Sinne des Aufbaus von Stadt- und Regionalnetzwerken hat die Stadt Wien alle Möglichkeiten der europäischen Programme genutzt, um eine partnerschaftliche Zusammenarbeit insbesondere mit den Städten Prag, Budapest und Bratislava sowie Brünn, Győr, Ljubljana und Zagreb aufzubauen.

Im **Strategiefeld 2 – Wien schafft neue Perspektiven für Wirtschaft und Arbeit** werden zentrale wirtschaftspolitische Zielsetzungen der Stadt Wien dargelegt. Ein Kern der Wiener Wirtschaftspolitik ist die funktionale Spezialisierung als Transaktionszentrum West-Ost innerhalb eines breiten Sektorenbündels. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich zukünftig die Wirtschaft intensiv an den Märkten der MOEL-Staaten orientiert, wodurch aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wiener Wirtschaft auf den westeuropäischen Märkten gestärkt werden könnte. Ein Ziel ist die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, wobei Staat und Stadt entsprechenden Organisationen Hilfestellun-



gen leisten können. Besonderes Augenmerk wird dem Ausbau der Erwerbsmöglichkeiten für Frauen und Jugendlichen geschenkt. Dafür sollen Möglichkeiten für eine laufende Qualifizierung im Hinblick auf ein lebenslanges Lernen, u. a. durch die Intensivierung der Einrichtung von Fachhochschulen, angeboten werden.

Wie in den meisten Zukunftsperspektiven europäischer Großstädte sind im **Strategiefeld 3** jene Aktivitäten zusammengefasst, die **dem Wissen, der Bildung, der Kultur und der Freizeit** als einen neuen Produktionsfaktor neben Boden, Kapital und Arbeit zukünftig besondere Bedeutung zumessen. Es ist inzwischen allgemein anerkannt, dass die Wissensbasis ein wichtiges Kapital darstellt. Wissen ist mehr als Information und bezieht Praxis, Erfahrung und die Anwendung des Alltagswissens mit ein. Wichtig dabei ist der Wissenstransfer zu den Anwendern in der Wirtschaft, insbesondere zu den Klein- und Mittelbetrieben. Wissen, Kultur und Kunst sind die Grundlagen einer humanen Gesellschaft, deshalb wird das Ziel der Schaffung von flexiblen Rahmenbedingungen verfolgt und die Schaffung einer Atmosphäre, die Innovation und Kreativität erlauben. Die Qualität des Stadtraumes in Wien in seiner Vernetzung mit dem freien Landschaftsraum ist grundsätzlich positiv bewertet.

Im **Strategiefeld 4** setzt sich der Strategieplan mit dem Thema der **Erhaltung und Stärkung der Qualität von Naturraum und Stadtraum auseinander**. Die Lebensbedingungen in einer Stadt sind als ein ganzheitliches System zu begreifen. In städtischen Agglomerationen ist im Sinne der Nachhaltigkeit eine laufende Abstimmung zwischen ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen notwendig. Sowohl für die Bevölkerung von Wien als auch im Rahmen des internationalen Wettbewerbes ist daher die Pflege des Grün- und Landschaftsraumes mehr denn je eine öffentliche Aufgabe.

68 % der Besucher Wiens kommen auch wegen der architektonischen Erscheinungsform der Stadt nach Wien. Die Fortsetzung der Bemühungen Wiens, den Stadtkörper, u. a. durch die Erneuerung der historisch wertvollen Bausubstanz zu erhalten und neue, zeitgemäße Architektur zu forcieren, ist auch zukünftig von strategischer Bedeutung. Gerade in Zeiten des sich Treffens oder vielleicht Verlierens im virtuellen Raum steigt die Nachfrage und Nutzung des öffentlichen Raumes in Form von ruhigen, intimen Plätzen, aber auch in Form von inszenierten, mit attraktiven urbanen Leben erfüllten Bereichen (Stichwort: Eventkultur).

Bei allen internationalen Rankings, die sich auf die Lebensqualität einer Stadt beziehen, liegt Wien im absoluten Spitzenfeld. Auch diese gute Ausgangslage, aber vor allem das Ziel des Ausbaus der Lebens- und Umweltqualität für die Bewohner der Stadt sind die Grundlage für das **Strategiefeld 5 – Wien bleibt Stadt der Lebens- und Umweltqualität**. So sind im Stadtentwicklungsplan und im Verkehrskonzept der Stadt einerseits die Fortsetzung der Stadterneuerung und andererseits eine maßvolle Entwicklung an der Peripherie zentrale Themenstellungen, allerdings mit starkem Bezug zu einer gesunden Umwelt. Diese Ziele decken sich auch mit den Zielsetzungen und Maßnahmen einer umweltorientierten Verkehrsplanung in Wien, die auf die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes abzielt. Eine Bestätigung für diese integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ergibt sich u. a. aus der positiven Entwicklung des Modal Split. Dieser hat trotz der Zunahme der Zahl der privaten PKWs und der Stadterweiterung in den 90er Jahren, wie bereits vorher erwähnt, sich zugunsten der Nutzung des öffentlichen Verkehrs positiv verändert.

Dieses Strategiefeld enthält aber auch Zielsetzungen für eine integrative Politik des friedlichen und gleichberechtigten Miteinanders verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen. Geregelter Zuwanderung ist in einer europäischen Metropole der Normalfall. Auch die besondere Forcierung von Gender Mainstreaming sowie das Ziel, für Frauen und Männer gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen, ist ein wichtiger Aspekt der Wiener Stadtpolitik.



Gerade in den innerstädtischen Gebieten hat die „sanfte Stadterneuerung“ der letzten beiden Jahrzehnte unter Einbeziehung der lokalen Bevölkerung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung viel erreicht. Die Fortsetzung dieser Strategie stärkt die Stadtstruktur.

### **Zur Umsetzungsorientierung des Strategieplanes**

Zur Konkretisierung und Umsetzung der vorhin aufgezeigten Leitbilder und Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien wurden gemeinsam mit allen Geschäftsgruppen der Stadt insgesamt 33 Strategische Projekte identifiziert. Diese Projekte, die zum Teil querschnittsorientiert zu realisieren waren, sind den einzelnen Strategiefeldern zugeordnet. Die Darstellung der strategischen Projekte umfasst neben der Zielrichtung auch die Vorgangsweisen, Umsetzungszeiträume, die Projektverantwortlichen und teilweise die Kosten.

In diesem Sinne sind die strategischen Projekte auch gut geeignet, in sinnvollen zeitlichen Abfolgen einer Evaluierung unterzogen zu werden. Eine Aufgabenstellung, die im Hinblick auf den Prozesscharakter des Strategieplanes auch vorgesehen ist und durchgeführt wird. Neben der Evaluierung war es auch ein Ziel, die Umsetzung des Strategieplanes in koordinierter Weise zu betreiben.

Dieser Umsetzungs- und Vertiefungsprozess wurde Ende 2002 eingeleitet. Der vielleicht wichtigste Erfolg war die inzwischen abgeschlossene Vorarbeit zur Entwicklung einer staatsgrenzend überschreitenden Europaregion. Bestärkt wurden diese Intensionen durch eine im Herbst 2003 beschlossene Absichtserklärung der Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und des Burgenlandes gemeinsam mit deren Kollegen aus Tschechien, der Slowakei und Ungarn bzw. der größeren Städte in dieser Region. Diese politische Erklärung schafft die Legitimation und die Voraussetzungen, im Rahmen eines Interreg-III A-Projektes in den nächsten 2,5 Jahren einen gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum in dieser Region zu schaffen. Inhalte des Strategieplanes werden auch auf den derzeit in Bearbeitung findenden Stadtentwicklungsplan, der 2005 beschlossen werden soll und die räumliche Entwicklungsstrategie der Stadt darstellt, heruntergebrochen.

Die Evaluierung und Fortschreibung des Strategieplanes für Wien wird bis Mitte des Jahres 2004 abgeschlossen sein.

## Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung

**Mag. Theresia Lung**

### Das Quartiersentwicklungskonzept Hamburg-Altona-Lurup

Im Zuge sozialer und räumlicher Polarisierung haben sich in vielen deutschen Städten benachteiligte Stadtteile (Quartiere) mit einer Vielfalt an Problemen entwickelt, denen mit herkömmlichen, sektoral ausgerichteten Politik- und Verwaltungsansätzen nicht mehr wirkungsvoll begegnet werden kann. Die Stadt Hamburg hat als eine der ersten deutschen Großstädte mit speziellen Programmen auf diese Polarisierung reagiert, beispielsweise mit einem Armutsbekämpfungsprogramm (ab 1994).

Die anhaltenden Sparzwänge der öffentlichen Hand führten 1999 zu Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern, und es wurde das Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (kurz: soziale Stadt genannt) gestartet. Anspruch des Programms ist es, Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen, welche die sozialen Problemgebiete zu selbständig lebensfähigen Stadtteilen mit positiver Zukunftsperspektive machen sollen. Im Rahmen des Programms soll die baulich-räumlich orientierte traditionelle Städtebauförderung als Leitprogramm mit anderen für die Stadtentwicklung relevanten Politikfeldern zu einem neuen integrativen Ansatz verknüpft werden (Mittelbündelung). Dazu ist es notwendig, Ressortgrenzen zu überwinden und unterschiedliche Behörden und Einrichtungen miteinander zu vernetzen (Kooperation). Einzelne Förderprogramme sowie das Ressorthandeln in den Kommunen sollen sich auf einzelne Stadtteile beziehen (sozial-räumliche Ausrichtung der Verwaltung) und aufeinander abgestimmt werden. Mitentscheidend für ein erfolgreiches Vorgehen sind die Einbeziehung der Einwohner, der lokalen Akteure und der (lokalen) Wirtschaft sowie die Erprobung der für den Gesamtprozess notwendigen neuen Management- und Organisationsformen.<sup>28</sup>

Lurup liegt im Bezirk Hamburg-Altona und besteht aus den räumlich voneinander getrennt liegenden Siedlungsbereichen „Flüsseviertel“ und „Lüdersring/Lüttkamp“. 1998 wurden die beiden Gebiete zu einer Förderzone des Hamburger Senatsprogramms „Soziale Stadtteilentwicklung“ zusammengefasst. Seit 1999 ist das Gebiet gleichzeitig Modellgebiet im Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“.

Infolge räumlicher Konzentration des öffentlich geförderten Wohnbaus in Lurup und bundesgesetzlicher Regelungen für den Bezug einer Sozialwohnung kam es zu einer Konzentration baulicher und sozialer Probleme. Das Spektrum der Problemfelder umfasst in Lurup neben strukturellen Problemen des Wohnens, Arbeitens und Verkehrs Generationenkonflikte, vorherrschendes niedriges Bildungs- und Qualifikationsniveau,

<sup>28</sup> Thomas Franke, Gaby Grimm: Quartiersmanagement: Systematisierung und Begriffsbestimmung. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, Internetseite „Soziale Stadt“, September 2001.



Armut und Arbeitslosigkeit bis hin zur pauschalen Stigmatisierung einzelner Siedlungsbereiche.<sup>29</sup>

Die soziale Stadtteilentwicklung im Modellgebiet Hamburg-Altona-Lurup basiert auf einem integrierten Quartiersentwicklungskonzept (kurz QUEK genannt). Dieses ist in die gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien eingebunden. Der erste Entwurf des Entwicklungskonzeptes stammt aus dem Jahr 2000. Erstellung und Fortschreibung des QUEK sind Aufgaben des Quartiersmanagements, mit dem das Bezirksamt Altona die Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH (STEG) beauftragt hat. Die Erarbeitung erfolgt gemeinsam mit allen Akteuren der Quartiersentwicklung – dem Stadtteilgremium „Luruper Forum“, der örtlichen Politik, dem Bezirksamt Altona, das auch die Abstimmung mit den jeweiligen Fachbehörden vornimmt. Die Einbindung der Quartiersbevölkerung und lokal relevanter Akteure erfolgt über Partizipationsmöglichkeiten im „Luruper Forum“ sowie durch Bürgerversammlungen, Workshops und andere Methoden. Das „Luruper Forum“ und die Bezirksversammlung Altona beschließen die Zielsetzungen des QUEK, das anschließend der Senatskommission vorgelegt wird.<sup>30</sup>

### Zur Rolle des Quartiersmanagements

Im Auftrag des Bezirksamtes Altona unterstützen die QuartiersmanagerInnen der STEG Hamburg die Eigeninitiativen und Aktivitäten der Bevölkerung in den Luruper Programmgebieten sowie anderer engagierter Akteure im Stadtteil. Das Quartiersmanagement initiiert und fördert die Entwicklung von Projekten, ist zentrales Bindeglied zwischen allen Beteiligten, unterstützt den Aufbau von Netzwerken und ist verantwortlich für das Controlling.<sup>31</sup>

### Zur Rolle des „Luruper Forums“

Im „Luruper Forum“ arbeiten Menschen zusammen, die in Lurup wohnen, arbeiten, Gewerbe treiben, und/oder sich in Initiativen, Vereinen, als MitarbeiterInnen von Einrichtungen, Wohnbaugesellschaften, als PolitikerInnen und VertreterInnen der Verwaltung für die Verbesserung der Lebensverhältnisse in Lurup einsetzen. Im Forum werden Neuigkeiten aus dem Stadtteil ausgetauscht, Anliegen und Probleme vor Ort mit den Zuständigen aus Politik und Verwaltung besprochen, Ideen und Initiativen vorgestellt und beraten, weiters wird über Vorschläge für Projekte, die mit den Mitteln der Sozialen Stadtteilentwicklung gefördert werden sollen, diskutiert und schließlich werden ausgewählte Projekte und Maßnahmen zur Förderung empfohlen. Das Forum ist berechtigt, jährlich insgesamt 20.000 Euro für kleinere Projekte aus dem STEP-Verfügungsfonds zu vergeben.

Das Forum kann zu bestimmten Themen Arbeitsgruppen einrichten, die das Forum informieren und beraten. Zur Zeit bestehen folgende Arbeitsgruppen (AG`s): AG Post, AG Schule, AG Runder Tisch Jugendarbeit Flüsseviertel, AG Kultur, AG Quartiersentwicklung und AG Verkehr. Außerdem hat das Forum AnsprechpartnerInnen zu den Themen Agenda 21, Naturschutz und Senioren.

Im Sinne des Sozialen Stadtteilentwicklungsprogramms (STEP) ist das „Luruper Forum“ Stadtteilbeirat. Das Forum diskutiert und verabschiedet das vom Quartiers-

<sup>29</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/programmgebiete.htm> (Jänner 2004)

<sup>30</sup> <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept>. (Jänner 2004)

<sup>31</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)

management zu erstellende Quartiersentwicklungskonzept und entscheidet – wie bereits erwähnt – über die Verwendung der Mittel aus dem STEP-Verfügungsfonds.<sup>32</sup>

### Ziele der Quartiersentwicklung in Lurup

Die nachfolgenden, den Handlungsfeldern zugeordneten Ziele stammen aus dem aktuellen Quartiersentwicklungskonzept (Stand 2002).<sup>33</sup>

Handlungsfeld Bürgermitwirkung und Stadtteilleben:

- Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens durch Schaffung geeigneter Treffpunkte und Orte
- Unterstützung von Selbsthilfeprojekten bzw. -initiativen durch Vermittlung von Know-how
- Entwicklung eines „Luruper Netzwerkes“ durch Förderung der Kooperation zwischen stadtteil- und quartiersbezogenen Initiativen, Vereinen etc.
- Anregung privatwirtschaftlichen Engagements durch Entwicklung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Projekten, die eine direkte Unterstützung ermöglichen
- Sicherstellen einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit nach „Innen und Außen“ über alle programmrelevanten Aspekte
- Unterstützung der BewohnerInnen, ihre Bedürfnisse und Interessen zu artikulieren, sich mit anderen darüber auszutauschen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln und zu realisieren
- Strukturelle und organisatorische Weiterentwicklung des „Luruper Forums“ als „Ort“ der Begegnung, Beratung, Selbstorganisation und Artikulation der Interessen des Stadtteils
- Förderung einer Kultur der Beteiligung durch Erprobung neuer und Anwendung bewährter Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden, um eine direkte Mitwirkung von BewohnerInnen an der Entwicklung und Realisierung von Konzepten und Projekten dauerhaft zu verankern
- Unterstützung und Ausbau der Infrastruktur zur Förderung ehrenamtlichen Engagements
- Anerkennung ehrenamtlichen Engagements
- Stärkere Vermittlung gemeinwesenorientierter Sichtweisen und sozialer Kompetenzen in sozialisierenden Institutionen wie z. B. Schulen, Sportvereinen

Handlungsfeld Arbeit, Ausbildung und Beschäftigung:

- Verbesserung der Zugangschancen zum Arbeitsmarkt (insbesondere für Langzeitarbeitslose, Jugendliche und Frauen) durch Schaffung eines Netzwerkes zur Beratung, Qualifizierung und Beschäftigung
- Förderung der Kooperation zwischen Schulen und Betrieben im Bereich der Vermittlung von Ausbildungs- und Praktikumsplätzen
- Unterstützung der Jugendlichen beim Übergang von der Schule ins Berufsleben durch Entwicklung geeigneter Konzepte und Angebote

---

<sup>32</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/luruperforum.htm> (Jänner 2004)

<sup>33</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersentwicklungskonzept.htm> (Jänner 2004)



- Schaffung zusätzlicher, niedrighschwelliger (Teilzeit-)Arbeitsangebote in Kooperation mit lokalen Unternehmen und Beschäftigungsträgern (insbesondere für Langzeitarbeitslose, Jugendliche und Frauen) durch Einsatz von Förderprogrammen
- Vermittlung arbeitsloser BewohnerInnen aus Lurup auf Arbeitsplätze, die mit der ARENA im Volkspark neu entstehen
- Erhöhung der Mobilität von (arbeitslosen) BewohnerInnen zur Verbesserung der Anbindung des vorhandenen Arbeitskräftepotentials an die Gesamtstadt

#### Handlungsfeld Lokale Wirtschaft und Nahversorgung:

- Förderung und Entwicklung des bestehenden Gewerbes
- Unterstützung von ExistenzgründerInnen
- Steigerung der Attraktivität des Quartierszentrums Lüdersring durch ökonomische Stabilisierung des Nahversorgungszentrums
- Stärkung des (Stadtteil-)Zentrumsbereiches Elbgau-Passagen
- Schaffung quartiersnaher Arbeitsplätze durch die planerische und stadträumliche Entwicklung einzelner Bereiche
- Einrichtung lokaler Informations- und Beratungsangebote für Gewerbetreibende in Kooperation mit dem Bezirksamt, der Wirtschaftsbehörde, den Kammern u. a.

#### Handlungsfeld Gesellschaftliche Infrastruktur:

- Optimierung des Kinderbetreuungsangebotes
- Frühzeitige Bereitstellung psychomotorischer Hilfen für Kinder, die in ihrer Entwicklung beeinträchtigt sind
- Schaffung von offenen, niedrighschwelligten Freizeitangeboten für Kinder von 6 bis 14 Jahren, insbesondere am Lüdersring
- Entwicklung von wirtschaftlich und sozial tragfähigen Projekten zur Versorgung von Kindern und Jugendlichen mit gesunden Mahlzeiten
- Entwicklung und Ausbau von Sportangeboten für Kinder und Jugendliche in Kooperation mit Vereinen/Trägern
- Entwicklung und Realisierung von Konzepten und Projekten im Rahmen von „Schule und Nachbarschaft“
- Gemeinwesenorientierte Weiterentwicklung der Jugendsozialarbeit und ihrer Angebote
- Entwicklung und Unterstützung von Projekten zur Förderung der Gesundheit von Frauen, insbesondere von alleinerziehenden Müttern
- Unterstützung bestehender Seniorengruppen und Ausbau des Angebotes
- Entwicklung unterschiedlicher Angebote zur Prävention vor Gewalt, Sucht und Kriminalität
- Ermöglichung und Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe von ethnischen und kulturellen Minderheiten durch die Entwicklung gemeinwesenorientierter Projekte
- Weiterentwicklung des „Netze-Centers“ zu einem sozialen und kulturellen Zentrum für das nördliche Flusseviertel
- Optimierung der Nutzungsmöglichkeiten von Räumen in Einrichtungen
- Förderung stadtteilbezogener, kultureller Angebote und Aktivitäten

#### Handlungsfeld Wohnen:

- Fortsetzung der Instandsetzung und Modernisierung des Mietwohnungsbestandes
- Verbesserung des Wohnungsangebotes für Familien, Wohngemeinschaften, Senioren und Menschen mit Behinderungen
- Entwicklung von quartiersbezogenen Belegungskonzepten
- Verbesserung der Kommunikation zwischen Mietern und Vermietern
- Förderung der Bildung von (öffentlich gefördertem) Wohnungseigentum im Zuge von Neubaumaßnahmen und der Zusammenlegung von Wohnungen
- Erhöhung der Sicherheit und Sauberkeit in den Wohngebäuden durch eine entsprechende Gestaltung und Ausstattung des Wohnumfeldes
- Anbindung der Quartiere an den übergeordneten Freiraumverband (Volkspark-Achse) durch Schließung von Lücken im Wegenetz
- Verbesserung des Freiraumangebotes für Kinder und Jugendliche in Verbindung mit einer Gestaltung von Schwerpunktbereichen für unterschiedliche Altersgruppen
- Bereitstellung von privaten Freiflächen für Mieter von Geschosswohnungsbauten zur individuellen oder gemeinschaftlichen Nutzung
- Naturnahe Gestaltung einzelner, kleinerer ungenutzter Grünflächen
- Erhöhung der Sauberkeit öffentlicher und privater Freiflächen
- Lärminderung auf Spiel- und Sportplätzen durch entsprechende bautechnische Ausführungen

#### Handlungsfeld Verkehr und Mobilität:

- Optimierung der Erreichbarkeit der Quartiers- und Nahversorgungszentren für den nichtmotorisierten Verkehr
- Schaffung zusätzlicher Kfz-Stellplätze im nördlichen Flüsseviertel und im Bereich Lüttkamp
- Modernisierung und barrierefreie Gestaltung öffentlicher und privater Gehwege
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Langbargheide
- Einbeziehung der STEP-Gebiete in geplante Vorhaben zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils

### **Beispiele für Maßnahmen und Projekte zur Umsetzung des Quartiersentwicklungskonzeptes**

#### Stadtteil-Laden Lurup

Im Juni 2000 wurde der Stadtteil-Laden Lurup im Einkaufszentrum Elbgau-Passagen eröffnet. Er entwickelte sich rasch zu einer Anlauf- und Beratungsstelle und zu einem zentralen Kommunikationsort.

Der Stadtteil-Laden, Sitz des Quartiersmanagements, lädt ein, sich über die Stadtentwicklung in Lurup zu informieren, er bietet eine Fülle von Informationen zu einzelnen Projekten, Veranstaltungen, Aktionen, Einrichtungen, Akteuren usw. innerhalb und außerhalb des Quartiers. Er ist auch Stützpunkt des „Luruper Forums“ und Treffpunkt für die Redaktion der Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“. Hier laufen außerdem die Fäden des „Luruper Netzwerkes“ zusammen. In Absprache mit dem Quartiers-



management kann der Stadtteil-Laden auch als Versammlungsort für Treffen von Arbeitsgruppen, Initiativen usw. genutzt werden. Die Funktion als Beratungsstelle wird im Stadtteil-Laden zusätzlich durch das Angebot einer Mieterberatung und einer Bürgerstunde der Polizei gestärkt.<sup>34</sup>

#### Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“

Die Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“ existiert zwar schon seit 1998, erscheint jedoch seit 2001 häufiger (monatlich). Sie entsteht in Zusammenarbeit des „Luruper Forums“ mit dem Quartiersmanagement. Sie dient neben der Berichterstattung dem Stadtteilmarketing zum Zweck der Imageverbesserung des Gebietes. Überwiegend ehrenamtlich tätige Redakteure betreiben Öffentlichkeitsarbeit für Projekte und Aktivitäten im Quartier und rufen zur Mitwirkung und Beteiligung an konkreten Vorhaben auf.<sup>35</sup>

#### „Job Club Mobil“

„Job Club Mobil“ ist ein Schlüsselprojekt der Quartiersentwicklung seit 2002. Ein wesentliches Ziel dieses Projekts ist es, an Jugendliche und Langzeitarbeitslose, welche Arbeitsämter und andere behördliche Eingliederungsangebote meiden, heranzukommen. In Zusammenarbeit mit örtlichen Einrichtungen (Kinder- und Familienzentrum, Straßensozialarbeit, Haus der Jugend, Großstadtmission) wurde ein Bus mit einem kontinuierlichen Beratungsangebot eingerichtet. Die Menschen werden vor Ort angesprochen und über verschiedene Hilfsangebote motiviert, ihre Situation zu ändern. Das mobile Beraterteam unterstützt individuell die Berufswegeplanung und betreut und begleitet die Menschen unter Hinzuziehung weiterer möglicher Hilfeleistungen. Durch die gute Vernetzung mit den lokalen Einrichtungen, weiteren unterstützenden Institutionen und den Behörden kann so ein umfassendes Informations-, Betreuungs- und Beratungsangebot offeriert werden, das sich allen Problemen der Menschen widmet (also auch Sucht, Schulden, Unfähigkeit im Umgang mit Behörden usw.). Die Nutzung der „Job Club Mobil“-Angebote ist vertraulich und kostenlos.<sup>35</sup>

#### „Frauenoase Lurup“

Die „Frauenoase Lurup“ konstituierte sich als neues Netzwerk engagierter Frauen unterschiedlichster Herkunft im Jahr 2000. Inzwischen ist die Oase als gemeinnütziger Verein anerkannt. Über Veranstaltungen, Zukunftswerkstätten, Workshops, Frauenbrunch und andere Beteiligungsmethoden wird versucht, Frauen aus allen sozialen Schichten zu aktivieren und zur Mitarbeit im Verein zu bewegen.

Ein Ziel, das die „Frauenoase Lurup“ verfolgt, ist die Errichtung eines orientalischen Bades als Attraktion über den Stadtteil hinaus. Die Projektentwicklung wird ehrenamtlich organisiert und gestaltet sich aus mehreren Gründen schwierig. So sind beispielsweise viele Frauen in Lurup nur über persönliche Ansprache zu erreichen.<sup>36</sup>

#### Kinder- und Familienzentrum Lurup (kurz „KiFaZ“ genannt)

<sup>34</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)

<sup>35</sup> <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress...> zitiert nach Breckner I., Hermann H. (Dez. 2003)

<sup>36</sup> Gesellschaft für Sozialwissenschaftliche Stadtforschung: Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden in der Sozialen Stadtteilentwicklung. Fachdialog und Podiumsdiskussion am 06.07.2001 im Kolibri, Hamburg. Eine Dokumentation der GSS. Teil 2: Die Projekte.

Das Kinder- und Familienzentrum ging aus einer Selbsthilfe-Initiative hervor und wurde im Jahr 2000 im Flüsseviertel eröffnet. Die neue Einrichtung entwickelte sich mit ihrem ungewöhnlichen Konzept rasch zu einem Treffpunkt aller Altersgruppen und zu einem wichtigen Knotenpunkt der Stadtteilkommunikation. Die Finanzierung des „KiFaZ“ wurde vom Deutschen Kinderschutzbund übernommen.

Das „KiFaZ“ ist heute ein offener Stadtteiltreff für Mütter, Familien und Kinder mit Beratungsangebot. Das familienfreundliche Café hat dreimal pro Woche geöffnet und bietet günstige Mahlzeiten an. Es besteht auch die Gelegenheit, dass Erwachsene unter sich oder Erwachsene mit Kindern gemeinsam Aktivitäten verrichten können, beispielsweise kochen, basteln, nähen oder turnen. Dies fördert die Integration. Darüber hinaus bietet das „KiFaZ“ Beratung für individuelle Anliegen und für Menschen in schwierigen Lebenssituationen an. Außerdem gibt es günstig Second-Hand-Kleidung, Arbeitsberatung vom „Job Club Mobil“, Kultur- und Informationsveranstaltungen rund um Familie und Gesundheit.<sup>37</sup>

#### SAGA/Pro Quartier Projektbüro Lurup

Die SAGA ist ein lokaler Wohnbauträger und ist im Besitz größerer Siedlungen in Lurup. Im Auftrag der SAGA-Geschäftsstelle Osdorf arbeitet Pro Quartier in den Gebieten Lüdersring, Lüttkamp und im Flüsseviertel mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensqualität und Mieterzufriedenheit zu verbessern. Die Projekte reichen von Mietergemeinschaftsräumen, Kinderspielplätzen, Freizeitflächen für Jugendliche, Gestaltung von Mietergärten, Nachbarschaftstreffpunkten und Freizeitaktivitäten, welche gemeinsam mit den Bewohnern, Kindern und Jugendlichen geplant werden, bis zu Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Reduzierung von Müll.<sup>37</sup>

#### Familienservicestation Koala e. V.

Die Familienservicestation unterstützt kurzfristig alleinerziehende, ältere, kranke und behinderte Menschen, die auf Hilfe angewiesen sind (z. B. durch Einkäufe, Botengänge, Kinderbetreuung, Haushaltsführung usw.). Die Servicestation bietet sechs Frauen, die bisher auf Sozialhilfe angewiesen waren, auf ein bis zwei Jahre 25-Stunden Arbeitsplätze mit Qualifizierung in den Bereichen Hauswirtschaft, Alten- und Kinderpflege. Die Servicestation verfügt auch über ein Café, wo es einmal in der Woche ein Frauenfrühstück mit Kinderbetreuung gibt. Außerdem bietet ein Schreibbüro Hilfe beim Formulieren von Briefen und Bewerbungen und vermittelt Grundkenntnisse für den Umgang mit dem PC.

Anmerkung zur Finanzierung der sozialen Stadtteilentwicklung: Neben Mitteln des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ sind viele andere Finanzquellen die Basis für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen und Projekte.

Das Quartiersentwicklungskonzept Hamburg-Altona-Lurup wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik als Good-Practice-Beispiel bewertet. Dies gilt gleichfalls für das nachfolgend vorgestellte Projekt.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> <http://www.unser-lurup.de/service/initiativen/hilfe.htm> (Jänner 2004)

<sup>38</sup> Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).



## Links und Informationen

- <sup>28</sup> Thomas Franke, Gaby Grimm: Quartiermanagement: Systematisierung und Begriffsbestimmung. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, Internetseite „Soziale Stadt“, September 2001.
- <sup>29</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/programmgebiete.htm> (Jänner 2004)
- <sup>30</sup> <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept> (Jänner 2004)
- <sup>31</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)
- <sup>32</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/luruperforum.htm> (Jänner 2004)
- <sup>33</sup> <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersentwicklungskonzept.htm> (Jänner 2004)
- <sup>34</sup> [http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept ...](http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept...) (Jänner 2004)
- <sup>35</sup> <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanz-kongress/> zitiert nach Breckner I. und Hermann H. (Dez. 2003)
- <sup>36</sup> Gesellschaft für Sozialwissenschaftliche Stadtforschung: Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden in der Sozialen Stadtteilentwicklung. Fachdialog & Podiumsdiskussion am 6. 7. 2001 im Kölibri, Hamburg. Eine Dokumentation der GSS. Teil 2: Die Projekte.
- <sup>37</sup> <http://www.unser-lurup.de/service/initiativen/hilfe.htm> (Jänner 04)
- <sup>38</sup> Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Neubauquartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“, bearbeitet durch empirica (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 9, Berlin 2003).

Anmerkung: Für die erste Phase der Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“ (bis 2003) wurde dem Deutschen Institut für Urbanistik auch die Funktion einer Informations-, Beratungs- und Dokumentationsagentur übertragen. Das Institut hat ein bundesweites Informationsnetzwerk zur „Sozialen Stadt“ aufgebaut.

## Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e. G.: Berlin – Bezirk Mitte<sup>39</sup>

Im Oktober 2000 wurde auf Initiative des Vereins „Kommunales Forum Wedding e. V.“ die „Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e. G.“ gegründet. Die Genossenschaft nahm im März 2001 ihren Betrieb auf. Die Gründungsmitglieder waren Bewohnerinnen und Bewohner, Arbeitslose sowie Vertreter verschiedener Organisationen und des lokalen Gewerbes. Sie wollten sich nicht länger mit hoher Dauerarbeitslosigkeit im Ortsteil Berlin-Wedding (seit Jahren um die 20 %) und der wirtschaftlichen Abwärtsentwicklung in ihrem Quartier Sparrplatz/Sprengelkiez abfinden.

<sup>39</sup> Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

## Entstehungshintergrund – „Arbeit für mehr Lebensqualität im Stadtteil“

Der Verein „Kommunales Forum Wedding e. V.“ ist eine Netzwerkeinrichtung im Bezirk. Unter dem Motto „Arbeit für mehr Lebensqualität im Stadtteil“ initiiert und unterstützt er seit 1988 die Zusammenarbeit zwischen Repräsentanten des öffentlichen, des privaten und des gemeinnützigen Sektors, die nachbarschaftliche Selbsthilfe sowie lokale Beschäftigungsinitiativen.

Bereits seit der Mitte der 90er Jahre suchte der Verein „Kommunales Forum Wedding e. V.“ nach einem wirtschaftlichen Unternehmenskonzept, mit dessen Hilfe es gelingen sollte, im Quartier begonnene Projekte, neu entstandene Dienstleistungen und Beschäftigungsangebote für Arbeitslose auf Dauer tragfähig zu organisieren. Man orientierte sich dabei an ausländischen Vorbildern, die allerdings aufgrund bestehender Rahmenbedingungen nicht auf Berliner Verhältnisse übertragen werden konnten.

1997 initiierte das Kommunale Forum in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Wedding die Lokale Partnerschaft Wedding, ein Bündnis für Beschäftigung, Lebensqualität und sozialen Zusammenhalt im Bezirk. Im Rahmen dieses Bündnisses wurde das gebietsbezogene Handlungskonzept „Arbeit und Nachbarschaft“ erarbeitet.

Ein Modellprojekt unter dem Motto „Arbeit statt Sozialhilfe“ verfolgt in diesem Zusammenhang die Integration von Langzeitarbeitslosen (durch individuelle Berufsorientierung, Beschäftigung im gemeinnützigen Wirtschaftssektor, Entwicklung neuer, am lokalen Bedarf orientierter Beschäftigungsfelder usw.).

Nach und nach ist durch dieses Projekt ein Beschäftigungsverbund entstanden. Dem Verbund gehören rund 30 gemeinnützige, öffentliche und private Organisationen und Betriebe an.

Als ein Teil des Beschäftigungsverbundes ist das Projekt Stadtteilbetrieb aufgebaut worden. Und dieser Stadtteilbetrieb wurde in die Stadtteilgenossenschaft Wedding übergeführt (als erster Geschäftsbereich: „Handwerkliche Dienstleistungen“).

Arbeitsort des Projektes Stadtteilbetrieb und der Stadtteilgenossenschaft war in der Gründungsphase der Nachbarschaftsladen „Aktiv im Kiez“.

Das Unternehmenskonzept der Stadtteilgenossenschaft Wedding orientiert sich an den ökonomischen Potentialen, die im Quartier noch immer vorhanden sind und zum Teil nicht genutzt werden, sowie an Potentialen, die in den letzten Jahren geschaffen wurden.

Als Modellprojekt im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ wird der Aufbau der Genossenschaft durch das Quartiersmanagement Sparrplatz unterstützt und gefördert.

### Ziele der Stadtteilgenossenschaft Wedding:

- wirtschaftliche Förderung und Betreuung ihrer Mitglieder durch gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb
- Entwicklung und Durchführung von beschäftigungswirksamen sozialen, kulturellen und ökologischen Projekten
- Förderung des lokalen Gewerbes
- Schaffung individuell angepasster Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose
- Verbesserung der Lebensqualität und des interkulturellen Zusammenlebens im Stadtteil



Durch Zusammenarbeit verschiedenster Akteure (Bevölkerung, lokale Wirtschaft, Organisationen und Institutionen, Quartiersmanagement Sparrplatz) sollen die lokale Wirtschaft gestärkt und neue Arbeitsplätze in verschiedenen Tätigkeitsbereichen geschaffen werden. Angestrebt wird, dass sich die Zahl der Mitglieder der Genossenschaft bis 2006 auf zirka 300 erhöht. Ziel ist der Aufbau eines Dienstleistungs- und Konsumverbundes, in dem die Mitglieder Dienstleistungen und Waren preisgünstiger anbieten bzw. beziehen können und Einfluss auf das Angebot und die Qualität der Produkte haben. Arbeitslose aus dem Quartier bekommen die Chance auf einen Arbeitsplatz; Kooperationspartner wie beispielsweise das lokale Gewerbe können eigene Dienstleistungen einbringen, Aufträge erteilen oder mithelfen, neue Geschäftsbereiche zu entwickeln. Für Mitglieder aus der Gruppe des lokalen Gewerbes soll die Genossenschaft darüber hinaus die Funktion einer Dienstleistungsagentur übernehmen, um beispielsweise den Austausch von Waren und Dienstleistungen untereinander zu fördern und den Umsatz zu steigern. Der entstehende Dienstleistungs- und Konsumverband wird – so hofft man – mit seinen vielfältigen praktischen Beispielen zur Überwindung der Resignation im Stadtteil führen.

### Rechtsform der Genossenschaft

Die Rechtsform der Genossenschaft basiert auf den Prinzipien der Selbsthilfe, Selbstverwaltung und Eigenverantwortung. Die Genossenschaft ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das sich im Eigentum seiner Mitglieder befindet. Die Mitglieder sind gleichzeitig Anteilseigner, Entscheidungsträger, Leistungsabnehmer sowie Nutznießer gemeinsamer Tätigkeiten. Die Mitgliedschaft in der Genossenschaft erfordert einen Geschäftsanteil von 50 Euro. Mitgliedsbetriebe und Beschäftigte müssen weitere Pflichtanteile zeichnen. Beitreten können alle Interessierten.

Die Genossenschaft ist als soziales Unternehmen konzipiert. Der soziale bzw. gemeinnützige Charakter wurde in der Satzung verankert, in der festgelegt wurde, dass Bilanzüberschüsse nicht an die Mitglieder ausgeschüttet werden, sondern als Rücklage im Unternehmen verbleiben und zum Aufbau neuer Geschäftsbereiche genutzt werden können.

Das Unternehmen Stadtteilgenossenschaft Wedding ist bestrebt, in drei Geschäftsbereichen Beteiligung anzubieten:

- Bereich „Handwerkliche Dienstleistungen“  
Dieser Bereich umfasst Maler- und Lackiererarbeiten, kleinere Reparaturaufträge, Entrümpelungen, Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und Arbeiten im Baubereich. Im Bereich „Handwerkliche Dienstleistungen“ ist als Stammbetrieb ein Meisterbetrieb mit 6 Beschäftigten tätig. Beim Aufbau der Stammebelegschaft des Betriebes hat die Genossenschaft zur Gewährleistung von Qualität auf die Berufserfahrung von älteren Arbeitnehmern gesetzt. Zusätzlich zur Stammebelegschaft sollen weitere Arbeitnehmer, vor allem Langzeitarbeitslose, angestellt werden.  
Geplant ist auch, dass in Zusammenarbeit der Mitgliedsbetriebe ein Beschäftigungspool mit Qualifizierungs- und Ausbildungsstufen zur Berufsintegration von Arbeitslosen aus dem Stadtteil entsteht.
- Bereich „Soziale Dienstleistungen“  
Der Aufbau des Geschäftsbereiches „Soziale Dienstleistungen“ erweist sich als schwierig, da er aufgrund der mangelnden Kaufkraft, der Schwarzarbeit in diesem Bereich sowie aufgrund des fehlenden Fachpersonals nicht kostendeckend betrieben werden kann.

- „Dienstleistungsagentur“  
Eine gemeinschaftliche Dienstleistungsagentur ist seit 2003 im Aufbau. Als „örtliches Wirtschaftsnetzwerk“ soll sie in Kooperation mit lokalen Unternehmen die gegenseitige Auftragsvermittlung, gemeinsame Angebote und die Auftragsdurchführung koordinieren. (Die Stadtteilgenossenschaft führt Aufträge entweder über den Stammbetrieb selbst aus oder vermittelt sie an die Mitgliedsbetriebe weiter.) Ziel ist die Bestandssicherung des lokalen Gewerbes und die damit verbundene Sicherung bzw. die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Durch gezielte Unterstützung und Ausweitung der lokalen Ökonomie soll der Aufbau langfristig selbsttragender Strukturen im Stadtteil gelingen.

Die Genossenschaft Wedding nimmt im Quartier mehrere Funktionen gleichzeitig wahr. Sie ist

- Informationsagentur für das „genossenschaftliche Leben“,
- Anbieterin eigener Leistungen,
- Kooperationspartnerin für Organisationen und Institutionen,
- Auftragsvermittlerin und Kooperationspartnerin für die lokalen Betriebe,
- Arbeitgeberin und
- gesellschaftspolitische Akteurin im Stadtteil.

### Links und Informationen

<sup>38, 39</sup> Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

<http://www.stadtteilgenossenschaft-wedding.de> (Jänner 2004)

Achter, W. und Müller, T. (2003, 19. Mai). Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e.G. – URL:

[http://www.stadtteilarbeit.de/seiten/projekte/berlin/genossenschaft\\_wedding.htm](http://www.stadtteilarbeit.de/seiten/projekte/berlin/genossenschaft_wedding.htm)

## Das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ im 20. Wiener Gemeindebezirk

### Allgemeines zum Pilotprojekt „Grätzelmanagement“

Im Jahr 2002 wurde in Wien das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ gestartet. Das Projekt wurde von der Gebietsbetreuung – MA 25, dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds und dem Wissenschaftszentrum Wien eingerichtet. Projektträger ist der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds. Die Gebiete, auf die sich das Projekt bezieht, liegen im 2. und im 20. Bezirk, sie sind bis Ende 2005 Ziel-2-Gebiete im Rahmen der EU-Förderpolitik.

Das Konzept für das Projekt „Grätzelmanagement“ ist an das deutsche Beispiel Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ angelehnt.

Ziel des Projektes ist es, vorhandene Mittel, Aufwendungen und Strategien problembezogen und fachbereichsübergreifend zu bündeln und diese in städtische Problemgebiete zu leiten, um dort dauerhaft die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die Umweltsituation zu verbessern. Mit einer integrierten Strategie, in der Maßnahmen



der „sanften Stadterneuerung“ mit denen der Arbeitsmarkt- und Qualifizierungspolitik, der Förderung der lokalen Wirtschaft und des kulturellen Angebots zusammengeführt werden, soll dies gelingen.

Für eine effektive Umsetzung des Maßnahmenpakets ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verwaltungsebenen, den Fachressorts der Verwaltung, der privaten Wirtschaft sowie privaten Haushalten erforderlich. Für die fach-, ebenen- und institutionenübergreifende Zusammenarbeit bedeutet das:

- Bündelung der bisherigen Aktivitäten (sowie der dahinterstehenden Mittel, Strategien und Maßnahmen) der einzelnen Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen usw.
- Einbeziehung zusätzlicher NGOs, Gruppen und Bürgerinitiativen
- Förderung der Kommunikation und Kooperation zwischen lokalen Interessengruppen
- Aktivierung der BewohnerInnen und Mobilisierung der lokalen Wirtschaft und anderer lokal relevanter Kräfte durch Einbeziehung in den laufenden Managementprozess
- Verbesserung der städtebaulichen Situation sowie des Baubestandes
- Bekämpfung von Armut und Arbeitslosigkeit mit spezifischen Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogrammen und
- Erhaltung der sozialen „Lebensfähigkeit“ des Grätzels.<sup>40</sup>

Eine zentrale Rolle in der Kommunikation, Information und Vermittlung fällt dabei dem Grätzelmanagement zu. Dieses ist – bildlich gesprochen – die „Schnittstelle“ zwischen Verwaltung, diversen Institutionen und Organisationen sowie allen Akteurinnen und Akteuren im Grätzel.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Pilotprojektes wird der Aktivierung und Mitwirkung der Grätzelbevölkerung, der dort arbeitenden Menschen und anderer im Stadtteil wichtiger Akteure eine besondere Bedeutung beigemessen, weil es letztendlich das Ziel des Projektes ist, an den endogenen ökonomischen, sozialen und kulturellen Potentialen des Grätzels anknüpfend eine Strategie der Hilfe zur Selbsthilfe zu initiieren.

Für den Projektablauf wurde ein formeller Rahmen entwickelt, in dem die Zuständigkeiten verteilt sind:

- Die Stadt (vertreten durch ihre Fachabteilungen und Fonds) als Auftraggeber gibt (nach inhaltlicher Abstimmung mit der lokalen Ebene) den strategischen Rahmen und die Ziele vor, überwacht das Erreichen der Ziele und legt die investiven Mittel im Grätzel über ihren Haushaltsplan fest.
- Die GrätzelmanagerInnen sind für die Erreichung der seitens der Stadt vorgegebenen strategischen Ziele zuständig. Sie koordinieren die Arbeit der Arbeitsgruppen, führen die Ergebnisse zusammen und bereiten sie für die Beschlussfassung durch den Beirat vor. Eine weitere Aufgabe des Grätzelmanagements ist es, jene Projekte und Maßnahmen, die als durchführbar angenommen wurden, gemeinsam mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort umzusetzen.

<sup>40</sup> Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien. und Jens S. Dangschat: Pilotprogramm „Grätzelmanagement Wien“. Konzeptpapier A – Programmebene. Inst. für Stadt- und Regionalforschung/TU Wien, 2001

- Der Grätzelbeirat beurteilt und beschließt die für die Grätzelentwicklung vorgeschlagenen Maßnahmen. Er setzt sich aus den Grätzelmanager/Innen, Vertretern des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF), der MA 25, der MA 27, der MD-BD Infrastruktur und Stadterneuerung, des Wissenschaftszentrums, des Bezirkes und VertreterInnen der Arbeitsgruppen zusammen.
- Die Arbeitsgruppen haben die Aufgabe, konkrete Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Lebens-, Wirtschafts- und Umweltsituation im Grätzel zu erarbeiten. Die GrätzelmanagerInnen nehmen an den Treffen der Arbeitskreise teil, steuern und dokumentieren diese.
- In der Projekt- und Ideenwerkstatt erfolgen einerseits thematische Schwerpunktsetzungen, andererseits dient sie dem Austausch der einzelnen Arbeitsgruppen. In diesem Forum werden auch die BürgervertreterInnen im Grätzelbeirat gewählt.<sup>41</sup>

### Projektgebiet

Das Gebiet, auf das sich das Pilotprojekt im 20. Bezirk erstreckt, ist das Viertel um den Wallensteinplatz. Es ist ein strukturschwaches Gebiet, wo seine räumliche Konzentration sozial Benachteiligter gegeben ist. Folgende sozioökonomische Indikatoren bezeugen dies:

- sinkende Bedeutung der Geschäftsstraßen im Grätzel
- hoher Anteil an Niedriglohnbeziehern
- hoher Anteil an Wohnungen aus der Bauperiode bis 1918 mit niedriger bis durchschnittlicher Ausstattungsqualität
- hoher Anteil an Beschäftigungslosen
- hoher Anteil an Migrantinnen und Migranten (rund 40 %, davon stammen rund 50 % aus dem ehemaligen Staat Jugoslawien und rund 25 % aus der Türkei)
- hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen
- hoher Anteil an Personen mit niedrigem Bildungs- und Lebensstandard<sup>42</sup>

### Projektphasen/Projektverlauf

Nach dem Start des Pilotprojektes im März 2002 war das Grätzelmanagement, dessen Büro sich in zentraler Lage am Wallensteinplatz befindet, zunächst hauptsächlich mit Vernetzungstätigkeit mit relevanten Institutionen des Grätzels und Stadtteilarbeitern sowie mit anderen Ziel-2-Projekten beschäftigt. Ziele waren dabei eine erste Bestandsaufnahme über vorhandene Institutionen und Einrichtungen und die Auslotung von Kooperationsmöglichkeiten mit diesen sowie die Vorstellung des Pilotprojekts. Zum Abschluss dieser Phase fand im September 2002 das erste „Grätzelgespräch“ statt. Damit wollte das Team des Grätzelmanagements einen Dialog zwischen den im Grätzel tätigen Institutionen einleiten und in regelmäßigen Abständen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen fortsetzen. Im Herbst 2002 fand das Eröffnungsfest zur Vorstellung des Grätzelmanagements statt. Ein Ziel war es, den im Grätzel wohnenden und arbeitenden Menschen das Pilotprojekt vorzustellen.

<sup>41</sup> Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien.

<sup>42</sup> Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Grätzelmanager bis Februar 2004) (Dezember 03).



Ebenfalls im Herbst 2002 wurde vom Team des Grätzelmanagements eine „aktivierende Befragung“ (in Deutsch, Serbokroatisch und Türkisch) durchgeführt – bei der Wohnbevölkerung, den Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden, und es wurde zum „Grätzelforum“ eingeladen. Bei der ersten Veranstaltung „Grätzelforum“ im Dezember 2002 entstanden die ersten Arbeitsgruppen. Weitere Arbeitsgruppen bildeten sich auf Projekt- und Ideenwerkstätten. Diese finden seit März 2003 in etwa zweimonatigen Abständen statt.

In der Anfangsphase des Pilotprojektes erfolgte auch eine detaillierte Stärken-Schwächen-Analyse des Gebietes durch das Team des Grätzelmanagements.<sup>43</sup>

Bereits ab 2003 begann die praktische Umsetzung von Ideen der Arbeitsgruppen in Form von Kleinprojekten. Es sind bislang eine Reihe von Projekten verwirklicht worden. (Einige der Kleinprojekte sind im Abschnitt Arbeitsgruppen aufgezählt.)

In der Phase der Umsetzung von Projektideen begann auch die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für das Grätzel, das schließlich Ende 2004 beschlossen wurde (siehe unten).

In der Anfangsphase des Projektes zeigt sich, dass manche Projektideen aufgrund der bestehenden Förderrichtlinien nicht umgesetzt werden konnten. Durch eine Neuausrichtung der Projektgelder ab 2004 hoffte man, die Diskrepanz zwischen den Interessen der BürgerInnen und Förderkriterien weitgehend zu schließen.

Das Forschungsinstitut abif stellte in der Evaluierung des Pilotprojektes im Jahr 2003 fest, dass es dem Grätzelmanagement gut gelungen ist, eine breite Bevölkerungsschicht durch aktivierende Befragung, Veranstaltungen, Pressearbeit und Informationsstellen (z. B. „Info-Tische“) anzusprechen.<sup>44</sup> Über eine nachhaltige bzw. ausgeweitete Beteiligung von BürgerInnen an Gestaltungsprozessen im Grätzel konnten Ende 2003 noch keine Aussagen gemacht werden.

Im Verlauf des Projektfortgangs stellte sich jedoch heraus, dass die Aktivierung der Grätzelbevölkerung zur Mitarbeit am Pilotprojekt zu den größten Herausforderungen des Grätzelmanagements gehört. So hat zwar beispielsweise die Zahl der Arbeitskreise zugenommen, nicht wesentlich allerdings die Beteiligung der BürgerInnen insgesamt.<sup>45</sup>

### Arbeitsgruppen<sup>46</sup>

- **Arbeitsgruppe Verkehr**  
Der Arbeitsgruppe (AG) Verkehr war von Beginn ihrer Entstehung in ihrer Tätigkeit durch sehr ausgeprägte Einzelinteressen der TeilnehmerInnen beeinträchtigt. Sie ruht derzeit. Die Ergebnisse der AG werden im Grätzelentwicklungskonzept berücksichtigt. (Es sind dies: Neugestaltung „Eingang Wallensteinstraße“ bei der Friedensbrücke (Verkehrsorganisation) und Radfahren gegen die Einbahn in verschiedenen Straßen des Viertels.)
- **Arbeitsgruppe Jugend und Soziales**  
Diese AG existiert nicht mehr. Ihr Wunsch nach einer Freizeiteinrichtung für Jugendliche konnte aufgrund der vorgegebenen Kriterien für die Finanzierung nicht

<sup>44</sup> abif: Evaluierung des Pilotprojektes „Grätzelmanagement rund um den Wallensteinplatz“ im 20. Bezirk. Endbericht 11/2003 (Seite 21).

<sup>45</sup> Einschätzung von Martin Forstner, Grätzelmanager (Jänner 2005)

<sup>46</sup> Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Dezember 2003) und Grätzelentwicklungskonzept 20. Bezirk – Entwurf/Kurzfassung (September 2004), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes.

realisiert werden. (Anmerkung: Eine Jugendeinrichtung kann nur im Zusammenhang mit Arbeits- und Qualifizierungsmaßnahmen gefördert werden.)

- **Arbeitsgruppe Gaußplatz**  
Sie gibt es ebenfalls nicht mehr.
- **Arbeitsgruppe Nahversorgung**  
Diese AG beschäftigte sich mit der unbefriedigenden Situation der Einkaufsstraßen (u. a. geschlossene Geschäftslokale) und den Defiziten in der Nahversorgung. Leer stehende Geschäftslokale wurden von der AG kartiert. Gleichzeitig wurde die Umgestaltung des Wallensteinplatzes verstärkt Thema der AG (konkrete Gestaltung, Nutzung des Platzes und „McDonald's – NEIN!“). Daraufhin gliederte sich die AG Nahversorgung in die AG Ja!Wa! ein.
- **Arbeitsgruppe Ja!Wa!**  
Diese Arbeitsgruppe wurde vom Grätzelmanagement angeregt. Die erste Aktion der AG Ja!Wa! war die Kontaktaufnahme mit Entscheidungsträgern bezüglich der Gestaltung des Wallensteinplatzes. Erreicht wurde, dass die Bepflasterung des Platzes geändert wurde und McDonald's kein Lokal eröffnen konnte. Eine weitere Aktion der AG (in Zusammenarbeit mit dem Grätzelmanagement) war das Baustellenfest am Wallensteinplatz im Mai 2003 mit über 1.000 BesucherInnen. Längerfristige Ziele der AG sind die Entwicklung eines neuen Images für das Grätzel, die Ausarbeitung eines professionellen Entwicklungskonzeptes für das Viertel, die Entwicklung eines Anreizmodells zur Ansiedlung von Qualitätsanbietern und die Förderung der Kooperation zwischen Geschäftsleuten, Kulturbetrieben, Banken, Gastronomen und Selbständigen.
- **Arbeitsgruppe Wirtschaft und Nahversorgung**  
Die Arbeitsgruppe entstand im Sommer 2004. Anlass war die unbefriedigende Situation der Einkaufsstraßen (u. a. geschlossene Geschäftslokale) und die fehlende Nahversorgung sowie der Umstand, dass sich die ursprüngliche AG Nahversorgung hauptsächlich auf Gewerbetreibende um den Wallensteinplatz fokussiert hat. Ziele der AG sind die Kontaktaufnahme mit lokalen Gewerbetreibenden und Konsumenten sowie die Umsetzung gemeinsamer Aktivitäten.
- **Arbeitsgruppe Frauen-Kultur-Treff**  
Im Zuge der ersten Projekt- und Ideenwerkstatt (März 2003) stellte eine Migrantin die Idee eines „Frauen-Kultur-Treffs“ vor. Der AG Frauen-Kultur-Treff wurde als Räumlichkeit für Treffen das Lokal des Grätzelmanagements angeboten. Seit Herbst 2003 ist diese Gruppe sehr aktiv. Mindestens zweimal im Monat werden Treffen mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen abgehalten. Zu manchen Veranstaltungen werden externe Expertinnen engagiert. Zusammen mit dem Team des Grätzelmanagements hat die Gruppe als Voraussetzung für die Finanzierung ihrer Aktivitäten aus den Mitteln des EU-Projektes ein niederschwelliges Qualifizierungsprogramm entwickelt. Über einen Projektlaufbogen wird über das Programm der Arbeitsgruppe (in 5 Sprachen) informiert.  
Längerfristige Ziele der AG sind die Schaffung eines Treffpunkts für Frauen verschiedener Kulturen als Integrationsmaßnahme und darauf aufbauend Informationsveranstaltungen und Schulungen zur Erhöhung der Chancen am Arbeitsmarkt bzw. als Voraussetzung für die Teilnahme am Arbeitsmarkt.
- **Arbeitsgruppe Kunst und Kultur**  
Die AG Kunst und Kultur verfolgt das Ziel, Kunst und Kultur im Grätzel als eine nachhaltige Initiative für eine positive Entwicklung des Gebietes zu etablieren. Konkrete Ergebnisse der AG sind die Entwicklung bzw. Konzeption zweier Projekte: Kunst 20 und Permanent Breakfast. Geplant sind weitere Projekte, wie beispielsweise Kulturarbeit mit Jugendlichen, ein Film über die BenutzerInnen des



Augartens, die Schaffung eines Netzwerkes lokaler Ateliers usw.

Kunst 20 will eine beständig wachsende Plattform sein, auf der KünstlerInnen unterschiedlicher Sparten und Herkunft ihre Projekte verwirklichen können. Das Pilotprojekt wird Studio 20, ein modernst ausgestattetes Videostudio, sein. Unter dem Titel „Permanent Breakfast“ wird von seinem Initiator seit 1996 zu einem Frühstück im öffentlichen Raum eingeladen. Die AG Kunst und Kultur beabsichtigt, in regelmäßigen Abständen diese Veranstaltung durchzuführen.

Von der Arbeitsgruppe bereits umgesetzte Projekte sind u. a. 3 Veranstaltungen von „Permanent Breakfast“, ein Fotokurs und ein Galerienrundgang, bei dem Künstler im 20. und 2. Bezirk drei Tage lang ihre Ateliers geöffnet hatten.

- **Arbeitsgruppe Handymasten**  
Ihr Ziel ist die Bewusstseinsbildung über die gesundheitlichen Folgen von Handymasten und die Vernetzung lokaler Initiativen, die sich gegen die Errichtung weiterer Handymasten aussprechen.
- **Arbeitsgruppe Grätzelzeitung**  
Die AG befasst sich mit der Gestaltung der Grätzelzeitung. Die erste Ausgabe der Zeitung erschien im Herbst 2003, zwei weitere Zeitungen entstanden 2004. Die Grätzelzeitung ist in Deutsch und Türkisch verfasst, kann auf der Homepage des Grätzelmanagements auch in Serbo-kroatisch gelesen werden und soll ab 2005 dreimal im Jahr erscheinen. Sie dient dem Grätzelmanagement als Informationsorgan. So ist darin über die Arbeit des Grätzelmanagements, über abgehaltene Veranstaltungen und über geplante Initiativen im Viertel zu lesen. Außerdem enthält die Zeitung Beiträge von Mitarbeitern der einzelnen Arbeitsgruppen und einen Termin- und Veranstaltungskalender.
- **Arbeitsgruppe Tandemkurs**  
Diese Arbeitsgruppe besteht seit Juni 2004. Sie hat bislang einen Deutschkurs für Migrantinnen angeboten. Ziele der AG sind die Schaffung eines Treffpunkts für Frauen und in der zweiten Phase auch für Männer verschiedener Kulturen zur Vermittlung der Sprachen Deutsch und Türkisch als Beitrag zur Integration.
- **Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum**  
Die Arbeitsgruppe ist im Zuge der Umstrukturierung der EU-Fördertöpfe entstanden. Aus den „alten“ Arbeitsgruppen Verkehr und Gaußplatz wurde eine gemeinsame AG mit neuen TeilnehmerInnen gebildet (ab April 2004). Die Gruppe ist durch starke Einzelinteressen der TeilnehmerInnen gekennzeichnet. Ihre Ziele sind: die Verbesserung der Radwegsituation und der Parkplatzsituation, Entschärfung von Kreuzungen, mehr Grünraum auf Plätzen und Straßen und mehr Platz für Fußgänger. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Lösungsvorschläge zur Erreichung der angeführten Ziele.

### Grätzelentwicklungskonzept<sup>47</sup>

Die Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für das Grätzel wird als wichtiger „Meilenstein“ des Pilotprojektes „Grätzelmanagement“ erachtet.

Das Grätzelentwicklungskonzept soll ein Leitfaden für Entwicklungen im Grätzel in den nächsten Jahren sein. Es umfasst daher nicht nur kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, sondern auch Ziele und Visionen für die Zukunft. Es ist als „dynamisches“ Konzept zu verstehen, wird seitens des Grätzelmanagements betont. Auch dann, wenn es auf (politischer) Bezirksebene beschlossen wird, kann das Konzept nicht als

<sup>47</sup> Grätzelentwicklungskonzept – Version V6 (01.12.04), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes

„fertig“ betrachtet werden. Ideen der Arbeitsgruppen bilden die wichtigste Grundlage zum Grätzelenwicklungskonzept und bringen Änderungen und Ergänzungen mit sich.

Ausgangspunkt für die inhaltliche Bearbeitung des Konzeptes war die Analyse des Gebietes mündend in einer Stärken-Schwächen-Festlegung. Die „aktivierende Befragung“ und „Ideenwerkstätten“ lieferten viele Ideen zur Verbesserung der Lebensbedingungen im Grätzeln. Die weitere inhaltliche Auseinandersetzung erfolgte in den Arbeitsgruppen und in den Projekt- und Ideenwerkstätten. Dabei stand die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen und die Umsetzung in Form von Kleinprojekten im Vordergrund.

Im Herbst 2004 lag ein vorläufiger Entwurf des Grätzelenwicklungskonzeptes vor, der im Oktober im Rahmen des Grätzelforums den BürgerInnen vorgestellt wurde. Im Dezember beschloss der Grätzelnbeirat das Entwicklungskonzept. Ob dieses auch auf Bezirksebene angenommen wird, ist noch ungewiss.

#### Leitbild des Grätzelenwicklungskonzeptes

Das Grätzelenwicklungskonzept enthält ein Leitbild. Dieses beinhaltet: Wie soll das Grätzeln in Zukunft aussehen? Die Inhalte wurden in einem Workshop mit VertreterInnen der Arbeitsgruppen erarbeitet.

Die Inhalte des Leitbildes umschreiben die Ziele für die mittel- und langfristige Entwicklung des Grätzels. Sie sind nach folgenden Sachbereichen aufgelistet: Kultur und Gesellschaft, Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, öffentlicher Raum und Umwelt.

Wesentliche Ziele für die Entwicklung des Grätzels sind:

- Verbesserung der Wirtschaftsstruktur
- Verbesserung der Wohnungssituation und des Wohnumfeldes
- Verbesserung der sozialen, kulturellen und ökologischen Infrastruktur
- Verbesserung des Images und Erhöhung der Identifikation mit dem Grätzeln
- Verbesserung des (Aus-)Bildungsgrades mit Schwerpunkt Migrantinnen.

Ein zentraler Teil des Grätzelenwicklungskonzeptes sind die Ideen und Projekte zur Verbesserung der Lebens-, Wirtschafts- und Umweltsituation im Grätzeln. Sie sind auf sogenannten „Projektblättern“ dargestellt. Vorgesehen ist, dass diese Projektblätter ständig aktualisiert werden bzw. dass neue Projektblätter beigefügt werden, wenn neue Arbeitsgruppen entstehen.

Projektblätter gibt es für jede der Arbeitsgruppen, für das Grätzelnmanagement und die Projektpartner (z. B. WAFF).

Auf den Blättern sind Projektideen, bereits umgesetzte Projekte und die speziellen Ziele der einzelnen Arbeitsgruppen (siehe oben), des Grätzelnmanagements und der Projektpartner aufgelistet.

Ziel der Projektpartner ist die Unterstützung des Grätzelnmanagements bei der Umsetzung seiner Projektziele (Stärkung des Viertels um den Wallensteinplatz, Verbesserung der Infrastruktur, Abschwächen der negativen Indikatoren und nachhaltige Maßnahmen (ökologisch, ökonomisch, sozial).

#### Beispiele für solche nachhaltige Maßnahmen:

Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage hat das Grätzelnmanagement u. a. eine „Lehrlingsoffensive“ gestartet. Unternehmen sollen über Lehrlingsförderung informiert



werden. Bei Befragungen von Gewerbetreibenden hat sich nämlich gezeigt, dass diese über Fördermöglichkeiten wenig Bescheid wissen. Gemeinsam mit dem Berufsförderungsinstitut (bfi), der Arbeiterkammer und dem Regionalen Wirtschaftsservice (RWS) wird es eine Schwerpunktsetzung des Grätzelmanagements in Richtung Beratung und Förderung von Unternehmen von Zuwanderern geben. Da im Grätzel viele Geschäftslokale leer stehen, wird sich das Grätzelmanagement auch in einen Dialog zwischen Hausbesitzern und Geschäftsleuten einbringen. Ziel ist es, „Anreizmodelle“ für JungunternehmerInnen zu schaffen (z. B. durch günstigere Mieten in der Gründungsphase).

Zur Verbesserung der Beschäftigungslage im Viertel wurde die „Plattform Arbeit“ gegründet mit dem Ziel, über das Grätzelmanagement diverse Informationen über Angebote (z. B. Qualifizierungsmaßnahmen) an Arbeitssuchende weiterzuleiten.

Aufbauend auf dem Projekt „Frauen-Kultur-Treff“ ist vorgesehen, durch ein Angebot von Schulungen und Informationsveranstaltungen für Mädchen und Frauen deren Chancen am Arbeitsmarkt zu verbessern bzw. ihre (Wieder-)Eingliederung in den Arbeitsmarkt zu erreichen.<sup>48</sup>

#### Schlussbemerkung:

Ob das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ nach 2005 fortgesetzt wird, ist völlig offen. Sicher werden Erkenntnisse aus dem Projekt für das Gebietsmanagement nutzbar gemacht werden können.

#### **Links und Informationen**

- <sup>40</sup> Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien und Jens S. Dangschat: Pilotprogramm „Grätzelmanagement Wien“. Konzeptpapier A – Programmebene. Inst. für Stadt- und Regionalforschung /TU Wien, 2001
- <sup>41</sup> Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien.
- <sup>42, 43</sup> Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Grätzelmanager bis Februar 2004) (Dezember 2003).
- <sup>44</sup> abif: Evaluierung des Pilotprojekts „Grätzelmanagement Rund um den Wallensteinplatz“ im 20. Bezirk. Endbericht 11/2003 (Seite 21). Anmerkung: Der endgültige Evaluierungsbericht wird laut abif im Oktober 2005 vorliegen.
- <sup>45</sup> Einschätzung von Martin Forstner, Grätzelmanager (Jänner 2005)
- <sup>46</sup> Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Dezember 2003) und Grätzelentwicklungskonzept 20. Bezirk – Entwurf / Kurzfassung (September 2004), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes.
- <sup>47</sup> Grätzelentwicklungskonzept – Version V6 (01.12.04), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes
- <sup>48</sup> Interview mit Michael Klug (Februar 2004)

---

<sup>48</sup> Interview mit Michael Klug (Februar 2004)

## Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Wiener Stadtentwicklung

### **Franz Skala**

Aus den Grundprinzipien von Victor Gruen sowie aus den in diesem Kapitel dargestellten weiteren Strategien (Ecocity, Autofrei wohnen usw.) lassen sich Ideen für eine noch stärkere Orientierung der schon in vielen Bereichen vorbildlichen Wiener Stadtentwicklung in Richtung ökologisch nachhaltiger Strukturen ableiten, speziell was die wesentlichsten Einflüsse auf die Gestaltung der Stadtstruktur betrifft, die Anforderungen für eine nachhaltige, umweltverträgliche Verkehrsentwicklung.

Die langsame Änderung der gebauten Strukturen bewirkt, dass städtebauliche Maßnahmen die Siedlungsstruktur, auf der das Mobilitätsverhalten basiert, für Generationen festlegen. Das heißt, dass Strukturen heute so (nachhaltig) geplant und gebaut werden sollen, dass in diesen Siedlungen auch zukünftige Generationen ihr Leben auf einem hohen Qualitätsniveau gestalten können und ihre Mobilität langfristig gesichert ist (nach der im EU-Projekt ECOCITY verwendeten Definition ist hohe Mobilität von Personen dadurch charakterisiert, eine möglichst große Zahl von Zielen innerhalb von kürzester Zeit und auf kürzesten Wegen erreichen zu können). Da der Autoverkehr angesichts der knappen Ressourcen und der hohen Umweltbeeinträchtigung dafür nicht geeignet erscheint, ist es wichtig, die Planungsstrategien für die Stadtentwicklung auf Siedlungsmuster auszurichten, die die besten Voraussetzungen für einen nachhaltigen Verkehr bieten und damit auch dem Grundprinzip von Victor Gruen entsprechen, Siedlungen so zu gestalten, „dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird“. Die Anforderungen an solche Siedlungsmuster sollen anschließend nochmals zusammengefasst werden.

### **Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr**

#### **Anforderungen**

Um eine Stadtstruktur für Fußgänger (und Radfahrer) geeignet zu machen, sind am wichtigsten

- kurze Wege, wofür eine kompakte Stadt mit qualifizierter Dichte, ausgewogener Nutzungsmischung und einer begrenzten Größe von Siedlungseinheiten (Ortsteile, Nachbarschaften, „Grätzl“) notwendig ist, sowie
- attraktive Wegenetze durch eine vielfältige Umgebung in öffentlichen Räumen von hoher ästhetischer Qualität.



Die qualifizierte städtische Dichte kann erreicht werden durch einen Ausgleich zwischen

- hoher Bebauungsdichte als Voraussetzung für geringeren Flächenbedarf, kurze Wege, wirtschaftliche Lebensfähigkeit von attraktiven Infrastruktureinrichtungen und Angeboten des öffentlichen Verkehrs und
- ausreichenden Abständen zwischen Gebäuden als Voraussetzung für Tageslicht-Beleuchtung und Sonnenenergienutzung sowie ausreichenden öffentlichen Räumen und Grünflächen für soziale Kontakte und Erholung in der Nähe der Wohnungen.

Um eine Stadtstruktur für den öffentlichen Verkehr geeignet zu machen, ist die richtige Wahl des Standortes am wichtigsten: durch die Errichtung von Neubauten beziehungsweise die Entwicklung neuer Siedlungseinheiten in Gehentfernung im Umkreis der Haltestellen einer Linie des öffentlichen Verkehrs (lineare polyzentrische Entwicklung) entsteht ein hohes Fahrgastpotential, das einen attraktiven Fahrplan dieser Linie ermöglicht.

Eine solche Struktur kann umso attraktiver geplant werden, je weniger der Autoverkehr zusätzlich berücksichtigt werden muss. Die konsequenteste Lösung ist autofreies Wohnen (Bewohner besitzen keine Autos) – der gehende, spielende und verweilende Mensch ist der Entwurfsmaßstab eines autofreien Quartiers [s. o. Markus Heller]. Ein Schritt in diese Richtung sind optisch autofreie Quartiere (innere Erschließung durch Gehwege, Parkplätze unterirdisch oder am Rand der Siedlung). Umgekehrt ist eine solche Struktur aber auch eine wesentliche Voraussetzung für autofreies Wohnen.

### Bestehende Siedlungsmuster

Doch zunächst noch zu den bestehenden Siedlungsmustern. Nach dem Gesichtspunkt der Anforderungen des Verkehrs lassen sich zwei Haupttypen unterscheiden:

- die traditionelle Stadt, die sich fußgängergerecht entwickelt hat und auch gute Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr bietet,
- die neueren Strukturen der Zersiedlung (wie Einfamilienhaussiedlungen oder riesige Einkaufs- und Freizeitzentren auf der grünen Wiese), die auch als Elemente einer „autogerechten Stadt“ betrachtet werden können.

Die traditionelle Stadt umfasst unterschiedliche Strukturen aus allen historischen Epochen.

In Wien (wie in vielen anderen europäischen Städten) reicht ihre Palette vom teilweise mittelalterlichen Stadtkern und den früheren Vorstädten mit ihrer kleinteiligen Parzellierung über die gründerzeitliche Blockrandbebauung bis zur lockeren Zeilenbebauung mit begrünten Abstandsflächen sowie den Großsiedlungen des 20. Jahrhunderts und der Gegenwart. Überall wird durch mehrgeschoßige Bauten eine ausreichende, in den älteren Teilen teilweise sogar eine zu hohe städtische Dichte erreicht und in großen Teilen bietet das hierarchisch abgestufte Geschäftsstraßen- und Zentrensystem eine gute Versorgungsinfrastruktur (ein Mangel in den älteren großen, ursprünglich reinen Wohnsiedlungen des 20. Jahrhunderts konnte erst durch nachträglichen Einbau der notwendigen Einrichtungen gemildert werden). Die Arbeitsplätze sind ungleichmäßiger verteilt, was kurze Wege zur Arbeit erschwert. In einigen Gebieten, insbesondere im 6. bis 8. Bezirk, ist noch eine feinkörnige ausgewogene Nutzungsmischung vorhanden (dort besteht nur ein Mangel an Grünflächen für Freizeitnutzungen). Die Attraktivität der Gehwege leidet darunter, dass der Autoverkehr einen Großteil der Straßenflächen beansprucht (wachsende Fußgängerzonen bringen etwas Abhilfe). Die große Flächenausdehnung des Gebietes erschwert die Erschließung durch den Linienverkehr,

dessen gute Verfügbarkeit durch ein dichtes U-Bahn- und Straßenbahnnetz erreicht wurde, das aber auch häufigeres Umsteigen notwendig macht. Diese Strukturen dominieren in allen Bezirken innerhalb des Gürtels und den angrenzenden Teilen der Außenbezirke (das Gebiet der traditionellen Stadt entspricht etwa den im „Räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung Wien“ als dicht bebautes Stadtgebiet gekennzeichneten Flächen). Aber auch die geplanten und teilweise bereits umgesetzten Erweiterungen im Stadtrandbereich entsprechen den traditionellen Strukturen. Die entlang der Entwicklungsachsen (insbesondere der U-Bahn) gelegenen Neubaugebiete verbessern die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Die neueren Strukturen der Zersiedlung entstanden in Wien nach 1950. Heute befinden sich weniger als 10 % aller Wohnungen in Ein- oder Zweifamilienhäusern<sup>49</sup>, die aber einen deutlich höheren Anteil der Fläche beanspruchen (im „Räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung Wien“ als bebautes Stadtgebiet geringer Dichte gekennzeichnet). Einkaufszentren sind in Wien zwar zum größeren Teil integriert (wie etwa das Donauzentrum oder die Lugner City), ziehen aber dadurch auch viel Autoverkehr in das dicht verbaute Stadtgebiet.

Obwohl Wien zu den Städten gehört, in denen der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege am niedrigsten ist, sind die Belastungen der Bevölkerung durch den Autoverkehr insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen sehr groß.

Die Anforderungen, um eine Stadtstruktur für den Autoverkehr geeignet zu machen, sind geringer als beim nachhaltigen Verkehr. In erster Linie sind dazu Flächen für Fahrbahnen (z. B. Stadtautobahnen) und Parkplätze (z. B. um Einkaufszentren) nötig, die umso stärker belastet werden je höher die Bebauungsdichte ist (z. B. am Gürtel), was immer wieder zu Staus führt. Das hieße, dass niedrigere Dichten, wie sie durch Zersiedlung entstehen, günstiger für den Autoverkehr sind. Aber eigentlich müsste man die Sichtweise umkehren, denn das Auto macht Mobilität in Strukturen mit niedriger Dichte erst möglich, die mit hohem Flächen- und Energieverbrauch verbunden sind.

Der Vergleich der Strukturtypen zeigt, dass günstige Bedingungen für den Autoverkehr im Gegensatz zu denen für einen nachhaltigen Verkehr stehen – autogerechte Strukturen sind für Fußgänger unattraktiv und mit dem öffentlichen Verkehr nur sehr unwirtschaftlich zu erschließen. Eine weitere Entwicklung von Strukturen der Zersiedlung führt also zu einer Abhängigkeit vom Autoverkehr.

### Stadtplanung in Wien für einen nachhaltigen Verkehr

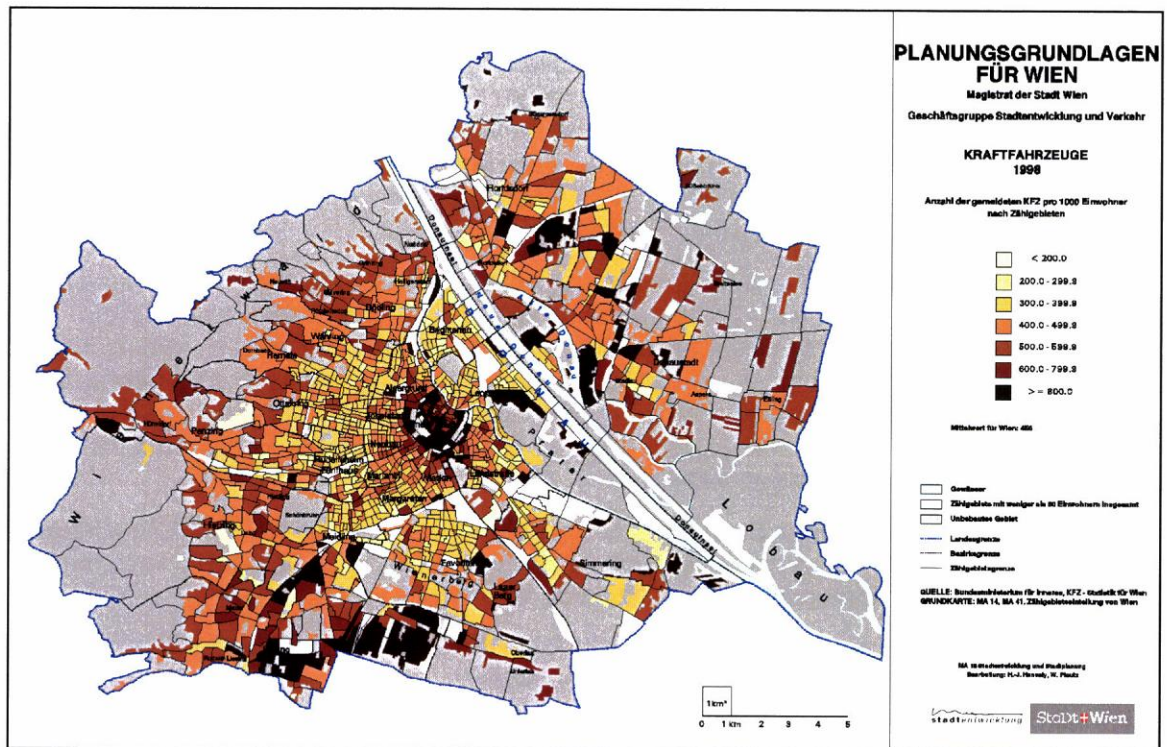
In Wien ist die Ausgangslage für eine Stadtentwicklung in Richtung von Siedlungsmustern für einen nachhaltigen Verkehr gut, da in der traditionellen Stadt, also im größeren Teil des Stadtgebietes, wo der größte Teil der Bewohner lebt, schon gute Voraussetzungen gegeben sind. Dort ist Mobilität ohne Auto schon heute weit verbreitet, wie der niedrige Bestand von 200 bis 500 Kfz/1.000 Einwohner (im Vergleich zu 400 bis 800 in den zersiedelten Strukturen) und die geringe Autonutzung für knapp 30 % aller Wege im Gebiet der traditionellen Stadt zeigen.<sup>50</sup> Insgesamt besaßen nach dem Ergebnis der Konsumerhebung 1999/2000 der Statistik Austria 37 % aller Haushalte in Wien kein eigenes Auto.

<sup>49</sup> Gebäude- und Wohnungszählung 2001, Statistik Austria

<sup>50</sup> MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Thematische Karten zum Thema „Verkehr“  
Masterplan Verkehr Wien 2003 <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/verkehrsmasterplan/mobilitaet.htm>



Abbildung: Anzahl der Kfz pro 1.000 Einwohner nach Zählgebieten



Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 1998

Planungsstrategien in diese Richtung fanden sich schon in den bisherigen Konzepten für Wien. So wurden schon in früheren Stadtentwicklungsplänen Siedlungsachsen entlang der Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs festgelegt.

Das polyzentrische Modell sollte im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ eine MIV-unabhängige, krisensicherere und nachhaltigere Stadtentwicklung ermöglichen. Dazu gehört die Ergänzung des Geschäftstraßen- und Zentrensystems durch einen Ring von neuen Hauptzentren am Rand der dicht bebauten Stadt. Günstige Standorte dafür entstehen an den Ausbaustrecken der U-Bahn.

Das Konzept der Siedlungsachsen wurde auch im Stadtentwicklungsplan 2005<sup>51</sup> übernommen und weiterentwickelt. Nach dem Räumlichen Leitbild des STEP 05 soll Wien in den nächsten Jahren den Weg einer kompakten baulichen Entwicklung, die sich weitgehend auf Achsenräume konzentrieren soll, weiterverfolgen. Das sollte im räumlichen Maßstab für die Gestaltung der Strukturen eine stärkere Abkehr von der Autoerreichbarkeitsorientierung zugunsten einer Erreichbarkeit für Fußgänger und mit dem öffentlichen Verkehr bedeuten (von breiten Fahrbahnen und Parkplätzen zu kurzen Wegen).

Die bauliche Entwicklung hängt eng mit der Bevölkerungsentwicklung zusammen. Nach Prognosen der ÖROK wird in den nächsten 25 Jahren der Trend zur Randwanderung in die mit ausreichend großen Flächen ausgestatteten Neubaugebiete anhalten, was insbesondere in den Bezirken Donaustadt (+36 %) und Simmering (+ 29 %) zu einem großen Anstieg der Einwohnerzahlen führen würde. Dagegen wird den inneren Bezirken, insbesondere der Inneren Stadt (−6 %), eine stagnierende bzw. schrumpfende Bevölkerung vorhergesagt.

<sup>51</sup> Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklungsplan 2005, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/index.htm> (11/2005)



Dabei kommt einerseits der richtigen Standortwahl für Stadterweiterungen, die dem oben genannten Ziel des Räumlichen Leitbilds des STEP 05 entsprechen sollte, große Bedeutung zu. Andererseits stellt sich die Frage, ob der Trend für die Innere Stadt nicht durch Rückwidmung und Rückbau frei werdender Gewerbeflächen zu Wohnflächen umgekehrt werden kann, um dort durch Erhöhung des Wohnanteiles eine ausgewogenere Nutzungsmischung zu erzielen.

Eine wichtige Vorgabe des STEP 05 ist die verpflichtende Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming) schon bei der Entwicklung der Maßnahmen für alle Handlungsfelder. Die Unterschiede im Verkehrsverhalten sind deutlich: während Männer überwiegend mit dem Auto unterwegs sind, bevorzugen Frauen die nachhaltigen Verkehrsarten (gehen, Rad fahren und den öffentlichen Verkehr). Das heißt, dass durch die Entwicklung einer Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr die Interessen der Frauen zwar stärker berücksichtigt würden. Diese bietet aber zugleich eine hohe Lebensqualität für beide Geschlechter durch mehr Platz für Menschen in einem attraktiven, sicheren und ruhigen Lebensraum.

### **Modellprojekte für eine nachhaltige, ökologische Stadtstruktur**

Auch für ökologische Modellbauten ist die Ausgangslage mit den in jüngster Zeit entstandenen Beispielen für verschiedene Bereiche gut: differenzierte Wohnungstypen mit ausreichenden Versorgungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen, Nahversorgung), die frauengerechte Stadt, energiesparende Passivhäuser, die autofreie Mustersiedlung, Neubauten für verschiedene Funktionen im Umkreis neuer U-Bahn-Stationen (z. B. U3 Ottakring) usw.

Ein nächster Schritt sollten jetzt weitergehende Modelle einer Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr sein, die möglichst alle oben genannten Anforderungen erfüllen sollen. Das wichtigste Ziel dabei ist, größere autofreie Gebiete zustande zu bringen, um die Vorteile autofreien Lebens erlebbar zu machen. Folgende Arten von autofreien Modellprojekten sollten für die verschiedenen Gebietstypen entwickelt werden:

- **Autofreie Gebiete in der bestehenden traditionellen Stadt durch gezielte Wohnungsvermittlung**  
Die guten Voraussetzungen der noch fußgängergerechten Strukturen sollen erhalten und genutzt werden, um in Gebieten mit derzeit schon geringer Autodichte (siehe Abbildung Seite 146) die Ansiedlung autofreier Haushalte zu fördern. Indem für frei werdende Wohnungen gezielt autofreie Mieter oder Eigentümer gesucht werden, könnten ausgewählte Gebiete schrittweise autofrei gemacht werden.
- **Neue autofreie Strukturen in Stadterweiterungsgebieten oder auf Brachen**  
Neu geplante größere Bauvorhaben bieten die beste Gelegenheit für eine modellhafte Umsetzung von Stadtstrukturen, die den oben genannten Anforderungen für einen nachhaltigen Verkehr entsprechen. Im Sinne einer linearen polyzentrischen Entwicklung sollten an geeigneten Standorten an attraktiven Linien des öffentlichen Verkehrs kompakte Nutzungsgemischte Siedlungen autofrei geplant werden. Ein Beispiel ist der Bereich Flugfeld Aspern, wo eine hochrangige Erschließung durch die weitere Verlängerung der U2 und das Ziel des STEP, hier einen neuen, vollwertigen Stadtteil für Wohnen und Arbeit entstehen zu lassen, gute Voraussetzungen dafür schaffen. In einem geschlossenen Teil des Gebietes könnten auch hier Wohnungen für autofreie Haushalte angeboten werden.
- **Umgestaltung der autogerechten Strukturen der Zersiedlung**  
Diese Strukturen sind für eine nachhaltige Entwicklung am schlechtesten geeignet. Priorität sollte die Verhinderung ihrer weiteren Entstehung haben. In günstig



gelegenen Gebieten, wo im Einzugsbereich einer Haltestelle schon einzelne Elemente einer Nutzungsmischung (z. B. Geschäfte) vorhanden sind, könnten Projekte für einen Umbau entwickelt werden (siehe Richard Register, Kapitel „Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA“). Durch Ergänzung von Wohnbauten und Einrichtungen für die Nutzungsmischung ist eine Annäherung an die traditionellen oder neuen nachhaltigen Strukturen mit höherer Dichte und kürzeren Wegen möglich. Ein Abbruch der autogerechten Strukturen bietet als Variante der Branchenentwicklung die Chance zum Neubau nachhaltiger Gebiete.

Im Gebiet der Stadt Wien ist das Problem geringer, aber in den niederösterreichischen Nachbargemeinden treten die Strukturen der Zersiedlung häufig auf. Dort sollten ein Widmungsstopp und Rückbau der Zersiedlung in Kooperation der Stadtrandbezirke Wiens mit den Umlandgemeinden in Niederösterreich angestrebt werden. In der ersten Phase einer politischen Einigung wird eine Lenkung der Siedlungsentwicklung in Bereiche, in denen durch Verdichtung an Linien des öffentlichen Verkehrs nachhaltige städtische Strukturen entstehen können und ein Freihalten von größeren Grünbereichen.

### Verfahren und Einrichtungen für die Projektentwicklung

Die Modellprojekte sollen auch hinsichtlich der angewendeten städtebaulichen Verfahren und Regelungen von der Planung bis zur Errichtung vorbildlich sein:

Dazu gehört eine interdisziplinäre Planung, bei der Experten aller beteiligten Fachbereiche zusammenarbeiten und die Zusammenhänge zwischen den Bereichen berücksichtigen (bei den hier vorgeschlagenen Modellprojekten geht es insbesondere um die oben erwähnten Wechselwirkungen zwischen Stadtstruktur und nachhaltigem Verkehr).

Die Planung sollte von Anfang an in allen Schritten von einer kontinuierlichen Kommunikation der Planer mit allen Beteiligten (Stakeholder) begleitet sein, die über reine Information hinausgehend durch Konsultation (Beteiligte als Ratgeber) beziehungsweise Kooperation (Verfahren im Dialog wie Strategische Umweltprüfungen oder Mediation) in die Entwicklung eingebunden werden. Ein solcher Partizipationsprozess (wie er auch im STEP 05 beschrieben ist), der auch während der Umsetzung fortgesetzt werden sollte, kann durch eine breitere Wissensbasis das Planungsergebnis verbessern, trägt aber jedenfalls zu einer besseren Akzeptanz des Projektes bei. Die Kontinuität kann durch ein Projektkomitee gesichert werden, in dem regelmäßig Entscheidungsträger (Politik und Verwaltung), Interessenvertreter (z. B. Wirtschaft, NGOs) und Bürger wichtige Entscheidungen mit den Planern beraten. Für die Erarbeitung von Lösungen im Konsens gibt es verschiedene Typen von Partizipationsveranstaltungen, aus denen hier die Perspektivenwerkstatt herausgegriffen wird, die unter dem Namen „Community Planning Weekend“ im englischsprachigen Raum seit Jahrzehnten erfolgreich eingesetzt wird: in diesem konsensorientierten Verfahren zur integrativen Stadtentwicklung erarbeiten die an einem Projekt Beteiligten gemeinsam mit Fachleuten/Planern vor Ort an einem verlängerten Arbeitswochenende in mehreren Gruppen Lösungsideen, die dann von den Planern zu einer inhaltlich schlüssigen und graphisch illustrierten „Vision“ zusammengefasst und den Beteiligten präsentiert werden.<sup>52</sup>

Ein erfolgreiches Modell wurde im bereits erwähnten Stadtteil Vauban (Freiburg) umgesetzt, wo zukünftige Bewohner im als Verein konstituierten „Forum Vauban“ viel zur

<sup>52</sup> Perspektivenwerkstatt, Baustein zur interaktiven Stadtentwicklung (Community Planning), Andreas von Zadow, Gastkommentare zum Monatsthema 12/2003: Nachhaltige Siedlungsentwicklung, <http://www.nachhaltigkeit.at/monthly/2003-12/gastkommentare.html#K11>



ökologischen Gestaltung des Stadtteiles beitragen.

Gerade für ökologisch orientierte Projekte ist eine Qualitätssicherung wichtig, um die konsequente Berücksichtigung aller umweltrelevanten Faktoren zu gewährleisten. Dazu tragen die vom wohnfonds\_wien – Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung<sup>53</sup> abgehaltenen öffentlichen Bauträgerwettbewerbe bei. Gewerbliche und gemeinnützige Bauträger, Architekten und andere Fachleute bilden Projektteams, die in Konkurrenz zueinander Realisierungskonzepte entwickeln. Die Siegerprojekte werden von einer interdisziplinären Fachjury durch Beurteilung der Kriterien Architektur, Ökologie und Ökonomie ermittelt.

Auch für eine andere wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines Städtebauprojektes, die Bereitstellung kostengünstiger Grundstücke, bietet der wohnfonds\_wien eine Lösung: durch geeignete Ankaufsstrategien angelegte Grundstücksreserven zu günstigen Preisen machen das möglich.

Zu den Vorteilen, die Einfamilienhäuser attraktiv machen, gehört die Möglichkeit, die eigenen Wohnwünsche weitgehend (im gesetzlichen und finanziellen Rahmen) verwirklichen zu können. Es gibt aber auch verschiedene Modelle für die Errichtung von aus ökologischen Gründen wünschenswerten, mehrgeschoßigen Wohnhäusern (Gruppenbauprojekte), die eine über die Partizipation hinausgehende Mitentscheidung der zukünftigen Bewohner ermöglichen. Gemeinsam ist diesen Modellen, die unter verschiedenen Bezeichnungen wie „Baugruppen“ oder „Baugemeinschaften“ in Deutschland, „Wohngruppen“ in Österreich, „Co-Housing“ im englischsprachigen Raum bekannt sind, dass sich mehrere Haushalte in einer Gruppe zusammenschließen, um ein Grundstück zu erwerben und darauf (ein) Gebäude zu errichten.

Die Organisation und Abwicklung des Projektes kann von der Gruppe selbst übernommen oder einem Experten (Baubetreuer) übertragen werden, der durch seine Erfahrung häufig für eine kürzere Planungsphase und geringere Belastungen für die einzelnen Mitglieder sorgen kann. Die Gruppen bestehen aus maximal 30 Haushalten, um den Koordinationsaufwand bei der Mitbestimmung zu begrenzen.

In den verschiedenen Entwicklungsphasen des Bauprojektes werden jeweils geeignete Verträge zwischen den Mitgliedern einer Gruppe abgeschlossen, die in Deutschland eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts begründen: am Beginn steht ein Planungsgesellschaftsvertrag, der die Abwicklung und Finanzierung der Planung und des Grundstückskaufes regelt. Dieser geht nach Baubeginn in einen Baugesellschaftsvertrag (oder einen Genossenschaftsvertrag) über, in dem die Verteilung der Baukosten festgelegt wird. Etwa gleichzeitig wird ein Vertrag über die Teilung des Grundstückes abgeschlossen, um die Eintragung im Grundbuch zu ermöglichen, die für die Sicherung der Kreditfinanzierung für den Bau erforderlich ist.

Die Rechtsform ist in Österreich ein Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen, in Deutschland gibt es auch genossenschaftlich errichtete Mietwohnungen. Ein Vorteil von Baugemeinschaften ist, dass die Mitbewohner bekannt sind und Nachbarschaften bewusst gebildet werden können.<sup>54</sup>

Als Gruppenbauprojekt kann sowohl die Revitalisierung von Altbauten als auch die Errichtung neuer Gebäude durchgeführt werden. Diese Organisationsform eignet sich auch gut zur Umsetzung von Nutzungsmischung (zum Beispiel durch die Bereitstellung von Gewerbeflächen im Erdgeschoß oder den Einbau von Büros) und wird oft in ökologisch orientierten Projekten angewendet.

<sup>53</sup> wohnfonds\_wien – fonds für Wohnbau und Stadterneuerung, 1984 als Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF) gegründet, <http://www.wohnfonds.wien.at/>

<sup>54</sup> Fuchs, Dörte; Orth, Jutta: Bauen in der Gruppe, Kostengünstig – innovativ – ökologisch, Verlag Callwey, München, 2000



Ein Beispiel in Österreich für eine Revitalisierung ist der Wohnhof Ottakring. Eine Miteigentümergeinschaft hat einen Altbau im Bezirk Ottakring erworben (1985), saniert und ausgebaut. In dem aus mehreren Trakten bestehenden Gebäude wurden bestehende Mietwohnungen erhalten. Durch den Umbau eines ehemaligen Fabrikgebäudes und den Einbau von Dachwohnungen entstanden neue Wohnungen für die Miteigentümergeinschaft. Fertigstellung war 1989.<sup>55</sup>

Nach dem von Architekt Fritz Matzinger entwickelten Konzept „Les Paletuviers“, das als Alternative zu Einfamilienhaus und Geschoßwohnbau gedacht war, wurden seit 1975 mehr als ein Dutzend Projekte mit Atrium-Wohnhöfen in Österreich und Deutschland gebaut. Die Anordnung einer Gruppe von Wohneinheiten um einen transparent und mobil überdeckten und damit winterfesten Hof/Atrium, der als Gemeinschaftsraum für Spiele, Geselligkeiten und Feste genutzt werden kann, ermöglicht die zwanglose oder bewusst gewollte Begegnung der Bewohner.<sup>56</sup>

In Deutschland wurden in den Städten Freiburg und Tübingen viele Gruppenbauprojekte im Rahmen ökologischer Modellstadtteile umgesetzt. In dem schon oft erwähnten Freiburger Stadtteil Vauban entstand so mit dem Projekt „Wohnen und Arbeiten“ ein Beispiel für die Integration von Arbeitsplätzen in ein Wohnhaus. Der Einbau von Büros ermöglicht einigen Bewohnern, im gleichen Haus auch zu arbeiten. Außerdem wird durch ein solares Energiekonzept der Bedarf auf den Standard eines „Passivhauses“ reduziert sowie nach einem Sanitärkonzept aus Schwarzwasser (Urin und Fäkalien) Biogas zum Kochen gewonnen und das Grauwasser (Abwässer aus Küche, Dusche etc.) gereinigt und z. B. zur Toilettenspülung verwendet. In der Südstadt in Tübingen, wo die Nutzungsmischung im Vordergrund stand, entstand durch die Vergabe von kleinen Parzellen an private Baugemeinschaften aus Haushalten und Gewerbetreibenden ein vielfältiger Stadtteil. Mit der „Stadthausbörse“ unterstützt die Stadtverwaltung die Bildung von Baugemeinschaften durch Informationen über freie Wohn- und Gewerbeflächen sowie über Baugemeinschaften, die bereits Optionen zum Kauf von Grundstücken erhalten haben, jedoch noch weitere Mitglieder suchen.<sup>57, 58</sup>

Verschiedene Institutionen in Deutschland haben sich auf die Arbeit mit Gruppenbauprojekten spezialisiert:

Die Genossenschaft WOGENO in München bietet selbstverwalteten Hausgemeinschaften logistische und materielle Unterstützung durch Bauträgerleistungen (z. B. Finanzierung, Projektierung, Grundstücksverhandlungen) an. Die buergerbau AG in Freiburg im Breisgau bietet eine speziell für Baugemeinschaften entwickelte Dienstleistung an.<sup>59</sup> Ihre Mitarbeiter leiten und organisieren das gesamte Bauvorhaben als zentraler Ansprechpartner. Sie sorgen für die Einhaltung der vorgegebenen Kosten, Termine und der Bauqualität.<sup>60</sup>

Förderungen sind eine wichtige Rahmenbedingung für den Erfolg eines Projektes. Eine Umschichtung – von Bauten als Elemente der Zersiedlung zu Bauten als Teil einer kompakten städtischen Struktur – könnte zu einer Lenkung der Entwicklung in eine nachhaltige Richtung beitragen. Dazu könnten zusätzliche Kriterien eingeführt werden, die sich aus den Anforderungen an die Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr ergeben:

<sup>55</sup> Jubiläumsbauvisite 21, 2005: Wohnhof Ottakring, Österreichische Gesellschaft für Architektur – ÖGFA, [http://www.oegfa.at/aktivitaet\\_detail\\_oegfa?AnzeigeDomainID=9&AktivitaetID=689](http://www.oegfa.at/aktivitaet_detail_oegfa?AnzeigeDomainID=9&AktivitaetID=689) (11/2005)

<sup>56</sup> Les Paletuviers, Text von Fritz Matzinger, <http://www.matzinger.at/html/paletuv1.htm> (11/2005)

<sup>57</sup> Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“, StadtSanierungsamt Tübingen <http://www.tuebingen-suedstadt.de> (11/2005)

<sup>58</sup> Stadt Tübingen, Stadthausbörse, [http://www.tuebingen.de/25\\_1263.html](http://www.tuebingen.de/25_1263.html) (11/2005)

<sup>59</sup> WOGENO München eG, Genossenschaft für selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen, <http://www.wogeno.de/index.php>

<sup>60</sup> buergerbau AG, <http://www.buergerbau.de/>



- qualifizierte städtische Dichte
- Standort in einem Gebiet mit ausgewogener Nutzungsmischung im Umkreis einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs

### **Lebenswerter öffentlicher Raum**

Die Qualität des Wohnumfeldes (Grün- und Freiräume, Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen, Sicherheit im öffentlichen Raum usw.) ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität, aber auch für das Mobilitätsverhalten der Bewohner. Wie es Victor Gruen formuliert hat, müssen wir „unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet“. Das heißt, dass die Bewohner die Stadt nicht bei jeder Gelegenheit so schnell wie möglich verlassen, sondern in ihrem Wohnumfeld (Grätzl) bleiben, weil sie sich dort wohl fühlen.

Ein wichtiges Element dafür sind „räumliche Anker“, die das Image eines Gebietes prägen: naturräumliche Gegebenheiten oder Besonderheiten, Reminiszenzpunkte.

### **Wasser in Grün- und Freiräumen – Freilegung überbauter Bäche**

Ein Beispiel für einen „räumliche Anker“ sind Fließgewässer, insbesondere Bäche mit der begleitenden Vegetation, die zur lebenswerten Gestaltung der Grün- und Freiräume beitragen. Wo Bäche in den Untergrund verbannt wurden, können durch ihre Freilegung Grünflächen und öffentliche Räume (Straßen, Plätze) attraktiver gemacht werden, wie ausgeführte Beispiele zeigen:

Der freigelegte Bach Strawberry Creek in Berkeley (siehe Kapitel: Ecocity-Entwicklung - Impulse aus den USA) ist das prägende Element für den neuen Park, dem er seinen Namen gab. Diesem Projekt, das als eines der ersten dieser Art in den USA im Jahr 1983 fertig gestellt wurde, folgten viele weitere, insbesondere im Raum San Francisco, von denen etwa 20 in dem Buch „DAYLIGHTING: new life for buried streams“ beschrieben sind.

Aber auch viel näher bemüht man sich bereits seit längerer Zeit um die „Befreiung“ von Bächen. Die Stadt Zürich hat ein Bachkonzept erarbeitet, dessen Hauptziel es ist, sauberes Wasser in offene Bäche abzuleiten statt über die Kanalisation.

In dem Konzept wird aufgezeigt, wo verrohrte Bäche wieder offen gelegt und revitalisiert werden können. Bis heute ist das bei über 50 Bächen auf insgesamt 15 Kilometern Länge gelungen. Dadurch entstanden neue Lebensräume für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten sowie Erholungsräume für die in der Umgebung Wohnenden (wenn möglich mit Spazierwegen entlang der Bäche).

Diese Beispiele sollten dazu beitragen, ähnliche Bestrebungen in Wien zu fördern. Der Stadtentwicklungsplan 2005 enthält in den „Handlungsfeldern“ zum Thema Grün- und Freiräume (Kap. IV., Punkt 5) die Aufforderung, den Gewässern Raum geben. Dazu werden als Maßnahmen genannt, Wasser als Gestaltungselement und Lebensraum in die Grün- und Freiräume einzubringen und insbesondere, Bäche zu renaturieren: Aufbrechen harter Regulierungen, verrohrte Bäche „ausgraben“ oder zumindest in darüber liegenden Grünräumen Zitate zum Gewässer herstellen. Eine weitere Maßnahme ist wie auch in Zürich, Fuß- und Radwege entlang von Bächen anzulegen.

Neben den vorgeschlagenen autofreien Modellprojekten könnte auch ein geeigneter Standort für die Freilegung eines Wienerwaldbaches in einem Grünbereich oder im Straßenraum (im Rahmen einer Fußgängerzone) gesucht werden.