

Wiener

architektur

Gespräche

Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur
Befund und Perspektiven

Hochhäuser
eine adäquate Bauform für Wien

Städtebauliche Dichte
ein Kriterium für städtebauliche Qualität

Öffentliche Räume. Lebens- und Kommunikationsräume
ein Aufgabenfeld des Städtebaus

Städtebauliche Großprojekte
Promotion und Umsetzung

Neue Bahnhöfe
Impulse für die Stadtentwicklung

Politik als Förderin zeitgenössischer Architektur
eine Herausforderung ?

Qualitätsvolle Architektur im Klein- und Großhandel
ein Marketingargument ?

Wiener

Architekturgespräche

Eigentümer und Herausgeber

Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18

Für den Inhalt verantwortlich

Kurt Plöckinger

Inhaltliche Koordination

Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion, Gruppe Planung

Technische Koordination

Willibald Böck, Richard Macho, Referat Öffentlichkeitsarbeit, MA 18

Umschlaggestaltung

Neuwirth/Jakab, Wien

Wien 2000

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-902015-13-6

Vorbemerkungen

Mit der Veröffentlichung der Beiträge und Diskussionsergebnisse der insgesamt acht "Wiener Architekturgespräche" geht diese Gesprächsserie zu Ende, ohne den Dialog zum Thema Städtebau und Architektur damit abreißen zu lassen. Es ist daher der richtige Zeitpunkt, nochmals darüber kurz zu reflektieren, welche Idee hinter dieser Dialogserie stand und welches Resümee insgesamt gezogen werden kann. Die "Wiener Architekturgespräche" waren darauf ausgerichtet, abseits des Tagesgeschäftes der Stadtpolitik und der Verwaltung und losgelöst von konkreten Projekten einen Meinungs austausch zu aktuellen Fragestellungen und Entwicklungen im Zusammenhang mit Architektur, Städtebau und Stadtgestaltung zwischen dem, für Stadtplanung verantwortlichen Politiker bzw. den Verantwortlichen im Bereich der Stadtverwaltung und einem ausgewählten Kreis von Architekten bzw. Stadtplanern sowie Bauträgern zu initiieren.

Es ging aber auch um einen Dialog zwischen Planern und den für die Umsetzung von Projekten Verantwortlichen, also Bauträgern, Bauherren, Investoren.

Wenngleich die Gespräche klar strukturiert waren und die Themenauswahl gezielt erfolgte, waren Ergebnisse nicht unbedingt ein Muss. Im Vordergrund stand die offene Diskussion, die Meinungsvielfalt, Impulse für Nachdenkprozesse oder auch die Sensibilisierung für ein Thema, für bestimmte Fragestellungen bzw. auch Probleme. Es sollte bewusst Raum für kritische Betrachtungsweisen von städtebaulichen Entwicklungen in Wien als Grundlage zur Hinterfragung laufender Prozesse und Vorgangsweisen gelassen werden.

Die Struktur der "Wiener Architekturgespräche" mit jeweils zwei Impulsreferaten, die entweder unterschiedliche Standpunkte erwarten ließen oder zumindest ein Thema von unterschiedlichem Blickwinkel beleuchten sollten die Diskussion zu fördern. Trotz des Versuches, eine ungezwungene Atmosphäre zu schaffen und der Diskussion kein Korsett anzulegen, war es doch ein Ziel, die Diskussionen auch für die konkrete Arbeit der Stadtplanung in Wien zu verwerten.

Wir meinen, dass durchaus die richtigen, aktuellen Themen angesprochen wurden, wenn man etwa an die derzeitige Dynamik der Hochhausentwicklung in Wien, die Diskussion um Wohnzufriedenheit, funktionale und architektonische Qualität, die Diskussionen um die Rolle des öffentlichen Raumes für das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben in der Stadt bis hin zu den Einkaufszentren, die neuen "öffentlichen", eigentlich "halböffentlichen" Räume denkt.

Wir haben einige Anregungen konkret für unsere Arbeit mitgenommen. Beispielhaft sei das Thema Hochhäuser herausgegriffen, das derzeit systematisch aufbereitet wird, mit

dem Ziel, eine Neuorientierung für Wien und eine verbindliche Grundlage für die Beurteilung von Hochhausprojekten/-standorten zu erlangen. Dabei sollen natürlich die Anfang der 90er Jahre erstellte Studie von Coop Himmelblau, aber auch eine bereits erstellte Übersicht über Vorgangsweisen anderer Städte als Input herangezogen werden.

Als zweites Beispiel sei das Thema "Öffentlicher Raum" erwähnt. Dazu wurde im Rahmen des "Strategieplanes für Wien" ein eigenes Strategisches Projekt formuliert, dass eine systematische Neubewertung des öffentlichen Raumes und auch die Umsetzung von Pilotprojekten mit besonderer Betonung funktionaler und gestalterischer Verknüpfungen zu Netzwerken beinhaltet.

Wenngleich also die "Wiener Architekturgespräche" durchaus ihren Zweck erfüllten, werden sie mit dieser Publikation abgeschlossen. Gerade zur Erzielung des angestrebten Zwecks, wie offener Meinungs austausch, Sensibilisierung, Impulse für die Stadtplanungsarbeit, aber auch zur Erweiterung des Kreises an Diskutanten, ist es sinnvoll, den begonnen Dialog in einer anderen Form und einem anderen Rahmen fortzusetzen.

Dazu bietet sich das "Architekturzentrum Wien" an.

Darin sollen, in einem noch zu vereinbarenden Rhythmus verstärkt auch gemeinsame Veranstaltungen der Stadtplanung Wien und des "Architekturzentrum Wien" stattfinden. Wir hoffen, Sie auch dabei begrüßen zu dürfen und möchten nochmals allen Teilnehmern und Teilnehmerinnen sowie Referenten und Referentinnen bei den "Wiener Architekturgesprächen" für ihre Beiträge danken.

Dr. Bernhard Görg
Vizebürgermeister und
amtsführender Stadtrat für
Planung und Zukunft

Univ. Prof. Dr. Arnold Klotz
Bereichsdirektor für
Stadtplanung



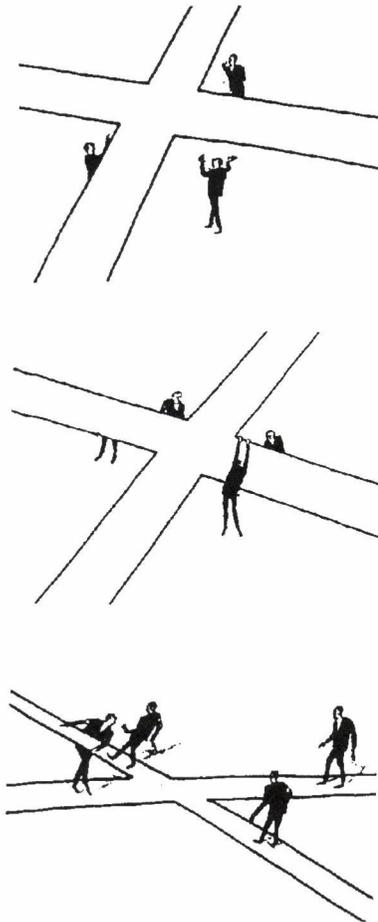
Günther Bischof, Bernhard Görg, Arnold Klotz, Kunibert Wachten



Elsa Prochazka, Elisabeth Weihsmann, Brigitte Jilka
 Erich Raith, Markus Spiegelfeld, Otto Frey
 Themistokles Ioannou-Naom, Georg Baldass

INHALT:

- Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur - Befund und Perspektiven (6)
- Hochhäuser - eine adäquate Bauform für Wien (16)
- Städtebauliche Dichte - ein Kriterium für städtebauliche Qualität (26)
- Öffentliche Räume. Lebens- u. Kommunikationsräume - ein Aufgabenfeld d. Städtebaus (37)
- Städtebauliche Großprojekte - Promotion und Umsetzung (46)
- Neue Bahnhöfe - Impulse für die Stadtentwicklung (57)
- Politik als Förderin zeitgenössischer Architektur - eine Herausforderung ? (72)
- Qualitätsvolle Architektur im Klein- und Großhandel - ein Marketingargument ? (83)



1. Wiener Architekturgespräch

Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur Befund und Perspektiven

INHALT:

Begrüßung der Teilnehmer durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (7)

Impulsstatement, Dr. Günther Bischof (7)

Impulsstatement, o.Univ.Prof. Dr. D.I. Kunibert Wachten (9)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (12)

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (14)

1. Wiener Architekturgespräch: Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur - Befund und Perspektiven (6.10.1998, 19.30 h, 1020, Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Platz 1)

Begrüßung der Teilnehmer durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Der Form nach ist das Wiener Architekturgespräch als Brainstormingprozeß gedacht, wobei jede Veranstaltung einem Thema gewidmet ist und durch zwei Impulsreferate inhaltlich eingeleitet wird.

Zu wünschen wäre, daß sich trotz der zu erwartenden Fluktuation der Teilnehmer eine Kernrunde herausbildet, die positiv auf die Zielorientiertheit der Gespräche wirkt.

Bei dem Engagement für eine hochwertige und aufregenden Architektur steht nicht die Verdienstzuschreibung für die Politik im Vordergrund, es geht vielmehr um Lebensqualität und Image für die Stadt.

Aus diesem Verständnis wurden zusätzlich zu den Architekten/innen und den Stadtplanern/innen des Magistrats auch Vertreter/innen der Bauträger eingeladen.

Moderation, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Impulsstatement, Dr. Günther Bischof, Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft

Die folgenden Ausführungen beziehen sich nicht nur auf die Frage der Qualitätssicherung, sondern auch darauf, warum Projekte oftmals trotz redlicher Bemühungen scheitern. Präsentiert werden dazu keine fertigen Lösungsansätze, vielmehr geht es darum, einige wesentliche Elemente des Geschehens herauszuarbeiten.

Erfolg oder Mißerfolg eines Projektes orientieren sich an marktwirtschaftlichen Prinzipien. Das Bauen ist so teuer geworden, daß auch in einer reichen Volkswirtschaft wie der österreichischen, Gebäude sehr lange in Funktion bleiben müssen.

Die hohen Kosten sind auch der wesentliche Grund, warum ein Bauprojekt kooperativ entwickelt werden muß und das Zusammenwirken einer großen Zahl von Personen erfordert.

Dazu können vier grundlegende "Säulen" definiert werden:

- *Der Bauherr / die Bauherrin*
- *Die öffentliche Hand*
- *Der Architekt, Planer / die Architektin, Planerin*
- *Der für die Umsetzung zuständige Bereich*

Jeder dieser vier "Säulen" kommt eine ganz bestimmte Rolle im Prozeß zu. Die Erfahrung zeigt, daß Projekte vor allem dann scheitern, wenn eine davon versagt, bzw. die Rollenteilung verletzt wird.

Der Bauherr / die Bauherrin

Dem Bauherrn / der Bauherrin kommt die Schlüsselfunktion im Prozeß zu. Er/sie ermittelt den Bedarf und stellt die Finanzierung in Aussicht. Damit trägt er/sie auch meist das Verwertungsrisiko. Seine/ihre vordringliche Aufgabe ist es, dafür Sorge zu tragen, daß für ein Projekt auch der entsprechende Betreiber vorhanden ist. Der Bauherr / die Bauherrin sollte sich auf seine/ihre Rolle konzentrieren und den anderen Akteuren die ihre überlassen.

Der Architekt, Planer / die Architektin, Planerin

Dem Architekt, Planer / der Architektin, Planerin sollte bewußt sein, daß es nicht die vordringliche Aufgabe ist, den Bauherrn zu finden, der bereit ist, seine/ihre Vorstellungen im Modell 1:1 umzusetzen. Es ist auch nicht sein/ihr Auftrag, sich als Immobilienmakler/in oder Investor/in zu betätigen, bzw. Projekte selbst baureif zu machen und danach einen Investor zu suchen. Der/die Architekt/in, der/die Planer/in sollte sich über seine/ihre Position im klaren sein und sich nicht von den eigentlichen Aufgaben ablenken lassen.

Öffentliche Hand / Stadtplanung

Die Aufgabe der Verwaltung ist es, die an sie herangetragenen Investitionswünsche in geregelte Bahnen zu lenken - d.h., das Bauen zu lenken, nicht es zu verunmöglichen. Grundsätzlich müssen sich Bauprojekte der öffentlichen Diskussion und damit gegebenenfalls auch kontroversiellen Meinungen stellen.

Eine Reihe von vorhandenen Modellen ist geeignet, die ersten drei "Säulen" zu einer sinnvollen Übereinstimmung zu bringen. Im Bauträgerwettbewerb ist auch die vierte Säule, die der Umsetzung, einbezogen.

Darüber hinaus ist Bauen keine ausschließlich rationale Angelegenheit, es spielt daher auch der menschliche Aspekt eine wesentliche Rolle bei der Qualitätssicherung.

Impulsstatement, o.Univ.Prof. Dr. D.I. Kunibert Wachten, T.U. Wien

Das konzeptionelle Handwerkszeug, die Kenntnisse und Fähigkeiten, um städtebauliche Pläne zu erstellen, sind in ausreichendem Maße vorhanden. Das Problem liegt in einem Mangel an instrumentellen Aussagen darüber, wie Qualität umgesetzt werden kann.

Vorraussetzungen, um Qualität zu erreichen, sind:

- realistische Umsetzungsfristen
- Berücksichtigung divergierender Interessen.

Die wesentliche Frage lautet, durch welche städtebaulichen Instrumente die vorgegebenen Qualitäten im Prozeß zu realisieren bzw. die Risiken großer Projekte (z.B. Eurolille, Stronach-Kugel usw.) zu minimieren sind.

Dazu ist auf die grundsätzliche Problematik von Großprojekten hinzuweisen:

1. *Die einzelnen Interessen, etwa der öffentlichen Hand und der Investoren, können stark divergieren*
2. *Das Durchhaltevermögen, das notwendig ist, um einen Qualitätsanspruch aufrecht zu erhalten, sinkt mit fortschreitender Projektdauer*
3. *Großprojekte sind nur begrenzt politisch beherrschbar*
4. *Großprojekte weisen die Merkmale künstlicher Welten auf, die mit den spezifischen Werten der europäischen Stadt kaum konvergieren*

1. Divergierende Interessen

Die Verwertungsvorstellungen von Grundeigentümern liegen oft in unrealistischer Höhe. Dies gilt auch für die öffentlichen Eigentümer (z.B. Bahn- und Kasernenareale).

Ein Vergleich von Bauinvestitionen in der gesamten Stadt zeigt, daß die Entwicklung von Standards etwa 30 Jahre in Anspruch nimmt. Diese Realisierungszeiträume decken sich jedoch oft nicht mit den Erwartungen der Eigentümer.

2. Aufrechterhaltung der Qualität

Bei zurückgehender Nachfrage und dadurch stagnierender Entwicklung, wird die Ausdauer der Akteure auf die Probe gestellt. Es besteht die Gefahr, daß sich zweit- oder drittklassige Nutzungen etablieren und damit das Potential des Standortes preisgegeben wird.

Andererseits stellt sich aber auch die Frage nach der Übernahme der langfristigen Verantwortung für die Entwicklung des Standortes bzw. der politischen und wirtschaftlichen Rückendeckung.

3. Beherrschbarkeit von Großprojekten

Die Problematik von Großprojekten schließt auch grundsätzliche ökologische Fragen ein. Strukturen, wie z.B. Shopping Malls, weisen nur eine sehr begrenzte, funktionale und wirtschaftliche Flexibilität auf. Häufig werden derartige Projekte mit der Erwartung rascher Gewinne und schneller Abschreibung realisiert. Dagegen werden die Verwertungszeiträume derartiger Investitionen von der Stadt wesentlich langfristiger angesetzt, als vom Bauträger bzw. Investor. Damit stellt sich die Frage, ob gegebenenfalls Investitionsmittel für eine neue Nutzung verfügbar sind, oder ob auch die Entsorgung des Gebäudes einzukalkulieren ist. Für diesen Fall müssen die ökologischen Risiken abgeschätzt werden.

4. Stadtverträglichkeit von Großprojekten

Auch die Physiognomie von Gebäuden kann ein Problem schaffen. Die Introvertiertheit einheitlich organisierter, künstlicher Welten, die keinerlei Ausdruck nach außen richten, macht es schwierig, Stadt entstehen zu lassen. Stadt braucht den Ausdruck von Nutzungen, die sich nach außen wenden. Der Trend geht jedoch dahin, daß die gängigen Projekte der Immobilienwirtschaft einen immer geringeren Beitrag zur Entwicklung ihres städtischen Umfeldes leisten und dabei überdies das ökonomische Potential ihrer Umgebung aufbrauchen.

Projekte müssen auf die überzogenen Bodenpreise reagieren. So ist ab einer bestimmten Höhe der Kosten etwa eine Mischnutzung kaum noch möglich. Die Überlegungen gehen daher meist in Richtung hochprofitabler Nutzungen, wie Shopping Malls etc. (damit sind z. B. Bahnflächen angesprochen). Wertkorrekturen im Bereich der Bodenpreise erscheinen auch aus diesem Grund dringend notwendig.

Damit ist der Hintergrund umrissen, vor dem das Thema Qualitätssicherung diskutiert werden sollte.

Wettbewerbskultur

Wettbewerbe sind Ausdruck einer Planungskultur der Konkurrenz und des Vergleiches. Als solche sind sie wesentlicher Bestandteil der Profession der Architekten/innen und Planer/innen.

Wettbewerbe müssen gut vorbereitet sein. Das heißt u.a., daß nicht alle ungelösten Fragen in die Aufgabenstellung eingebracht werden können, da dies zu einer Überforderung führen muß. Andererseits sollte aber auch eine allzu starre Reglementierung vermieden werden.

Grundsätzlich wäre ein politischer Konsens in Bezug auf die Wettbewerbskultur der Stadt anzustreben - etwa darüber, für welche Projekte Wettbewerbe vorzusehen sind.

Wettbewerbe sollten vorzugsweise von Fachleuten vorbereitet werden, die eigene Erfahrungen als Teilnehmer einbringen können. Problematisch erscheint es daher, wenn Auslobung und Vorbereitung von der selben Institution durchgeführt wird; ebenso erscheint die Aufteilung in städtebaulichen Wettbewerb und anschließenden Bauträgerwettbewerb problematisch, da damit die ökonomische Optimierung eines Projektes nicht mehr in der Hand des Entwurfsverfassers liegt. Hier wäre eine sinnvolle Zusammenführung der beiden Ebenen anzustreben.

Im Hinblick auf das Ziel einer Verbesserung der Kommunikationskultur im Wettbewerbswesen sollte die Respektierung der Arbeit des Entwurfsverfassers ein Grundsatz sein, z.B. durch die Schaffung einer Informationskultur in Bezug auf nachträgliche Veränderungen der Rahmenbedingungen.

Qualitätssicherung durch Veränderbarkeit

Städtebauliche Konzepte erfordern ein gewisses Maß an Offenheit, d.h. Spielraum für Erweiterungen und Ergänzungen, ohne daß dabei ein Eindruck des Unfertigen entsteht. Eine Robustheit gegenüber Veränderungen muß gewahrt bleiben. Nur so können städtebauliche Konzepte eine langfristige Gültigkeit erreichen.

Die Veränderbarkeit, als ein Bestandteil des "genetischen Code" einer Stadt muß also in der Planung mitgedacht werden.

Große städtebauliche Projekte auf Flächen, die über lange Zeit der Öffentlichkeit entzogen waren (z.B. Nordbahnhofareal), sollten systematisch öffentliche Räume anbieten, um damit in einem sozialen Prozeß das ausgegrenzte Gebiet in den umgebenden Stadtraum einzubringen.

Die Auswahl von Grundstücken für den Wohnbau sollte auf der Grundlage von Qualitätsvereinbarungen erfolgen. Anzustreben ist eine Qualitätskontrolle nach ökonomischen, ökologischen und städtebaulich-architektonischen Gesichtspunkten.

Steuerung durch Förderung

Qualitätssicherung bedeutet weiters eine Erweiterung des Spektrums der Steuerungsmöglichkeiten. Am wirkungsvollsten ist dabei die ökonomische Steuerung. Bauträgerwettbewerbe stellen hierzu ein wichtiges Instrument dar.

Vorgeschlagen wird die Abkehr vom verbürgten Recht auf Fördermittel, z.B. zugunsten eines Bonussystems (Zugestehung einer höheren Dichte bei besonderen Qualitätsangeboten; "Rabattsystem" für ökologische Maßnahmen, insbesondere im Einfamilienhausbereich etc.).

Kaution

Eine weitere Option stellt die Einhebung einer Kaution durch die öffentliche Hand, bei Bauvorhaben auf stadträumlich bedeutenden Standorten dar.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas

Bauen für wen ?

Es wird vorgeschlagen, das im ersten Impulsreferat dargestellte Modell durch eine weitere "Säule" - die des *Nutzers* - zu ergänzen. Damit stellt sich die Frage: Für wen wird gebaut und weiters, von welchen gesellschaftlichen Bedürfnissen ist auszugehen ? Hier ist vor allem die Politik, die in einem nahen Kontakt zur Bevölkerung steht, aufgerufen, für entsprechende Festlegungen und Klarstellungen zu sorgen und in der Folge die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Dazu wird angemerkt, daß die Umsetzung der Nutzerwünsche Aufgabe des Bauträgers ist, der damit eine Kernfunktion der Wirtschaft ausübt. Auf einem funktionierenden (d.h. entspannten) Markt bestimmt letztlich der Nutzer die Umsetzungen der Bauträger. Darüber hinaus stellen Bauwerke langfristig existierende, sichtbare Produkte dar; sie werden daher auch von Interessen bestimmt, die über den engeren Begriff von Nutzung hinausreichen.

Die Qualität eines Projektes (etwa in Bezug auf die Ausstattung) steht nicht zuletzt in Abhängigkeit vom Standort - sie kann z.B. je nach Bezirk unterschiedlich zu bewerten sein.

Für die Definition von Qualität in der Architektur und in der Stadtplanung gibt es keine gesicherte Basis. Hier geht es um Konflikte und Gegensätzlichkeiten. Es erscheint daher problematisch, die öffentliche Meinung als Grundlage von Entscheidungen anzusehen; vielmehr ist es Aufgabe der Planer/innen Bilder zu schaffen, in denen die Fülle von Qualitätskriterien dargestellt wird.

Darüber hinaus müssen Entscheidungsrichtlinien zur Beurteilung und Bewertung von Projektfolgen erstellt und diskutiert werden.

Qualität als subjektiver, dynamischer Begriff

Mit dem Begriff der Qualitätssicherung ist die Vorstellung von Qualität als objektiver Wert verbunden. Tatsächlich ist Qualität aber ein subjektiver, differenzierter Begriff und wird, je nach dem von welcher Perspektive aus, unterschiedlich definiert. Demnach sind

in Fragen der Qualitätssicherung auch Konfliktmodelle einzubeziehen. Es wäre ein falscher Weg hier mit Harmonisierungsstrategien zu agieren.

Grundsätzlich ist allen Akteuren die Absicht und Fähigkeit zuzugestehen, Qualität zu schaffen, womit jedoch unterschiedliche Vorstellungen verbunden werden. Im Modell der "vier Säulen" stehen einander bereits unterschiedliche Positionen gegenüber. Darüber hinaus sind damit auch Qualitäten angesprochen, die noch gar nicht als solche erkannt werden.

Konnte in der Vergangenheit noch von einer Gesellschaft mit einer starken Mitte gesprochen werden, so ist heute von einer Wirklichkeit verschiedener Gesellschaften auszugehen, in der es die *eine* Qualität, nicht mehr gibt und immer neue Qualitäten definiert werden.

Es stellt sich somit die Frage, welche Qualität gesichert werden soll.

Rahmenbedingungen für Qualität - Bodenwert

Als Beispiel, an dem in der Diskussion aufgeworfene Fragen konkretisiert werden können, wird das Entwicklungsprojekt Nordbahnhof angeführt. Der für dieses Areal erarbeitete Entwurf zeichnet sich demnach durch eine betont risikominimierende Konzeption aus. Dennoch wurde das Projekt nicht weiter verfolgt. Es wird daher die Frage aufgeworfen, wie eine Planung beschaffen sein muß, um nicht in der Umsetzung zu scheitern.

Als ein Hauptproblem in diesem Zusammenhang werden die übersteigerten Bodenpreise genannt. Gute Architekturqualität ist unter dieser Voraussetzung kaum noch zu realisieren, bzw. läuft Gefahr, in der hohen Dichtentwicklung unterzugehen.

Dazu wird festgestellt, daß in Österreich derzeit Dichtewerte realisiert werden, wie sie in früheren Zeiten kaum erreicht wurden. Geschäfte oder andere kleinere Nutzungen sind in dieser Situation kaum noch realisierbar. Wertkorrekturen bei den Bodenpreisen durch die öffentliche Hand sollten daher in Erwägung gezogen werden.

In Bezug auf das Projekt Nordbahnhof stellt sich überdies die Frage, woher der Wachstumsdruck für dieses Gebiet kommen soll. Im konkreten Fall entwickelt sich der Bodenpreis nicht aus der spezifischen Lagequalität, sondern aus dem Investitionsbedarf des Eigentümers.

Grund und Boden ist heute immer noch ein sehr schwerfälliges Gut, das starre Rahmenbedingungen schafft und jede Transaktion aufgrund der rechtlichen Lage sehr schwierig gestaltet. Sein Preis richtet sich nach der Verwertbarkeit. Eine Entwicklung in Richtung größerer rechtlicher Flexibilität würde daher eine entscheidende Verbesserung der Situation bedeuten.

Öffentlichkeitsarbeit für Architektur

Als besonders wichtig wird eine intensive Öffentlichkeitsarbeit der Stadt angesehen. Anstehende Projekte sollten demnach in den relevanten Medien forciert werden, um damit ein breites Bewußtsein für die Anliegen der Architektur zu schaffen, wie dies etwa auch für die Belange von Umwelt und Natur geschieht.

Wettbewerb

Grundsätzlich ist es die Aufgabe der Politik, Akzente zu setzen und Themen vorzugeben. Mit dem Bauträgerwettbewerb ist ein wichtiger Ansatz zur Sicherung von Qualität geschaffen worden. Es ist nun zu überlegen, welche weiteren Instrumente noch zu entwickeln sind.

Der Wettbewerb gilt als entscheidendes Instrument der Qualitätssicherung. Forschung und Entwicklung in diesem Zusammenhang sind jedoch nur möglich, wenn auch Gewinne erwirtschaftet werden können. Es wird daher vorgeschlagen, im Hinblick auf den hohen Kosteneinsatz der Büros Wettbewerbe an eine Verpflichtungserklärung zu binden (auch wenn dies bedeutet, daß damit bestimmte Wettbewerbe nicht zustande kommen, z.B. Technisches Museum).

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Nutzerbedürfnisse

Derzeit ist eine Veränderung etwa des Wohnungsmarktes vom Verkäufer- zum Käufermarkt zu beobachten. Grundsätzlich ist daher eine Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen der Nutzer/innen an der Zeit. Die Frage, welche Kriterien, z.B. neben der ÖV-Anbindung, für die Qualität eines Projektes maßgeblich sind, ist Gegenstand einer Studie der Stadtplanung.

Nordbahnhof

Was die Entwicklung des Nordbahnhofs und vor allem auch des Areals vor dem Konferenzzentrum (der "Platte") betrifft, so sollte die Politik durchaus Gelassenheit und den "Mut zur Lücke" zeigen. Im Falle des Nordbahnhofs sind die Schwierigkeiten vor allem in den Verkaufsverhandlungen mit den ÖBB begründet. Grundsätzlich besteht die Absicht am vorhandenen Projekt festzuhalten, es ist jedoch beim gegenwärtigen Stand davon auszugehen, daß das Areal für den sozialen Wohnbau kaum zu finanzieren ist.

Dies bedeutet, daß neue Überlegungen angestellt, bzw. neue Finanzierungsmöglichkeiten abgewartet werden müssen.

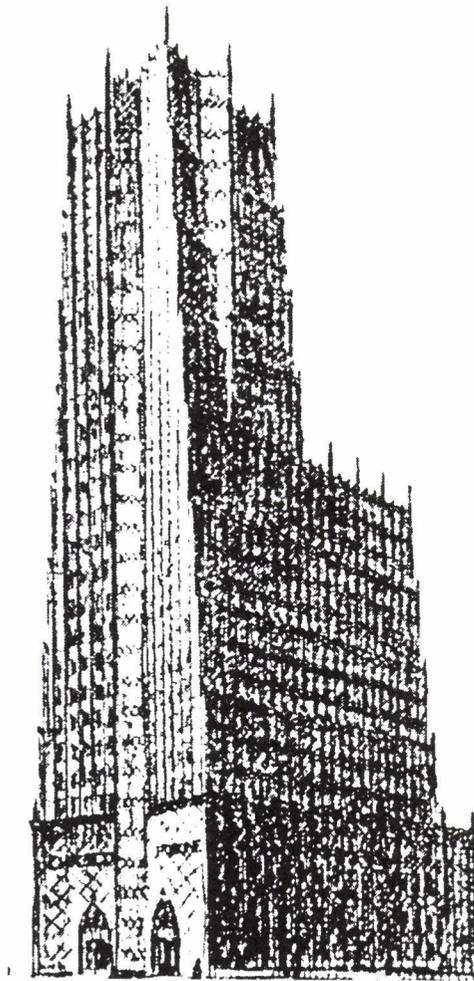
Begriff Qualität

Im Gespräch wurden unterschiedliche Zugänge zum Veranstaltungsthema "Qualitätssicherung in Städtebau und Architektur" gefunden. Es zeigte sich, daß die Frage, was Qualität tatsächlich ist, nicht so einfach beantwortet werden kann. Dennoch sollte vor der scheinbaren Beliebigkeit des Qualitätsbegriffes nicht resigniert werden. Die Förderung bzw. Sicherung der Qualität und die Verbesserung des entsprechenden Instrumentariums ist und bleibt ein wichtiges Ziel.

In diesem Sinne wird die Stadtplanung ein Memorandum über die zur Verfügung stehenden Instrumentarien der Qualitätssicherung, bzw. über die noch vorhandenen Defizite erstellen.

Modell "Kaution"

Ein für die konkrete Politik wichtiger Ansatz könnte in den Überlegungen bezüglich hinsichtlich einer "Kaution" für Großprojekte liegen, welche die Finanzierung einer Umnutzung bzw. notfalls eines Abbruches sichern würde. Aktuell wäre diese Anregung z.B. für die Multiplex-Kinoprojekte zu prüfen.



2. Wiener Architekturgespräch

Hochhäuser Eine adäquate Bauform für Wien ?

INHALT:

Impulsstatement, Architekt D.I. Leopold Dungl (17)

Impulsstatement, Prof. Architekt D.I. Wolf D. Prix (17)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (18)

Statement, Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (19)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (20)

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (22)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (23)

2. Wiener Architekturgespräch: Hochhäuser - eine adäquate Bauform für Wien ? (3.12.1998, 19.30 h, 1020, Praterstraße 1-7)

Begrüßung der Teilnehmer und Vorstellung der Impulsreferenten durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Impulsstatement, Architekt D.I. Leopold Dungl

Ein Ausgangspunkt der Diskussion könnte etwa die Fertigstellung der drei Hochhäuser an der Wagramerstraße bzw. eine vergleichende Bewertung der Qualität dieser Projekte sein. Für eine grundsätzliche Aussage zur Frage *Hochhäuser - eine adäquate Bauform für Wien?* wäre dies jedoch kein geeigneter Ansatz. Dieses Thema muß sehr viel differenzierter behandelt werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die Stadt Hochhäuser braucht. Hochhäuser sind Symbole, in denen die Stadt sich selbst darstellt. Tatsache ist aber auch, daß ein Hochhaus sehr viel Stadt-Raum beansprucht bzw. dominiert. Es muß daher an ein solches Gebäude ein hoher Anspruch gestellt werden, eine nur durchschnittliche Qualität reicht hier nicht aus.

In der für Wien erarbeiteten Hochhaus-Studie wurden die wichtigsten Grundlagen des Themas aufgearbeitet. Darüber hinausgehend wäre die Frage zu stellen, welches Verfahren entwickelt werden kann, um die Qualität von Hochhausprojekten zu sichern, und in welcher Weise der Realisierungsprozeß begleitet und kontrolliert werden soll. Entsprechende Überlegungen sollten rasch angestellt werden, denn eine weitere Entwicklung auf dem derzeitigen Niveau würde das Ausbleiben von notwendigen, positiven Signalen für den Hochhausbau in Wien bedeuten.

Impulsstatement, Prof. Architekt D.I. Wolf D. Prix

Vor allem ist die Frage interessant, warum das Thema Hochhaus in Wien und in anderen Städten so emotional behandelt wird, bzw. behandelt wurde. Eine mögliche Antwort darauf könnte in einem Ansatz (*Feuerstein*) liegen, demzufolge mit der Errichtung eines

Turmes Macht und Sexualität verbunden wird, und daß aus Angst vor solch einem Zusammenhang verhindert wird, die Bauform Hochhaus als eine primäre Bauform zu sehen. Der Anlaß bzw. die Ausgangssituation für die dreibändige Hochhausstudie (die inzwischen als Vorbild für ähnliche Studien in München und Frankfurt diente) war eine dynamische Entwicklungsphase Wiens am Ende der 80iger Jahre, in der die Stadt gegen den erwarteten Ansturm an Projekten gewappnet werden sollte. Es waren Kriterien zu schaffen für die Entwicklung der Stadt Wien, der das Zukunftsbild einer dynamisch wachsenden Stadt zugeschrieben wurde.

Zunächst wurden Kriterien für ein Auswahlverfahren erarbeitet, die wichtigsten davon sind die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Multifunktionalität und der innere Anteil an Öffentlichkeit, den jedes Hochhaus braucht.

Notwendig erscheint allem voran eine Entideologisierung der Hochhaus-Diskussion in Wien. Zu erwarten ist, daß sich das Hochhaus weiter etablieren wird. Die Stadt wird sich also mit dieser Entwicklung auseinandersetzen müssen.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (1)

Hochhaus als Zeichen

Verschiedene Einschätzungen machen deutlich, daß sich etwa die sehr guten Wirtschaftsdaten der Stadt im Selbstbewußtsein ihrer Bewohner nicht widerspiegeln. Tatsächlich weist die reale Entwicklung Wiens mehr Dynamik auf, als sich die Bevölkerung offenbar selbst zuzutrauen scheint. Hochhäuser stehen in einer Stadt für Wirtschaftskraft und Dynamik und sollten daher eine positive Aufnahme finden. Tatsächlich haben sich die Voraussetzungen dafür deutlich verbessert. Derzeit werden in Wien bereits Hochhäuser gebaut ohne daß jeweils die traditionelle öffentliche Diskussion darüber geführt werden müßte.

Kritisch wird angemerkt, daß die Projektion von Macht etc. auf das Symbol Hochhaus und die daraus resultierende Abwehrhaltung den Blick auf andere Entwicklungen verstellt - etwa jene im Bereich der Bauklasse V, wo zunehmend höhere Bebauungsdichten entstehen.

Qualitätsbau Hochhaus

Das Hochhaus sollte, wie bereits angesprochen, grundsätzlich als eine mögliche Bauform betrachtet werden, und wie bei allen Bauformen ist jeweils nur ein kleiner Teil

der Objekte von hoher Qualität. Eine Festlegung, derzufolge alle Hochhäuser auch Qualitätsbauten sein müßten, erscheint daher nicht als ein adäquater Ansatz.

In der angesprochenen Hochhaus-Studie wurde versucht, Stadträume zu definieren, für die besondere Qualität bei der Errichtung von Gebäuden gefordert wird. Es sollten aber auch Stadträume definierbar sein, in denen aus ökonomischen Erwägungen Hochhäuser ohne diesen besonderen Qualitätsanspruch errichtet werden können (in den USA sind Bürohochhäuser zum Großteil keine Qualitätsbauten). Zukünftig könnte auch in Wien die Entwicklung mit sich bringen, daß hier ansiedelnde Headquarter Hochhäuser errichten wollen.

Hochhaus-Studie - Verbindlichkeit der Kriterien

Es werden drei Kategorien von Kriterien unterschieden:

- Die Standortfrage (z.B. Anschluß an den öffentlichen Verkehr),
- Nutzung bzw. Nutzungsmischung,
- Gestaltung.

Kritisch angemerkt wird, daß die in der Hochhaus-Studie entwickelten Kriterien in konkreten Beurteilungen und Entscheidungen (z. B. im Gestaltungsbeirat) nicht als verbindlich erachtet werden. Die Einschaltung eines Verfahrens zur Qualitätssicherung wird daher befürwortet. Prinzipiell wird angeregt, den Inhalten der Studie durch ein politisches Willensbekenntnis Geltung zu verschaffen.

Dazu wird festgestellt, daß mit einem solchen Anspruch die Funktion der Hochhaus-Studie, die nur Argumente für eine weiterführende Diskussion versammeln sollte, überschätzt würde. Ein Konsens über konkrete Standorte wurde im Rahmen der Studie nicht gesucht.

Außerdem wird klargestellt, daß bei dem Vorschlag, ein weiteres Verfahren bei der Entwicklung von Hochhausprojekten einzurichten, nicht an einen zusätzlichen Beirat zu denken ist, sondern an die Festlegung spezifischer Inhalte und Kriterien.

Statement, Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Grundsätzlich sollte bedacht werden, daß die Hochhaus-Studie nicht, wie beispielsweise der STEP, den politischen Willen der Stadt dokumentiert.

In diesem Zusammenhang wäre der Begriff der politischen Meinung zu definieren. Zwar ist zunächst der zuständige Stadtrat maßgeblich, daneben geht es wesentlich aber auch etwa um die Interessen des Bezirkes. Politische Meinungen bzw. Überzeugungen ent-

wickeln sich dabei oft erst im Zuge des Diskussionsprozesses.

Hinsichtlich der Kritik am Fachbeirat ist grundsätzlich festzustellen, daß eine Nichtbefassung bzw. Abschaffung des Beirates keine Lösung für die angesprochenen Fragen darstellen würde. Dabei ist die Position des Beirates zu bedenken, der die Funktion eines Ratgebers ausübt und daher nicht politische Verantwortung für die jeweiligen Entscheidungen übernehmen kann.

Problematisch erscheint in der gegenwärtigen Situation, daß Hochhäuser an von Investoren gewählten, zum Teil jedoch städtebaulich falschen Standorten angedacht werden. Bei einem grundsätzlichen Bekenntnis zum Hochhaus, sowohl hinsichtlich seiner Berechtigung als Bauform, wie auch seiner potentiellen, stadträumlichen Attraktivität, besteht jedoch Skepsis gegenüber vereinzelt in die Stadtlandschaft gesetzten Hochhausprojekten.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (2)

Einzelstehende Hochhäuser - Cluster

Dazu wird angemerkt, daß dem Einwand gegen das einzelne in der Stadtlandschaft stehende Hochhaus entsprochen werden könnte, indem einfach die Errichtung von Hochhäusern in größerer Zahl ermöglicht wird. Weiters wird an einzelstehende hohe Bauwerke erinnert, die traditionell auch in nichturbanen Landschaften zu finden sind.

Im Rahmen einer Studie wurden für London stadträumliche Sichtkorridore zwischen wichtigen, freizuhaltenden Blickpunkten festgelegt. In Wien wird z.B. eine solche bedeutende Sichtachse, die zwischen dem Belvedere und der Innenstadt verläuft, durch den in seiner Höhenentwicklung gleichförmigen Cluster *Wien Mitte* verstellt. Es wird nun die Frage aufgeworfen, ob hier nicht einzelne, in der Höhe differenzierte Gebäude, wie sich dies aus den unterschiedlichen Investorenanforderungen ergeben würde, eine bessere Lösung erbracht hätten.

Grundsätzlich, so wird festgestellt, müssen sich Cluster entwickeln und können nicht verordnet werden.

Hochhäuser und Funktionalität

Aus der Sicht des Investors und Developers sollte dem solitären Hochhaus die Idee der "Skyline", des Clusters gegenübergestellt werden. Bei diesem Konzept steht nicht das einzelne Hochhaus im Vordergrund (daher relativiert sich hier auch die Frage der

Gestaltungsqualität des Einzelgebäudes). Mit der Bildung von Clustern können kleinere, multifunktionale, lokale Zentren geschaffen werden.

Die Herstellung der funktionalen Durchmischung erweist sich als eine nicht ganz einfache Aufgabe, die nur auf der Ebene des Gesamtprojektes zu bewältigen ist. Funktionale Durchmischung bedeutet meist das Auftreten sehr unterschiedlicher Besucherströme, die nur schwer in einem Gebäude zu organisieren sind. Multifunktionalität ist jedoch die Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg einer Investition. Der Gestaltungsqualität ist die ihr zukommende Beachtung zu widmen; entscheidend für ein Projekt ist jedoch die Frage der Funktionalität.

Die derzeitige Entwicklung im Hochhausbau könnte als ein vorsichtiges Herangehen an die konkreten Fragen des Umganges mit der Bauform Hochhaus gesehen werden. Ein solcher Entwicklungsprozeß ist notwendig und sinnvoll. Generell ist abzusehen, daß künftig vermehrt Hochhäuser geplant und gebaut werden. Hochhäuser erwecken auch in einer durchschnittlichen Gestaltqualität mehr Aufmerksamkeit und Interesse als andere Bauformen und sind Zeichen einer dynamischen Zukunftsentwicklung. Darüber hinaus ist das Hochhaus im Cluster auch wirtschaftlich vertretbar.

Clusterbildung und Entwicklungsdynamik

In Bezug auf das Konzept der Clusterbildung werden Zweifel angemeldet, ob die dafür notwendige Entwicklungsdynamik in Wien vorhanden ist. Nicht zuletzt das Beispiel New York zeigt, daß einzelstehende Hochhäuser Stadtbild und Straßenleben nicht verarmen lassen müssen; so wie sich auch negative Beispiele monofunktionaler Cluster finden.

Dagegen wird argumentiert, daß ein vergleichbares Straßenleben in Wien, außerhalb des Gürtels (z.B. auf der Wagramerstraße) kaum erreicht werden kann.

Multifunktionalität im aufgehenden Gebäude herzustellen, erweist sich jedoch (vor allem auf Grund der unterschiedlichen Nutzerströme) als sehr schwierig (so sind beispielsweise die Dachrestaurants wirtschaftlich in einer eher schwierigen Position).

Wenn von Hochhaus-Clustern gesprochen wird, sollte außerdem nicht übersehen werden, daß es dabei in der primären Nutzung großteils um Büroflächen geht und zwar in einer Größenordnung von 30 - 40.000 m² für ein Gebäude. Der Bedarf an Büroflächen ist jedoch nicht unbegrenzt. Es würde in Wien voraussichtlich Jahrzehnte dauern, um das Flächenangebot eines solchen Clusters abzubauen. Die Wirtschaftlichkeit muß dabei aber immer gegeben sein, da sonst eine Finanzierung nicht möglich ist.

Hochhäuser als Instrument der Entwicklung

Es wird angeregt, an die vorliegenden Fragestellungen nicht mit rezepthaften Lösungen heranzugehen, sondern differenzierte Betrachtungsweisen und Zugänge zu entwickeln.

Prinzipiell können Hochhäuser als auch Einzelobjekte gute Lösungen darstellen; auch in Wien gibt es Lagen wo dies vorstellbar ist (wie auch andere, wo dies nicht vorstellbar ist). Hochhäuser könnten in diesem Zusammenhang als Instrument der Entwicklung gesehen werden. Die Stadt sollte entsprechende Projekte daher nicht nur zulassen, sondern gegebenenfalls aktiv fördern. So wird zum Beispiel an die Entwicklung des Standortes vor dem Konferenzzentrum erinnert. Ohne das im Rahmen des EXPO-Projektes für diesen Standort geschaffene Vorstellungsbild hätte dort keine vergleichbare Entwicklung stattgefunden.

Problematisch erscheint derzeit jedoch, daß sich das Investoreninteresse auf beliebige, d.h. auch (städtebaulich) zweitrangige Standorte richtet.

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Die Ursachen für das Fehlen eines ausgeprägten Hochhausbestandes in Wien sind nicht mit einer bestimmten Eigenschaft oder Haltung der Bevölkerung in Zusammenhang zu bringen; sie liegen vielmehr in der von Klein- und Mittelbetrieben geprägten wirtschaftlichen Landschaft der Stadt begründet, in der jene Unternehmen fehlen, die groß genug sind, um sich in dieser Bauform darzustellen. Auch heute werden derartige Gebäude zumeist für andere Nutzer errichtet.

Darüber hinaus bestehen von Seiten der Stadt natürlich auch gewisse Bedenken gegenüber einer Entwicklung, die in Richtung Verwechselbarkeit, Angleichung an andere Städte führen könnte. Eine Stadtplanung kann daher nicht völlige Freiheit gewähren und darauf vertrauen, daß die Vernunft den richtigen Weg weisen und irgendwann in der Zukunft alles zum Guten führen wird.

Grundsätzlich sind Hochhäuser faszinierende Bauwerke, hinsichtlich ihrer Modernität, der Präsenz zeitgemäßer Technologie, der attraktiven Nutzungsmöglichkeiten usw. Allerdings sind auf Grund der Dimensionen und der spezifischen Anforderungen Rahmenbedingungen zu beachten, in Bezug auf die Funktion und vor allem die Lage von Hochhäusern im Stadtgebiet, um die charakteristische Silhouette Wiens insbesondere im Umgebungsbereich der Innenstadt zu erhalten.

Hochhausstandorte müssen daher eine Reihe von Bedingungen erfüllen; neben der Einfügung in das Stadtbild, der Freihaltung von Sichtbeziehungen etc. geht es um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Bereitstellung sozialer und technischer Infrastruktur u.a., sowie generell um die Konformität mit den Konzepten zur Stadtentwicklung. Hochhausgruppen sollten dabei Vorrang gegenüber einzelstehenden Bauwerken - die Gestaltung der Stadtlandschaft Vorrang gegenüber Einzelinteressen (hinsichtlich der Situierung von Symbolen im Stadtraum) haben. Auch für das solitäre

Hochhaus kann es geeignete bzw. richtige Standorte geben, generell erscheint jedoch das Clustermodell den sinnvolleren Weg zu zeigen.

Es wird daher die Entwicklung von Hochhauslandschaften an geeigneten Standorten, unter Sicherung der Stadtverträglichkeit ermöglicht. Dazu wird gegenwärtig, auch auf der Grundlage von internationalen Erfahrungen, ein Beurteilungsraster für künftige Hochhauswidmungen entwickelt.

Nicht akzeptiert werden kann jedoch eine unverträgliche Erhöhung des Bauvolumens nach der Einreichung eines konkreten Projektes, durch Ausnutzung des § 69 der Bauordnung. Dies widerspricht den stadtplanerischen Grundsätzen, aber auch jenen der Ehrlichkeit und Transparenz.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (3)

Standorte

Es wird die Frage aufgeworfen, ob seitens der Stadt Wien bereits Widmungen für konkrete Standorte, an denen in der Zukunft Cluster entstehen könnten, durchgeführt wurden.

In der Hochhaus-Studie wurde u.a. Kagran als ein geeigneter Standort vorgeschlagen. Eine solche Entwicklung scheint derzeit jedoch an der Frage des Baues der B 3 gescheitert oder zumindest zurückgestellt zu sein. Als eine weitere geeignete Zone wurde der Handelskai vorgeschlagen, hier könnten Handelszentren frei wachsen ohne daß allzu enge Qualitätskriterien angelegt werden müßten.

Dazu wird festgestellt, daß Zonierungspläne in dieser Verbindlichkeit für Wien nicht bestehen. Seitens der Stadt wurden in der Vergangenheit bereits in mehreren Ansätzen Überlegungen zur Situierung von Hochhäusern angestellt. So wurden etwa in einer früheren Studie (*Potyka*) in Orientierung an internationalen Beispielen, Flußläufe als mögliche Hochhauszonen vorgeschlagen. In der Studie von 1990 wurde die Verkehrserschließung und vor allem die Anbindung an den öffentlichen Verkehr als wesentliches Kriterium herausgestellt.

Verschiedene Novellierungen der Bauordnung haben das Hochhaus für Investoren zunehmend attraktiv gemacht. Es sollte jedoch nicht übersehen werden, daß die konkreten Gegebenheiten in Wien eine Ausgangssituation schaffen, die es schwieriger macht hier Hochhäuser zu errichten als etwa in New York. Grundsätzlich problematisch erscheint es, daß Projekte entwickelt und realisiert werden (z.B. AKH, Milleniumstower u.a.), die den Masstab der vorhandenen Stadtlandschaft sprengen.

Voraussetzungen für den Bau von Hochhäusern in Wien

Durch die baurechtlichen Bedingungen und ihre Handhabung wurde in der Vergangenheit der Bau von Hochhäusern praktisch verhindert. Auf Grund der fortschreitenden technischen Entwicklung, wie auch der nun günstigeren baurechtlichen Situation, ist die Errichtung von Hochhäusern deutlich kostengünstiger geworden. Da auch die Grundstückspreise nicht wesentlich gestiegen sind, erklärt sich daraus das zunehmende Interesse der Investoren, obwohl eine Nutzungsoptimierung nicht unbedingt für das Hochhaus spricht. Grundsätzlich geht es hier jedoch nicht nur um wirtschaftlich-funktionelle Optimierung, sondern auch um Image- und Prestigefragen

Ein deutlicher Meinungsumschwung in Bezug auf die Akzeptanz der Bauform Hochhaus hat nicht nur bei Architekten und Behörden etc. stattgefunden, sondern auch in der Bevölkerung; Wien erlebt hier eine rasante Entwicklung.

Öffentlicher Raum

Es wird festgestellt, daß das Thema öffentlicher Raum in der Diskussion bisher nicht angesprochen wurde. Zu behandeln wäre insbesondere die Frage, wie mit der Errichtung von Hochhäusern öffentlicher Raum geschaffen werden kann.

In diesem Zusammenhang wird die Notwendigkeit einer vorausschauenden Planung, vor allem für den Bereich von U-Bahn Stationen betont. Damit soll z.B. verhindert werden, daß der öffentliche Raum an U-Bahn Endstellen von Nutzungen wie Baumärkten u.ä. bestimmt wird.

Verständnis von Stadt

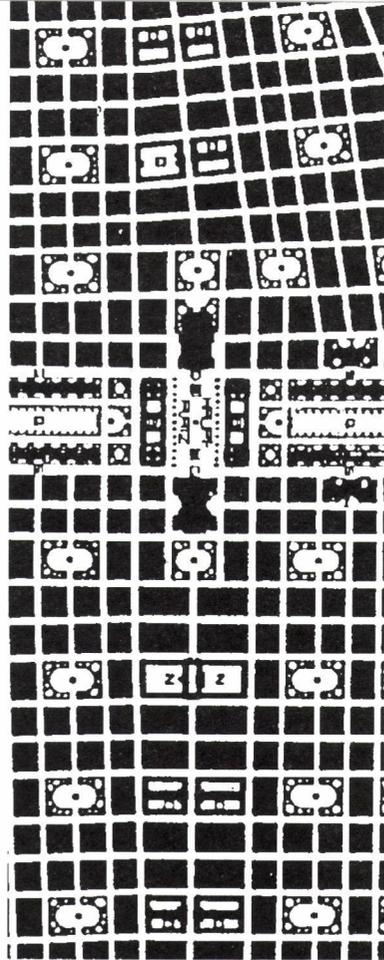
Grundsätzlich, so wird festgestellt, geht es in der gegenständlichen Diskussion um das jeweilige Verständnis von Stadt: Die Stadt als "Geldmaschine", funktionierend nach den Gesetzen des Kapitals einerseits, und (besonders auf Wien bezogen) die Stadt als Raumin szenierung, nach den Regeln eines Camillo Sitte andererseits.

Es ergibt sich nun die Frage, ob das Leitbild der Harmonisierung nach einem traditionellen Stadtverständnis weiter aufrechterhalten werden kann und ob nicht im Sinne der zu wünschenden urbanen Vielfalt Hochhäuser auch als andere Zeichen als die der Kapitalisierung gesehen werden können. Dabei kann es durchaus Überschneidungen zwischen den verschiedenen Sichtweisen von Stadt geben - *das eine gewinnen und dabei das andere nicht verlieren.*

Resumee

Die Stadt Wien hat in den vergangenen 20 Jahren ihre Möglichkeiten für eine Sicherung des Bestandes genützt. Nun sind neue Entwicklungen in Gang gekommen, und es gilt daher einen Ausgleich zwischen der Stadt des Camillo Sitte, des Otto Wagner usw. und den neuen Elementen und Strukturen zu finden. Dabei sind die Chancen aller berührten Bereiche zu sichern; insbesondere muß die Frage der Maßstäblichkeit berücksichtigt werden.

Das Hochhaus sollte, ohne besonders forciert zu werden, eine in der Vielfalt der Stadt vorhandene Bauform darstellen. Die Festlegung von Standorten für Hochhäuser, deren Gestalt und Vernetzung mit dem Stadtraum, erfolgt auf der Grundlage von Qualitätskriterien. In den Entscheidungsprozessen sollte nicht nur eine Maxime verfolgt werden, vielmehr müssen alle beteiligten Interessen zur Geltung kommen.



3. Wiener Architekturgespräch

Städtebauliche Dichte Ein Kriterium für städtebauliche Qualität

INHALT:

Impulsstatement, Universitätsprofessor Thomas Sieverts (27)

Impulsstatement, Dr. Silvia Renezeder (29)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (31)

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (33)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (34)

3. Wiener Architekturgespräch: Städtebauliche Dichte - Ein Kriterium für städtebauliche Qualität (18.2.1999, 19.30 h, 1020, Praterstraße 1-7)

Begrüßung der Teilnehmer und Vorstellung der Impulsreferenten durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Impulsstatement, Universitätsprofessor Thomas Sieverts, T.U. Darmstadt

Begriff Dichte

Nur wenige städtebauliche Themen, sind emotional so stark besetzt, wie das Thema Dichte. Der Begriff Dichte muß differenziert betrachtet und in den Ansätzen unterschieden werden:

- geometrische Dichte
- visuelle Dichte
- soziale Dichte

Die einzelnen Ziele müssen getrennt verfolgt werden; sie können untereinander auch Konflikte ausbilden (wenn etwa die Wirtschaftlichkeit trotz zunehmender Bewohnerdichte absinkt, weil sich dadurch die Wohnqualität verschlechtert usw.). In der Diskussion wäre zunächst Klarheit darüber zu schaffen, was durch Dichte erreicht werden soll.

Schonung der Landschaft

Ein prinzipieller Ansatz geht davon aus, daß, um den Landschaftsverbrauch zu begrenzen, dicht gebaut werden soll - dem Gesetz nach "flächensparend und bodenschonend". Hier liegt jedoch bereits ein Widerspruch, denn flächensparend heißt nicht gleichzeitig auch bodenschonend zu bauen (hoher Versiegelungsgrad etc.).

Wirtschaftlichkeit

Allgemein wird von der Grundannahme ausgegangen, daß hohe Dichten wirtschaftlich sind.

Diese Annahme ist jedoch zu hinterfragen. So würde beispielsweise die Berücksichtigung aller nicht vermietbaren Nutzflächen die Dichtewerte deutlich reduzieren. Es zeigt sich weiters, daß in der Praxis höhere Dichten nur durch die Verbindung unterschiedlicher Nutzungen (z.B. "Hinterhof"-Nutzung) zu realisieren sind.

städtische Räume

Ein weiteres Argument für Dichte leitet sich aus dem Wunsch her, städtische Räume zu schaffen. Tatsächlich hat aber der geschlossene Eindruck eines Stadtraumes nur wenig mit dem Verhältnis von Volumina und Fläche zu tun. Es geht hier vielmehr um visuelle Dichte, die für eine Stadt wichtiger ist als geometrische Dichte, wenn sie auch nur schwer meßbar ist.

Urbanität

Die Herstellung von Urbanität ist ein weiteres Ziel städtebaulicher Verdichtung. Ausgehend von der Stadt des 19. Jahrhunderts ist bis heute eine kontinuierliche Aktivitätsverdünnung zu verzeichnen (dabei soll nicht übersehen werden, daß die Kehrseite dieses historischen Aktivitätsniveaus auch soziale und wirtschaftliche Rückständigkeit bedeutete). Solange der Flächenverbrauch steigt, ist eine weitere Aktivitätsverdünnung nicht aufzuhalten. Da auch die Arbeitsplatzdichten beständig sinken, erscheint die Sicherung des Urbanitätsniveaus durch funktionelle Mischung schon auf Grund des ungünstigen Verhältnisses von Arbeitsplätzen und Wohnungen nur schwer möglich.

Dichte als Qualitätskriterium

Fragen der Dichte werden zumeist nur für den Bereich des Wohnbaus diskutiert. Wesentliche Verdichtungsreserven liegen jedoch vor allem im Gewerbebereich (häufig haben sich diese Gebiete praktisch bereits zu Mischgebieten entwickelt) und im Bereich der Verkehrsflächen (hier ist etwa auch an Siedlungsgebiete mit sehr geringen Dichten usw. zu denken).

Grundsätzlich sollte bedacht werden, daß die Aussagekraft von Dichtezahlen begrenzt ist. Wenn die auf Basis der Geschoßflächen des einzelnen Gebäudes errechnete Verhältniszahl in einen größeren räumlichen Zusammenhang gestellt, also das Stadtgefüge mit öffentlichen Einrichtungen, Freiflächen usw. berücksichtigt wird, so ergeben sich wesentlich geringere Dichtewerte. Die Stadt muß als Ganzes betrachtet werden - nicht nur die einzelne Fläche für sich, sondern auch die dazugehörigen Funktionen.

Dichte ist also mehr, als ein Ergebnis von Quantität. Die dichte Stadt ist ein Qualitätskriterium - sie ist mehr als der Eindruck einer geschlossenen Stadt, mehr als Infrastruktur usw.

Generell ist festzustellen, daß bei höheren Dichten die Anforderungen an die Planung steigen. Für die Erfordernisse einer sorgfältigen Planung reicht der Detailliertheitsgrad des Bebauungsplanes oft nicht mehr aus.

Impulsstatement, Dr. Silvia Renezeder, Stadterneuerungs- u. Eigentumswohnungsges.

Kriterien der Wohnungswahl

An die Frage der städtebaulichen Qualität gehen Wohnbauträger mit empirisch fundierten Erkenntnissen heran. Erhoben werden die Wünsche und Bedürfnisse der potentiellen Nutzer. Dabei zeigt sich generell, daß die Konsument/innen sind in ihren Entscheidungen flexibler geworden sind; sie sind bereit umzuziehen, sobald ein günstigeres Angebot vorliegt. Die Wohnwünsche richten sich vor allem nach dem Arbeitsplatz und der persönlichen Situation (Alleinerzieher, Single usw.). Zunehmend wichtig für die Standortwahl sind auch die Erreichbarkeit (ÖV-Anschluß, Garagen etc.), der Freizeitwert und die soziale Infrastruktur. Für die Zukunft ist zu erwarten, daß sich neue Lebensstile, neue Formen der Arbeit und des partnerschaftlichen Zusammenlebens (Aufteilung der Pflichten) etc. herausbilden werden.

Freizeitstadt

In einer sich rasch verändernden, hektischen Welt, wird das Bedürfnis nach einem individuellen Ruheort zunehmen. Freizeit wird in der Gesellschaft verstärkt qualitativ bewertet. Die Konsument/innen der Zukunft werden keine Verschwendung von freier Zeit in Kauf nehmen und danach trachten, die gewünschten Freizeiteinrichtungen leicht erreichbar und in entsprechender Qualität zur Verfügung zu haben. Die heute bereits hohen Freizeitausgaben werden in Zukunft weiter steigen.

Aufwertung von Stadträumen

In den dicht bebauten Stadtgebieten besteht zwar in aller Regel eine gut funktionierende Infrastruktur, jedoch meist auch ein signifikanter Mangel an Grün- und Erholungsräumen. Im Zuge der Zentrifizierung der 80iger Jahre, bei der vor allem jüngere Stadtbewohner/innen in die Zentren zurückkehrten, wurde der Stadtraum durch Nachverdichtung ergänzt. Dadurch wurde, z.T. auch in Bezug auf die Grünraumversorgung, in vielen Fällen eine Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität erreicht. Als Beispiel dafür kann etwa die Mariahilferstraße genannt werden. Durch Nutzung der Flächenreserven, Renovierung von Gebäuden und Neugestaltung des öffentlichen Raumes, wurde hier ein hochwertiges Gebiet geschaffen. Dazu gibt es jedoch kein generelles, für die gesamte Stadt gültiges Konzept. In bestimmten Fällen kann statt Erhaltung bzw. Verdichtung auch ein Entkernen von Bebauungen der geeignetere Weg zur Verbesserung von Lebensqualität sein.

Verbesserung bestehender Wohnquartiere am Stadtrand

Am Stadtrand sind in der Vergangenheit große Wohnquartiere als Monostrukturen ent-

standen. Von den Bewohner/innen wurden diese Quartiere zumeist aus einer Situation fehlender Alternativen angenommen. In späterer Folge kam es zur Abwanderung von Mietern, die sich einen Umzug leisten konnten, was teilweise zu Ghettobildungen und hohen Leerstehungsraten führte. Nunmehr sollte die Chance genützt werden, diese Gebiete zu verbessern, die Infrastruktur nachzurüsten und Arbeitsplätze anzusiedeln. Letztlich haben sich die großen "Wohnsilos" für die Aufgabe kostengünstigen Wohnraum bereit zu stellen als wenig geeignet erwiesen.

Erhaltung der funktionellen Durchmischung

In der Zukunft könnte vom Büromarkt eine stärkere Nachfrage zu erwarten sein, als vom Wohnungsmarkt. Eine der Initiativen der Stadt Wien in diese Richtung sind die Gewerbehöfe. Mit diesem Modell soll versucht werden, Betriebe in den Wohngebieten zu halten und damit die traditionelle kleinteilige Gewerbesstruktur zu unterstützen. Die schwierige Aufgabe der Erhaltung der funktionellen Durchmischung erfordert eine entschiedene Initiative der Stadt.

Bei neuen Entwicklungsgebieten müssen die spezifischen Voraussetzungen berücksichtigt werden. Nur wenn von Anfang an die "kritische" Dichte gegeben ist, kann ein Gebiet Leben entwickeln. Dabei geht es allerdings nicht nur um die quantitative Dichte, wesentlich ist auch die Frage der Qualität.

In einer schnelllebigen Zeit, in der sich Epochen und Phasen in immer rascherer Reihenfolge ablösen, sind langfristige Entscheidungen schwierig; Revitalisierungen und Reorganisationen werden in immer kürzeren Abständen stattfinden. Zukunftsverträgliche Baustrukturen müssen daher für unterschiedliche Nutzungen geeignet sein.

Bodenpreis

Grundsätzlich gilt, daß Standortpolitik auch Bodenpreispolitik ist. Die Bodenpreisentwicklung Wiens ist davon geprägt, daß die für die Entwicklung der Stadt erforderlichen Flächen z.T. durch Absiedelung von Betrieben geschaffen wurden. Die hohen Bodenpreise ergeben sich somit wesentlich auch aus den Ablösekosten; hinzu kommt, daß sich in späterer Folge die Erdgeschoßzonen oft als nicht mehr vermietbar herausstellten. Dies stellt eine Hypothek dar, die die Kostensituation nachhaltig belastet.

Städtebauliche Entwicklungskosten belasten derzeit zur Gänze die Stadt. Prinzipiell sollte daher angestrebt werden, Anliegergewinne zumindest teilweise umzuverteilen.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (1)

Begriff Dichte

Da der Ausdruck "Dichte" der Komplexität der Materie offenbar nicht gerecht werden kann, wird vorgeschlagen, eine andere Begrifflichkeit dafür zu entwickeln. Dagegen wird argumentiert, daß "Dichte" zunächst einfach nur eine Maßzahl bezeichnet, die erst in Verbindung mit anderen Werten Bedeutung gewinnt (für eine realistische Beurteilung sollten etwa Bezugsflächen, z.B. für Freiräume etc. eingerechnet werden). Allein aufgrund von Dichtezahlen, kann keine Diagnose über den Zustand einer Stadt gestellt werden. Daher gibt es ganz unterschiedliche Ansätze für die Beurteilung von Dichte - etwa jene Dichte, die notwendig ist, um das Potential einer U-Bahnlinie volkswirtschaftlich sinnvoll nützen zu können oder aber die Dichte, die auf Bezirksebene Zustimmung finden muß etc.

Modell Verdichtung

Generell können Dichteentscheidungen nicht nach starren Rezepten getroffen werden. Ein und derselbe Wert kann in verschiedenen Umgebungen ganz unterschiedliche Bedingungen schaffen. Gegen eine sinnvolle Verdichtung besteht kein Einwand, dieser Begriff muß jedoch von Fall zu Fall neu definiert werden.

Die Mariahilferstraße wird hierzu als ein Beispiel der kleinen Schritte genannt, das zeigt, wie durch eine moderate Verdichtung und vor allem durch die Aufwertung des Umfeldes ein Erfolg erzielt werden kann. Das Phänomen Mariahilferstraße ist auch insofern bemerkenswert, als hier eine Rückentwicklung zum Typus des bürgerlichen Boulevards des 19. Jahrhunderts stattfinden konnte. Die neue Mariahilferstraße, die eine hohe Angebots- und Ereignisdichte kennzeichnet, beweist, daß eine qualitative Entwicklung prinzipiell auch in der dicht bebauten Stadt möglich ist.

Flächenwachstum und Mobilität

Wirtschaftliches Wachstum bedingt bauliches Wachstum; dieser Zusammenhang und die zunehmende Mobilität der Bewohner/innen führen, so wird festgestellt, tendentiell zu einer Auflösung der Stadt. Die relativ leichte Erreichbarkeit peripherer bzw. regionaler Räume durch ÖV und IV bringt mit sich, daß entferntere Angebote gleichermaßen genutzt werden (z.B. sind damit Einfamilienhausgebiete in akzeptabler Zeit zu erreichen). Dies erhöht die Attraktivität von Flächen am Rand oder außerhalb der Stadt gegenüber den städtischen Verdichtungsflächen, deren Erwerb sich darüber hinaus oft

auch rechtlich schwieriger gestaltet. Für die Schaffung von Urbanität in Entwicklungsbereichen bestehen daher keine sehr guten Erfolgsaussichten.

Dichte als Komplexität

Es wird festgestellt, daß der Diskussion eine eingeschränkte Konzeption von Dichte zugrunde liegt. Dichte bedeutet demnach vor allem auch eine Dichte an Ereignissen, an Komplexität usw. Diese Vorstellung verbindet sich mit dem Bild der Stadt als struktureller Knoten (Kommunikation, Wissen, Kultur, Handel usw.), in dem auch die Gleichzeitigkeit verschiedener Systeme verkörpert ist.

Dichte und funktionelle Mischung

Generell ist von einer kontinuierlichen Abnahme von Dichte auszugehen (dabei besteht nur wenig Zusammenhang mit der gleichzeitig festzustellenden Zunahme der strukturellen Dichte, z.B. des Glasfaserkabel-Netzes usw.). Dichte geht, auch im historischen Rückblick, prinzipiell immer einher mit funktioneller Durchmischung. Die Toleranz der Stadtbewohner gegenüber (insbesondere nachträglicher) funktioneller Mischung hat jedoch deutlich abgenommen. So ist es z.B. in der BRD kaum noch möglich, öffentlichen und privaten Wohnbau zu mischen. Mit Protest der Bewohner ist etwa auch bei der Einmietung von Dienstleistungsbetrieben in Wohngebieten zu rechnen (Verkehrszunahme). Dichte hat daher wesentlich mit Toleranz zu tun. Die derzeit noch gegebene, relativ gute Durchmischung Wiens sollte als eine besondere Qualität angesehen werden, die, einmal verloren, nicht mehr wieder herzustellen ist. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die reine Wohnwidmung tendentiell aufzugeben und statt dessen gemischte Nutzungen zu fördern.

Soziale Durchmischung

Die Stadt Wien kann mit ihrem sozialen Wohnbau auf ein Modell verweisen, das nicht zuletzt auch durch die Mischung von geförderten und frei finanzierten Wohnungen geeignet ist, eine soziale Durchmischung zu fördern. Es wird angeregt, im Falle einer Änderung des derzeitigen Modells zu bedenken, daß der soziale Wohnungsbau in dem Maße, in dem der Zugang eingeschränkt wird, seine Funktion der sozialen Durchmischung verliert.

Das Interesse an der Errichtung von Wohnanlagen für geschlossene, sozial homogene Gruppen ist derzeit, noch gering. Allerdings ist ein wachsendes Sicherheitsbedürfnis bei den Stadtbewohner/innen festzustellen (tatsächlich hat in der jüngeren Vergangenheit die Zahl der Sicherheitsdelikte, z.B. der Wohnungseinbrüche deutlich zugenommen).

Dementsprechend werden die Bauträger zunehmend aufgefordert, Anlagen zu errichten, die auch nach außen sicherheitstechnisch wirksam sind.

Harmonisierung im Städtebau

Es wird grundsätzlich die Frage aufgeworfen, inwieweit es zwingend ist, die Stadt als Ganzheit aller Teile anzusehen oder ob es auch denkbar ist, einen bestimmten Teil, etwa das historische Zentrum (das letztlich ähnlich wahrgenommen wird wie ein Entertainment-Center am Stadtrand), gesondert, als eine "Erlebniswelt" im positiven Sinne zu betrachten.

Dazu wird festgestellt, daß bei einer solchen Sichtweise, in der das Zentrum als ein Stadtteil unter anderen qualifiziert wird, prinzipiell die Frage nach dem Verständnis der historischen Stadt, außerhalb der Musealisierung, zu stellen wäre.

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Soziale Mischung und Mietrecht

Wenn etwa für Deutschland eine zunehmende soziale Entmischung konstatiert wird, so ist der für Wien vergleichsweise günstige Befund vor allem eine positive Auswirkung des Mietrechts, das eine soziale Durchmischung ermöglicht und fördert. Das Wiener Modell des Gemeindebaus strebt soziale Effekte an, eine soziale Durchmischung widerspricht aber seiner Zielsetzung. Unter dem Gesichtspunkt dieser sozialen Durchmischung wären daher Modelle zu entwickeln, wo auch Gemeindebauten nicht als geschlossene Monolithe errichtet werden, sondern unterschiedliche Kategorien der Förderung eine Durchmischung erleichtern, bzw. sogar anregen.

Daher wird es in Zukunft wichtig sein, die strukturellen und organisatorischen Vorgaben des Gemeindewohnbaus zumindest an jene des geförderten Wohnbaus anzugleichen; konkret wird überlegt, auch innerhalb eines Bauwerks Gemeindewohnungen und andere, geförderte Wohnungen zu mischen.

Die Möglichkeit, Gemeindewohnungen Mietern zum Kauf anzubieten, wäre, neben anderen positiven Effekten, dem Ziel einer solchen Durchmischung förderlich. Das Problem, daß sozial nicht bedürftige Bewohner/innen in geförderten Gemeindewohnungen verbleiben, könnte damit zumindest abgeschwächt werden.

Grundpreis und Rentabilität

Die Unterscheidung zwischen ökonomisch möglicher und qualitativ erstrebenswerter

Dichte ist prinzipiell eine künstliche Unterscheidung. Die Problematik liegt in den hohen Kosten der Grundstücke, die nur rentabel sind, wenn, wie es immer häufiger geschieht, nachträglich seitens der Stadt eine Aufzoning zugestanden wird. Hier wäre zu erwarten, daß eine entsprechende Rentabilitätsrechnung ohne überzogene Erwartungen an Widmungsgewinne und Planungsgeschenke durch die Stadt bereits vor dem Grundstückskauf erstellt wird.

Im Hinblick auf die Vorbildfunktion der Stadt und unter dem Gesichtspunkt der sparsamen Verwendung des Steuergeldes wäre es aber vor allem wichtig, daß die Stadt Wien selbst die Spirale von Aufzoning und Grundpreissteigerung mit den damit verbundenen nachteiligen Effekten für Bewohner Anrainer und Stadtbild durchbricht.

Widmungsgewinn

Für viele Fachleute nicht leicht nachvollziehbar ist der Umstand, daß die Stadt Wien bisher keine Maßnahmen gesetzt hat, um die durch Widmungen begründeten Wertsteigerungen von Liegenschaften für die Finanzierung von Infrastruktur und attraktiven Freiräumen abzuschöpfen. Wesentliches Argument gegen eine solche Initiative war bisher vor allem eine möglicherweise daraus resultierende Verteuerung des sozialen Wohnungsbaus. Die Entwicklung zeigt jedoch, daß es nun an der Zeit ist, entsprechenden Konzepte zu entwickeln und konkrete Maßnahmen zu setzen.

Zukunft der Stadt

Wie die Diskussion zeigt, wird die Stadt, der angesichts der rasanten Entwicklung der Kommunikationstechnologie bereits ein tendentieller Funktionsverlust vorausgesagt wurde, ihre Bedeutung und ihre Aufgaben auch in der Zukunft behalten. Das Modell Teleworking etwa wird weiterhin Anwendungsbereiche finden; zu einer flächendeckenden Verbreitung als neue Arbeitsform wird es jedoch, nicht zuletzt auf Grund der damit verbundenen Belastung für Partnerschaften und Familien, voraussichtlich nicht kommen.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (2)

funktionelle Durchmischung

Der Erfolg einer Strategie funktioneller Durchmischung gegen die Entstehung von Monostrukturen, ist zu einem wesentlichen Teil auch eine Frage der Randbedingungen, insbesondere was den Bereich der Förderungen betrifft. Die Akkordierung der verschiedenen Einzelmaßnahmen wäre hier eine grundlegende Voraussetzung.

Bauvolumen und Grundpreis

Die Situation Wiens in Bezug auf Dichteentwicklung und Bodenpreise ist gekennzeichnet dadurch, daß nach der Freigabe eines Grundstückes zur Bebauung, mit der Stadt über eine Erhöhung des festgelegten Bauvolumens verhandelt wird. Dabei, so wird festgestellt, fehlt oft die Einsicht, daß es für ein Projekt auch eine Grenze des architektonisch verträglichen Volumens gibt. Wohnraum, der auf Kosten städtebaulicher Durchlässigkeit (öffentlicher Durchgänge etc.) geschaffen wird, stellt sich häufig als kaum vermietbar heraus. In vielen Fällen stehen auch die für betriebliche Nutzungen vorgesehenen EG-Zonen leer. Es wird die Frage aufgeworfen, wie diese Strukturen (oft in größerer Dimension und mit guter Infrastrukturanbindung) sinnvoller genutzt werden können.

Dazu wird festgestellt, daß es häufig sehr schwierig ist, für derartige Flächen entsprechende Nutzungen zu finden, bzw. diese auch zu halten. Der Grundpreis ist dabei nicht die entscheidende Größe. Die Vorstellung, Bauträger wären nur an einem möglichst hohen Bauvolumen interessiert, entspricht demnach nicht der Realität. Die Dichte wird vielmehr vom Grundpreis bestimmt, der andererseits wesentlich durch die Festlegung des zulässigen Bauvolumens beeinflusst wird.

Generell sind die Grundpreise in der Vergangenheit stark gestiegen und haben maßgeblich die Entwicklung der Stadt geprägt. Überhöhte Dichtevorstellungen sind nicht im Sinne der Bauträger.

Stadt - Umland, Sicherung der Landschaft

Für die Zukunft kommt dem Verhältnis der Stadt zu seinem Umland, insbesondere in Bezug auf Flächennutzung, zunehmende Bedeutung zu. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Themenfeld die Förderalisierung, die hier auch den kleinsten Gemeinden wichtige Kompetenzen einräumt (mehr als etwa einem Wiener Bezirk mit einem Vielfachen der Einwohnerzahl), die zunehmende Verrechtlichung der Gesellschaft und der wachsende Stellenwert des Privateigentums, sowie die nur beschränkt zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Entscheidend für eine nachhaltige Sicherung der Landschaft ist die Definition eines qualitativ bestimmten Dichtebegriffes auf regionaler Ebene. Für neue Verdichtungen müssen entsprechende Ausgleichsräume festgelegt werden; der Verwertungsdruck auf diese Räume ist allerdings hoch - durch die Ansprüche des Verkehrs, wie durch die Interessen der Investoren.

Da die Erhaltung der Landschaft nicht von privater Seite zu erwarten ist, müssen die dafür notwendigen Mitteln aus dem öffentlichen Bereich bereitgestellt werden. In der Frage einer Umverteilung des Widmungsgewinnes ("Planwertausgleich") muß es daher auch um die Sicherung von Landschaft gehen.

Regionalstadt der Zukunft

Die Bindung der regionalen Entwicklung an die wichtigen Achsen des öffentlichen Verkehrs könnte die Ausbildung neuer Typen regionaler Städte, als Zentren mit spezifischer Individualität bewirken. Die Gebiete zwischen den Siedlungsräumen müssen als Landschaftsräume erhalten werden. Strategien, wie etwa die Parkraumbewirtschaftung, in Wien können diesen Prozeß stärken.

Zu den Feststellungen hinsichtlich der Zukunft des Teleworking wird ergänzt, daß die Chancen dieses Arbeitsmodells in der Schaffung dezentraler Tele-Zentren liegt. Die Arbeit wird nicht zuhause, jedoch in der Nähe der eigenen Wohnung geleistet. Das soziale Gefüge der Menschen würde dabei nicht belastet.

Erschließung neuer Nutzungspotentiale - Umstrukturierung von Bahnhöfen

Die Erschließung der Nutzungspotentiale von Bahnhöfen ("Kultivierung der Umsteigebezüge des öffentlichen Verkehrs") stellt ein wichtiges und aktuelles städtebauliches Thema dar, wie das zunehmende Investoreninteresse zeigt. Die Stadt Wien wird gemeinsam mit den Österreichischen Bundesbahnen bis Ende des Jahres die strukturellen Grundlagen erarbeiten, die darüber hinaus auch für regionale Entwicklungsfragen von besonderer Bedeutung sind.

Strukturwandel der Städte

Als entscheidend wird die Frage angesehen, wie die Städte den sozialen und strukturellen Wandel bewältigen, der in einem zunehmend globalen Ausmaß vor sich geht. Vor allem Städte, in denen dieser Wandel zu einem Bedeutungsverlust wesentlicher Strukturelemente geführt hat (z.B. Ruhrgebiet, Bilbao usw.), stehen vor der Aufgabe, den "turn-around" zu schaffen, um im Wettbewerb mit den Städte-Kontrahenten nicht ins Hintertreffen zu geraten (ein Ansatz hierzu ist z.B. die Schaffung öffentlicher, halböffentlicher und privater Freiräume).

Auch Wien wird sich den globalen Kräften der Transformation nicht entziehen können. Die spezifischen Qualitäten, die die Stadt auszeichnen, sind durch diese Entwicklung tendentiell gefährdet. Es stellt sich daher die Frage, was getan werden kann, um diese Qualitäten zu erhalten.

Beispiele die zeigen, daß die Bewohner/innen Wiens traditionelle Stadt-Räume bewahren (z.B. der Heurige) oder sogar zurückerobern (z.B. Spittelberg) konnten, relativieren die angesprochene Tendenz zur "Auflösung der Stadt" und können darüber hinaus neue Wege aufzeigen.



4. Wiener Architekturgespräch

**Öffentliche Räume
Lebens- und Kommunikationsräume -
ein Aufgabenfeld des Städtebaus**

INHALT:

Begrüßung, thematische Einleitung, Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz (38)

Impulsstatement, o. Universitätsprofessor Architekt Mag.arch. Boris Podrecca (38)

Impulsstatement, o. Universitätsprofessor Dr. Jens S. Dangschat (40)

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (42)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (42)

4. Wiener Architekturgespräch: Öffentliche Räume, Lebens- und Kommunikationsräume - ein Aufgabenfeld des Städtebaus (22.4.1999, 19.30 h, 1030, Am Stadtpark 9)

Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellung der Impulsreferenten und thematische Einleitung durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Es wird vorgeschlagen, der Diskussion zum Thema Öffentliche Räume zwei durchaus widersprüchliche Thesen voranzustellen:

- Die Städteplaner und Architekten haben es verlernt, öffentliche Plätze zu gestalten.
- Die Bevölkerung hat es verlernt, öffentliche Plätze in Besitz zu nehmen.

Da es dabei um den klassischen Stadt-Platz geht, ist zentral die Stadtplanung angesprochen, sich diesem Thema zu widmen.

Es gibt Einschätzungen, daß mit der Entstehung eines virtuellen Stadt-Raumes, im Zuge der Entwicklung der Kommunikationstechnologie, tendentiell eine Auflösung der Strukturen der Stadt und damit des öffentlichen Raumes verbunden ist. Dies führt weiter zur Frage, welche andere Funktionen als in der Zeit Camillo Sittes heute und künftig den Plätzen der Stadt zukommt, bzw. inwieweit die Möglichkeiten der Telematik in der Zukunft sogar zu einer Neudefinition des öffentlichen Raumes führen könnten.

Impulsstatement, o. Universitätsprofessor Architekt Mag.arch. Boris Podrecca, Universität Stuttgart

Grundsätzlich ist die Schaffung öffentlichen Raumes eine alltägliche Aufgabe. In Wien werden derzeit Wettbewerbe durchgeführt, die die Neugestaltung von Plätzen zum Gegenstand haben. Es geht also um ein bekanntes Themenfeld, das hier nicht in fachlichen Einzelheiten behandelt werden muß. Vielmehr soll versucht werden, Prämissen für die Gestaltung öffentlicher Räume zu formulieren.

Kriterien öffentlicher Räume

Italo Calvino etwa formulierte fünf Thesen der "Istzeit", anhand derer öffentliche Räume beschrieben werden könnten:

- lightness
- quickness
- exactness

- visibility
- multiplicity

Zur These der "Leichtigkeit" läßt sich z.B. feststellen, daß öffentliche Plätze durch ein Übermaß an festen Strukturen und Einrichtungen dazu tendieren "schwer" zu werden. Plätze wirken in ihrer Erscheinung zunehmend unklar bzw. "overdressed", was die Vielzahl verschiedenartiger, oft überzogener Information und Designelemente betrifft. Mit der These der "Sichtbarkeit" fällt der Blick auf eine Stadt, die durch die vielen Farben und Bilder der Werbung unwirklich polychrom und grell geworden ist. Die These der "Vielfalt" kann vor allem auf die Fragen des Zusammenlebens der Ethnien bezogen werden.

Die konkrete Gestaltung von Plätzen, Straßen steht diesen Thesen sehr oft entgegen. Da die traditionellen Nutzer als die eigentlichen Mitgestalter öffentlicher Plätze fehlen, werden diese Orte heute von Planern/innen geschaffen - es stellt sich die Frage, ob diese auch wissen für welche Menschen sie planen, ob ihnen bewußt ist, an Betrachtung des sich anbahnenden Dritten Millenniums, welche sozio-ökonomische Reinvestition die Stadt braucht.

Räume des Zusammenlebens

Mit der Gestaltung öffentlicher Plätze werden konkrete planerisch-technische Ziele (z.B. Verkehrsberuhigung etc.) verfolgt, es geht jedoch auch um die soziale Dimension, um das Zusammenleben der Menschen in der Stadt. Nicht selten treten dabei auch Widersprüche zwischen neuen und traditionellen Bevölkerungsgruppen zutage (eine Situation, von der z.B. die Stadtraumpolitik Frankreichs geprägt ist). Ein wichtiger Stellenwert sollte daher der Frage zukommen, wie öffentliche Räume zu gestalten sind, die von unterschiedlichen Ethnien genutzt werden, welche Menschen diese Räume brauchen, was neue Qualitätsmuster sind.

Wichtige Fragen des öffentlichen Raumes konzentrieren sich nach wie vor um das Thema Auto. Das Auto ist nicht nur ein Fetisch; es besitzt als mobiler Privatraum, ein Potential individueller Freiheit. Daher sind neue Ansätze für den Umgang mit dem Problem des Autoverkehrs zu suchen. Lösungen könnten hier z.B. in neuen Typologien der Stadtverräumlichung gefunden werden.

künstliche Civitas und reale Straße

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume gibt es verschiedene Möglichkeiten der Annäherung. Angesprochen sind dabei Kategorien wie z.B. der "sentimentale Raum", der "logische Raum", der "virtuelle Raum", die Kategorie der "nicht-Orte" (Infrastrukturen, z.B. unter Autobahnen usw.) sowie die "Materialität des Raumes" - Gestaltungsgrundlage ist heute primär die Analyse; das Interesse an der Materialität geht verloren, damit wird jedoch auch ein wichtiger Teil der sozialen Wirklichkeit in unserer "liquiden"

Gesellschaft verdeckt.

Verbreitet besteht die Vorstellung, daß sich in den öffentlichen Räumen etwa amerikanischer oder japanischer Städte die Auflösung der Stadt manifestiert. Vor allem in der jüngeren Architekten/innengeneration sind jedoch zunehmend Positionen anzutreffen, die die Schaffung einer künstlichen Civitas verweigern und sich der Gestaltung realer Straßen zuwenden. Dabei zeigt sich aber auch eine gewisse Lust an der Subversion gegen das herrschende Modell der homogenisierenden Ästhetik. Zunächst ist hier eine weitere Polarisierung zu erwarten, die schließlich aber zur Ausbildung eines neuen Typus des öffentlichen Raumes führen könnte.

Impulsstatement, o. Universitätsprofessor Dr. Jens S. Dangschat, T.U. Wien

öffentlicher Raum und Urbanität

Insbesondere in Europa verbindet sich mit dem Begriff des öffentlichen Raumes die Vorstellung von Urbanität. Der öffentliche Raum zeigt sich heute jedoch vielfach aufgeteilt und zerschnitten. Die Planer/innen versuchen diese Teilungen durch dezentrale Konzentration wieder zu ordnen; dabei geht es um die Herstellung von Urbanität durch Dichte. Die Innenstädte, die in der Vergangenheit eine Entwertung erfahren haben, konnten ihre Attraktivität wieder zurückgewinnen. Dies steht im Zusammenhang mit den Reinvestitionen in die Innenstädte, die allerdings auch dazu beigetragen haben, daß öffentlicher Raum teilweise in Shopping-Malls etc. verwandelt wurde. Unter dem Druck des Wettbewerbs sind die Städte zur Selbstdarstellung veranlaßt, und diese erfolgt nicht zuletzt über die Architektur. Viele öffentlichen Räume wurden so in der Vergangenheit kommerzialisiert und ästhetisiert.

Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes

Mit dem Begriff des öffentlichen Raumes wird immer noch der unbeschränkte Zugang für alle gleichgesetzt. Die Zugänglichkeit ist zwar prinzipiell gegeben, es wird jedoch zunehmend eine Kontrolle ausgeübt, die Herrschaft ausdrückt; insofern stellt dies eine Instrumentalisierung des öffentlichen Raumes dar. Darüber hinaus unterliegt der öffentliche Raum aber auch noch bestimmten Zugangsbeschränkungen (z.B. in Bezug auf Konsumniveau, Verhalten etc.).

Die Stadt stellt eine mehrfach ausdifferenzierte Gesellschaft dar (z.B. auf dem Arbeitsmarkt, in den sozialen Verhältnissen usw.). Dies bedeutet, daß öffentliche Räume nach Armutszuordnungen kontrolliert werden. Den Regierenden wird es dabei nicht leicht gemacht, sich dem hier auftretenden populistischen Druck zu widersetzen.

öffentlicher Raum als Bedrohung

Der öffentliche Raum ist also nicht nur positiv besetzt. Modernisierungsgewinner treffen hier auf Modernisierungsverlierer. Einigen Stadtbewohnern fällt es zunehmend schwerer, ihre soziale Umgebung zu ertragen; sie fühlen sich bedroht und empfinden Angst. Die Integrationskraft des öffentlichen Raumes verliert ihre Wirkung, da die Menschen immer weniger bereit bzw. in der Lage sind, sich darauf einzulassen. Der Verlust an sozialer Kontrolle bringt mit sich, daß Polizei und Sicherheitsbehörden heute dort auftreten, wo früher die Menschen ihre gemeinsamen Angelegenheiten selbst geregelt haben. Bewohnerschichten, die wirtschaftlich dazu in der Lage sind, verlassen eine für sie bedrohliche Umgebung und ziehen etwa an den Stadtrand.

neuer öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum scheint sich generell mehr und mehr in die großen "nicht-Orte", wie z.B. Flughäfen etc. zu verlagern, wo ein immer größerer Teil der personellen Kommunikation durch Maschinen (Automaten, Nummernsysteme usw.) ersetzt wird. Hier ist Anonymität erwünscht. Dieser neue öffentliche Raum zeigt einen zunehmend sterilen Charakter; er ist fast rund um die Uhr zugänglich, aber er steht nur einem begrenzten Teil der Bevölkerung zur Verfügung. Die Architektur kann für diese Entwicklung nicht verantwortlich gemacht werden, gleichwohl wird sie für die Durchsetzung der neuen Strategien instrumentalisiert. Generell ist zu bezweifeln, ob über Architektur eine bessere Integration der Bevölkerung erreicht werden kann. Seit jeher besteht die Idee, daß die Gesellschaft durch Ästhetik zu heilen wäre. Die individuellen Zugänge und Kriterien beim Erleben von Orten sind jedoch geprägt von den unterschiedlichen sozialen, ökonomischen Voraussetzungen, den Milieus und der Differenziertheit der Lebensstile. Für Planer/innen zählt zwar primär das Objektivierbare, in das Erleben eines Ortes werden jedoch individuelle Raumerfahrungen eingebracht, die sich im Wesentlichen um die Erfahrungskomplexe Kindheit und Heimat drehen. Daraus erklärt sich der Wunsch, Räume wiederherzustellen, die einmal emotional positiv besetzt wurden. Ein erheblicher Teil der Gesellschaft (einkommensschwache, alte Menschen usw.) ist allerdings kaum in der Lage, über den eigenen Raum selbst zu bestimmen. Auch für die Soziologie gibt es nicht d i e (eine) Gesellschaft; sie beschreibt vielmehr die Gesellschaft in ihren unterschiedlichen Facetten (z.B. Erlebnisgesellschaft - die Stadt des Flaneurs usw.). Planer/innen stehen daher vor der schwierigen Aufgabe, öffentlichen Raum so zu gestalten, daß er für viele Menschen benützlich ist bzw. möglichst wenige von seiner Nutzung ausgeschlossen werden.

Zwischenresumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Derzeit steht in Wien die Neugestaltung von vor allem zwei Plätzen, dem Schwarzenbergplatz und dem Karlsplatz, zur Diskussion.

Aus den bisherigen Ausführungen können einige grundsätzliche Fragen zu den Intentionen der aktuellen Planung abgeleitet werden. So wäre etwa in Frage zu stellen, ob es das Ziel einer Planung sein kann, Orte mit besonderer Designqualität zu schaffen, wenn dadurch möglicherweise Bevölkerungsgruppen ferngehalten werden, die eigentlich angesprochen werden sollten.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas

Nutzung öffentlicher Räume

Dem historischen Platz waren vielfältige Funktionen (von der Richtstätte bis zum Festplatz usw.) zugewiesen. Dagegen sind Plätze heute weitgehend als monofunktionell anzusehen; das öffentliche Leben reduziert sich zunehmend auf die Medien.

Ein öffentlicher Platz wird im allgemeinen nur angenommen, wenn die Menschen einen Grund sehen, ihn aufzusuchen. Die Ästhetisierung eines Ortes reicht hier nicht aus, es muß auch eine entsprechende Funktion gefunden werden. Dies ist prinzipiell nicht negativ zu bewerten; von einer Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes ist erst auszugehen, wenn Menschen, etwa wegen ihres Aussehens, abgewiesen werden können (ca. 35.000 Personen werden jährlich z.B. aus der Toronto-Mall gewiesen).

Grundsätzlich wird jedoch das Primat der "Belebtheit" als Nachweis der funktionellen Qualität eines öffentlichen Raumes in Frage gestellt. Aus der Gegenüberstellung mit dem kommerziell inszenierten, öffentlichen Raum (z.B. Spittelberg etc.) ergeben sich Zweifel, ob der architektonisch ästhetische Platz (wie z.B. der Josefsplatz) noch als öffentlicher Ort wahrgenommen wird.

funktionelle Definition öffentlicher Räume

Plätze definieren ihre Zuordnung aus dem Gegenbild von Nähe und Enge. Stadträume (wie z.B. Los Angeles, aber auch einzelne Bereiche in Wien), denen dieses Gegenbild fehlt, werden vom freien Raum geprägt, was oft negativ als Leere erlebt wird. Dies bedeutet, daß hier ein neuer Bezug für diese Dualität gefunden werden muß. Es wird die Annahme vertreten, daß es generell bereits ein Zuviel an öffentlichen Räumen

geben könnte.

Dieser Einschätzung wird widersprochen, vielmehr wird ein Mangel an öffentlichen Plätzen mit klar definierten Nutzungen festgestellt, beispielsweise Kinderspielplätze, die für Eltern und Kinder Anreize bieten, sich dort aufzuhalten usw.

Gegen ein solches Modell wird eingewandt, daß bei einer Festlegung der Funktion nur noch Personen mit den gleichen Absichten und Erwartungen auf Plätzen etc. zusammentreffen würden. Dies entspricht jedoch kaum dem Wesen des öffentlichen Raumes.

Gestaltung öffentlicher Räume

Grundsätzlich ist die Kommunikation zwischen Menschen an einem öffentlichen Ort nicht planbar. In diesem Zusammenhang wird die Frage aufgeworfen, welche Bedingungen einen bestimmten Ort (z.B. Stiftgasse / Garageneinfahrt) zu einem öffentlichen Raum werden lassen. Nicht die ästhetische Qualität eines Platzes entscheidet demnach darüber, ob er genutzt wird.

Der Karlsplatz wird als Beispiel dafür genannt, daß die Qualität eines Platzes durch ein zuviel an Gestaltung gemindert werden kann. Dazu wird festgestellt, daß auch das Unterschreiten eines bestimmten Gestaltungsaufwandes in der Öffentlichkeit auf Unverständnis stoßen kann. Am Rathausplatz (kein Platz im engeren Sinne, aber ein definierter öffentlicher Raum) etwa, wurde die bewußte Beschränkung der Umgestaltung auf die notwendige technische Nachrüstung des Platzes z.T. als Unvermögen, einen "schönen" Platz zu gestalten, kritisiert.

Dabei geht es auch um das Zusammenspiel von Design und Reglementierung. Die endgültige Gestaltung hat sich in der Vergangenheit oft erst mit der Nutzung ergeben; heute wird ein solcher Spielraum kaum noch zugelassen.

Eine (z.B. in amerikanischen Städten erfolgreiche) Strategie bei der Schaffung öffentlicher Räume besteht darin, zunächst durch sog. "Erreger" Orte zu schaffen, die Aufmerksamkeit auf sich ziehen und diese dann durch weitere Gestaltung zu entwickeln. Derartige "Erreger" können z.B. durch Kunst geschaffen werden.

Der traditionelle Vorstellungsbegriff des Platzes ist der eines ästhetisierten Ortes. Auch beim Umbau des Schwarzenbergplatzes geht es offenbar um die Schaffung eines solchen "Design-Platzes"; diese (durchaus legitime) Absicht sollte allerdings offen deklariert werden.

Der Begriff "Platz" wurde in der Diskussion bisher mit einem öffentlichen Freiraum gleichgesetzt. Als öffentliche Plätze können jedoch auch Innenräume angesehen werden. Dies ist vor allem für eine Klimazone von Bedeutung, in der die Nutzung offener Plätze nur an einem Teil des Jahres möglich ist.

Öffentlicher Raum in Stadterweiterungsgebieten

In die Projekte der Stadterweiterung wird meist das Motiv des öffentlichen Platzes übernommen. Es stellt sich die Frage, wie sinnvoll es sein kann, das Bild des innerstädtischen Platzes in seiner historischen Konzeption an die Peripherie zu übertragen.

In den Stadterweiterungen vergangener Jahrzehnte wurden große Plätze ausgespart, in der Hoffnung, daß diese sich irgendwie füllen würden - ein Weg, der sich jedoch als nicht sehr erfolgreich erwies. Nunmehr geht es darum, Plätzen bestimmte Funktionen zuzuweisen; es geht also um die Schaffung von Funktionen.

Erfahrungen der Stadterweiterung (z.B. Erzherzog Karl-Stadt, Wien 22) zeigen, daß Plätze, Straßenräume etc. funktionieren können, wenn bereits öffentliche Einrichtungen vorhanden sind; wesentlich ist außerdem die richtige Dimension des öffentlichen Raumes. Generell zeigt sich jedoch, daß die Entwicklung eines öffentlichen Raumes nicht vollständig planbar ist (Geschäfte ziehen an Standorten ein, die für sie nicht vorgesehen waren usw.). Zu hohe Erwartungen wurden darüber hinaus in die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als Entwicklungspunkte des öffentlichen Raumes gesetzt.

Als ein wichtiger Aspekt des Themas öffentlicher Raum wird die Fähigkeit und Bereitschaft der Menschen erachtet, Raum in Besitz zu nehmen. Insbesondere für Kinder sollten daher die Voraussetzungen geschaffen werden, die das Erobern eines Raumes wieder erlernbar machen.

Entstehungsbedingungen öffentlicher Räume

Das Erscheinungsbild der öffentlichen Räume ist, so wird festgestellt, wesentlich von den Wünschen aus der Bevölkerung bestimmt. Auf Bezirksebene wird demnach oft über Nutzungen und Ausstattung von Plätzen entschieden, die zuvor erst mit Mühe von parkenden Autos freigemacht werden konnten (nicht selten spielen dabei auch politisch motivierte Zielgruppen-Überlegungen eine Rolle). Darüber hinaus ist die Verwaltung (mit etwa 50 Dienststellen) breit in den Planungsprozeß eingebunden. Das Erscheinungsbild der realisierten Plätze ist daher oft weit von den ursprünglichen Planungen entfernt.

Verantwortlich für die Krise des öffentlichen Raumes sind jedoch vor allem strukturelle Probleme, die etwa deutlich werden, wenn Straßenräume durch Baumpflanzungen etc. attraktiviert werden, während dort gleichzeitig immer mehr Geschäftslokale zusperren.

Karlsplatz

Kritisch wird auf die eher künstlich erscheinende Aktualisierung des Themas Karlsplatz hingewiesen. Festgestellt wird dabei ein Widerspruch zwischen den Fachmeinungen, in Bezug auf die mangelnde Gestaltungsqualität des Karlsplatzes einerseits, und seiner

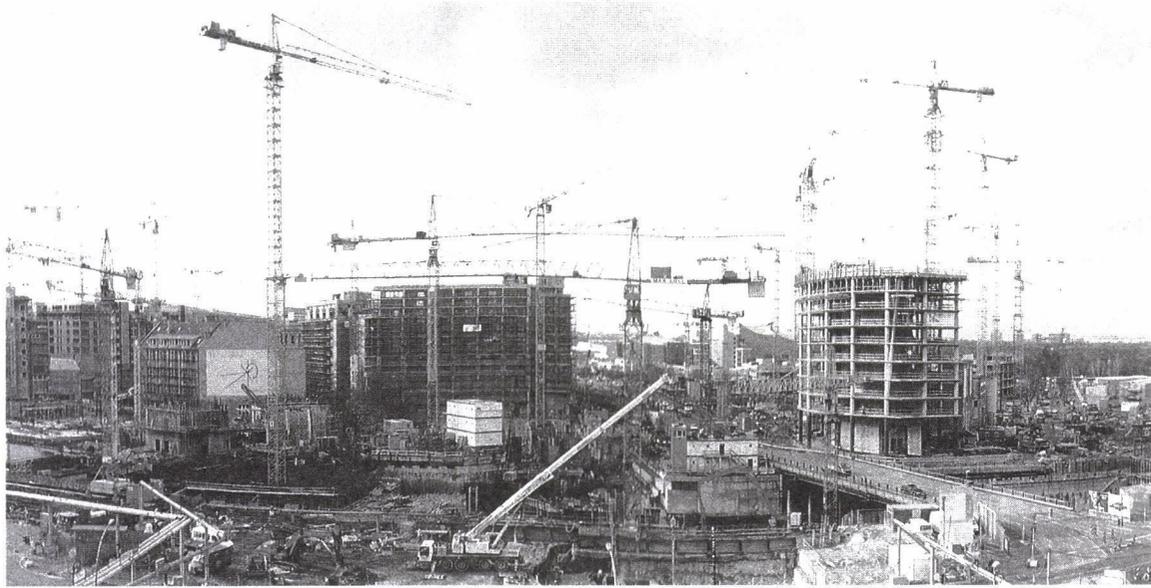
offenkundig hohen funktionellen Qualität, hinsichtlich der Nutzung durch verschiedenste Bewohnergruppen (einem vielfältigen Angebot an Lokalen, Kultur-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten usw.) andererseits. Dies legt daher die Annahme nahe, daß die hervorragende Funktionalität in einem direkten Bezug zum gestalterisch wenig perfekten Charakter des Platzes steht. Der Karlsplatz (weniger Platz, als differenzierter öffentlicher Raum) steht demnach nur deshalb zur Diskussion, weil er einer Fachmeinung als gestalterisch-ästhetisch mißglückt gilt.

Resumee

Grundsätzlich wird jedoch festgestellt, daß, ungeachtet der Irrtümer und Fehlentwicklungen, die Gestaltung öffentlicher Räume Planung erfordert. Es liegt in der Verantwortlichkeit des/der einzelnen Planers/Planerin, sich nicht für eine Strategie vereinnahmen zu lassen, die vorgibt, Nutzungskonflikte einfach durch die Schaffung starker Zeichen lösen zu können.

Der Vorrang des ästhetischen Anspruches sollte sich auf das einzelne Raumelement, das Gebäude, beziehen - der öffentliche Raum ist mehr.

Als ein herausragendes Beispiel für einen öffentlichen Raum, der alle Kriterien erfüllt, wird die Wiener Donauinsel genannt. Dieses Projekt, das als eine bedeutende Leistung der Stadt und ihrer Bürger/innen angesehen wird, hat neben seiner (wasserbau-) technischen Funktion vor allem als Erholungs- und Freizeitprojekt wesentlich zu positiven Entwicklungstrends der Stadt Wien (z.B. Begrenzung der Belastungen aus dem Freizeitverkehr in die Region etc.) beigetragen.



5. Wiener Architekturgespräch

Städtebauliche Großprojekte Promotion und Umsetzung

INHALT:

Begrüßung, thematische Einleitung, Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz (47)

Impulsstatement, Dr. Thomas Held (47)

Impulsstatement, Heinz Schmid (50)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (51)

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (56)

5. Wiener Architekturgespräch: Städtebauliche Großprojekte - Promotion und Umsetzung (1.7.1999, 19.30 h, 1020, Praterstraße 1-7)

Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellung der Impulsreferenten und thematische Einleitung durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Akzeptanz und Qualität sind die Begriffe, die sich durch die Beiträge zu dieser Veranstaltung ziehen werden. Anzunehmen wäre, daß Qualität an sich ausreicht, um eine entsprechende Wirkung zu erreichen und nicht noch der Promotion bedarf - es zeigt sich jedoch, daß es heute mehr erfordert, um die notwendige Akzeptanz für ein Projekt zu finden. Internationale Beispiele wie etwa der Umbau Berlins, "Eurolille" etc., machen deutlich, wie städtebauliche Großprojekte heute beworben werden.

Der anschließende Bericht über Promotion und Realisierung des Kultur- und Kongreßzentrums Luzern beschreibt exemplarisch die Entstehungsgeschichte eines Kulturprojektes.

1984 standen einander zwei Gruppen der Bevölkerung in der Auseinandersetzung um den Bau eines Donaukraftwerks in der Stopfenreuther Au gegenüber, was zeitweilig sogar Besorgnis bezüglich der Stabilität des Staates auslöste. Etwa 15 Jahre später wird ein solches Kraftwerk in der Stadt errichtet; das Projekt kann unbehindert und nahezu ohne Anfeindungen realisiert werden.

Impulsstatement, Dr. Thomas Held, Kultur- und Kongreßzentrum Luzern

Luzern ist eine nicht besonders wohlhabende, kleinere Stadt mit knapp 60.000 Einwohnern in einer eher provinziellen Ausgangssituation. Die Stadt verfügt über keine Universität; es war daher davon auszugehen, daß jenes Potential von Menschen fehlt, die sich für das Projekt, eines Kulturzentrums aktiv einsetzen würden.

In unseren Städten herrscht heute vielfach der Eindruck des Stillstandes; im Gegensatz zu vergangenen Jahrzehnten oder gar historischen Zeiten können kaum noch größere Projekte realisiert werden. Diese Situation ist dadurch gekennzeichnet, daß die Gesellschaft als Arena angesehen wird - alles ist öffentlich, die Legitimation wird in der Betroffenheit begründet.

In der letzten Volksabstimmung über das konkrete Projekt eines Kultur- und Freizeitzentrums konnte nach den drei vorangegangenen Abstimmungen (in denen es 1. um die Frage ging, ob die Stadt eine Millionenspende für die Ausschreibung eines Wettbewerbs annehmen darf, 2. um eine Grün-Initiative gegen die Verbauung des Grundstückes und 3. um die Aufnahme eines Finanzierungskredites) eine 2/3 Mehrheit für das Projekt des Architekten Jean Nouvel erreicht werden.

Faktoren und Voraussetzungen für ein solches Ergebnis sind:

Ein sinnvolles Programm

Dabei geht es vor allem darum, daß das Programm für ein Kulturprojekt, bezogen auf die Gesamtsituation einer Stadt, sinnvoll sein muß. Unterschiedliche funktionelle Aspekte und Bedürfnisse sind (unter einem Dach) abzudecken ohne jedoch Kompromisse einzugehen, die eine Funktion zugunsten einer anderen beschränken (im Kultur- und Kongreßzentrum Luzern sind dies ein Konzertsaal, ein Kongreßzentrum, ein Kunstmuseum, sowie Restaurants etc.).

Privates Engagement

Öffentliche Projekte erfordern auch eine auch private Trägerschaft, die nicht substituiert werden kann. Die Stadt trägt den größten Anteil der Investition, die Privaten stellen in ihrer persönlichen Unabhängigkeit jedoch die konstante Größe dar. Wo es (z.B. in Sonderfinanzierungen) gelingt, Politik und privaten Sektor zusammenzubringen, sind Projekte wie das eines Kultur- und Kongreßzentrums realisierbar. Allerdings wird (anders als etwa beim amerikanischen Modell) eine möglichst breite Streuung der Mäzene angestrebt (im konkreten Falle sind es ca. 600), um eine tragfähige Abstützung des Projektes zu erreichen.

Kommunikation

Die Kommunikation umfaßt mehrere Bereiche:

- Baustelle als Event

Die Baustelle wurde als ein Event angesehen, das über die Bauzeit aufrecht zu erhalten war.

- Öffentlichkeitsarbeit

Grundsätzlich ist zwischen Public Relations und Öffentlichkeitsarbeit, die auf Grund der erforderlichen Kontinuität und Dauer kaum delegiert werden kann, zu unterscheiden. Im konkreten Fall wurde vom Beginn 1991 bis zur Abstimmung über das Projekt 1994 eine kontinuierliche Auseinandersetzung mit allen Gruppen geführt.

- Kontrolle über das Bild

Keinesfalls sollte die Bedeutung der Frage, mit welchem Bild ein Projekt in der Öffentlichkeit lanciert wird, unterschätzt werden.

. Architektur zum Anfassen

Die Präsentation der Architektur sollte nicht nur auf der Fachebene erfolgen. Für die Projektdarstellung wurde etwa eine bewußt künstlerisch gestaltete Perspektivzeichnung eingesetzt, die die Essenz des Projektes verkörpern sollte. Zentrales Element der Präsentation waren insbesondere die Modelle (u.a. ein Stadt-Integrationsmodell 1:200), die bei zahlreichen Veranstaltungen (Messen, Shopping Centers usw.) gezeigt wurden; außerdem wurden Fotomontagen und Simulationen hergestellt, um damit Ängste in Bezug Lage und Dimension des Projektes zerstreuen zu können.

Nicht zuletzt dank dieser Bemühungen hat auch die Presse von Anfang an eine grundsätzlich positive Haltung gegenüber dem Projekt eingenommen und die Jahre hindurch beibehalten.

Bauherrschaft als öffentlich private Partnerschaft

Insgesamt kann somit von einem Gemeinschaftsprojekt gesprochen werden, das von der Bevölkerung in insgesamt 4 Abstimmungen innerhalb von 7 Jahren bestätigt wurde. Die Bauherrschaft des Projektes wurde als Public-Private-Partnership (Firma mit Aufsichtsrat usw.) organisiert. Für die Realisierung stellte dies eine Voraussetzung dar, denn die Stadt wäre allein mit eigenen Kräften nicht in der Lage gewesen, die Umsetzung des Projektes zu sichern. Dabei erwies es sich als wichtig, die Rollen der einzelnen Partner bzw. die vorhandenen Vertragsverhältnisse klar zu definieren. Für die Realisierung größerer Vorhaben erweisen sich traditionelle Organisationsformen oft als unzureichend - während der Projektrichtung sollten die Beteiligten im Idealfall gemeinsam in einem Raum sitzen.

Personifizierung der Qualität

Rückblickend kann festgestellt werden, daß ohne die vorhandene Architekturqualität das Projekt kaum hätte durchgesetzt werden können. Von Anfang an war das Projekt auf Akteure gestützt, die persönlich für diese Qualität und seine Realisierung einstanden. Gegen die gewohnte Anonymität der Arbeitswelt wurde versucht, die Baustelle zu personifizieren und die Beteiligten als konkrete Personen zu zeigen (wobei es ebenfalls wesentlich um die Frage der Qualität geht).

Impulsstatement, Heinz Schmid, Donaukraftwerk Freudenau

Ideen für den Donaoraum Wien

Wie in der Einleitung bereits angesprochen wurde, waren es gerade die Ereignisse in der Hainburger Au, die den Anlaß für die Schaffung eines Dialogs gaben. Für alle am Projekt Beteiligten war nach den Geschehnissen klar, daß ein völlig neuer Weg gesucht werden mußte, um ein Vorhaben, wie das eines Donaukraftwerks in Wien, realisieren zu können. Dennoch konnte in der Anfangsphase keineswegs als sicher angesehen werden, daß es gelingen würde, die Öffentlichkeit positiv zu motivieren, bzw. den Dialog zwischen den beiden Lagern herzustellen.

Zunächst wurde ein interdisziplinärer Wettbewerb ("Chancen für den Donaoraum Wien") ausgeschrieben, der sich in drei Teilen:

- Donaoraum Wien,
- Stromlandschaft,
- Kraftwerksbereich Wien,

mit den für Wien relevanten Fragen wie: Stadtentwicklung, Verkehr, Ökologie, EXPO, Kraftwerk etc. befaßte. Der Wettbewerb wurden für drei Teilnehmerkreise ausgerichtet - für Ziviltechniker, für Studenten, Absolventen und Fachleute in interdisziplinären Gruppen, sowie als offener Wettbewerb für alle interessierten Bürger/innen. Das Thema Kraftwerk wurde in einer zweiten Wettbewerbsstufe weiterbearbeitet; die Ergebnisse zeigen, daß funktionelle Technik und anspruchsvolle Architektur einander nicht ausschließen.

Strategien der Kommunikation und Transparenz

Parallel zu diesen Wettbewerben, die eine große Zahl von konkreten Vorschlägen erbrachten, wurden Kommunikationsstrategien entwickelt. Angesprochen werden sollte zunächst die Gruppe der Meinungsträger aus Politik, Wirtschaft, Medien und öffentlichem Leben. Als Ziele wurden dabei der Aufbau des Dialogs, die Schaffung eines Vertrauensverhältnisses und die positive Bewertung des Projektes festgelegt. Daraus sollte eine strategische Neupositionierung des Unternehmens entwickelt werden. Durch ein neues Corporate-Identity-Konzept (Imagekampagne, Logo usw.) konnten vor allem auch die Mitarbeiter motiviert werden. Weiters wurden etwa durch Sport-Sponsoring verstärkt Jugendliche angesprochen.

An erster Stelle in der neuen Strategie stand die Schaffung von Transparenz in allen Phasen des Baugeschehens. Es sollte eine ständige Kommunikation zwischen der Bevölkerung und der Projektentwicklung hergestellt werden. Die Kraftwerksbaustelle wurde zur "Schaustelle".

In der relativ kurzen Zeit, die nach der Entscheidung für die Volksbefragung zum

Kraftwerksbau zur Verfügung stand, mußte die Wiener Bevölkerung erreicht und überzeugt werden. Durch eine intensive, 6-wöchige Kampagne über die Medien, aber auch durch den direkten Kontakt der Mitarbeiter zur Bevölkerung, konnte schließlich eine Zustimmung von mehr als 72% erreicht werden (der durch die gleichzeitige Ablehnung der EXPO entstandene "Abtausch-Bonus" wird dabei auf etwa 15 % geschätzt). Mit dem Ergebnis dieser Abstimmung konnte der Fortschritt des Projektes auch im behördlichen Genehmigungsverfahren verbessert werden.

Kontinuität der Öffentlichkeitsarbeit

Der an die Bevölkerung gerichteten Einladung zur Besichtigung der Kraftwerksbaustelle, wurde trotz der eher schwierigen Erreichbarkeit großes Interesse entgegengebracht. Bereits ab einem frühen Zeitpunkt der Arbeiten (als noch kaum mehr als große Schotterhalden zu sehen waren) wurde ein Andrang auf die Baustelle verzeichnet, der bald nur mit zusätzlichen Kräften (Studenten) bewältigt werden konnten. Gezeigt wurde dabei auch ein aus 50 Teilen bestehendes Steckmodell, mit dem die Realisierung des Projektes vom Urzustand bis zur Fertigstellung nachvollzogen werden kann). Insgesamt haben etwa 100.000 Personen innerhalb von 5 Jahren an Baustellenführungen teilgenommen. Bei der großen Eröffnungsveranstaltung des Kraftwerkes Freudenu für die Wiener wurden schließlich etwa 60.000 Besucher gezählt.

Die Öffentlichkeitsarbeit wurde während der gesamten Baudauer weitergeführt; besondere Ereignisse, wie etwa die Hebung der Brücken wurden als Anlaß für Promotion-Schwerpunkte genutzt (z.B. Auftritt Kurt Ostbahn bei der Hebung der Ostbahn-Brücke). Dank der intensiven Medienbetreuung konnten auch negative Geschehnisse (wie z.B. der Unfall eines slowakischen Frachtschiffes im Baustellenbereich) ohne bleibenden Schaden für das Projekt bewältigt werden.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas

Es wird die Frage aufgeworfen, ob jene Liste von Erfolgsfaktoren, wie z.B. Sinnhaftigkeit des Programmes, Personifizierung der Qualität usw., dem Projekt Kultur- und Kongreßzentrum Luzern bereits in der Konzeption zugrunde gelegt war, oder erst in der Nachbetrachtung entstanden ist.

Das Architekturprojekt ist aus einem geladenen Wettbewerb entstanden - es wird zu bedenken gegeben, daß die Projektentwicklung vermutlich anders verlaufen wäre, wenn etwa ein unbekannter Architekt den Wettbewerb gewonnen hätte.

Bedingungen und Voraussetzungen der Projektentwicklung

Dazu wird festgestellt, daß, etwa in Bezug auf die Sinnhaftigkeit des Programms, z.B. mit einem neuen Konzertsaal allein kein mehrheitsfähiges Projekt zu schaffen gewesen wäre. Ebenso stand z.B. die Qualität der Saalakustik, eine Voraussetzung für das programmatische Gelingen des Projektes (Anforderungen der Dirigenten etc.), von Anfang an als strategisches Ziel fest.

Hinsichtlich der Frage des Wettbewerbs (der zunächst ein unklares Ergebnis erbrachte) wird festgestellt, daß tatsächlich mit dem ursprünglich erstgereihten Entwurf ein ähnlich erfolgreiches Ansprechen von Mäzenen kaum möglich gewesen wäre. Erst durch das Ausscheiden des Projektanten konnte ein neuer Anfang mit dem zweiten Wettbewerbsieger Jean Nouvel gemacht werden. Eine Alternative zu dieser Entscheidung war kaum gegeben; so hätte etwa das direkte Engagement eines "Stars" die Architektenszene gegen das Projekt aufgebracht.

Der Konsens über das Programm des Kultur- und Kongreßzentrums wurde bereits vor der Erstellung des Architekturprojektes über die Frage der Finanzierung hergestellt. In diesem Entscheidungsprozeß waren Konflikte zu bewältigen, wobei es Punkte gab, an denen auch ein Scheitern des Projektes möglich gewesen wäre. Im Wesentlichen aber kann der Erfolg, bei der Entwicklung des Programmes, bei der Personifizierung der Qualität etc., durch einen entsprechenden Einsatz erreicht werden.

Zur Frage, ob dieses Modell der Projektumsetzung an eine bestimmte Nutzungskategorie mit speziellen Lobbies, Sponsoren etc. gebunden ist, oder auch für Shopping-Malls, Flughäfen usw. denkbar ist, wird festgestellt, daß das Konzept grundsätzlich auf den öffentlichen Bau orientiert ist, allerdings eine besondere Symbolfunktion voraussetzt.

Regeln der Medien

Ein wichtiger Grundsatz bei der Projektumsetzung ist, den Regeln der Medien zu folgen. Nicht alles, was auf einer Baustelle geschieht, ist für die Medien eine Nachricht. Andererseits aber müssen Meldungen, auch wenn sie unsinnig erscheinen mögen, ernst genommen werden; jene, häufig bei Großprojekten ausgebildete, spezifische Arroganz ist fehl am Platz, denn kein Projekt ist völlig kontrollierbar.

Was die Einbeziehung ausländischer Medien betrifft, so stand zum einen dafür kein Budget zur Verfügung, zum anderen war die Öffentlichkeitsarbeit ganz auf die Erreichung der Zustimmung ausgerichtet. Das Projekt wurde als nationales Projekt behandelt; deshalb konnte auch kaum ein internationales Echo verzeichnet werden. Es ist allerdings anzunehmen, daß dieser Aspekt heute anders bewertet würde.

Zur Frage der elektronischen Medien und ihrer Rolle im Rahmen der Öffentlichkeitsar-

beit wird bemerkt, daß z.B. das Internet noch nicht als eigenständige Strategie eingesetzt war; es wurde jedoch an der Baustelle eine Web-Kamera installiert, mit der in das Netz übertragen wurde.

Projekt-Promotion nach Fertigstellung

Prinzipiell wird die Frage aufgeworfen, ob die beiden dargestellten Projekte, bei deren Umsetzung zwar ähnliche Wege beschritten wurden, die in ihren Voraussetzungen allerdings sehr unterschiedlich sind, eine Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit über die Fertigstellung hinaus erfordern, oder bereits für sich selbst werben.

Noch während der Bauzeit des Kraftwerks Freudenuau haben sich die Rahmenbedingungen für das Projekt erheblich verändert; nicht absehbar war etwa die radikale Öffnung des europäischen Strommarktes, die negative Konsequenzen für die Rentabilität des Projektes hatte. Für das Unternehmen ist klar, daß mit dem Projekt Freudenuau voraussichtlich das letzte Donaukraftwerk errichtet wurde, es soll daher als Vorzeigeprojekt weiter beworben werden - nicht zuletzt deshalb, als es im Stromwettbewerb der Zukunft zunehmend wichtig sein wird, den Endkunden anzusprechen. Die Aufwendungen für die Öffentlichkeitsarbeit summieren sich bisher auf etwa 1% der Kosten, abgesehen von den Ausgaben für den Wettbewerb.

Die Werbung für das Kultur- und Kongreßzentrum Luzern zielt vor allem auf den Kongreß- und Veranstaltungsmarkt sowie in beschränktem Maß auch auf den derzeit durch das Büro der Trägerstiftung betreuten Architekturtourismusmarkt.

Strategien der Öffentlichkeitsarbeit

Das offenbar unerwartet große Interesse der Bevölkerung an der Besichtigung der Kraftwerksbaustelle zeigt, so wird festgestellt, daß es richtig war, die durch das Bauvorhaben bedingten Veränderungen nicht zu verharmlosen (wie dies etwa bei der EXPO, z.B. in Bezug auf die Verkehrsbelastung versucht wurde), sondern sie in ihrem wahren Ausmaß offenzulegen.

Die Strategie der Öffentlichkeitsarbeit für das Kraftwerksprojekt war es, den Bürger/innen zu vermitteln, wo aus diesen Veränderungen für sie persönlich Vorteile erwachsen könnten. Dabei erwies es sich als wichtig, auch Nebenaspekte anzusprechen, aus denen Menschen einen kleinen Nutzen ziehen können (so stellte sich etwa die Rad- und Fußwegverbindung, von der aus das Kraftwerk erlebt werden kann, als ein nicht unwesentliches Argument zugunsten des Projektes heraus). Ebenso wurde aber auch auf jede noch so kleine oder übertrieben erscheinende Besorgnis eingegangen.

Die wichtigsten Projektstrategien sind demnach:

- Herstellen einer offensiven Kommunikation vom Beginn der Planung an;
- Medien wie Bevölkerung sind gleichermaßen Öffentlichkeit und werden daher nach einer Strategie betreut; sie werden nicht nur mit Presseaussendungen versorgt, sondern auch eingeladen, um ihnen z.B. konkrete Baufortschritte zu präsentieren.
- Auftraggeber und Architekten sind bemüht, jeweils einen gemeinsamen Weg für die Lösung von Problemen zu finden, ohne dabei ihre Grundsätze aufgeben zu müssen.

Modelle der Projektumsetzung

Am Beispiel des Kultur- und Kongreßzentrums Luzern wurde dargestellt, wie wesentlich für den Erfolg eines Projektes die prominente Persönlichkeit ist, die hinter dem Vorhaben steht. Viele der in der Umsetzung erreichten Qualitäten sind nur schwer systematisierbar und werden daher dieser Persönlichkeit zugeschrieben. Grundsätzlich wird jedoch zu Bedenken gegeben, daß sich auch dieses Modell verbraucht, wenn es nicht weiterentwickelt wird.

Heute sind bereits mittelgroße Projekte durch Auseinandersetzungen unterschiedlicher Interessen belastet. Beide gezeigten Beispiele bieten, so wird festgestellt, als Ansätze einer neuen Qualität der Projektumsetzung Anhaltspunkte für die Schaffung eines breiteren Zugangs zu geeigneten Modellen.

Bedeutung der Fachöffentlichkeit

In Bezug auf die Abstimmung der Bevölkerung über das Architekturprojekt wird, speziell aus Wiener Sicht, die Frage nach der Reaktion der Fachöffentlichkeit aufgeworfen, die hierzulande auf den Versuch der Abklärung eines Projektes mit einer breiten, fachlich nicht gebildeten Öffentlichkeit häufig eher negativ reagiert.

Dazu wird festgestellt, daß die Schweizer Gesetze die Einbeziehung der Bevölkerung in derartige Entscheidungen verlangen. Nicht immer steht dabei die Architektur im Vordergrund; ganz allgemein aber ist die Geschmacksfrage kaum von der funktionellen Frage zu trennen.

Die Fachöffentlichkeit nimmt einen besonderen Rang ein; sie repräsentiert Einsichten und Fakten, die nicht übergangen werden sollten. Eine wichtige Bedeutung kommt ihr vor allem zu, wenn es in der Anfangsphase eines Projektes, um die Frage der "Namen" geht. Diese "Namen" stellen einen wesentlichen Marktfaktor dar, hinter dem verschiedene Interessen stehen; insgesamt wird dadurch auch die Aufmerksamkeit für Architektur erhöht. Medienwert und Positionen der Fachöffentlichkeit sind nicht ganz unabhängig voneinander (z.B. war es als weniger wahrscheinlich anzusehen, daß gegen einen Jean Nouvel opponiert wird).

“Signature - Architektur”

Grundsätzlich wird festgestellt, daß die negative Konnotation einer auf “Namen” ausgerichteten Projektpolitik, nicht gerechtfertigt erscheint, da gute Projekte (die das Ziel sind) letztlich ja die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen müssen. Insgesamt hat auch die Welt der Architektur in der Vergangenheit Veränderungen erfahren; sie ist mehr und mehr ein Teil der Kulturindustrie geworden. Architektenpersönlichkeiten können gezielt aufgebaut werden; der “große Wurf” des jungen, unbekanntes Architekten wird zunehmend weniger wahrscheinlich. Das traditionelle Wettbewerbswesen entspricht somit nicht mehr den heutigen, von “Namen” und “Szenen” bestimmten Strukturen.

Projektmanagement - Projektpromotion

Projektmanagement ist bereits seit Jahren professioneller Standard; größere, moderne Projekte sind heute, so wird festgestellt, ohne entsprechendes Management kaum zu realisieren. Grundlage für ein erfolgreiches Management ist die Qualität des Gesamtkonzeptes eines Projektes - die Architekturqualität ist nur ein Teil davon. In diesem Zusammenhang wird die Frage aufgeworfen, ob die Management- bzw. Promotionsmöglichkeiten bei den beiden Wiener Großprojekten Donaucity und Museumsquartier, entsprechend genutzt wurden.

Ebenso ist auch modernes Immobiliendevelopment nicht möglich ohne gutes Marketing. Die Voraussetzung ist auch hier ein in sich stimmiges Konzept mit hervorragender Architekturqualität. Öffentlichkeitsarbeit und Projektpromotion haben mehrere Eckpfeiler, so kam z.B. beim Projekt des Umbaus der Wiener Gasometer eine wichtige Unterstützung von seiten der internationalen Presse, deren positiver Effekt sich sogar beim Wohnungsverkauf auswirkte.

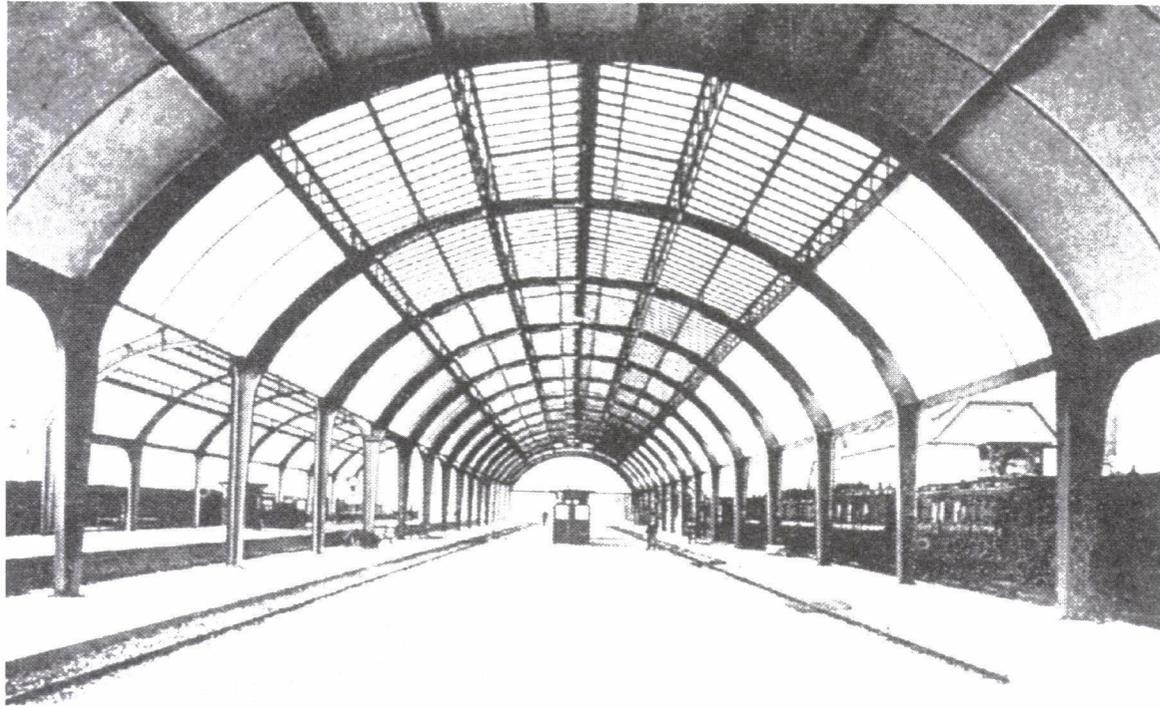
Architekturverständnis in der Öffentlichkeit

Entscheidend ist, so wird festgestellt, von welchem Bewußtseinsstand der Öffentlichkeit in Bezug auf moderne Architektur auszugehen ist, wenn es um Promotion für ein Projekt geht. Von dieser Frage ausgehend, versuchen beispielsweise in Holland einige Städte durch eine gemeinsam finanzierte Initiative Interesse und Verständnis für moderne Architektur in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Die Grundhaltung in der Bevölkerung soll damit positiv verändert, den Menschen die Angst vor moderner Architektur genommen werden.

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Eine Promotion für moderne Architektur, die über den Anlaßfall eines aktuellen Projektes hinausgeht, ist sicherlich der richtige Ansatz für eine Bewußtseinsbildung in der Öffentlichkeit. Den geeigneten Promotor gibt es dafür bereits z.B. mit dem Wiener Architekturzentrum.

Es sind jedoch prinzipiell Zweifel angebracht, ob mit Kampagnen für moderne Architektur leichter eine positive Sensibilisierung herzustellen ist, als einfach mit der Realisierung guter Projekte. Daher kommt der privaten Investition hier auch eine wichtige Rolle zu. Die wirkungsvollste Werbung für moderne Architektur besteht letztlich darin, aufregende Architektur entstehen zu lassen. Wenn dies, aus welchen Gründen immer, nicht gelingt, dann sollte es jedenfalls auch nicht möglich sein, sich dabei auf den angeblich schlechten Geschmack der Bevölkerung auszureden.



6. Wiener Architekturgespräch

Neue Bahnhöfe Impulse für die Stadtentwicklung

INHALT:

Begrüßung, thematische Einleitung, Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz (58)

Impulsstatement, Dipl. Ing. Lars Möller (59)

Impulsstatement, Dipl. Ing. Norbert Steiner (61)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (63)

Feststellungen von Dr. Helmut Draxler (65)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (70)

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (71)

6. Wiener Architekturgespräch: Neue Bahnhöfe - Impulse für die Stadtentwicklung (3.11.1999, 19.30 h, 1010, Beethovenplatz 3)

Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellung der Impulsreferenten und thematische Einführung durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Die Bewertung eines Wirtschaftsstandortes hat sich in unserer Zeit grundlegend verändert. Traditionelle Standortkriterien wie Bodenschätze, Energieträger usw., haben heute nicht mehr dieselbe Bedeutung. Einst zählten die Bahnhofsplätze zu den bestimmenden Orten einer Stadt. Die neue Mobilität wird vom Auto (PKW, LKW) bestimmt; sie stellt individuelle Vorteile vor gesellschaftliche Nachteile, und hat damit tendenziell zu einer Auflösung funktionierender Strukturen geführt. Ganz besonders war davon die Bahn betroffen.

Nicht zuletzt mit der Realisierung technologisch avancierter, schneller Züge bzw. Strecken hat sich die Bahn den neuen Aufgaben gestellt. Einen Wendepunkt in der Geschichte der Bahn bedeutete in Österreich vor allem ihre Umwandlung in eine Kapitalgesellschaft.

Die ökonomische und technische Entwicklung ermöglicht eine Umnutzung z.T. großer, städtebaulich wichtiger Bahnflächen in der Stadt. In Wien stehen derzeit mehrere dieser Areale bzw. Projekte zur Diskussion:

- Neustrukturierung des Nordbahnhof-Geländes
- Verbesserung der Situation am Praterstern / Bahnhof Nord
- Errichtung eines Güterverteilzentrums im Süden der Stadt
- Überbauung des Verkehrsknotens Wien Mitte
- Schaffung eines neuen Durchgangsbahnhofes für den Fernverkehr ("Bahnhof Wien")

Aus der Sicht der Stadt sind die Bahnhöfe mit ihren Knotenfunktionen ebenso wichtig wie die Strecken. Mit dem Programm der Bahnhofsoffensive werden daher Erwartungen verbunden:

- Attraktivierung der Bahnhöfe (auch unter dem Aspekt der Erhaltung der Kaufkraft in der Stadt)
- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen städtischen Verkehrsträgern und Bahn
- Anbot von Bahn-Dienstleistungen
- Verknüpfung des Bahnhofsbaues mit dem Standort als städtebaulicher Ansatz
- Entwicklung der Identität der Stadt durch neue herausragende Architektur

Impulsstatement, Stadtbaudirektor D.I. Lars Möller, Stadtplanungsamt Köln

Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa

In der Vergangenheit war die Bahn ein zentraler Ausgangspunkt städtebaulicher Entwicklungen. Städte, die nicht an die Bahn angeschlossen waren, konnten am technisch-wirtschaftlichen Fortschritt nicht im gleichen Maß teilnehmen. Ähnlich könnte es sich in der Zukunft mit den derzeit entstehenden Hochgeschwindigkeitsnetzen verhalten - Städte, die nicht angeschlossen sind, bleiben im Wettbewerb zurück.

Ein erster Arbeitskreis mit dem Thema, Anschluß der Stadt Köln an das Hochgeschwindigkeitsnetz, wurde bereits vor 8 Jahren eingerichtet. Köln hatte auf Grund seiner Verkehrslage seit jeher große Bedeutung als Handelsplatz. Diese Bedeutung widerspiegelt die Lage im hochrangigen Straßennetz, noch nicht jedoch im (neuen) europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz.

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen den europäischen Zentralräumen hat zu einer Verdoppelung bis Verdreifachung der Fahrgastzahlen geführt. In Frankreich ist z.B. der Flugverkehr zwischen Paris und Lyon deutlich zurückgegangen (30 Millionen Bahnbenützer - eine Steigerung auf bis zu 60 Millionen wird erwartet).

Messe Stadt Köln - ICE-Stadt Köln

Köln ist in seiner wirtschaftlichen Positionierung traditionell nach Westen orientiert (z.B. manifestiert auch in der Konzentration französischer Unternehmen in Köln). Die Lage an den Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln - Rhein/Main (eine Stunde nach Frankfurt) und Paris - Brüssel - Köln - London (fünf Stunden nach London), die etwa 2000 in Betrieb gehen könnte, hat unmittelbaren Einfluß auf den Städtebau, wie auch auf die Entwicklung der Wirtschaftskraft der Stadt. Nicht zuletzt gewinnt der Messestandort Köln damit einen enormen Vorteil. Entsprechend der Bedeutung der Messe für die Stadt (80-90 Messetage / Jahr, mit einem hohen Anteil an internationalen Besuchern) wird am Messegelände eine eigene ICE-Station geschaffen. KölnMesse wird am Standort des ICE-Terminals ein neues Hauptverwaltungsgebäude und einen neuen Messeingang schaffen.

Die Stadt als aktiver Partner

Auch die Bahn gewinnt hierbei einen wichtigen Vorsprung. Da absehbar von nahezu einer Verdoppelung des Verkehrsvolumens auszugehen ist, muß es ein vorrangiges Ziel sein, eine Trendumkehr in der Verkehrsverteilung vom Auto zur Bahn zu erreichen.

Die Stadt Köln hat bei diesem Projekt von Anfang an eine aktive Rolle übernommen, und ist selbst an die Bahn herantreten. Eine Reihe von Initiativen wurde gesetzt: Ausstellungen (Zusammenhang ICE-Strecke und Wirtschaftskraft) wurden gezeigt, PR-

Aktivitäten, Veranstaltungen etc. durchgeführt, Gutachten eingeholt, die Suche nach Investoren wurde eingeleitet, ein internationaler Ideenwettbewerb ausgeschrieben usw.

Bahnhöfe der Stadt

Der Kölner Hauptbahnhof wird sich nach Abschluß der Arbeiten wieder in seinem ursprünglichen Bild präsentieren. Der städtebauliche Entwicklungsimpuls in seinem Umfeld wird durch den Bau einer neuen U-Bahnlinie (Nord-Süd-Stadtbahn) zusätzlich verstärkt.

Der ICE Terminal Köln Deutz, der auch als notwendige Kapazitätserweiterung in unmittelbarer Nähe zum Messeareal (48 Minuten vom Flughafen Frankfurt zum neuen Messeeingang) errichtet wird, bildet den Katalysator für ein bedeutendes städtebauliches Entwicklungsgebiet. Die städtebaulichen Entwicklungslinien führen derzeit bereits zum Bahnhof. Die Stadt ist hier selbst auch als Nutzer aufgetreten; das neue Stadthaus, welches die technische Verwaltung der Stadt Köln zusammenfaßt, befindet sich in unmittelbarer Nähe des neuen Bahnhofes.

Durch eine umfassende Strategie unter Einbeziehung der Region, soll die innere und äußere Erreichbarkeit der Stadt gewährleistet werden. Dazu gehört die Verknüpfung der Verkehrsträger, die Anbindung an den ÖPNV, sowie der Anschluß an den Flughafen. Die Hochgeschwindigkeitsbahn kann ihre volle Leistungsfähigkeit nur erreichen, wenn sie an die hochrangigen Träger des öffentlichen und des individuellen Verkehrs (der Bahnhof Deutz ist direkt an das Autobahnkreuz angeschlossen) aber auch an Infrastrukturen, wie z.B. dem Parkplatzangebot, gut angebunden ist.

Die Stadt Köln verfolgt mit ihren Bemühungen generell das Ziel, ihre Konkurrenzfähigkeit zu stärken (d.h. Schaffung neuer Kooperations- und Finanzierungsmöglichkeiten etc.). Dabei stellt der ICE-Bahnhof einen wichtigen Standortfaktor dar; er schafft darüber hinaus einen Katalysatoreffekt für die städtebauliche Entwicklung in Richtung einer neuen Urbanität mit signifikanter Architektur, was insgesamt einen Image-Gewinn für die Stadt bedeutet.

Ein Bahnhof ist ein komplexes, integriertes System, bei dem Architekten, Verkehrsexperten und Stadtplaner in einer Symbiose zusammenwirken müssen. Aufgabe der Architektur ist die Verbindung von architektonischer Qualität und Ökonomie. Gegen die Tendenz zur Umwandlung in Entertainment- und Shopping-Center sollten Bahnhöfe in erster Linie weiterhin ihre Funktion als Verkehrsknotenpunkte wahrnehmen. Beim neuen ICE-Terminal Deutz/Messe sind die Funktionen Entertainment und Einkaufen (ca. 5000 m² Einkaufen) deshalb nur in begrenztem Umfang vorgesehen. Die Verkehrs- und Verteilungsfunktion hinsichtlich der Reisenden und Messekunden stehen im Vordergrund.

ICE Terminal Köln / Deutz

Nächster Schritt ist die Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbes für den ICE Terminal Köln Deutz/Messe. Um die Teilnehmerzahl einzugrenzen, soll die Beteiligung auf Architekten beschränkt werden, die bereits einschlägige Erfahrungen (Bahnhöfe, Flughäfen etc.) erworben haben. Expertise auf dem Gebiet des Bahnhofsbaues kommt aus den Niederlanden und aus Frankreich (künftig sollte ein Austausch von Erfahrungen auch mit Österreich erfolgen).

Das gesamte Projekt wird betrieben von einer gemeinsamen Projektgruppe, bestehend aus Stadt Köln, KölnMesse sowie DB-Station und Service AG. Die Grundstücke werden in einen Pool eingebracht. Vorgesehen ist, den Standort stufenweise zu entwickeln (insgesamt sollen ca. 150.000 m² errichtet werden); um keine Leerräume entstehen zu lassen, soll das Projektgebiet jedoch in einem überschaubaren Zeitraum von etwa 5-7 Jahren bebaut werden. Für längerfristige Erweiterungen sind noch ca. 20.000 m² Reserveflächen vorhanden.

Die Projektvorbereitung wird durch ein entsprechendes Promoting unterstützt; darüber hinaus wird das Projekt im Internet begleitet (Wettbewerbsergebnisse, Projektstand etc. Internet-Adresse: www.koeln-terminal.de).

Beim Standort des Bahnhofes Deutz wurde im laufenden städtebaulichen Wettbewerb auch die Option für einen Hochhausstandort (Höhenbegrenzung 150 m) vorgesehen. Ziel ist es, u.a. für den Standort Deutz und die KölnMesse ein signifikantes Wahrzeichen darzustellen.

Impulsstatement, D.I. Norbert Steiner, ÖBB-Bahnhofsoffensive

Die Bahn in der Stadt

Bahnareale in der Stadt für neue urbane Funktionen zu aktivieren, ist auch heute noch ein schwieriges Unternehmen. Bis in die jüngste Zeit existierte kein Geschäftsbereich der Bahn, der mit der Reaktivierung städtischer Bahnflächen befaßt gewesen wäre. Die Bahn war aus dem Stadtgrundriß ausgeklammert. Für lange Zeit lagen die Bahnareale außerhalb des Bereiches der Stadtplanung. Das Beispiel Köln zeigt jedoch, wie wichtig die kritisch-kooperative Funktion ist, die die Stadt in diesem Prozeß der Umstrukturierung erfüllen kann. Die Bahnhöfe nehmen in der Stadtplanung heute einen anderen Stellenwert ein. Sie werden nicht mehr wie früher als reine Ankunfts- und Abfahrtshallen gesehen, sondern als anspruchsvoll gestaltete und gut ausgestattete Orte des Umsteigens von den städtischen Verkehrsträgern auf die Bahn.

Dialog mit den Städten

In Österreich haben nunmehr die ÖBB begonnen, die Aufgabe der Erneuerung und Umstrukturierung der Bahnhöfe konkret umzusetzen. Dazu soll der Dialog mit den Städten gesucht werden. Eine solche engagierte Kooperation konnte z.B. für das Projekt des neuen Hauptbahnhofes in Innsbruck erreicht werden. Die Entstehungsgeschichte dieses Projektes zeigt, daß eine derartig komplexe Aufgabe einen sehr langen Vorbereitungszeitraum erfordert. Es sollte deshalb die Zeit genutzt werden, um die Aufgabe des Bahnhofes als Verkehrsstation genau zu definieren, aber auch die Chance einer Erneuerung für das umliegende Quartier. Besonders wichtig ist eine Zusammenarbeit von Stadt und Bahn im Falle der großen Bahnhöfe in Wien.

Qualität des Umsteigens

Die Erneuerung und Aufwertung der Bahnhöfe bietet nicht nur stadtentwicklungspolitische Chancen, sondern stellt darüber hinaus auch einen Beitrag zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dar. Ziel ist die Realisierung eines Millenniumssprunges in der Qualität des Umsteigens auf die Bahn. Die wesentlichen Themen dabei sind das Service der Bahn (Neustrukturierung von Kartenverkauf, Information, etc.), der Bereich Reisekomfort und Einkauf (z.B. Supermarkt), sowie ein Ausbau des Dienstleistungsbereiches in einem weiten Spektrum von Angeboten, die für Reisende von Interesse sein könnten (und außerhalb der üblichen Geschäftszeiten zugänglich sind).

Eine besondere funktionelle und gestalterische Chance liegt überdies darin, daß bei einem großen Teil der Standorte mit einer neuen Typologie von Gebäuden und Architektur an die Aufgabenstellung herangegangen werden kann.

Bahnhofsoffensive Westbahn - Südbahn

Erster Ansatz für die Bahnhofsoffensive ist die Westbahn (von Innsbruck ausgehend - Salzburg - Linz - Wien Westbahnhof). In weiterer Folge sollen auch die Bahnhöfe der Südbahn erneuert werden. Für deren Ausgangspunkt, den Südbahnhof, ergibt sich das Problem, daß von Anfang an bedacht werden muß, daß dieser Bahnhof in seiner heutigen Form in 10 bis 15 Jahren möglicherweise nicht mehr gebraucht wird (sehr genau muß überlegt werden, was in diesem Fall mit dem Bahnhofsgebäude bzw. dem Areal zu geschehen hätte).

Nordbahnhof

Wien ist vor allem auch zentraler Umsteigepunkt für den Nahverkehr in die Region. Ein spezieller Problembereich ist der Bahnhof Praterstern. Hier besteht, gekennzeichnet von hoher Nutzungsintensität (Schnellbahn-, U-Bahn-, Straßenbahnlinien) und einem sehr begrenzten Flächenangebot, ein enger, komplexer Zusammenhang zwischen Bahn und Stadtraum. Eine Aufwertung bzw. Erneuerung kann daher nur mit überschaubaren,

abgestimmten Maßnahmen erfolgen (ein städtebaulich unverträgliches Investorenprojekt wurde an diesem Standort bereits abgelehnt) und hier müssen Stadt Wien und ÖBB besonders eng zusammenarbeiten.

Bahnhof als Impuls

Grundsätzlich ist ein Bahnhof zuallererst ein Verkehrs- und Umsteigeknoten. Bei allen Differenzen im Verständnis von Bahn und Stadt, werden die Bahnhöfe aber übereinstimmend als wichtige Entwicklungsimpulse angesehen (der Bahnhof als Attraktion der gesamten Immobilie). Im Rahmen einer angestrebten Diskussion sollten Möglichkeiten der Erneuerung und Entwicklung, etwa in den Bereichen Wirtschaft, Kultur, Freizeit etc. aufgezeigt werden.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (1)

Bahn - Strategien

Aufgeworfen wird die Frage nach dem grundsätzlichen Unterschied zwischen der Strategie, wie sie etwa Köln mit den intensiven Bemühungen um den Anschluß an das Hochgeschwindigkeitsnetz verfolgt und jener der ÖBB, die auf die Erneuerung und Entwicklung der Bahnhöfe ausgerichtet ist. Werden dort Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut, wobei den Bahnhöfen eher ergänzende Funktion zukommt, so stehen hier die Bahnhöfe selbst im Mittelpunkt, da das Interesse der ÖBB an Hochgeschwindigkeitsstrecken vor allem deshalb geringer sein dürfte, weil die Zukunft des Unternehmens eher im Güterverkehr als im Personenverkehr gesehen wird.

Dazu wird festgestellt, daß sowohl die Hochgeschwindigkeitsstrecken, wie die Bahnhöfe in den Innenstädten den Zeitvorteil für die Bahn schaffen. Strecke sowie Lage und Kapazität des Bahnhofes aber auch Architektur- und Städtebauqualität ergeben eine Synergie, die die erfolgreiche Umsetzung dieses Vorteils ermöglicht.

Standortvorteil Hochgeschwindigkeitsverkehr

Was die Situation in Deutschland betrifft, so ist zu erwarten, daß jene Städte in ihrer Entwicklung zurückbleiben werden, die die Aufwertung ihrer verkehrsdynamischen Komponente vernachlässigen.

Es stellt sich somit die Frage, ob Österreich ohne einen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs längerfristig Standortnachteile zu erwarten hätte. Für

Wien bedeutet vor allem auch das Fehlen eines europäischen Achsenkreuzes im Bahnverkehr einen Standortnachteil.

Qualität des Umsteigens

Kritisch angemerkt wird generell, daß die Möglichkeiten bzw. die Qualität des Umsteigens auf die Bahn teilweise noch unzureichend sind; Ein Beispiel dafür ist in Wien die Anbindung der Stadt an den Flughafen. Im Vordergrund steht hier deshalb zunächst weniger die architektonische Diskussion, als die Realisierung einer wirklichen Verknüpfung zwischen Bahn und Stadt.

Flughafenanbindung

Ein Vergleich zwischen Wien und dem französischen Zentralraum erscheint in diesem Zusammenhang, so wird eingewandt, schon aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen als wenig zielführend. Die Sinnhaftigkeit eines Ausbaues, z.B. der Flughafenanbindung, richtet sich letztlich nach den vorhandenen Frequenzen - und diese erscheinen in Wien noch nicht hoch genug zu sein.

Dagegen wird argumentiert, daß der Nutzen eines Ausbaues der Flughafenanbindung nicht nur in bezug auf die gegebene Nachfrage zu beurteilen ist. Mit der Verbesserung des Standortfaktors Erreichbarkeit wird auch (für den Flughafen, wie für die Stadt) ein weiterer Impuls gesetzt und neue Nachfrage initiiert.

Mächtiges Zentrum - vernetzte Struktur

Was die Strategie der Stadt Köln (bzw. generell die Entwicklung des Rheinraumes) betrifft, so wird die Frage aufgeworfen, ob nicht die wachsende Bedeutung Berlins (durch die Entwicklungskraft in die Hauptstadt abfließt) die getroffenen Frequenzannahmen für den Bahnausbau in Frage stellen könnten. Darüber hinaus bedeutet die Hauptstadtwerdung der Metropole Berlin für die traditionelle Struktur vernetzter Mittelstädte in Deutschland eine grundlegend neue Situation, die andere Ausgangsbedingungen für die Bedarfsentwicklung im verkehrsinfrastrukturellen Bereich schafft.

Dazu wird festgestellt, daß für Deutschland die Konzentration auf ein mächtiges Zentrum (wie z.B. in Frankreich) nicht zu erwarten ist. Es wird deshalb davon ausgegangen, daß die neue Hauptstadt Berlin keine gravierenden Effekte auf die vorhandenen Bedarfs- bzw. Investitionsannahmen etc. zeitigen wird.

Der Bahnhof in der Stadt

Bei Bahnhöfen handelt es sich, ihrer Nutzung nach, um eher monofunktionale Strukturen. Ihre Einbindung erfordert daher, so wird festgestellt, einen stärker integrierten Städtebau, denn Bahnhöfe (oder z.B. auch Flughäfen) sind mehr als nur ein Ausbau der Peripherie. Von seiten der Bahn hingegen sollte besonderes Augenmerk auf die innerstädtische Vernetzung gelegt werden.

Dagegen wird angemerkt, daß dem Bahnhof prinzipiell eine multimodale Nutzung entspricht. Alle Funktionen, die eine Stadt ausmachen, sollten auch am Bahnhof zu finden sein (seit jeher beherbergen Bahnhöfe etwa auch Entertainmentfunktionen etc.).

Feststellungen von Dr. Helmut Draxler, Generaldirektor der ÖBB

Unternehmensstrategie Güterverkehr

Grundsätzlich ist es die Aufgabe der ÖBB, den Markt zu nützen. Darüber hinaus trägt die Bahn, insbesondere auch in bezug auf die neuen Bahnhofsplanungen, eine kulturelle Verantwortung.

Die Bahn hat ihre Strategie auf den Güterverkehr ausgerichtet und war damit erfolgreich. In diesem Geschäftsbereich planen und handeln die ÖBB auf europäischer Ebene; sie sind heute eines der größten Logistikunternehmen Europas. Ohne diesen wirtschaftlichen Erfolg wären Investitionen, wie z.B. eine Bahnhofsinitiative, nicht möglich.

Neben dem vor der Umsetzung stehenden Projekt des Logistikzentrums Inzersdorf in Wien, sind noch einige weitere Terminals in Österreich geplant (z.B. Linz/Vöest).

Grundsätzlich gilt die übernommene kulturelle Verantwortung auch für Investitionsmaßnahmen im Güterverkehr.

Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die Frage des Hochgeschwindigkeitsverkehrs muß letztlich in Relation zu den erforderlichen, enormen (und für Geschwindigkeiten jenseits der 180 kmh überproportional steigenden) Investitionen betrachtet werden. Dabei dürfen auch die Maßstäblichkeiten nicht außer Acht gelassen werden. So sind die Bedingungen einer zentralistischen Struktur wie in Frankreich, nicht mit jenen in Deutschland vergleichbar und diese, schon im Hinblick auf die Größe der Bevölkerung in den Zentralräumen, nicht mit jenen in Österreich (abgesehen davon, hat der Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland auch wirtschaftliche Probleme verursacht).

Die komplexe, ökonomisch verantwortungsbewußte Annäherung an diese Frage besteht

in der Betrachtung des Gesamtangebotes: Der Bahnhof bestimmt den Einstieg; ebenso wichtig ist für den Reisenden die Geschwindigkeit (entscheidend ist dabei das gesamte System, in dem z.B. auch der Haltepolitik eine wichtige Bedeutung zukommt) und die Qualität der Leistungen (Service, Tarifsysteem etc.). Hochwertige Architektur und Design erbringen in diesem Gesamtbild einen Mehrwert.

Strecken und Verbindungen

Hierbei geht es vor allem um die Verbindung von Ballungszentren, zwischen denen eine entsprechende Mobilität besteht.

Die Erfahrung zeigt, daß auch in Verbindungen von hoher Qualität nach drei bis vier Stunden Fahrzeit die Toleranz der Fahrgäste abbricht. Die Alternative kann aus grundsätzlichen Überlegungen, dennoch nicht im Flugverkehr liegen. In Anbetracht etwa des Flächenbedarfes für den Flughafen, der Wartezeiten, der Probleme der Zu- und Abfahrtrouten für den Autoverkehr usw., ist davon auszugehen, daß die Grenzen der Sinnhaftigkeit erreicht sind.

Die Vision der Bahn dazu, ist z.B. eine Verbindung zwischen Wien und Salzburg in ca. 2, Wien - München in 3 1/2 Stunden, mit einem Zug, der (in der Beschränktheit der Möglichkeiten) höchste Qualität hinsichtlich Komfort und Service bietet, das kein Flugzeug erreichen kann. Eine solcher exklusiver Zug soll ab 2004/5 auf der Westbahnstrecke verkehren. Die Bahn ergreift hier die Chance, die entlang dieser europäischen Magistralen konzentrierte Wirtschaftskraft zu nützen. Was den Streckenausbau betrifft, so sind noch einige schwierige Abschnitte (für die noch Genehmigungen ausstehen), z.B. Wien -St.Pölten, Attnang Puchheim - Salzburg zu bewältigen.

Bahnhöfe - Qualität der Architektur

Für die geplante Neuerrichtung des Hauptbahnhofes in Innsbruck wird derzeit ein Architekten-Wettbewerb durchgeführt. Es handelt sich dabei um ein sehr anspruchsvolles Projekt, das neben der Bewältigung historischer und stadtkultureller Aufgabenstellungen vor allem die architektonische Umsetzung komplexer Information verlangt. Grundlage dafür muß eine klare, funktionelle Architektur sein, die Orientierung ermöglicht (nachträglich integrierte Leitsysteme können diese Qualität nicht ersetzen). Bahnhöfe stellen ebenso exponierte wie besonders stabile Punkte der urbanen Struktur dar, deshalb müssen für diese Aufgabe individualisierte Lösungen (die jedoch nicht den Charakter der Selbstdarstellung annehmen dürfen) gefunden werden. Von den Architekten erfordert dies ein Bewußtsein um die Komplexität der Aufgabe. Den ÖBB steht dazu ein interner Architektenbeirat zur Verfügung, der sie in diesen Fragen beratend unterstützt.

Das Thema Bahnhöfe muß darüber hinaus auch von ökonomischen Gesichtspunkten aus behandelt werden. Die Erfahrung zeigt, daß neue Bahnhöfe die mit ihrer Architektur Aufsehen erregen, nicht unbedingt auch ökonomisch funktionieren müssen.

Die auf Bahnhöfen potentiell vorhandene Kaufkraft soll genutzt werden; es muß dabei jedoch das Wesen des Bahnhofes erhalten bleiben. Die richtige Auswahl bzw. Mischung von Zusatznutzungen ist daher von großer Bedeutung.

Materialität der Bahnhöfe

Als räumliches Element stellt der Bahnhof im Grunde nur eine Hülle dar, seine städtebauliche und architektonische Wirkung gewinnt er daher wesentlich aus seiner Materialität. Ohne einen adäquaten Qualitätsanspruch an diese Materialität besteht die Gefahr einer raschen Abwertung, "Verslumung" (wie sich etwa am neuen Bahnhof Floridsdorf zeigt). Aufgrund der besonders exponierten Verhältnisse auf Bahnhöfen ergeben sich allerdings auch technische Schwierigkeiten in der Materialverwendung (z.B. wird Glas durch den Abrieb der Oberleitungen z.T. sehr unansehnlich und kaum reinigbar).

Die Bahn als Grundstückseigentümerin

Erst die Umwandlung in eine Kapitalgesellschaft hat die ÖBB in die Lage versetzt, die erforderlichen Mittel für die anstehenden Investitionsvorhaben selbst erwirtschaften zu können.

Die Bahn ist, historisch bedingt, eine der größten Grundstückseigentümerin Österreichs. Dies bedeutete in der Vergangenheit oft auch ein Hemmnis für strukturelle Verbesserungen, da von politischer Seite immer wieder versucht wurde, Grundstücksgeschäfte nicht gerade zum Nutzen der Bahn zu realisieren.

Derzeit ist eine Veränderung zum Positiven erkennbar. So zeichnet sich z.B. im Bereich des Hauptbahnhofes Linz, im Zusammenhang mit dem geplanten Bau des neuen Landhauses, eine Entwicklungsdynamik ab, die letztlich eine Aufwertung der gesamten Umgebung mit sich bringen wird. Das weitläufige Vorareal des Bahnhofes war bisher durch eine, von der Bevölkerung kaum genutzte, Parkwidmung von der Entwicklung ausgenommen. Hier erweist sich nun, daß nur durch das Zusammenwirken aller Beteiligten eine Entwicklungsdynamik (und damit verbundene Wertsteigerung) initiiert werden kann.

Innovation und Design

Da seit Jahrzehnten kaum noch Bahnhöfe gebaut wurden, ist auf diesem Fachgebiet ein Defizit an Wissen und Erfahrung entstanden. Dies gilt insbesondere auch für den Designbereich in der Kundennutzung; hier ist vergleichsweise wenig Innovation erkennbar, viele Fragen sind ungelöst. Zur Verfügung steht hervorragende Technik, im Bereich Design jedoch ist das Angebot des Marktes völlig unzureichend (daher haben die ÖBB beschlossen, den neuen Doppelstockwaggon in einer rohen Version anzukaufen und selbst auszustatten).

Es sollte jedoch möglich sein, auf die große Tradition des österreichischen Designs und vorhandenes Know-how (z.B. sind österreichische Qualitätsstoffe als Sitzbezüge in den

japanischen Bahnen in Verwendung) aufzubauen.

Eine Ausstellung zu diesen Themen ist derzeit in Vorbereitung und soll 2001 vom Architektur Zentrum Wien in der "Kulturhauptstadt" Rotterdam gezeigt werden.

Architekturwettbewerbe

Bei der Durchführung von Wettbewerben im Rahmen der Bahnhofsoffensive hat sich die Form intensiver Workshops zur Information der Teilnehmer als sinnvoller erwiesen, als die bloße Festlegung von Raum- und Funktionsprogrammen. Prinzipiell besteht die Gefahr, daß Teilnehmer aufgrund unzureichender Kommunikation der Aufgabenstellung aus dem Wettbewerb ausgeschieden werden; ein zu allgemein gehaltenes Briefing provoziert Ideen, die allzu weit von der Realität entfernt sind. Die richtige Form der Vermittlung muß hier noch im Dialog gefunden werden.

Stand der Bahnhofsoffensive

- Innsbruck: Der Wettbewerb über den Neubau des Hauptbahnhofes ist abgeschlossen. Der Bau soll bis etwa 2003 fertiggestellt sein. Auch hier zeichnet sich bereits eine städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofes ab.
- Linz: Die Entscheidung ist für einen Abriß des alten Bahnhofes gefallen. Der neue Entwurf soll im Jänner 2000 in den Gestaltungsbeirat der Stadt Linz eingebracht werden.
- Wels: Der Wettbewerb für das Bahnprojekts ist abgeschlossen. (Projektumfang etwa 200 Millionen ATS).
- Salzburg: Der Wettbewerb für das Bahnprojekts ist abgeschlossen; da es sich um einen besonders sensiblen Ort handelt, sind einzelne historische bzw. bauhistorische Fragen noch weiter abzuklären. Gleichzeitig werden städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten des Umfeldes (die Grundstücke sind z.T. im Eigentum der Bahn) geprüft und in die Überlegungen mit einbezogen.

Die Bahnhofsoffensive in Wien

Hier sind die Entscheidungen noch weitgehend offen. Die Erfordernisse Wiens stellen für die Bahn die weitaus größte und schwierigste Herausforderung dar (dies auch im Hinblick auf die zahlreichen Verflechtungen im Personenverkehr - zwischen Fernverkehr und Nahverkehr etc.

- Südbahnhof: Zukünftig soll ein Teil des Fernverkehrs auf der Westbahn über einen neuen Bahnhof (Bahnhof Wien) im Bereich des heutigen Südbahnhofes geführt werden. Damit wird z.B. der Verkehr nach Ungarn umstiegsfrei möglich sein. In diesen neuen Bahnhof werden auch städtische Nahverkehrsmittel wie S-Bahn und U-Bahn eingebunden (die Annäherung der U 1 an die Bahn kann dabei allerdings nicht das Hauptkriterium der Planung sein). Das vor einigen Jahren aus einem Architektenwettbewerb hervorgegangene Projekt eines neuen Bahnhofes erscheint noch nicht in allen

Bereichen überzeugend.

- Westbahnhof: Der Bahnhof, der als Gebäude durchaus eine gewisse Qualität repräsentiert, liegt in einem teilweise prekären städtebaulichen Umfeld (ein negatives Beispiel ist die neue Parkgarage). Die Umgebung des Bahnhofes weist jedoch eine Anzahl erfolgversprechender (z.T. im Besitz der Bahn befindlicher) Standorte auf. Vorgesehen ist, das Bahnhofsareal zunächst von den zahlreich vorhandenen Mindernutzungen frei zu machen. Dieses, ebenso wie das in der Umgebung vorhandene Potential, z.B. in der Felberstraße (eine Überbauung ist derzeit aufgrund der hohen Kosten nicht vorgesehen), eröffnet Entwicklungsmöglichkeiten die als Impuls für das gesamte städtebauliche Umfeld wirken können.
- Nordbahnhof: Die Liegenschaften entlang der Lassallestraße (z.B. von IBM, Bank Austria, OMV) zeigen bereits die städtebauliche Entwicklung auf diesem Teil des Areals. Die noch freien Grundstücken sollen für weitere hochwertige Architekturprojekte genutzt werden.

Investitionsvolumen

Das gesamte Investitionsvolumen der Bahn liegt bei insgesamt etwa 143 Milliarden ATS. Die Hochbauinvestitionen für den Bahnhofsausbau werden mehr als 10 Milliarden ATS betragen. Zusätzlich soll Risikokapital für Projekte eingesetzt werden, die die Bahn selbst auf eigenen Grundstücken errichten wird.

Ausblick

Generell ist festzustellen, daß im Bereich der Bahn in den nächsten Jahren verkehrspolitische Weichenstellungen vorgenommen werden, die historische Chancen eröffnen, aber auch mit Risiken verbunden sind. Dabei geht es vor allem um die West- und die Südachse (hier spielt der Semmering-Basistunnel eine wichtige Rolle), aber etwa. auch um den Pendlerverkehr.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (2)

kulturelle Verantwortung der Bahnhofsoffensive

Die deklarierte Übernahme kultureller Verantwortung durch die Bahn, wird als eine neue Position anerkannt und grundsätzlich begrüßt. Es wird damit die Hoffnung verbunden, daß mit differenzierten, angemessenen Maßnahmen auch das Erscheinungsbild der zahlreichen kleineren, häufig unansehnlichen Bahnhöfe verbessert werden kann.

Wettbewerbsverfahren

Angemerkt wird ein Widerspruch zwischen der Erklärung der ÖBB, die vorhandenen kreativen Ressourcen nützen zu wollen, und der Zulassungsregelung für die Wettbewerbsverfahren, in denen unter anderem mehrere einschlägige Referenzprojekte verlangt werden.

Dazu wird festgestellt, daß es bei dieser Vorgabe um die einzuhaltende EU-Regelung geht. Grundsätzlich aber muß ein Verfahren gefunden werden, das eine breite Ideensuche ermöglicht und verhindert, daß gute Ideen frühzeitig ausscheiden.

Verbindung Wien - Bratislava

Die weitere Reduktion der ohnedies bereits sehr eingeschränkten Bahnverbindung Wien-Bratislava hat eine Kritik an der diesbezüglichen Politik der ÖBB hervorgerufen. Dazu wird ausgeführt, daß der Ausbau der Strecke Wolfsthal grundsätzlich als ein wichtiges Vorhaben der Bahn angesehen wird; was allerdings das Personenaufkommen auf dieser Strecke betrifft, so sind die Erwartungen der ÖBB derzeit eher bescheiden. Ein wesentlicher Grund dafür ist u.a. die Lage des Grenzbahnhofes außerhalb von Bratislava bzw. dessen schlechte Anbindung an den Hauptbahnhof in der Stadt.

Anschluß öffentlicher Nahverkehr

Es wird die Frage aufgeworfen, wie eine weitere Belastung städtischer Nahverkehrsmittel infolge der Frequenzsteigerung die sich durch einen neuen Bahnhof ergibt, bewältigt werden kann (etwa im Falle der U-Bahnlinie 1, wenn diese absehbar ihre Leistungsgrenze erreichen wird).

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

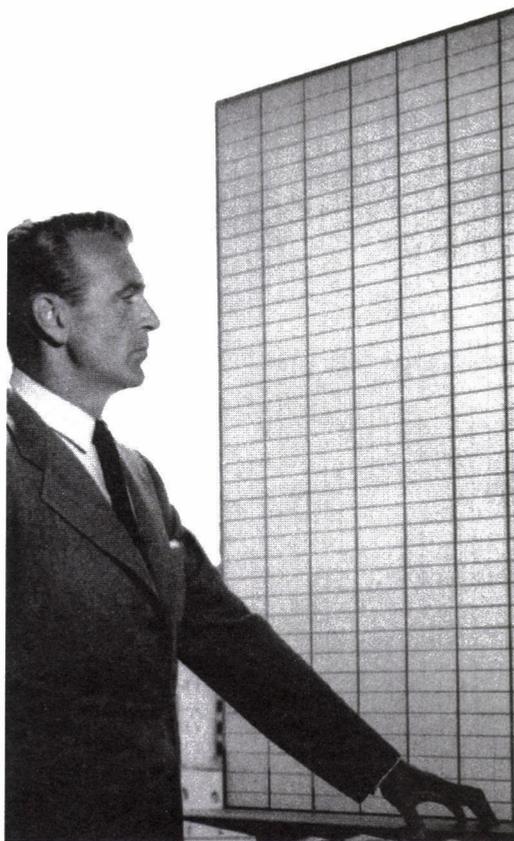
Es ist als durchaus legitim anzuerkennen, daß die Ökonomie für die ÖBB eine wichtige Rolle spielt. Die Bahn darf aber deshalb ihre Kernaufgabe nicht vergessen, die Bereitstellung attraktiver öffentlicher Verkehrsdienstleistungen, mit dem Ziel, neue Fahrgäste als Kunden zu gewinnen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben gehören nicht nur attraktive Linien und Fahrzeiten, sondern auch eine entsprechende Gestaltungsqualität der Bahnhöfe, in Bezug auf Zugänge, Wartezonen, Einkaufsmöglichkeiten etc. Die Errichtung überdimensionaler Strukturen, Einkaufszentren, Hochhäuser etc. bzw. die auf

Höchstpreis ausgerichtete Verwertung von Grundstücken kann hingegen nicht primäre Aufgabe der Bahn sein.

Seitens der Stadtplanung besteht Skepsis gegenüber einem Wildwuchs an Einkaufszentren, die die vorhandene Nahversorgung gefährden. Die dargestellten neuen Bahnhofsfunktionen (Einkaufszentrum, Entertainmenteinrichtungen usw.) die dank längerer Öffnungszeiten voraussichtlich nicht nur von den Reisenden frequentiert werden, lassen problematische Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur erwarten. Skepsis besteht hier etwa in Bezug auf den Südbahnhof bzw. die dort angestrebten massiven Bebauungen und Überbauungen.

Am Westbahnhof steht für den 15. Bezirk die Überwindung der räumlichen Barriere im Mittelpunkt. Maßnahmen, die in diese Richtung führen, werden die Unterstützung der Stadt finden. Es stellt sich allerdings die Frage, welche Konsequenzen hierbei die zukünftig (zugunsten des geplanten Bahnhofes Wien) verringerte Bedeutung des Westbahnhofes für dessen Neugestaltung haben wird.

Das Projekt des Logistikzentrums-Inzersdorf, das für die Entwicklung des TEN-Knotens Wien von großer Bedeutung ist, auch um wichtiges Know-How zu gewinnen, befindet sich in einem intensiven Planungsprozeß. Andere für die Stadt sehr wichtige Vorhaben der Bahn, wie z.B. Flughafenschnellbahn, konnten durch intensives Engagement der Stadtplanung, trotz lokaler Interessensgegensätze (Haltestellen am Zentralfriedhof etc.) in die Wege geleitet werden.



7. Wiener Architekturgespräch

Politik als Förderin zeitgenössischer Architektur - eine Herausforderung ?

INHALT:

Begrüßung, thematische Einleitung, Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz (73)

Impulsstatement, D.I. Dr. Wolfdieter Dreiholz (73)

Impulsstatement, Mag. arch. Dietmar Steiner (75)

Statement, Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (77)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (78)

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg (81)

7. Wiener Architekturgespräch: Politik als Förderin zeitgenössischer Architektur - eine Herausforderung ? (3.11.1999, 19.30 h, 1020, Praterstraße 1-7)

Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellung der Impulsreferenten und thematische Einleitung durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Akzeptanz und Qualität sind die Begriffe, die sich durch die Beiträge zu dieser Veranstaltung im Mittelpunkt jeder Diskussion zum Thema Politik als Förderin zeitgenössischer Architektur steht die Figur des Mäzens. Weltliche und religiöse Fürsten formten die Städte und nutzten die Namen berühmter Künstler zur Erhöhung ihres Ansehens. In unserer Zeit sind es große Unternehmen, die durch spektakuläre Bauwerke ihre Bedeutung demonstrieren; es kann aber auch die politische Macht sein, die Architektur und Städtebau zu ihrer Selbstdarstellung nutzt. Ein Beispiel dafür sind etwa die "grand projects", aufsehenerregende öffentliche Gebäude, die vor allem in Paris während der Ära Mitterrand errichtet wurden. Insbesondere mit dem Bau der Museen, von prominenten Architekten geplant, wurde hier eine neue Form des politischen Mäzenatentums geschaffen. Architektur wurde damit auf politischer Ebene zur "Chefsache".

Impulsstatement, D.I. Dr. Wolfdieter Dreibold, Haus der Architektur Graz

Die Politik befindet sich bei der Umsetzung höherer Architekturqualität in einer schwierigen Situation. Das Wirken des/der Politikers/in wird auf unterschiedlichen Ebenen beurteilt - bewertet wird einerseits die Bilanz über den begrenzten Zeitabschnitt einer Legislaturperiode und andererseits die langfristig eingeleiteten Veränderungen, z.B. die notwendige Reform der Verwaltung.

Erhöhung der Qualität der Architektur am Beispiel der Steiermark

Vom steirischen Landesrat (dem späteren Landeshauptmann) Krainer, erging Mitte der 70iger Jahre an den damaligen Universitätsassistenten und Journalisten mit Schwerpunkt Architekturkritik öffentlicher Bauten, Wolfdieter Dreibold, das Angebot, an der Umstrukturierung und Neuorganisation der Hochbauabteilungen des Landes mitzuwirken. Erklärtes Ziel und Auftrag war die Verbesserung der Architekturqualität der öffentli-

chen Bauten, jener Gebäude, die mit öffentlichen Mitteln, also Steuergeldern, finanziert und errichtet werden und somit im direkten Einflußbereich der verantwortlichen Politiker liegen. Gegenstand der Bemühungen waren dabei nicht nur die Projekte des Landes, auch die im Land errichteten Bundesgebäude, sowie die Bauten der Gemeinden wurden in das Konzept einbezogen.

Nach einer mehrmonatigen Analyse der bestehenden Entscheidungs- bzw. Verwaltungsabläufe im Bereich des Bauherrn "öffentliche Hand" auf den Ebenen Bund, Land und Gemeinden wurde ein Vergabekonzept für Architekturplanungen, aufbauend auf dem Instrument des städtebaulichen und architektonischen Wettbewerbes mit seinen vielen Spiel- und Anwendungsarten mit dem Ziel der Verbesserung der architektonischen Qualität der öffentlichen Bauten (Schulen, Universitäten, Gerichte, Verwaltungsgebäude aller Art etc.) ausgearbeitet und zur Diskussion gestellt. In einem ersten Schritt - dem der zweite, nämlich in Form eines für alle Dienststellen verbindlichen Berichtes (langfristige Bindung der steiermärkischen Landesregierung) nicht mehr folgte - wurde das Konzept als interne Handlungsrichtlinie angenommen und hat durchaus positive langfristige Folgen gezeitigt.

Widerstand gegen das neue Vergabeverfahren kam in der Folge von verschiedenen Seiten; die Bürgermeister der Gemeinden fürchteten um ihre Wiederwahl bei einem Verlust der Einflußmöglichkeiten auf das Baugeschehen in ihrem Bereich, und der Bund verwahrte sich gegen eine "Einmischung" in seine Kompetenzen (offene Konflikte konnten allerdings zumeist im persönlichen Gespräch zwischen Ministerialbeamten und Landesrat Krainer bereinigt werden).

Mäzenatentum im demokratischen System

Der/die Politiker/in muß bereit sein, zu einem Projekt zu stehen. Dies bedeutet gegebenenfalls Hilfestellung bei der Umsetzung zu leisten, d.h. das Projekt etwa gegenüber der Verwaltung zu unterstützen und wenn notwendig gegen Angriffe von außen abzusichern, was oft auch bedeuten kann, Kritik auf sich zu ziehen. Grundsätzlich sollte in der Politik die Einsicht vorhanden sein, daß eine solche Verpflichtung besteht.

Im demokratischen System geht es also nicht mehr um eine Erneuerung des Mäzenatentums im historischen Verständnis, wenn auch die einzelne Persönlichkeit, die für ein Projekt einsteht, nach wie vor von großer Bedeutung ist, sondern um das Einfordern bzw. Zulassen von Qualität im Rahmen eines bewußt übernommenen Gestaltungsauftrages. Damit können kurzfristig jedoch kaum politische Erfolge erzielt werden. Der/die Politiker/in steht hier nicht selten vor einer Entscheidung zwischen kurzfristigem Erfolg und auf die Zukunft ausgerichteter Veränderung (mit dem Risiko, bei der Wahl Stimmen zu verlieren).

Impulsstatement, Mag. arch. Dietmar Steiner, Architektur Zentrum Wien

Architekturpolitik als Manifest

Aus dem Veranstaltungstitel ergibt sich die grundsätzliche Frage, was Architekturpolitik bedeuten kann. Das Beispiel der Steiermark zeigt hier eine Antwort auf:

Architekturpolitik ist demnach die Proklamation des politischen Willens zur Qualität und die daraus folgernde, Reorganisation der Verwaltung (einige europäische Länder wie z.B. Schweden, Finnland, Belgien, können bereits auf ein architekturpolitisches Manifest verweisen). Doch abgesehen von einer solchen Proklamation ist immer noch die Persönlichkeit und das Engagement des/der einzelnen Politikers/in von wesentlicher Bedeutung (wie etwa das Beispiel Paris zeigt).

Architektur zwischen Mäzenatentum und Autonomie

Diskussionen zum Thema Politik und Architektur gipfeln meist in der Forderung nach einem neuen Mäzenatentum. Der heutige Politiker wird dabei dem Fürsten, der das Werk des Architekten versteht und zu würdigen weiß, gegenübergestellt. Der Wunsch nach einem solchen Mäzen erscheint zwar verständlich, aber wenig sinnvoll. Der Architekt des historischen Mäzens befand sich ganz in fürstlich-monarchischer Abhängigkeit. Die Vorgaben, die er einzuhalten hatte, waren ungleich enger und schärfer als alle heutigen Bauordnungen.

Im 19. Jahrhundert wurde der Architekt schließlich zum "Ausstatter" einer bürgerlichen Gesellschaft, und implantierte dabei zugleich sein Modell der Moderne. Durch das Wettbewerbswesen (bei dem Architekten selbst urteilen) konnte die Architektur in diesem Jahrhundert schließlich Autonomie gewinnen.

Städtekonkurrenz als Markt der Architektur

Seit Anfang der 80iger Jahre erwächst den Architekten eine neue Rolle. In der sich entwickelnden Konkurrenz der Städte wird Architektur zu einem wichtigen marktwirtschaftlichen Argument. Heute kann sich in einer Kultur der "landmarks" keine Stadt dem Wettbewerb der Zeichen entziehen.

Eines der spektakulärsten Beispiele dafür in Europa ist die Stadt Barcelona. Ein genauere historische Blick zeigt allerdings, daß vor der erfolgreichen Entwicklung der Stadt entscheidende politische und strukturelle Veränderungen standen. Zunächst mußten die alten Verwaltungsstrukturen ersetzt werden. Darüber hinaus war Barcelona aber bemüht, demokratische Modelle und Strukturen nicht einfach nur zu implementieren, sondern demokratisches Bewußtsein im Verhalten und in den Köpfen der Bürger/innen zu verankern. In dieser Intention wurde etwa eine Reihe von kulturellen Einrichtungen gegründet.

Architektur im Kräfterdreieck

Architektur ist heute zwar Teil der Kulturindustrie, in der Alltagsphänomenologie der Stadt tritt sie jedoch meist im Kräfterdreieck mit Politik und Öffentlichkeit in Erscheinung (was bedeutet, daß Architekten auch als Politiker denken müssen und umgekehrt). Die wichtigsten Aufgaben, die sich im Hinblick auf eine Erhöhung der Architekturqualität aus diesem Kräfterdreieck ergeben, sind,

- die Zukunftsfähigkeit der Bevölkerung stärken (denn entschieden wird meist auch über die Interessen jüngerer Generationen),
- neue Strategien in der Vermittlung von Projekten nutzen,
- neue Formen der Umsetzung (Moderation) von Projekten entwickeln.

Vermittlungsstrategien für Projekte

Informationsveranstaltungen, bei denen große Projekte einer breiteren Bevölkerung präsentiert werden sollen, zeigen meist einen sehr ähnlichen Verlauf;

- die Teilnehmerschaft ist gekennzeichnet durch eine deutliche Mehrheit älterer Bürger/innen und eine Präsenz kleiner, aber artikulationssfähiger, jüngerer Interessensgruppen;
- die Bevölkerung verbindet mit dem Standort des Projektes ganz andere Nutzungswünsche (eigentlich keine neue Architektur, vor allem keine Hochhäuser);
- die Sprache der Architekten erweist sich für die Vermittlung des Projektes als wenig geeignet;
- dem Investor bereitet es offenkundig Schwierigkeiten zu vermitteln, was am Standort wirklich konkret geplant ist bzw. wie realistisch diese Vorstellungen sind.

Zwar wird etwa die Aufwertung eines Knotenpunktes des öffentlichen Verkehrs als städtebaulich wichtig anerkannt, es gibt jedoch kein gültiges Konzept, wie die richtigen Argumente dafür vermittelt werden können.

Bei der Erarbeitung von Strategien zur Vermittlung von Projekten sollte sich die Architektenschaft künftig stärker engagieren. Die Umsetzung und Moderation von Projekten erfordert neue Formen der Kommunikation und der Einbeziehung der Bevölkerung.

Statement, Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

Schwerpunkt Projektmarketing

Ein Mäzenatentum der Politik kann sich nicht darauf beschränken, Steuergelder für Repräsentationsbauten bereitzustellen. Es geht vielmehr auch darum, Projekte durchset-

zungsfähig zu machen.

Weder die Stadt, noch die Investoren haben in der Vergangenheit erkannt, daß für die Umsetzung eines Projektes der Einsatz beträchtlicher Mittel notwendig ist. Das Marketing eines Projektes muß professionell vorbereitet werden - von der Kontrolle der für Publikationen eingesetzten Bildern, bis zur Abstimmung der Argumente usw. Seitens der Stadt Wien wurden erstmals bei der Planungsvorbereitung für die Weiterführung der U-Bahnlinie 2, gezielt finanzielle Mittel für das Marketing, den "Verkauf" des Projektes eingesetzt; z.B. für entsprechend aufbereitete Unterlagen, für den Einsatz einer professionellen Moderation etc. Der Grund, warum dieses Projekt gelungen ist, d.h. ohne wesentlichen Widerstand aus der Bevölkerung bis zum Baubeginn weiterbetrieben werden konnte, liegt allerdings auch in der erklärten Bereitschaft der Stadt, Bürgerwünsche zu respektieren und dafür auch Mittel bereitzustellen.

Funktionalität - Voraussetzung für Qualitätsarchitektur

Erfahrungen aus dem In- und Ausland zeigen, daß Politiker/innen ihre Entscheidungen bei der Auswahl von Projekten sehr sorgsam abzuwägen haben; sei es was die Errichtungskosten (z.B. bei Wettbewerbsprojekten) betrifft, sei es das Verhältnis von Funktionalität und Kosten. Dies wirft generell die Frage auf, inwieweit Funktionalität die Voraussetzung für qualitätsvolle Architektur ist. Beispiele dafür sind etwa die neue französische Nationalbibliothek in Paris, oder z.B. auch der "Hackinger Steg" an der Westausfahrt Wiens, deren funktionelle Mängel, aus unterschiedlichen Ansätzen, massiv kritisiert werden (mangelnde Nutzerfreundlichkeit, schwierige Wartung usw.). Diese Frage gilt im Übrigen auch für den Wohnbau. Eine von der Stadtplanung Wien beauftragte und in Kürze der Öffentlichkeit präsentierten Studie zur Wohnzufriedenheit dürfte voraussichtlich ergeben, daß zwischen deklarierter Architekturqualität und erhobener Wohnzufriedenheit, vorsichtig formuliert, kein Zusammenhang besteht.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas

Funktionalität und Architekturqualität

In der Frage des Verhältnisses von Funktionalität und Architekturqualität wird darauf hingewiesen, daß Architektur auch die Aufgabe hat, Zukunftsentwicklungen als gesellschaftliche Bewegungen seismographisch aufzunehmen. Daher ist auf die Funktionalität eines Projektes zwar große Aufmerksamkeit zu richten, sie sollte jedoch interpretiert werden können. Dies bedeutet, daß ein offenerer Umgang mit Fragen der Funktion

zulässig sein muß; ein gewisses Risiko ist dabei nie ganz auszuschließen.

Im Falle der französischen Nationalbibliothek etwa wurde durch schwerwiegende Irrtümer bei der Definition neuer Raumzusammenhänge die Komplexität des Funktionsprogrammes bereits in der Wettbewerbsausschreibung nicht bewältigt.

Kritik an der funktionellen Qualität von Projekten, wie z.B. des Hackinger-Steges wäre, so wird angemerkt, vor allem an die Wettbewerbsjury bzw. an den Auftraggeber zu richten; es sollte hier außerdem nicht übersehen werden, daß auch die Einsprüche und Forderungen von Seiten des Bezirkes, Festlegungen und Eingrenzungen für das Projekt bedeuten (grundsätzlich wird allerdings auf die funktionelle Problematik der, dem aktuellen Modetrend entsprechend, großzügigen Verwendung von Glas hingewiesen).

Bewertung von Wohnzufriedenheit

Zum Thema Wohnzufriedenheit wird angemerkt, daß die erwähnte Studie eine verbreitete Einschätzung zu bestätigen scheint, derzufolge die Ideen der Architekten teilweise den Bedürfnissen der Bevölkerung voraus sind, diese also mit den angebotenen Wohnmodellen oft wenig anzufangen weiß (was im übrigen auch von den Wohnungskäufern bestätigt wird).

Dazu wird festgestellt, daß die Förderung oder auch nur das Zulassen der Qualität des Besonderen prinzipiell mit einem gewissen Risiko verbunden ist. Dieses Risiko kann nicht einfach durch einen Rückzug auf die Ebene der Funktionalität ausgeschlossen werden - damit würde das Banale begünstigt. Viele bedeutende historische Gebäude, die etwa der Forderung nach einfacher Wartung etc. kaum entsprechen dürften, wären unter diesen Voraussetzungen nicht errichtet worden. Dies gilt sinngemäß auch in Bezug auf eine Bewertung erhobener Wohnzufriedenheit. Die Aussagefähigkeit dieser Ergebnisse ist z.B. wesentlich davon abhängig, welcher sozialen Gruppe die Bewohner angehören. Der vorhandene Verteilungsmechanismus ist keineswegs immer geeignet, Wohnungsangebot und Bewohnerwunsch zusammenzuführen; dafür wäre eine spezielle Organisationsstruktur erforderlich. Außerdem kann zu einem bestimmten Zeitpunkt keine endgültige Aussage darüber getroffen werden, wie sich die Wohnzufriedenheit in einem bestimmten Wohnbau im Laufe der Zeit entwickeln wird. Hingegen sollte grundsätzlich auch die gesellschaftliche Bedeutung des Versuches, der Auseinandersetzung mit neuen Wohnformen und Wohnmodellen anerkannt werden.

Voraussetzung Zukunftsfähigkeit

Als wesentlichste Voraussetzung für die Verwirklichung von Architekturqualität wird die Zukunftsfähigkeit der Bevölkerung erachtet. So zeigt etwa das Beispiel Frankreich, insbesondere in der Ära Mitterrand exemplarisch für den demonstrativen Willen mit

Architektur Politik zu machen, wie wichtig eine gezielte Bildung der Bevölkerung, insbesondere der Jugend, in Fragen der Architektur und Stadtentwicklung ist. Eine Institution wie z.B. das Wiener Architektur Zentrum leistet in diesem Sinne einen wichtigen kulturpolitischen Beitrag.

Demokratische Legitimierung

Die Frage, ob sich Demokratie fördernd oder hemmend auf den Qualitätsstandard der Architekturproduktion auswirkt, steht für einen wichtigen Aspekt dieser Diskussion. Dazu wird festgestellt, daß bei der Legitimierung von Architekturqualität, Demokratie nicht nur als ein Mehrheitsrecht (51 % entscheiden) verstanden werden kann, sondern vielmehr als eine Verhaltensgrundlage des Einzelnen, aus der heraus auch qualitative Minderheitenpositionen akzeptiert werden können (wie dies etwa dem niederländischen Modell entspricht).

Die Rolle des Bauherrn

Grundsätzlich wird festgestellt, daß in bestimmten Bereichen, in denen die Regeln des Marktes in eine kulturelle Quotengesellschaft führen würden, Qualität letztlich nur durch ein Mäzenatentum erreicht werden kann. Eine Analyse gelungener Architekturprojekte in Europa zeigt, daß in fast allen Fällen eine Persönlichkeit im Vordergrund steht, die sich für das jeweilige Projekt besonders eingesetzt hat.

Im öffentlichen Bereich wurde die Rolle des Bauherrn nach und nach von verschiedenen Experten (Juristen, Ökonomen usw.) übernommen; Fragen der Architektur bleiben dabei unberücksichtigt, Entscheidungen werden z.T. auf der Ebene kollegialer Strukturen getroffen. Auch der/die Politiker/in kann sich gegen eine Verwaltung nur schwer durchsetzen, wenn er/sie keine Unterstützung findet. Hier müssen daher, so wird gefordert, entsprechende Veränderungen in der Verwaltung erreicht werden.

Der Architektenschaft hingegen kann, so wird angemerkt, der Vorwurf eines kommunikativen Unvermögens im Kontakt mit Politikern nicht erspart werden. Die Architekten-Sprache ist nicht immer geeignet, Inhalte allgemein nachvollziehbar zu vermitteln; oft fehlt es dabei auch am Verständnis dafür, welchen Regeln und Normen der/die Politiker/in unterworfen ist.

Ein kulturelles Klima schaffen

Die öffentliche Hand kann grundsätzlich eine Planung nur bestimmen, wenn sie auch die finanziellen Mittel dafür bereitstellt (als eine richtige Entscheidung wird z.B. die Abwendung der Stadt von der Großform, durch die Beschränkung der Zahl der förderba-

ren Einheiten angesehen). Die Stadt ist jedoch bemüht, die Bedingungen für Bauherren so zu gestalten, daß sich architektonische Qualität rechnen kann und damit ein Ausgleich der Nachteile einer nicht-Akzeptanz durch den Markt hergestellt wird. Im direkten Kontakt mit privaten Bauträgern konnte die Stadt damit nicht unwesentlich zur Erhöhung bzw. Sicherung der Architekturqualität beitragen.

Erhebliche Mittel werden darüber hinaus aufgewendet, um die Wiener Architekturproduktion international zu bewerben und zu positionieren. Weiters werden gezielt Aktivitäten gesetzt (z.B. durch Veranstaltungen des Wiener Architektur Zentrum) um ein kulturelles Klima herzustellen, in dem das Thema Architekturqualität direkt an die Bevölkerung herangetragen werden kann.

Die Schaffung eines solchen Klimas (das im übrigen nicht unabhängig von der Architekturqualität der öffentlichen Gebäude bestehen kann) bedeutet jedoch, so wird klargestellt, keine Ausblendung divergierender Positionen, d. h., keine Beendigung der kritischen Diskussion.

Qualitätssicherung mit geringeren Mitteln

Bei einer auch für Wien zu erwartenden Beschränkung der finanziellen Mittel wird es in der Zukunft schwieriger werden, die Aufgabe der Qualitätssicherung in der Architekturproduktion im selben Maße zu erfüllen wie bisher. Es wird deshalb die Frage aufgeworfen, wie in diesem Falle über Prioritäten entschieden werden soll (ohne dem in einer solchen Situation aufkommenden Wunsch nachzugeben, die Definition von Qualität einer übergeordneten Autorität zu übertragen).

Auch mit eingeschränkt zur Verfügung stehenden Finanzmitteln sollte, so wird gefordert, mit bescheideneren Aufträgen trotzdem eine hohe Architekturqualität angestrebt werden. Insbesondere die anstehende Erneuerung und Renovierung öffentlicher Gebäude (vor allem Schulen etc., aber z.B. auch Gebäude des Krankenanstaltenverbundes) wird in diesem Zusammenhang als ein Problembereich in Bezug auf Architekturqualität angesehen. Von Seiten der Stadt wird dazu erklärt, daß, im Vergleich etwa zur Situation Mitte der 90iger Jahre, in diesem Bereich derzeit weniger Architektenleistungen anfallen.

Präsenz in den Medien

In den vergangenen Jahrzehnten erlebte die Architekturproduktion in Österreich einen Aufschwung, der sich nicht nur auf die urbanen Zentren beschränkte. Dennoch, so wird festgestellt, könnte noch vieles an Aufklärungsarbeit geleistet werden.

Vor allem wird dabei auf die nicht zu unterschätzende Rolle der Medien hingewiesen. Die mediale Präsenz der Architektur in Österreich ist (im Gegensatz etwa zur Situation in Holland) insgesamt eher im Rückgang begriffen; gleichzeitig steht die Architektur aber dort, wo sie in Fragen der politischen Macht instrumentalisiert wird, durchaus im Zentrum der medialen Aufmerksamkeit.

Resumee durch Vizebürgermeister Dr. Bernhard Görg

In Wien wurden in den vergangenen Jahren wichtige Initiativen gesetzt, um die Entstehung von qualitativ besserer Architektur zu unterstützen, wie z.B. das Schulbauprogramm, der Ausbau des Wettbewerbswesens etc.; nicht zu allen in der Diskussion angesprochenen Fragen sind jedoch fertige Konzepte vorhanden, die einfach aus einer Schublade gezogen werden können.

Markt und Architekturqualität

Im Verhältnis von Markt und Architekturqualität ist prinzipiell zwischen privaten und öffentlichen Projekten zu unterscheiden. Privaten Bauherren kann grundsätzlich nicht die Verpflichtung auferlegt werden zu bauen, was sich wirtschaftlich nicht rechnet. Es erkennen jedoch zunehmend auch private Investoren, welchen Gewinn Architekturqualität bedeuten kann.

Für den öffentlichen Bauträger sind privatwirtschaftliche Überlegungen nur ein Aspekt, der im Sinne eines sparsamen, effizienten Einsatzes von Steuergeld für den Bürger zu berücksichtigen ist. Daneben sind aber materiell kaum meßbare Aspekte für die Stadt, wie Imagebildung, Architekturqualität, Stadtbild u.a. zu berücksichtigen, die der Allgemeinheit indirekt zugute kommen.

Demokratie und Architekturqualität

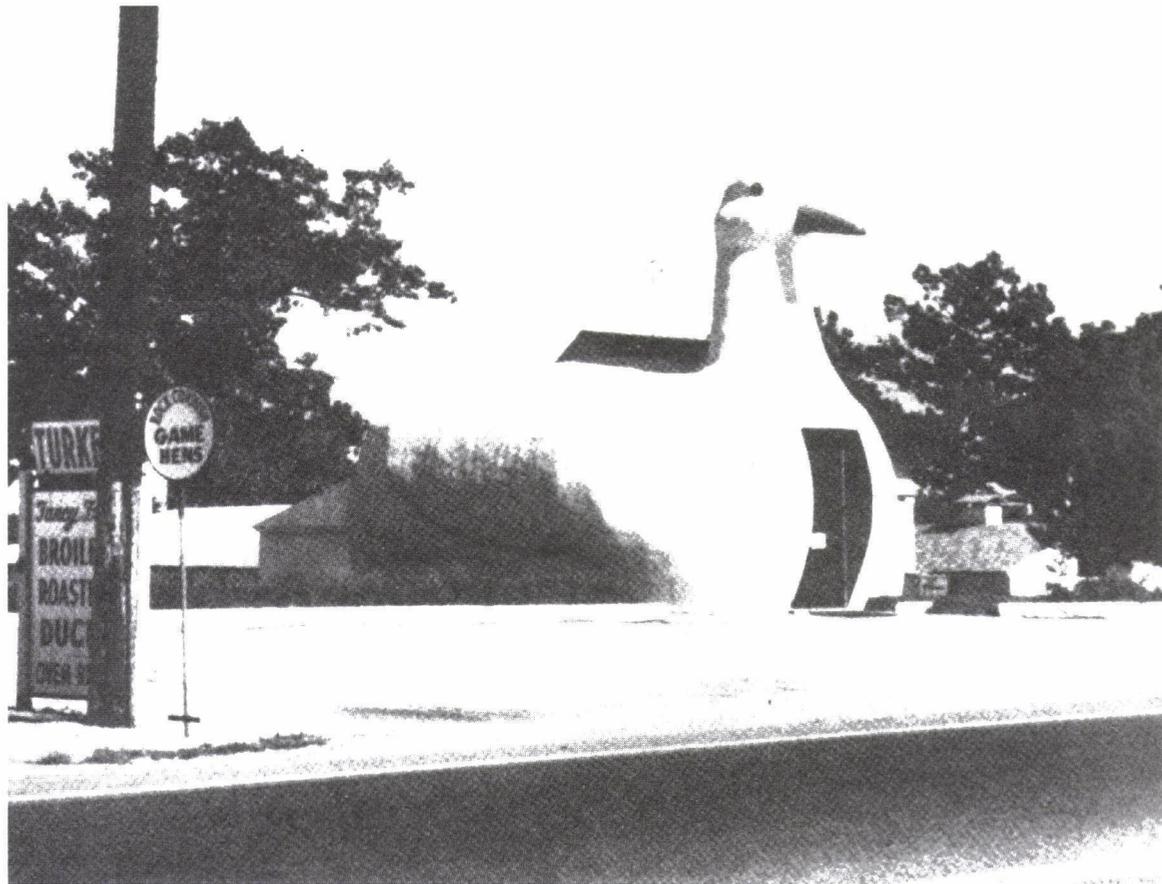
Grundsätzlich müssen demokratische Entscheidungsstrukturen keineswegs qualitätsmindernd auf die Architekturproduktion wirken. Sehr wahrscheinlich ist, daß einige Bauwerke in Österreich bei einer Volksentscheidung nicht hätten errichtet werden können. Andererseits zeigt sich, daß die anfängliche Ablehnung eines Gebäudes durch die Bevölkerung abnimmt, wenn es einmal realisiert ist, bzw. sich häufig sogar in einen gewissen Stolz verwandelt.

Funktionalität und Architekturqualität

Zur Kritik an einem vermeintlichen Rückzug auf die Ebene der Funktionalität bei der Beurteilung von Architekturqualität ist anzumerken, daß hier der Vergleich mit historischen Gebäuden nur sehr bedingt zulässig ist, da diese unter Voraussetzungen errichtet wurden, die sich von der heutigen Situation wesentlich unterscheiden, etwa hinsichtlich der haushaltspolitischen Intentionen und Kontrollinstanzen einer modernen Demokratie (Rechnungshof usw.), deren Legitimation die fürstlichen Bauherren nicht bedurften. Zum anderen aber ist Funktionalität heute in viel stärkerem Maß ein Kriterium von Architekturqualität. Dies trifft, mit Einschränkungen, auch für die Bewertung von Wohnzufriedenheit zu; nicht akzeptabel wäre es jedenfalls, Wohnungen zu bauen, für die anschließend nur mit großer Mühe Interessenten gefunden werden können.

Verantwortung der Politik

Die Verantwortung der Politik besteht in erster Linie darin, für ein gesellschaftliches Klima bzw. ein Umfeld zu sorgen, in dem kulturelle Qualität entstehen kann. Architektur ist ein wesentliches Element dieser kulturellen Qualität. Mit dem Einsatz für qualitätsvolle Architektur können möglicherweise sogar Wähler gewonnen werden, Voraussetzung dafür ist allerdings, daß es gelingt, bei der Bevölkerung Anspruch und Bedürfnis nach einem solchen kulturellen Klima zu wecken.



8. Wiener Architekturgespräch

Qualitätsvolle Architektur im Klein- und Großhandel - ein Marketingargument ?

INHALT:

Begrüßung, thematische Einleitung, Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz (84)

Impulsstatement, Dipl. Vw. Hansjörg Mölk (84)

Impulsstatement, Mag. Marcus Wild (86)

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas (88)

8. Wiener Architekturgespräch: Qualitätsvolle Architektur im Klein- und Großhandel - ein Marketingargument ? (3.5.2000, 19.30 h, 1020, Friedrich-Wilhelm-Raiffeisen-Platz 1, Raiffeisenhaus)

Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellung der Impulsreferenten und thematische Einleitung durch den Moderator, Bereichsdirektor Univ.Prof. D.I. Dr. Arnold Klotz

Ausgangspunkt für eine Auseinandersetzung mit dem Thema *Qualitätsvolle Architektur im Handel*, ist die immer noch gültige Definition der Stadt als realer Ort, wo Waren und Meinungen getauscht werden, wo Handel getrieben wird.

Die Frage, ob Architektur im Handel ein Marketinginstrument sein kann, oder sein soll, berührt auch architekturphilosophische Positionen. Viele Planer stehen Einkaufszentren prinzipiell kritisch gegenüber, insbesondere wenn diese außerhalb der dichten Stadt errichtet werden. Ein Grund dafür ist die Sorge um den Bestand der traditionellen innerstädtischen Geschäftsviertel und -straßen. Dabei stehen nicht nur Fragen der Architektur bzw. der Stadtplanung im Vordergrund, es geht auch um die Versorgung von Menschen, die nicht über die in unserer Zeit erwartete Mobilität verfügen. Andererseits konnte gerade in Wien der Handel, durch architektonisch interessante Projekte insgesamt an Attraktivität und Image gewinnen und damit wiederum zur Erhaltung der gesamten Struktur beitragen.

Impulsstatement, Dipl. Vw. Hansjörg Mölk, Geschäftsführung MPREIS, Völs

Qualität der gebauten Umwelt

Der seit den 20iger Jahren in Tirol als Nahversorger etablierte Familienbetrieb MPREIS hat bereits vor 20 Jahren begonnen, bei der Gestaltung von Lebensmittelmärkten intensiv mit Architekten zusammenzuarbeiten. Das Unternehmen hat durch diese Initiative (in die bis heute 23 Architekten eingebunden waren), vor allem auch in Architekturfachkreisen internationale Aufmerksamkeit gefunden und einige Architekturpreise gewonnen.

Der Supermarkt gilt gemeinhin fast als ein Synonym für qualitätslose Architektur, als Objekt engagierter Gestaltung ist er noch eine Neuheit. Die Qualität der gebauten Umwelt ist für ein regionales Unternehmen heute jedoch nicht mehr ohne Bedeutung.

Supermarkt als Gestaltungsaufgabe

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß sich Architektur nicht als kurzfristig wirksames Marketinginstrument eignet, sie ist vielmehr ein Teil einer umfassenden Unternehmenskultur. Der Umstand, daß die Architektur hierzulande den Supermarkt erst relativ spät als Gestaltungsaufgabe entdeckt, hat mehrere Gründe; zum einen ist dafür die Struktur des Handels, mit dem sehr rasch eingesetzten Preisargument verantwortlich, das eine qualitätsvolle Architektur bisher kaum zugelassen hat; zum anderen waren aber auch viele Architekten in der Vergangenheit kaum daran interessiert, für Supermärkte zu arbeiten.

Um das Bild der Stadt als Marktplatz aufzunehmen, wäre festzustellen, daß die Supermärkte heute einen neuen, von vielen Menschen frequentierten, öffentlichen Raum geschaffen haben, der es verdient, daß sich die Architektur damit beschäftigt.

Form und Funktion

Es sind darüber hinaus allgemeine gesellschaftliche Entwicklungen, die die Abwesenheit der Architektur bei der Gestaltung der Supermärkte erklären. Der Einkauf von Lebensmitteln ist eine notwendige Alltagstätigkeit; erst wenn die wesentlichen Bedürfnisse erfüllt sind, gibt es auch Offenheit für räumliche Qualitäten.

Die Kernkompetenz des Unternehmens ist der Lebensmittelhandel; im Zentrum steht hier der zufriedene Kunde. Die wirklich überzeugenden Argumente für diesen, sind jedoch der Preis, die Qualität, die Frische der Waren, das Parkplatzangebot etc.; Architektur spielt hier nicht die entscheidende Rolle; sie ist kein direktes Marketingargument. Als Attraktion gilt das Unerwartete, das über die gewohnte, alltägliche Funktion des Einkaufens hinausgeht; letztlich bleibt aber auch eine hohe gestalterische Qualität der Gebäudehülle ohne die erhoffte Wirkung, wenn die Organisation des Supermarktes nicht funktioniert.

Die architektonische Gestaltung kann daher, wenn sie längerfristig erfolgreich sein soll, nur aus der Funktion, "von innen nach außen", entwickelt werden.

Raumqualität und Zeitfaktor

Zeit wird heute vielfach als knappes Gut erlebt; dennoch verfügen die Menschen über genügend freie Zeit, die sie unter entsprechenden Voraussetzungen bereit sind aufzuwenden. Der Einkauf von Lebensmitteln wird als notwendige Tätigkeit, nicht unbedingt aber von vornherein als Vergnügen angesehen. Ein Ziel ist es deshalb, dem Kunden das Gefühl zu vermitteln, daß er die Zeit, die er im Supermarkt verbringt nicht vergeudet. Dazu muß eine Atmosphäre geschaffen werden, die von räumlicher Offenheit und Transparenz geprägt ist und Begegnung und Kommunikation erlaubt. Konkret bedeutet dies z.B. mehr Großzügigkeit in der räumlichen Organisation (mehr Raum für weniger Ware), die es ermöglicht auch zu verweilen und den Raum zu erleben.

Mehrwert Erlebnisqualität

In einer Zeit sich entwickelnder elektronischer Handelsformen (Marktplatz Internet), in der bereits die Frage nach der Zukunft des traditionellen Supermarktes diskutiert wird, geht es in der Konzeption neuer Einkaufsmärkte darum, einen Mehrwert an Erlebnisqualität zu bieten. Dies bedeutet, bei der Gestaltung den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen. So werden etwa nach den Kassen, anstatt der üblichen Paktische, attraktive Nutzungen, wie Bäckerei, Cafe, Bistro, etc. vorgesehen, die einen Kommunikationsbereich schaffen und damit das Gefühl der Hektik beim Verlassen des Marktes vermeiden (vielfach haben diese Einrichtungen bereits die Funktion von Ortscafes übernommen).

Wiedererkennung durch Vielfalt

Die Marketingphilosophie hinter dem Architektur-Engagement des Unternehmens geht davon aus, daß, so wie auch der einzelne Standort jeweils eine spezielle Charakteristik aufweist, jeder Markt von einem anderen Architekt gebaut wird und dementsprechend (wenn auch unter Beachtung der Forderung nach Wiedererkennbarkeit der "Marke") anders aussehen sollte. Da Architekten vorhandene Beispiele in ihrer Qualität zu übertreffen bestrebt sind und dabei auch konzeptiv andere Wege einschlagen, hat sich dieses Modell in Bezug auf die Qualität der Ergebnisse bisher als erfolgreich erwiesen. Für die Zukunft soll versucht werden, ein Netzwerk der involvierten Planer aufzubauen, in dem sich Architekten bei befreundeten Kollegen erste Informationen über die Bauaufgabe verschaffen können.

Impulsstatement, Mag. Marcus Wild, Geschäftsführung INTERSPAR Verbrauchermärkte Österreich, EUROPARK Salzburg

Erkennbarkeit und Sichtbarkeit

Das Unternehmen SPAR, das sich 1954 zu gruppieren begann, versteht sich als ein österreichisches, nationales Handelsunternehmen. Der größte private Arbeitgeber Österreichs (ca. 18.000 Beschäftigte) ist auch im Ausland aktiv und erwirtschaftet dort bereits etwa ein Drittel seines Umsatzes.

In der architektonischen Gestaltung seiner Märkte legt das Unternehmen den Schwerpunkt auf die Erkennbarkeit und die Sichtbarkeit. Bestehende Märkte wurden umgebaut, um ein einheitliches Bild zu erreichen. Neue Wege wurden dabei in der Fassadengestaltung beschritten (Logo-Pylonen als Zeichen), ebenso wie beim Einsatz von Licht. Auch bei der Konzeption des Innenraumes wurde umgedacht; wesentlich ist, daß die

Interspar-Märkte einen evolutionären Schritt erfahren haben, und der Präsentation des Sortiments und dem Wohlbefinden der Kunden mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde. So soll etwa die Detailgestaltung und das verwendete Material den Eigencharakter des Produktes vermitteln (z.B. Weinabteilung). Vor allem bedeutet dies auch ein Abgehen von der üblichen (Drehkreuz-) Eingangslösung zugunsten einer Öffnung des Raumes zum Warenangebot.

Die Kosten dieses neuen Konzeptes liegen dabei nicht wesentlich über denen konventioneller Projekte.

EUROPARK - Marketing durch Architektur

Mit dem Bau des Einkaufszentrum EUROPARK in Salzburg wurde das Ziel verfolgt, einen der erfolgreichsten Einzelhandelsplätze im Land zu errichten (und auch selbst zu betreiben). Das Projekt wurde auf der Grundlage eines Architekten-Wettbewerbs, in enger Kooperation mit dem Planer, als ein exemplarischer Ansatz für Marketing durch Architektur entwickelt.

Ein wichtiges Thema war dabei die Wegführung. Statt eines großen Parkplatzes vor dem Eingang, wurden eine Tiefgarage sowie Abstellflächen auf dem Dach des Gebäudes errichtet, was eine günstige Anbindung der Verkaufsflächen und damit auch kurze Wege für die Kunden schafft. Dieses Modell kommt nicht zuletzt auch den Interessen der Stadtplanung entgegen.

Vom Innenraumdesign bis zur Farbwahl wurden alle Gestaltungselemente mit der Architektur abgestimmt. In der Tiefgarage wurden höchste Gestaltungs- und Ausstattungsstandards umgesetzt, von der Steuerung der Parkplatzzuweisung, bis zur Verwendung von Brandschutzglas, um den Sichtbezug zum Verkaufsraum herzustellen; der Mall-Bereich beginnt dadurch für den Kunden bereits in der Tiefgarage.

Nachteilig bei der Verwirklichung von Raumqualität (z.B. Vergrößerung der Raumhöhe) wirkt sich z.T. die noch etwas starre Verwaltungspraxis bei der Anwendung der Bau- und Bebauungsvorschriften aus.

Das Logo als Gebäude

Ein vorrangiges Ziel der Planung ist die Erkennbarkeit und Lesbarkeit des Objektes. Das wichtigste Element der Identifikation ist das Logo, es übermittelt die stärkste Botschaft nach außen; daher sollte sich das Logo des Unternehmens als Gebäude ausdrücken. Der Effekt des Wiedererkennens beginnt bei der Architektur und setzt sich in der Farbgebung fort. Dieser ganzheitliche Ansatz ist die Grundlage des gesamten Projektes. Auch in dieser Planungsphilosophie steht der Mensch im Mittelpunkt; natürliche Belichtung, die Zonierungen schafft, auf ihre Verständlichkeit getestete Leitkonzepte, natürliche Pflanzen, ein Wasserbecken, in dem sich die Terrasse (mit Restaurant) spiegelt usw. sind hier wichtige Elemente.

Das Einkaufszentrum EUROPARK Salzburg wurde mit einem Landespreis für seine Architektur ausgezeichnet und ist wirtschaftlich sehr erfolgreich. Geplant ist, künftig auch bei der Gestaltung der INTERSPAR-Märkte einen ähnlichen Weg zu beschreiten.

Diskussion zu verschiedenen Aspekten des Themas

Freiheitsgrad der Architektur

Es wird die Frage gestellt, auf welcher Grundlage die Zusammenarbeit der Unternehmen mit den Architekten in der Praxis aufbaut. Vor allem geht es dabei darum, wie restriktiv Vorgaben die Planung bestimmen, wenn letztlich Kosten bzw. Umsatz pro Quadratmeter zu bewerten sind. Es ist also die Frage nach dem Freiheitsgrad der Architektur.

- *Vereinheitlichung.* Für das Beispiel EUROPARK Salzburg (hier war ein Wettbewerbsergebnis als gemeinsames Ziel vorhanden) wird dazu festgestellt, daß die Planung nicht von restriktiven Vorgaben bestimmt war, sondern daß vielmehr im Dialog die Überlegungen des Architekten nachvollzogen und weiterentwickelt wurden. Für besondere Bereiche, z.B. die Außenwirkung der Lichtführung, wurde auch ein Controlling veranlaßt, um das Konzept des Architekten im Test nachzuvollziehen. Da allerdings die "Marken"-Wiedererkennbarkeit ein zentrales Planungsziel ist, sollen aus diesem Gestaltungskonzept Empfehlungen für alle weiteren Projekte abgeleitet werden.

- *Individualisierung.* Im Gegensatz dazu wird im Architektur-Marketingkonzept von MPREIS die Wiedererkennbarkeit durch die formale Individualisierung der einzelnen Projekte angestrebt (dies setzt naturgemäß voraus, daß nicht andere Unternehmen die gleiche Strategie einsetzen). Dem Architekten, stehen hier prinzipiell Möglichkeiten des Experimentierens offen, erarbeitet wird das Projekt jedoch in enger Zusammenarbeit mit dem Unternehmen, denn die Funktionalität steht als Anforderung an erster Stelle. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Logistik, deren Vorgaben für die Planung sich zudem sehr rasch ändern können.

Wirtschaftlichkeit und Qualität

Auch die Anstrengungen eines Handelsunternehmens zur Schaffung architektonischer Qualität mit seinen Einkaufsmärkten, können nicht außerhalb der Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Konkurrenz bewertet werden. Es wird daher die Frage nach dem quantifizierbaren Effekt dieser Qualitätsinitiative aufgeworfen - also nach dem Erfolg der

Anstrengungen.

Dazu wird grundsätzlich festgestellt, daß, um einen Erfolg zu erzielen, immer das gesamte Unternehmen beteiligt sein muß, denn es geht nicht nur um Architektur, also um das Sichtbare, Äußere, sondern (von der Schulung der Mitarbeiter bis zur Kreativität der Führungsstruktur) um die tägliche Konzentration auf den Kunden bzw. den Markt.

Für MPREIS wird konkret dazu angemerkt, daß die Architektur-Initiative des Unternehmens zunächst die Kommunikation mit der Bevölkerung auf regionaler und lokaler Ebene angeregt hat. Es konnte damit ein moderneres, "trendiges" Image erreicht werden, was sich nach dem Umbau eines Einkaufsmarktes z.B. in der Veränderung zu einem etwas anderen, jüngeren Publikum zeigt. Insgesamt wird davon ausgegangen, daß ohne dieses Engagement für Architektur, das geschäftliche Ergebnis nicht zu erreichen gewesen wäre.

Architektur und Handel im Zeitalter der Netze

In der Diskussion ist, so wird kritisch angemerkt, meist nur von Raumhüllen die Rede (die Innenräume sind einander zu ähnlich) und nur wenig von den grundsätzlichen Fragen zum Thema Architektur und (Einzel-)Handel. So sollte hier unter anderem die Frage im Blickfeld stehen, welche substantiellen Veränderungen das Zeitalter der elektronischen Netze (Internet / e-commerce) in diesem Wirtschaftssektor auslöst. Eine Auseinandersetzung mit der Funktionalität, z.B. der Wegführung, wäre von Grund auf neu zu führen; dies ist jedoch weniger eine Aufgabe des Designs, als der Zusammenarbeit von Architekten und Netzwerkspezialisten.

Konkret wird die Frage aufgeworfen, ob die heutigen Einkaufszentren und Supermärkte etc. durch den wachsenden Handel über das Internet einen wesentlichen Bedeutungsverlust zu erwarten haben, bzw. was ihre Funktion in der Zukunft sein könnte.

Dazu wird festgestellt, daß das Internet als Marktplatz generell nicht überschätzt werden sollte. Das internationale Netz ist selbst zwar sehr schnell, für die in ihm gehandelten Waren ist es aber auf konventionelle Zustellmöglichkeiten bzw. entsprechende Dienstleistungen angewiesen (die bei den derzeitigen Kosten außerhalb der großen Städte kaum marktfähig sind).

Das Internet wird deshalb eher als interessante Ergänzung im Handel angesehen, die sich in bestimmten Geschäftsnischen auch noch weiter etablieren wird.

Vorgabe Kundenwunsch

Das Einkaufszentrum ist eine komplexe Einheit von unterschiedlichsten Funktionen, deren gesellschaftliche, ökonomische und logistische Rahmenbedingungen sich zudem ständig verändern. Es wird die Frage aufgeworfen, wie bei einer Planungsaufgabe,

deren entscheidende Vorgabe der Wunsch "des Kunden" ist (der jedoch nur schwer in eine konkrete Planungsgrundlage zu fassen ist), zielgerichtet Lösungen erarbeitet werden können. Hier kann auch auf Beispiele formal ambitionierter aber nicht funktionierender Einkaufszentren verwiesen werden.

Einkauf als Entertainment

Dazu wird angemerkt, daß der Schwierigkeit einer Definition "des Kunden" und seiner Wünsche von den großen Einkaufszentren (z.B. SCS) durch die Bereitstellung eines größtmöglichen Angebotes an das Publikum begegnet wird. In diesem Sinne werden immer wieder neue Angebote, vor allem auch im Entertainment-Bereich geschaffen. Da die Menschen ihre Zeit nicht mehr wie früher für die Befriedigung der Grundbedürfnisse aufwenden müssen, gewinnen sie Freiraum auch für das nicht Notwendige. Die Zielsetzung der Planung ist daher heute nicht mehr nur auf die Erfüllung von Einkaufswünschen ausgerichtet - es geht vielmehr um die Gestaltung der Freizeit.

Festgestellt wird, daß die Menschen zunehmend mehr Zeit zur Verfügung haben und sich diese auch für das Einkaufen nehmen. Mobilität wird heute neu definiert. Die Fahrt mit dem Auto ist für viele Menschen bereits Freizeit. Wir erleben deshalb auch die stetig wachsende Dynamisierung der Bewegungen aus der Großstadt und in die Großstadt.

Stadt der vielen Städte

Generell wird festgestellt, daß die gesellschaftliche Differenzierung heute ein sehr vielschichtiges Bild der Stadt ergibt, in der nicht alle Menschen die selben Ziele und Erwartungen haben (es gibt daher nicht nur die "eine" Stadt, in ihr bestehen gleichzeitig viele verschiedene Städte - die "Stadt" der Kärtnerstraße, die "Stadt" der Favoritenstraße, die "Stadt" der Einkaufszentren usw.); die Frage ist, welche Vorstellungen und Bedürfnisse jeweils angesprochen werden. Aufgabe der Stadtplanung wäre es, die Schaffung von Angeboten in allen Bereichen zu ermöglichen.

Tatsächlich ist, so wird weiters angemerkt, in den neu entstandenen Einkaufs- und Freizeitstrukturen auch ein öffentliches Leben entstanden, wie es sich Architekten und Stadtplaner für ihre urbanen Plazas vielfach wünschen würden; der Erfolg kann also nicht geleugnet werden.

Auswirkungen auf die Gesamtstadt

Die verschiedenen, in der Diskussion angesprochenen Beispiele von Einkaufs- und Entertainmentstrukturen sind, so wird festgestellt, in Bezug auf ihre Auswirkung auf die Gesamtstadt nur bedingt miteinander vergleichbar. Die notwendige Differenzierung

bezieht sich vor allem auf die Größe und die Lage im bzw. zum Stadtraum. Auch wenn bei der Errichtung von Einkaufszentren heute neue Intentionen zu erkennen sind, eine (auch vom unterschiedlichen Einkaufsverhalten ausgehende) grundsätzliche funktionelle Unterscheidung zwischen Projekten in der Stadt und auf dem freien Land wird nicht umgesetzt. Dies erscheint auch als eine der Ursachen für strukturelle Fehlentwicklungen in den gewachsenen Innenstädten (z.B. der Probleme der Salzburger Altstadt). Es wird daher die Frage gestellt, ob die neuen Erlebnisqualitäten am Stadtrand den Verlust funktionierender historischer Geschäftszentren aufwiegen können. Dem wird entgegengehalten, daß bei der schwierigen Situation der alten innerstädtischen Geschäftszentren andere, strukturelle Probleme, wie Verkehrs- und Parkprobleme usw. im Vordergrund stehen, und oft auch schlechtes Management (Öffnungszeiten, Service, Preis-Leistung usw.) für Fehlentwicklungen mit verantwortlich ist.

Resumee

Mit ihren Unternehmen, ihrer Region usw. bildet die Stadt eine strukturelle Vielfalt, in der sie sich mit unterschiedlichsten Ansprüchen auseinandersetzen muß. Die Stadt Wien konnte mit der Erhaltung ihren Einkaufsstraßen einen wichtigen Beitrag zur Sicherung einer differenzierten, vielfältigen, urbanen Geschäftsstruktur leisten. Insbesondere kann Wien, trotz des Vorhandenseins großer Einkaufskomplexe in der angrenzenden Region, verglichen mit vielen anderen Städten, auf eine noch weitgehend funktionierende Innenstadt verweisen.

Bildnachweis:

film+arc 1993 (Raimund Krumme, Die Kreuzung, BRD 1991)

Verlag für Bauwesen Berlin, Probst / Schädlich, W.Grophius, Werkverzeichnis, Teil 1, 1985
(W. Fischer, Gebäude der "Chicago Tribune")

Otto Wagner (Entwurf XXII. Wiener Gemeindebezirk, 1910/11)

Im Land / Edition Buch Quadrat, Wien 1988, Geburt einer Hauptstadt, Fotos: Hannes Faber
Falter's 24 Stunden in Europa, 1999

Verlag für Bauwesen Berlin, Probst / Schädlich, W.Grophius, Werkverzeichnis, Teil 3, 1985
(Bahnsteighalle)

"Film Stills", Edition Cantz, Museum f. Gestaltung Zürich, 1993 (G. Cooper "The
Fountainhead", 1949)

Bauwelt-Fundamente, Vieweg 1979, Braunschweig, Wiesbaden, Lernen von Las Vegas,
Venturi, Scott Brown, Izenour (God's Own Junkyard: "Long Island Duckling", 73)

Den nachfolgenden Unternehmen sei herzlich gedankt für die freundliche Aufnahme der Veranstaltungen in ihren Räumlichkeiten:

UNIQA Versicherungen, Praterstraße 1-7, 1020 Wien

Raiffeisenlandesbank NÖ-Wien, Friedrich-Wilhelm-Raiffeisenplatz 1, 1020 Wien

Raiffeisen Zentralbank Österreich, Am Stadtpark 9, 1030 Wien

Erste Bank, Schuberttring 5, 1010 Wien