

Nr. 26

Pilotprojekt „Stadtplanung im Lokalradio“ **Planungsradio**
sechs Sendungen zu Wiener Stadtplanungsthemen



Martin Reishofer
Andreas Zinggl

planungsradio

Pilotprojekt „Stadtplanung im Lokalradio“ -
sechs Sendungen zu Wiener Stadtplanungsthemen

Durchgeführt im Auftrag der MA 53,
in Zusammenarbeit mit der MA 21 A

Wien, 1999

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18

Für den Inhalt verantwortlich: Martin Reishofer, Andreas Zinggl

Fachliche Betreuung: Redakteur Lothar Fischmann - MA 53, Dipl.-Ing. Thomas Madreiter - MA 21 A

Technische Koordination: Willibald Böck - MA 18

Covergestaltung: Atelier Unterkircher / Jankoschek, Wien

Produktion & Druck: Magistratsabteilung 21 B, Agens Werk Geyer & Reisser

© Wien 1999

ISBN: 3-902015-02-0

INHALT

1. Ausgangssituation
2. *planungsradio* – Die Pilotphase
3. *planungsradio* – Radiomachen
4. *planungsradio* – Nachlese zu den Pilotsendungen
5. Vorschläge zur weiteren Vorgangsweise
6. Anhang

Beispiel für ein Sendungs-Manuskript

Beispiel für ein Sendungs-Manuskript

Die Zeit ist reif für *planungsradio*

Die Aufgaben der Stadtplanung haben sich, so wie die Anforderungen der Bewohner an die Stadt, stark geändert. Stadtplanung stellt sich heute nicht mehr als Überwachungsleistung dar, sondern als Mediation. Die Einwirkung von Stadtplanern erfolgt nicht mehr über bürokratische Entscheidungsstrukturen, die möglichst viele Bedürfnisse in verschiedenen Richtungen abdecken versuchen. Zunächst wird versucht, die ganz klaren Bedürfnisse von bestimmten Interessengruppen - mittels der Instrumente - privater Instrumente mit dem Stadtplanungsamt in Einklang zu bringen. Private

Radiomachergesetz vom 1. April 1975

Veränderung Lokalbeteiligung der angabebenen Programmtitel

Nicht-kommunale, private Radiomachergesetz erweitert die Programmtitel

Stadtplanung ist nicht mehr „Staatsregulierung“ sondern Mediation

1. *planungsradio* ist ein Projekt der Lokalbeteiligung am Institut für Stadtplanung

1. Ausgangssituation

Das Österreichische Regionalradiogesetz macht einiges möglich

Nach langer Diskussion wurde im Jahre 1997 das Österreichische Regionalradiogesetz beschlossen und mit 1. April 1998 wirksam. Kernpunkt dieses Gesetzes ist die gesetzliche Möglichkeit zur Betreibung privater, terrestrischer Radiostationen, die bislang nur dem ORF vorbehalten war. Unterschieden wurde in Regionalradiofrequenzen mit starker erlaubter Sendeleistung und Lokalradiofrequenzen mit geringerer technischer Reichweite. Pro Bundesland standen bis zu drei Regionalradiofrequenzen und ein weiteres knappes Dutzend lokaler Frequenzen zur Vergabe.

Das Regionalradiogesetz ermöglicht erstmals einen Wettbewerb kommerzieller Radiostationen, der sich vor allem über Werbeeinschaltungen, effizienter Produktion von Sendungen und entsprechende Finanzierungsreserven vor allem aus dem Hintergrund der Printmedien darstellt. Parallel zur starken Konkurrenz von Privatradios, die sich durch täuschende Ähnlichkeiten auszeichnet (Werbung-Musik-Verkehrsfunk) zeichnet sich aber auch eine zweite Tendenz ab. Ein stärkerer lokaler Bezug ist insgesamt festzustellen, das heißt, Themen der unmittelbaren Nachbarschaft werden nun vermehrt über das Medium Radio behandelt. Ein Ereignis, beispielsweise im Stadtteil Salzburg/Gnigl, wird nun eher als „sendewürdig“, erachtet als noch vor Wirksamkeit des Gesetzes. Eine bundesweite Relevanz¹ muß nun nicht mehr gegeben sein. Der Name Gnigl kann in der Salzburger Umgebung als bekannt erachtet werden, ohne über den Äther erklären zu müssen, daß es sich hier um einen Stadtteil handelt.

Im Zuge der Liberalisierung sind, wenn auch nur vereinzelt, einige nicht-kommerzielle Radiosender entstanden, so zum Beispiel *fro* (freies Radio Oberösterreich), *Radio Stephansdom* oder *orange 94.0 - das freie Radio in Wien*. Diese können im großen Wettbewerb der kommerziellen Privatradios zwar nicht mitspielen, stellen aber gerade weil sie in der Konkurrenz um Werbeeinnahmen nicht teilnehmen, einen wesentlichen Bestandteil in der Programmvielfalt dar. Die Diversifikation des angebotenen Gesamtprogramms zeigt sich also nicht nur in Form des stärkeren Lokalbezugs, sondern generell inhaltlich.

Die Zeit ist reif für *planungsradio*

Die Aufgaben der Stadtplanung haben sich, so wie die Ansprüche der Bewohner an die Stadt auch, geändert. Stadtplanung stellt sich heute nicht mehr als Generalregulierung dar, sondern als Moderation. Die Entwicklung von Stadtgebieten erfolgt nicht mehr über kostenintensive Großprojekte, die möglichst alle Bedürfnisse in vorausschauender Weise abzudecken versuchen. Zunehmend wird versucht, ein gutes Klima für private Investoren zu schaffen und - mittels der Infrastruktur - private Interessen mit dem Allgemeinwohl in Einklang zu bringen. Positiv

Regionalradiogesetz seit
1. April 1998 wirksam

Verstärkter Lokalbezug
des angebotenen Pro-
gramms möglich

Nicht-kommerzielle,
private Radiosender
erweitern die Pro-
grammvielfalt

Stadtplanung ist
nicht mehr „General-
regulierung“, sondern
Moderation

¹) ausgenommen der Landesebene innerhalb des ORF Programmes Ö2

ausgedrückt hieße das: „Anreize zur Selbstorganisation statt von A bis Z durchgeplante Beglückung der Bewohner“, Kritiker behaupten, dies wäre ein „Kapitulieren vor den mächtigen Akteuren der freien Marktwirtschaft“.

Ein wesentliches Merkmal in der Planungsphilosophie der letzten Jahre ist zweifellos - und das nicht nur in Wien - eine verstärkte Zuwendung der Stadtplanung an die Benutzer der Stadt. Die häufigere Verwendung des Begriffes „Soziale Stadtentwicklung“ ist ein Indiz für die zunehmende direkte Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen der Bewohner. Während vor wenigen Jahren noch Maßnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit oder Integration von Neuzugezogenen kein Thema der Stadtplanung war, gibt es heute derartige Ansätze, wie das Projekt *Urban Wien Gürtel Plus* belegt.

Die Tätigkeitsfelder von Stadtplanern erweitern sich ständig. Erfolgte in der Vergangenheit die vorausschauende Planung des Lebensraumes zu einem großen Teil über Flächenwidmungspläne, die mittels höchstzulässiger Gebäudehöhe oder der entsprechenden Baulandkategorie die Nutzung und damit die Stadtentwicklung zu steuern bestimmt waren, so gesellen sich im Planungsalltag nun zunehmend andere Anforderungen hinzu. Dazu gehören unter anderem Stadtmarketing, Private-Public-Partnership und Gebietsmanagement.

Die Miteinbeziehung von Bewohnern in das Planungsgeschehen wird seit Jahrzehnten eingefordert. Zweifellos hat sich auch viel bewegt. Die aktive inhaltliche Auseinandersetzung mit Themen der Stadtplanung hat aber den Kreis von Experten noch kaum verlassen. Auch seitens der Medien werden stadtplanerische Themen - lokale Printmedien ausgenommen - eher selten aufgegriffen. Die Präsentation stadtplanerischer Entwürfe beschränkt sich im wesentlichen auf optisch-visuelle Mittel, insbesondere Plandarstellungen, in seltenen Fällen Videoanimationen. Für den seltenen Fall, daß Fernsehen sich stadtplanerischer Themen in inhaltlich anspruchsvoller Form annimmt, muß zumeist ein überregionaler Bezug bestehen, sowie der hohe Kostenaufwand erst einmal gerechtfertigt werden.

Ohne entsprechende Thematisierung über Medien kann jedoch kein breitgeführter Diskurs entstehen. Die zunehmende direkte Intervention der Stadtplanung in die Lebensbereiche der Bewohner (Stichwort soziale Stadtentwicklung) erfordert aber auch eine entsprechende Plazierung der Thematik in den Medien. Insbesondere zwei Medien - ein altes und ein neues - scheinen einen breiten Zugang zu interessierten Benutzern einer Stadt zu ermöglichen, Radio und Internet. *Planungsradio* nutzt daher zusätzlich das Medium Internet.

Zunehmende direkte Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen der Bewohner

die Tätigkeitsfelder der Stadtplanung erweitern sich permanent

Die zunehmende direkte Intervention der Stadtplanung in die Lebensbereiche der Bewohner erfordert entsprechende Plazierung der Thematik in den Medien

2. *planungsradio* – Die Pilotphase

Vorgeschichte

Die Magistratsabteilung *Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien (MA 53)* hatte im Rahmen des nichtkommerziellen Radiosenders *orange 94.0 - das freie Radio in Wien* Sendezeit zur Verfügung, die möglichst optimal genutzt werden sollte. Bis Ende 1998 stand vorerst wöchentlich eine Sendezeit von einer halben Stunde zur Verfügung. Die MA 53 schlug vor diese Sendezeit für radiojournalistisch aufbereitete Stadtplanungsthemen zu nutzen. Diese Chance wurde von der Magistratsabteilung *Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West (MA 21 A)* aufgegriffen. Im Rahmen eines Pilotversuches von sechs Sendungen sollte in Kooperation mit der MA 53 diese unkonventionelle Möglichkeit, Themen mit für die Stadtplanung neuen Medien zu transportieren, genutzt werden.

Im Falle einer Realisierung wurde von der MA 21 zusätzlich gewünscht, daß zu jeder Sendung auch Information in den Stadtplanungsseiten von WienOnline zu finden ist (Text, Bilder, und Audiodatei der jeweiligen Radiosendung). Weiters sollte ein Werkstattbericht (hier vorliegend) zur Nachlese der Sendungsinhalte sowie als eine Art Leitfaden für *planungsradio* erstellt werden.

Ziele

Das Ziel von *planungsradio* ist die Aufbereitung aktueller Wiener Stadtplanungsthemen mit radiojournalistischen Gestaltungsmitteln, um Planungsvorgänge einer interessierten Öffentlichkeit via Radio und Internet zugänglich zu machen. Mit *planungsradio* sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie aktuelle Stadtplanungsthemen einfach und verständlich aufbereitet werden können, ohne daß sie an Inhaltstiefe verlieren.

Die Sendungen sollen „inhaltlich dicht“ (viel Informationsgehalt) mit einem entsprechend hohen Wortanteil gestaltet werden. Um dabei ein aufmerksames Zuhören zu ermöglichen, werden gleichzeitig mit inhaltlichen und akustischen Mitteln dramaturgische Effekte und Spannungsmomente erzeugt.

Eine ausgewogene Mischung der verschiedenen Wortbeiträge, die ein Thema vielseitig von unterschiedlichen Blickwinkeln aus darstellen, soll Planungsvorgänge in ihrer Komplexität verständlich machen:

- Interviews mit Betroffenen
- Experteninterviews I – lokale Akteure mit hohem Wissensstand über den jeweiligen Planungsprozeß (z. B. Lokalbetreiber, Sozialarbeiter)
- Experteninterviews II – Ebene der „Macher“, (z. B. Stadtplaner und Architekten, Projektentwickler, Förderungsverantwortliche, Investoren)
- Blitzumfrage am Schauplatz (*Voxpop*)
- Moderationstexte
- Zitate aus Printmedien

MA 53 forciert Pilotversuch *planungsradio* auf Radio Orange

MA 21 A sieht Chance Stadtplanungsthemen via Radio und Internet-Audiodateien einer interessierten Öffentlichkeit zu vermitteln

***planungsradio* soll einfach und verständlich sein, ohne Verlust an inhaltlicher Tiefe**

Hoher Informationsgehalt, Spannung durch Dramaturgie

Ausgewogene Mischung unterschiedlichster Wortbeiträge

Aufgrund des oft „politischen Sprengstoffes“ aktueller Stadtplanungsthemen wurden in den Sendungen der Pilotphase keine Interviews mit Politikern gemacht. Parteipolitische Statements aller im Stadtrat vertretenen Parteien würden aus einer halbstündigen Sendung eine „parteipolitische Diskussion“ machen. Dies war nicht Ziel von *planungsradio*. Vielmehr sollte eine inhaltliche Diskussion abseits von Parteipolitik unterstützt werden.

Keine parteipolitischen Statements

Zielpublikum

Die Sendungen von *planungsradio* sind auf kein spezielles Zielpublikum zugeschnitten. Mit der Art der Sendungsgestaltung soll Interesse an Stadtplanungsthemen in einem möglichst breiten Spektrum bei allen potentiellen Radiohörern und Internetnutzern geweckt werden. Sowohl „unvorbereitete“ zufällige *orange 94.0*-Hörer oder *Web-Surfer* als auch bewußt zum Sendetermin einschaltende bzw. die Internetseite aufsuchende Hörer sollen mit *planungsradio* angesprochen werden.

Kein spezielles Zielpublikum

planungsradio spricht auch „spontane Zuhörer“ an

Auch Experten oder Zuhörer, die Wiener Stadtplanungsprojekte in anderen Medien aufmerksam verfolgen, soll durch die Art der akustischen Aufbereitung ein spannender, neuartiger Zugang zur aktuellen Diskussion von Projekten nähergebracht werden.

Neue Impulse auch für interessierte Experten

Raumplanung und Radiojournalismus

Raumplanung oder hier speziell Stadtplanung eignet sich aufgrund der Vielschichtigkeit ihrer Themen und des sehr breiten Spektrums Betroffener hervorragend für radiojournalistische Zwecke. Stadtplanungsprojekte sind meist von interdisziplinären Fragestellungen begleitet, wie z. B. soziale, ökologische, ökonomische, rechtliche, ästhetische, sozio-ökonomische, technische oder politische Fragestellungen. Es bieten sich dementsprechend viele unterschiedliche Interviewpartner für eine Sammlung von *O-Tönen* an.

Vielschichtigkeit und interdisziplinärer Charakter von Stadtplanungsprojekten - eine hervorragende Voraussetzung für Radiojournalismus

Darüber hinaus fühlt sich ein hoher Prozentsatz aller Städter auch als „Experten“ für Stadtplanungsfragen, sodaß zu Planungsthemen sehr schnell ein emotionaler Zugang gefunden wird. Ein zweifacher Vorteil für den Radiomacher: erstens bei der Interviewführung (insbesondere bei Blitzumfragen auf der Straße), zweitens in der zu erwartenden Reaktion vieler Zuhörer (z. B. Erzeugen von Spannung durch Provokation). Ein Beispiel für das „Expertentum“ von Laien ist die Verkehrsplanung: jeder Zusammenbruch auf der Tangente läßt spontan tausende von Verkehrsexperten entstehen, die genau wissen „wie man Stadtverkehr planen müßte und sollte, ...und wer schuld ist, ...und eine weitere Spur ...oder nein, doch eine Umfahrung im Süden, usw.“.

Alle sind von Raum- und Stadtplanung betroffen

Vertiefende Beiträge zu Raum- und Stadtplanungsthemen wurden in Österreich bisher vor allem in Ö1 des ORF gesendet (z. B. Radiokolleg, Journal-Panorama, Diagonal) und haben daher meist gesamtösterreichischen Bezug. *Planungsradio* auf *orange 94.0* - *das freie Radio in Wien*

erstmalig eine Chance für kontinuierliche Radioarbeit über Planungsprojekte mit lokalem Bezug

²⁾ die Autoren des vorliegenden Werkstattberichtes

ermöglicht erstmals kontinuierlich einen sehr lokalen Bezug zu einzelnen Stadtplanungsprojekten in Wien herzustellen.

Die ersten sechs Sendungen des Pilotversuches *planungsradio* wurden im Auftrag der MA 53 (in Kooperation mit der MA 21 A) an Raumplaner² mit radiojournalistischer Zusatzausbildung und Erfahrungen im Radiomachen (*Ö 1* und *Radio 1476*) vergeben.

Themenauswahl für Sendungen der Pilotphase

In der Entwicklungsphase vor dem Start des Pilotprojektes wurden im Rahmen eines *Brainstormings* der Autoren des vorliegenden Werkstattberichtes nachfolgend angeführte aktuelle Themen der Wiener Stadtplanung als mögliche Sendungsbeiträge aufgegriffen (die Fett hervorgehobenen Sendungstiteln kennzeichnen dabei die im November und Dezember 1998 realisierten Pilotsendungen):

Ermittlung einer Vielfalt möglicher Themen für *planungsradio*

- Was wird aus der Erdberger Mais? – Schlachthof, Gasometer und Co.
- Der „Bahnhof Wien“ - 50 Jahre Zentralbahnhofplanung in Wien
- **URBAN Wien Gürtel Plus – Projekte und Initiativen in einer „Vogelschau,,**
- Die „Neustadt“ auf der Donauplatte
- Das Wiental - Grünverbindung und Verkehrsachse für „Nichtmotorisierte“?
- **Die U-Bahn als Motor der Stadtentwicklung – zum Beispiel Ottakring**
- Wien Mitte Neu – Wiens Antwort auf die „Stronachkugel“? Der Bahnhof Wien Mitte und Planungen für eine Erlebnis- und Einkaufswelt
- Die „Verkehrinsel“ Praterstern
- Der Schwarzenbergplatz – Städtebaulicher Wettbewerb und Zukunftschancen, ein Platz zu werden
- Das Comeback des Donaukanals – 17 Kilometer Flußlandschaft inmitten der Stadt
- Wiens Hochhäuser – Von Matzleinsdorf über den Wienerberg zur Donau, - und die City?
- Besslerparks: Mutationen einer Ur-Wiener Institution
- Vom Schrebergarten zum Kleingarten zum „Haus mit Grünstreifen“
- Der Wiener Wald- und Wiesengürtel – eine Konstante oder die Geschichte der Salamtaktik?
- **Das Museumsquartier – Baustelle mit Aussicht!**
- Investoren gesucht: das Messegelände und der Prater
- Neues Wohnen I: Transdanubien: Weit draußen aber leistbar!
- Neues Wohnen II: Eigengarten, ein Zauberwort auch im dicht verbauten Stadtgebiet

- **Urban International - „Von Aalborg bis Zwickau“:**
Urban Projekte in Europa - internationale Urban Konferenz in Wien
- Die „Autofreie Musterstadt“
- Stadtplanungsvisionen der 50er und 60er Jahre – Was davon ist heute urbane Realität?
- Schauplatz Hinterhof – ein Spektrum der Nutzungen
- Gewerbehöfe in Wien – Wo sind sie geblieben?
- Wohnaufförderung als Instrument der Stadtplanung?
- **„Das Neue im Alten“ – der neue Universitätscampus im alten AKH**
- Dezentralisierung im Bereich der Wiener Stadtplanung – was können die Bezirke überhaupt?
- Industriedenkmäler und Denkmalschutz
- Immer mehr Autos zahlen Miete: Die „Parkpickerl-Bewegung“ in Wien, zäh aber doch!
- „Die Straße der Sieger“ – die „Neue Mariahilferstraße“
- „Verändert die Stadt“ – Porträt Wilhelm Kainrath

3. planungsradio - Radiomachen

Im folgenden Abschnitt sind wichtige Grundkenntnisse, Arbeitsmethoden und Hinweise zum technischen Know-how für die Produktion von Radio-sendungen zusammengestellt. Entscheidend für erfolgreiche Radioarbeit erscheint den Autoren dieses Werkstattberichtes aber weniger die Kenntnis theoretischen Wissens über das „Radiomachen“, sondern vielmehr sogenanntes „learning by doing“ sowie das Wahrnehmen und Verarbeiten eines „kritischen Feedbacks“ von Zuhörern, (auch ein wiederholt anhaltendes Gähnen eines sonst munteren Zuhörers ist als deutliche Kritik zu werten).

„learning by doing“,
mindestens so wichtig
wie theoretisches
Fachwissen

Das nachfolgende alphabetisch geordnete Verzeichnis zeigt häufig verwendete Fachausdrücke bei der Radioarbeit:

Fachsprache

- **Ablauf:** Sendefahrplan, Plan einer Sendung, angefertigt von der Redaktion. der *Ablauf* enthält Angaben über den oder die Autoren, Beteiligte, Zeitdauer, Reihenfolge der Musiktitel und der Beiträge (*siehe Beispiel im Anhang*).
- **Atmo:** Atmosphäre – Zusammenwirken von Umgebungsgeräuschen und akustischen Eigenschaften des Aufnahmeortes.
- **Break:** Unterbrechung eines Musikstückes oder einer *Atmo* durch Moderation oder einen Beitrag.
- **Fade in/out:** hochziehen und runterziehen, ein- und ausblenden einer Aufnahme, (lauter und leiser werden lassen) durch rasche oder langsame Bewegung eines Reglers.
- **Call-in:** Telefon-Umfrage; Hörer werden aufgefordert telefonisch ihre Meinung zu sagen.
- **Geräusche:** Einzelnen Schallquellen klar vom Hörer zuzuordnende Töne, die über den Verursacher Aufschluß geben (z. B. das Einfahren einer U-Bahn in die Station, das Zuschlagen einer Türe). Davon zu unterscheiden sind *Atmo* und *O-Ton*.
- **Kreuzblende:** Zwei akustische Aufnahmen werden so gemischt, daß die eine ausgeblendet (leiser) wird, während die andere eingeblendet (lauter) wird.
- **Mischen:** Eine Sendung wird aus verschiedenen Bestandteilen, (Moderation aus dem Studio, Geräusche vom Band (bzw. Minidisc, o.a. Tonträgern); die Mischung (*mix*) erfolgt mittels Bandmaschinen oder mit geeigneten Computerprogrammen.
- **Mod:** Moderation(-stext); An- und Abmod: Moderation als An- bzw. Absage eines Beitrags oder *O-Tons*.
- **Musikbett:** Musik (vorwiegend Instrumentalmusik) als Unterlage/Hintergrund für *Mod* oder andere Sprachbeiträge.
- **O-Ton:** Originalton; Wird vielfach als Sammelbezeichnung für alle original aufgenommenen (also authentischen) Tondokumente verwendet, d.h. für Wortaufnahmen, *Geräusche*, *Atmo* und Musik. Bei einem präziseren Sprachgebrauch (auch im vorliegenden Werkstattbericht) wird der Begriff *O-Ton* nur Originalaufnahmen von Wort (z. B. Statements, Redeausschnitte, Interviews). Entscheidend ist dabei deren dokumentarischer Charakter.
- **Sendeband:** Das für eine Ausstrahlung bestimmte, fertig geschnittene „Tonband“ (heute auch vielfach Minidisc statt Band als Tonträger, z. B. bei *planungsradio*).

- **Trockene Mod:** Moderation die nicht mit Geräuschen oder Musik unterlegt ist, nur die Stimme des Sprechers ist zu hören. „Trocken“ heißt hier auch hallfrei, ohne Raumatmosphäre.
- **Fake:** Schwindel; gestellte Aufnahmen die als O-Töne „verkauft“ werden (unseriöser Radiojournalismus; bei *Planungsradio* wurden selbstverständlich keine *Fake's* verwendet, ehrlich).
- **Unterlegen:** Einer Aufnahme werden bestimmte akustische „Signale“ beige-mischt (Geräusche oder Musik, z. B. Statements zu einer Hauptverkehrsstraße unterlegt mit Verkehrslärm).
- **Verpackungselemente:** Kurze akustische Akzente (Geräusche oder Musik, meist mit Wortbeiträgen) kombiniert, die Programmbestandteile ankündigen, abschließen, hervorheben, wiedererkennbar machen; Verpackungselemente bilden das akustische Lay-out einer Sendung oder eines Programmes.
- **Voice over:** Übersetzung, die über einen *O-Ton* gelegt (geblendet, gezogen) wird.
- **Voxpop:** (lat. „Stimme des Volkes“), Blitzumfrage an nicht vorinformierte Passanten, meist mit sich immer wiederholender Fragestellung (z. B. „Wieviel kostet ein Meter U-Bahn?“) am Schauplatz des Themas.

Darstellungs- und Gestaltungsformen

Die Sendungen für die Pilotphase von *planungsradio* wurden aus einer Mischung folgender Darstellungs- und Gestaltungsformen konzipiert:

- Reportage
- Feature
- Umfrage
- O-Ton-Collage

Reportage

Das Grundprinzip der Reportage ist das Berichten über Situationen und Ereignisse. Als erster Schritt wird die Struktur des Reportageverlaufes entwickelt. Markante Stellen in Sendungsverlauf, wie der Einstieg in das Thema und Ziele der Berichterstattung helfen eine Dramaturgie aufzubauen.

Kriterien für Reportage:

- **Wahrhaftigkeit:** gründliche Recherche und Vorbereitung
- **Vorstellbarkeit:** Szene ins Bild setzen und die Sinne aktivieren
- **Verständlichkeit:** Plastisches Sprechen, Bilder, Vergleiche, bekannte Bezugsgrößen, kurze Sätze, präzise Wortwahl, Verbalstil
- **Struktur:** Einstieg, Ziel und roter Faden
- **Persönlichkeit:** Möglichkeit der subjektiven Darstellung
- **Atmo und Geräusche**
- **Kreativität:** Wahl des Themas und Komposition der Fakten und Beobachtungen

Im nachfolgenden Teil werden Elemente der Darstellungsform *Reportage* beschrieben, die besonders in Radiobeiträgen über Stadtplanungsthemen eine wichtige Funktion haben:

Gründliche Recherche

Der Reporter sollte sehr genau über das jeweilige Thema informiert sein,

planungsradio - eine Mischung aus Reportage, Feature, Umfrage und O-Ton-Collage

sodaß er seine Beobachtungen richtig einordnen und sprachlich umsetzen kann. Als Informationsgrundlage für *planungsradio* dienen Studien, Berichte und Artikeln in Fachpublikationen, Artikeln in sonstigen Printmedien und Tageszeitungen, aber auch Gespräche mit Beteiligten vor Ort und nicht verwendetes Interviewmaterial.

Vorstellbarkeit

Eine gelungene Reportage vermittelt den Zuhörern „Kino im Kopf“. Das Instrument, mit dem der Reporter eine Szene in Bilder umsetzt, ist die Sprache. Sein Wortschatz und die notwendige Sprachgewandtheit sollten Anregungen von allen Sinnesorganen erhalten.

Verständlichkeit - Plastische Sprache

Eine bildhafte, plastische Sprache ist wichtige Voraussetzung, um die Phantasie der Zuhörer anzuregen. Die Verwendung bekannter Bezugsgrößen, anstatt abstrakter Zahlen, spielt gerade bei Stadtplanungsthemen eine wichtige Rolle: Die Größe einer Baustelle, einer Liegenschaft oder eines Platzes wird erst durch Vergleiche gut vorstellbar. So wird beispielsweise das Flächenausmaß eines Innenhofs im Areal des alten AKH durch die Beschreibung „hat die Größe eines Fußballfeldes,“ für den Zuhörer einfacher vorstellbar, als die Angabe: 7.500 m². Zahlen müßten im Kopf des Hörers erst wieder in Bilder umgesetzt werden. Unverzichtbare Zahlen sollten in Beziehung zueinander gesetzt werden. Wenn beispielsweise die Zahl der leerstehenden Wohnungen in einem Stadtviertel von 20 auf 100 angestiegen ist, so hat sich im Sinne der Verwendung einer plastischen Sprache „der Stand leerstehender Wohnungen verfünffacht“.

Struktur

Die Struktur eines Reportageverlaufes sollte klar sein. Bevor gesprochen wird sollte der Einstieg und das Ziel der Berichterstattung festgelegt werden, um eine Dramaturgie aufbauen zu können. Ein solcher roter Faden hilft den Ablauf einer Reportage zu entwickeln. (Die Sendung *planungsradio* „Die U3 fährt nach Ottakring – U-Bahn als Motor der Stadtentwicklung“ zeigt in einem reportageartigen Teil innerhalb der Sendung folgende Struktur: Einstieg durch heranfahrende U-Bahnzüge und Stationsansage, dann Aussteigen der Fahrgäste, Befragung der Fahrgäste über deren Kenntnisse zur Neubautätigkeit in der Umgebung der U-Bahnstation mit dem Ziel zum Schwerpunkt des Themas der Sendung hinzuführen).

Feature

Diese Gestaltungsart wird selbst unter Radiofachleuten sehr unterschiedlich definiert. Eine mögliche Definition wäre beispielsweise: eine ästhetisch aufbereitete Darstellung der Wirklichkeit. Wesentlich erscheint, daß beim *Feature* der *O-Ton* nicht pures Dokument, sondern (im Gegensatz zur Dokumentation) „Material“ für eine Geschichte ist. Das *Feature* präsentiert also nicht nur *O-Ton*, sondern verarbeitet ihn, läßt ihn „aufgehen“ und vermischt ihn in einem Art „akustischen Film“. Dieser Umstand wurde auch rechtlich berücksichtigt: die „Verwertungsgesellschaft Wort“ der Hörfunk- und Fernsehautoren hat bereits 1978 beschlossen, daß

Wichtige Kriterien der Darstellungsform
Reportage: gründliche Recherche, Vorstellbarkeit („Kino im Kopf,“), Plastische Sprache, Struktur („roter Faden,“)

Plastische Sprache – bei Stadtplanungsthemen statt abstrakten Zahlen besser Verwendung von allgemein bekannten Bezugsgrößen

Darstellungsform
Feature entspricht einem mit Drehbuch gestalteten „akustischen Film“ (Hörbild)

im Feature auch der *O-Ton* urheberrechtlich eine Leistung des Autors ist.

Für den Autor eines Features ist die *Atmo* ein sehr wichtiger Bestandteil der „Geschichte“. Sie ist gleichwertiges Material wie Gespräche und Interviews. Nach einem gestalterischen Kalkül werden beim *Feature* die gesammelten unterschiedlichen Materialien auf bestimmte, erwünschte Wirkungen hin akustisch zueinander in Beziehung gesetzt.

Atmo und Geräusche sind beim *Feature* oft Hauptinformationsträger

Bei einem Feature wird fast nie mit einer Moderation sondern mit *Atmo* oder *O-Tönen* begonnen. Die *Atmo* wird oft als Hauptinformation eingesetzt und Moderation dient nur als Ergänzung (z.B. Baustellenlärm ergänzt nur durch die Wörter „Museumsquartier, Dezember 1998“). *Atmo* und Moderation sollten aufeinander abgestimmt werden, eine ausgewogene Abfolge von Geräuschen, Texten, *O-Tönen* in höchster Qualität und mit dem Inhalt in direktem Kontext stehender Musik ist wesentliches Gestaltungselement eines Features.

Für ein Feature wird in der Regel ein deutlich höherer Arbeitsaufwand kalkuliert als für eine Dokumentation oder eine einfache Reportage.

Umfrage und *O-Ton-Collage*

Umfragen werden oft zusammen mit *Atmo* direkt am Schauplatz aufgenommen. Bei *planungsradio* wurden zwei Varianten von Umfragen zur Sendungsgestaltung herangezogen:

1. Umfragen in Form von Kurzinterviews, teilweise mit variierender, auf den Interviewpartner abgestimmter Fragestellung zum gleichen Thema. Ziel ist es, in der Sendung eine dichte Abfolge von kurzen Interviews (die Interviewfragen werden meist herausgeschnitten) zu einem bestimmten Thema einzubauen, um verschiedene Zugänge oder unterschiedliche Betroffenheit darzustellen und eine Meinungsvielfalt einzuholen. Der Übergang von einem Befragten zum nächsten wird dabei mit sich wiederholenden Musikstücken, Geräuschen oder mit dazwischen *hochgezogener Atmo* des Schauplatzes überbrückt. In der Fachsprache wird diese Art einer *geschnittenen* Umfrage auch ***O-Ton-Collage*** genannt.

O-Ton-Collage:
Zusammenstellung geschnittener kurzer Interviews

Bei *planungsradio* wurde beispielsweise in der Sendung „Das neue im Alten – der neue Universitätscampus im alten AKH“ eine Umfrage unter den Geschäftsleuten in der Umgebung des neuen Campus als *O-Ton Collage* zusammengestellt. Ziel war dabei die unterschiedlichen Vorstellungen und Hoffnungen der Geschäftsleute hinsichtlich neuer Kundschaft durch Studenten zu ermitteln und darüber hinaus darzustellen, wie sich ein städtebauliches Projekt auf die Umgebung oder sogar auf einen Stadtteil auswirken kann.

2. Blitzzumfrage an nicht vorinformierte Passanten, auch *Voxpop* genannt (lat. „Stimme des Volkes“). Meistens wird die Fragestellung auch im Sendematerial oft wiederholt, einerseits als Überbrückung zwischen den kurzen, nicht weiter dokumentierten Antworten, andererseits auch um den Zuhörer durch die Wiederholung in ein Thema einzuführen (z. B. „Wieviel kostet ein Meter U-Bahn?“, die Blitzzumfrage wird ebenfalls meistens am Schauplatz der Reportage zusammen mit *Atmo* aufgenommen.)

Voxpop: Blitzzumfrage, meistens mit sich wiederholender, gleichlautender Fragestellung

Kosten und Fristen

Selbstverständlich ist der zeitliche Ablauf ebenso wie der Kostenaufwand nicht bei jeder Sendung gleich hoch. Anhand des nachfolgenden Schemas soll ein typischer Arbeitsablauf dargestellt werden, der eine grobe Schätzung von Kosten (hier in Arbeitsstunden) und Fristen für eine halbstündige Sendung *planungsradio* ermöglicht. Grundlage dazu waren die Erfahrungen aus der Pilotphase, wobei anzumerken ist, daß aufgrund der eigenen Ausstattung der Produzenten (Aufnahmegeräte, PC und Software) hier keinerlei Kosten hinsichtlich Studiogebühren, Techniker und Benutzung der technischen Geräte verrechnet werden mußten, wie dies sonst üblich ist.

- FESTLEGUNG DES THEMAS / VORGESPRÄCHE (ca. 2,5 Stunden)
- BRAINSTORMING / IDEENSAMLUNG (ca. 5 Stunden)
- GRUNDLAGENRECHERCHE (ca. 10 Stunden)
- ROHKONZEPT (ca. 5 Stunden)
- AUSWAHL DER INTERVIEWPARTNER /
VEREINBARUNG DER INTERVIEWTERMINE /
ABSTIMMUNG DER INTERVIEWFRAGEN (ca. 5 Stunden) 3 Wochen vor
Sendetermin
- INTERVIEWS (ca. 10 Stunden)
- AUSWAHL DER O-TÖNE, GESTALTERISCHE MITTEL, TEXTKONZEPTION,
MANUSKRIFT (ca. 25 Stunden)
- SCHNEIDEN VON O-TÖNEN, ATMOS, ETC. (ca. 25 Stunden) 2 Wochen vor
Sendetermin
- TEXTE AUFNEHMEN (ca. 5 Stunden)
- MISCHUNG (ca. 2,5 Stunden)
- SCHLUSSREDAKTION / KÜRZEN, MASTERN, ETC. (ca. 2,5 Stunden)
- ÜBERSPIELEN AUF TONTRÄGER UND SENDUNGSABWICKLUNG
(ca. 2,5 Stunden) 1 Woche vor
Sendetermin

Summe bzw. Kosten (in Gesamtstundenanzahl): ca. 100 Stunden

Sendemöglichkeiten

Sendungsabwicklung

Grundsätzlich eignet sich die für die Pilotphase gewählte Sendemöglichkeit ausgezeichnet für *planungsradio*. Zum einen weil der nicht-kommerzielle Lokalsender *orange 94.0 - das freie Radio in Wien* für den „Transport“, der Sendungsinhalte von *planungsradio* geradezu prädestiniert erscheint, zum anderen weil die Sendeleiste **urb@n Radio**, innerhalb der die Pilotsendungen ausgestrahlt wurden, bereits vor Realisierung des Projektes *planungsradio* ein entsprechendes (größtenteils dasselbe) Zielpublikum anzusprechen versuchte.

Darüber hinaus gibt es weitere Sendemöglichkeiten die für planungsradio geeignet erscheinen. So zum Beispiel RADIÖ1476, der Mittelwellensender der seitens des ORF gemeinsam mit dem polycollege Stöbergasse betrieben wird. Auch hier findet sich ein offener Zugang, der von planungsradio genutzt werden könnte. RADIÖ1476 ist in einem Umkreis von 800 km zu empfangen. Ein überregionaler Bezug der Sendungsinhalte ist zwar nicht Bedingung, jedoch sinnvoll.

Inhaltlich und gestalterisch lehnt sich *planungsradio* am ehesten dem ORF Sender Ö1 an, zieht man die Sendemöglichkeiten des öffentlich-rechtlichen Rundfunks in betracht. Hier besteht allerdings kein offener Zugang, dennoch ist nicht auszuschließen, den einen oder anderen Producer für ein derartiges Thema begeistern zu können. Denkbar wären Beiträge für die Sendungen Radiokolleg, Diagonal, Journal-Panorama oder Dimensionen. Die Auswahl der Sendungsinhalte obliegt einzig und allein den dafür zuständigen Mitarbeitern des ORF. Ein überregionaler Bezug ist hier unbedingt erforderlich.

Auf den nachfolgenden Seiten ist jeder Sendung eine kurze „Nachlese“ gewidmet. Die Nachlese zu den einzelnen Pilotsendungen fasst die wichtigsten Inhalte des „gesprochenen Materials“ zusammen und bringt darüber hinaus Zahlen, Fakten und zusätzliche Informationen zum jeweilig diskutierten Thema. Vor allem als schriftliche Ergänzung zu den Pilotsendungen soll mit der Nachlese Information vermittelt werden, die mit radiojournalistischem Mittel nicht schnell an den Hörer und die Hörerin gebracht werden kann (z.B. umfangreiche Projekttexte oder vollständige Aufzeichnungen von Projektgesprächen und seien sie „trocken“ bzw. zu wenig „analog“ für das Medium Radio).

Nachlese zu den Pilotsendungen mit
Fakteninformationen,
Zahlen und Fakten,
Zusammenfassung der
Sendungsinhalte und
Literaturhinweise

4. Nachlese zu den Pilotsendungen

Sendungsinhalte

planungsradio 1: „URBAN-Wien Gürtel plus“ – eine akustische Vogelschau

planungsradio 2: „Das Neue im Alten“ - der neue Uni-Campus im alten AKH

planungsradio 3: „Von Aalborg bis Zwickau“ – URBAN-Projekte in Europa

planungsradio 4: „U-Bahn als Motor der Stadtentwicklung“ - Beispiel Ottakring

planungsradio 5: „Unter der Gürtellinie“ – Wiederbelebung der Gürtelmittelzone

planungsradio 6: „Das Museumsquartier wird gebaut“ - eine Zwischenbilanz

Ablauf der Pilotphase – Sendetermine auf orange 94.0

planungsradio 1: Samstag, 14.11.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

planungsradio 2: Samstag, 21.11.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

planungsradio 3: Samstag, 28.11.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

planungsradio 4: Samstag, 5.12.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

planungsradio 5: Samstag, 12.12.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

planungsradio 6: Samstag, 19.12.1998 / 20:00 - 20:30 Uhr

Auf den nachfolgenden Seiten ist jeder Sendung eine kurze „Nachlese“ gewidmet. Die Nachlese zu den einzelnen Pilotsendungen faßt die wichtigsten Inhalte des „gesendeten Materials“ zusammen, und bringt darüber hinaus Zahlen, Fakten und zusätzliche Informationen zum jeweilig diskutierten Thema. Vor allem als schriftliche Ergänzung zu den Pilotsendungen soll mit der Nachlese Information vermittelt werden, die mit radiojournalistischen Mitteln nicht sinnvoll an den Hörer und die Hörerin gebracht werden kann (z. B. umfangreiche Projektdaten oder vollständige Aufzählungen von Projektprogrammen sind meist zu „trocken“ bzw. zu wenig „audiogen“ für das Medium Radio).

Nachlese zu den Pilotsendungen mit Zusatzinformation, Zahlen und Fakten, Zusammenfassung der Sendungsinhalte und Literaturhinweisen

Das Wiener URBAN-Gebiet

Im gesamten nach EU-Kriterien definierten URBAN-Gebiet leben etwa 1.300.000 Menschen, mehr als ein Drittel davon sind AusländerInnen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße als ein möglicher „Wohltier-Index“ beträgt 38 m² (Wiener Durchschnitt: 28 m²). Die Ende der 19. Jhd. um das Gürtel entstandenen Arbeiterwohnquartiere mit hoher Wohnungsdichte und geringen individuellen Wohnräumen waren zum 1991 noch von einem stark wachsenden Anteil an Substandardwohnungen (zwei WC in der Wohnung) gekennzeichnet. Diese vergleichsweise billigen Wiener Wohnungen werden von einem stark schwachen, mit wenig deutlicher interethnisch-mittelständlichem AusländerInnenanteil, besetzt. Die Arbeitslosigkeit ist ein wichtiger Risikofaktor höher als im Wiener Durchschnitt. Für die vielen kulturellen Familien ist zuzurechnen. AusländerInnen stellt ebenfalls ein zuspitzendes Angebot an Grün- und Freizeitangeboten. Mit diesen Faktoren führen im URBAN-Gebiet mitunter zu instabilen sozialen Verhältnissen und sozialen Konflikten.

**Nachlese zu planungsradio 1:
„URBAN-Wien Gürtel plus“ – eine akustische Vogelschau**

Urban... (lat. urbanus „städtisch“), weltgewandt und gebildet; charakteristisch für die Stadt;

Wien..... Bundeshauptstadt Österreichs, 419,9 km², 1,522 Mio. EW. (1990);

Gürtel... ringförmiger Straßenzug, trennt von Nord bis Süd Innen- und Außenbezirke Wiens, ehemals Verteidigungslinie,

Plus..... (lat. „mehr“), zuzüglich, positiv, Additionszeichen, Vorteil, Überschuß;

Urban-Wien Gürtel Plus - Ein innovatives Stadterneuerungsprogramm (Infrastruktur, Wirtschaft, Wohnen) für das städtische Problemgebiet am West-Gürtel im Rahmen der URBAN-Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union

Information zum Thema:

URBAN-Gemeinschaftsinitiative der EU

Das URBAN-Programm für städtische Problemgebiete wird im Förderungssystem der EU als „Gemeinschaftsinitiative“ bezeichnet. Das bedeutet u.a., daß sich die Kommission während der Laufzeit ein Mitspracherecht vorbehält und den Austausch zwischen Städten der URBAN-Initiative zwingend vorschreibt. Finanziert werden URBAN-Projekte aus Mitteln des Bundes, des Landes und zweier Fonds: Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und Europäischer Sozialfonds (EFS).

Die Vorgaben definieren das Ziel, die Mittel für konkrete und langfristig wirksame Strukturverbesserungsmaßnahmen einzusetzen. Angestrebt wird eine Kombination aus arbeitsmarktpolitischen, wirtschaftsfördernden und intergrativen Maßnahmen. Als Zielgruppe gelten sozial Schwache in allgemeinen, MigrantInnen, AusländerInnen der zweiten und dritten Generation, und Langzeitarbeitslose im speziellen.

Die zur Verfügung stehenden Förderungsmittel stellen angesichts der umfangreichen Aufgaben nur eine Initialzündung dar: es sind entscheidende Anreize um Verbesserungsvorhaben möglichst rasch zu konkretisieren und eine Dynamik zu schaffen, die den Problemgebieten auch längerfristig Impulse verleiht. Finanzieller Anreiz fördert die Entscheidung privater Unternehmen Investitionsrisiko zu übernehmen.

Das Wiener URBAN-Gebiet

Im gesamten nach EU-Kriterien eingegrenzten URBAN-Gebiet leben etwa 130.000 Menschen, mehr als ein Drittel davon sind AusländerInnen. Die durchschnittliche Wohnungsgröße, als ein möglicher „Wohlstandsmesser“ beträgt 58 m² (Wiener Durchschnitt: 68 m²). Die Ende des 19. Jhd. um den Gürtel entstandenen Arbeiterwohnquartiere mit hoher Wohnungsdichte und geringem individuellen Wohnraum, waren auch 1991 noch von einem etwa 40%igen Anteil an Substandardwohnungen (kein WC in der Wohnung) gekennzeichnet. Diese vergleichsweise billigen, kleinen Wohnungen werden vor allem von sozial Schwachen, mit meist deutlich unterdurchschnittlichem Ausbildungsniveau gemietet. Die Arbeitslosigkeit ist um mehrere Prozentpunkte höher als im Wiener Durchschnitt. Für die vielen kinderreichen Familien der zugezogenen Ausländer fehlt überdies ein ausreichendes Angebot an Grün- und Freiraum. Alle diese Faktoren führen im URBAN-Gebiet teilweise zu instabilen sozialen Verhältnissen und sozialen Konflikten.

Das Wiener URBAN-Programm

Das Wiener URBAN-Programm ist in Leitprojekte und in Subprojekte gegliedert, die jeweils einer von vier sogenannten Prioritätsachsen zuzurechnen sind. Diese Prioritätsachsen mit unterschiedlichen Schwerpunkten bilden zusammen einen umfassenden Ansatz zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Gebietes, zur sozialen Integration seiner Bewohner und zur Schaffung eines bezirksübergreifenden, dynamischen Stadtgebietes. Um die Stadterneuerung in Bewegung zu bringen, werden für das URBAN-Programm insgesamt etwa 415 Mio. öS eingesetzt (siehe auch *Zahlen und Fakten*).

Prioritätsachse 1 - SAQUORI: „Sanieren und Arbeit schaffen durch Qualifizieren, Organisieren und Investieren“. Konkret sollen mit SAQUORI-Maßnahmen Impulse für neue wirtschaftliche Tätigkeiten und Verbesserungen der Infrastrukturen und der Umwelt im URBAN-Gebiet erreicht werden.

Prioritätsachse 2 - NESKÖFF: „Neue soziale und kulturelle Öffentlichkeit“, gegliedert in zwei Bereiche: erstens Sicherung der Beschäftigung im URBAN-Gebiet und kulturelle Chancengleichheit für ethnische Minderheiten, zweitens unterstützende und begleitende Maßnahmen zur Integration am Arbeitsmarkt und in der Gesellschaft im allgemeinen.

Prioritätsachse 3 - URBION: „Urban Intervention Gürtel West“, öffentlichkeitswirksamste Prioritätsachse und Leitprojekt: Die Neugestaltung des Gürtelbereichs, insbesondere der Gürtelmittelzone mit den Gürtelbögen, die Verbesserung der Umwelt und der Infrastruktur sowie die Schaffung neuer Einrichtungen im Bereich Kultur- und Sozialwesen.

Prioritätsachse 4 - PROTECH: „Programmmanagement, Technische Hilfe“. Koordination des Programms und der Projekte, professionelle Programmbegleitung in Form eines Monitorings. In diesem Rahmen auch Erfahrungsaustausch mit anderen europäischen Städten.

Zahlen und Fakten:

Laufzeit des Programms: 1995 bis Ende 1999

URBAN-Gebiet:

- Teile des 12., 15., 16., und 17. sowie gürtelnahe Bereiche des 6., 7., 8. und 9. Bezirks,
- Einwohner: ca. 130.000,
- Wohnnutzfläche je Wohnung: ca. 58 m² (Wiener Durchschnitt: ca. 68 m²),
- Grünfläche (Parkanlage) je Einwohner: ca. 1 m² (W. D.: ca. 23 m²),
- Wohnungen ohne WC: ca. 40% (W. D.: ca. 20 %)
- Ausländeranteil ca. 30 % (W.D.: ca. 15 %)

Finanzierung des Programms:

- 127 Mio. öS aus Mitteln der EU
- 83 Mio. öS aus dem Bundes-Budget
- 127 Mio. öS aus dem Budget des Landes Wien
- ca. 78 Mio öS aus privaten Quellen

Insgesamt sind im Rahmen des Programms *URBAN-Wien Gürtel Plus* etwa 50 eingereichte Projekte bewilligt worden.

Planungsradio 1:**Sendungsaufbau**

Einführung in das Thema mit Textblock über Ziele und Inhalte von *URBAN-Wien Gürtel plus. – Atmo* vom Schauplatz Gürtel, Straßenmarkt im Urbangebiet - Umfrage (*Voxpop*) „haben sie schon vom Urban Projekt gehört?“, Übergang von Straßenumfrage zu einer *O-Ton-Collage* mit Expertenmeinungen über die Situation im Urbangebiet („Problemanalyse,“) und über Inhalte des Projektes, - Textblock zum Gesamtrahmen von URBAN-Projekten (Laufzeit, europäische Dimension, etc.), - Aufzählung von Teilprogrammen und Projekten die im Rahmen *URBAN-Wien Gürtel plus* laufend unterlegt mit *Gürtel-Atmo* – Ausklang mit Statements von Experten zur „Urbanität“.

Interviewpartner:

- Klaus Vatter, Raumplaner, Stadt Wien (Leiter der MA 21A),
- Thomas Madreiter, Raumplaner, Stadt Wien (MA 21A),
- Werner Rosinak, Verkehrsplaner und Bauingenieur (Büro Rosinak & Partners),
- Silja Tillner, Architektin (Atelier Silja Tillner),
- Wolfgang Pfefferkorn, Landschaftsökologe (Büro Rosinak & Partners),
- Wolfgang Veit, Raumplaner, Lokalbetreiber und Vereinsobmann (Club International),
- Manuela Synek und Christa Preining, Sozialarbeiterinnen („Back on Stage“),
- Christoph Kurzmann, Internetcafebetreiber (rhiz) und DJ,
- und Menschen im Urbangebiet.

weiterführende Literatur und Informationsmaterial:

- Broschüre „Wien Urban“, Magistratsdirektion EU-Förderungen, Wien 1998

Von der Idee zum Umbau

Die Idee einen Wiener Universitätscampus zu errichten ist zweifellos nicht neu. Genauer gesagt, war es bereits Rudolf IV., dem Stifter, im Jahre 1365 ein Anliegen gewesen, im Bereich zwischen Hofburg und Schottentor einen Campus zu errichten. Einen ersten Schritt in Richtung Campus hat aber Josef II. mit der Umorganisation des Armen- und Invalidenhauses in ein für damalige Verhältnisse hypermodernes Krankenhaus geschafft.

Die tatsächliche Realisierung des Campus wie er sich heute präsentiert geht auf die Schenkung des Geländes der Stadt Wien an die Universität zurück. Nach jahrelangem Tauziehen, beginnend bereits in den 60er Jahren, wurde damit der immer ernsteren Raumnot der Universität ein Ende gesetzt. Als klar wurde, daß durch die Übersiedlung in das neue AKH das Gelände vom Spitalsbetrieb geräumt wird entstanden neben der universitären Nutzung auch andere Ideen. Dabei galt es abzuwägen inwieweit nicht Wohnungen, ein Freibad oder ein Pensionistenheim als sinnvolle Nutzung in Frage kämen, wie es auch in mehreren Beiträgen zum Architektenwettbewerb zum Ausdruck gebracht wurde.

Zahlen und Fakten:

Fläche des Geländes:

- 100 000 m²

Kaufpreis der Liegenschaft (symbolisch):

- ATS 1.- *in Worten:* ein Schilling

Baukosten:

- ca. ATS 1 000 000 000.- *in Worten:* eine Milliarde Schilling

Planungs- und Bauzeit:

- ca. 10 Jahre

Planung:

- ARGE Architekten Altes Allgemeines Krankenhaus
Potyka, Kurrent & Zeininger, Frank, Kopper

Bauträger:

- Fa. Edificio - Bauträgersgesellschaft

Eröffnung:

- Oktober 1998

Im Universtitätscampus untergebrachte Institute:

- Institut für Afrikanistik
- Institut für Anglistik und Amerikanistik
- Institut für Finno-Ugristik
- Institut für Indologie
- Institut für Japanologie
- Institut für Judaistik
- Institut für Kunstgeschichte
- Institut für Musikwissenschaft
- Institut für Orientalistik
- Institut für Ost- und Südeuropaforschung
- Institut für Romanistik

- Institut für Sinologie
- Institut für Slawistik
- Institut für Tibetologie und Buddhismuskunde
- Institut für Zeitgeschichte
- Hirnforschungszentrum (*noch in Bau*)

planungsradio 2:

Sendungsaufbau

Streifzug durch verschiedene Universitätsinstitute mit Statements zum neuen Campus – Beschreibung der früheren Situation, als die Institute weit voneinander gestreut waren – kurze Beschreibung der Planungsgeschichte – Feed Back der jetzigen Nutzer zur Architektur – Hinterfragung des Campusbegriffes – Erste Bilanz zur Belebung des Geländes – Auswirkungen auf die Geschäftswelt im Umfeld.

Interviewpartner:

- Klaus Vatter, Leiter der MA 21A,
- stichprobenartige Auswahl von Angestellten der Universitätsinstitute,
- Geschäftsleute aus dem direkten Umfeld

weiterführende Literatur und Information:

- *Historie und Geist - Universitätscampus Wien (Band 1);* Herausgeber: Alfred Ebenbauer / Wolfgang Greisenegger / Kurt Mühlberger; Verlag Holzhausen, Wien 1998
- *Architektur als Transformation - Universitätscampus Wien (Band 2);* Herausgeber: Alfred Ebenbauer / Wolfgang Greisenegger / Kurt Mühlberger; Verlag Holzhausen, Wien 1998
- *Internet:* <http://www.univie.ac.at>

Nachlese *planungsradio* 3: „Von Aalborg bis Zwickau – URBAN-Projekte in Europa“

1995 - Gemeinschaftsinitiative URBAN der Europäischen Union: „ ... zielt auf die Verbesserung der Lebens- und Einkommensbedingungen in städtischen Problemvierteln: ... die zuständigen Behörden sollen in ihren Bemühungen unterstützt werden, durch Bereitstellung der erforderlichen Einrichtungen wirtschaftliche Tätigkeiten anzuziehen, in der lokalen Bevölkerung ein Klima der Zuversicht zu schaffen und sie in ein normales wirtschaftliches und soziales Leben einzugliedern“.

1933 - Charta von Athen: „ Die meisten der von uns untersuchten Städte bieten heute ein chaotisches Bild. Sie entsprechen in keiner Weise ihrer Bestimmung, die wichtigsten biologischen und psychologischen Bedürfnisse ihrer Bewohner zu befriedigen. ... es ist von großer Wichtigkeit, daß jede Stadt ihr eigenes Programm entwirft und die Gesetze zu dessen Verwirklichung gibt. ... die Stadt hat die Pflicht, auf geistigem wie materiellem Gebiet sowohl die Freiheit des Einzelnen als auch die Interessen des Gemeinwohls zu sichern, an alle Dinge und Verhältnisse der Stadt ist der Maßstab des menschlichen anzulegen, ... Nur durch eine Zusammenarbeit der Spezialisten aller übrigen einschlägigen Gebiete können die Ergebnisse der Wissenschaft wirksam genutzt werden. Der Gang der Ereignisse wird tief beeinflusst durch politische, soziale und ökonomische Faktoren,“.

Information zum Thema:

Die Europäische Union und ihre Städte (oder „Warum EU-Förderungen für Stadtgebiete“)

In einer Mitteilung „Wege zur Stadtentwicklung in der Europäischen Union“ hat die Kommission 1997 unter anderem folgende Herausforderung für Europas Städte definiert: Die größeren Städte bilden im Bereich der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die Hauptquelle des Wohlstandes und tragen, gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil, unverhältnismäßig viel zum regionalen oder nationalen Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei. Der Anstieg des BIP hatte jedoch oftmals keine Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Die Städte stehen nun vor der Herausforderung sich ständig an rasche Veränderungen in den Wirtschaftszweigen und anderen Bereichen anpassen zu müssen. Durch die gegenwärtige Entwicklung neuer wirtschaftlicher Möglichkeiten, vor allem in der Ausweitung des Dienstleistungssektors, werden die sozialen und wirtschaftlichen Ungleichheiten zumeist noch verstärkt. Bildungsabschlüsse und der Zugang zum Arbeitsmarkt sind die Hauptfaktoren für eine „Teilung“ der städtischen Bevölkerung geworden. Die räumliche Trennung (Segregation) hinsichtlich Beschäftigung, Bildung und geringer Wohnraumqualität, stellt ein soziales Problem dar, das auch die wirtschaftliche Attraktivität der gesamten Stadt beeinträchtigt.

Maßnahmen zur Förderung der städtischen Entwicklung werden seitens der EU hauptsächlich durch die Strukturfonds und den Kohäsionsfond finanziert (1994 bis 1999 etwa 170 Milliarden ECU). Die Maßnahmen sollen zu allgemein besser funktionierenden Ballungsräumen beitragen, beispielsweise durch Investitionen in den Öffentlichen Nahverkehr, in die Sanierung verlassener städtischer Grundstücke oder zur Aufbereitung städtischer Abwässer.

In den letzten Jahren wurden den sozioökonomischen Auswirkungen der räumlichen Trennung in den Städten im Rahmen der EU-Strukturpolitik zunehmend Betrachtung geschenkt. Zunächst wurden auf Initiative der Kommission Modellvorhaben für innovative Ansätze in den Städten durchgeführt. Diese Erfahrung veranlasste die Kommission 1994, im Rahmen der Strukturfonds die Gemeinschaftsinitiative URBAN ins Leben zu rufen. URBAN ist mit einem Budget von etwa 850 Mio ECU für den

Zeitraum 1994 bis 1999 ausgestattet, mit dem in etwa 115 Städten Programme durchgeführt werden, auch in Wien und Graz.

Die Gemeinschaftsinitiative URBAN der Europäischen Union

Die an der URBAN-Initiative beteiligten Städte bzw. Stadtviertel sind von sehr ähnlichen, schwerwiegenden Problemen betroffen: mangelnde wirtschaftliche Perspektiven, unterdurchschnittliche Einkommensentwicklung und größtenteils eine generell schlechte Lebensqualität. In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft gibt es über 100 operationelle Programme und Subprogramme, mit denen versucht wird, die Problemlage städtischer Quartiere zu verbessern. Trotz ähnlicher Ausgangsbedingungen haben die Städte zum Teil sehr unterschiedliche Strategien und Maßnahmen entwickelt, um eine nachhaltige lokale Entwicklung zu forcieren. Um die aktuellen ökonomischen Herausforderungen zu meistern, fördern die Städte im Rahmen der URBAN-Initiative vor allem kleinräumige Wirtschaftsentwicklungen, indem die lokalen ökonomischen Rahmenbedingungen verbessert werden sowie Unternehmensgründer und -gründerinnen und Qualifizierungsinitiativen unterstützt werden.

In den Programmen fast aller teilnehmenden Städte spiegelt sich in neuen Nutzungskonzepten auch ein verändertes sozialpolitisches Selbstverständnis wieder: von der Beteiligung der Bürger- bzw. Betroffener bis hin zu lokalen Partnerschaften. (siehe auch als Beispiel *Nachlese zu planungsradio 1 „URBAN-Wien Gürtel plus“*).

Internationale Konferenz in Wien und Graz:

Im Rahmen des URBAN-Programms der Gemeinschaftsinitiative ist auch ein aktiver Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den beteiligten Städten vorgeschrieben. Mit der vom *Österreichischen Wohnbund* organisierten Konferenz „Initiative Urban – Innovative Impulse für die Entwicklung der Städte“ am 1. und 2. Oktober 1998 im Wiener Rathaus, wurde seitens Wien europäischen Städten mit URBAN-Programm, genauer den Leitern, Koordinatoren und Mitarbeitern der zahlreichen Projekte und Initiativen sowie Vertretern der Verwaltungen, Gelegenheit zum Informations- und Erfahrungsaustausch gegeben. Bei dieser internationalen Fachtagung sollten vor allem die beispielhaften Initiativen der Städte hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen und sozialen Effizienz reflektiert werden.

Die Konferenz in Wien war nach folgenden drei Hauptthemen gegliedert: Economy, Empowerment und Projekt- und Ressourcen-Management. Zu jedem dieser Programmschwerpunkte gab es mehrere, parallele Arbeitsgruppen in denen referiert und anschließend diskutiert wurde:

Economy:

- Technologie und Gründerzentren als Instrumente der Wirtschaftsförderung
- Lokale Maßnahmen und kleinräumige Wirtschaftsförderung
- Rahmenbedingungen zur wirtschaftlichen Belebung

Empowerment:

- Bürgeraktivierung – vom Eigennutz zum Gemeinnutz
- Die neuen multifunktionalen Zentren
- Qualifizierung und lokale Beschäftigungsinitiativen

Projekt- und Ressourcenmanagement:

- Formen des Projektmanagements
- Vernetzung und Mittelloptimierung
- Fragen der Bewertung und Effizienz

Abgeschlossen wurde die Wiener URBAN-Konferenz in einer Podiumsdiskussion zum Thema: „URBAN als Herausforderung für die Zukunft“. Alle *Papers* zu den Referaten, schriftliche Zusammenfassungen der Diskussionen in den Arbeitsgruppen und die Impulse der Teilnehmer der Podiumsdiskussion können in einem Tagungsband (Dokumentation der Internationalen Konferenz am 1. und 2. Oktober in Wien) sowie im Internet nachgelesen werden (*siehe auch weiterführende Literatur und Informationsmaterial zur Nachlese planungsradio 3*).

Zahlen und Fakten:

Etwa 80 % der Europäer leben in Stadtgebieten,

60 - 80 % der Arbeitsplätze in Städten der EU liegen im Dienstleistungssektor,

30 - 40 % der gesamten Mittel des Struktur- und Kohäsionsfonds der EU fließen in Maßnahmen zur Stadtentwicklung,

- Zeitraum der Programme der URBAN Gemeinschaftsinitiative: 1995 - 1999,
- Gesamtbudget: 850 Mio. ECU
- Durchschnittliche Gebietsgröße: ca. 5,8 km²
- Gesamtfläche der URBAN-Gebiete: 680 km²
- Durchschnittlich betroffene Wohnbevölkerung je URBAN-Gebiet: 27.000
- Betroffene Wohnbevölkerung insgesamt: 3,2 Mio.
- Bandbreite der betroffenen Wohnbevölkerung: 1.500 (Cordoba) bis 230.000 (Thessaloniki)
- Durchschnittliche Arbeitslosigkeit in URBAN-Gebiet: ca. 25 %

Lokalisierung innerhalb des Stadtgebietes: 20 der Programme betreffen historische Altstadtbereiche, 43 % innerstädtische Gebiete und 37 % periphere Stadtgebiete

Gebietstypen: 28 % der Programme betreffen den Bereich Wohnen, 78 % gemischte Gebiete (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Handel, ...) und 12 % Industriegebiete.

planungsradio 3:

Sendungsaufbau

Einleitende Statements zur Bedeutung des Wortes „Urban“. - Sich wiederholendes „Laufband“ mit Nennung aller Städte der EU mit URBAN-Programm: „Aalborg, Albacete, Alexandroupolis, Amiens, ... - Textblock zur Entscheidung der Kommission der EU über ein URBAN-Programm „Wien Gürtel Plus,“ als Beispiel für den trockenen Hintergrund der Verwaltung- und Gesetzestexte. Einführung in das Thema mit Beschreibung der häufigsten Problembereiche europäischer Städte, sowie Zahlen und Fakten zum Thema Leben in den Städten, Ziele und Inhalte der URBAN-Gemeinschaftsinitiative der EU. - Interview mit P. Brodesser: Beschreibung der Gemeinsamen Problembereiche europäischer Städte: „Wohnsituation, öffentlicher Raum, Verkehrsproblematik. - Textblock zur Förderung. - Interview mit P. Brodesser zur Förderungsschienen der EU, zum möglichst effizienten Mitteleinsatz, zur

„Förderphilosophie“. – Textblock zum Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen „URBAN-Städten“ und Interview mit P. Brodesser zur URBAN-Konferenz in Wien. – Einleitender Textblock zur Konferenz – O-Töne von der Konferenz: Referate, Moderation, Diskussion. – Textblock und Interview mit P. Brodesser zur Vielfältigkeit der URBAN-Städte. und den Spezifika einzelner Programme. Ausklang mit „Laufband“: Volos, Wien, Zaragoza, Zwickau.

Interviewpartner:

- Brodesser (Leiter der Magistratsdirektion EU-Förderungen Wien)

weiterführende Literatur, Informationsmaterial, Kontaktadressen:

- „Community Initiative URBAN – Innovative Impulse für die Entwicklung der Städte,, Dokumentation der Internationalen Konferenz am 1. und 2. Oktober 1998 in Wien und 3. Oktober in Graz; Hr. S. Gstöttner, M. Havel, J. Schott, G. Zill; Wien 1998, ISBN 3-9500955-0-0, Bezugsadresse: Margarete Havel, Wohnbund Wien, Mariahilferstraße 89/30, Tel. 43 1 586 07 99, Fax. 43 1 586 73 50, e-mail: wohnbund@via.at, Internet: <http://ww.wohnbund.at>
- Magistratsdirektion EU-Förderungen, Schlesingerplatz 2 – 4, 1081 Wien, Tel. 4000 82 581, Fax. 4000 99 82 581, e-mail: post@meu.magwien.gv.at

U-Bahnbau und Stadtentwicklung

Der Bau bzw. der Ausbau eines U-Bahnnetzes hat aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeit der hohen Frequenz und großen Beförderungskapazität der U-Bahn starke Auswirkungen auf das Stadtbild, die Stadtentwicklung und dementsprechend auch auf Entscheidungen der Stadtplanung. Im demobund-n System, d.h. so wie heute „Stadt funktionieren, bringt jede weitere U-Bahn-Linie, unter der Annahme einer vernünftigen, effizienten Planung, für viele Bewohner Vorteile hinsichtlich der schnellen Erreichbarkeit der Ziele. Besonders für Arbeits- bzw. Ausbildungsplätze zwischen Stadtrand und Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz wirken sich immer schneller werdende Verkehrsmittel überflächlich gesehen positiv aus.

Ein weiterer Vorteil der Schaffung von Verkehrsmitteln mit hoher Frequenz und Beförderungskapazität liegt in der erst dadurch ermöglichten Umkehrkehr von Maßnahmen zur Einschränkung oder Zurückbildung des motorisierten Individualverkehrs, wie beispielsweise in Wien Arbeitspendlern per „Pendler“ und „Zoo“ den ÖV zu verwenden (angesichts von den gar nicht kleiner Anteil von „Besitzern“ privater Firmenfahrzeuge).

Je schneller aber der Stadtwachstum wird, umso größer wird die Umwegwegelänge zwischen den Strukturen. Der Ausbau von U-Bahnnetzen verursacht hohe Summen an Kapital, das kritiker muss zu stark auf U-Bahnbau kritisiert werden Infrastrukturprogramme, vorallem strahlend in der Finanzierung einer flächendeckenden öffentlichen Struktur eingebunden sein (siehe auch Zitat von H. Kowalski in der Publikation zu Nachlese planungsradio 4).

U1 und Östling

Der Bauboom, so wie oben in der Einleitung in Form einer Zitate einer Broschüre zur Eröffnung des neuen U-Bahn-Teilstückes nach Östling beschrieben, war selbst für viele Experten der Stadtplanung in dieser Quantität nicht erwartet worden. Die nachfolgend angeführten Zahlen und Fakten zum Baukostenübertrag zwischen, unter anderem von

**Nachlese planungsradio 4:
„Die U-Bahn als Motor der Stadtentwicklung - Beispiel Ottakring“**

„Bauboom in Ottakring - Der U-Bahn-Bau verändert das Gesicht der Stadt. So wurden durch den Bau der U1 die Körntner Straße und die Favoritenstraße Fußgängerzonen, und dank der U6 ist die Brigittenau attraktiver geworden. Die U3 hat schon der Landstraße und der Mariahilfer Straße zu einem Modernisierungsschub verholfen. Nun ist Ottakring an der Reihe. Vor allem rund um die neue U3 Endstelle hat sich vieles verändert“. Zitat aus: Sonderheft U3, 24 Stunden für Wien, Wiener Stadtwerke, Dezember 1998.

„Öffentliche Verkehrsmittel können stadtzerstörerisch wirken, wenn sie in unmittelbarer Nähe der Stationen jenen sogenannten Standort-Vorteil schaffen, der entweder dazu führt, daß unorganische Baustrukturen als „Wucherungen,, entstehen oder, falls dies im Umfeld der Haltestellen nicht zugelassen wird, die Mieten für Wohnungen soweit emporschnellen lassen, daß diese Teile der städtischen Gebiete als Wohngebiete unerschwinglich werden. Diese so entstehenden „Kapitalwüsten,, der Innenstädte sind die logische Konsequenz aus dem Zusammenwirken der hohen Geschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit hochwertiger öffentlicher Verkehrsmittel“. Zitat aus: H. Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren, S. 80, 81; Böhlau Verlag, Wien 1993

Information zum Thema:

U-Bahnbau und Stadtentwicklung

Der Bau bzw. der Ausbau eines U-Bahnnetzes hat aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeit der hohen Frequenz und großen Beförderungskapazität der U-Bahn, starke Auswirkungen auf das Stadtgefüge, die Stadtentwicklung und dementsprechend auch auf Entscheidungen der Stadtplanung. Im bestehenden System, d.h. so wie heute „Stadt funktioniert, bringt jede weitere U-Bahn Station (unter der Annahme einer vorausschauenden, effizienten Planung) für relativ viele Bewohner Vorteile hinsichtlich der schnellen Erreichbarkeit der Fahrziele. Besonders für Arbeits- und Ausbildungspendler zwischen Stadtrand und Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz wirken sich immer schneller werdende Verkehrsmittel oberflächlich gesehen positiv aus.

Ein weiterer Vorteil der Schaffung von Verkehrsmitteln mit hoher Frequenz und Beförderungskapazität liegt in der erst dadurch ermöglichten Umsetzbarkeit von Maßnahmen zur Einschränkung oder Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs, wie beispielsweise in Wien Arbeitspendlern per „Parkpickerl“ und „Zone“ den ÖV zu verordnen (eingeschränkt um den gar nicht kleinen Anteil von „Besitzern“ privater Firmestellplätze).

Je schneller aber der Stadtverkehr wird, umso größer wird die Unausgewogenheit zwischen den Strukturen. Der Ausbau von U-Bahnnetzen verschlingt hohe Summen an Kapital, das Kritiker eines zu stark auf U-Bahnbau konzentrierten Infrastrukturprogramms, wesentlich sinnvoller in der Finanzierung einer flächenhaften städtischen Struktur eingesetzt sehen. (siehe auch Zitat von H. Knoflacher in der Einleitung zu Nachlese planungsradio 4).

U3 und Ottakring

Der Bauboom, so wie oben in der Einleitung in Form eines Zitates einer Broschüre zur Eröffnung des neuen U-Bahn-Teilstückes nach Ottakring beschrieben, war selbst für viele Experten der Stadtplanung in dieser Dimension nicht erwartet worden. Die nachfolgend angeführten Zahlen und Fakten zum Bauboom Ottakring zeichnen, unter Annahme einer

gewissen Vorstellungskraft des Lesers, ein Bild wie sich Ottakring heute rund um die neue Endstelle der U3 präsentiert.

Zahlen und Fakten:

U3 und U-Bahn-Bau:

- Gesamtstreckenlänge Ottakring - Erdberg: ca 10,5 Km,
- durchschnittliche Stationsabstände: 652 Meter,
- verbundene Bezirke: 16, 14, 15, 7, 6, 1, 3 (ab 2001 auch 11),
- 17 Stationen, Fahrzeit insgesamt (inkl. Stationsaufenthalte) 20 Minuten,
- Fahrzeit Ottakring - Stephansplatz (inkl. Stationsaufenthalte): 15 Minuten,
- mit ca. 9,4 Km drittlängster Tunnel Österreichs,
- Bauzeit für Streckenverlängerung Johnstraße - Ottakring (2.064 Meter): ca. 5 Jahre,
- Kosten der Streckenverlängerung Johnstraße - Ottakring: 3 Milliarden öS., (ca. 1,5 Mio./m)

Bauboom Ottakring:

- „Wohnen in der Wendeanlage“: 87 geförderte Mietwohnungen, Büros, Geschäftslokale, Gesundheits- und Sozialzentrum, Tiefgarage mit 190 Stellplätzen,
- „Forum Thaliastraße“ (Areal ehemaliger Tabakfabrik), Umbau des Hauptgebäudes zu einer HTL für ca. 1.500 Schüler und 225 Lehrer,
- „Personalwohnturm des Krankenanstaltenverbundes“, 60 Meter hoher, ellipsenartiger Wohnturm, 22 Stockwerke mit 380 Wohneinheiten
- weitere Wohnhausanlagen im Umfeld um die Endstelle U3 Ottakring mit insgesamt etwa 570 neue Wohneinheiten (davon etwa 360 geförderte Wohnungen),
- ein neues Kindertagesheim und eine neue Doppelhauptschule
- Job-Center Ottakring (Huttengasse 25) mit Beratungsstelle für berufliche Rehabilitation und -AMS-Versicherungsdienste (Eröffnung Frühjahr 1999)
- Park&Ride Ottakring: Station Kendlerstraße, 665 Stellplätze
- Freizeitanlage Club Danube: im Gebäude der P&R-Anlage Ottakring, 11.000 m² mit Fitneß-Center, Gymnastik, Sauna, Badminton, Volleyball, Basketball, Fußball, Tischtennis.

Planungsradio 4:

Sendungsaufbau

Einführung in das Thema mit Textblock zur U-3 Verlängerung nach Ottakring. – U-Bahn-Atmo Interview bzw. O-Ton-Collage mit Planungsexperten, - Blasmusik und O-Töne der Eröffnungsfeierlichkeiten, - Umfrage am Schauplatz U-3 Endstelle (Voxpop) „warum wird hier soviel gebaut“? und „wissen Sie wieviel 1 Meter U-Bahn kostet“?, - Weitere O-Ton-Collage mit Expertenmeinungen, - Textblock als inhaltliche Ergänzung - U-Bahn-Atmo – Ausklang mit Statements von Experten zu U-Bahnbau und Stadtplanung.

Interviewpartner:

- Klaus Vatter, Raumplaner, Stadt Wien (Leiter der MA 21A),
- Manfred Nehrer, Architekt,
- Thomas Madreiter, Raumplaner (MA 21A),
- Peter Wünschmann, Verkehrsplaner (MA 18),
- Besucher der Eröffnungsveranstaltung U-Bahnteilabschnittes Johnstraße - Ottakring

weiterführende Literatur und Informationsmaterial:

- Broschüre: „Von der Johnstraße nach Ottakring,, Sonderheft U3, 24 Stunden für Wien, Wiener Stadtwerke, Dezember 1998
- „Die Arbeiten der Architektengruppe U-Bahn,, Katalog im Ulysses-Verlag, Wien 1998
- „Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren, H. Knoflacher, Böhlau Verlag, Wien 1993

Information zum Thema:

Umkehrungswende der Österr. U-Bahn auf Stadtbahnbögen

Mit einem Gesetz vom 4. Februar 1897 wurde die Bau der Wiener Stadtbahn beschlossen. Die Realisierungsphase gestaltete sich schwierig. Probleme traten insbesondere bei den Grundböden und bei der Technik auf, auch Anstandsprotokolle machten die Umsetzung langwierig. Die Vorschläge und Konzepte der Stadtplaner und Architekten, die sich an der Wiener Generalverkehrsplanungskonferenz von 1892 beteiligt hatten, lieferten nur Detailanregungen. Dem Handelsminister und Kreisfreund Graf Wurmbrand lag es daran zu schreiben, daß der damalige Oberstadtbaurat Professor Otto Wagner als künstlerischer Berater in die Baukommission berufen wurde. Die Stadtbahn sollte auch äußerlich der Reichshauptstadt würdig sein. Alle Bestreben, Brücken usw. sollten einheitlich geformt sein. Otto Wagner versuchte mit seinem Konzept im Zuge des Baus der Ostbahn, die damals bestehende städtebauliche Barriere, den sogenannten Lattenwall, der die „Vorstadt“ von der „Innstadt“ trennte, mit gestalterischen Mitteln durchlässig zu machen. Der damalige Zeitgeschmack fand die Pläne aber eher zu kurz.

Im Mai 1898 begann die erste Probefahrt auf der Gürtel- und Westrampe statt. 1899 kamen bereits täglich durchschnittlich etwa 16.000 Fahrgäste auf der Ostbahn, die Züge wurden mit Dampf angetrieben. Viele Stadtbahnbögen waren bis in die 1980er Jahre offen, zahlreiche Durchgänge schufen Durchlässigkeit zwischen dem inneren und dem äußeren Gürtel und ermöglichten so eine Verbindung zwischen den Bezirken.

Im Zuge der zunehmenden Motorisierung im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wurde ein Verkehrsprogramm „auf der guten Wien“ und später auch den Beginn der wohnbezogenen sozialen Schichtung nicht nur im Zentrum der Stadt sondern auch in den Vororten die einstige „Proletenviertel einer neuen Epoche“, die „Ringstraße der Proleten“, akquisitorisch zu einer städtischen Proletenviertel, Verkehrsnetze und verknüpfte Stadtbahnbögen waren eine der Folgen. Das heutige Netzwerk verlor den letzten Durchlasscharakter des Verkehrsnetzes Gürtel links und rechts so dass die Stadtschlingen, in der Mitte der U3-Strasse wie ein Stadtwall. Nur George Grosz konnte konstatieren in diesem Milieu haben Inventionen gab es im Zuge der Verkehr, es gab wie keine.

Neben den negativen Auswirkungen der Niedriglage der Ostbahn auf die lokale wirtschaftliche Entwicklung, waren drei sind es vor allem soziale Probleme die dieses Gebiet kennzeichnen und das negative Image (Hochmüllerei, Verschmutzung, Verdunstung, ...) noch verstärken. In den Wohnquartieren um den Gürtel lebten die sogenannten „sozial Schwachen“ zurück oder anders ausgedrückt, vor allem die „Modernisierungsvorlieber“ und viele integrierte Migranten und Migrantinnen.

Nachlese planungsradio 5:

„Unter der Gürtellinie - Schritte zur Wiederbelebung der Gürtelmittelzone“

„Ich besuchte Wotruba in seinem Atelier. Zwei Bögen unter dem Viadukt der Stadtbahn waren ihm von der Gemeinde Wien als Atelier zugewiesen worden. ... wenn das Wetter nicht schlecht war arbeitete er draußen. Anfangs fühlte ich mich von der Nüchternheit der Lokalität und dem Lärm der Züge abgestoßen, aber da es nichts Überflüssiges zu sehen gab, da alles, was immer hier vorhanden war, einen anzog und zählte, fand man rasch in den Ort und spürte, daß er richtig war, er hätte nicht geeigneter sein können“. Elias Canetti, in „Das Augenspiel“.

Information zum Thema:

Entstehungsgeschichte Gürtellinie und Stadtbahnbögen

Mit einem Gesetz vom 6. Februar 1892 wurde der Bau der Wiener Stadtbahn beschlossen. Die Realisierungsphase gestaltete sich schwierig: Probleme traten insbesondere bei den Grundablösen und bei der Technik auf, auch Anrainerproteste machten die Umsetzung langwierig. Die Vorschläge und Konzepte der Stadtplaner und Architekten, die sich an der Wiener Generalregulierungskonkurrenz von 1892 beteiligt hatten, lieferten nur Detailanregungen. Dem Handelsminister und Kunstfreund Graf Wurmbrand ist es zuzuschreiben, daß der damalige Oberbaurat Professor Otto Wagner als künstlerischer Beirat in die Baukommission berufen wurde. Die Stadtbahn sollte auch äußerlich der Reichshauptstadt würdig sein. Alle Stationen, Brücken usw. sollten einheitlich geprägt sein. Otto Wagner versuchte mit seinem Konzept im Zuge des Baus der Gürtellinie, die bereits damals bestehende städtebauliche Barriere, den sogenannten Linienwalls, der die „Vorstadt“ von den „Vororten“ trennte, mit gestalterischen Mitteln durchlässig zu machen. Der damalige Zeitgeschmack fand die Bauten aber eher zu bizarr.

Im Mai 1898 fand die erste Probefahrt auf der Gürtel- und Wientallinie statt. 1899 fuhren bereits täglich durchschnittlich etwa 16.000 Fahrgäste auf der Gürtellinie, die Züge wurden mit Dampf angetrieben. Viele Stadtbahnbögen waren bis in die 30er Jahre offen, zahlreiche Durchgänge schufen Durchlässigkeit zwischen dem inneren und dem äußeren Gürtel und ermöglichten so eine Verbindung zwischen den Bezirken.

Im Zuge der zunehmenden Motorisierung im Individualverkehr, des enormen sozialen Wohnbauprogramms „auf der grünen Wiese“ und später auch dem Drang der wohlhabenden sozialen Schichten nicht nur im Sommer am Stadtrand zu wohnen, verkam die einstige „Prachtstraße einer neuen Epoche“, die „Ringstraße der Proletarier“, sukzessive zu einer städtischen Problemzone. Zugemauerte, verkleisterte und verkommene Stadtbahnbögen waren eine der Folgen. Die bauliche Barriere verstärkte den linearen Durchfahrtscharakter des Verkehrsbandes Gürtel: links und rechts endlose Blechschlangen, in der Mitte die U6-Trasse wie ein Stadtwall. Nur wenige Geschäfte konnten sich in diesem Milieu halten, Investitionen gab es im Zuge des Verfalls so gut wie keine.

Neben den negativen Auswirkungen des Niedergangs der Gürtelzone auf die lokale wirtschaftliche Entwicklung, waren bzw. sind es vor allem soziale Probleme die dieses Gebiet kennzeichnen und das negative Image (Rotlichtmilieu, Verkehrshölle, Verslumung, ...) noch verstärken. In den Wohnungen um den Gürtel bleiben die sogenannten „sozial Schwachen“ zurück, oder anders ausgedrückt, vor allem die „Modernisierungsverlierer“ und nicht integrierte Migranten und Migrantinnen.

Schritte zur Wiederbelebung der Gürtelmittelzone

Im Rahmen des URBAN-Programms Wien Gürtel Plus wurde 1995 eine Initiative zur Neugestaltung der Grünflächen und der Mittelzone samt Gürtelbögen gestartet. Ziel ist es, den Gürtel in mehreren Teilabschnitten auf möglichst vielschichtige Art und Weise zu attraktivieren und ihm eine neue Bestimmung zu geben. Im Vordergrund steht die innovative Nutzung der Stadtbahnbögen, ein Ziel dabei ist die Schaffung einer Jugend- und Kulturmeile zwischen Thalia- und Nußdorferstraße. Weitere ergänzende gastronomische und kulturelle Einrichtungen, sowie dazupassende Geschäftslokale sollen zur Belebung dieses jahrzehntelang vernachlässigten Gebietes sorgen.

Die ursprüngliche Transparenz im Bereich der Stadtbahnbögen in der Gürtelmittelzone soll wieder hergestellt werden und als wichtiger Impuls für konkrete Umwandlungen am Gürtel selbst und in seinen angrenzenden Bezirken wirken (siehe auch *Nachlese planungsradio 1, URBAN-Wien Gürtel Plus*).

Die Architektin Silja Tillner hat das städtebauliche und architektonische Konzept zur Wiederbelebung und Neugestaltung der Mittelzone des Westgürtels in Kooperation mit der Magistratsabteilung MA 21A (Stadtteilplanung – Flächennutzung), der MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) sowie dem Bundesdenkmalamt entwickelt. Dieses Konzept der „Transparenz“ konzentriert sich deutlich auf die Auflösung der städtebaulichen Barriere Gürtel und manifestiert sich bereits u.a. in den beiden neuen Gürtelbögenlokalen rhiz und Bogen 72.

Nach Bekanntgabe des Potentials an verfügbaren Stadtbahnbögen meldeten sich über 220 Bewerber: das außergewöhnliche Ambiente der alten Ziegelgewölbe einerseits, und die Möglichkeit sich als Promotor einer interessanten neuen Entwicklung und Imageprägung eines bisher noch undefinierten Gebietes zu betätigen, beweist Anziehungskraft. In der Folge wurde eine Kommission zur Vergabe der Stadtbahnbögen eingesetzt, bestehend aus der Architektin Silja Tillner, Vertretern der Stadtplanung Wien und der Wiener Verkehrsbetriebe/Wiener Linien, den Eigentümern dieser „längsten Immobilie Wiens“.

Nach dem „Fahrplan“, mit Stand Dezember 1998 sollen bis zum Sommer 1999 zwischen 25 und 30 Stadtbahnbögen neu besiedelt sein. Unter anderem eine amerikanische Breakfastbar, eine Dampfbierbrauerei, ein persisches Kulturrestaurant, eine afghanische Bäckerei, ein Plattengeschäft und eine Barkeeper-Schule.

Weitere Projekte der Neugestaltung der Mittelzone im Bereich Westgürtel betreffen vor allem die Grünflächen, Fuß- und Radwege und die Beleuchtung, voraussichtlich Ende 1999 bei einem Lokalausweis vor Ort „ablesbar“.

Zahlen und Fakten:

- Genehmigung zum Bau einer Gürtelstraße anstelle des Linienwalls: 1861 durch Kaiser Franz Joseph
- Bau der Gürtelstraße: in den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts
- Fertigstellung des Baus der Stadtbahn und der Gürtelbögen: 1901
- Durchschnittliche Breite des Gürtels (zwischen den Häuserfronten): 75 Meter
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung am Westgürtel im Individualverkehr 1995 (incl. Lieferverkehr): ca. 80.000 Fahrzeuge pro Tag
- Fahrspuren am Gürtel, insgesamt in beide Richtungen: 8 (Vergleich Westautobahn: 4 bis 6)

- Repräsentative Umfrage von Bewohnern im Gürtelbereich im Jahre 1992/93: 8 von 10 Befragten sehen den Verkehr als größtes Problem.
- Kosten der sogenannten „Gürtelkommission“ für Konzepte und Wettbewerbe in den 80er Jahren: 60 Mio. (in der Folge aber keine Realisierung von vorgeschlagenen Großprojekten, etwa 17 km Untertunnelung mit Kosten von etwa 20 Milliarden öS)
- Budget für Projekte im Rahmen von URBAN Wien Gürtel Plus zur Lösung bzw. Verminderung von Problemen in der Gürtelregion: ca. 400 Mio. (davon etwa 127 Mio. aus EU-Töpfen)
- Im Rahmen von URBAN Wien Gürtel Plus: etwa 220 Antragsteller mit Projekten oder kommerziellen Nutzungsvorschlägen für einen Gürtelbogen.

Planungsradio 5:

Sendungsaufbau

Einführung in das Thema mit Textblock „geschichtlicher Rückblick“, Konzept von Otto Wagner und heutige Situation am Gürtel. – Roter Faden der Sendung in Form einer Lokaltour durch die neuen Gürtelbögenlokale Chelsea, Rhiz und Bogen 72. – Lokaltour begleitet von Gürtelarchitektin Silja Tillner (Interview O-Ton zu Gürtel allgemein, zu Zielen und Inhalte von URBAN Wien Gürtel Plus, insbesondere Prioritätsachse *Urbion* – Neugestaltung des Gürtelbereichs und der Stadtbahnbögen – dazwischen *Atmo* vom Schauplatz Gürtel, in den Gürtelbögenlokalen „innerer Monolog“, Interviews, O-Töne einer Diskussion, - Ausklang mit Kurz-Statements zum Thema Gürtel.

Interviewpartner:

- Silja Tillner, Architektin, Atelier Silja Tillner

Statements:

- Werner Rosinak, Verkehrsplaner, Büro Rosinak und Partner
- Alois Schörghuber, Schriftsteller und Journalist
- Kristof Kurzmann, Lokalbetreiber
- Martin Reishofer, Raumplaner und Radiojournalist

weiterführende Literatur und Informationsmaterial:

- „Der Wiener Gürtel – Wiederentdeckung einer lebendigen Prachtstraße“, Madeleine Petrovic, Verlag Christian Brandstätter, Wien 1998
- Broschüre „Wien Urban“, Magistratsdirektion EU-Förderungen, Wien 1998
- „Der Wiener Linienwall, Geschichte und Bedeutung“, Bertrand Michael Buchmann, Dissertation, Wien 1974
- „Unser Gürtel. morgen. heute. gestern“, Robert Krapfenbauer, Rudolf Thron, Kurt Dieman, Wien 1994
- „Neue Urbanität am Gürtel - Zukünftig mehr als nur Verkehrsader oder Slum“, in: Europaforum Wien (Hrsg.), Zeitschrift für Städtedialog, Heft 1/2, Seite 10f, Wien 1996
- Internet: <http://www.guertel.at>

Nachlese zu *planungsradio* 6: „Das Museumsquartier wird gebaut“

„Wenn nun 1998 in dem 45.000m² großen Areal der ehemaligen Hofstallungen der Bau des Museumsquartiers beginnt, so wird an einem der schönsten Standorte das größte Kulturprojekt der Republik Österreich realisiert“.

Laurids Ortner

„Als unabhängige Tageszeitung hat die „Krone“, die Aufgabe, bei der Gestaltung, Kontrolle und Berichterstattung unseres gesamten Kulturlebens mitzuwirken. Das gilt auch für das Museumsquartier“.

Hans Dichand

Information zum Thema:

Das Museumsquartier als Spiegelbild

Seit knapp zwei Jahrzehnten wird an der neuen Nutzung der kaiserlichen Hofstallungen getüftelt. Kaum wo in Österreich lassen sich die Entscheidungsstrukturen so gut ablesen wie am Beispiel Museumsquartier. Die ambitionierten Pläne von Architekten und Kulturschaffenden, die Rolle des Denkmalschutzes, der Einfluß von auflagenstarken Zeitungen und der komplexe Ablauf von politischer Willensbildung sind die wesentlichen Aspekte, die an der äußeren Gestaltung des Museumsquartier klar sichtbar gemacht wurden. Als Symbol dient der Leseturm. Nicht in einem Schlag umgelegt, sondern scheinbarweise auf Null reduziert, kann er nun keine städtebaulich klare Positionierung darstellen. Versteckt hinter der barocken Fassade ist es trotzdem möglich neue und alte Wege der Kunst zu beschreiten.

Der langgezogene Planungsprozeß ermöglichte aber Zwischennutzungen, die ohne diesen nicht möglich gewesen wären. Im Sinne der „normativen Kraft des Faktischen“, ist es nun berechtigt zu hoffen, daß diese Zwischennutzungen irgendeinmal nicht mehr wegzudenken sind. Damit führten sich alle jene Anstrengungen ad absurdum, die den Leseturm als Symbol für eine zeitgemäße Kulturpolitik zu Fall gebracht haben, aber nicht die Software vernichten konnten.

Zweifellos wird der Bau des Museumsquartiers nach der Fertigstellung in den Jahren 2000/2001 als Erfolg gefeiert werden. Die Besucherzahlen können jetzt schon als sehr hoch eingeschätzt werden.

Typisch Museumsquartier

Die komplexe Planungsgeschichte erinnert frappant an die Entstehungsgeschichte des Gebäudekomplexes. Von der Auftragserteilung an Johann Bernhard Fischer von Erlach im Jahre 1716 an, war die Entwicklung durch viele Hindernisse geprägt. Bis knapp nach seinem Tode (1723) konnte gerade die Hauptfront errichtet werden. Beschädigungen im Franzosenkrieg und 30jährige Renovierungsarbeiten, vorsichtige Erweiterungen kennzeichneten das 19. Jahrhundert des Palastes. Nach dem ersten Weltkrieg (1921) wurden die kaiserlichen Hofstallungen mit neuer Software versehen. Die Wiener Internationale Messe fügte dem Komplex weitere Bauten hinzu und gab dem nun zweckentfremdeten Komplex zumindest für den Großteil des 20. Jahrhunderts den Namen Messepalast.

Die neuerliche Zweckentfremdung als Museumsquartier geht auf erste Initiativen im Jahre 1977 zurück. Überlegungen in Richtung Kapazitätserweiterung der Bundesmuseen lagen damals im Mittelpunkt der Überlegungen. Die Entwicklungsgeschichte der letzten beiden Jahrzehnte ist von unzähligen Verhandlungen und mehrstufigen Wettbewerben

geprägt. 1990 wird das Projekt von Ortner und Ortner prämiert und zeitgleich die erste Bürgerinitiative gegen den Bau formiert. 1995 fällt die Entscheidung das Museumsquartier zu bauen - ohne Leseturm.

Zahlen und Fakten:

Offizieller Baubeginn:

- 2. April 1998.

Fertigstellung der Neubauten:

- Ende 2000

Fertigstellung der Altbausanierung:

- Mai 2001

Eigentümer / Gesellschafter:

- Republik Österreich und Gemeinde Wien

Architekten:

- Ortner und Ortner, Wehdorn, Wien

Entwickler:

- Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft mbH

Fläche:

- 45.000 m²

Derzeit im Museumsquartier untergebrachte Einrichtungen:

- AICA Internationale Gesellschaft der Kunstkritiker / Sektion Österreich,
- Architektur Zentrum Wien,
- Basis Wien - Kunst, Information und Archiv,
- BirdLife Österreich / Naturhistorisches Museum,
- Depot - Kunst und Diskussion,
- Glacis-Beisl
- Institut für Kulturwissenschaft / IKW-Kuratorenlehrgänge
- Institut für Umweltwissenschaften
- Karst- und Höhlenkundliche Abteilung des Naturhistorischen Museums
- Kindermuseum ZOOM
- KUNSTHALLE wien im museumsquartier
- Leopold Museum - Privatstiftung
- Museumsquartier Einrichtungs- und Betriebsgesellschaft
- Österreichischer Naturschutzbund
- t0 Public Netbase / Media Space!
- SPRINGERIN - hefte für gegenwartskunst
- Tabakmuseum - Art Cult Center
- Verband österreichischer Galerien moderner Kunst
- Verein der Museumsfreunde in Wien
- Wiener Kindertheater
- Wiener Operntheater

planungsradio 6:

Sendungsaufbau

Einführung in das Thema durch Baustellenatmo und kurzen Statements zum (vorerst gescheiterten) Turmprojekt – Pressezitate zum Thema Museumsquartier - Beschreibung des Bauvorhabens, der künftigen Nutzung, der Einbindung in das städtebauliche Umfeld -

kurze Beschreibung der Planungsgeschichte dargestellt durch Aufzählung sämtlicher Minister und Bürgermeister, die mit der Agenda Museumsquartier vertraut waren und Vorteile der langen Planungsgeschichte (provisorische Nutzungen brachten lebendiges Treiben in das Quartier) - *Construction Sounds*: Veranstaltungen während der Bauzeit - Informationen zur Baustelle selbst - die Idee des Kindermuseums ZOOM im Museumsquartier - Einforderung des Leseturms als städtebauliches Zeichen

Interviewpartner:

- Dietmar Steiner, Leiter des Architekturzentrum Wien,
- Markus Wailand, Journalist,
- Claudia Haas, Leiterin des Kindermuseum ZOOM,
- Markus Spiegelfeld, Projektkoordinator bei der Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft mbH

weiterführende Literatur und Informationsmaterial:

- Zur Sache MUSEUMSQUARTIER, Zeitschrift für Kunst- und Kulturpolitik, Wien 1995
- *Internet*: <http://museumsquartier.t0.or.at>

(3) Gezielte Auslieferung

Sollte planungsradio in Deutschland weitergeführt werden, wäre es sinnvoll gezielte Anknüpfungen über die geplanten Sendungsinhalte zu Lokalfunk und Fachzeitschriften anzubringen. Eine Nutzung des Recherchematerials für redaktionelle Artikel in Printmedien liegt ebenso auf der Hand.

(3) „Links“ in Internet-Seiten

Die Internet-Seiten von planungsradio könnten „links“ zu anderen, themenspezifisch verwandten Institutionen herstellen, sodass interessiertes Fachpublikum beispielsweise über die HomePage einer Universitätsinstitution zu Wien-Online gelangen kann.

(4) Stadtmündliche Audiostrecke in der Planungszeit

Eine Auswahl von Sendungen kann - auf CD gebrannt - im Rahmen der Planungszeit eine multimediale Audiostrecke bilden, die internationalen Besuchern über Internetseiten zur Verfügung gestellt wird.

4. Vorschläge zur weiteren Vorgangsweise

Nach Abschluß der Pilotphase stellt sich die Frage, wie ein Dauerbetrieb von Planungsradio aussehen könnte. Sowohl der Sendeplatz (Samstag 20:00 Uhr) als auch die Länge der Sendungen (30 Minuten) erwiesen sich als günstig. Eine Fortsetzung, auch weiterhin mit einem wöchentlichen Rhythmus erscheint sinnvoll, insbesondere hinsichtlich einer möglichen Stammhörerschaft, die sich auf einen kontinuierlichen Sendebetrieb von *planungsradio* einstellen will. Überlegenswert wäre die Einbeziehung weiterer Radiomacher (z.B. aus der Ö1 Diagonal-Redaktion), um innerhalb von Planungsradio einen Diskurs und damit eine permanente Verbesserung von *planungsradio* für den Hörer zu erreichen („best practise“).

Die bisherigen Erfahrungen lassen einige zusätzliche Ausbaumöglichkeiten erkennen. Die wichtigsten Punkte sind nachfolgend angeführt:

(1) Real Audio über Wien-Online

Die durchschnittliche technische Ausstattung von Internet-Benutzern verbessert sich in rasendem Tempo, so daß angenommen werden kann, daß in absehbarer Zeit ein Großteil der Benutzer über die Möglichkeit verfügt, vollständige Sendungen in Form von Audio-Files auf den eigenen PC zu laden. Die Voraussetzungen für ein solches Angebot über Wien-Online wurden bereits in der Pilotphase geprüft. Die Realisierung ist aus technischer Sicht möglich.

(2) Gezielte Ankündigung

Sollte *planungsradio* in Dauerbetrieb weitergeführt werden, wäre es sinnvoll gezielte Ankündigungen über die geplanten Sendungsinhalte in Lokal- und Fachzeitungen unterzubringen. Eine Nutzung des Recherchematerials für redaktionelle Artikel in Printmedien liegt ebenso auf der Hand.

(3) „Links“ in Internet-Seiten

Die Internet-Seiten von *planungsradio* könnten „links“ zu anderen, themenspezifisch verwandten Institutionen bereitstellen, sodaß interessiertes Fachpublikum beispielsweise über die HomePage eines Universitätsinstitutes zu Wien-Online gelangen kann.

(4) Stadtplanerische Audiothek in der Planungswerkstatt

Eine Auswahl von Sendungen kann - auf CD gepreßt - im Rahmen der Planungswerkstatt eine stadtplanerische Audiothek bilden, die interessierten Besuchern über Hörstationen zur Verfügung gestellt wird.

A) Beispiel für ein Seminars-Manuskript

URBAN - VORLESUNG

		Zeitpunkt
Beginn	mit einem 10min Programm (ca. 10:00)	0:00
01	Markus: „Was heißt Urban?“	0:10
02	Markus: „Was ist Urban?“	0:35
Markus	Markus: „Urban ist...“	1:05
Teil A	Urban Wien: „Urban ist...“	1:20
Markus	Urban ist... (ca. 1:30)	1:30
Teil A	Urban ist... (ca. 1:40)	1:40
Markus	Urban ist... (ca. 1:45)	1:45
Teil A	Urban ist... (ca. 1:55)	1:55
Teil B	Urban ist... (ca. 1:30)	1:30

Anhang

A) Beispiel für ein Sendungs-Manuskript

URBAN - VOGELSCHAU

		Zeit (ges.)
Signation	Sie hören jetzt PlanungsradioJingle (0'40'')	0'00'
OT	<u>Madreiter</u> : „Man will hier ganz bewußt den Schlagobers nach oben umzuwandeln... (0'15'')	0'40''
OT	<u>Vatter</u> : „das ist eben der Tuppen ... stimmen die Relationen nicht... (0'10'')	0'55''
Musik	Steve Reich "City Life" [Track 4] (ca. 0'20'') <i>darüber</i>	1'05''
Text A	Urban Wien Gürtel Plus - eine akustische Vogelschau über das Urban Programm und seine Projekte rund um den Wiener Westgürtel	1'20''
Musik	<i>hoch, darüber</i> (ca.0'10'')	1'30''
Text A	Gestaltung: Martin Reishofer und Andreas Zinggl	1'40''
Musik	<i>hoch, darüber</i>	1'45''
Text A	Zu Beginn eine kurze Vorbemerkung. Das Projekt Urban Wien Gürtel Plus ist kein städtebauliches Großprojekt mit abschließendem Eröffnungsspektakel. Vielmehr ist Urban Wien Gürtel Plus ein Programm vieler kleiner Schritte. Ein Mosaik aus arbeitsmarktpolitischen, integrativen und sozialen Initiativen, aber auch wirtschaftsfördernder Maßnahmen. Da ein zündender Funke, dort eine kleine Intervention um Anreize für die Stadtentwicklung zu schaffen. Ziel ist es eine nachhaltige Verbesserung des städtischen Zusammenlebens in der Gürtelzone zu erreichen. Urban Wien Gürtel Plus ist der Ausdruck eines enormen Gesinnungswandels bei den Wiener Stadtplanern. Noch vor einem Jahrzehnt versuchte man beispielsweise den Verkehrsproblemen in der Gürtelzone dadurch zu begegnen in dem man plante einen milliardenteuren Tunnel für die Autos zu errichten. Heute weiß man, daß dieses Großprojekt die Verkehrsprobleme der Stadt eher verschärft hätte. Urban Wien Gürtel Plus ist also ein Bündel verschiedenster kleiner Projekte, die vor allem die im UrbanGebiet lebende Bevölkerung in den Fokus der Bemühungen rücken. Die Gestaltung diese akustischen Vogelschau orientiert sich daher ganz im Sinne dieser Vielteiligkeit als Collage. Zu Wort kommen:	1'55''
Text B	Klaus Vatter, Raumplaner und Senatsrat in der Stadtplanung Wien Thomas Madreiter, ebenfalls Raumplaner in der Wiener Stadtplanung der Verkehrsplaner und Bauingenieur Werner Rosinak Wolfgang Pfefferkorn, Landschaftsökologe Silja Tillner, Architektin Wolfgang Veit, Raumplaner und Lokalbesitzer am Yppenplatz Manuela Synek und Christa Preining, Sozialarbeiterinnen der Lokalbetreiber und DJ Christoph Kurzmann, der Architekt Manfred Nehrer sowie Menschen im Urban-Gebiet	3'30''

Text A	die zu Wort kommenden wurden übrigens nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Dies entspricht auch der Gestaltungsidee dieser akustischen Vogelschau. Würden alle Beteiligten und Betroffenen Personen des Urban Projektes auch nur mit einem Satz in diese Collage vertreten sein, müßte an Stunden, vielleicht auch Tage mit dem Zuhören verbringen, bis das letzte Wort gesprochen wäre. So aber spiegelt diese Vogelschau das Wesen des Urban-Projektes wieder. [Musik weg, Atmo Verkehrslärm einblenden] Daß es sich beim Urban-Programm nicht um allseits bekannte, spektakuläre Projekte handelt, war auch bei der spontanen Befragung des großen Mannes und der großen Frau von der Straße zu hören	4'10''
Atmo	Verkehrslärm hoch, darüber(ca. 0'10'')	4'55''
Atmo	Straßenbahndurchsage „Brunnengasse,,	5'05''
Atmo	Verkehrslärm hoch (ca.0'05'')	5'10''
VOXPOP	„Haben Sie schon von dem Urban Projekt gehört ? Na hob i net / ... nicht als konkretes Projekt, nein,, (ca.0'40'')	5'15''
OT	<u>Pfefferkorn:</u> „Es hat bereits vor einigen Jahren Großprojekte gegeben / ...die Dinge in die Tat umzusetzen,, (ca.0'25'')	5'55''
VOXPOP	es werden immer wieder Büros eingesetzt / weil es sinnlos ist,, (0'35'')	6'30''
OT	<u>Veit:</u> „Es ist dann ein Planungsprozeß abgelaufen, der wirklich sehr / ... auch auf dem Weg Freiflächen deutlich vergrößert werden,, (1'05'')	7'35''
OT	<u>Pfefferkorn:</u> „Also der Yppenplatz liegt westlich des ... /ein nicht immer friktionsfreies politisches Klima (1'00'')	8'40''
VOXPOP	Ja nein, also die hygienischen Zustände ... / ... kann man auch nichts sehen was draus wird,, (0'20'')	9'40''
OT	<u>Pfefferkorn:</u> „Ein grundsätzliches Problem ist ... / ... speziell sich um das Verfahren gekümmert haben,, (0'45'')	10'00''
VOXPOP	und sunst find ich / ... das Verkommene hat einen großen Charme ...[Atmo reinziehen] ... sonst schon in anderen Kulturen (0'20'')	10'45''
Atmo	Verkehrslärm, ausblenden, darüber (0'15'')	11'05''
OT	<u>Veit:</u> „Dieses Gebiet, das von der Urban-Förderung / so daß das Milieu im wesentlichen gleichgeblieben ist,, (1'10'')	11'20''
Atmo	Verkehrslärm / U-Bahn ausblenden, darüber (0'10'')	12'30''
OT	<u>Madreiter:</u> „Vorrangig zu nennen ist sicher einmal die Behebung ... / ... die Sanierung des Gürtels,, (1'20'')	12'40''
OT	<u>Tillner:</u> „ Die Hauptaufgabe in Zusammenhang mit / um eine Verbindung zwischen den Innen- und den Außenbezirken zuzulassen,, (1'10'')	14'00''
OT	<u>Nehrer:</u> „Sicherlich ist eine Belegung ... / sicher eine positive Sache,, (0'20'')	15'10''
VOXPOP	Zu dem Gürtelprojekt /sonst bin ich sehr für diese Gürtelgeschichte (0'20')	15'30''
OT	<u>senplus:</u> „mit Senior Plus arbeiten wir gemeinsam ... / ... da stell ich mir die Frage ob das wirklich so sinnvoll ist,, (1'10'')	15'50''
Atmo	Straßenbahndurchsage Urban Loritz Platz ausblenden, darüber	17'00''
OT	<u>Tillner:</u> „Der ganze Platz war ziemlich ein Chaos ... / angenehmes Licht über den ganzen Platz verteilen,, (1'20'')	17'10''
Atmo	Straßenbahndurchsage Josefstädterstraße ausblenden, darüber	18'30''
OT	<u>Veit:</u> „also beim Gürtel bin ich zwispältig / ... wo für ihr Seelenleben was gutes entsteht,, (0'55'')	18'45''
OT	<u>Nehrer:</u> „Ich glaube die grundlegenden Probleme ... / ... werden glaube ich nicht damit berührt,, (0'15'')	19'35''
OT	<u>Rosinak:</u> „Die Schadstoffbelastung ist nicht so ein Problem .. / ... wenn man von Wohngebieten spricht,, (0'15'')	19'50''
VOXPOP	„Ich wohn hier, ich arbeite hier ... / ... vielleicht mehr Parkplätze,, (0'10'')	20'05''
OT	<u>Rosinak:</u> „Mit dem Verkehr muß man halt leben ... / an Umweltentlastung möglich,, (0'20'')	20'15''
VOXPOP	„Ja das wär eine tolle Sache ... / ... wird ein bissl schwierig werden, glaub i,, (0'10'')	20'35''
OT	<u>Rosinak:</u> „Die Belastungen für die Anrainer ... / aber sie werdens eh schon wissen,, (0'10'')	20'45''
Atmo	Verkehrslärm ausblenden, darüber	20'55''

OT	Vatter: „Ich möchte erinnern, daß / und alle sind meiner Meinung nach zufrieden damit (1'15'')	21'05''
Musik	Steve Reich "City Life" <i>hoch, darüber</i>	22'20''
Text A	Urban Wien Gürtel Plus, genauso lautet der Titel des Förderprogramms, das die Stadterneuerung und Verbesserung der Lebensbedingungen im Problemgebiet rund um den Wiener Westgürtel zum Ziel hat. Das Programm wurde 1995 gestartet und muß bis Ende des Jahres 1999 abgeschlossen sein. Im EU Förderungsdschungel versteht sich dieses umfassende Programm als Gemeinschaftsinitiative für städtische Problemgebiete. Derzeit laufen in mehr als 100 europäischen Städten Urban-Programme. Städtische Problemgebiete manifestieren sich in Wien am deutlichsten in den Gründerzeitvierteln entlang des Gürtels. Besonders in den Außenbezirken am Westgürtel ist der Anteil an Substandardwohnungen sehr hoch. Ebenfalls hoch ist die Arbeitslosenquote und dementsprechend der Anteil an sogenannten sozial Schwachen. Kaum vorhandene Grünflächen, eine hohe Bebauungsdichte, das Rotlichtmilieu, die Verkehrsbelastung und die mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raumes ergänzen die triste Situation. Natürlich sind andere Grätzl Wiens von Verslummungstendenzen bedroht, etwa im 2. oder im 20. Bezirk. Für ein überschaubares, EU gefördertes Urban Programm mußten jedoch Grenzen gezogen werden. Dabei schienen Bezirksteile im Bereich der Gürtelrandzone als homogenes zusammenhängendes Problemgebiet am besten geeignet. Wie bereits erwähnt, das Projekt Urban Wien Gürtel Plus umfaßt eine Vielzahl von mehreren kleineren Teilprojekten. Hören Sie zum Abschluß die Überschriften einiger der zahlreichen Teilprojekte, die die Bandbreite des Programmes widerspiegeln.	
Text B	Das Internationale Jugend- Kultur- und Bildungszentrum Wien Ökologische Blocksanierung [Atmo Verkehrslärm <i>langsam einblenden</i>] Urbane Frauen - Nachhaltiges Stadt aus Frauensicht Kunstmeile Gürtel Gewerbe- und Solarzentrum Schmelz - Wohnen, Arbeiten und Leben Come Back - Qualifizierung und Arbeitsmarktintegration Quartiermanagement Yppenplatz und Ypp-Aktiv Urbion - Oberflächengestaltung der Gürtelmittelzone - Neugestaltung und Vermietung der Stadtbahnbögen [Musik weg, Atmo <i>lauter</i>] Grätzlarbeit Wilhelmsdorf Kultur und generationsverbindende Initiativen im öffentlichen Raum Balance - Integrative Freizeitpädagogische Initiative ZACK - Zuschußaktion für Kleinbetriebe in der Urban Zone SeniorPlus- Aktivierung und Mitsprache älterer Menschen Ethnische Ökonomie Zusammenarbeits- und Ausbildungsstätte Wohnrechtsberatung von Ausländern [Atmo <i>hoch, weg</i>]	24'10''
OT	Kurzmann: „Ich sag einmal wir sind ... / ... zwischen den Autos zu sitzen.,,	25'25''
OT	Tillner: „Das einzige was mir vielleicht ... / ... radikaler die Autos entfernt hätte.,,	25'30''
OT	Rosinak: „Die Stadtleben macht frei, die Landluft macht vielleicht gesund.,,	25'40''
Abmod	Sie hörten Planungsradio .. / .. und der Magistratsabteilung 53.,,	25'45''
Ende	Mantelprogramm orange 94.0 (ca.4 min)	26'00''