

Gottfried Pirhofer / Kurt Stimmer

Pläne für Wien

Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005

Vorwort	6
Einleitung	7
Impressum	8
Kurt Stimmer	
Stadtregulierungen vor 1945	9
Ein kurzer historischer Überblick bis 1890	9
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	10
Die Ringstraßenperiode	13
Die Donauregulierung als eigenständiges gründerzeitliches Großprojekt	16
Die Phase von 1890 bis 1910	17
Die Jahre des „Roten Wien“	21
Ständestaat und Nationalsozialismus	23
Der Wiederaufbau ab 1945	26
Zerstörung und Reparaturbedarf	26
Die Wiederaufbau-Enquete: Visionen und Notwendigkeiten	28
Die Ziele des Aufbaus	30
Die ersten Schritte	31
Die ersten Neubauten	31
Wie groß ist Wien?	33
Die alte Parzellenstruktur	35
Die Ära Brunner	37
Individualverkehr und Stadtentwicklung	40
Sozialer Städtebau	40
Aufbruch in eine neue Zeit	44
Die Ära Roland Rainer	44
Die Olympia-Bewerbung	46
Das städtebauliche Grundkonzept	47
Der Generalverkehrsplan	49
Elf allgemeine Grundsätze	50
Neue Formen der Stadtplanung	51
Zeit der Großprojekte	52
Verkehrsplanung dominiert	55
Die U-Bahn – ein problematisches Projekt	56
Schwerpunkte des Wirkens von Victor Gruen	61
Die Donauinsel – ein umstrittenes Projekt	63
Stadtplanung wird ein öffentliches Thema	68

Gottfried Pirhofer

Die Phase von 1976 bis 1989 – verstärkte Wertschätzung der Stadt	73
Der STEP 84 – die kompakte Darstellung der Planungsphilosophie	73
Die Grundsätze der Wiener Stadtentwicklungspolitik	74
Das räumliche Entwicklungskonzept des STEP 84	75
Kritik am bisherigen radial-konzentrischen Stadtwachstum	75
Priorität für die Stadterneuerung gegenüber der Stadterweiterung	77
Zukünftiges Entwicklungsmodell: Siedlungsachsen und Grünkeile	79
Der STEP 84 im Spannungsfeld zwischen falscher Trendeinschätzung und tragfähiger Werthaltung	81
Instrumenten- und Verfahrensinnovation zur Umsetzung der urbanistischen Ziele	83
Die Stadtentwicklungskommission	83
Die Grünlanddeklaration	84
Innovative Verfahren für komplexe Projekte	85
Wichtige Bereiche der Stadtentwicklung	86
Wohnbauförderung und Stadterneuerung	86
Der neue Wohnbau	90
Die Entwicklung der Infrastruktur	92
Die Donauraumplanung	93
Das U-Bahnnetz	96
Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt	98
Die weitere Erschließung und Anbindung der Bezirke „jenseits der Donau“	100
Infrastrukturplanung und Stadtentwicklung – ein Resümee	101
Schwächen in der Umsetzung des STEP 1984	101

Die Phase von 1989 bis 2005 – Wien im neuen Europa	103
Die Jahre von 1989 bis 1994 – neue Weichenstellungen	103
1989 – ein epochaler Einschnitt	104
Neue Verhältnisse stellen die Kontinuität in Frage	104
Stadtplanung als Standortproduzent oder als Anwalt für Lebens- und Umweltqualität?	104
Szenario „Wachsende Stadt“	106
Wiens Beitrag zur Ideologie und Realität der Großprojekte	107
Eine EXPO Wien – Budapest?	107
Hochhäuser für Wien?	111
Die Vision einer „zweiten City“	114
Das „Leitprogramm für den donanahen Entwicklungsraum“	115
Wohnbau bewirkt Stadtwachstum	116
„Leitlinien für die Stadtentwicklung“	117
Instrumenten- und Verfahrensinnovationen	118
„Beirat für die Stadtentwicklungsbereiche“	118
Wettbewerb belebt das Geschäft	120
Planungskooperation zur Qualitätssteigerung im Wohnbau	121
Infrastrukturkommission und Grundstücksbeirat	124
Das Verkehrskonzept 93 – Planungsinnovation in der breit angelegten, partizipativen Erarbeitung	125
Neue Wege in der Erarbeitung	126
Modernisierung im Umweltverbund	127
Die Parkraumbewirtschaftung	129
Die Jahre 1994 bis 2000 – maßvolle Expansion	131
Ein neues politisches Programm für die Stadtentwicklung	131
Der STEP 94 – Kontinuität und Neuorientierung in der Planung	134
Wien wächst wieder	134
Kontinuität im Wertsystem	136
Das Leitbild einer dynamischen Stadtentwicklung mit maßvoller Expansion	137
Kontinuität im räumlichen Leitbild	139
Fortschreibung des Schwerpunkts auf Stadterneuerung	140
Die schwach entwickelte regionale Perspektive	142
Planung als Steuerung mit Entwicklungsoffenheit	143
Das „1000 ha Programm“ und der „Grüngürtel Wien 1995“	144
Ausgewählte Stadtentwicklungsprojekte	145
Flugfeld Aspern	145
Stadtentwicklung Kagran/ Donauefeld	147

Die Donau City	148
Nordbahnhof	151
Die Jahre von 2000 bis 2005 – Zunahme „strategischen Denkens“	154
Der Strategieplan 2000 – ein neuer Rahmenplan und Impuls	155
Weiterentwicklung im Strategieplan 2004	156
Innovation in der Stadtentwicklung durch strategische Projekte	157
Centrope	158
Stadt-Umland-Management (SUM)	159
Gender Mainstreaming in den Bezirken	159
„Lokale Agenda 21“-Prozesse in den Bezirken	159
Der STEP 05 und Masterplan Verkehr 2003 – die Strategie für die räumliche Stadtentwicklung	160
Masterplan Verkehr 2003	160
Der Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05)	162
Leitbilder zu Region, Wirtschaft, Grünraum und Bebauung	163
Handlungsorientiertes räumliches Leitbild	167
Ressourcenschonung und nachhaltige Entwicklung	169
Potenzialflächen und vorrangig zu entwickelnde Stadtteile	170
Die räumlichen Schwerpunkte: Zielgebiete der Stadtentwicklung	170
Ausgewählte Projekte der aktuellen Stadtplanung	172
„Bahnhof Wien – Europa Mitte“	173
Entwicklungszone Erdberger Mais	175
Entwicklungszone Aspanggründe	176
Zielgebiet Prater – Messe – Krieau – Stadion	177
Zielgebiet Gürtel	177
Revitalisierung von Einkaufstraßen	178
Kabelwerk Meidling	179
Die Geschichte ist nicht zu Ende – Versuch eines Resümees	180
Kontinuierliche öffentliche Auseinandersetzung mit Stadtentwicklung und Stadtplanung	180
Die (unsichtbare) Bedeutung von Planung	180
Kontinuität im Wertsystem	181
Das Spiel zwischen generellen Plänen und konkreter Umsetzung	183
Entwicklung als Wiederholung und Differenz	184
Der Plan und die Stadt	185
Literaturverzeichnis	186
Abbildungsverzeichnis	190

Vorwort

Die Wiener Stadtentwicklung hat zu Beginn des 21. Jahrhunderts die Zukunftspläne für Wien als prosperierende Metropole im Zentrum Europas skizziert.

Der „Strategieplan für Wien“, der Masterplan Verkehr und als „Schlussstein“ der Stadtentwicklungsplan STEP 05 zeigen die Entwicklungsspielräume und Zielsetzungen für die kommenden Jahre auf.

Das Arbeitsprogramm der aktuellen Stadtregierung basiert ebenso wie jenes der Legislaturperiode 2001 bis 2005 auf den „Wiener Visionen“ – dem Versuch, Zukunftsszenarien und -trends im urbanen Raum zu erkennen und Gestaltungsvorstellungen für diese Zukunft zu entwickeln.

Jeder Blick in die Zukunft bietet aber auch eine hervorragenden Gelegenheit zu einem Rückblick.

Wie hat sich diese Stadt in den letzten Jahrzehnten entwickelt?

Hatten die Stadtverantwortlichen seit 1945 immer „große Pläne“?

Vor welchem gesellschaftspolitischen Hintergrund wurde in diesen 60 Jahren geplant?

Was waren die Rahmenbedingungen von Planungsentscheidungen?

Wir haben daher zwei Autoren eingeladen, die Geschichte der Planungen seit 1945 zu beschreiben.

Mit Kurt Stimmer haben wir einen Zeitzeugen der Aufbaujahre gewonnen, der als Journalist und leitender Mitarbeiter des Presse- und Informationsdienstes der Stadt Wien, als Autor vieler Bücher zur Geschichte der Stadt und ihrer Bezirke in der Lage war, diese Jahrzehnte plastisch darzustellen.

Gottfried Pirhofer hat die Stadtentwicklung unter anderem in Beiträgen zum STEP 05 und dem Strategieplan für Wien als externer Experte begleitet.

Miteinander und in enger Zusammenarbeit mit mehreren MitarbeiterInnen der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr haben die beiden Autoren den vorliegenden Überblick über 60 Jahre Stadtplanung für Wien geschaffen.

Als Präsentationsform dieser „Pläne für Wien“ erschien uns die Nutzung neuer Informations- und Kommunikationsmedien am besten geeignet. Wir haben uns daher entschlossen, das Internet als das Medium des beginnenden 21. Jahrhunderts für die Veröffentlichung zu nutzen.

An der Stadtplanung Interessierte finden auf www.stadtentwicklung.wien.at auch alle weiteren Dokumente und Informationen über die Wiener Stadtentwicklung.

DI Rudi Schicker

Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr

Einleitung

Die vorliegende Internetpräsentation „Pläne für Wien“ widmet sich der Darstellung der Planungsgeschichte Wiens, mit Schwerpunkt auf die Periode von 1945 bis 2005. Der Hinweis, dass es hier vor allem um Planungsgeschichte geht, ist uns dennoch wichtig, da in der öffentlichen Meinung und Wahrnehmung häufig ein Kurzschluss zwischen Planung und realer Stadtentwicklung vorliegt. Stadtentwicklung resultiert in Wirklichkeit aus verschiedenen Kräften, unter denen Planung nur ein – wenngleich sehr wichtiger – Faktor ist.

Im folgenden Text steht die Stadtplanung als eigene Disziplin im Zentrum: die Entscheidung für Wertsysteme, die Entwicklung von generellen und teilräumlichen Leitbildern, die Erarbeitung von Entwicklungsmodellen und Konzepten, die grundsätzliche Definition von gesamtstädtisch wichtigen Projekten, der erforderliche Realismus in Hinblick auf maßgebliche Akteure und Ressourcen und nicht zuletzt die Erarbeitung von Instrumenten und Verfahren für Konfliktaustragung, Konsensbildung und Umsetzung. Die reale Stadtentwicklung Wiens wird demgegenüber vor allem indirekt – in gewisser Weise dialektisch – und punktuell in Hinblick auf das „Spiel“ zwischen Vorstellung und Umsetzung dargestellt. Gleichfalls nur punktuell und ohne abschließende Bewertung werden konkrete, in die alltägliche Stadtentwicklung eingefügte Planungsumsetzungen dargestellt.

Entlang des Versuchs einer kompakten Darstellung von 60 Jahren Wiener Stadtplanung zeigen sich zwei relativ klar abgrenzbare Phasen. Von 1945 (nicht als Nullpunkt, aber als Neubeginn) bis etwa 1975/ 76 spielten die großen und zugleich umstrittenen internationalen Leitbilder wie „aufgelockerte Stadt“ und „autogerechte Stadt“ auch in Wien eine theoretisch eher vorherrschende, wenngleich in der Praxis nur teilweise dominante Rolle. In diesen Jahrzehnten prägten einige wenige Persönlichkeiten – in der Politik, in der Stadtplanung und in der Fachöffentlichkeit – die Theorie und weitgehend auch die Praxis. Diese Phase lässt sich daher auch vergleichsweise gut erzählen. Auch der Konnex zur realen Stadtentwicklung ist - u.a. durch das Standardwerk von Hans Bobek und Elisabeth Lichtenberger „Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts“ - zumindest in den großen Zügen hergestellt.

Ab 1975/ 76 wird die Entwicklung komplexer, wenngleich einige der Themen, die in der Planungsdiskussion und in der Planungspraxis eine Rolle spielen, bereits im „Wiederaufbau“ und zum Teil noch weit früher datierbar sind. Insgesamt kann man von einer „Gleichzeitigkeit von Verschiedenem“ sprechen. Planung als Disziplin wird zunächst – und letztlich immer wieder - von mehreren Seiten massiv befragt: zum einen im Anspruch der Wissenschaft (z.B. Systemtheorie), zum anderen durch die (ökologischen) „Grenzen des Wachstums“, zum dritten durch eine Politisierung, die auf verstärkte Beachtung von Lebensqualität, Umweltqualität und Bürgerbeteiligung drängt. Gleichzeitig – und zum Teil im Spannungsverhältnis zu den Planungsmodellen – dynamisiert sich das Stadtwachstum, und ein verstärkter Anspruch auf Standortentwicklung entsteht. Die wichtigste Zäsur bis heute war dabei für Wien der Fall des Eisernen Vorhangs (1989). Für diese Phase liegt noch keine grundlegende und zusammenfassende Darstellung vor. Die folgende Annäherung ist daher ein Versuch, entlang einiger weniger Einschnitte verschiedene Strän-

ge einer Handlung, deren Ergebnis sich erst in der Zukunft zusammenhängend bewerten lässt, einzuführen und zu begleiten.

Nicht zuletzt wurden die beiden Phasen dieser Geschichte – die in etwa zwei Generationen entsprechen – auch von zwei Autoren dargestellt, die selbst im Alter und als „Zeitzeugen“ zwei Generationen repräsentieren. Bei aller Verschiedenheit in der Annäherung und im Stil entwickelte sich in der Kooperation im Sprechen und Schreiben eine Gesamt-sicht und daher auch die Hoffnung, dass bei den LeserInnen eine historische Sequenz entsteht. Die Darstellung und vor allem die explizite und implizite Bewertung ist nicht fertig, nicht abgeschlossen, sondern eine Einladung für fundierte Diskussionen. Dies entspricht auch dem Medium Internet, und es entspricht vor allem dem großen Engagement sowohl der Fachöffentlichkeit als auch der breiten Öffentlichkeit für die Stadtentwicklung in Wien.

Gottfried Pirhofer und Kurt Stimmer

Impressum

Eigentümer und Herausgeber:

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Projektbetreuung:

Robert Eigler (MA 18), Kurt Mittringer (MA 18)

Redaktionsteam:

Arnold Klotz, Otto Frey, Lothar Fischmann, Gottfried Pirhofer, Kurt Stimmer, Robert Eigler, Kurt Mittringer, Gertraude Werner (Koordinative Tätigkeit)

Technische Koordination:

Willibald Böck (MA18)

Grafik:

nu:media Fridolin Richter

© Stadtentwicklung Wien, 2007

Alle Rechte vorbehalten.

Kurt Stimmer

Stadtregulierungen vor 1945

Ein kurzer historischer Überblick bis 1890

Regulierende Eingriffe in die Stadtentwicklung sind so alt wie die Stadt selbst.

Die Strukturen des römischen Militärlagers Vindobona sind an Verkehrsflächen der Wiener Innenstadt nach fast 2000 Jahren noch erkennbar.

Regulierende Maßnahmen im Mittelalter prägen nachhaltig und weitgehend die Stadtstruktur, nicht nur im heutigen Stadtzentrum, sondern auch in einem Teil der einstigen Vorstädte und Vororte.

Die bedeutendsten frühen Investitionen waren der Bau der Stephanskirche (ab 1137) und des Schottenstiftes (ab 1155). Beide Großbaustellen, die außerhalb der damaligen Stadtbefestigungen lagen, wirkten als Ausgangspunkte der weiteren urbanen Entwicklung. Binnen kurzer Zeit wuchs die Ansiedlung zu solcher Größe, dass sie im mittelalterlichen Sinn die Bezeichnung Stadt verdiente. Mit dem Lösegeld, das der Babenberger Herzog Leopold V. für die Freilassung des 1192 in Erdberg bei Wien festgenommenen britischen Königs Richard Löwenherz kassierte, ließ er eine Befestigungsanlage um das gewachsene Wien errichten. Dieses in der Folge mehrmals ausgebaute System von Mauern, Kasematten und Basteien wurde zu einem bestimmenden Faktor der weiteren Entwicklung. Sein Verlauf ist am Straßenzug Ringstraße – Franz-Josefs-Kai erkennbar.

Wichtige und heute noch erkennbare Elemente der mittelalterlichen Regulierung sind die Standorte der Märkte (Hoher Markt, Lugeck, Graben, Tiefer Graben, Neuer Markt u.a.), der Kirchen (bei denen meist Friedhöfe lagen), der Klöster (manche mit großen Gärten) sowie die großen Ausfallsstraßen.

Nach dem Mittelalter rückten Maßnahmen zur Änderung der sozialen Strukturen und gegen Minderheiten in den Vordergrund. Mehrmals waren davon die Juden betroffen. 1420/21 wurden die Juden, die sich im Bereich Judenplatz – Wipplingerstraße angesiedelt hatten, unter dem Vorwand, sie hätten die Hussiten unterstützt und Hostien geschändet, aus Wien vertrieben oder gefangen gesetzt, ihr Besitz beschlagnahmt. 120 gefangene Juden wurden schließlich auf der Gänseweide im heutigen 3. Bezirk verbrannt.

Immer wieder kam es vor, dass sozial schwache Gruppen oder Minderheiten aus der Stadt gewiesen, ihre schäbigen Behausungen abgerissen und die Gründe nutzbringend verwertet wurden.

Das betraf zum Beispiel das so genannte „Krowodndörfel“ im Bereich der Seilerstätte. Als „Krowodn“ bezeichneten die Wiener alle Slawen, die aus dem Königreich Ungarn zuwanderten, ursprünglich tatsächlich vor allem Kroaten, ab dem 17. Jahrhundert überwiegend Slowaken. Diese Slowaken siedelten in aufgelassenen Werkstätten und Lagern des kaiserlichen Zeughauses an der Stadtmauer. Dieser Slum wurde nach der Türkenbelagerung 1683 gewaltsam geräumt, die Slowaken in dem unverbauten, sumpfigen Gelände des Winkels zwischen Alser Straße und Spitalgasse angesiedelt. Nach der Trockenlegung dieses Gebietes ab 1848 mussten sie auch dort weichen und kamen ins dritte Wiener Krowodndörfel in der Gudrunstraße.

Solche Absiedelungen betrafen auch Wiens Vorstädte. Die grausamste erfolgte 1670, als Kaiser Leopold I. die rund 2.000 Juden aus dem Getto auf der Donauinsel Unterer Werd

vertreiben ließ. Die Juden mussten ihr Hab und Gut zurücklassen, sie flohen nach Ungarn, Mähren oder Prag. Für den Kaiser war es ein gutes Geschäft. Er verkaufte die Häuser des Gettos an die Stadt Wien und zwang die Stadt auch, die Synagoge zur Leopoldskirche umzubauen und für immer für deren Erhaltung zu sorgen. Das war die Geburtsstunde der Vorstadt Leopoldstadt.

Im 18. Jahrhundert brachten vor allem die von Joseph II. veranlassten Maßnahmen weitgehende Veränderungen im Stadtbild. Die Auflassung zahlreicher Klöster und der Friedhöfe in der Stadt schufen ebenso neue Bauplätze wie die Aufgabe des Bürgerspitals nach der Einrichtung des Allgemeinen Krankenhauses. Die Wirtschaftspolitik zielte darauf ab, den großen Rückstand gegenüber Westeuropa aufzuholen. Betriebsansiedlungen wurden deshalb durch Bereitstellungen von Räumlichkeiten und Baugründen, billigen Krediten und Subventionen unterstützt, ausländische Investoren, vor allem aus Frankreich und England, hereingeholt. So kam es zu einer starken Zunahme von Produktions- und Handelsstätten, aber auch zu einem wachsenden Bedarf an Wohnungen. Mit einer neuen Bauordnung wurde 1794 der Bau von Kleinstwohnungen verboten. Das sollte nicht nur die schlimmsten Auswirkungen der Wohnungsspekulation unterbinden, sondern auch sozial Schwache von der Stadt fernhalten.

Diese Entwicklung wirkte sich in den Vorstädten, die rings um die Stadt lagen, besonders stark aus. Sie wurden zum Schwerpunkt der beginnenden Industrialisierung und der Zuwanderung von Arbeitskräften. Allein zwischen 1779 und 1798 stieg die Zahl der Häuser in den Vorstädten von 5.138 auf 6.553, wobei auch noch viele bestehende Häuser vergrößert oder aufgestockt wurden. Manche Vorstädte wie Schottenfeld, Neubau, St. Ulrich und Windmühle erhielten in dieser Zeit großstädtischen Charakter.

In der Folgezeit gewann der Linienwall, die 1704 zum Schutz der Vorstädte erbaute äußere Verteidigungsanlage im Verlauf des jetzigen Gürtels, an großer Bedeutung. Der Linienwall war schon immer auch eine Zoll- und Mautgrenze. Diese Funktion wurde enorm verstärkt, als ab 1829 eine Verzehrungssteuer eingehoben wurde. Sie betraf Konsumgüter, vor allem Lebensmittel und Getränke. Diese Steuer machte die Lebenshaltung in den Vororten, die außerhalb des Linienwalls lagen, wesentlich billiger als in den Vorstädten innerhalb des Linienwalls. Die Vororte wurden deshalb zum bevorzugten Wohngebiet der Arbeiter. Nur für einzelne Bereiche, etwa die Umgebung von Schloss Schönbrunn, wirkte der Linienwall nicht als soziale Grenze.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

Ende des 18. Jahrhunderts begannen auch die umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Das betraf nicht nur Verkehrsregelungen, sondern auch die Beseitigung von Verkehrshindernissen. Während einerseits Flächen für die Verbauung frei gemacht wurden, kam es andererseits zum Abbruch von verkehrsbehindernden Bauten. Sogar das Mesnerhaus, der Heilthumsstuhl, die Domkantorei und die anderen kirchlichen Bauten vor dem Stephansdom wurden demoliert, um dem Verkehr Platz zu machen.

Die Nachfolger von Joseph II. waren bestrebt, die Ansiedlung von Industriebetrieben im Wiener Raum möglichst zu unterbinden. Allerdings fanden die zuständigen Beamten immer wieder Gründe, um solche Ansiedlungen zu genehmigen. Schließlich entschloss sich die Regierung, auch größere Industrieansiedlungen wieder zu genehmigen, allerdings nur außerhalb des Linienwalls. Trotzdem entstanden einzelne Betriebe auch weiterhin in den Vorstädten innerhalb des Linienwalls.

Die Maßnahmen gegen Betriebsansiedlungen dienten nicht dem Umweltschutz, sondern hatten nur den Zweck, die proletarischen Massen von der Residenzstadt fernzuhalten. Die starke Zuwanderung aus allen Teilen der Monarchie, vor allem aus Böhmen und Mähren, hielt jedoch an. Die Wohnungsnot stieg dadurch. Dazu trug bei, dass mit neuen Bauordnungen von 1829 und 1836 die Bauvorschriften wesentlich verschärft und die Genehmigungsverfahren oft auf Jahre verlängert wurden. Zuständig war die jeweilige Grundherrschaft. Das war in fast allen Vorstädten bereits der Magistrat der Stadt Wien. Es war eine wichtige Aufgabe des 1835 geschaffenen Stadtbauamtes, Auslegung und Praxis der Bauordnung zu vereinheitlichen.

Ein Aspekt war es, Neubaugebiete nach einheitlichen Regeln zu bebauen: Um einen rechteckigen Platz sollte die Verbauung rasterförmig erfolgen. Beispiele dafür sind im 4. Bezirk das Karolinenviertel um den St. Elisabeth-Platz und das Gebiet um den Paulusplatz im 3. Bezirk sowie die einstige Vorstadt Breitenfeld um den Albertplatz und den Bennoplatz im 8. Bezirk. Als langfristig bedeutsam erwies sich, dass die Vorschriften zur Freihaltung des Glacis, der freien Schusszone vor den Stadtmauern, gelockert wurden. So entstand die heute noch markante Randverbauung am Heumarkt sowie entlang der Josefstadt und der Alservorstadt. Ein wesentliches Hindernis wurde durch die Einwölbung der Wienerwaldbäche beseitigt.

Im Revolutionsjahr 1848 wurde die Grundherrschaft abgeschafft. Das stärkte die Position der nunmehr privaten Grundbesitzer, die bei ihren Vorhaben nur mehr mit den Baubehörden zu tun hatten. Daraus ergaben sich auch neue Möglichkeiten für die Architekten, erstmals wurden Architekten-Wettbewerbe ausgeschrieben. Den Beginn machte die Altlerchenfelder Kirche.



Abb. 1: Wien im Jahre 1835, dem Jahr der Gründung des Stadtbauamtes. Die Farben im Plan kennzeichnen die Stadtviertel, die seit 1663 von vier auf acht erhöht wurden. Die Stadtbefestigungen begrenzen die Stadt. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 21

1848 wurden auch erstmals Notstandsarbeiten zur Beschäftigung von Arbeitslosen organisiert. Dabei wurden vor allem in den heutigen Bezirken 2 und 20 Sümpfe und kleine Gewässer trocken gelegt. Im Bereich zwischen Ring und Gürtel wurden Unebenheiten planiert, Sümpfe trocken gelegt und Straßen ausgebaut.

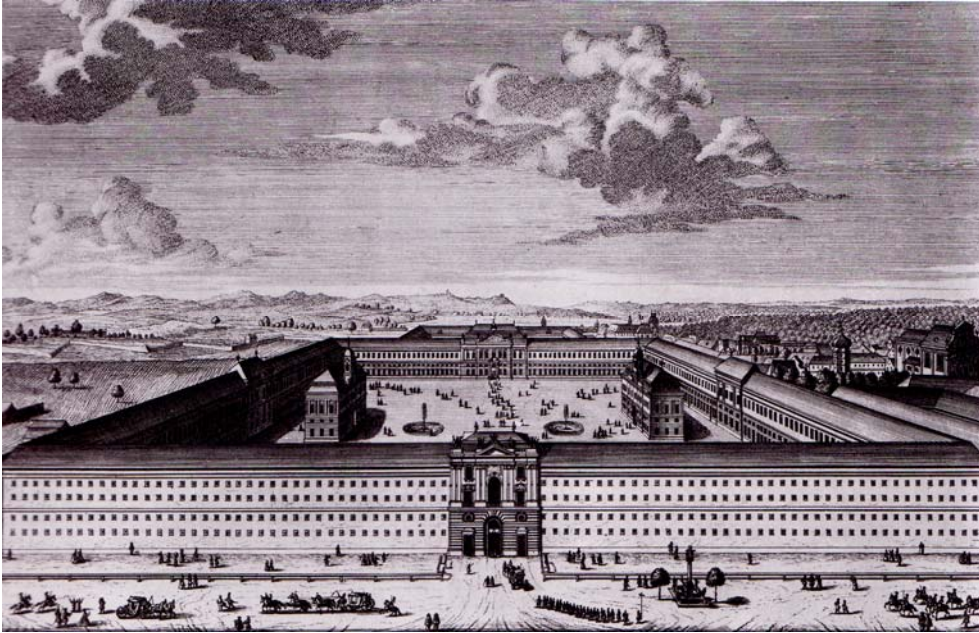


Abb. 2: Das Allgemeine Krankenhaus, das auf Befehl von Joseph II. aus dem Großarmenhaus eingerichtet wurde. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 186

Die Ringstraßenperiode

1850 erfolgte der Beschluss über die Eingemeindung der Vorstädte, die heute die Bezirke 2 bis 9 bilden. Es dauerte allerdings wegen der Konflikte über die Festlegung der Bezirksgrenzen und die Rechte der Bezirke elf Jahre, bis 1861 dieser Beschluss realisiert werden konnte.

Die Eingemeindung entsprach einer alten Forderung des Wiener Bürgertums. Das gilt noch mehr für den 1857 von Kaiser Franz Josef angeordneten Abbruch der Befestigungen um den 1. Bezirk. In der Folge kam es zum größten planerischen Einzelprojekt in der Geschichte Wiens: Anlegung der Ringstraße und der Straße am Donaukanal, Bebauung der stadtauswärts angrenzenden Grundstücke und davon ausgehende umfangreiche Regulierungen in der Innenstadt. Zur Realisierung des gigantischen Projekts gründete der Kaiser einen Stadterweiterungsfonds, der dem Innenministerium unterstand. Seine Aufgabe war es vor allem, die neu entstehenden Baugründe parzellenweise zu verkaufen und mit dem Erlös die geplanten öffentlichen Bauten zu finanzieren (Kriegsministerium, Kasernen, Oper, Burgtheater, Parlament, Museen usw.). In der Bilanz 1858-1914 ergaben sich für den Staat Einnahmen von 112.525.831 Gulden und Ausgaben von 102.329.686 Gulden.

Für den kaiserlichen Staat war diese erste PPP also ein gutes Geschäft, nicht jedoch für die Stadt Wien. Sie hatte vergeblich versucht, ein Mitspracherecht zu erlangen. Auch ihr Hinweis, dass die Flächen für den Bau der Basteien aus dem städtischen Besitz zur Verfügung gestellt wurden, fand keine Beachtung. Andererseits wurde die Stadt verpflichtet, die gesamten Kosten für die Infrastruktur (Kanalisation, Wasserversorgung, Gas- und Stromleitungen, Straßen und Straßenbeleuchtung, Elektrifizierung der ursprünglich privaten Straßenbahn usw.) aus dem Gemeindebudget zu tragen. Auch die Kosten für den Bau des Rathauses musste Wien zur Gänze selbst aufbringen. Was für den Staat ein gutes Geschäft war, das war ein wesentlicher Grund für die hohe Verschuldung der Stadt Wien in jener Zeit. Am Beginn des Ersten Weltkriegs hatte die Stadt Wien 813 Millionen Kronen Inlandsschulden und war außerdem mit einer Auslandsanleihe von 285 Millionen Goldkronen aus dem Jahre 1902 belastet. Während die Inlandsschulden infolge der Inflation während des Krieges und vor allem danach relativ leicht beglichen werden konnten, wur-

de die letzte Rate der wertbeständigen Goldkronen-Anleihe erst 1978, zur Amtszeit von Bürgermeister Leopold Gratz, beglichen.

Für die Planung des Bereiches wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Unter den 85 Teilnehmern bestimmte die Jury drei gleichrangige Preisträger: Ludwig v. Förster, Friedrich Stach sowie van der Nüll und Siccardsburg. Das Baudepartement des Innenministeriums erhielt den Auftrag, unter Verwertung dieser drei Projekte einen neuen Plan auszuarbeiten, der 1859 die kaiserliche Genehmigung erhielt.

Das Ergebnis fand vielfältige Kritik. Camillo Sitte schrieb in seinem Hauptwerk, „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ (Wien 1889): „Leider waren dabei, wie bei einem solchen Vorgang allerdings schwer zu vermeiden, gerade die besten Ideen der einzelnen Projekte verloren gegangen, wie z.B. aus dem Plane van der Nülls die teilweise Schonung der Basteien, welche tatsächlich mit der Stadt verwachsen waren und sich in der interessantesten, wirkungsvollsten Weise hätten verwerten lassen; aus dem Plane v. Försters die mit weitblickendem Geiste betonte Notwendigkeit, die Ausdehnung der Stadt nach der Seite der Donau hinzulenken, was nachträglich infolge der Stromregulierung doch geschehen musste.“

Camillo Sitte kritisierte die Anlage der Ringstraße auch grundsätzlich. Die überdimensionierten Plätze könnten nicht die positive Qualität öffentlichen Raums vermitteln, die öffentlichen Gebäude stünden meist in keiner Beziehung zueinander und seien nicht in fest umschriebene, angemessene Plätze eingebunden. Über Jahrtausende seien Plätze und Straßen klar definierte Einheiten gewesen, die dem gesellschaftlichen Leben in der Stadt dienten. Diese fundamentale Bedeutung öffentlicher Räume für das Leben der Gesellschaft sah Sitte dem Kalkül der Verkehrsplaner und der hochtrabenden Agoraphilie der Planer geopfert. In den leeren Weiten der Ringstraße könnte sich die traditionelle Beziehung des Stadtbürgers zu den Gebäuden und Monumenten seiner Stadt nicht mehr entwickeln.

Sittes grundsätzliches Werk ging allerdings weit über die Kritik an der Ringstraße hinaus. Besonders engagiert nahm er gegen die phantasielose Rasterverbauung in den wachsenden Städten Stellung.

Auch diese Kritik traf vor allem Wien. Die Baubehörden bestanden für die Vorstädte und Vororte, soweit nicht eine stabilisierte Verbauung andere Lösungen erzwang, auf dem Raster mit möglichst geraden Straßen und gleichförmigen Baublocks. Für mehrere Stadterweiterungsgebiete wurden diesem Prinzip entsprechende Regulierungspläne entwickelt, wobei sich auch prominente Architekten dem obrigkeitlichen Willen beugten, etwa Siccard von Siccardsburg in Favoriten und Ludwig v. Förster in der Brigittenau. Eine Nebenwirkung dieser Planung war, dass die entstehenden Großindustrien in den betroffenen Planungsgebieten den benötigten Platz nicht mehr vorfanden. Die Betriebe mit erhöhtem Platzbedarf, die sich nicht in das System der Raster und Blöcke fügten, wichen deshalb in andere Teile des Wiener Raums aus, vor allem nach Simmering und Floridsdorf.

Sittes Werk wurde auch in Wien viel gelobt, blieb aber in seiner Heimatstadt lange Zeit ohne Wirkung. In deutschen, belgischen und tschechischen Städten wurden seine Ideen aufgegriffen. Erst in einzelnen Arbeiten des 20. Jahrhunderts kamen auch in Wien Sittes Ideen zur Geltung, exemplarisch im größten Wohnbau des Roten Wien, im 1924-28 errichteten Sandleitenhof in Ottakring. Er bildet eine eigenständige Kleinstadt mit einem Netz von Wohnstraßen und intimen Plätzen, mit nahen Blickpunkten und ohne weite Durchblicke.



Abb. 3: Die neu angelegte Ringstraße mit den Baustellen Parlament, Rathaus, Universität und Burgtheater.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 79

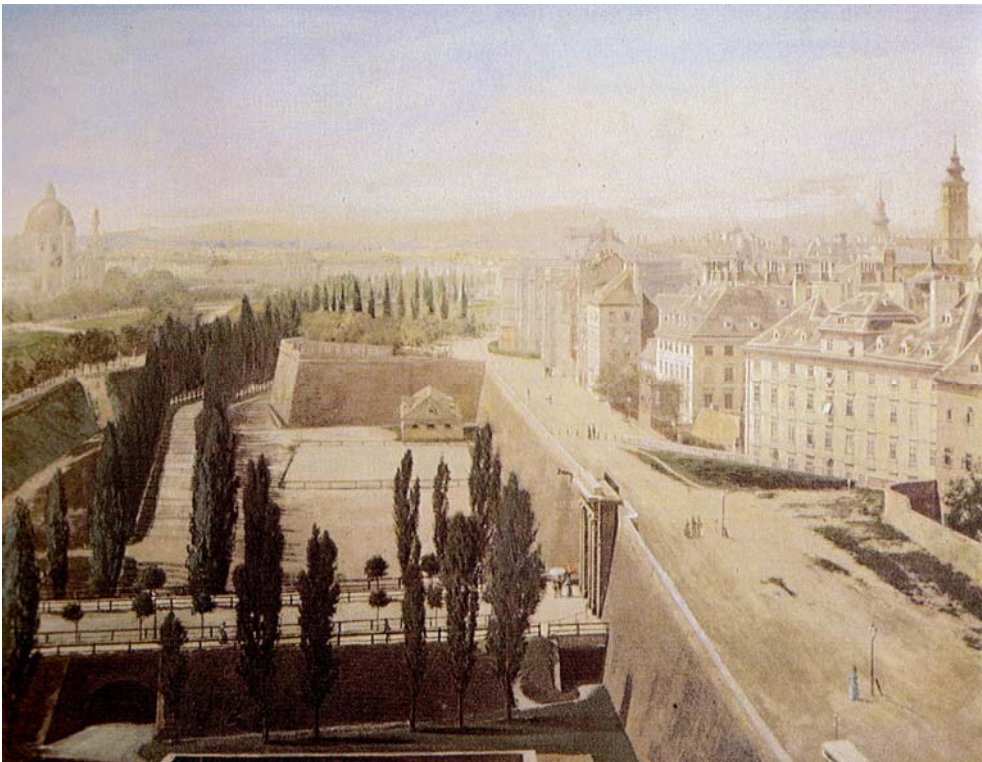


Abb. 4: Die Stadtmauer mit der bis 1884 demolierten Stubenbastion.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 26

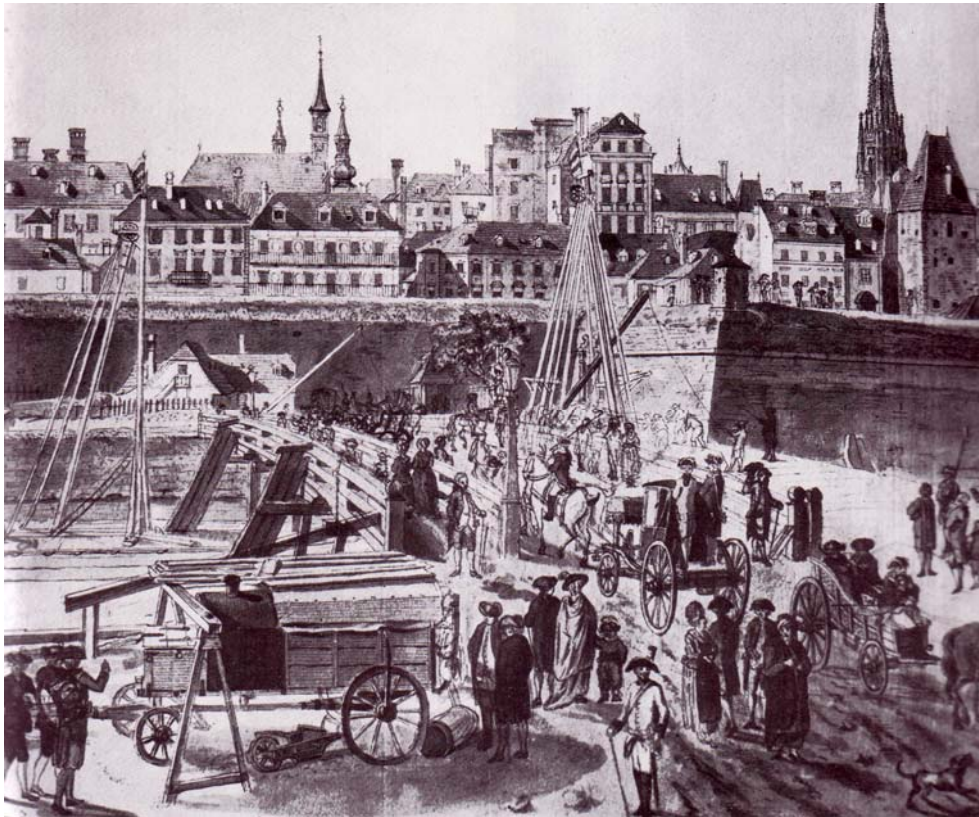


Abb. 5: Die mittelalterliche Schlagbrücke beim heutigen Schwedenplatz war bis 1782 die einzige Brücke über den Donaukanal. Bild von Carl Schütz 1780. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 17

Die Donauregulierung als eigenständiges gründerzeitliches Großprojekt

Als Einzelprojekt, so gut wie ohne Bezug zur übrigen Stadtentwicklung, erscheint die Donauregulierung. Sie stand schon lange zur Diskussion, gewann erhöhte Bedeutung nach dem Katastrophen-Hochwasser 1830, aber erst nach den neuerlichen Überschwemmungen von 1862 kam es endlich zu Maßnahmen. Die Bildung der Donauregulierungskommission 1867 schuf die Voraussetzung für die Regulierung. Diesmal durfte die Gemeinde Wien (die damals noch zu Niederösterreich gehörte) neben dem Land Niederösterreich und der kaiserlichen Regierung gleichberechtigt mitwirken, sollten die drei Körperschaften doch je ein Drittel der Kosten tragen.

1869-75 wurde für den Hauptstrom der Donau ein völlig neues Bett gegraben. Das Aushubmaterial diente zur Festigung des angrenzenden Inundationsgebietes und für den Bau des abschließenden Hubertusdamms. Am 15. April 1875 gab Univ.-Prof. Dr. Eduard Suess, der entscheidenden Anteil am Projekt und seiner Realisierung hatte, das Kommando zur Einleitung des Stroms in sein neues Bett. Die Regulierung erfolgte ausschließlich im Hinblick auf den Hochwasserschutz. Sie brachte städtebaulich eine noch deutlichere Trennung der beiden Donauufer, wenn auch die nun wesentlich leichteren Brückenbauten diese negative Wirkung milderten und zur Voraussetzung für die 1904 erfolgte Eingemeindung von Floridsdorf wurden.

Die Phase von 1890 bis 1910

Ein weiteres großes Problem blieb ungelöst: der Linienwall. Die hässliche, verfallende Monsteranlage war nicht nur ein Schandfleck für die Residenzstadt, die sich gerne strahlend präsentieren wollte, sondern auch als Verkehrshindernis ein ständiges Ärgernis. Mit der Bildung des Bezirkes Favoriten erfolgte 1874 der erste Schritt der Stadt über den Linienwall hinaus. 1890 wurde die Eingemeindung der Vororte beschlossen, aus denen mit 1. Jänner 1892 die Bezirke 11 bis 19 gebildet wurden. Nun verlief also der unansehnliche Wall quer durch die Stadt.



*Abb. 6: Typischer
Anblick des Linien-
walls zwischen
Vorstädten und
Vororten.
Quelle: 150 Jahre
Wiener Stadtbau-
amt, Seite 80*

Einige Zugeständnisse hatte es im Laufe der Zeit gegeben. Die Verbauung der ursprünglich frei gehaltenen Flächen beiderseits des Walls und die Anlegung einer Gürtelstraße wurden ermöglicht. Aber die Regierung wollte die hohen Kosten für die Abtragung des Walls nicht übernehmen. Unter dem Druck der Öffentlichkeit und vor allem der Wirtschaftstreibenden fand sie schließlich eine Lösung: Sie schenkte den Wall der Gemeinde Wien. Dieser blieb nichts anderes übrig, als neue Kredite aufzunehmen und 1894 mit dem Abbruch zu beginnen. Einen Teil der Gründe musste sie überdies für den Bau der Stadtbahn wieder abtreten.

Wiens stürmische Entwicklung, die von der Wirtschaftskrise 1873 nur kurzfristig unterbrochen wurde, erfasste den ganzen Stadtbereich. Wasserleitung, Kanalisation, Eisenbahn und Straßenbahn, Wienfluss-Regulierung, Bau von mehr als hundert Schulen, Regulierungen im Stadtkern (z.B. durchschnittliche Verbreiterung der Kärntnerstraße von 9 auf 19 Meter), Cottage-Viertel in Währing, neue Wohn- und Industriegebiete in der Mehr-

zahl der Bezirke – das sind wesentliche Fakten einer kaum geplanten und kontrollierten Entwicklung.



Abb 7: Grundriss
„Cottage Viertel“
Quelle STEP 1984
Seite 69

Diese Entwicklung, bei der Spekulation und Gewinnstreben eine dominante Rolle spielten, trug nicht zum Abbau sozialer Schranken bei, sondern verstärkte die Differenzen innerhalb der Stadt noch weiter. Die Grenzen zwischen den einzelnen Bereichen sind markant im Stadtbild fixiert: Ringstraßenzone und Gürtel verbinden die verschiedenen Stadtbereiche nicht, sondern trennen sie scharf. Seit es in Wien allgemeine Wahlen gibt, sind diese Bereiche an den Wahlergebnissen deutlich ablesbar. Es gab und gibt die klare sozialdemokratische Mehrheit in den Bezirken, die traditionell als Arbeiterbezirke bekannt sind. Sie liegen, mit Ausnahme von Margareten, alle außerhalb des Gürtels.

Als der Gemeinderat am 26.12.1890 eine neue Bauordnung und auf dieser Grundlage am 24.3.1893 einen Bauzonenplan beschloss, wurde diese klassenmäßige Stadtstruktur gesetzlich fixiert. Der Bauzonenplan legte vier Bauzonen fest. Bauzone 1, im wesentlichen die Bezirke 1 bis 9, erlaubte Gebäude mit vier bzw. fünf Stockwerken über dem Erdgeschoss. Die Bauzonen in den anderen Bezirken unterschieden damals zwischen Wohn- und Industriegebieten. In Zone 2 sollten Gebäude mit Wohnungen und Gewerbebetriebe mit höchstens drei Stockwerken entstehen, in der Zone 3 sollten Fabrikbauten forciert werden. Zur Zone 4 gehörten die nur schwach oder noch gar nicht verbauten Stadtrandbereiche. Hier sollten nur mehr frei stehende oder zu zweien gekuppelte Häuser mit höchstens zwei Stockwerken erlaubt sein.

Im gleichen Jahr, am 5. April 1893, wurde ein weiteres Gesetz beschlossen, das die Beseitigung von verkehrsbehinderten Straßenengen bezweckte. Den Besitzern von 1.263 genau bezeichneten Häusern sollte für 16 Jahre Steuerbefreiung gewährt werden, wenn

sie innerhalb von 10 Jahren durch Umbau des Hauses die Verkehrsbehinderung beseitigten. Immerhin 766 dieser Häuser wurden entsprechend umgebaut. Das betraf vor allem, aber nicht nur Häuser im Stadtkern (vor allem Kärntner- und Rotenturmstraße sowie Bognergasse), sondern auch in anderen Stadtteilen (vor allem Landstraße, Wieden, Marienhilf und Rudolfsheim).

1892 schrieb der Gemeinderat außerdem einen internationalen Wettbewerb für die Grundlagen eines Generalregulierungsplans aus. Nach der einjährigen Laufzeit wurden zwei erste Preise vergeben, an Otto Wagner und an den damals international bereits renommierten deutschen Architekten Josef Stübben. Die beiden Konzepte hätten kaum gegensätzlicher sein können, obwohl sich beide an die Vorgabe hielten, leistungsfähige Verkehrsadern und repräsentative Plätze festzulegen. Wagner schlug breite, gerade Straßen und großflächige, langgestreckte Plätze vor. Offensichtlich inspirierte ihn die Umgestaltung von Paris unter dem Präfekten Baron Haussmann. Stübben hingegen passte sich, offenbar den Ideen Camillo Sittes nahe stehend, den natürlichen Gegebenheiten Wiens mit den beachtlichen Höhenunterschieden an. Daraus ergaben sich gekrümmte Straßen und kleinere Plätze, auch oft kleinräumige, leicht überschaubare Strukturen im Gegensatz zur Wagnerschen Monumentalität.

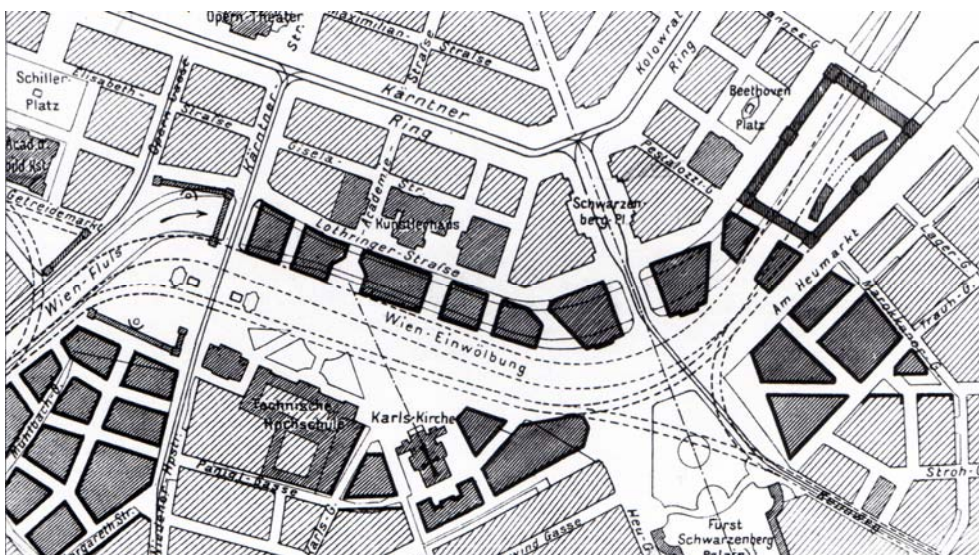


Abb 8: Otto Wagner, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893
Quelle: Der Karlsplatz in Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 8, Seite 27

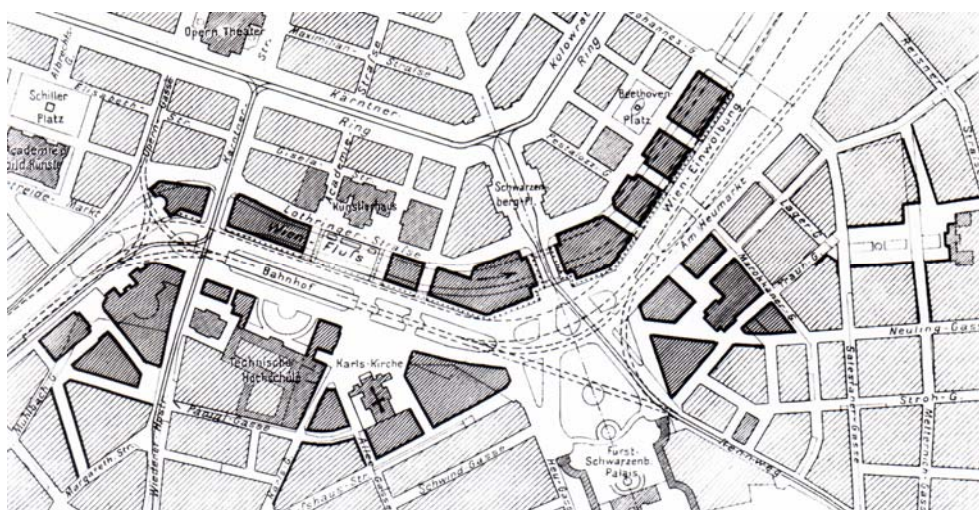


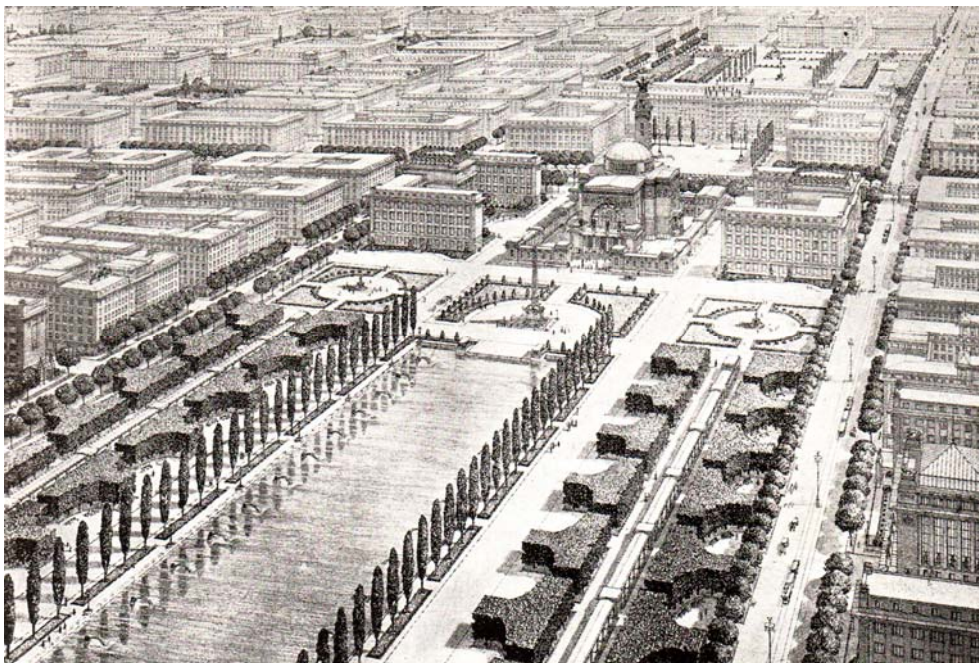
Abb. 9: Josef Stübben, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893
Quelle: Der Karlsplatz in Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 8, Seite 27

Der Gemeinderat bildete im städtischen Bauamt ein eigenes Büro, das die praktisch unlösbare Aufgabe erhielt, aus den beiden gegensätzlichen Konzepten einen neuen Generalregulierungsplan zu erarbeiten. Dabei sollte die kommende Entwicklung Wiens bis 1940 und das Wachstum der Stadt auf vier Millionen Einwohner berücksichtigt werden. Es kamen zahlreiche Detailplanungen zustande, aber kein umfassender Stadtplan. Auch von den Detailplanungen wurden nur wenige realisiert, vorzugsweise im Bereich des Stadtzentrums. Bedeutsam war allerdings der Ausbau der Infrastruktur im Hinblick auf das erwartete Wachstum, denn davon profitierte die Stadt noch Jahrzehnte später. Von langfristiger Bedeutung war auch der Beschluss über den Schutz des Wald- und Wiesengürtels im Jahr 1905.

Im wesentlichen vollzog sich jedoch die Entwicklung Wiens abseits von längerfristigen Überlegungen der Stadtverwaltung. Das lag vor allem auch an der personellen und budgetären Unterdotierung der Fachabteilung XIII, die für die Stadtregulierung zuständig war. Ihr gehörten vor dem Ersten Weltkrieg lediglich 13 Beamte, sieben Zeichner und drei „Ausmesser“ an – für eine Stadt mit bereits mehr als 2 Millionen Einwohnern, die sich dynamisch entwickelte.

Diese Entwicklung setzte neue Schwerpunkte in der Struktur der Stadt, was sich signifikant auf die Einwohnerzahlen auswirkte. Von 1890 bis 1910 sank die Einwohnerzahl der Inneren Stadt um 20,8 Prozent, jener der Vorstädte (Bezirke 2 bis 9 und 20) stieg um 31,7 Prozent, jene der Vororte (Bezirke 11 bis 19 und 21) hingegen um 64,4 Prozent. Der Zuwachs erfolgte in den Vororten überwiegend durch Zuwanderung. 48,8 Prozent der Bewohner Wiens von 1910 waren nicht in Wien geboren. In den 20 Jahren bis 1910 wuchs Ottakring von 106.861 auf 177.687, Wien von 1.341.897 auf 2.004.939 Einwohner. Das waren die höchsten Einwohnerzahlen, die jemals für einen Wiener Bezirk bzw. für Wien ermittelt wurden.

In dieser Zeit bekam Wien den internationalen Ruf, eine Stadt mit besonders schlechten Wohnverhältnissen zu sein.



*Abb. 10: Stadterweiterungsgebiet,
Projekt Otto
Wagner, publiziert
1911.
Quelle: Brunner,
Seite 63*

Die Jahre des „Roten Wien“

Die Sozialdemokraten erlangten bei der Gemeinderatswahl am 4. Mai 1919, der ersten allgemeinen und gleichen Wahl dieser Körperschaft, die absolute Mehrheit. Mit 1. Jänner 1922 erfolgte die Trennung Wiens von Niederösterreich, Wien wurde eigenständiges Bundesland. Das „Rote Wien“ hatte nun weitgehende Möglichkeiten, gesellschaftspolitische Vorstellungen umzusetzen. Allerdings musste es ein schweres Erbe antreten. Der Erste Weltkrieg hatte die sozialen Probleme verschärft, die schlechten Wohnverhältnisse und die Kümmerlichkeit sozialer Einrichtungen bestimmten die Situation. Die Umstellung von der Residenzstadt einer Großmacht zur Hauptstadt eines kleinen Bundesstaates, der Zusammenbruch des Finanzsystems, die Störung der traditionellen wirtschaftlichen Verbindungen und die sich zuspitzenden politischen Verhältnisse machten die Aufgabe extrem schwierig. Es war notwendig, Schwerpunkte zu setzen. Robert Danneberg, Präsident des Wiener Landtags 1922-1932 und dann bis zum Februar 1934 Finanzstadtrat, der bedeutendste Ideenbringer des Roten Wien, analysierte in einem Buch das Geschehen. Das Buch erschien mehrmals in jeweils umfassend aktualisierter Ausgabe, zuletzt 1929 unter dem Titel „Zehn Jahre neues Wien“. Wegen des großen internationalen Interesses erschien das Werk auch in englischer, französischer, ungarischer und tschechischer Sprache.

Begriffe wie Stadtplanung oder Stadtregulierung kommen in Dannebergs Buch nicht vor. Den meisten Raum widmet der Autor der Neuordnung des kommunalen Finanzsystems mit einer sozialen Staffelung der Belastung, wie es sie so konsequent weder damals noch später anderswo gegeben hat. Das war die Voraussetzung für das neue System des sozialen Wohnungsbaues, das ebenso neuartige Fürsorge- und Gesundheitswesen und die zukunftsorientierte Schulreform. Dazu kamen noch die Modernisierung der Energieversorgung der Haushalte (Kochen mit Gas, Beleuchtung mit Elektrizität), die Elektrifizierung der Stadtbahn und ihre Einbeziehung ins Straßenbahnnetz, der Bau von Erholungs- und Freizeiteinrichtungen und die Wirtschaftsförderung, u.a. durch Schaffung der Wiener Messe.

In den Notzeiten nach dem Ersten Weltkrieg mit vielen Arbeitslosen und Obdachlosen entstand eine spontane Siedlerbewegung. Am Stadtrand, beginnend in Hietzing und Hernals, wurden brachliegende Gründe besetzt und mit unregelmäßiger Verbauung, meist durch primitive Holzhütten, begonnen. Die Gemeinde Wien bemühte sich, die spontanen Aktionen in geordnete Bahnen zu lenken. Ein Siedlungsamt wurde gegründet, niemand geringerer als Adolf Loos zu seinem Chefarchitekten berufen, die neu gegründete Gesiba mit der Lieferung günstigen Baumaterials beauftragt, die Siedler in Genossenschaften zusammengefasst. Die Siedler erhielten finanzielle Hilfe, wenn sie festgelegte Eigenleistungen erbrachten. Loos entwarf Planungen für die Verbauung und einen eigenen Haustyp, das leicht zu vergrößernde kleine „Kernhaus“. Komplette Planung wurde von Loos die Siedlung „Friedensstadt“ in Hietzing, auf ehemals kaiserlichen Gründen des Lainzer Tiergartens, die für die Errichtung einer Villenanlage 1913 gerodet, aber 1919 von Kriegsoptionen besetzt wurden. Insgesamt errichtete die Siedlungsbewegung bis 1933 mehr als 8.000 Einfamilienhäuser.

Die sich in diesem Zusammenhang ergebenden Diskussionen auf vielen Ebenen veranlassten die Gemeinde Wien schließlich, auf Anregung der kreativen Vereinigung „Werkbund“ eine Mustersiedlung von Einfamilienhäusern zu errichten. 32 in- und ausländische Architekten wurden eingeladen, unter der Gesamtleitung von Josef Frank beispielhafte Bauten zu errichten. Die Werkbundsiedlung, im 13. Bezirk erbaut 1930-32, fand große internationale Beachtung, als Beispiel für Wien kam sie wegen der dramatischen politischen Entwicklung zu spät.

Danneberg schreibt im Schlusswort: „Der Kapitalismus kann nicht von den Rathäusern aus beseitigt werden. Aber große Städte vermögen schon in der kapitalistischen Gesellschaft ein tüchtiges Stück sozialistischer Arbeit zu leisten.“ Diese Absicht konnte nur umgesetzt werden, wenn sorgsam gewirtschaftet wurde. So hingen die Standorte der Gemeindebauten davon ab, wo die Stadt geeignete Baugründe günstig erwerben konnte. Alle Versuche späterer Zeiten, in der Auswahl der Standorte gesellschaftspolitische Absichten zu erkennen – etwa die Durchbrechung der Klassenschranken innerhalb der Stadt, eine soziale Durchmischung der Wohngebiete – sind nicht haltbar. Es gibt auch bei Danneberg und in anderen Publikationen jener Zeit keine Hinweise darauf. Das Rote Wien war in seiner sozialen Haltung international vorbildlich und mit Recht hoch geschätzt, aber es war pragmatischer, als es manchmal dargestellt wird.

Im Auftrag eines Geldinstituts erbauten Siegfried Theiß und Hans Jaksch in der Herrngasse Wiens erstes Hochhaus. Die 16 Geschosse, ab dem 12. Geschoß abgestuft, enthielten 120 Familien- und 105 Junggesellenwohnungen für zahlungskräftige Mieter und ein Cafe in den beiden obersten Geschossen. Der 1932 fertiggestellte Bau wurde von der Bevölkerung bestaunt.



*Abb. 11: Der Karl-Marx-Hof, erbaut 1927-30, wurde zum Symbol des sozialen Wohnbaus.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauplatz, Seite 30*

Ständestaat und Nationalsozialismus

Das autoritäre Regime, das nach der Niederschlagung der Sozialdemokratie die Macht übernahm, unterbrach die positive Entwicklung Wiens. Der soziale Wohnungsbau wurde nicht fortgesetzt, es entstanden lediglich einige Asylbauten in der Art der Zinskasernen der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Das Fürsorgewesen wurde eingeschränkt, das Gesundheitswesen nicht weiter entwickelt. Als einzige Leistung von größerer Bedeutung sind der bereits seit 1905 geplante Bau der Höhenstraße, der zur Arbeitsbeschaffung und zur Förderung des Fremdenverkehrs durchgeführt wurde, sowie der Fertigbau der bereits 1933 begonnenen Reichsbrücke zu verzeichnen.

Als die Nationalsozialisten 1938 in Österreich die Macht übernahmen, waren sie bestrebt, durch spektakuläre Maßnahmen ihre Tatkraft zu beweisen. Eine solche Maßnahme sollte die Vergrößerung Wiens werden. Sie wurde schon seit der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg diskutiert. Die maßgeblichen Politiker des Roten Wien beschäftigten sich allerdings kaum damit, da weitere Eingemeindungen unter den gegebenen politischen Verhältnissen unmöglich erschienen.

Am 13. März 1938 wurde Hermann Neubacher als neuer Wiener Bürgermeister eingesetzt. Er war seit 1921 in der stadteigenen Gesiba tätig gewesen, 1924-34 als Generaldirektor. Seit 1933 arbeitete er illegal für die Nazis. Bereits am 17. März 1938 sprach Neubacher in einer internen Magistratssitzung von einer Stadterweiterung Wiens nach dem Vorbild von Hamburg, das durch die Eingemeindung von Altona und 30 anderen Gemeinden 1937 zu „Groß-Hamburg“ geworden war. Offensichtlich gab er damit eine Direktive wieder, die er von Hitler persönlich erhalten hatte. Hitlers starkes Interesse an Wiens Architektur und Stadtentwicklung war bekannt, zu einem Gespräch mit Vertretern der Stadt Wien hatte er am 14. und 15. März im Hotel Imperial reichlich Gelegenheit.

Neubachers Hinweis löste eine Flut von Vorschlägen aus. Extrem waren die Ideen des städtischen Wirtschaftsamt und des Leiters der Haus- und Grundverwaltung Franz David: Wien sollte die Quellengebiete der Hochquellenwasserleitung und die niederösterreichischen Industrieviertel mit Wiener Neustadt, Neunkirchen und St. Pölten sowie die Kornkammern Marchfeld und Tullnerfeld umfassen. Das Stadtbauamt vertrat das andere Extrem: geringfügige Erweiterung für den Bau von Siedlungen und Industrien, vor allem links von der Donau, im Raum Schwechat sowie angrenzend an Favoriten.

In Berlin hat man sich allerdings um die Überlegungen der Wiener nicht viel gekümmert. Innenminister Wilhelm Frick ließ unter dem Motto, Wien zum „Hamburg des Ostens“ zu machen, ein Gesetz über die Bildung von Groß-Wien ausarbeiten. Am 4. September 1938 entschied Hitler, dass er sich die endgültige Entscheidung über Wiens Grenzen persönlich vorbehalte. Am 1. Oktober unterschrieb Hitler das Gesetz, am 15. Oktober trat es in Kraft. In Wien musste man zur Kenntnis nehmen, was Berlin entschieden hatte.

97 Ortsgemeinden kamen zu Wien. Einige wurden an alte Bezirke angeschlossen, z.B. Hadersdorf-Weidlingau und Stammersdorf. Die meisten Orte wurden in fünf neuen Bezirke zusammengefasst: 22 (Groß-Enzersdorf), 23 (Schwechat), 24 (Mödling), 25 (Liesing) und 26 (Klosterneuburg). Gleichzeitig kam es zu etlichen Änderungen der Grenze zwischen den alten Bezirken. Am gravierendsten war die Trennung des 13. Bezirks (Hietzing) in einen 13. (Hietzing) und 14. Bezirk (Penzing) sowie der Zusammenschluss der Bezirke 14 (Rudolfsheim) und 15 (Fünfhaus) zum neuen 15. Bezirk (Fünfhaus).

Die Eingemeindung beflügelte die Phantasie der Planer. Die tollste Idee kam von Franz Schuster: Er wollte den Großteil der Häuser der Leopoldstadt abreißen und prachtvoll neu erbauen, mit einer imposanten Aufmarschstraße, die zu einem pompösen „Parteiforum“

nach dem Muster des Nürnberger Reichsparteitagsgeländes führen sollte. Die Leopoldstadt wählte Schuster für ihr Projekt aus, weil sie einen besonders hohen Anteil jüdischer Bewohner hatte (mehr als 30 Prozent) und ein Zentrum jüdischer Einrichtungen war. Jede Erinnerung daran sollte ausgelöscht und der Triumph des Nationalsozialismus dargestellt werden. Andere Architekten planten z.B. Satellitenstädte für 120.000 Einwohner in Floridsdorf und für je 20.000 Bewohner am Laaer Berg und dem Eichkogel.

Übrig blieb ein Plan, bis 1940 20-25.000 Wohnungen zu bauen, verteilt über das ganze Stadtgebiet. Tatsächlich wurden in der Nazizeit bis Anfang 1944 1.400 Wohnungen und an die 1.000 Siedlungshäuser errichtet.

Die Leitung des Bauwesens übernahm vorerst Bürgermeister Neubacher. Noch im Herbst 1938 setzte jedoch Gauleiter Bürckel, ohne Neubacher zu fragen, Hans Lukesch zum Leiter des Bau- und Wohnungswesens in Wien ein. Bürckel, ein Rheinländer, der bis 1938 Reichskommissar für das Saarland war, wurde von Hitler zum Gauleiter von Wien ernannt. Damit war er oberster Chef der Verwaltung Wiens, dem auch der Bürgermeister unterstand. Der von ihm berufene Lukesch besaß für seine Aufgabe keine andere Qualifikation als sein Engagement als illegaler Nazi und höherer SA-Führer. Es kam zu vielen Missständen, auch zu Untersuchungen und Verhaftungen wegen Korruption. Im August 1939 wurde Lukesch abgesetzt. Es folgten rasch wechselnde Leiter, bis schließlich Hermann Göring als Vorsitzender des Reichsverteidigungsrates, der auch umfassende wirtschaftliche Rechte besaß, von Berlin aus Ende 1939 eingriff und Anton Eisenreich aus dem Stab Bürckels zum Chef des Wiener Bau- und Wohnungswesens ernannte.

Einige Architekten des Wiener Stadtbauamtes bemühten sich um die Realisierung der Pläne für Wien. Ein Beispiel dafür ist Konstantin Peller. Er hat zwischen 1923 und 1933 als Oberbaurat der Gemeinde Wien acht meist kleinere Gemeindebauten errichtet, vier davon in Arbeitsgemeinschaften. Die größten davon waren der Dr.-Josef-Bayer-Hof, Märzstraße 115-123, und der Maria- und Rudolf-Fischer-Hof, Laxenburger Straße 98, benannt 1949 nach einem 1943 wegen kommunistischer Betätigung hingerichteten Ehepaar. In der Nazizeit bemühte sich Peller intensiv um einen größeren Auftrag. Schließlich konnte er 1939/41 den einzigen größeren Wohnbau jener Zeit errichten, den Bau Linzer Straße 154-158, der nach dem preußischen Generalmajor Adolf von Lützow benannt ist. Den Namen Lützow trägt auch die am Bau verlaufende Seitengasse. Peller versuchte, Elemente der Gemeindebauten des Roten Wien beizubehalten, reiht jedoch die Baublöcke hintereinander, verzichtet also auf die Hofform. Zugleich betont er an der Hauptfront den wuchtigen Festigungscharakter. Ein anderes Beispiel ist Karl Ehn, wie Peller Oberbaurat der Gemeinde Wien. Er baute zwischen 1923 und 1927 neun Gemeindebauten, darunter den Karl-Marx-Hof in der Heiligenstädter Straße, der zum Symbol der Wiener Gemeindebauten wurde. 1938/39 stellte er sechs kleine Wohnbauten fertig, die er schon vor der Machtübernahme der Nazis begonnen hatte. Während des Krieges erstellte Ehn verschiedene Planungen, die jedoch nicht realisiert wurden. Er wirkte auch, vermutlich unter Druck, an Kasernen- und Rüstungsbauten mit.

Peller und Ehn hatten bis 1945 nicht nur einen ähnlichen Karriere-Verlauf, sie waren auch beide Schüler von Otto Wagner. Ab 1945 erhielt Peller keine Aufträge mehr, während Ehn bis zu seiner Pensionierung noch den Karl-Schönherr-Hof in der Wiesengasse im 9. Bezirk baute.

Eine alte Planung sollte mit dem Bau des Donau-Oder-Kanals umgesetzt werden. Tatsächlich blieb auch dieses Projekt bald stecken, ebenso wie der Ausbau des Messegeländes im Prater. Erfolgreicher waren die Arbeiten für Vorhaben, die unmittelbar dem Krieg dienten: der Ölhafen in der Lobau, der Ausbau der Rüstungsindustrie und mehrerer Ka-

sernen, darunter die größte Kaserne Wiens, die SS-Kaserne in Meidling (jetzt Maria-Theresien-Kaserne). Das letzte Werk waren die Flaktürme, die noch immer das Stadtbild verunzieren.

Sechs Flaktürme wurden in Wien errichtet. Jeweils zwei Türme bildeten eine Einheit von Geschütz- und Leitturm. Standorte sind der Augarten, der Arenbergpark sowie die Stiftskaserne plus dem Esterházypark. Die Türme dienten als Quartier für die beteiligten Soldaten und später auch Schüler, die als „Luftwaffenhelfer“ eingesetzt wurden, als Luftschutzbunker für die Zivilbevölkerung und für Einrichtungen der Rüstungsindustrie. Für die Planung kam der Spezialist Friedrich Tamms aus Berlin, es waren auch Berliner Firmen, die gemeinsam mit dem Stadtbauamt die Türme erbauten.

Struktur und Personal der Planung wurden ab 1938 stark verändert. Mitarbeiter, die nach den „Nürnberger Gesetzen“ wegen drei oder vier jüdischen Großeltern als Juden oder wegen einem oder zwei jüdischen Großelternanteilen als „Mischlinge“ galten, wurden entlassen oder in Ausnahmefällen mit verminderten Bezügen pensioniert. Es war auch ein Entlassungsgrund, wenn Gemeindebedienstete jüdische Ehepartner hatten. Viele Mitarbeiter wurden zur Wehrmacht eingezogen. Mehrere neue Mitarbeiter kamen für Leitungsfunktionen aus Deutschland.

Wichtige Planungsaufträge wurden an deutsche Firmen übertragen, z. B. eine neue U-Bahn-Planung an Siemens-Berlin oder Kasernenbauten an die 1938 für diesen Zweck gegründete „Organisation Todt“. Mitarbeiter der Stadtplanung wurden dabei mit Detailplanungen betraut.

Im Krieg war es mit den planerischen Aufgaben des städtischen Bauamtes schließlich vorbei. Mit der Auflösung der Abteilungen Stadtplanung und Architektur im April 1942 und Bauberatung und Stadtbildpflege im Oktober 1943 gingen die wesentlichen Grundlagen für die Planung verloren. Vom 1941 geschaffenen Planungsamt der Stadt Wien blieb nur die Abteilung Schätzungswesen übrig.



*Abb. 12: Markantes Überbleibsel der Nazi-Baukunst in Wien: die Flaktürme. Der Turm im Esterházy-Park.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 204*

Der Wiederaufbau ab 1945

1945 begann die neue Stadtplanung als gemeinsamer Akt der Stadtverwaltung. Dies war ebenso ein Signal des wiedergewonnenen Demokratieverständnisses wie auch die Konsequenz der tagespolitischen Notwendigkeit. Die Perspektive einer neuen Stadtentwicklung, die zuallererst eine Stadtreparatur erforderte, stellte die gemeinsame Aufgabe Aller dar. Vorrangig war die Behebung der materiellen Zerstörungen, gleichzeitig ging es aber auch um Visionen für eine neue, an den Forderungen der internationalen Moderne orientierten Stadtentwicklung. Deren Ziel – die „aufgelockerte Stadt“ – stand im Konflikt zur historischen Realität der vor allem gründerzeitlich geprägten Stadtstrukturen und Stadträume in Wien und auch im Konflikt zu den an der Bewahrung des historischen Stadtbilds und Stadtraums orientierten Werthaltungen. In der realen Stadtentwicklung dieser Phase findet dann beides statt: im historischen Stadtraum vor allem Reparatur und Rekonstruktion, gelegentlich auch Abbruch und Neubau; in der Stadterweiterung die Gründung erster neuer Siedlungen, die im Leitbild der „aufgelockerten“, „funktionalistischen“ Stadt der Moderne entstehen.

Zerstörung und Reparaturbedarf

Am 18. April 1945 waren erst vier Tage vergangen, seit die letzten Kämpfe in Wien beim Bisamberg vorbei waren. In der Stadt funktionierten weder Post noch Telefon, gab es kein Radio und keine Zeitungen. Es verkehrten nur sowjetische Militärfahrzeuge.

An diesem 18. April kapitulierten die letzten deutschen Stützpunkte im östlichen Niederösterreich bei Korneuburg und Mistelbach, die Front verlief bei St. Pölten und am Semmering. 80 Prozent des Territoriums von Österreich wurden noch von den Nazis beherrscht.

An diesem 18. April affischierten sowjetische Soldaten in ganz Wien Plakate, auf denen stand: „Befehl Nr. 3: Ich mache kund, dass zum provisorischen Bürgermeister der Stadt Wien General i.R. Theodor Körner und zu provisorischen Stellvertretenden Bürgermeistern die Herren Leopold Kunschak und Karl Steinhardt bestellt sind. Der Militärkommandant der Stadt Wien Generalmajor Blagodatow.“

Am Tag vorher hatten sich die drei von der Besatzungsmacht genehmigten Parteien SPÖ, ÖVP und KPÖ über die Bildung einer provisorischen Stadtverwaltung geeinigt. Sie bestand aus sechs Vertretern der SPÖ und je drei Vertretern der ÖVP und der KPÖ. Theodor Körner war im Ersten Weltkrieg 1917/18 Generalstabchef der beiden vereinten Isonzoarmeen, trat 1924 der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei bei, wurde deshalb als General zwangspensioniert und war dann bis 1934 Bundesrat. Er war ein erfolgreicher Verhandler mit der Besatzungsmacht, wozu wesentlich beitrug, dass er sehr gut russisch sprach und als ehemaliger General von der sowjetischen Generalität respektiert wurde. Kunschak war als einstiger christlichsozialer Stadtrat allgemein bekannt. Karl Steinhardt, Mitbegründer der KPÖ 1918, kannte man außerhalb seiner Partei kaum.

Bereits am Tag nach seiner Bestellung unterzeichnete Bürgermeister Körner die erste amtliche Verordnung der Zweiten Republik. Sie betraf die Wohnraumbewirtschaftung. Es wurde festgelegt, dass das gesamte Wohnungswesen amtlich geregelt wird und dass angesichts der außergewöhnlichen Verhältnisse nur das Wohnungsamt Wohnungen vergeben dürfe.

Das Problem war vordringlich. Zehntausende suchten in Wien ein Obdach – Personen, die durch Kriegsereignisse ihre Wohnung verloren hatten, Heimkehrer aus der Kriegsgefangenschaft, aus Konzentrationslagern und Gestapo-Kerkern, Flüchtlinge und Vertriebene. Andererseits gab es Tausende leerstehende Wohnungen von Personen, die wegen ihrer Beteiligung am Naziregime oder einfach aus Angst vor dem Krieg nach Westen geflohen waren.

Einen wirklichen Überblick über die Situation gab es natürlich erst Monate später. Dann war ermittelt, dass durch Luftangriffe und in geringerem Maße während der Kämpfe um Wien 36.851 Wohnungen völlig zerstört und 50.042 durch schwere Schäden unbenutzbar waren. Etwa 70.000 Wohnungen erschienen durch kleinere Schäden, vor allem an den Dächern, im Bestand bedroht. Die Zerstörungen durch den Krieg übertrafen also die Wohnbauleistungen des Roten Wien, rund 65.000 Wohnungen.

Der junge Stadtrat für das Wohnungswesen, Felix Slavik, der schwer krank und nach Verlust eines Auges aus der Gestapo-Haft heimgekehrt war, stand vor einer gigantischen Aufgabe: Ab dem Sommer 1945, als das Wohnungsamt mit allen Außenstellen wieder funktionierte, langten täglich 2.500 bis 3.000 Anträge und Anfragen ein.

Baustadtrat Anton Weber, der schon im Roten Wien für den Wohnungsbau zuständig war, stand vor einer nicht weniger schwierigen Aufgabe: Möglichst viele Wohnungen sollten noch vor dem Winter wieder benutzbar gemacht oder vor dem weiteren Verfall geschützt werden. Aber es gab kein Baumaterial. Und hätte es irgendwo Baumaterial gegeben, so fehlten Fahrzeuge, um es dorthin zu bringen, wo man es brauchte.

Und Weber musste nicht nur an die Wohnungen denken. Mehr als 3.000 Industriebauten und mehr als 400 Kulturbauten, angefangen vom Stephansdom und den meisten repräsentativen Bauten der Ringstraße, waren von den Kriegseinwirkungen betroffen. Im Leben der Stadt wirkte sich noch stärker aus, dass die meisten Brücken unbenutzbar oder total zerstört waren, darunter alle Donaubrücken, außer der Reichsbrücke, die im letzten Augenblick gerettet werden konnte, und alle Brücken über den Donaukanal, die von den flüchtenden deutschen Truppen in der Nacht zum 10. April 1945 gesprengt wurden. Am Hauptnetz der Wasserleitungen wurden 2.284 Kriegsschäden registriert, am Kanalnetz 1.343 Beschädigungen. In den Gleisanlagen der Wiener Verkehrsbetriebe klafften 500 Bombentrichter, fast die Hälfte der 600 km Oberleitungen war zerstört, dazu 500 Leitungsmaste. Von den 3.635 Personenwagen waren 587 zerstört und 1.539 beschädigt. Auf Wiens Verkehrsflächen lagen 850.000 m³ Schutt und 200.000 m³ Müll, außerdem 1,5 Millionen m³ Schutt und Müll auf Bauflächen.

Bürgermeister Körner gelang es noch im April 1945, die Besatzungsmacht zur Hilfe zu bewegen. Sowjetische Pioniere setzten, sicher auch im eigenen Interesse, Brücken über den Donaukanal provisorisch instand, über die Trümmer der im Donaustrom liegenden Floridsdorfer Brücke bauten sie einen hölzernen Fußgängersteg. Sie halfen bei der Sicherung der Staatsopern-Ruine und bei der Sprengung einsturzgefährdeter Ruinen, sie transportierten mit Lastwagen Lebensmittel, Baumaterial und andere Bedarfsgüter.

Als im September die anderen Besatzungsmächte in Wien einzogen, trugen sie ebenfalls vor allem durch Transporthilfe zum Funktionieren der Stadt bei.

Noch vor dem Winter 1945/46 gelang es, 2.379 unbenutzbare Wohnungen wieder benutzbar zu machen und 7.380 Wohnungen vor weiterem Verfall zu sichern.

Auf Antrag der Stadt Wien beschloss die provisorische Staatsregierung ein „Gesetz über die Arbeitspflicht“. Auf dieser Grundlage beschloss die Stadtverwaltung eine allgemeine Aktion zur Freimachung der Verkehrswege, die vorerst für September festgelegt war,

dann bis Ende Oktober verlängert wurde. Alle Wienerinnen und Wiener von 14 bis 60 Jahren sollten daran teilnehmen, ausgenommen Schwangere, Frauen mit Kleinkindern, Behinderte, Kriegsbeschädigte, nachweisbar Kranke und Heimkehrer aus einem KZ, einem Nazi-Kerker oder aus der Kriegsgefangenschaft. Insgesamt mussten Berufstätige 16 Stunden, Schüler 40 Stunden, nicht Berufstätige 60 Stunden mitarbeiten. So weit wie möglich wurden Schaufeln und Handkarren zur Verfügung gestellt. Registrierte Nationalsozialisten waren zur doppelten Leistung verpflichtet. Die Aktion gelang natürlich nicht vollständig. Es gab zu wenig Schaufeln, und viele Personen konnten sich wegen der fehlenden Kontrollmöglichkeit der Teilnahme entziehen.

Trotzdem war die Schuttaktion ein großer Erfolg: Mehr als 90 Prozent der Verkehrsflächen waren Ende Oktober frei von Schutt und Müll, 4.600 Bombentrichter konnten mit dem abgeführten Material aufgefüllt und planiert werden. Wiens Verkehr hatte wieder freie Bahn – eine wichtige Voraussetzung für alle weiteren Arbeiten.



Abb. 13: Die von Bomben zerstörte Albertina im Jahre 1945.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 34

Die Wiederaufbau-Enquete: Visionen und Notwendigkeiten

Optimismus und Engagement der Stadtverwaltung zeigten sich in den ersten Wochen nach der Befreiung auch in der Entschlossenheit, über die drückenden Probleme des Tages hinaus zu denken. Vom Anfang an sollten die Arbeiten zur Behebung der Kriegszerstörungen nach einem langfristigen Plan erfolgen. Zu diesem Zweck berief die Stadtverwaltung eine „Enquete über den Wiederaufbau der Stadt Wien“ ein. Alle in Frage kommenden und bereits funktionierenden Stellen wurden eingeladen – die zuständigen Dienststellen der Regierung, der Stadt Wien und des Landes Niederösterreich, Hochschulen, Kammern, Bundesbahn, Post, Polizei, die zuständigen Berufsorganisationen, wichtige kulturelle Institutionen.

Als Bürgermeister Theodor Körner am 9. Juli 1945, knapp einen Monat nach Kriegsende, die Enquete eröffnete, kamen die meisten Teilnehmer zu Fuß ins Rathaus. Nur wenige hatten ein Fahrrad, keiner ein Auto. Außerhalb des Gürtels funktionierten schon viele Straßenbahn-Linien, innerhalb des Gürtels aber erst eine einzige (Favoritenstraße - Wiedner Hauptstraße bis Oper).

Im Rathaus selbst hatte die Behebung der Kriegsschäden mit der provisorischen Herstellung eines Dachs gerade erst begonnen, sie wurde erst 1971 mit der Wiederherstellung des Südbuffets (seit 1973 Arbeitszimmer des Bürgermeisters) abgeschlossen. Den Teilnehmern an der Enquete, die den Stadtsenatssaal bis auf den letzten Platz füllten, konnten nicht einmal genug Papier und Bleistifte zur Verfügung gestellt werden.

Baustadtrat Anton Weber hielt das Einleitungsreferat, dessen wesentlicher Inhalt im Verwaltungsbericht Wiens für die Jahre 1945-1947 zusammengefasst wurde: „Es ist wiederholt darauf hingewiesen worden, dass es bei dem Wiederaufbau nicht bloß um Beseitigung der Bauschäden geht. Die zu fassenden Beschlüsse sind von schwerwiegender und entscheidender Bedeutung für die bauliche Entwicklung Wiens in den nächsten Jahrzehnten. Der Planung ist nun die einmalige verpflichtende Gelegenheit geboten, die Fehlplanung früherer Zeiten wiedergutzumachen, die Stadt zu sanieren und modern zu gestalten“.

Niemand konnte abschätzen, wann der Wiederaufbau tatsächlich beginnen würde, aber alle wollten vorerst zumindest ihren geistigen Beitrag dazu leisten. Unbestritten war, dass die Beseitigung der Kriegsschäden enorme Mittel erforderte. Im bereits zitierten Verwaltungsbericht heißt es dazu: „Dieser Wiederaufbau kann nicht eine Gelegenheit von Privaten sein, er ist längst überall, wo der Krieg die Städte verheerend heimgesucht hat, zu einer Aufgabe der öffentlichen Verwaltung geworden.“ Es war wie immer: Wo Gewinne zu erzielen sind, wird freie Hand für die Privaten gefordert, wo Kosten entstehen, muss die Allgemeinheit mit Steuermitteln her.

Die Enquete bildete neun Fachkomitees, die 32 Arbeitsausschüsse einsetzten, die sich auch schon mit Themen wie Hochhausbau, U-Bahn, Fertigteilbauten, Hochwasserschutz und Stadterweiterung befassten.

Die Beratungen dauerten mehr als ein halbes Jahr. Sie wurden am 23. Jänner 1946 mit dem Beschluss des 400 Seiten umfassenden Abschlussberichts beendet. 40 Pläne und 24 Fotos waren angeschlossen. Das Werk sollte gedruckt und veröffentlicht werden. Dazu kam es allerdings nicht – ob wegen Papier- oder Geldmangels oder wegen inhaltlicher Bedenken ist nicht mehr feststellbar.

Parallel dazu gelang es, im Wesentlichen schon im Sommer 1945, in erstaunlich kurzer Zeit die nationalsozialistische Organisation der Stadtverwaltung zu überwinden und eine Struktur im demokratischen Geist der Verwaltung vor 1934 aufzubauen. Nach der Wahl des Gemeinderates am 25. November 1945 wurde diese Struktur fixiert und schließlich am 14. Februar 1946, nachdem sie auch die Besatzungsmächte genehmigt hatten, vom Gemeinderat bestätigt. Das Stadtbauamt wurde in zwei Geschäftsgruppen aufgeteilt, „Bauangelegenheiten“ und „Baubehörden und sonstige technische Angelegenheiten“. In der Geschäftsgruppe Bauangelegenheiten fungierten die Magistratsabteilungen 18 (Stadtregulierung) und 19 (Architektur).

Ein Vergleich der Aufgabenstellung und des Personals der Zeit vor 1934, von 1934-38, von 1938-44 und schließlich ab 1946 ist kaum möglich, da ständig Änderungen erfolgten, die vielfach nicht mehr zu ermitteln sind. Besonders deutlich wird das beim Versuch, das Ausmaß der im Mai 1945 mit großem Elan gestarteten, aber bald gebremsten Entnazifizierung im Bereich der Stadt Wien festzustellen. In allen greifbaren Unterlagen gibt es keine Angaben darüber, wie viele Gemeindebedienstete außer Dienst gestellt bzw. wieder eingestellt wurden. Erst Ende 1947 gibt es einen Bericht, dass noch 1.450 ehemalige Nationalsozialisten mit verminderten Bezügen außer Dienst gestellt sind. Sie wurden in der Folge alle, parallel zu den Vorgängen im Staatsdienst, bei der Polizei usw., wieder in

den Dienst gestellt. Ob darunter auch Mitarbeiter der Stadtplanung waren, ist nicht feststellbar. Im Wesentlichen dürften die Beamten des Planungsbereiches nach 1945 vor allem Personen gewesen sein, die entweder die Nazizeit angepasst im Dienst oder als Angehörige der Wehrmacht überlebt hatten. Jene leitenden Funktionäre, die aus Deutschland gekommen waren, wurden schon im Sommer 1945 aus Österreich ausgewiesen.

Die Ziele des Aufbaus

1946 wurde die Zeitschrift „Der Aufbau“ gegründet, in der zwar auch nur beispielsweise über die Enquete berichtet wurde, die sich jedoch in den folgenden Jahren zu einer international viel beachteten Architektur-Zeitschrift entwickelte.

In der Nummer 1 vom Juli 1946 schrieb Franz Novy, der im Februar 1946 den 67-jährigen Anton Weber als Baustadtrat abgelöst hatte: „Die Struktur der Großstadt mittelalterlicher und liberaler Prägung hat sich als falsch und gefährlich erwiesen. Sie kann nicht die äußere Form für die künftige Gesellschaftsordnung sein. Die neue bauliche Ordnung der Zukunftsstadt muss anders aussehen. Die Großstadt muss, den Erkenntnissen modernen Städtebaus gemäß, aufgelockert werden.“

Andere Beiträge in der gleichen Zeitschrift klangen viel vorsichtiger. Der „Hauptschriftleiter“ Baurat Dr. Ing. Hermann Maetz, der als Geschäftsführer der Enquete fungiert hatte, schrieb: „Dieser Krieg hat dem äußeren und inneren Gefüge unserer Städte tiefe Wunden geschlagen. Die vornehmste Aufgabe wird es sein, sie gründlich und ohne umfangreiche Narbenbildung zu heilen. (...) Wien befindet sich im Bestreben nach einem so geordneten, planvollen, bis ins Letzte durchdachten Wiederaufbau- und Erhaltungsprozess nicht allein.“

Zu Wort kam auch Prof. Franz Schuster, der alle politischen Wandlungen in führenden Bau- und Planungspositionen überstanden und u.a. den gigantomanischen Plan für den NSDAP-Bezirk statt der Leopoldstadt entworfen hatte. Nun fungierte er als Exponent des Technischen Beirats für den Wiederaufbau, den die Stadt im November 1945 berufen hatte (nur Experten, keine Mandatäre, Beamte nur in beratender Funktion). Schuster formulierte die Ziele der Planung: „Wiederherstellung der zerstörten Wohnungen und Arbeitsstätten, der Brücken und Verkehrsanlagen, der Aufbau neuer Stadtteile und Ortschaften“.

In diesen unterschiedlichen Stellungnahmen kommt zum Ausdruck, dass die Vorstellungen über den Wiederaufbau keineswegs einheitlich waren. Bürgermeister Körner gab in einem viel zitierten Satz, in dem er bezeichnender Weise das Wort „Wiederaufbau“ vermied, der vorherrschenden Meinung in der Wiener SPÖ Ausdruck: „Aufbauen heißt Bessermachen“. Dem stand die Wunschvorstellung breiter Kreise gegenüber, die einfach lautete: „Wien muss wieder werden, wie es war“.

Zwischen all den unterschiedlichen Überlegungen suchte Dipl.-Ing. Hans Gundacker einen praktikablen Weg. Er formulierte in der ersten Nummer des „Aufbau“ ein Drei-Phasen-Programm. In einer Sofortphase sollten die Energie- und die Wasserversorgung, die Müll- und Abwasserbeseitigung sowie der Straßenbahnverkehr in Ordnung gebracht, Wohnungen gesichert und Kulturbauten geschützt werden. In der Wiederaufbauphase sind die notdürftig geschützten Bauten und Einrichtungen aufzubauen. Im Zukunftsprogramm sollten die Projekte realisiert werden, die eine weitreichende Planung vorsahen.

Gundacker, seit 1913 im Stadtbauamt und seit 1928 Leiter der Abteilung für Wohnbau, war 1945 provisorisch zum Stadtbaudirektor bestellt worden und übte dieses Amt dann

1947-1954 offiziell aus. Er prägte also fast die gesamte Periode des Wiederaufbaus in maßgeblicher Position.

Im „Aufbau“ vom Juli 1946 wurden auch schon die ersten städtebaulichen Wettbewerbe ausgeschrieben. Sie betrafen den Stephansplatz, die Ufer des Donaukanals, das ewige Sorgenkind Karlsplatz und das Gänsehäufel – lauter Bereiche, die im Krieg so gut wie völlig zerstört wurden.

Die ersten Schritte

Gundackers Drei-Phasen-Plan griff vorerst. Die Wiederherstellung der Infrastruktur gelang schneller als erhofft, vor allem dank des großartigen Einsatzes der Mitarbeiter. Schrittweise wurde die Versorgung mit Wasser bis September 1945, mit Strom bis Ende 1945 und mit Gas bis April 1946 wiederhergestellt, bei der Energie allerdings vorerst mit zeitweise entscheidenden Verbrauchsbeschränkungen. Ende 1945 funktionierten auch wieder zwei Drittel des Straßenbahn- und Stadtbahnverkehrs, ein Jahr später mehr als 80 Prozent.

Die Reparatur bzw. Sicherung von Wohnungen machte 1946 trotz des Mangels an Baustoffen und Baumaschinen erhebliche Fortschritte. Man kann sie allerdings nicht exakt angeben. Viel geschah in Privatinitiative. Dazu gehören auch der Schwarzhandel mit Baumaterial und die nicht gemeldeten Nebentätigkeiten von Firmen und Arbeitern.

Auch die von Gundacker angeführten Arbeiten zum Schutz von Kulturbauten wurden weitgehend durchgeführt, ob es sich nun um den Stephansdom und andere Kirchen oder die öffentlichen Bauten der Ringstraßen-Zone handelte. Anders war das bei privaten repräsentativen Bauten, die schwere Kriegsschäden hatten. Viele von ihnen wurden nicht restauriert, sondern dem weiteren Verfall preisgegeben und mussten später – meist wenig befriedigenden – Neubauten weichen. Das gilt z.B. für die beiden Palais Rothschild in der Prinz-Eugen-Straße und der Theresianumgasse, für die Palais Arnstein und Sina auf dem Hohen Markt, das Palais Pollack-Parnau auf dem Schwarzenbergplatz und die Palais Wittgenstein und Toskana in der Argentinierstraße.

Die Statistik verzeichnet auch die Fertigstellung von Neubauten im Jahre 1946. Das waren Fertigstellungen von bereits vor dem Krieg begonnenen Bauten, vor allem Siedlungshäuser in den Bezirken 10 und 22.

Die ersten Neubauten

1947 begann die planmäßige Errichtung von Neubauten. Ein wesentlicher Beitrag dazu kam aus Schweden. Es waren zwei eigens für Wien konstruierte Maschinenkombinationen, die aus Bauschutt Ziegeln pressten. Man nannte sie Vibro-Steine, weil das Material durch Vibration verfestigt wurde. Die Maschinen wurden auf dem Franz-Josef-Kai aufgestellt, weil dort enorme Mengen Schutt zur Verfügung standen.



Abb. 14: Die schwedische Maschinen-Konstruktion, mit der auf dem Franz-Josefs-Kai Bausteine aus dem Schutt gepresst wurden. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 50

Am 23. August 1947 wurde auf dem Wiener Feld in Favoriten der Grundstein für die erste größere Wohnanlage der Zweiten Republik gelegt. Bis 1951 entstanden hier mehr als 1.000 Kleinwohnungen, dazu Gemeinschaftseinrichtungen wie Schule, Kindergarten, Geschäfte und Volksheim. Eigens entwickelt wurden Duplex-Wohnungen, Kleinwohnungen, die später leicht zusammengelegt werden könnten, wobei eine der beiden Küchen zum Badezimmer werden sollte. Die Anlage wurde nach dem 1946 verstorbenen schwedischen Ministerpräsidenten Per Albin Hansson benannt, der die Schwedenhilfe für Österreich geleitet hatte.

Mit dem Bau kleinerer Wohnanlagen wurde 1946 in den Bezirken 13, 18 und 22 begonnen. Sie umfassten zusammen ebenfalls mehr als 1.000 Wohnungen. Die Standorte aller Neubauten wurden allerdings nicht von planerischen Überlegungen bestimmt, sondern von der Baureife der Gründe.

Mehr Baumaterial als für Wohnungen gab es in diesen ersten Jahren nach dem Krieg für Einrichtungen von allgemeiner Bedeutung wie Kranken- und Wohlfahrtsanstalten, Schulen, Kindergärten und Arbeitsstätten. Dabei ging es so gut wie ausschließlich um Reparatur oder Wiederaufbau, nicht um städtebauliche Korrekturen, wie sie der Bürgermeister und die Baustadträte verlangt hatten.



*Abb. 15: Per-Albin-Hansson-Siedlung West, das erste große Wohnbauvorhaben nach dem Zweiten Weltkrieg.
Quelle: media wien*

Wie groß ist Wien?

Als enormes Problem für die Stadtplanung und für die Verwaltung insgesamt erwies sich die Unklarheit der Grenzen zwischen Wien und Niederösterreich. Schon im Mai 1945 kam es zu – inoffiziellen und vertraulichen – Gesprächen zwischen führenden Vertretern der beiden Bundesländer. Die Standpunkte schienen unvereinbar: Wien wollte den 1938 festgelegten Gebietsbereich mit den 26 Bezirken behalten, Niederösterreich wollte den Großteil der 1938 mit Wien vereinten Gemeinden zurück haben.

Am 9. August 1945 wurde das Abkommen der Alliierten über die Besatzungszonen in Österreich verlautbart. Dabei wurde nun endgültig klar, dass die Alliierten auf den Grenzen von 1937 beharrten, sowohl bei der Außengrenze Österreichs als auch bei den Grenzen zwischen den Bundesländern. Nur die 1938 vorgenommenen Änderungen der Grenzen zwischen den alten Wiener Bezirken ließen die Alliierten gelten.

Niederösterreich war sowjetische Besatzungszone. In Wien wurden die Bezirke 7, 8, 9, 17, 18 und 19 amerikanisch, 6, 14, 15 und 16 französisch, 3, 5, 11, 12 und 13 britisch sowie 2, 4, 10, 20 und 21 sowjetisch. Der 1. Bezirk wurde gemeinsam besetzt, mit monatlich wechselndem Vorsitz.



Abb. 16: Die „Vier im Jeep“, die gemeinsame Militärpolizeistreife der vier Besatzungsmächte in Wien, wurden zum Symbol der Besetzung. Von links: die Militärpolizisten Großbritanniens, der USA, der Sowjetunion und Frankreichs.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 35

Für die Stadtverwaltung galten allerdings formalrechtlich die Landesgrenzen von 1938 mit den 26 Bezirken. Sie musste sich also um das ganze Gebiet zwischen Schwechat und Klosterneuburg, Purkersdorf und Groß-Enzersdorf kümmern, auch planerisch und baurechtlich.

In der Praxis bedeutete dies, dass die Grenzen in manchen Außenbezirken quer durch einen Bezirk verliefen. So war der Bezirk Penzing französisch, aber die Bezirksteile Hadersdorf-Weidlingau und Purkersdorf sowjetisch. Simmering war britisch, der Bezirksteil Albern jedoch sowjetisch.

Vor der Nationalratswahl vom 25. November 1945 kam es zwischen Wien und Niederösterreich zu einer ersten Vereinbarung: Mehrere Orte, die 1937 zu Niederösterreich gehört hatten, aber mit Wien eng verbunden waren, wurden Wiener Wahlkreisen angeschlossen. Nun gab es bereits drei unterschiedliche Grenzen zwischen den beiden Bundesländern.

Bald gab es noch eine vierte. In Verhandlungen, die gleich nach der Nationalratswahl begannen, einigten sich die beiden Bundesländer auf eine neue Grenze. Am 14. Februar 1946 beschloss der Wiener Landtag ein entsprechendes Verfassungsgesetz. Niederösterreich stellte den Beschluss im letzten Augenblick zurück, um einen dringenden Wunsch Wiens noch einmal zu überprüfen: Wien wollte Hadersdorf-Weidlingau, dafür sollte das Gelände nördlich des Kuchelauer Hafens zu Klosterneuburg kommen. Schließlich stimmte Niederösterreich zu und beschloss am 19. Juni 1946 das Verfassungsgesetz; Wien folgte am 29. Juni 1946 mit einem neuen Beschluss, der die angeführte Veränderung enthielt. 80 der bis 1938 selbstständigen Gemeinden kamen zu Niederösterreich, 17 verblieben bei Wien.

Wien musste sich dem Druck Niederösterreichs beugen, das die Unterstützung der an dieser Frage mitentscheidenden Mehrheit des Nationalrats hatte und sich auch auf das Prinzip der Wiederherstellung der Verfassung von 1929 berufen konnte.

Der Wiener Landtag beschloss allerdings einstimmig folgende Resolution: „Aus Anlass der Vorlage eines Gebietsänderungsgesetzes, das die Grenzen der Stadt Wien festsetzt, erklärt der Wiener Landtag als Vertreter der gesamten Wiener Bevölkerung, dass diese

Festsetzung der Grenzen nicht den Bedürfnissen der Stadt Wien und dem Willen der Bevölkerung entspricht. Große Siedlungsgebiete der werktätigen Bevölkerung der Stadt Wien werden durch die im Gesetz vorgesehenen Gebietsänderungen von der Stadt Wien abgetrennt, obzwar die Bevölkerung dieser Gebiete fast einhellig dagegen Stellung genommen hat. Dazu gehören auch Industriegebiete, die in unmittelbarem Zusammenhang mit den Wohn- und Industriegebieten der Stadt stehen, wie zum Beispiel das Gebiet von Schwechat und andere. Der Wiener Landtag bedauert, dass eine Zwangslage, die dadurch eingetreten ist, dass ohne Berücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse die im Jahre 1929 geltenden Verfassungsbestimmungen wieder Anwendung finden, ausgenützt wird. Er gibt seinem Willen Ausdruck, dass in Hinkunft die Festsetzung der Grenzen der Stadt Wien nach den Bedürfnissen der Stadt und den Wünschen der Bevölkerung erfolgt. Bei der Schaffung einer neuen Verfassung für das neue, demokratische Österreich wird die Forderung der Stadt Wien und der betroffenen Bevölkerung bei der Festsetzung der Grenzen der Stadt Wien Rechnung getragen werden müssen, wobei der freie und demokratisch erklärte Wille der Bevölkerung der betreffenden Gebiete entscheidend sein muss.“

Ein halbes Jahrhundert danach gibt es die neue Verfassung noch nicht, Wünsche nach neuen Grenzen für Wien sind längst aus den realpolitischen Überlegungen verschwunden. Vorerst allerdings brachten auch die Verfassungsgesetze des Jahres 1946, die vom National- und Bundesrat beschlossen wurden, keine Klärung. Einfache Gesetze konnten die Alliierten nur einstimmig ablehnen, für die Ablehnung von Verfassungsgesetzen genügte jedoch das Veto einer Besatzungsmacht. Diese eine Stimme kam in diesem Fall von der Sowjetunion. Vermutlich ging es darum, dass die Annahme der neuen Grenzen Wiens auch die Grenzen der Besatzungszonen verändert hätte, zum Nachteil der sowjetischen Zone.

Weitere acht Jahre dauerte der Zustand, dass die betroffene Bevölkerung in Unsicherheit über die Zuständigkeit verschiedener Behörden lebte und die Stadtplaner nicht wussten, für welches Gebiet sie planten.

Erst am 1. September 1954 zog die Sowjetunion ihr Veto gegen Wiens neue Grenzen zurück. Dafür mussten allerdings Konstruktionen gefunden werden, die verhinderten, dass sowjetisch besetzte Orte zu einer anderen Zone kamen. So wurden z.B. vorläufig Albern zum 2. Bezirk und Hadersdorf-Weidlingau zum 10. Bezirk gerechnet. Aber immerhin war es nun möglich, den 22. und den 23. Bezirk endgültig zu fixieren. Fünfhaus wurde, einem Wunsch traditionsbewusster Funktionäre entsprechend, in Rudolfsheim-Fünfhaus umbenannt.

Die alte Parzellenstruktur

Die großen administrativen Schwierigkeiten konnten die Entschlossenheit, Wien wieder aufzubauen, sei es nun so schön wie früher oder schöner als je, nicht bremsen.

In dem Maß, in dem der Engpass beim Baumaterial überwunden wurde, stieg auch die Bauleistung. Wurden 1948 nur 357 neue und 145 wieder aufgebaute Wohnungen fertig gestellt, so waren es 1949 bereits 2.063 neue und 446 wieder aufgebaute.

1949 kam die Bautätigkeit voll in Schwung. Die Zahlen der Bauleistungen sind ab diesem Jahr wieder auf dem Niveau des Roten Wien. 1951 wurden 6.448 Gemeindewohnungen fertig gestellt.

Es war allerdings nicht erkennbar, dass hinter den Bauleistungen eine systematische Planung steckte. Im 1985 veröffentlichten Sammelband „Kommunale Perspektiven“ schrieb

Rudolf Edlinger, damals Klubobmann der SPÖ im Rathaus (1986-94 Wohnungsstadtrat, 1994-97 Finanzstadtrat, 1997-2000 Finanzminister): „Unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg hätten zwar die Kriegszerstörungen die Möglichkeit geboten, die städtebauliche Struktur Wiens an vielen Stellen zu verbessern. Die Knappheit der Geldmittel einerseits und die angestrebte Beseitigung der drückenden Wohnungsnot andererseits sowie der Zwang der vorhandenen technischen Infrastruktur haben jedoch zu einer Neubautätigkeit unter Beibehaltung der alten Parzellenstruktur geführt“.

Im Wiener Stadtbauamt wurde das Problem bald erkannt. Eine Lösung versprach man sich von einem Grundbeschaffungs- und Enteignungsgesetz. Um eine breite Unterstützung für diesen Entwurf zu sichern, wurde er mit dem Städtebund diskutiert und schließlich in dessen Vollversammlung am 11. und 12. November 1946 einstimmig beschlossen, danach sofort der Bundesregierung und den drei politischen Parteien zugeleitet. Das Gesetz, das auch ein Vorkaufrecht der Gemeinden enthielt, stieß in der Bundesregierung auf Widerspruch und wurde nicht beschlossen.

Der Wiener Landtag genehmigte Anfang 1947 ein „Gesetz, womit Sonderbestimmungen für den Wiederaufbau Wiens und andere, von der Bauordnung für Wien abweichende Bestimmungen erlassen wurden“. Dabei ging es im Wesentlichen um Erleichterungen, etwa bezüglich der Baustoffe, Fluchtlinien und Höhenlagen, Befestigung der Gehsteige usw. Erstmals wurde der Einbau von Wohnungen in Dachgeschossen gestattet. Ein Vorgriff auf die Zukunft waren die Verpflichtung, Abstellplätze für Kraftfahrzeuge einzubauen und ein Gutachten über die Eingliederung des geplanten Baues in das Stadtbild zu verlangen. Die letzte Bestimmung blieb allerdings praktisch unwirksam, weil damals die allgemeine Forderung war, möglichst rasch zu bauen und deshalb für Stadtbild-Diskussionen auch in sensiblen Bereichen keine Zeit blieb.

Aus dem gleichen Grund blieben auch die Arbeiten am Fluchtlinien- und Bebauungsplan vielfach hinter der Realität zurück. Es war deshalb notwendig, Schwerpunkte zu setzen. Vorrang erhielten Planungen, die der zu erwartenden Verkehrsentwicklung entsprechen sollten, sowie die Versuche, im dicht verbauten Gebiet neue Möglichkeiten für Grünflächen zu schaffen.

Die Ära Brunner

Es störte natürlich auch die zuständigen Politiker und Beamten, dass der Wiederaufbau und die übrigen Arbeiten ohne Berücksichtigung einer grundsätzlichen Planung und einer planerischen Vision erfolgten. Schließlich setzte sich die Meinung durch, dass Wien einen außenstehenden Experten als Stadtplaner braucht. Es sollte jemand sein, der große Erfahrung im Städtebau besitzt, Wien gut kennt und über die internationale Entwicklung Bescheid weiß. Das konnte niemand sein, der die letzten zehn Jahre in Wien verbracht hat, weil Wien in dieser Zeit von der übrigen Welt isoliert war.

Man fand eine geeignete Persönlichkeit: Dr. Dipl.-Ing. Karl Heinrich Brunner-Lehenstein, geboren 1887 in Perchtoldsdorf, aufgewachsen in Wien, wo er an der Technischen Hochschule Architektur und an der Universität Nationalökonomie studierte. Danach besuchte er das Seminar für Städtebau in Dresden, arbeitete als Assistent von Karl Mayreder an der Wiener Technischen Hochschule und habilitierte sich für Städtebau und Bauwesen. In seinen Publikationen gebrauchte er als erster die Begriffe „Baupolitik“ und „Soziales Wohnen“. 1929 wurde er als Professor nach Santiago berufen, wo er den Auftrag erhielt, das Regierungsviertel neu zu gestalten. 1934 wechselte er nach Bogotá, wo ihn die Regierung mit der Ausarbeitung eines Stadtplanes beauftragte. In der Folge leitete er die Ausarbeitung von etwa 30 Stadtregulierungsplänen in mehreren Ländern Südamerikas. 1938 boten ihm die Nazis eine Professur in Wien an, er lehnte jedoch aus politischen Gründen ab und blieb in Lateinamerika.

Im November 1948 wurde Brunner zum Leiter der Wiener Stadtplanung berufen. Seine Aufgabe war zweischichtig. Er sollte in drei Jahren einen neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ausarbeiten, in der Zwischenzeit aber auch alle wichtigen Einzelprojekte der Stadtentwicklung betreuen. Diese Projekte sollten dann in den neuen Gesamtplan einfließen.

Brunner konnte den vorgegebenen Zeitplan einhalten. Das Ergebnis wurde nach Genehmigung durch den Gemeinderat 1952 in einem Buch mit dem Titel „Stadtplanung Wien“ veröffentlicht.

Brunner stellt dabei ein Problem in den Vordergrund, das zum wesentlichen Hindernis für die Planung wurde: den Privatbesitz an Grund und Gebäuden.

Schon in der Einleitung schreibt Brunner auf Seite 8 nach dem Hinweis auf die Forderungen, der Wiederaufbau müsse die Stadtstrukturen verbessern: „Nach diesen allgemeinen Richtlinien oder leitenden Gesichtspunkten müssten also alle größeren Industriebetriebe, die sich im nordwestlichen und westlichen Teil der Stadt oder in der städtebaulich gar nicht entsprechenden Situierung dicht neben Wohngebieten in Liesing befinden, nach den bezeichneten Gebieten verlegt werden. Wie sieht es aber damit hinsichtlich der realen Möglichkeit aus? In den sechs Jahren seit Kriegsende konnte noch kein einziger Betrieb verlegt werden, ganz im Gegenteil musste die Baubehörde in manchen Fällen unvermeidlicher Weise dem weiteren Ausbau derselben zustimmen.“

Der Hinweis, dass der Wunsch, beim Wiederaufbau die Stadtstrukturen zu verbessern, immer wieder an den gesellschaftspolitischen Realitäten scheitert, zieht sich durch das ganze Werk Brunners. Ausführlich befasst sich Brunner z.B. mit dem Wiederaufbau des weitgehend zerstörten Franz-Josefs-Kais. Er erinnert an den städtebaulichen Wettbewerb von 1946 und betont, dass dieser „wertvolle stadtbaukünstlerische Anregungen erbracht“ habe. Und weiter: „Trotz der zweifellos wertvollen Ergebnisse des Wettbewerbes musste die Stadtverwaltung im Jahre 1948 eine neue Studie ausarbeiten lassen, die jedoch gleichfalls derart umfassende Veränderungen im Bau- und Straßenbestand vorschlug,

dass sie unter den herrschenden Verhältnissen nicht zur Grundlage des Regulierungsplanes genommen werden konnte.“

Im Kapitel „Die Finanzierung der städtebaulichen Programme“ führt Brunner auf Seite 203 ein weiteres Beispiel an: „Wenn man den oft deklarierten Forderungen nach Auflockerung des Stadtkörpers, nach Schaffung vermehrter Grünflächen wie auch nach dringlichen Verkehrsreformen entsprechen will, müssen mindestens die hierfür notwendigen Grundflächen erworben werden, bevor sie von privater Seite wieder zur Verbauung gelangen. Es sei hiezu bloß ein Beispiel angeführt: Als eine der dringlichsten Widmungen von durch Kriegseinwirkung zu Ödflächen gewordenen Bauplätzen zur Schaffung von Erholungs- bzw. Spielflächen wäre die im Rahmen der Grünflächenplanung vorgeschlagene Errichtung eines Schulspielplatzes mit anschließender kleiner öffentlicher Grünanlage bei den Schulen der Galileigasse im dicht verbauten Teil des IX. Bezirkes, an der Sobieskigasse, Ecke Sechsschimmelpasse, zu bezeichnen. Dieses Projekt wurde in Berichten, bei Ausstellungen und vor der Gemeinderatskommission immer wieder vertreten und fand insbesondere bei letztgenannter Gelegenheit volle Zustimmung. Da jedoch bisher noch alle zur Schaffung von Grünflächen beantragten Grundankäufe – in drei Fällen im II. Bezirk und vielfach anderswo – mangels eines hierzu bestimmten Fonds abgelehnt wurden, konnte auch der Ankauf der eben genannten Grundflächen nicht eingeleitet werden.

Die Eckparzelle wird nun, dem gedachten Spielplatz nach Süden vorgelagert (und an der Grenzlinie natürlich mit geschlossener Feuermauer versehen) bereits verbaut, wodurch die als Schulspielplatz gedachte Freifläche so eingeengt und beschattet wäre, dass sie fast wertlos wird und das Projekt eliminiert werden muss.“

Insgesamt umfasst die Leistung der Wiener Stadtplanung in der Ära Brunner mehr als 700 Einzelprojekte. Manche sind als exakte Skizzen ausgearbeitet wie der Neubau des AKH als Hochhaus am Gürtel oder die Verbesserung der Verbindung vom Donaukanal zum Praterstern. Andere Aufgaben sind eher allgemein dargestellt, wenn auch als dringend bezeichnet, wie die Erneuerung von Alt-Erdberg und Lichtental.

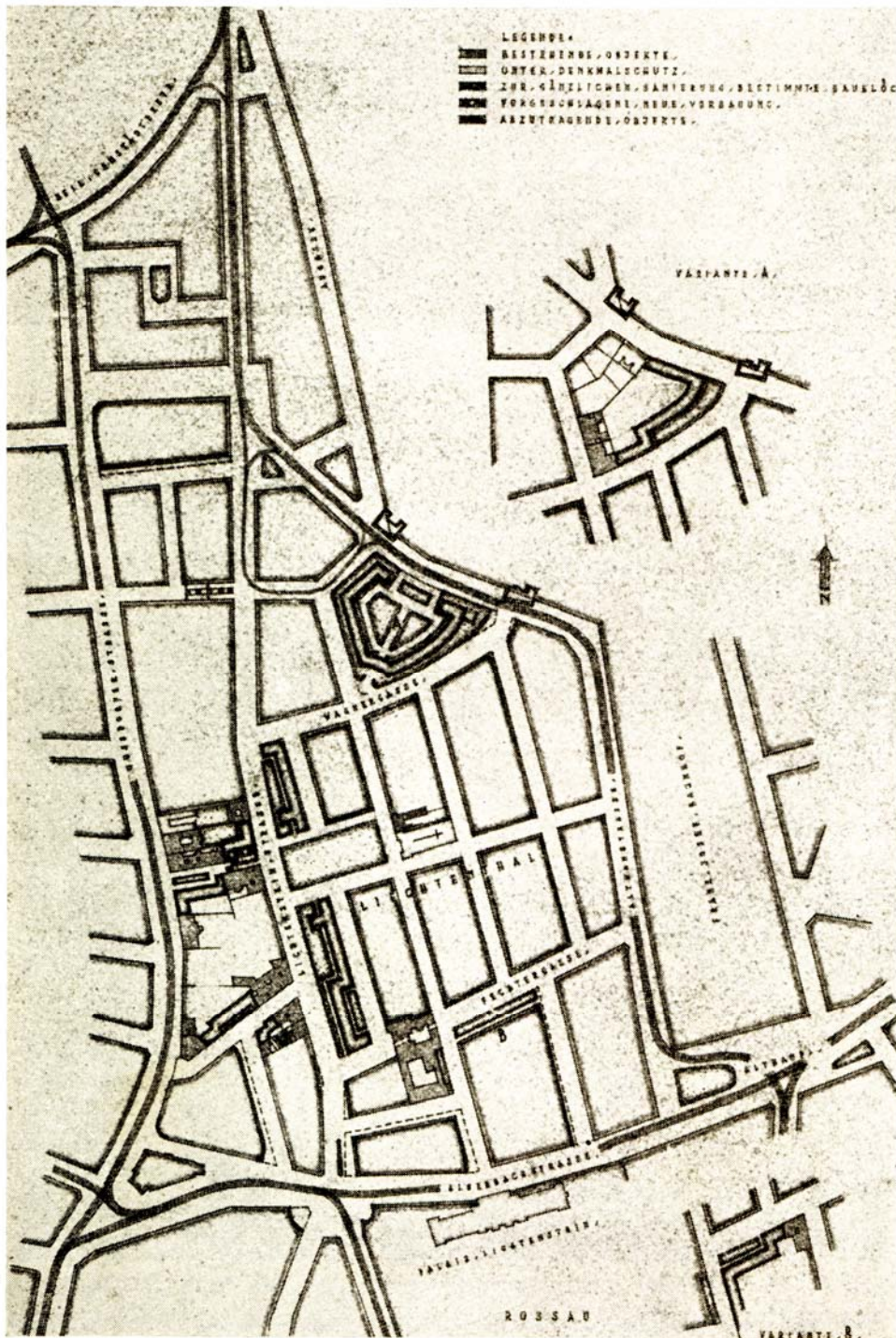


Abb 17: Studie zur Sanierung des Stadtteiles Lichtental, Quelle: Brunner, Seite 126

Brunner wandte sich entschieden gegen die Planung Otto Wagners, die ein gleichmäßiges Wachstum der Stadt in alle Richtungen vorsah. Er schlug vor, zur Senkung der Bevölkerungsdichte in den zu dicht verbauten Stadtteilen einige Trabantenstädte mit jeweils 30.000 bis 60.000 Einwohnern zu bauen. Als erste Standorte empfahl er die Räume Floridsdorf-Stammersdorf, Aspern-Ebling und Inzersdorf-Vösendorf. Als undurchführbar bezeichnete er die seit Jahrzehnten immer wieder vorgebrachte Idee, Grünkeile von den grünen Stadtrandgebieten bis ins Zentrum zu führen. Dass viele seiner Projekte sehr allgemein formuliert sind, begründete er mit der Gefahr der Grundstückspekulation.

Individualverkehr und Stadtentwicklung

Es ist offenbar eine Folge der langen Erfahrung in Amerika, dass Brunner der Planung für den Individualverkehr besonders viel Platz einräumt. Dabei lehnte er die Idee, das Auto aus der Kärntnerstraße zu verbannen, entschieden ab. Auf Ablehnung in der Öffentlichkeit stieß seine Idee, kreuzungsfreie Hochleistungsstraßen über Viadukte zu bauen, etwa von der Votivkirche quer durch den 9. und 18. Bezirk zur Höhenstraße oder in Hietzing vor der Gloriette zum Königberg. Viele andere Vorschläge für den Ausbau des Straßennetzes, etwa für den Bereich des Wientals oder für den 3. Bezirk, erwiesen sich hingegen als wichtige Planungsgrundlagen.

Weniger Beiträge lieferte Brunner für den öffentlichen Verkehr. Markant lediglich der Vorschlag, die Stadtbahn zu verlängern – von Heiligenstadt nach Floridsdorf und von der Gumpendorfer Straße zur Philadelphiabrücke. Den Bau eines U-Bahn-Netzes bezeichnete Brunner als notwendig, sah die Möglichkeit dafür aber erst in der fernerer Zukunft. Bei der Trassenplanung hielt er sich im wesentlichen an die alten Pläne und sah drei Linien vor: Rodaun-Fünfhaus-Neubau-Stephansplatz-Praterstern-Stadion, Hernals-Schottentor-Favoriten, Döbling-Stephansplatz-Simmering. Die vorgeschlagene Verlängerung über die Donau nach Kagran lehnte er mangels Bedarf ab. Für die Straßenbahn sah Brunner nur Einschränkungen vor, weil sie wegen der zu erwartenden Motorisierung nach amerikanischem Muster an Bedeutung verlieren werde, schließlich sprach man schon von künftiger Vollmotorisierung und nannte die Horrorzahl von 300.000 Autos auf Wiens Straßen. Brunner schlug u.a. vor, den Straßenbahnverkehr auf der Ringstraße einzustellen.

Alles in allem bedeutete der von Brunner vorgelegte Stadtplan wegen der Verbindung grundsätzlicher Überlegungen mit einer Fülle von Einzelideen für den gesamten Stadtbereich einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung. Es liegt in der Natur der Sache, dass nur wenig so realisiert wurde, wie es von Brunner geplant war.

Sozialer Städtebau

Der Gemeinderat folgte allerdings einer Anregung Brunners, bessere Voraussetzungen für die Umsetzung geplanter Vorhaben zu schaffen, wenigstens mit einer Deklaration. „8-Punkte-Programm des sozialen Städtebaus“ hieß das Dokument, das am 21. November 1952 beschlossen wurde. In grundsätzlichen Fragen brachte es im wesentlichen nur die Neuauflage der alten Forderung, die Wohn- und Arbeitsgebiete voneinander durch Grünanlagen zu trennen. Darüber hinaus fixiert das Programm die Weiterentwicklung des sozialen Wohnungsbaus mit zwei wesentlichen Verbesserungen. Erstens wurden jetzt alle neuen Wohnungen mit Badezimmern ausgestattet, wobei allerdings vorerst nur die Räume mit den nötigen Anschlüssen bereitgestellt wurden, die Einrichtung jedoch den Mietern überlassen blieb. Zweitens wurde die Mindestgröße der Gemeindewohnungen von 42 auf 55 Quadratmeter Wohnfläche erhöht.



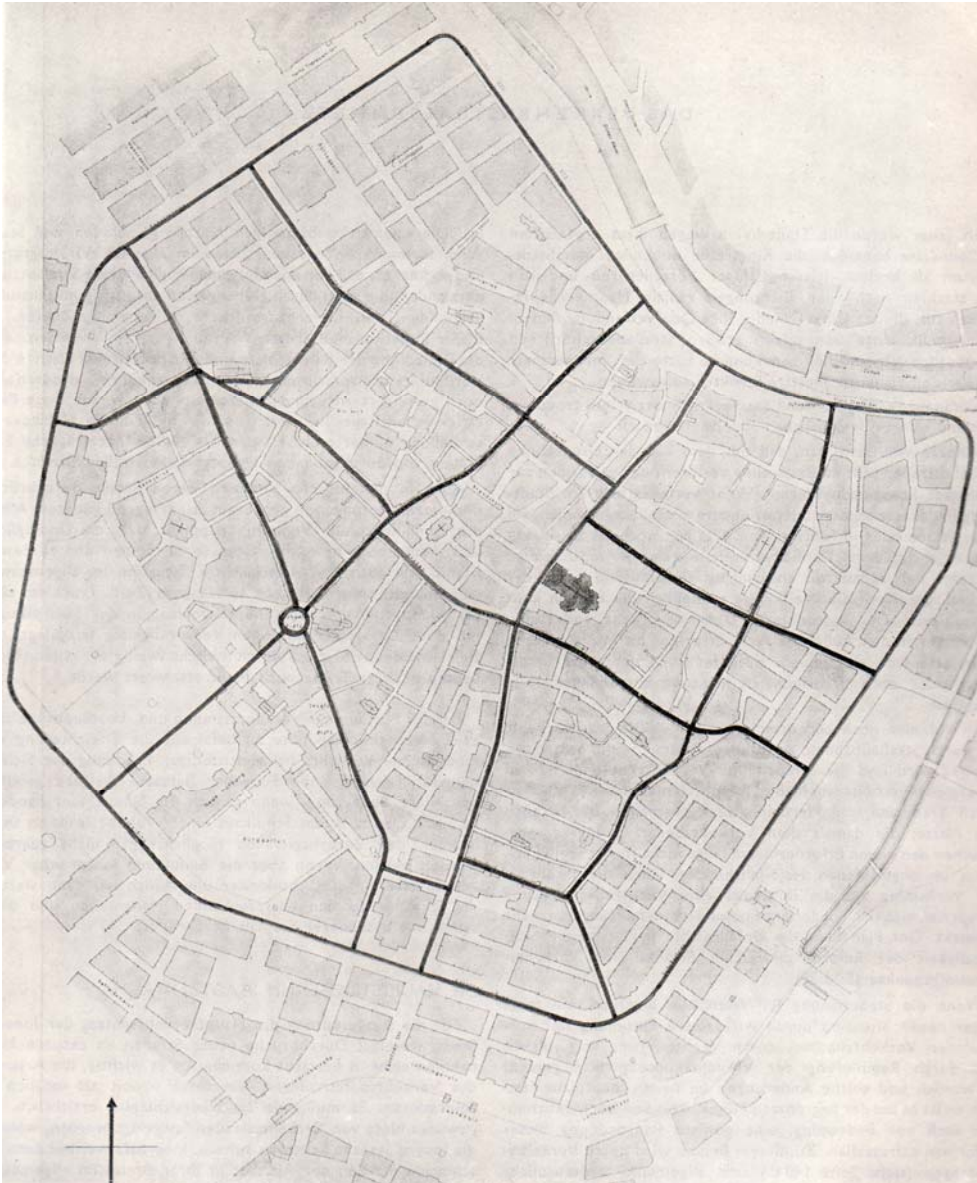
*Abb. 18: Die Kongresssiedlung in Hietzing 1953 verband wesentlich verbesserten Komfort mit dem Bemühen, möglichst billig und schnell viele Wohnungen zu bauen.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 105*

Das Programm wurde in einigen Fragen der Planung konkret. Vor allem wurden die Verlagerung des Schwerpunktes des Wohnungsbaus in Stadtentwicklungsgebiete im 21. und 22. Bezirk festgelegt sowie die Erneuerung innerstädtischer Bereiche (Fischerstiege, Bereich Ruprechtskirche, Schönlatern- und Griechenviertel, Alt-Erdberg, Lichtental u.a.) fixiert.

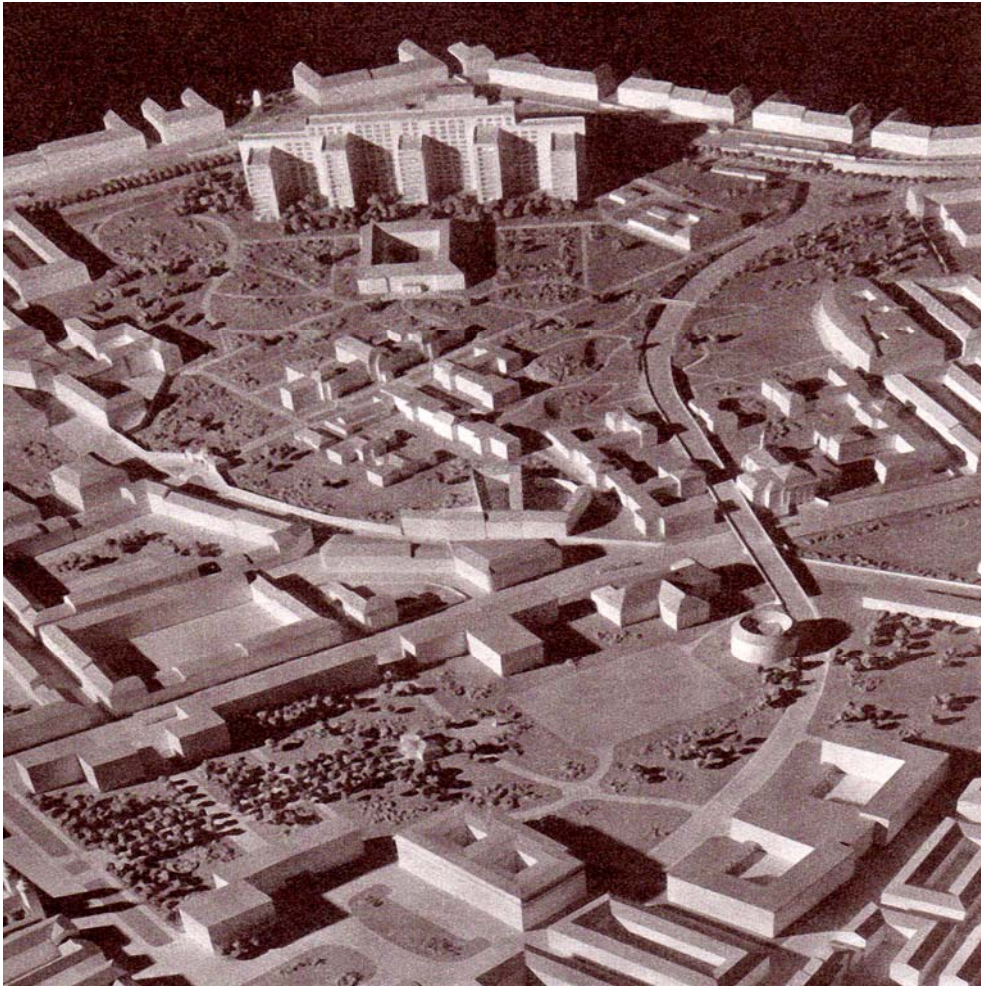
Der Bau von Wohnungen wurde als Hauptaufgabe bestätigt. Das Budget 1952 legte 15,5 Prozent der Ausgaben für den Bau neuer Wohnungen fest. Mit Stolz verwies man darauf, dass 1951 bereits 6.448 Gemeindewohnungen fertig gestellt wurden. Eine solche Bauleistung wurde niemals vorher oder nachher erreicht. Zum Rückgang trug nicht nur bei, dass der Aufwand für die einzelne Wohnung, vor allem wegen der erwähnten Verbesserungen, anstieg, sondern auch der Rückgang des Anteils für Gemeindewohnungen im Budget, der sich schließlich 1959 bei 10 Prozent vorerst stabilisierte. Es kam jedoch gleichzeitig zu einer Verstärkung des Wohnungsbaus durch Genossenschaften und Private, welcher durch den Aufbau der Förderungsmaßnahmen des Bundes und des Landes Wien ermöglicht wurde. Die Bereitstellung von Eigenmitteln der Wohnungssuchenden und von günstigen Krediten führte sogar zu einer Verstärkung des Wohnungsbaus, der schließlich 1967 mit 17.818 fertig gestellten Wohnungen den Höhepunkt erreichte.

In diese Periode fiel auch der Bau des Opernringhofes 1954-59. Hier stand seit 1862 der Heinrichhof, den Theophil Hansen für den Industriellen Heinrich Drasche gebaut hatte. Der markante Bau gegenüber der Oper war ein für die Baugeschichte Wiens wichtiger Wohnblocktyp. 1945 wurde er durch Bombentreffer schwer beschädigt. Stadt Wien, Denkmalamt, Stadtplaner und Architekten so wie viele andere drängten auf die Wiederherstellung des Bauwerks, das ein wesentlicher Faktor der Ringstraßen-Architektur war. Aber die Interessen der privaten Besitzer waren stärker. Als der Bau zur Ruine zerfallen

war, setzten sie die Genehmigung zum Abbruch aus wirtschaftlichen Gründen durch. Die Vergrößerung der verbauten Fläche, die rationelle Raumgestaltung und die geringere Geschosshöhe brachten eine wesentliche Vergrößerung der Nutzfläche. Das Stadtbild an einem der markantesten Plätze Wiens blieb auf der Strecke. Der Opernringhof ist das beste Beispiel dafür, wie die Hoffnungen, dass der Wiederaufbau Fehler der Vergangenheit beseitigen könnte, vielfach ins Gegenteil verkehrt wurden.



*Abb. 19: Stadtplanung 1952: Verkehrsnetz Innere Stadt.
Quelle: Brunner, Seite 36*



*Abb. 20: Modell für
die städtebaul.
Neugestaltung des
AKH
Quelle: Brunner
Seite 123*



*Abb. 21: Luftbild
Neubau AKH
Quelle: media wien*

Aufbruch in eine neue Zeit

Diese Phase umfasst die beginnende Professionalisierung der Stadtplanung. Nach der Ära Brunner, die vom Leitbild der „aufgelockerten“ und „autogerechten“ Stadt und von vielen Einzelideen, aber verhältnismäßig geringer Umsetzung der „neuen Ideen“ geprägt war, wird die Stadtplanung realistischer. Die moderne, neue Stadt bleibt Leitbild, die Realität und auch die Qualität der historischen Stadt als „kostbares Erbe“ und als Entwicklungsfeld wurden aber allmählich anerkannt. Neben einem städtebaulichen Grundkonzept geht es zunehmend auch um konkrete Einzelfragen. Stadtplanung soll die reale Stadtentwicklung strukturieren. Neben der Ausweisung von neuen Zentren und von großen Wohnanlagen werden vor allem Infrastrukturprojekte für die Stadtplanung relevant. Gegenüber der bisherigen Orientierung am Individualverkehr gewinnt die Perspektive des öffentlichen Verkehrs zunehmende Bedeutung. Im Übergang zu einer neuen Phase, in der die Planung - unter anderem durch den Druck der Großprojekte – gesamtstädtisch eine verstärkte Aufmerksamkeit erfährt, entwickelt sich allmählich das Paradigma der Stadterneuerung.

Die Ära Roland Rainer

1958 wurde Roland Rainer zum Wiener Stadtplaner bestellt. Rainer, geboren am 1.5.1910 in Klagenfurt, promovierte 1935 an der Technischen Hochschule Wien und ging dann an die Deutsche Akademie für Städtebau. Trotz Einberufung zum Kriegsdienst konnte er über Fragen des Städtebaus publizieren, wobei er die seit dem 19. Jahrhundert bekannten Entmischungstendenzen aufgriff, aber dabei neue Gesichtspunkte wie die künftige Rolle des Autos, die soziale Durchmischung und die industrielle Bauweise betonte. Das entsprach durchaus der Propaganda jener Zeit. Rainer erlangte dadurch auch rasch die Aufnahme in die Reichsarchitektenkammer. Nach dem Krieg erlangte er in Österreich und Deutschland bald Aufträge. In rascher Folge erschienen Publikationen: 1947 „Die Behausungsfrage“, 1948 „Städtebauliche Prosa“ und „Ebenerdige Wohnhäuser“. In „Städtebauliche Prosa“ nahm Rainer programmatisch zum Wiederaufbau Stellung: „So schwer es sein wird, verlorene Kulturgüter zu ersetzen, so leicht könnte es geschehen, dass die zerstörten Städte als Ganzes, als Umwelt für das tägliche Leben ihrer Menschen, ähnlich fehlerhaft wiedererstehen, wie sie es bisher waren.“

In Wien war Rainers erster Auftrag der Neubau des Hauses Engelbrechtweg 4 in der Werkbundsiedlung (1949/50). Es folgten drei große Aufträge in den fünfziger Jahren: gemeinsam mit Carl Auböck 15 vorgefertigte Einfamilienhäuser aus Holz, Veitingergasse 64-66 (1952-54), die ebenso als Pionierleistungen des urbanen Flachhauses gelobt wie als „Barackensiedlung“ kritisiert wurden; das viel beachtete „Böhler-Haus“ Elisabethstraße 12; und vor allem die Stadthalle, 1952-58, die Rainer auch großes internationales Prestige brachte. 1956 wurde Rainer die Leitung der Meisterschule für Architektur an der Wiener Akademie der bildenden Künste übertragen.

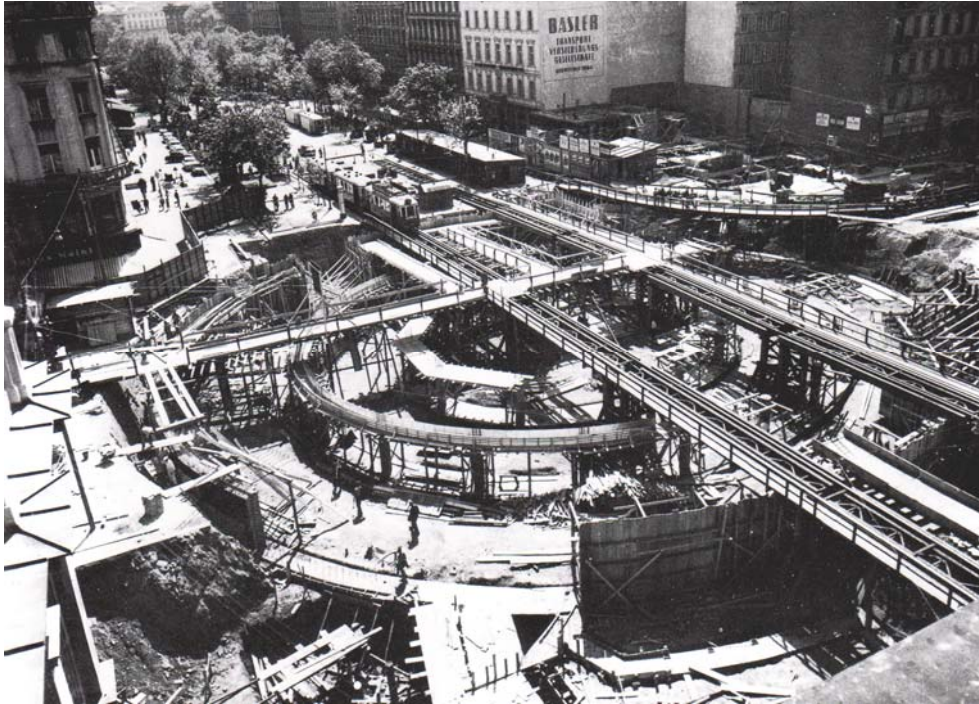


*Abb 22: Stadthalle,
Quelle: Presse und
Informationsdienst
der Stadt Wien*

Am 17. Juni 1958 beschloss der Wiener Gemeinderat einstimmig, Roland Rainer mit 1. Juli 1958 zum Stadtplaner zu bestellen. Am 19. September 1958 wurde Kurt Heller als Nachfolger Leopold Thallers, der kurz nach seinem 70. Geburtstag zurücktrat, zum Baustadtrat gewählt. Rainer und Heller bildeten ein engagiertes Team, das vorerst die volle Unterstützung von Stadtbaudirektor DI Dr. Aladar Pecht fand. So gelang manche Weichenstellung.

Rainer erhielt bei seiner Berufung den Auftrag, in drei Jahren ein städtebauliches Grundkonzept für die Entwicklung Wiens für die nächsten 30 bis 50 Jahre vorzulegen, das in weiteren drei Jahren in Einzelheiten ausgearbeitet und durch entsprechende Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes festgeschrieben werden sollte.

Ab sofort sollte sich Rainer auch mit wichtigen Einzelfragen befassen. Die Ergebnisse seiner Arbeit hatte er einer Gemeinderätlichen Planungskommission unter dem Vorsitz von Bürgermeister Franz Jonas vorzulegen. In der Amtszeit Rainers von 1958 bis 1961 hielt diese Kommission 13 Sitzungen ab, die sich u.a. mit der Autobahn, der Schottenkreuzung, dem Landschaftspark Roter Berg und Küniglberg, dem Einkaufszentrum Hietzing, dem Bebauungsplan Erdberg, der Aufforstung Wiener Berg und Laaer Berg, dem Karlsplatz, dem Raum Philadelphiabrücke, dem Bereich Hietzinger Brücke und dem Eisenstadtplatz befasste. Die Bebauung Eisenstadtplatz, die seit 1928 in Wien ein Planungsthema war, ist 1958 durch einen neuerlichen Ideenwettbewerb in das entscheidende Stadium getreten. Rainer hatte daran wesentlichen Anteil. Er bezeichnete später den Eisenstadtplatz als „typisches Beispiel neuer städtebaulicher Auffassungen“. Die für Wien erstmalige Verwendung von Fertigbauteilen für große Wohnanlagen und der Einbau von Zentralheizungen waren Faktoren dieser neuen Auffassungen.



*Abb. 23: Der Bau der Opernpassage legte 1955 die wichtigste Straßenkreuzung Wiens für lange Zeit lahm.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 130*

Die Olympia-Bewerbung

Am Beginn von Rainers Tätigkeit stand allerdings eine Express-Aufgabe, die schon während seiner Arbeit an der Stadthalle – noch streng vertraulich – im Gespräch war: Wiens Bewerbung um die Olympischen Spiele 1964. Wien wollte damit dem Ziel, neue internationale Geltung zu erlangen, wieder ein Stück näher kommen. Man traute sich durchaus zu, mit den bisherigen Olympischen Spielen nach dem Krieg (London, Helsinki und Melbourne) mithalten. Rainer hatte die Aufgabe, binnen weniger Wochen die Bewerbungsunterlagen fertig zu stellen.

Als zentraler Veranstaltungsort stand das Stadion im Prater fest. Es hatte sich schon bei der Arbeiter-Olympiade 1931 bewährt und 1956 war der modernisierende Umbau in vollem Gang. Dazu kamen das Stadionbad und ein geplantes Hallenstadion im Prater, Rainers Mehrzweck-Stadthalle, die Sporthalle im Donaupark, das Rudergelände auf der Alten Donau und verschiedene Trainingsanlagen. Für den Ausbau der Reitanlage Freudenau und für einige neue Einrichtungen – wie eine Schießstätte – machte Rainer Vorschläge für Standorte und Planungs-Richtlinien, ebenso für das Olympische Dorf.

Es lag nicht an diesen Vorschlägen, die durchaus den damaligen Anforderungen des IOC (Internationales Olympisches Komitee) entsprachen. Es war eine politische Entscheidung, dass Wien hinter Tokio zurückstehen musste: Es entsprach vor allem amerikanischen Wünschen, das nach dem Krieg gedemütigte Japan wieder aufzuwerten, vor allem als Gegengewicht gegen das seit 1949 kommunistische China. Das kam zugleich den Vorstellungen vieler IOC-Mitglieder entgegen, die darauf drängten, erstmals in Asien Spiele abzuhalten (die Spiele 1960 waren bereits an Rom vergeben).

Das Scheitern der Bewerbung Wiens enttäuschte vor allem die Sportler. Manches von den schönen Plänen für die Verbesserung, den Ausbau oder den Neubau von Sportanlagen war ohne Olympische Spiele nicht finanzierbar, wurde zurückgestellt oder überhaupt abgesagt.

Aber Wien ließ sich nicht entmutigen. Eine Bewerbung für die Spiele 1968 schien zwar nach internen Informationen aussichtslos, da dem starken amerikanischen Block bereits die Vergabe an Mexiko zugesichert war, aber für 1972 wollte sich Wien neuerlich bewerben, noch immer gestützt auf die ausgezeichneten Unterlagen von Roland Rainer, die nur den gestiegenen Anforderungen anzupassen waren.

Diesmal scheiterte Wien nicht am IOC, dessen Zustimmung für Wien höchst wahrscheinlich erschien, sondern an der Bundesregierung. Hatte die Koalitionsregierung mit Bundeskanzler Raab 1959 der Bewerbung Wiens zugestimmt, so verweigerte die ÖVP-Alleinregierung von Bundeskanzler Dr. Klaus 1967 die Zustimmung, die nach den IOCSatzungen Voraussetzung für eine Bewerbung war. Die Regierung lehnte nicht nur den auf sie entfallenden Anteil an Kosten für Verkehrsbauten und Bundessporteinrichtungen ab, sondern auch die rein formale Garantie für die Leistungen Wiens.

So erhielt der zweitbeste europäische Bewerber, München, den Zuschlag.

Das städtebauliche Grundkonzept

Am 30. Juni 1961 legte Rainer dem Gemeinderat fristgerecht sein städtebauliches Grundkonzept und einen Generalverkehrsplan vor. Beides entsprach der Aufbruchstimmung nach dem Staatsvertrag.

Im Grundkonzept hält Rainer fest: „Ein Wiener Stadtplaner ist durch ein kostbares Erbe verpflichtet, höchste Maßstäbe anzulegen. Seine Arbeit wird nicht leicht, sie wird vielmehr auch ein Kampf gegen alle die Gewohnheiten und veralteten Vorstellungen und natürlich immer wieder ein Kampf gegen Eigennutz sein müssen; er wird ihn nur mit Erfolg führen können, wenn er der Unterstützung ihrer gewählten Vertreter gewiss sein kann.“

Rainer ging davon aus, dass die Einwohnerzahl Wiens ungefähr gleich bleiben, allerdings die Zahl der Berufstätigen sinken, jene der Pensionisten steigen werde. An umfassenden wissenschaftlichen Untersuchungen veranlasste er deshalb neben der Erfassung der baulichen und sozialen Strukturen auch eine Erhebung über die Wohnverhältnisse älterer Menschen.

Er betonte, dass Wien mit 80 Prozent Kleinwohnungen und dem Substandard der Mehrzahl der Wohnungen nach wie vor besonders schlechte Wohnverhältnisse aufweise. Darüber hinaus bedeute die Verbauung weiter Teile der Stadt, dass „Kinder keine Spielplätze, Erwachsene keine Ruheplätze, Autos keine Parkplätze“ finden.

Rainer kritisierte die fortgesetzte Bautätigkeit im dicht verbauten Gebiet: „Die Bebauung gehört hinaus in die Ebene, wo sie sich wirtschaftlicher und auch sonst viel freier und ungehinderter entfalten kann. Es trifft sich gut, dass in den Ebenen im Osten und Süden auch viele Arbeitsstätten liegen und neue entstehen können.“ Zu berücksichtigen ist, dass Rainer mit „Osten“ die Bezirke 21 und 22 meinte (die für andere den Norden bilden), mit „Süden“ den Raum der Bezirke 10, 11, 12 und 23.

Rainer wandte sich sehr scharf gegen die „rücksichtslose Bodenausbeutung, Boden- und Bauspekulation“. Er traf sich dabei mit der Stadtbaudirektion, die im „Jahrbuch der Stadt Wien 1961“ feststellte: „Erstmalig trat im Jahre 1961 neben der bodenständigen Spekulation auch der ausländische Bodenwucher in Erscheinung. Ausländische Spekulanten bemühten sich, alle Arten von Grundstücken, von der kleinsten Parzelle bis zum Großgrundbesitz, zusammenzukaufen.“

Auch die Bautätigkeit in den Außengebieten der Stadt, die Errichtung von Einfamilienhäusern und Gärten, bemängelte Rainer scharf. Es sei „eine Bauweise, die ursprünglich für die Villa der oberen Zehntausend geschaffen wurde, die in großen Teilen der Erweiterungsgebiete der Stadt zu verhängnisvollsten Fehlentwicklungen in der Geschichte der Stadt geführt hat.“ Erholungs- und Erweiterungsgebiete seien dadurch verloren gegangen.

Rainer bezeichnete sein Konzept als „lebensnahes, realistisches Städtebaukonzept, das Wirklichkeit werden kann“. In den Vordergrund seiner Detailplanungen stellte er den Vorschlag neuer Zentren in Kagran, Liesing (um Amtshaus und Kirche), Favoriten (PAH Nord) sowie ein Universitätszentrum auf dem Gelände des alten AKH.



*Abb. 24: Die Wohnanlage Wiener Flur als Beispiel für Stadterweiterung durch eine Gartenstadt.
Quelle: media wien*



*Abb. 25: Die Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost, markante Stadterweiterung am Südrand.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 87*

Der Generalverkehrsplan

Im Generalverkehrsplan, der für 10 bis 15 Jahre konzipiert war, schloss sich Rainer der damals allgemein vertretenen Meinung an, dass man bei Vollmotorisierung mit 300.000 bis 400.000 Pkw rechnen müsse. Das war damals, als man die Belastung der Wiener Straßen mit 140.000 Pkws bereits als schwer verträglich empfand, eine Horror-Erwartung.

Rainer nahm die Herausforderung an. Er verlangte für die Innenstadt den absoluten Vorrang für Fußgänger und Autobusse, eine Ausschaltung des Durchzugsverkehrs: Man müsse „den Autoverkehr der Stadt anpassen, nicht die Altstadt dem Verkehr opfern.“ Die Überlegungen, lange U-Bahn-Linien zwischen Zentrum und Außenbezirken zu bauen, lehnte Rainer ab, statt dessen wollte er Unterpflaster-Straßenbahnen im Zentrum und eigene Gleiskörper für die Straßenbahn, wo es möglich ist, z.B. in der ehemaligen „Lastenstraße“. Fünfzehn Straßenbahnlinien sollten nach Rainer auf Bus-Betrieb umgestellt werden. Unter den Straßenbauten, die der Generalverkehrsplan vorsah, ragen die spätere Südost-Tangente, die Verlängerung der Adalbert-Stifter-Straße zum Gürtel und die Nordbrücke als damals dritte Donaubrücke hervor. Die Westautobahn A 1 wollte Rainer bis zum Karlsplatz führen.

Der Gemeinderat nahm das von Rainer am 30. Juni 1961 vorgelegte Konzept als Diskussionsgrundlage zur Kenntnis und vertagte die Entscheidung darüber auf eine weitere Sitzung, die dann am 29. und 30. November 1961 stattfand. Dazwischen sind, wie das „Jahrbuch der Stadt Wien“ vermerkt, „der Stadtplaner und seine Mitarbeiter in einer größeren Anzahl von Referaten und einzelnen Besprechungen den Mandataren der Stadt Wien Rede und Antwort über das städtebauliche Grundkonzept gestanden“.

Die Debatten wurden nicht öffentlich geführt, sondern waren unter Hinweis auf die Folgen für die Grundstückssituation vertraulich. Auch eine Ausstellung über das Grundkonzept in der Volkshalle war vorerst nur für Mandatäre und Beamte zugänglich.



*Abb. 26: Die Südost-Tangente, Beispiel für eine relativ rasche und konsequente Umsetzung einer Planung
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 131*

Elf allgemeine Grundsätze

In der zweitägigen Sitzung des Gemeinderates am 29. und 30. November 1961 nahmen je neun Gemeinderäte der regierenden Parteien SPÖ und ÖVP Stellung, je zwei der kleinen Oppositionsparteien FPÖ und KPÖ. Während der Generalverkehrsplan ohne wesentliche Einwände zur Kenntnis genommen wurde, entwickelte sich die Debatte über das Grundkonzept vor allem in Detailfragen so kontroversiell, dass bald klar war, eine Beschlussfassung sei unmöglich. So kam es zu einem mageren Kompromiss: Elf „Grundsätze für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien“, die so allgemein gehalten sind, dass sie in Wirklichkeit so gut wie nichts aussagen:

1. Auflockerung der zu dicht verbauten Stadtgebiete
2. Verdichtung der zu locker verbauten Stadtgebiete
3. Entmischung von gemischt genutzten Wohngebieten
4. Bildung städtebaulicher Zentren
5. Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft
6. Vorsorge für den Massenverkehr

7. Vorsorge für den Individualverkehr
8. Schutz des Stadtbildes
9. Landschaftsschutz; Schutz landwirtschaftlicher Interessen
10. Grünflächenplanung
11. Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Planungshoheit in Wien, mit Niederösterreich und den Nachbargemeinden

Der Stadtplaner wurde beauftragt, jene Unterlagen auszuarbeiten, „die dem Magistrat als Grundlage für die Erstellung seiner Anträge an den Gemeinderat zur Abänderung des Flächenwidmungsplanes und der Bebauungs- und Fluchtlinienpläne zu dienen haben“.

Zugleich wurde beschlossen, die Ausstellung in der Volkshalle nach Entfernung wesentlicher Teile im Dezember 1961 der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Öffentliche Diskussionen wurden nicht vorgesehen.

Verhalten und Beschlüsse des Gemeinderates ließen wenig Zustimmung für den Stadtplaner erkennen. Rainer versuchte noch einige Monate, seine Arbeit erfolgreich fortzusetzen, erkannte aber bald, dass ihm die Möglichkeit dazu nicht mehr im notwendigen Ausmaß geboten wurde. Er hatte offensichtlich nicht mehr die Unterstützung durch Bürgermeister Jonas und Baustadtrat Heller, die ihm anfangs geholfen hatten und vor allem nicht die Unterstützung durch den neuen „starken Mann“ im Rathaus, den Finanzstadtrat Felix Slavik.

Ende 1962 trat Roland Rainer als Stadtplaner zurück.

Neue Formen der Stadtplanung

Die Stadt verzichtete darauf, von außen einen Stadtplaner zu holen und verließ sich auf ihre kompetenten Beamten. Stadtrat Slavik hatte dabei zweifellos großen Einfluss. Von ihm ist bekannt, dass er sich grundsätzlich lieber auf den Apparat des Rathauses stützte als auf Manager und Experten, die von außen geholt wurden und meist von den spezifischen Arbeitsaspekten einer Kommunalverwaltung wenig wissen konnten.

Entscheidende Kraft der Stadt- und Landesplanung wurde die bisher dem Stadtplaner voll unterstellte MA 18, deren Kompetenzen wesentlich erweitert wurden. Ihre Leitung wurde DI Georg Conditt übertragen. Sein Stellvertreter war DI Otto Engelberger, der Conditt 1970 als Leiter nachfolgte.

1969 folgte ein weiterer wesentlicher Schritt: Erstmals wurde eine Geschäftsgruppe „Planung“ installiert und damit war ein Politiker für die gesamte Planung, zu der vorerst auch die Wirtschaftsplanung gehörte, verantwortlich. Betraut wurde Ing. Fritz Hofmann, der sich bereits als Gemeinderat eingehend mit Planungsfragen befasst hatte. Die MA 18 wurde aus der Stadtbauamtsdirektion herausgenommen, die Stadtplanung damit zu einer völlig selbstständigen Einrichtung. Das bedeutete auch einen wichtigen Schritt in gesellschaftspolitischer Hinsicht: Die Arbeit der eigenständigen Stadtplanung unter Leitung eines Politikers machte die gesamte Planungsarbeit zu einer öffentlichen Angelegenheit, die der Bevölkerung Möglichkeiten der Mitwirkung bot. Die richtigen Formen und Methoden dafür mussten allerdings erst in der Praxis entwickelt werden.

1972 wurde die gesamte Stadtbauamtsdirektion der Geschäftsgruppe Planung unterstellt. Zugleich kam die MA 18 (Stadt- und Landesplanung) wieder in die Stadtbauamtsdirektion, in der nun auch wieder eine Gruppe Stadt- und Landesplanung eingerichtet wurde. Engelberger leitete sowohl diese Gruppe als auch die MA 18.

Diese scheinbar bürokratischen Details waren in Wirklichkeit wesentliche Voraussetzungen für eine neue Periode in der Stadtentwicklung. Die Projekte, die in diesem Zeitraum realisiert, begonnen oder geplant wurden, veränderten Wien. Es gelang, Weichenstellungen mit langfristiger Wirkung zu vollziehen. Wien wurde dadurch gründlich verändert. Der Zeitpunkt dafür wurde richtig erkannt. Vorher hätten die Voraussetzungen für so große Vorhaben gefehlt, vor allem das nötige Geld, aber auch die Bereitschaft der Menschen, solche Investitionen in die Zukunft zu akzeptieren, so lange es noch am Nötigsten fehlte.

Zeit der Großprojekte

Zwei der Großprojekte, deren Realisierung in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts begann, sind heute als prägende Faktoren des urbanen Lebens im allgemeinen Bewusstsein: U-Bahn-Bau und Hochwasserschutz. Dem U-Bahn-Bau gingen intensive Diskussionen voraus, wobei die SPÖ mehrheitlich die U-Bahn wegen der hohen Kosten und der langen Baudauer ablehnte und nach anderen Lösungen für den öffentlichen Verkehr suchte, während ÖVP und KPÖ für die U-Bahn eintraten. Über den Hochwasserschutz kam es hingegen zu einem Konflikt zwischen den Parteien SPÖ und ÖVP, die im Rathaus seit 1945 gemeinsam regierten – einem Konflikt, an dem die fast dreißig Jahre funktionierende Koalition schließlich zerbrach. Die SPÖ trat mit Unterstützung der KPÖ für die optimale Lösung mit einem Entlastungsgerinne ein, während die ÖVP die Minimallösung mit Vertiefung des Donaubettes und Erhöhung der Uferkanten verfocht.

Es gab noch andere Vorhaben, die für die Stadtplanung große Herausforderungen bedeuteten und intensiven Einsatz erforderten:

- Ausbau des Straßennetzes (Schwerpunkt Südost-Tangente), neue Donaubrücken, Fußgängerzonen, Garagenkonzept, Parkraumlenkung;
- Neue Orientierung der Energieversorgung mit Fernheizung, Bau eines neuen Kraftwerkes, Umstellung der Gasversorgung auf Direktlieferung von Erdgas;
- Bau eines neuen Schwerpunktspitals links der Donau neben der Fertigstellung des neuen AKH und der Erneuerung der anderen Krankenanstalten;
- Aufbau eines Netzes von neuartigen Pensionistenheimen (jetzt Pensionisten-Wohnhäuser genannt);
- Umweltpolitik mit Bau der Großklärung und damit im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau der Kanalisation, Müllverwertung und -verbrennung;
- Erweiterung des Wald- und Wiesengürtels und des gesamten Grünbereichs durch Aufforstungen (z.B. Laaer Berg), Wiener Internationale Gartenschauen 64 und 74, Ankauf und Öffnung privater Parks (z.B. Dehnepark);
- Weiterentwicklung der Altstadtpflege zur systematischen Stadterneuerung.

Neue Herausforderungen ergaben sich aus den grundlegenden wirtschaftlichen Veränderungen, die vor allem die Großindustrie, aber auch den Handel und das produzierende Gewerbe betrafen. Es galt, neue wirtschaftliche Strukturen zu ermöglichen, vor allem im Bereich der Dienstleistungen und sowohl geeignete Flächen als auch die notwendige Infrastruktur vorzusehen.

Planerische Aufgaben stellten sich auch bei Vorhaben, die der Bund gemeinsam mit der Stadt zu verwirklichen hatte, wie der Schaffung eines Schnellbahnnetzes und dem Bau der UNO-City mit dem Konferenzzentrum.



Abb. 27: Der Beschluss über den Standort der UNO-City erwies sich als langfristig wirksamer Schritt der Stadtentwicklung. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 20

Die Stadtplanung spielte auch eine Schlüsselrolle bei der immer wichtiger werdenden Koordination mit dem Land Niederösterreich und den Umland-Gemeinden, wobei vorerst der Schutz und der Ausbau der Erholungsgebiete sowie die Verkehrsplanung mit den Problemen des Pendelverkehrs im Vordergrund standen.

Neben all dem waren natürlich die „normalen“ Aufgaben zu erfüllen – Bau von Wohnungen, Schulen, Kindergärten, kulturellen und sozialen Einrichtungen, Bädern und anderen Sportanlagen usw.

Bei all diesen Aufgaben geriet ein Grundgedanke der vorangegangenen Jahrzehnte ins Hintertreffen: die Trennung der Bereiche Arbeit und Wohnen. In der Zeit der Dampfmaschine, in der die Fabriken die Nachbarschaft mit Unmengen von Rauch und Ruß überzogen, drängte sich eine solche Trennung geradezu auf. Die Änderung der wirtschaftlichen Strukturen und der technischen Grundlagen der Arbeit führten zu neuen Überlegungen über die anzustrebende Stadtregulierung. In den Vordergrund trat, stärker auch als bei Brunner, die Verkehrsplanung, während grundlegende Planungsideen für die Stadt als Ganzes kaum Platz griffen.

Im 1983 veröffentlichten Buch „60 Jahre kommunaler Wohnbau“, das die zuständigen Magistratsabteilungen unter der redaktionellen Leitung von Dr. Hannelore Bandel gestaltet haben, wird auf diese Stimmung hingewiesen. Danach „war fast in allen Großstädten der Welt eine Planungsverdrossenheit zu beobachten. Die „Großwetterlage“ im Städtebau lag in einem „Planungstief“. Dazu geführt hatte wohl die ernüchternde Erkenntnis, dass es eine einfache Lösung für die vielschichtigen Probleme in der Großstadt nicht gibt. Reißbrettstrategen, die sich mit einem Strich über die Umwelt hinwegsetzen, waren nicht mehr gefragt, dafür wurden aber zu großen Planungskonzepten immer mehr Ökologen, Soziologen und andere Experten hinzugezogen.“



Abb. 28: Das neue AKH 1985, 35 Jahre nach Einigung über Standort und Realisierung als Hochhaus. Dunkel die beiden Bettentürme, im Vordergrund die Personal- und Schulbauten.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 189



Abb. 29: Entfaltung originären urbanen Lebens im Stadterneuerungsgebiet Spittelberg.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 115

Verkehrsplanung dominiert

Wie sehr die Verkehrsplanung in den Vordergrund trat, hat DI Otto Engelberger im „Aufbau“ Nr. 1-3/1969 beschrieben und ihre Bedeutung begründet:

„Wenn man davon ausgeht, dass es das Wesen einer Stadt sein soll, den in ihr Wohnenden und Tätigen ein gesundes und menschenwürdiges Dasein zu bieten, wozu der moderne Verkehr wesentlich beitragen kann, sofern er nicht über die ihm zukommende dienende Funktion hinaus überbewertet wird, kann man jedoch nicht an der Tatsache vorbeisehen, dass das heutige Leben ohne den motorisierten Verkehr nicht mehr denkbar ist. Schon aus diesen Feststellungen ist erkennbar, dass im Verkehrswesen die Interessen aufeinander prallen und sich gegenseitig beschränken. Als Maßstab, welchem Interesse der Vorrang gegeben werden soll, kann daher nur der optimale gesellschaftspolitische Nutzen angewendet werden.“

Die Anpassung einer Stadt wie Wien an die Erfordernisse des Verkehrs wird aber dadurch erschwert, dass sie historisch gewachsen ist und daher den modernen Verkehr nur unter schweren Eingriffen in ihr kompliziertes Gefüge aufnehmen kann. Allzu harte Eingriffe zerstören aber nicht nur das Stadtbild, sondern gefährden auch die Funktionsfähigkeit des Stadtorganismus. Es wird daher der Verkehr durch richtige Zuordnung des Bedarfes an die verschiedenen Träger der Verkehrsarbeit behutsam an die Stadt anzupassen sein, und wo immer es nur möglich ist, wird der Ausbau der Verkehrsanlagen mit der Stadterneuerung zu verbinden sein (...) Diese Betrachtungsweise führt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass Stadtplanung und Verkehrsplanung untrennbar miteinander verbunden sind und keine ohne die andere Erfolg versprechende Lösungen erarbeiten kann.“

Eine wichtige Feststellung trifft Engelberger später in diesem Aufsatz: „Ohne eine freiwillige Einordnung der Verkehrsteilnehmer unter die Erfordernisse des Gemeinwohls wird sich die Verkehrsnot nicht beheben lassen. Es werden daher alle möglichen und sinnvollen Wege zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Abstimmung aufeinander gleichzeitig eingeschlagen und konsequent verfolgt werden müssen. Da keine Zeit mehr zu verlieren ist, wäre es nicht ungefährlich, nur einen Teil der notwendigen Maßnahmen, z.B. die populären, durchzuführen und andere, weil sie wenig Verständnis bei der Bevölkerung finden, zurückstellen zu wollen.“

Es entsprach den Grundsätzen damaliger Politik, dass die wesentlichen Fragen der Planung und Entwicklung der Stadt lange Zeit, nach Möglichkeit bis zur Ausführungsreife, geheim behandelt wurden. Das geschah weniger zur Vermeidung von Gegenaktionen, sondern vor allem unter Hinweis auf die preistreibende Grundstückspekulation.

Fritz Hofmann schreibt in dem von ihm und Jakob Maurer 1988 herausgegebenen Sammelband „Mut zur Stadt“ zu dieser Frage: „Kurz nachdem ich 1963 in den Gemeinderat gewählt worden war, nahm ich an einer Tagung des Klubs der sozialistischen Fraktion teil. Die beiden Themen, die auf der Tagesordnung standen, waren der Bau einer U-Bahn und die Verbesserung des Hochwasserschutzes. Ich gewann den Eindruck, dass ich gerade zur richtigen Zeit in diese Funktion gewählt worden war. Eine „neue Gründerzeit“ begann eben erst Gestalt anzunehmen. Nicht nur die allgemeine Aufbruchstimmung wurde mit diesen beiden Projekten besonders akzentuiert, sondern es konnte damit auch den stereotypen Oppositionsvorwürfen der Konzeptlosigkeit entgegentreten werden (...) Seither beschäftigt mich die Frage, wann der richtige Zeitpunkt sei, um ein Projekt öffentlich vorzustellen. Ich muss gestehen, dass ich bis heute keine allgemein gültige Antwort habe.“

Die U-Bahn – ein problematisches Projekt

Nach der international üblichen Definition ist eine Untergrundbahn (bzw. Metro, Subway, Underground, T-Bahn, Light-Rail usw.) eine schienengebundene Bahn mit eigenem Streckennetz, die im Tunnel, aber auch ebenerdig oder als Hochbahn verkehrt. Gemäß dieser Definition besaß Wien seit 1898 eine U-Bahn, als fünfte Stadt der Welt nach London, Chicago, Budapest und Boston, noch vor Paris, New York und Berlin. In Wien wurde die U-Bahn allerdings nie als solche bezeichnet. Sie hieß Stadtbahn. Ihre Planung berücksichtigte erst in zweiter Linie die Verkehrsbedürfnisse der Wiener und die Stadtentwicklung; in erster Linie standen die Interessen des Militärs, das zur Möglichkeit rascher Truppen- und Nachschubtransporte eine leistungsfähige Bahnverbindung zwischen den Hauptbahnhöfen und den großen Kasernen wünschte.

In Teilen Wiens beeinflusste die Stadtbahn trotzdem die Stadtstruktur. Vor allem Industrien mit hohem Transportbedarf siedelten sich bei ihren Bahnhöfen an, in der Folge entstanden im gleichen Raum auch Arbeiterwohnhäuser. Trotzdem blieb die Verkehrsleistung unter den Erwartungen. 1918 wurde der Stadtbahn-Verkehr wegen des Kohlenmangels gegen Ende des Ersten Weltkrieges eingestellt und danach vorerst nicht wieder aufgenommen.

Wirkliche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewann die Stadtbahn erst, als die Hauptteile 1924 von der Gemeinde Wien übernommen, bis 1925 elektrifiziert und in das Tariffsystem der Straßenbahn einbezogen wurden.

Die Diskussion über den Bau einer „echten“ U-Bahn, die vor allem die City, aber auch die großen Wohnbezirke im Süden der Stadt erschließen sollte, begann schon während des Baus der Stadtbahn. Überlegungen dazu finden sich in allen Stadtentwicklungskonzepten. Sehr konkret war 1910 der Plan des späteren Stadtbaudirektors DI Dr. Franz Musil für eine Linie Hernals – Stephansplatz - Favoriten. Die Vorarbeiten waren weit gediehen, als der Erste Weltkrieg ausbrach und für lange Zeit die finanziellen Chancen für ein solches Projekt beendete. Trotzdem wurden weiter Pläne gezeichnet, wobei Musil als neue Variante eine U-Bahn-Linie von Mauer durch den 13. und 14. Bezirk und die Mariahilfer Straße zum Stephansplatz und weiter durch den 2. Bezirk bis zur Donau vorschlug. Musils Planungen tauchten auch bei der Wiederaufbau-Enquete 1945/46 und im Konzept Brunners auf.

Allerdings wurde bald die Motorisierung zum wichtigsten Verkehrsthema für die Öffentlichkeit und für die Politik. 1956 fand im Wiener Rathaus eine groß angelegte Straßenverkehrs-Enquete mit Beteiligung internationaler Experten statt. Sie brachte im Wesentlichen Vorschläge zugunsten des Autoverkehrs.

Dazu gehörte neben dem Aus- und Umbau von Straßen vor allem die Beseitigung von Behinderungen des Autoverkehrs. Dazu gehörten die Umstellung von Straßenbahnlinien auf Busverkehr, die Beseitigung niveaugleicher Kreuzungen mit der Eisenbahn und der Bau von Tunnels für die Fußgänger an neuralgischen Punkten. Außerdem war die Beseitigung hinderlicher Bauten vorgesehen, wie die Übersiedlung des Naschmarkts nach St. Marx. Alle diese Vorschläge wurden von der Stadtplanung aufgegriffen und finden sich auch in Rainers städtebaulichem Grundkonzept. Spektakulärster Erfolg dieser Zielsetzung war der Bau der Ringstraßen-Unterführungen.

Bei Mitarbeitern der Stadtplanung und in anderen Bereichen des Magistrats trat eine andere Überlegung immer stärker in den Vordergrund – die Überzeugung, dass die Verkehrsprobleme nur zu lösen seien, wenn die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht verringert, sondern erhöht werde. Das hieße, nicht die Stadt dem Verkehr, sondern den

Verkehr der Stadt anzupassen. Da spielte auch schon der Gedanke an eine U-Bahn eine Rolle. Wegen der hohen Kosten erschien er allerdings als Utopie. Andere Wege zu einer zweiten Ebene für den öffentlichen Verkehr wurden gesucht. Nach vielen internen Diskussionen wurde die Öffentlichkeit mit der Ankündigung überrascht, dass die Straßenbahnlinien E2, G2 und H2 zwischen Sezession und Schottenpassage unter die Erde verlegt werden und als Unterpflasterstraßenbahn (Ustraba) geführt werden sollen. Das aufwändige Projekt wurde rasch realisiert, und am 8. Oktober 1966 fuhren die Züge der Zweierlinie erstmals unterirdisch. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer freuten sich über das beseitigte Hindernis, die Fahrgäste der Straßenbahn schimpften, weil sie durch einen Tunnel fahren und beim Schottentor umsteigen mussten. Überdies stellte sich heraus, dass die Ustraba keine Steigerung der Kapazität brachte. Ein zweites, kleineres Ustraba-Stück im Bereich Margaretengürtel – Kliebergasse – Wiedner Hauptstraße wurde noch realisiert, aber dann war diese Idee gestorben.

Vizebürgermeister und Finanzstadtrat Slavik brachte eine neue Idee ein: Warum musste die zweite Verkehrsebene unter die Erde, warum nicht in die Höhe? Die Allwegbahn kam ins Spiel, eine Einschienenbahn nach dem Prinzip der Magnetschwebbahnen.

Diesmal kam es bald zur öffentlichen Diskussion, Allwegbahn gegen U-Bahn. Mit einem dritten Projekt meldeten sich die ÖBB zu Wort: Bahnlinien sollten, so weit wie nötig unterirdisch, bis ins Zentrum geführt werden. Dahinter steckte auch der Traum, einen zentral gelegenen Hauptbahnhof, eventuell unterirdisch, zu bauen. Wegen der Kosten, die noch weit über denen einer U-Bahn lagen, erwies sich dieses Projekt bald als unrealistisch. Auch für die Allwegbahn gab es in der Bevölkerung kaum Sympathie. Zu wenig ansprechend schien die Idee, eine Bahn an den Fenstern im ersten Stock vorbeizuführen.

Wie es schließlich zur Entscheidung kam, berichtet Otto Engelberger in „Mut zur Stadt“: „Einer der damals Mächtigsten (Slavik, Anm. K. St.) war sehr skeptisch, da er selbst viele Ideen hatte und Alternativen in seine Überlegungen miteinbezog. Ich erinnere mich heute noch genau an ein Vieraugengespräch mit dem von mir sehr geschätzten Mann ... Er hat mir kräftig den Kopf gewaschen, weil ich so starr an dieser U-Bahn-Konzeption festhalte, ohne Bereitschaft, Alternativen zu prüfen. Diesen Vorwurf konnte ich entkräften, weil unsere Arbeit sehr weit gediehen und gut begründet war und daher die Nachteile der Alternativen sichtbar gemacht werden konnten. Trotzdem war ich in einer nicht ganz erfreulichen Situation. Denn ich hatte mit einer Reihe von Beamten und freiberuflichen Kollegen zwar die Arbeiten bereits soweit durchgeführt, dass eine vergleichende Beurteilung möglich war, aber die Aufträge für die Arbeiten war ich den Wissenschaftlern noch schuldig, und ich brauchte die Genehmigung des mich im Augenblick nicht gerade sanft behandelnden Gesprächspartners. Ich argumentierte, insistierte und fand skeptische Zustimmung. Dann beichtete ich. Die Reaktion war: Wenn die anderen auch überzeugt werden können, geht es in Ordnung und überdies: für ein solches Vorgehen hat es beim Kaiser einen Orden gegeben.“

So kam es zur für die U-Bahn-Entscheidung wichtigen Tagung in Steyr (Tagung des Wiener SPÖ-Klubs, K. St.). Bürgermeister, Stadträte, Gemeinderäte, werdende Stadträte und der regieführende oberste Beamte der Stadt (Magistratsdirektor Dr. Rudolf Ertl, Anm. K. St.), ohne dessen Hilfe es nicht so gut ausgesehen hätte, stürmten das Rednerpult voller Zustimmung. Der Bann war gebrochen. Und dann gab es den Tag der Tage. Im Großen Sitzungssaal des Wiener Rathauses trat der Wiener Gemeinderat zusammen, die Bezirksvorsteher, die für Wien zuständigen National- und Bundesräte und viele am Geschehen in der Stadt Interessierte waren anwesend. Ein Kollege der Wiener Verkehrsbetriebe und ich hatten die ehrenvolle Aufgabe, das Ergebnis der umfangreichen Arbeiten an der U-Bahn-Planung vorzustellen und zu erklären. An diesem 17. November 1966 wurden die Emp-

fehlungen der Gemeinderätlichen Stadtplanungskommission vom 14. September 1966 zum Thema öffentlicher Verkehr zustimmend zur Kenntnis genommen. Wir alle, die wir daran gearbeitet hatten, wussten nun: Wien wird in naher Zukunft eine U-Bahn haben.“

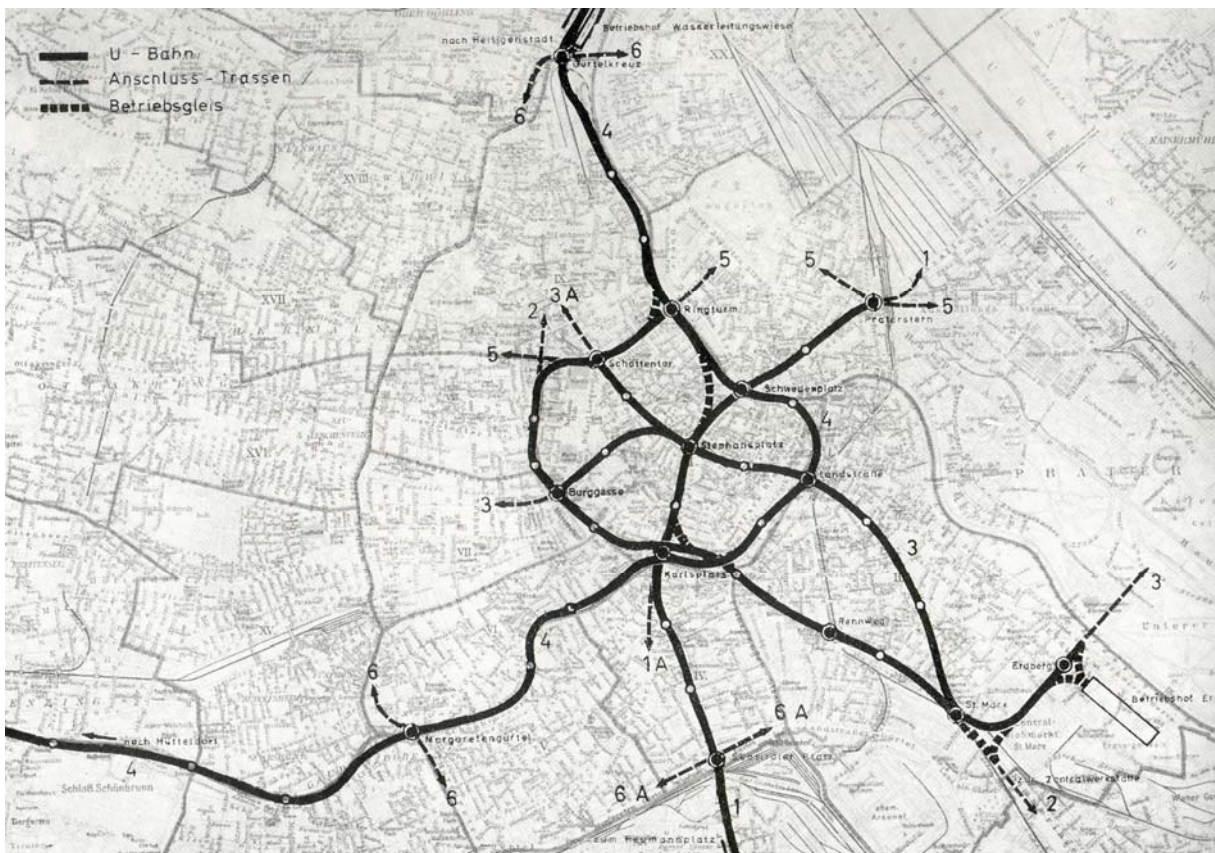


Abb 30: Plan des Grundnetzes der Wiener U-Bahn, 1966,
Quelle: 3 Jahrzehnte U-Bahn-Bau, Seite 20

Grundsätzlich beschlossen war der Bau der Linien U1, U2 und U4. Es folgte die Detailplanung, parallel dazu auch die Arbeit an den Plänen für den weiteren Ausbau der U-Bahn. 1969 war offizieller Baubeginn auf dem Karlsplatz. 1978 bis 1981 wurde das Grundnetz (mit der Verlängerung der U1 nach Kagran) in Etappen in Betrieb genommen, gleichzeitig schon an der U3 und der U6 gearbeitet.

Slavik, um den Haushalt besorgt, schrieb noch 1974 in seinem Buch „Wien – Am Beispiel einer Stadt“, ein Jahr nach seinem Rücktritt als Bürgermeister: „Wahrscheinlich wird die Verwaltung sehr genaue Berechnungen anstellen müssen, ob die Erleichterung, die durch den U-Bahn-Bau erreicht werden können, den hohen finanziellen Aufwand rechtfertigen.“

Inzwischen ist jede Skepsis gegenüber der U-Bahn gewichen. Zu deutlich sprechen die Zahlen: 1974 war die Zahl der Fahrgäste des Wiener öffentlichen Verkehrs auf 395 Millionen jährlich gesunken, bis 2005 stieg sie auf 747 Millionen. Die U-Bahn ist der wichtigste Verkehrsträger geworden – und ihre Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, das Entstehen neuer Wohn- und Wirtschaftszentren sind sichtbar.



Abb. 31: Gigantische Baugrube für die U-Bahn neben dem Stephansdom. Exakte Detailplanung mit dem obersten Gebot: Sicherheit für den Dom.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 150



*Abb. 32: Umbau der
„Lastenstraße“
Mitte der sechziger
Jahre für die
Ustraba.
Quelle: 150 Jahre
Wiener Stadtbau-
amt, Seite 129*

Schwerpunkte des Wirkens von Victor Gruen

Zu einer wichtigen Persönlichkeit in allen Fragen der Entwicklung wurde in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der Stadt- und Verkehrsplaner Victor Gruen. Er hatte kein offizielles Amt in der Stadt, aber sein Rat war gefragt und wurde gehört. So verbrachte der „starke Mann“ der Rathaus-Politik, Felix Slavik, viele Stunden in Diskussion mit Gruen.

Als Sohn des Rechtsanwaltes Dr. Adolf Grünbaum wurde er am 18.7.1903 in Wien geboren. Nach Absolvierung der damaligen Staatsgewerbeschule für Hochbau und einem nicht abgeschlossenen Architektur-Studium an der Akademie der bildenden Künste war er für verschiedene Bauunternehmer als Innenausstatter tätig. Sein Hauptinteresse galt allerdings dem politischen Kabarett, für das er als Conferencier, Autor und Ausstatter wirkte. Seine Hauptthemen waren Kritik am autoritären Ständestaat und Warnungen vor dem Nationalsozialismus. 1938 floh er mit seiner Gattin Lizzie in die USA.

Er amerikanisierte seinen Namen auf Gruen, gründete in New York einen Wiener Theaterverein und organisierte am Broadway die Aufführung von zwei Kabarett-Revuen. Davon konnte man allerdings nicht auf die Dauer leben. Gruen begann sich mit Stadtplanung zu befassen. Er wollte die Urbanität der gewachsenen europäischen Städte als Beispiel für die Städte der USA propagieren. Damit hatte er in kurzer Zeit sensationellen Erfolg. 1950 führte er die „Victor Gruen Associates“ für Architektur, Planung und Ingenieurwesen mit Büros in Los Angeles, New York und Chicago mit mehr als 300 Mitarbeitern. 1956 baute Gruen in Minneapolis (Minnesota) das erste Einkaufszentrum am Stadtrand, das bald vielfach nachgeahmt wurde und ihm den Ruf „Vater der Einkaufszentren“ eintrug.

1952 versuchte Gruen erstmals, nach Wien heimzukehren. Er wurde hier, wie so viele Heimkehrwillige, unfreundlich empfangen. Die Architektenkammer wollte ihm die Führung des Berufstitels Architekt untersagen, da er nur in den USA die entsprechenden Prüfungen abgelegt hatte. In einem langwierigen Prozess musste Gruen durchsetzen, dass er die Berufsbezeichnung führen durfte, allerdings nur als „Architect“, mit „c“ geschrieben.

Gruen kam trotzdem immer wieder nach Wien. Bei der Wiener Stadtverwaltung fand er schließlich jenes Interesse für seine Ideen und Erfahrungen, das ihm die Fachwelt vorerst weitgehend versagte.

Zu kühn waren für Wien, das sich gerade anschickte, wieder den Anschluss an die Welt zu finden, die Ideen des Heimkehrers. Gruen wirkte mit diesen Ideen wie ein Wanderprediger – nicht nur in Wien, sondern als Berater mehrerer europäischer Regierungen und Stadtverwaltungen, in den Niederlanden und in Norwegen, in Paris, Moskau, Stockholm und Rom.

Gruen warnte davor, die USA zu kopieren. Er warnte davor, die Städte dem Autoverkehr zu opfern. Er trat ebenso vehement für den Schutz der Umwelt ein, lange, bevor dies ein vielfach geäußertes Prinzip wurde und entsprechende Schlagworte wie „Umweltschutz“ aufkamen. Gruen war seiner Zeit weit voraus, als er im motorisierten Individualverkehr und in der Atomenergie besondere Gefahren sah.

1971 verlegte Gruen seinen Hauptwohnsitz nach Wien, Schwarzenbergplatz 10. Im Jahr darauf gründete er das Wiener Institut für Umweltplanung. Ein solches Institut führte er seit 1968 in Los Angeles. Diese beiden Institute waren fortan die Arbeitszentren Gruens, konkrete Detailplanungen überließ er Jüngeren.

Wiens Stadtplaner waren für die Ideen und Anregungen Gruens stets aufgeschlossen. Das wurde besonders deutlich in deren Auswirkungen auf die Verkehrsplanung. Wahrscheinlich hätte sich der Grundsatz, dass im Interesse des Funktionierens der Stadt der öffentliche Verkehr Vorrang haben müsse, nicht so rasch durchgesetzt, wären nicht Gruens unermüdliche Mahnungen gehört worden. In manchen Einzelfragen gab es allerdings auch Differenzen. So sah Gruen in der U-Bahn keine brauchbare Lösung der Wiener Verkehrsprobleme. Wegen der hohen Kosten und wegen der Probleme mit dem hügeligen Gelände Wiens würde es viel zu lange dauern, bis in Wien ein brauchbares Netz entstünde. Gruen war ein Verfechter des Gedankens, über dem Straßenniveau eine zweite Verkehrsebene zu erschließen, etwa durch die Allwegbahn. Er gewann einflussreiche Politiker für diese Idee, aber nicht die Medien und die Bevölkerung, für die der Gedanke einer vor ihren Fenstern vorbeifahrenden Hochbahn eine Horrorvision war.

Auch sein beständiger Hinweis, dass es ein Missverständnis sei, in ihm einen Verfechter von Einkaufszentren am Stadtrand zu sehen, fand kaum Echo. Immer wieder betonte er, dass die Einkaufszentren in dezentrierten, amorphen amerikanischen Städten angemessen seien, weil sie zentrumsbildend wirken können, während sie in alten europäischen Städten nur negative Auswirkungen haben könnten. Gruen ging es immer darum, Urbanität zu schaffen und sie nicht zu zerstören.

Mit anderen Vorschlägen hatte Gruen mehr Erfolg. So fiel seine Anregung, für den Autobusverkehr in den engen und winkligen Gassen des Zentrums einen kleinen und wendigen Bus zu entwickeln, auf fruchtbaren Boden. Der verkehrs- und umweltfreundliche Citybus wurde 1976 auf den innerstädtischen Linien 2A und 3A erstmals eingesetzt und bewährte sich. Wichtig war auch der Beitrag Gruens zur Errichtung von Fußgängerzonen in Wien. Andere Länder waren voran gegangen, Rotterdam schon 1951-53, dann Kopenhagen und Zürich, zahlreiche deutsche und italienische Städte. Auch Wiens Verkehrsplaner befassten sich mit dieser Möglichkeit, Straßenraum für die Menschen zurück zu gewinnen. Aber erst, als sich Gruen vehement für die Idee einsetzte und maßgebliche Politiker mit Felix Slavik an der Spitze dafür gewann, wurden aus diesen Ideen reale Projekte. In der ersten Hälfte der siebziger Jahre entstanden auch in Wien zahlreiche Fußgängerzonen, vor allem die beiden großen Bereiche Kärntnerstraße-Graben-Kohlmarkt (1971-73) und Favoritenstraße (1974).

Gruen starb am 14. Februar 1980 in Wien.



Abb.33: Die 1976 eröffnete Fußgängerzone Favoritenstraße.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 133

Die Donauinsel - ein umstrittenes Projekt

Von noch größerer Wirkung auf das Bild und die Entwicklung der Stadt als der U-Bahn-Bau war die Neugestaltung des Donaubereichs in Wien, für die der Bau des absoluten Hochwasserschutzes die große Chance bot.

Die Donau verbreiterte sich ursprünglich nach dem Durchbruch zwischen Leopoldsberg und Bisamberg im flachen Wiener Becken in mehreren Flussläufen mit kleinen Seitenarmen, dazwischen Tümpel und Sümpfe. Diese vom Wasser geprägte Landschaft veränderte sich mit jedem Hoch- oder Niedrigwasser.

Jahrhunderte hindurch wurde versucht, die Hindernisse und Bedrohungen durch diese Situation in den Griff zu bekommen. Es gelang, Teile des betroffenen Gebietes dem Wasser für eine Besiedelung abzurufen, wobei allerdings diese Baugebiete weiter der Hochwassergefahr ausgesetzt waren.

Das Hochwasser von 1830 war nicht das ärgste, wohl aber das folgenschwerste in der Geschichte der Stadt, weil es zum Teil bereits dicht verbautes Gebiet betraf: In der Leopoldstadt kamen 74 Menschen ums Leben, 681 Häuser wurden zerstört oder abbruchreif. Am linken Donauufer wurde die Ortschaft Kimerleinsdorf völlig zerstört, sie verschwand für immer von den Karten.

Dem Wunsch, etwas zur Verhinderung solcher Katastrophen zu unternehmen, standen die Experten vorerst rat- und hilflos gegenüber. Das änderte sich erst mit der Aufbruch-

stimmung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, als das Vertrauen in die aufblühende Technik alles machbar erscheinen ließ. Vor allem einigen ambitionierten Wiener Gemeinderäten, allen voran dem Geologen Univ.-Prof. Dr. Eduard Suess und dem späteren Bürgermeister Dr. Cajetan Felder, ist es zu verdanken, dass die große Donauregulierung in den Jahren 1869-1875 zustande kam. Es war eine gewaltige ingenieurtechnische Leistung: Für den Hauptstrom wurde ein ganz neues Bett gegraben, die meisten vorhandenen Wasserläufe wurden trockengelegt, die verbleibenden, vor allem der Donaukanal und die Alte Donau, wurden reguliert. Zum Schutz vor Hochwasser wurde die rechte Uferkante sehr hoch angelegt, am linken Ufer ein ausgedehntes Überschwemmungsgebiet geschaffen.

Die Techniker glaubten daran, dass ihnen der absolute Hochwasserschutz gelungen sei – und die Militärs, die bei allen städtebaulichen Vorhaben ein entscheidendes Wort mitzureden hatten, waren zufrieden, weil ihnen die neue Lösung die gewünschten guten und sicheren Verkehrswege für Eisenbahn und Straße über die Donau bot.

Unzufrieden waren einige Architekten, die sich für Städtebau interessierten. Es störte sie, dass Donaubett und Überschwemmungsgebiet eine breite Barriere zwischen der Stadt, die am rechten Ufer lag, und den damals noch selbstständigen Orten am linken Ufer bildete. Wien lag nicht an der Donau, wie etwa Budapest oder Belgrad, sondern abseits des Stroms.

Dazu kam bald eine zweite Kritik. Bei Hochwassern in den Jahren 1897 und 1899, deren Dimensionen weit unter jenen von 1830 lagen, war der neue Hochwasserschutz bis an die Grenze belastet. Es wurde gefordert, den Hochwasserschutz, der für 11.000 Kubikmeter pro Sekunde ausgelegt war, auf 14.000 Kubikmeter zu verstärken. Aber wie?

Kommissionen wurden eingesetzt, Experten beauftragt – das Problem kam nicht mehr vom Tisch. Es gab immer wieder neue Vorschläge. Eine Idee kehrte allerdings seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts immer wieder: das Entlastungsgerinne, sei es nun im Überschwemmungsgebiet oder in weitem Bogen durch das Marchfeld.

In der Öffentlichkeit, aber auch bei den zuständigen Politikern und Behörden sank das Interesse an dieser Frage allmählich, weil in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kein schweres Hochwasser die Stadt betraf, der Hinweis auf die untragbar hohen Kosten ermüdend wirkte und vor allem die großen anderen Probleme im Vordergrund standen.

Das war so bis 1954. In diesem Katastrophenjahr wurde zuerst der Westen Österreichs von schweren Lawinenabgängen betroffen, dann der Osten Österreichs von einer Überschwemmung. Die Folgen in Wien waren nicht so arg wie in einigen Städten Nieder- und Oberösterreichs, aber immerhin standen der Handelskai und viele Keller im 2. und 20. Bezirk unter Wasser. Die starken Regenfälle im Juli 1954 hörten zum Glück auf, bevor die drohende Überschwemmung von E-Werk und Gaswerk in Simmering passierte, die Milliarden Schäden bedeutet hätte.

Plötzlich stand die Verbesserung des Hochwasserschutzes wieder auf der Tagesordnung und im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. All die alten Pläne und Ideen wurden aus den Archiven geholt. Für die Stadt, die sich gerade erst anschickte, die Folgen des Zweiten Weltkriegs zu überwinden, schien das alles unrealistisch.

Die Donau ist ein Bundesgewässer, Wien musste also mit den zuständigen Bundesstellen – konkret dem Landwirtschaftsministerium – verhandeln. Allmählich ergaben sich zwei unterschiedliche Standpunkte. Von Bundesseite wurde als sicherste und zugleich kostengünstigste Maßnahme vorgeschlagen, die Uferkanten entsprechend zu erhöhen. Wiens Stadtplaner verfolgten aber die unrealistisch erscheinende Idee, im Überschwemmungs-

gebiet ein Entlastungsgerinne zu bauen. Zwischen diesem Gerinne und dem Hauptstrom sollte ein Damm verlaufen. Im Lauf der internen Diskussionen nahm dieser Damm den Charakter einer künstlichen Insel an.

Mitte der sechziger Jahre gelang es den Stadtplanern, die Politiker der SPÖ-Mehrheit des Gemeinderates für ihr zuvor als zu teuer empfundenen Projekt zu gewinnen. Eine Rolle spielte dabei der Hinweis, dass die Möglichkeit dargestellt wurde, einen Teil der Donauinsel als Bauland zu nutzen. Das betraf vor allem den Bereich zwischen Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke, der sich als hochwertiges Bauland anbot.

Im Gemeinderat konnte in dieser Frage allerdings keine Übereinstimmung erzielt werden. Die ÖVP, im Rathaus mit der SPÖ in einer Koalition verbunden, lehnte Entlastungsgerinne und Donauinsel als zu teuer strikt ab und unterstützte die Auffassung der Bundesregierung. Im Nationalrat unterstützte die SPÖ-Opposition den Wiener Standpunkt gegen die ÖVP-Alleinregierung. Die Fronten verliefen also parteipolitisch. Am Streit um die Zukunft der Donau ergab sich ein Zwiespalt in der Wiener Koalition, der sich immer mehr zuspitzte und 1973 schließlich zum Bruch dieser Koalition führte.

Im Konflikt mit dem Bund schlug Wien einen Kompromiss vor: Der Bund sollte nur den Kostenanteil tragen, der sich aus dem billigeren Projekt ergeben hätte, während Wien die gesamten Mehrkosten für das aufwändigere Projekt übernahm. Das schuf eine Basis für Erfolg versprechende Verhandlungen, die sich vorerst allerdings zäh dahin zogen. Als jedoch 1970 die ÖVP-Alleinregierung von einer SPÖ-Alleinregierung abgelöst wurde, gelang relativ rasch die Akzeptanz der Wiener Pläne.

Im Wiener Gemeinderat wurde trotzdem bereits am 12. September 1969 gegen die Stimmen der ÖVP der Bau des Entlastungsgerinnes und der Donauinsel beschlossen. Zu diesem Zeitpunkt hatten auch schon erste Vorarbeiten begonnen, die allerdings für beide Projekte nötig gewesen wären. Sie betrafen im Wesentlichen Verbesserungen der rechten Uferkante, Probebohrungen im Überschwemmungsgebiet und einen Modellversuch in der Freudenau.

In der Stadtplanung gab es Diskussionen über die Donauinsel und darüber hinaus über die städtebaulichen Chancen, die sich aus dem Projekt ergaben. 1969 wurde in Wien erstmals ein Stadtrat für Stadt- und Landesplanung berufen, Ing. Fritz Hofmann, der von Beginn an das Thema dieser Diskussionen aufgriff.

Das Wasserbau-Projekt für die Donauinsel sah eine schnurgerade, durchgehend 200 Meter breite Insel mit steilen und technisch befestigten Ufern vor. Die Frage der Nutzung, eine teilweise Verbauung als Möglichkeit eingeschlossen, blieb vorerst offen.

Hofmann gewann Slavik, der nun Bürgermeister war, und andere Entscheidungsträger für die Idee, eine international besetzte Jury mit der Durchführung eines zweistufigen städtebaulichen Wettbewerbs für die Zukunft des Donauraums und primär die Donauinsel zu beauftragen. Die Bagger waren schon am Werk, als 1972 diese Arbeit begann. Der deutsche Architekt und Stadtplaner Thomas Sieverts berichtet im bereits mehrfach zitierten Werk „Mut zur Stadt“:

„Die Stadt entschied sich, trotz der laufenden Bauarbeiten, für einen interdisziplinären zweiphasigen Planungswettbewerb, mit dem Ziel, die ökologische, ästhetische und nutzungsmäßige Qualität der Hochwasser-Schutzmaßnahme zu verbessern. Seit dieser Zeit habe ich, zuerst als Preisrichter und später als städtebaulicher Fachberater, das Projekt laufend begleitet, so dass ich aus eigener Erfahrung berichten kann. Mit dem Wettbewerb beginnt eine neue und faszinierende Geschichte des Experiments mit neuen Formen der interdisziplinären Planungsorganisation und Planungsdurchführung. Schon das Preisgericht war interdisziplinär besetzt: Bauingenieure, Architekten, Landschaftsplaner, Ver-

kehrplaner und ein Ökologe als neuer und an Bedeutung wachsender Partner bildeten das Beratungs- und Empfehlungsgremium. Die Ergebnisse dieses Wettbewerbs waren überaus anregend in ihren erfolgreichen Versuchen, das „Entlastungsgerinne“ zu „ökologisieren“, indem man leichte Biegungen einbaute und die Ufer nach Neigung, Material und Bewuchs differenzierte, unter striktem Schutz der noch vorhandenen Altarm-Reste und des alten Baumbestandes (...) Die Jury empfahl die Freihaltung von jeglicher Bebauung und die Widmung für vielfältige Formen der Erholung.“

Im gleichen Buch schrieb der Schweizer Architekt und Stadtplaner Jakob Maurer, Prof. der Zürcher ETH, Vorsitzender der Projektorganisation Donaubereich: „Wien demonstriert an den Beispielen der Neugestaltung des Donaubereichs und der Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, wie eine mutige Stadtpolitik die Voraussetzungen schaffen kann, um weiterführende Ideen für Verfahren und Organisation, wie für Gestalt und Konstruktion in Taten überzuleiten. Diese Beispiele stehen im Gegensatz zu der in den vergangenen Jahren die Stadtpolitik vieler europäischer Städte dominierenden Angst vor irgendwelchen Neuerungen und Versuchen und der beinahe manischen Sucht, nur bis zur Gegenwart zu denken. Realisierbare Ideen für die Stadt von morgen in Europa sind erforderlich. Die Zukunft der europäischen Städte unterliegt nicht allein irgendwelchen Umständen. Die Geschichte der europäischen Städte und ihre Gestalt und Konstruktion müssen keine Last sein, sondern sie können und sollen die Basis sein, aus der Ideen sprießen und auf der die Taten gründen.“

Die einst so umstrittene Donauinsel mit dem Entlastungsgerinne, das den freundlicheren Namen Neue Donau erhielt, sind seit einem Vierteljahrhundert allseits anerkannte Realität, als sensationelle Leistung der Planung und der übrigen beteiligten Faktoren international hoch gelobt – ein Werk, für das sich Wien gerne beneiden lässt.

Optimismus, ernsthafte Dialogbereitschaft und eine neue Form der umfassenden Planung wurden glanzvoll bestätigt.



Abb. 34: Erstes Modell der Donauinsel, schrurgerade zwischen Strom und geplantem Entlastungsgerinne. Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 161



*Abb. 35:
Donauinsel, erbaut
nach revidierter
Planung.
Quelle: media wien*



*Abb 36: Blick auf
die Donauinsel vom
Kahlenberg,
Quelle: Ma18,
R.Christanell*

Stadtplanung wird ein öffentliches Thema

U-Bahn und Donauinsel, vor allem aber die Debatten vor Beginn der beiden Vorhaben, änderten die stadtpolitische Atmosphäre. Die Stadtplanung, früher eher ein Thema für Fachleute und Politiker, erhielt breiten Raum in den Medien und in der allgemeinen Diskussion. Der Optimismus und das innovative Engagement, die von der Stadtverwaltung und vor allem von den Planungsorganen ausgingen, übertrugen sich auf erhebliche Teile der Bevölkerung. Neue Begriffe wie Umweltschutz, Vollwertwohnen und sanfte Stadterneuerung wurden rasch bekannte Begriffe. Die neuen Begriffe – vor allem jene, die Umweltprobleme artikulierten – mussten als Herausforderungen gesehen und beachtet werden.

Planungsstadtrat Hofmann stellte 1972 „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ zur Diskussion, die auf den Ideen beruhten, die in der Stadtplanung erarbeitet wurden. Es waren neue Töne, die man da hörte. Bezeichnend ist, was als „Zielsetzung“ formuliert wurde:

- a) Bekämpfung der Umweltkrise nicht nur durch die defensiven Maßnahmen des Umweltschutzes, sondern auch durch die konstruktive Methode der Umweltplanung.
- b) Die jetzt zügellose Entwicklung muss dahingehend umgelenkt werden, dass das einseitige Streben nach materiellem Wachstum begrenzt und das Streben nach Qualität des Lebens, nach Gesundheit und ideellen Werten in den Vordergrund gerückt wird.
- c) Ausrichtung der Stadtplanung aufgrund der Erkenntnis, dass sie integraler Teil der Umweltplanung sein muss, und zwar ein vordringliches Anliegen, weil in den Ballungsräumen die Krisenerscheinungen sich am meisten ausdrücken.

Diese drei Punkte bringen ein neues Stadtgefühl zum Ausdruck, dessen Umsetzung nicht reibungslos verlaufen konnte. Exemplarisch kam dies mit einem Ereignis zum Ausdruck, das einige Jahre vorher in dieser Form unvorstellbar gewesen wäre.

Es ging um den Sternwartepark, ein für die Öffentlichkeit gesperrtes Parkgelände im Besitz der Wiener Universität. Von der 58.891 m² großen Grünfläche sollten 3.615 m² mit dem dringend benötigten Neubau des Zoologischen Instituts der Universität verbaut werden. Stadtverwaltung und Bezirksvertretung stimmten zu, die Sache nahm ihren normalen Weg ohne sonderliche Probleme. Da meldete sich plötzlich eine Bürgerinitiative zu Wort, die gegen das Vorhaben auftrat. Die Hausverwaltung einiger in der Nachbarschaft befindlichen Eigentums-Wohnbauten stand offenbar hinter dieser Initiative, die von der „Kronen-Zeitung“ mit einer massiven Kampagne unterstützt wurde. Die Diskussion erlangte eine solche Schärfe und so große Beachtung in den Medien, dass sich die Stadtverwaltung entschloss, eine Volksbefragung abzuhalten, die erste in der Geschichte Wiens. Sie fand von 21. bis 26. Mai 1973 statt. Ein Drittel der Stimmberechtigten nahm teil, 57,45 Prozent davon stimmten gegen den Bau des Instituts, der damit gescheitert war.

In der Wiener SPÖ gab man Bürgermeister Slavik die Schuld an dieser Affäre. Beim Landesparteitag, der zwei Wochen nach dieser Volksbefragung stattfand, erhielt Slavik nur 67,3 Prozent der Stimmen. Das war ihm zu wenig Vertrauen. Er trat zurück. Leopold Gratz wurde sein Nachfolger.

Die Affäre Sternwartepark überschattete die 1972 einberufenen Stadtentwicklungs-Enquete, die vor der Aufgabe stand, die Gedanken der Leitlinien zur umfassenden Meinungsbildung unter Einbeziehung der Bevölkerung und der Wissenschaft zu nützen. Das gelang nur teilweise, weil die Medien wegen der in den Vordergrund gerückten Streitfrage die notwendige Öffentlichkeit nicht herstellten. In Fachkreisen ergab sich jedoch weitgehend das gewünschte Echo und damit eine wertvolle Ideenvielfalt.

Das anerkannte auch Leopold Gratz, der am 5. Juli 1973 als Nachfolger von Felix Slavik zum Bürgermeister gewählt wurde. In seiner Antrittsrede vor dem Gemeinderat betonte er: „Die Planung der Stadtentwicklung sollte davon ausgehen, dass es vielleicht statistisch den Durchschnittswiener gibt, aber ansonsten Wien eine Einheit in der Vielfalt ist, das heißt, aus einer Vielfalt von Altersgruppen, Berufsgruppen und verschiedenen Erwartungen über Umweltbedürfnisse besteht. Das haben ja auch die Beratungen im Rahmen der Leitliniendiskussion ergeben. Die Planung, die hier wertvolle Vorarbeiten geleistet hat, wird auf die differenzierten Wünsche und Notwendigkeiten Rücksicht nehmen.“ Gratz

legt in der Rede die verschiedenen Gesichtspunkte der Vielfalt dar und schließt diesen Abschnitt mit einem Bekenntnis zur „lebendigen, humanen Stadt“, deren Weiterentwicklung im Sinne der neuen Überlegungen und der neuen Erkenntnisse die große Herausforderung ist.

Für die Stadtverwaltung und insbesondere die Stadtplanung ergab sich aus all dem die Schlussfolgerung, dass die Bevölkerung so früh wie möglich in die Arbeit einzubinden sei. Ein Beispiel dafür sollte die Aktion „Planquadrat“ im 4. Bezirk werden. Sie betraf 325 Wohnungen im Block zwischen Margaretenstraße, Schikanedergasse, Mühlgasse und Preßgasse mit Häusern sehr unterschiedlichen Alters und Zustands. Es war seit langem geplant, in diesem Block eine Grünanlage zu schaffen. Nun sollte das geschehen, gleichzeitig sollten die Häuser saniert, ein Teil abgebrochen werden. Alles sollte in Zusammenarbeit mit den Bewohnern geschehen. Die Aktion wurde dadurch spektakulär, dass sie vom Fernsehen mit einem ständigen Aufnahmeteam und häufigen Berichten begleitet wurde. Die Beteiligung des Fernsehens erwies sich allerdings als problematisch. Es ergab sich der Effekt, den man auch von Parlamenten kennt: Die Gegenwart von Kameras und Mikrofonen fördert nicht die Bereitschaft zum offenen, sachlichen Gespräch, sondern die Neigung zu plakativen Deklarationen. Die Erarbeitung von Kompromissen wurde dadurch nicht erleichtert, sondern erschwert. Es kam zu großen Verzögerungen beim Suchen nach Lösungen, die für alle tragbar waren. Nur der unermüdliche Einsatz der Mitarbeiter der Stadtverwaltung verhinderte den mehrmals drohenden Abbruch der Gespräche und führte schließlich trotz allem zum Erfolg. Das dauerte allerdings fast sechs Jahre, von 1974 bis 1979.

Für die Öffentlichkeit sank das am Anfang große Interesse am Planquadrat schon nach einigen Monaten, bis es im Sommer 1976 von anderen Themen völlig verdrängt wurde: dem Einsturz der Reichsbrücke am Sonntag, dem 1. August 1976 um etwa 4:55 Uhr.

Es geschah zu einem Zeitpunkt, in dem eine neue Akzentuierung der Stadtpolitik bevorstand. In der Euphorie über die großen Projekte mit U-Bahn, Donauinsel und den anderen großen Vorhaben waren manche Details der Arbeit für die Stadt vernachlässigt worden. Gerade im Vergleich mit den großen Leistungen wurden die störenden Kleinigkeiten von verschmutzt verlassenen Baustellen über unnötige Lärmentwicklung und schäbige Hausfassaden bis zu Mängeln der Straßenreinigung und der Müllabfuhr verstärkt als störend empfunden. Im September 1976 sollte deshalb eine Kampagne „Das große Programm der kleinen Dinge“ gestartet und die Bevölkerung zur Mitarbeit aufgerufen werden. Die Druckvorlagen für Plakate und Inserate, der Entwurf eines Bürgermeister-Briefs an alle Wienerinnen und Wiener und anderes Informationsmaterial waren schon vorbereitet. Das ganze schöne Vorhaben versank mit der Reichsbrücke in der Donau. Es war schon in den ersten Stunden nach dem Einsturz der meistfrequentierten Straßenbrücke Österreichs klar, dass alle freien Ressourcen der Stadt für die Überwindung der Folgen erforderlich waren. Die bereits begonnenen Projekte waren natürlich weiter zu führen, aber sonst hatten sich alle Kräfte auf die Freimachung der Donau für die Schifffahrt, die Wiederherstellung der unterbrochenen Versorgungsleitungen, den Bau von Brückenprovisorien, aber auch die Klärung der Einsturzursache und schließlich den Neubau der Reichsbrücke zu konzentrieren.

Stadtrat Hofmann, der seit 1973 für Stadtgestaltung und Verkehr und somit auch für die Brücken zuständig war, trat zurück. Als Stadtrat für Stadtplanung folgte ihm Univ.-Prof. DI Dr. Rudolf Wurzer.



*Abb. 37: Die neue Bautechnik begünstigte die einfache Zeilenbauweise als besonders rasch und preiswert. Hier Wohnhausanlage Rennbahnweg.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 107*



*Abb. 38: Die eingestürzte Reichsbrücke.
Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 140*

Die ganze Problematik um die Reichsbrücke wurde noch wesentlich verschärft, als am 23. Dezember 1976 Sicherheitsbedenken bezüglich der Floridsdorfer Brücke auftauchten. Bürgermeister Gratz ordnete daraufhin die sofortige Sperre der Brücke an. Wien hatte statt drei Donaubrücken nur mehr eine und dazu zwei kleine Notbrücken zur Verfügung. Das Interesse der Politik und der Öffentlichkeit an der Stadtplanung ging für einige Monate verloren. Es war eine Zäsur in einer bemerkenswerten Entwicklung der Planungspolitik.

Die Phase von 1976 bis 1989 – verstärkte Wertschätzung der Stadt

Die Stadtentwicklung orientiert sich verstärkt an den Qualitäten der historisch überlieferten Urbanität. In Abkehr von der funktionalistischen Doktrin der „neuen Stadt“ findet eine Reflexion darüber statt, wie der überlieferte Stadtraum modernisiert und wie die weitere Stadtentwicklung sozial, urban und umweltgerecht erfolgen kann. Ziel ist die Entwicklung eines umfassenden Stadtentwicklungsplanes, der unter klaren und einfachen Prinzipien die Gesamtqualität der räumlichen Entwicklung sicherstellen soll. Die Aufgabe dieses Planes (STEP 84) ist die Ordnungsstiftung für ein moderates Wachstum, das auf die Umwelt Rücksicht nehmen und vor allem soziale Erfordernisse berücksichtigen soll. Generell wird Planung komplexer. Neue Instrumente und Verfahren werden entwickelt. Die am deutlichsten sichtbare Umsetzung der urbanistischen Ziele erfolgt in der Stadterneuerung, sowie im Zusammenhang mit dem – anfangs in der Planung durchaus umstrittenen – U-Bahn-Bau, der innerhalb der dicht bebauten Stadtstruktur starke Impulse setzt und ein Strukturgerüst für die Stadterweiterung bildet.

Der STEP 84 - die kompakte Darstellung der Planungsphilosophie

Ende 1976 beauftragte Bürgermeister Leopold Gratz die Geschäftsgruppe Stadtplanung unter der Leitung von Stadtrat Rudolf Wurzer in Zusammenarbeit mit den anderen Geschäftsgruppen des Magistrates und der Magistratsdirektion, einen Stadtentwicklungsplan auszuarbeiten. Das Ziel war, eine umfassende Stadtplanung für Wien zu schaffen. Zur Durchführung der Bearbeitungen wurde ein „Arbeitskreis Stadtentwicklungsplan“ in der Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung eingerichtet. Die Koordinierung innerhalb des Magistrates erfolgte im „Arbeitsausschuss Stadtentwicklungsplan“ unter der Leitung des Koordinationsbüros der Magistratsdirektion, in dem sämtliche Geschäftsgruppen vertreten waren. Für den Sachbereich Verkehr wurde 1977 ein eigener Arbeitskreis eingerichtet, um eine Verkehrskonzeption zu erarbeiten, die zugleich Teil des Stadtentwicklungsplanes sein sollte.

Im Prinzip umfasste die Erarbeitung des STEP 84, für die umfangreiche und gründliche Bestandsaufnahmen unternommen wurden, beinahe ein Jahrzehnt der Planungsgeschichte Wiens. Gleichzeitig mit der Erarbeitung des STEP 84 erfolgte, und zwar weitgehend von den selben Personen, das „Alltagsgeschäft“ der Stadtplanung. Wenngleich dieses nicht immer deckungsgleich mit den grundsätzlichen und längerfristigen Intentionen von „großen Plänen“ sein kann, ist dennoch anzunehmen, dass eine größtmögliche Kongruenz mit den Zielen, die in den STEP 84 eingearbeitet wurden, gegeben war. Somit ist der STEP 84 jenes Dokument, das die grundsätzlichen Werthaltungen dieser Jahre zusammenfassend formuliert.

1981 wurde der Entwurf des STEP der Öffentlichkeit vorgelegt und zur Diskussion gestellt. In mehreren Diskussionsphasen erfolgten an die 3.000 Stellungnahmen. Eine Ausstellung über den STEP im Messepalast wurde von 25.000 Menschen besucht. Die heftigen Diskussionen und die intensive Beteiligung von BürgerInnen, Interessensvertretungen und ExpertInnen zeigten das Interesse der Wiener Öffentlichkeit an der Stadtentwicklung.

Nach der Neuwahl des Gemeinderates im Jahr 1983 schied Stadtrat Rudolf Wurzer aus dem Amt. Die Fertigstellung des STEP erfolgte unter Stadtrat Fritz Hoffmann. Im November 1984 wurde der STEP vom Gemeinderat beschlossen.

Die Grundsätze der Wiener Stadtentwicklungspolitik

Dem STEP 84 wurden „Grundsätze der Wiener Stadtentwicklungspolitik“ vorangestellt. Sie sollten als „grober Orientierungsrahmen“ und „Ausgleich im oft unübersichtlichen Feld gesellschaftlicher Widersprüche“ dienen.

Der Schwerpunkt dieser Grundsätze liegt in der gesellschaftlichen Entwicklung: Verbesserung der Lebensverhältnisse, soziale Gerechtigkeit, Solidarität, städtische Reichhaltigkeit, Stadtkultur – Stadtgestalt, Mitwirkung und Selbstbestimmung.

Mit diesem sozial-emanzipatorischen Schwerpunkt nahm die Planung einen breiteren gesellschaftspolitischen Diskurs auf. Seine Schlüsselformulierungen waren: „Mehr Lebensqualität“ und „Demokratie wagen“.

Ein zweiter Schwerpunkt – der dann vor allem im räumlichen Entwicklungskonzept des STEP 84 zur Geltung kommt – ist der Grundsatz einer „gesunden Umwelt“. Demgegenüber werden die Notwendigkeiten einer Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik in den Grundsätzen nicht thematisiert. Dies zeigt vor allem, wie sich seither Leitparadigmen im System der Planung verändert haben. Heute sind Standortpolitik und Standortentwicklung zentrale Aufgaben von Planung.

In ihrer Priorität für soziale Emanzipation und Umwelt reflektieren die Grundsätze des STEP 84 eine Phase der Stadtentwicklung, in der wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Impulse vor allem über die Stadterneuerung als „Großprojekt der kleinen Schritte“ und über massive Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand, vor allem den U-Bahnbau, erfolgen sollten. Und sie reflektieren gleichzeitig ein „gesellschaftliches Klima“, in dem die „Grenzen des Wachstums“ (Bericht des Club of Rome) erstmals als reale – und nicht nur negative – Perspektive ausgesprochen wurden.

Explizit wachstumskritisch merken die Grundsätze an: „Auch ist inzwischen klar geworden, dass nicht rundweg auf allen Gebieten weiteres quantitatives Wachstum wünschenswert sein kann, sondern dass unterschiedliche qualitativ zu beschreibende Verbesserungen anzustreben sind.“ (Seite 11)

Dass dies nicht nur eine planerische Haltung betraf, sondern für relevante Teile der gesamten Wiener Kommunalpolitik galt, wird an einem 1985 publizierten Beitrag des damaligen Gemeinderates, Michael Häupl, deutlich: „Das Flächenwachstum der Stadt nahm zuwenig Rücksicht auf den für Menschen notwendigen Erholungsraum. Die Satellitenstädte berücksichtigen zu wenig, dass für den Menschen nicht nur ein Dach über dem Kopf notwendig ist, sondern auch die natürliche und die soziale Umwelt. Die aus der Energieversorgung, der industriellen Produktion, dem Kraftfahrzeugverkehr und zum Teil auch der Landwirtschaft stammenden Umweltbelastungen sind zu hoch. Das Wachstum des privaten und öffentlichen Güterverbrauchs hatte zu oft Vorrang vor immateriellen Werten.“ (Michael Häupl, Umweltpolitik als sozialdemokratische Aufgabe, in: Kommunale Perspektiven, 1985)

Das räumliche Entwicklungskonzept des STEP 84

Kritik am bisherigen radial-konzentrischen Stadtwachstum

In der Rückschau beschreibt der STEP 84 die räumliche Entwicklung Wiens – einschließlich seiner Entwicklung in das Umland – als Effekt der Verkehrssysteme. Über eine lange Zeit sei die Wiener Stadtentwicklung vor allem durch den Ausbau des regionalen Eisenbahnnetzes und des innerstädtischen Straßenbahnsystems bestimmt gewesen. Die Entwicklung dieser Verkehrssysteme habe ein radial-konzentrisches Stadtwachstum ermöglicht und bewirkt. Dessen Weiterentwicklung im 20. Jahrhundert habe allerdings immer mehr auf der Ausbreitung des privaten Autoverkehrs beruht.

Der motorisierte Individualverkehr habe zwar jene Lücke geschlossen, die bei radial-konzentrischem Wachstum ab einer bestimmten Größenordnung auftritt, da am Stadtrand aufgrund zu großer Maschenweiten „ein eng geflochtenes öffentliches Straßenbahn- oder Busnetz“ nicht mehr möglich sei. Aber „umgekehrt entstand eine enge Abhängigkeit des kreisförmigen Stadtwachstums vom Autoverkehr. Diese Ausrichtung auf den Autoverkehr wurde immer problematischer: Nur ein Teil der Bevölkerung hat guten Zugang zum Autoverkehr (man denke an Jugendliche, alte Menschen, Hausfrauen, einkommensschwache Gruppen); der Autoverkehr stellt eine in manchen Stadtteilen bereits unzumutbare Belastung der städtischen Umwelt dar.“ (STEP 84, Seite 13)

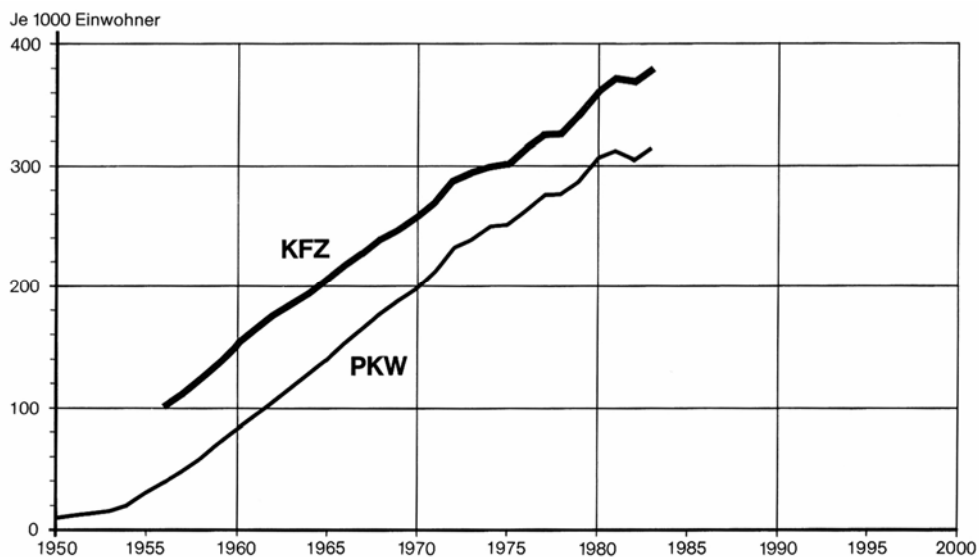


Abb.39: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien 1950 - 1983
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 196

Dieser kritische Befund zum bisherigen radial-konzentrischen Wachstum als Effekt der Verkehrssysteme ist natürlich eine Vereinfachung. Er unterschlägt alle jene dezidierten Planungsentscheidungen nach 1945, die in der Doktrin der „autogerechten Stadt“ erfolgten; er unterschlägt aber auch das urbane Erbe des Roten Wien der zwanziger Jahre, das die „Wohnungsfrage“ dezidiert als „Verkehrsfrage“ definierte: „Verkehr“ aber war zu dieser Zeit für die Arbeiterklasse der „Umweltverbund“: Fußläufigkeit, Fahrrad oder Straßenbahn zwischen Arbeitsstätte und Unterkunft. So plante man die Gemeindebauten als Lückenverbauungen im gründerzeitlichen Stadtraum oder als Großwohnanlagen am Rand der gründerzeitlichen Bebauung – an öffentlichen Verkehrslinien und häufig in der Nähe von Arbeitsstätten.

Es ging dem STEP 84 aber nicht um Geschichte, sondern um eine Um- und Neuorientierung. Der neue „große Plan“ bricht dezidiert mit der Ideologie der „autogerechten Stadt“. Mit der Kritik an der Abhängigkeit der Stadtentwicklung vom - sozial selektiven und umweltbelastenden - motorisierten Individualverkehr ist ein Paradigmenwechsel verknüpft. Stadtentwicklung und Stadtleben hat sich von einer am Individualverkehr orientierten Verkehrsentwicklung zu emanzipieren. Und Stadtplanung muss dafür die geeigneten Modelle, Strukturen und Vorgangsweisen entwickeln.

Ein weiterer Kritikpunkt am radial-konzentrischen Wachstum war „der Umstand, dass großflächige Grünräume, also die stadtnahe Landschaft, immer weiter von den inneren Stadtteilen abgedrängt werden. Bei der alten kleineren Stadt konnte man die Landschaft noch leicht zu Fuß erreichen; heute ist sie weit entfernt. Für jene Bevölkerungsgruppen, die über kein Auto verfügen, ist die stadtnahe Erholungslandschaft nur mehr an Wochenenden erreichbar.“ (Seite 13) Auch in dieser Kritik der vorhergehenden Entwicklungsphasen ist ein positives Leitbild enthalten: die dicht bebaute, kompakte Stadt soll einen intensiven Bezug zum Frei- und Grünraum bewahren und diesen – soweit wie möglich – weiter verstärken.

Die beiden Effekte konzentrisch-radialen Wachstums – Abhängigkeit vom Auto und immer weitere Entfernung von „Erholungslandschaft“ – waren die Begründung für die Notwendigkeit der Konzeption eines „anderen Gestaltungsmodells“ der weiteren Stadtentwicklung. Dieses sollte dem Vorrang des öffentlichen Verkehrs Rechnung tragen und die bessere Integration von großflächigen Grünräumen in die Siedlungsstruktur ermöglichen.

Im Weiteren enthält der bilanzierende Befund eine Kritik an der funktionalistischen Doktrin und Praxis: Aufgrund der „großräumigen Funktionsentflechtung der letzten Jahrzehnte“ konzentrierte sich im Stadtzentrum der Verwaltung- und Dienstleistungssektor, am Stadtrand entstanden große Wohngebiete und große Industriezonen, „die gemischt genutzten Altbaugebiete des dichtbebauten Stadtgebietes verloren an Bedeutung.“ (Seite 14)

Für diesen negativen Effekt der Stadtentwicklung der „letzten Jahrzehnte“ – die großräumige Funktionsentflechtung – wird zwar keine explizite Gegenstrategie entworfen: implizit ist aber das Plädoyer für die Ziele von „Mischnutzung“ enthalten.

Im Nachhinein frappt der Mut, mit einer über lange Zeiträume „naturwüchsig“ (d.h. aus verschiedenen Kräften) entstandenen Stadtentwicklung zu brechen. Es ist das Selbstbewusstsein und zugleich der Idealismus eines „großen Plans“. Die wichtigsten positiven Ziele waren:

- Vorrang des öffentlichen Verkehrs
- Stärkung der Naturbasis bzw. der Grünanteile in der (dicht bebauten) Stadt
- Unterstützung von „Mischnutzung“

Sie stehen auch weiterhin auf der Agenda der Stadtentwicklungsplanung.

Die dem neuen STEP-Konzept zu Grunde gelegte Analyse war allerdings zu schmal und selektiv. Zum einen fehlte eine realistische Einschätzung von marktwirtschaftlichen Standortnachfragen sowie der – u.a. durch Planung induzierten – Bodenpreisentwicklung (entlang von hochinvestitiven Achsen) und ihrer Auswirkungen auf Stadtentwicklung. Zum anderen fehlte eine Reflexion der realen Entwicklung an der „Peripherie“ – der vielfältigen Kräfte und Motive von „Suburbanisierung“.

Es ist daher zu vermuten – und die weitere Realentwicklung des Stadtwachstums wird dies auch zeigen – dass der große Anspruch der Schaffung – und der Umsetzung – eines neuen, anderen Modells und Programms der Stadtentwicklung nur zum Teil eingelöst werden konnte.

Priorität für die Stadterneuerung gegenüber der Stadterweiterung

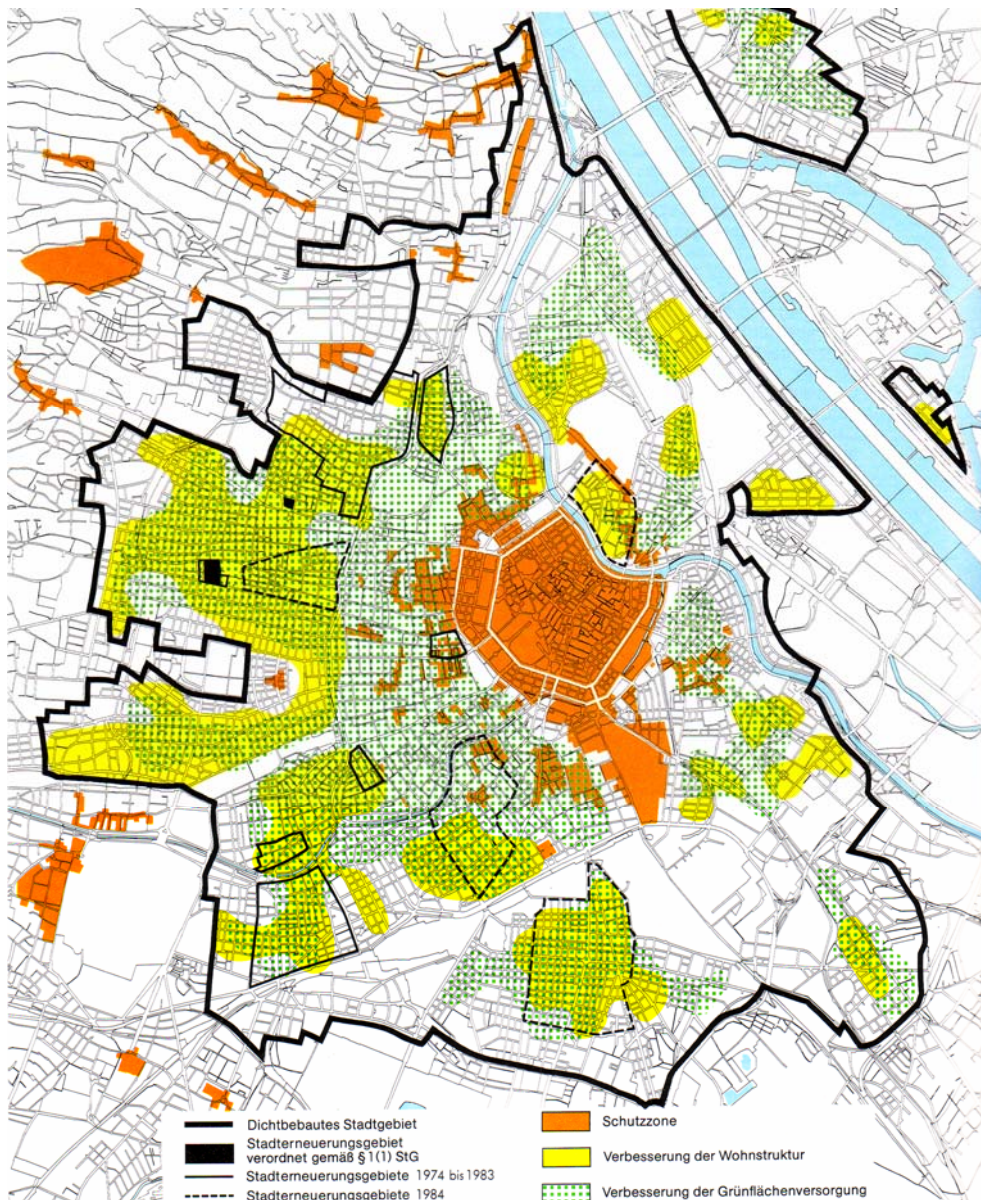


Abb. 40: Räumliches Entwicklungskonzept - Stadterneuerung I
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 60

Es ist dies eine Werthaltung und ein Leitziel, das den „Geist der Planung“ (und im Weiteren vieler Bereiche der Stadtpolitik) jener Jahre charakterisiert, indessen nicht für die reale Stadtentwicklung gleichermaßen Gültigkeit beanspruchen kann. Faktisch vollzog sich auch in jenen Jahren eine „naturwüchsige Stadterweiterung“, vor allem in den Umlandgemeinden Wiens, welche – despektierlich ausgedrückt – zum „Speckgürtel“ zu mutieren begannen. Vor allem an der Entwicklung des „Umlandes“ zeigen sich die Grenzen von Planung – als Grenzen der Entwicklungssteuerung über Kommunalgrenzen hinweg – besonders deutlich.

Dennoch markiert das dezidierte Bekenntnis zur Stadterneuerung einen klaren Paradigmenwechsel in der Planung. Thematischer Schwerpunkt ist die Weiterentwicklung der im Wesentlichen gründerzeitlich geprägten Stadt. Die Reflexion der Mängel, der Qualitäten und der Potenziale der historischen, dicht bebauten Stadt und die Zielsetzungen einer sozial und ökologisch orientierten Verbesserung schufen die Grundlagen für das „Wiener Modell“ der „sanften Stadterneuerung“.

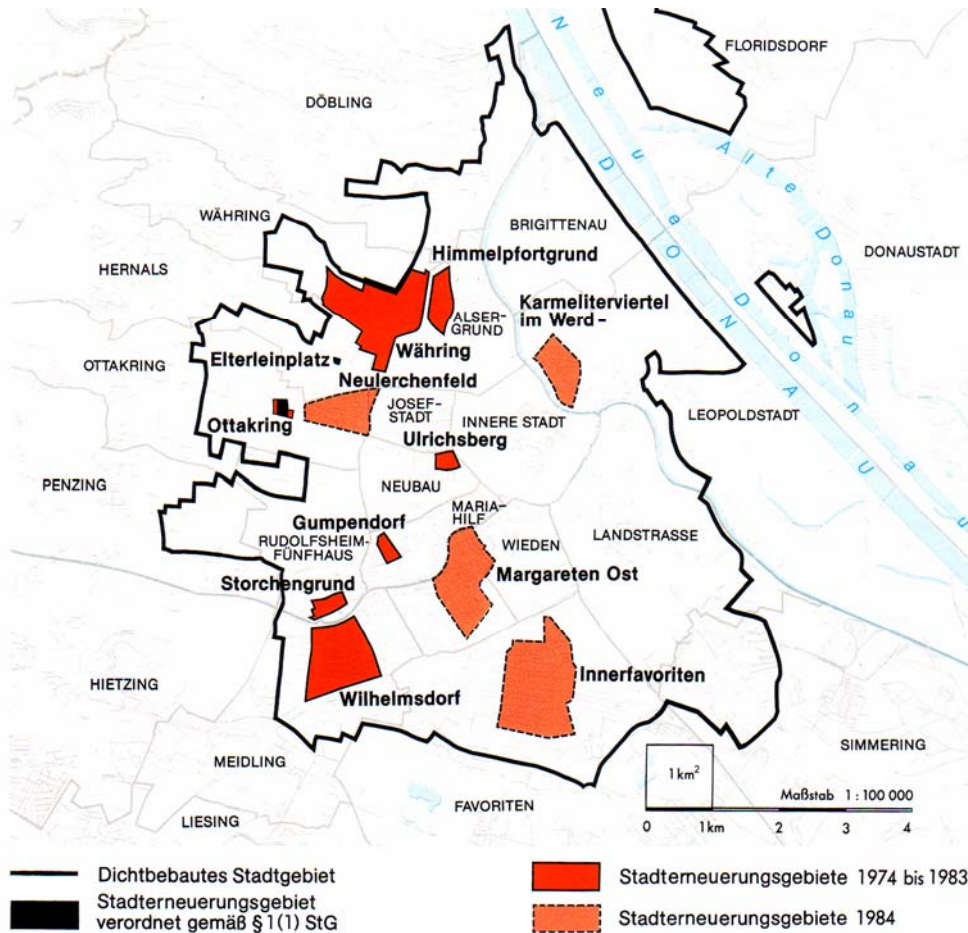


Abb. 41: Übersicht über die „Stadterneuerungsgebiete“ in Wien

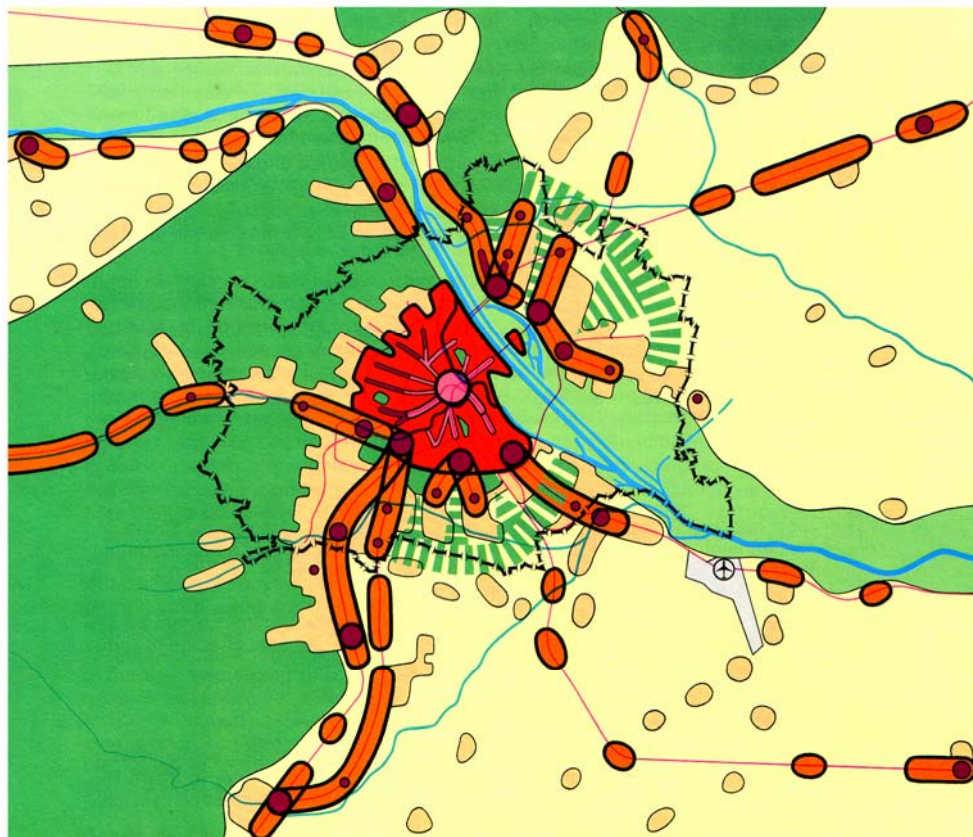
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 160

Als Leitparadigma der Stadtentwicklung in dieser Phase hat die Stadterneuerung maßgeblich zur Erhaltung der Spezifität und (auch touristisch hoch relevanten) „unique selling proposition“ von Wien beigetragen: der Bewahrung des großflächigen und „durchgängigen“ Historismus als tragende Schicht für Stadtbild, Stadtraum und Urbanität.

Noch vor der marktkonformen Entwicklung einer „neuen Urbanität“ und einer, mittlerweile auf breiter Ebene neu entdeckten Liebe verschiedener „Milieus“ und „Szenen“ an den historischen (im wesentlichen gründerzeitlichen) Innenstadtquartieren, nahm hier die Planung Werthaltungen und Entwicklungen vorweg: das „Großprojekt der kleinen Schritte“ (man denkt auch an Leopold Kohr: small is beautiful) war die Antwort auf das Unge-nügen der früheren Großprojekte, wie der Siedlungen am Stadtrand.

Politik und Planung verstanden sich als Ausgleich gegenüber Marktkräften, als primär sozialpolitisch motivierte Initiative und „Balancearbeit“ zur Erhaltung und Weiterentwicklung der ganzen Stadt. De facto wurden sie zugleich wirtschaftspolitische Impulsgeber und schufen (unter anderem über Förderungen) Vorleistungen für neue urbane Märkte.

Zukünftiges Entwicklungsmodell: Siedlungsachsen und Grünkeile



 Dichtbebautes Stadtgebiet	 Stabiles Gebiet, Betriebsgebiet	 Donauebene
 Siedlungsachse	 Stabiles Zentrum	 Grünkeil
	 Aufzuwertendes Zentrum	 Grüngürtel

Abb. 42: Räumliches Leitbild (Schematische Darstellung)
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 15

„Soweit Stadterweiterung noch erforderlich ist“, sollte „sie sich auf die Besiedlung von „Siedlungsachsen“ konzentrieren. Diese gehen von den „Hauptzentren“ am Rande des dicht bebauten Stadtgebietes aus. In den Siedlungsachsen sollen alle wichtigen städtischen Funktionen eng verflochten sein und eine *ähnliche urbane Atmosphäre erreicht werden, wie sie im dicht bebauten Stadtgebiet bereits besteht*. Das Rückgrat der Siedlungsachsen soll ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel bilden (...) Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten sollen städtische Siedlungsachsen mit regionalen Siedlungsachsen verknüpft werden.

Den Siedlungsachsen zugeordnet liegen „Betriebsgebiete“, in denen großflächige und/oder störende Betriebe unterzubringen sind. Bestehende Siedlungsgebiete, die außerhalb von „Siedlungsachsen“ liegen, sollen als „stabile Gebiete“ keine weitere Ausdehnung erfahren.

Zwischen den Siedlungsachsen sollen „Grünkeile“ (oder „Grünzüge“) so angeordnet werden, dass ausreichend stadtnahe großflächige Grünräume bestehen bleiben, um den ökologischen Ausgleich zu erleichtern, den *Stadtkörper zu gliedern*, Erholungs- und Freizeitgebiete anzubieten und die stadtnahe Land- und Forstwirtschaft zu ermöglichen.“ (STEP 84, Seite 14)

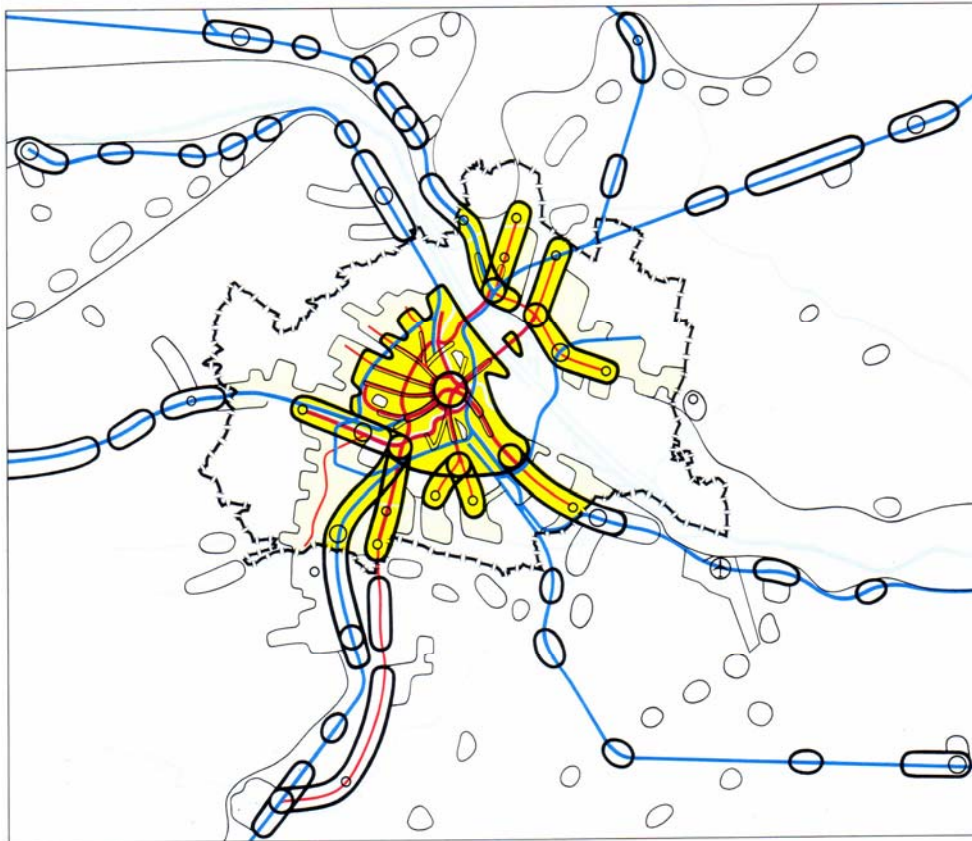


Abb. 43: Schienennetz
(Schematische Darstellung)
Quelle: Stadtentwicklungsplan 1984, Seite 80

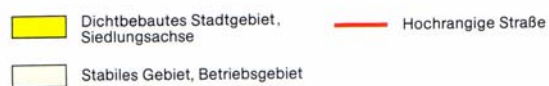
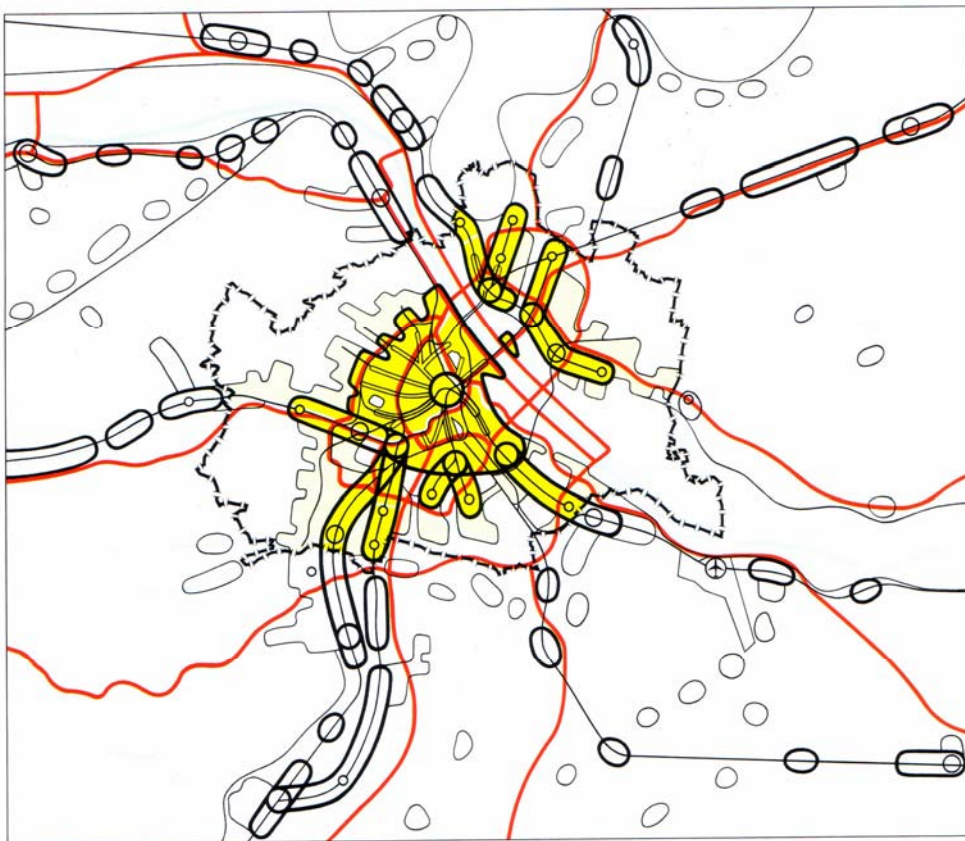


Abb. 44:
Straßennetz
(Schematische Darstellung)
Quelle: Stadtentwicklungsplan 1984, Seite 81

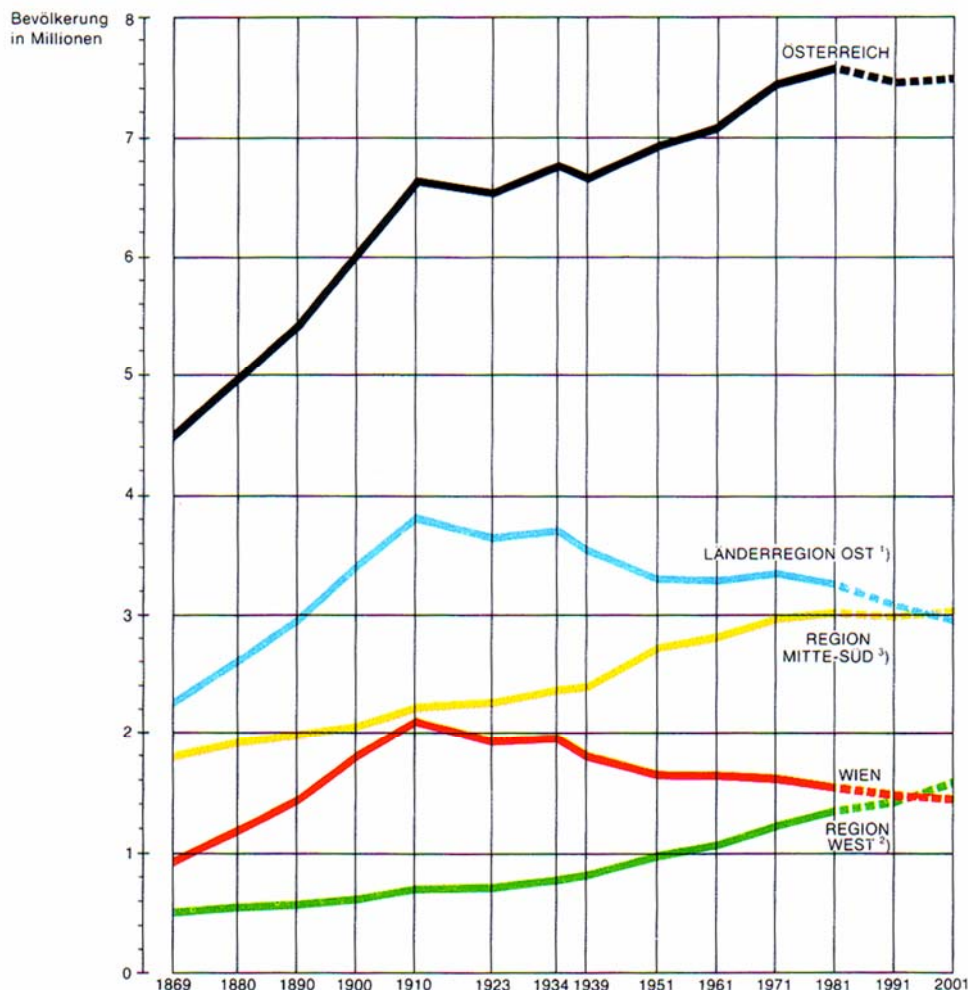
In der Rückschau werden mehrere Idealismen sofort erkennbar:

- Die „Hauptzentren“ am Rande des dicht bebauten Stadtgebietes waren als Auftakt und Impulsgeber für die Entwicklung wirklich starker Achsen/ Bänder zu klein und schwach.
- Eine echte Bündelung aller wichtigen städtischen Funktionen in den Achsen hätte starke bis rigide/ dirigistische Planung erfordert, für die ökonomisch, gesellschaftlich und politisch weder Konsens noch Instrumente gegeben waren.
- Für die – zur Entwicklung „echter“ starker Achsen unerlässliche - Verknüpfung bzw. Ausweitung auf regionale Siedlungsachsen waren weder regionaler Konsens noch Instrumente vorhanden.
- Die Sistierung bestehender Siedlungsgebiete war real nur begrenzt durchsetzbar.
- Gleiches gilt für die Freihaltung der Grünkeile.

Diese Schwächen sind allerdings nicht (allein) dem erarbeiteten und dann im Gemeinderat beschlossenen Planungsmodell zuzuschreiben. Sie sind vielmehr ein Ergebnis der Interferenzen zwischen gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklung in der Dynamik von Marktwirtschaft und „Individualisierung“ (*„jenem oft unübersichtlichen Feld gesellschaftlicher Widersprüche“*) und dem System von Planung als Orientierung für eine ausgewogene (heute sagt man: synergetische) Gesamtentwicklung. Ziel war und ist die Wahrung öffentlicher und gesamtgesellschaftlicher Interessen und die Durchsetzung eines längerfristig tragfähigen Vernunftprinzips – heute formuliert man es im Leitbild und in den Prinzipien „nachhaltiger Entwicklung“.

Der STEP 84 im Spannungsfeld zwischen falscher Trendeinschätzung und tragfähiger Werthaltung

Wenngleich der Stadtentwicklungsplan 84 das ehrgeizige Ziel hatte, „die Weichen für die Stadtentwicklung bis in das 3. Jahrtausend zu stellen“ (Walter Skopalik, Neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung Wiens, in: Einheit der Vielfalt, Festschrift für Josef Bandon, 1990, Seite 87), steht er in vielen seiner Grundannahmen eigentlich am Ende einer Entwicklungsphase, die von geringem Wachstum und Wachstumsskepsis gekennzeichnet war. „Hunderttausend Wiener im nächsten Jahrzehnt weniger, kaum Wirtschaftswachstum, stark steigende Energiepreise, geänderte Wertvorstellungen, das waren grob vereinfacht die Basisannahmen, auf die der Stadtentwicklungsplan für Wien aufbaute.“ (Walter Skopalik, a.a.O., Seite 89)



- 1) Länderregion Ost: Wien, Niederösterreich und Burgenland
 2) Region West: Salzburg, Tirol und Vorarlberg
 3) Region Mitte-Süd: Kärnten, Oberösterreich, Steiermark

Abb. 45: Regionale Bevölkerungsentwicklung 1869 - 2001

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 108

„Diese Basisannahmen haben sich nicht bewahrheitet. Die tatsächliche Entwicklung ist anders verlaufen (...) Durch eine starke Zuwanderung, vor allem von Ausländern, konnte bereits Mitte der 1980er Jahre eine ausgeglichene Bevölkerungsbilanz erreicht werden.“ (Walter Skopalik, a.a.O., Seite 89) Auch die wirtschaftliche Entwicklung ist anders verlaufen. „Wir haben eine der längsten Konjunkturperioden der Nachkriegszeit mit einem jährlichen Wirtschaftswachstum von im Durchschnitt 3% erlebt.“ (Seite 90) „Auch die dem Stadtentwicklungsplan zugrunde liegende Annahme stark steigender Energiepreise und die daran geknüpften Erwartungen wie geringerer Energieverbrauch, insbesondere im Individualverkehr, sind nicht eingetroffen.“ (Seite 91)

Unberührt von diesen falschen Trendannahmen, bleibt aber die grundsätzliche Werthaltung – Ökologie, Soziales, urbaner Raum –, die im STEP 84 zum Ausdruck kommt. Diese erweist sich, auch in der Rückschau, als konsistent und in ihren wichtigsten Prinzipien auch weiterhin aktuell.

Die Ziele dieses, wenn auch teilweise idealistischen, Modells bildeten eine der Konstanten in der Planungshaltung Wiens mit klaren Auswirkungen auf die reale Stadtentwicklung – tatsächlich „bis in das dritte Jahrtausend“:

- Maximale Nutzung des U-Bahn-Ausbaus als Strukturgerüst für die Stadtentwicklung in einem gemeinsamen Zielsystem (Synergien zwischen Stadtentwicklung und öffentlichem Verkehr);
- Betonung des Werts von Grünraum – zugleich als Möglichkeit, „den Stadtkörper zu gliedern“;
- Nicht zuletzt der – wenn auch bislang nur selten überzeugend umgesetzte – Anspruch auf „urbane Atmosphäre“ in den neuen Stadtentwicklungsprojekten.

Instrumenten- und Verfahrensinnovation zur Umsetzung der urbanistischen Ziele

Mit dem STEP 84 war ein anspruchsvolles Leitbild formuliert, das Kritik am quantitativen Wachstum formulierte und für eine neue, primär qualitative urbane Entwicklung mit dezidiertem Schutz von Naturraum eintrat. Planungsziele waren zugleich anspruchsvoller und komplexer geworden. Für die Umsetzung mussten daher, zusätzlich zu den bisherigen Routinen, neue Instrumente und Verfahren entwickelt werden.

Die Stadtentwicklungskommission

Zur Erhöhung der Planungsverbindlichkeit und als Beitrag zur Umsetzung des STEP 84 wurde 1985 die Stadtentwicklungskommission, in der alle Ressorts und alle im Wiener Gemeinderat vertretenen Parteien politisch vertreten sind, eingerichtet. Sie ist seit nunmehr zwei Jahrzehnten ein Instrument der Befassung mit wesentlichen Fragen der Stadtentwicklung.

In einer Sitzung im November 1985 zum Stadtentwicklungsbericht beschloss die Stadtentwicklungskommission folgende Empfehlungen:

- verstärkte Betriebsansiedlung nördlich der Donau, um eine ausgewogene Stadtstruktur zu erzielen;
- sorgfältige Prüfung der Projekte zur Errichtung und zum Ausbau von Geschäftszentren im Hinblick auf das Ziel der Erhaltung der gewachsenen lokalen Versorgung und der zu fördernden polyzentrischen Struktur;
- Sicherung der großräumigen Grün- und Freiflächen (vor allem Schließung des Wald- und Wiesengürtels und Schaffung von Grünkeilen);
- Kauf und Freimachung von Grundstücken, sowie weitere Maßnahmen im dichtbebauten Gebiet zur Verbesserung des Grün- und Freiflächenangebotes;
- Lösung der Stellplatzprobleme der Wohnbevölkerung und des Wirtschaftsverkehrs durch bessere Parkraumordnung und Parkraumüberwachung;
- Schaffung von Park & Ride-Anlagen zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs;
- ein mittelfristiges Forschungsprogramm zur Verbesserung der Grundlagenarbeit der Stadtentwicklungsplanung (Stadtentwicklungsbericht 1985, Seite 51-52).

Diese Empfehlungen zeigen sowohl die Bedeutung des STEP 84 als generelles Orientierungs- und Ordnungsmodell als auch die „Mühen der Ebene“. Die Umsetzung dieser Empfehlungen beschäftigt die Akteure der Stadtplanung und Stadtentwicklung sowohl auf der strukturellen Ebene als auch in einer Vielzahl von Einzelentscheidungen und Projektplanungen, in einem Spannungsfeld zu gegenläufigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kräften, gleichsam als „permanente Agenda“ de facto, bis heute.

Die Grünlanddeklaration

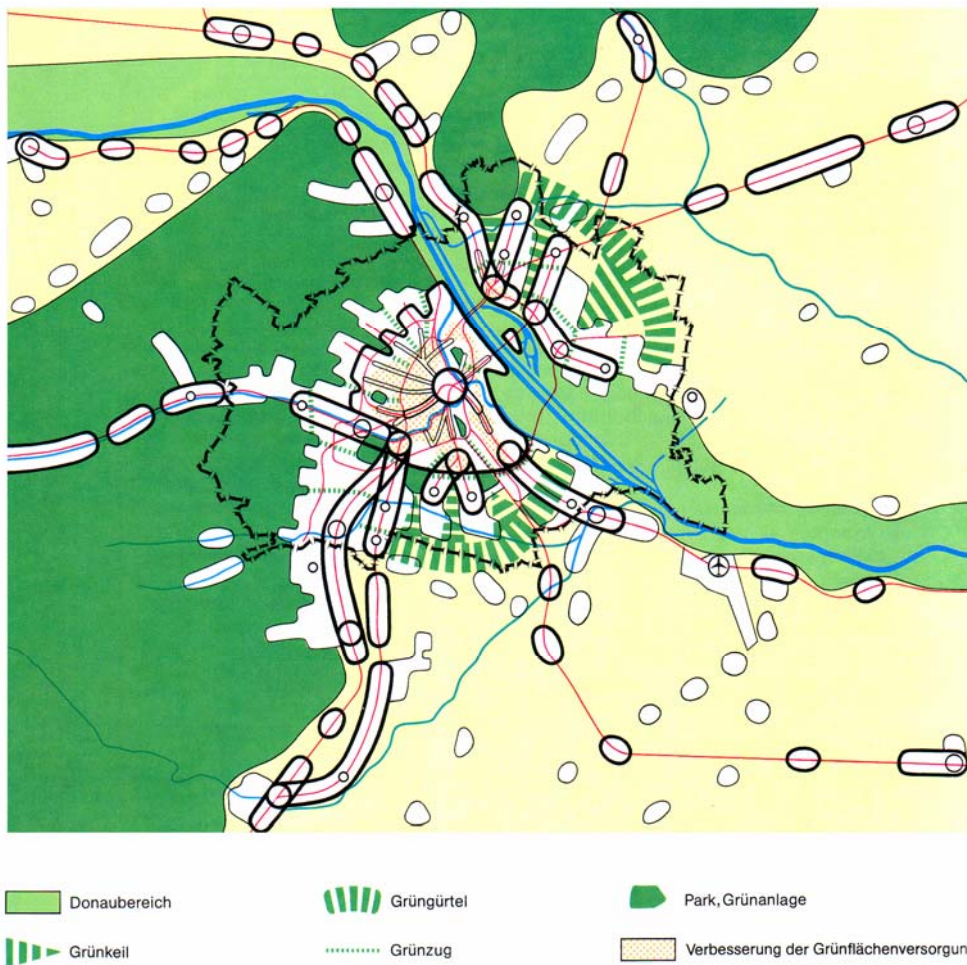


Abb. 46: Grün- und Erholungsgebiete (schematische Darstellung)
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 78

Ein besonders heikler Punkt im Wert- und Zielsystem des STEP 84 war der Schutz des Natur- und Freiraums.

Der Stadtentwicklungsbericht 1985 hatte „Tendenzen zur weiteren baulichen Verdichtung in jenen Teilen des bebauten Gebietes“ festgestellt, „wo unbebaute oder nur locker bebaute Grünkeile weit hereinreichen und als Grünzüge oder Grünverbindungen ihre Fortsetzung bis ins Zentrum finden sollten.“ (Seite 58) Auch zeigte sich im dicht bebauten Gebiet kaum eine Reduktion der bestehenden Bebauungsdichte – und in mittelfristiger Perspektive sogar eine Erhöhung der Dichte und Ausnützbarkeit.

1986 erfolgte daher im Wiener Landtag der Beschluss der „Grünlanddeklaration“ mit dem Ziel, vorrangig Grün- und Freiflächen in der Stadt zu erhalten und nach Möglichkeit weiter auszubauen:

- vorrangige Verwirklichung bzw. Sicherung der im längerfristigen Leitbild des Stadtentwicklungsplanes ausgewiesenen großräumigen Grün- und Freiflächen;
- Schutz bestehender Grünanlagen und Verbesserung der Grünflächenversorgung im dicht bebauten Stadtgebiet;
- Verbesserung der Grün- und Freifächensituation bei allen Bauvorhaben.

Grundlage aller Maßnahmen sollte eine systematische Planung und die Ausarbeitung landschaftsgestalterischer Projekte sein. Bei Entscheidungen in Interessenskonflikten

sollte dem Grünland besonderer Vorrang gegenüber anderen Nutzungen eingeräumt werden.

An den Bund, das Land Niederösterreich und die Umlandgemeinden wurde ein Appell zur verstärkten Zusammenarbeit zur Sicherung und Weiterentwicklung der Grün- und Erholungsräume der gesamten Region gerichtet.

Auch dieses Thema, sowohl innerhalb der Stadtgrenzen Wiens als auch zunehmend in Kooperation mit Niederösterreich und den Umlandgemeinden, wurde zu einer Kernfrage der Wiener Stadtentwicklung.

Innovative Verfahren für komplexe Projekte

Bereits seit Beginn der siebziger Jahre hatte sich in der Stadtplanung die Notwendigkeit eines komplexeren Zugangs, sowohl zur Leitbildentwicklung als auch zur operativen Umsetzung abgezeichnet. Am deutlichsten zeigt sich dies am Wettbewerb zum Donaauraum. Der Wettbewerb selbst (1972) liegt noch knapp vor jener Phase, die unter dem Leitbild des STEP 84 beschrieben wird. Die Konsequenz aus diesem Wettbewerb – die Entwicklung einer Projektorganisation, die von 1974 bis 1977 tätig war und als „Wiener Modell“ zum Prototyp einer neuen Planungsmethode wurde – markiert aber den Beginn einer neuen Planungskultur, die in der Folge zur Umsetzung komplexer urbaner Ziele unerlässlich wird. Ein zweites innovatives Beispiel, zehn Jahre später, war das Verfahren zur Umgestaltung von Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Genauer werden diese Beispiele anhand der Entwicklung der Infrastruktur dargestellt.

Wichtige Bereiche der Stadtentwicklung

Der STEP 84 ist vom Selbstverständnis einer starken und aktiven Kommune geprägt. Diese muss die öffentlichen Güter sicherstellen und bestmöglich zum Nutzen Aller weiterentwickeln. Am eindrucksvollsten zeigt sich dies in der Praxis des Infrastrukturausbaus – von der Donauinsel bis zur U-Bahn. Das Konzept geringen quantitativen Wachstums als Chance qualitativer Entwicklung wird vor allem in der Stadterneuerung umgesetzt. Diese entwickelte sich in den folgenden Jahren und Jahrzehnten zum international beachteten „Wiener Modell“ der „sanften Stadterneuerung“. Im Bereich der Stadterweiterung – deren Notwendigkeit im idealtypisch konzipierten STEP 84 unterschätzt wurde – zeigt sich hingegen bald ein erhöhter Handlungsbedarf, der auch – spätestens ab 1989 – mit massiven geopolitischen Veränderungen, internationaler Wirtschaftsdynamik, Veränderungen in Lebensweisen, vielfältigem „Modernisierungsbedarf“ zusammenhängt. Das Modell einer kontinuierlichen stabilen Planung wird durch „schnelle neue Ansprüche“ – z.B. im Wohnbau – „gestört“. Die konsequente Umsetzung der Kernziele der Planung erweist sich als schwierig. Es entsteht eine – insgesamt produktive – „Unruhe“, die in den Diskursen ebenso wie in der Planungspraxis zum Ausdruck kommt. Insgesamt aber wird die Basis für eine urbane Entwicklung gelegt, die robust und zugleich offen genug ist, um auch in der folgenden, dynamischeren Entwicklungsphase Umwelt- und Lebensqualität zu gewährleisten.

Wohnbauförderung und Stadterneuerung

Hintergrund der kommunalpolitischen Schwerpunktsetzung auf „sanfte Stadterneuerung“ war einerseits die Kritik an den monofunktionalen Stadtrandsiedlungen mit den negativen Konsequenzen der Suburbanisierung, andererseits ein verschärftes Bewusstsein über die Strukturdefizite im dichtbebauten Stadtgebiet.

Bereits 1970 war ein Strategiewechsel in der Wiener Wohnungspolitik erfolgt. „Der Grund dafür war eine Feststellung der Statistiker: In Wien gab es ungefähr ebenso viele Wohnungen wie Haushalte. Es bestand also kein Wohnungsmangel mehr. Aus den Statistiken ergab sich aber auch, dass mehr als ein Drittel der Wiener Wohnungen kein eigenes WC hatte, fast zwei Drittel aller Wiener Wohnungen keine Bade- oder Duscheinrichtung. Die logische Schlussfolgerung lautete: Es gibt in Wien kein quantitatives Wohnungsproblem mehr, wohl aber ein bedrückendes qualitatives – nicht mehr zu wenig Wohnungen, aber zu viele schlechte Wohnungen.

„Stadterneuerung statt Stadterweiterung“ wurde zur neuen Parole. Finanzielle Mittel wurden vom Wohnbau zur Wohnungsverbesserung umgeschichtet. Letztere betraf vor allem den Einbau von Wasserleitungen, WCs, Bädern oder Duschen, Zentralheizungen und neuen Fenstern sowie die Zusammenlegung von Kleinwohnungen und die Erneuerung von Leitungen. Für solche Verbesserungen wurden aus dem Stadtbudget Zinszuschüsse gewährt, bis zu 16.000 Wohnungen wurden jährlich verbessert. Gleichzeitig sank im Stadtbudget der Anteil der Wohnbaumittel auf 6 Prozent, die Wohnbauleistung der Gemeinde auf unter 2.000 Wohnungen pro Jahr.“ (Kurt Stimmer, Wien 2000, Seite 64)



*Abb. 47: Spittelberg
vor der Sanierung
Quelle: MA 18,
Fotoarchiv*



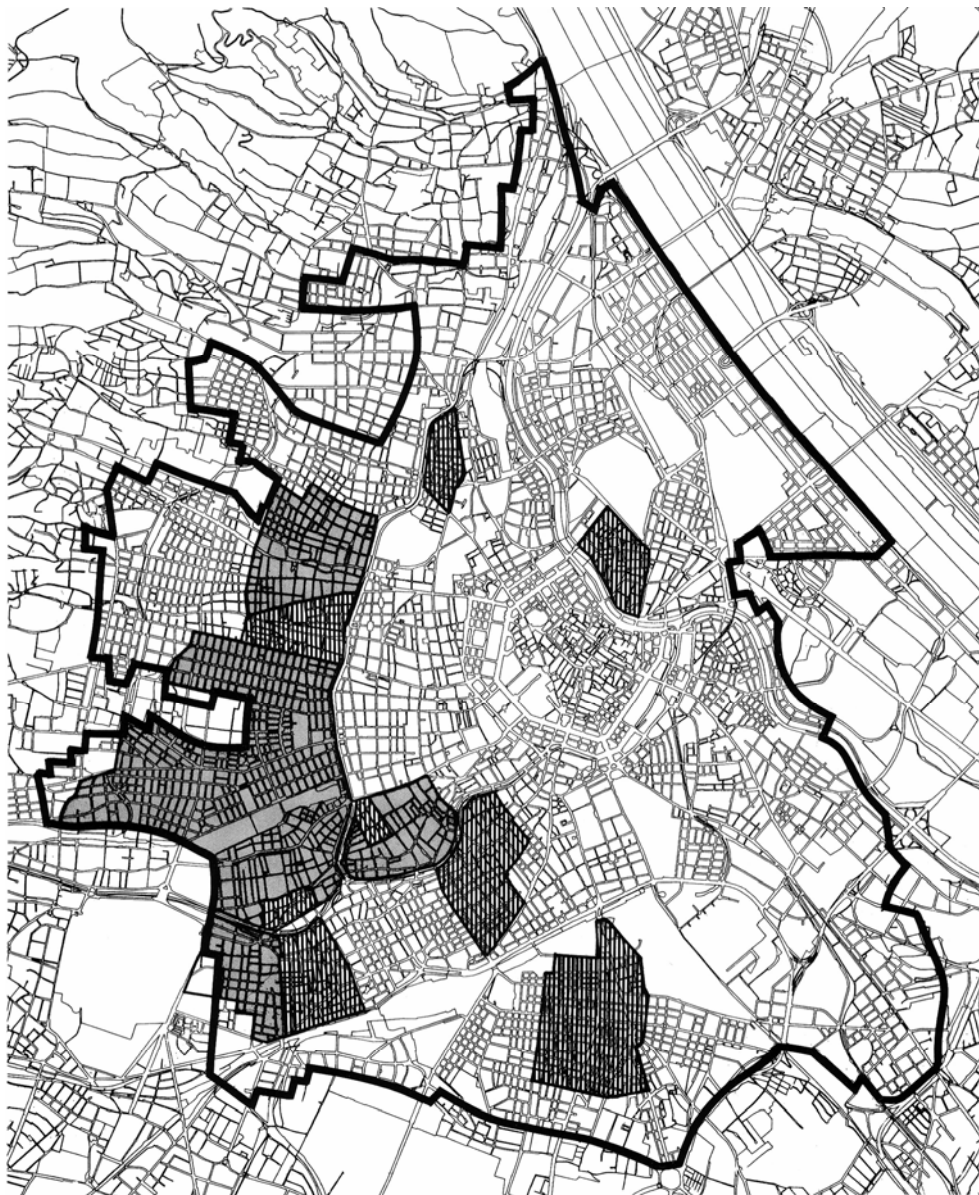
*Abb. 48: Spittelberg
nach der Sanierung
Quelle: MA 18,
Fotoarchiv*

1985 trat das Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz in Kraft. Damit wurden sowohl die Finanzierung des Wohnbaus auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt, als auch die Voraussetzungen für eine verstärkte Förderung der Sanierung ganzer Wohnhäuser geschaffen.

1985 wurde der Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds eingerichtet, um die Bodenbeschaffung zu koordinieren und „das Stadterneuerungsgeschehen – insbesondere im Bereich der Sanierung ganzer Häuser – voranzutreiben. Dabei kommen ihm auch wichtige Beratungs- und Betreuungsfunktionen für Hauseigentümer und Mieter zu.“ (Stadtentwicklungsbericht 1986, Seite 22) Bei der Bodenbereitstellung sollte vor allem auf Kontrolle der Bodenpreise geachtet werden.

1985 bestanden bereits 8 Stadterneuerungsgebiete mit einer Gesamtfläche von 470 ha, einer Wohnbevölkerung von über 110.000 Personen und knapp 60.000 Wohnungen.

In diesen Gebieten wurden Gebietsbetreuungen eingerichtet, die „die Bevölkerung (Mieter, Hauseigentümer, Gewerbetreibende) in allen Stadterneuerungsangelegenheiten beraten. Schwerpunkte sind die Informationserteilung über die Möglichkeiten der Wohnungsverbesserung und der Wohnhaussanierung. Darüber hinaus arbeiten die Gebietsbetreuer in allen Angelegenheiten der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Verbesserung der Wohnumgebung (Umgestaltung und Neuanlage von Parks, Innenhofbegrünungen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Schaffung zusätzlicher Autoabstellplätze und Änderungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes) eng mit den Dienststellen der Stadt Wien wie auch mit potenziellen privaten Investoren zusammen.“ (Stadtentwicklungsbericht 1986, 22-3)



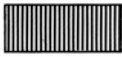


-  Bestehende Gebietsbetreuungen
-  Bereiche für den Einsatz neuer Gebietsbetreuungen
-  Abgrenzung des dichtbebautes Gebietes (STEP)

Abb. 49:
 Aufgabenbereich der
 Gebietsbetreuungen
 Quelle: Neue Wege
 für Wien. Gürtel,
 Süd- und
 Westeinfahrt.
 Entwicklungs-
 programm,
 Abschlussbericht der
 Projektleitung,
 Seite 62

Zusätzlich wurde eine „mobile Gebietsbetreuung“ eingerichtet, die bei kurzfristig auftretenden Problemfällen, etwa räumlich konzentrierter Wohnhausspekulation oder als Begleitmaßnahme bei kommunalen Investitionen im öffentlichen Raum, die Bevölkerung informieren, beraten und Anregungen entgegennehmen sollte.

In einer in den Details durchaus kritischen Besprechung hielt einer der Schlüsselakteure der Stadterneuerung, Wilhelm Kainrath, fest, „dass in den Stadterneuerungsgebieten ein Maß an Partizipation erreicht wurde, das bis dahin in der Stadtentwicklungsplanung in Wien unbekannt war.“ (Wilhelm Kainrath, Das „Wiener Modell“ der Stadterneuerung, in: Wiener Wohnbau Wirklichkeiten, 1985, Seite 86)

Der Stadtentwicklungsbericht 1986 stellt zusammenfassend fest: „Nach zunächst zögerndem Beginn ist nun großes Interesse an der Althausanierung zu verzeichnen, wobei ein Trend zur Sockelsanierung (Erneuerung, bei der die meisten Bewohner im Haus verbleiben können) zu erkennen ist.“ (Seite 22)

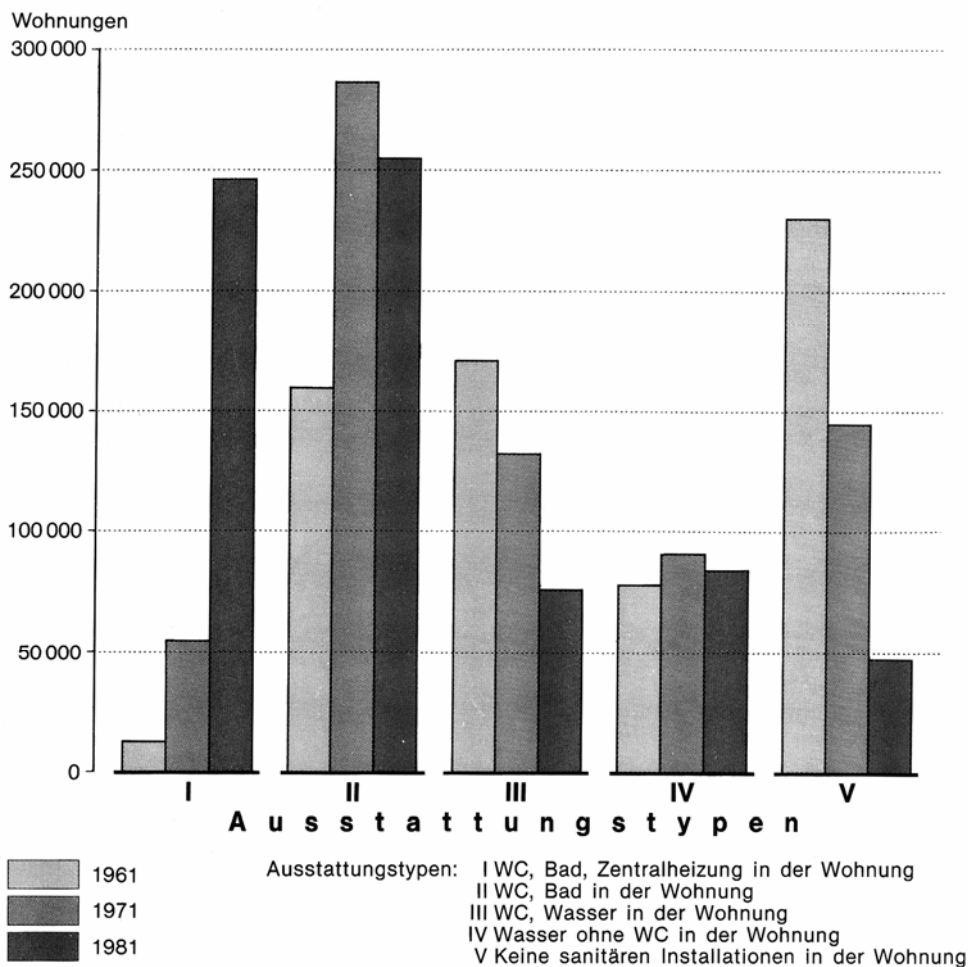


Abb. 50
 Veränderung des
 Wohnungsstandards
 1961 – 1971 – 1981
 Quelle: Stadtent-
 wicklungsplan Wien
 1984, Seite 171

So bescheiden – und in den internen Texten häufig kritisch – beschrieb sich die Stadterneuerung jener Jahre selbst. Erst im Nachhinein wurden ihre volle Bedeutung und ihre langfristige urbanistische Wirkung klar. Als komplexes und sich ständig weiterentwickelndes System legte sie den „Sockel“ für die Bewahrung einer der herausragenden Stärken Wiens – der urbanistischen, funktionellen, sozialen und ästhetischen Qualitäten in der großflächigen, im wesentlichen gründerzeitlich geprägten, dicht bebauten Stadt.

Wenn Wiens urbane Qualität heute, zwanzig Jahre später, - weit über das UNESCO-Weltkulturerbe hinaus - von einer Verbindung lokaler Identitäten, historischer Bestände und neuer Architektur geprägt ist, so war das wichtigste Instrument und die konkrete Praxis dafür die „sanfte Stadterneuerung“.

Der neue Wohnbau

„Bürgermeister Gratz machte 1980 und 1981 mehrmals nachdrücklich darauf aufmerksam, dass dem Neubau von Wohnungen weiterhin große Bedeutung zukomme. Er beauftragte eine Arbeitsgruppe, die notwendige Kombination zwischen Neubau und Erneuerung festzulegen. Trotzdem sank die Neubauleistung weiter“ (Kurt Stimmer, Wien 2000, Seite 69). Die Bedeutung des Wohnbaus in jenen Jahren liegt daher nicht in der Quantität der Wohnungsproduktion, sondern in der Suche nach einer neuen – auch planerisch definierten – Qualität.

Wie der STEP 84 zeigt, hatte die Stadtplanung jener Jahre bereits den dezidierten Anspruch, Wohnbau einerseits mit der Stadterneuerung, andererseits mit einer urban konzipierten Stadterweiterung zu verknüpfen. Die noch heute gültigen – und kaum je überzeugend eingelöst – Forderungen nach Nutzungsmischung, nach vollständigen neuen Stadtgebieten, mit „*ähnlicher urbaner Atmosphäre, wie sie im dicht bebauten Stadtgebiet bereits existiert*“, waren Teil des planerischen Leitbilds.

Dem kam zunächst durchaus entgegen, dass sich auch im Wohnbau ab Mitte der sechziger Jahre die Kritik an den „Schlafstädten“ der Wiederaufbauphase verschärft hatte. Zusammen mit Wolfgang und Traude Windbrechtinger hatte 1966 Viktor Hufnagl eine Ausstellung „*Neue Städtische Wohnformen*“ als Kritik progressiver Architekten gegen den damaligen kommunalen Wohnbau inszeniert. Auf der Basis dieser Ausstellung, ihrer plakativen Forderungen, heftiger Diskussionen und Kontroversen zwischen den Architekten und dem Magistrat und der positiven Reaktion der Massenmedien, wurden in der Folge von der Gemeinde Wien u.a. die Wohntürme Alt-Erlaa und die Anlage Am Schöpfwerk als „*Modellversuch*“ eines neuen Wohnbaus in Auftrag gegeben.



Abb. 51: Alt-Erlaa
Quelle: MA 18,
R. Christanell



Abb. 52: Schöpfwerk
 Quelle: MA 18,
 R. Christanell

Im Hinblick auf das planerische Leitbild mussten die Modellversuche enttäuschen: Alt-Erlaa erfuhr zwar als Wohnprojekt bald hohe Akzeptanz und bildete den Prototyp für das Konzept des „Vollwertwohnens“, hatte aber nichts mit Nutzungsmischung oder auch (nur) urbaner Atmosphäre zu tun; die Anbindung an den hochrangigen ÖV wurde erst Jahre später realisiert. Auch die Anlage Am Schöpfwerk wies diese Defizite auf und konnte darüber hinaus den Anspruch auf Entwicklung lebendiger, öffentlicher und halböffentlicher Räume nicht erfüllen.

Im Reflex auf die Enttäuschung durch die Großprojekte erfolgte vor allem die Forderung nach kleineren Einheiten und mehr Vielfalt. Bürgermeister Leopold Gratz formulierte es als Auftrag: „Folgende Erprobungsfelder stehen zur Diskussion: neue Wohnformen, verdichteter Flachbau als städtische Wohnform, Trennung von Grundausstattung und individuell gestalteter Endausstattung, Möglichkeiten zum Eigenbau der Mieter, alternative rationelle Baumethoden, alternative sparsame Energieversorgung, Bewohnerpartizipation bei der Planung, vermehrte Vorvergabe von Wohnungen zum besseren Eingehen auf Bewohnerwünsche, Integration von Sonderwohnformen in normale Wohnhausanlagen, Behindertenwohnungen, Mehrgenerationswohnungen, verschiedene Arten von Gemeinschaftsanlagen und Gemeinschaftsaktivitäten.“ (zit. nach Kurt Stimmer, Wien 2000, Seite 75)

Tatsächlich gelang es in der Folge, den Standard des Wiener Wohnbaus – im Wesentlichen am Stadtrand – deutlich und nachhaltig zu steigern. Ziel war eine höhere Gesamtqualität und vor allem eine Produktdifferenzierung. In heutiger Terminologie wurde damals die Basis für die Entwicklung von „Themensiedlungen“ gelegt.

Die Entwicklung der Infrastruktur

Infrastrukturprojekte haben im Allgemeinen einen besonders langen Zeitraum nicht nur in der Umsetzung, sondern bereits in der Planung und Entscheidungsfindung. Sie erfordern meist hohe Investitionen, berühren massive Interessen, schaffen Werte (u.a. auf dem Grundstücksmarkt) und bestimmen, stärker als der Hochbau, die langfristige Stadtentwicklung.

Die Entwicklung von Infrastrukturprojekten (von ersten Konzeptionen über Varianten, Gutachten, Kosten-Nutzen-Abschätzungen, politischer Auseinandersetzung, Entscheidungsfindung bis hin zur Umsetzung und Fertigstellung) kann über mehrere Jahrzehnte und sogar „Generationen“ von Planung gehen. Sie überschreiten oder „queren“ damit die Leitideologien einer bestimmten Phase – wenngleich Feinanalysen auch in diesen Planungen den jeweiligen „Zeitgeist“ herausarbeiten könnten.

Die Donaauraumplanung

Der Wettbewerb zum Donaauraum (1972) ist das erste und erfolgreiche Beispiel einer neuen, dynamischen und prozessorientierten Planung. Er betraf einen der komplexesten Großräume Wiens, in welchem die Stadterweiterung eine neue Dimension erreicht hatte. Damit hatten sich aber auch die planerischen Ansprüche verändert. Das zunächst ausschließlich funktionell konzipierte Ingenieurprojekt zum Ausbau des Wiener Hochwasserschutzes an der Donau wurde nun mit dem städtebaulichen Ziel, „Wien an die Donau“ zu bringen, verknüpft.

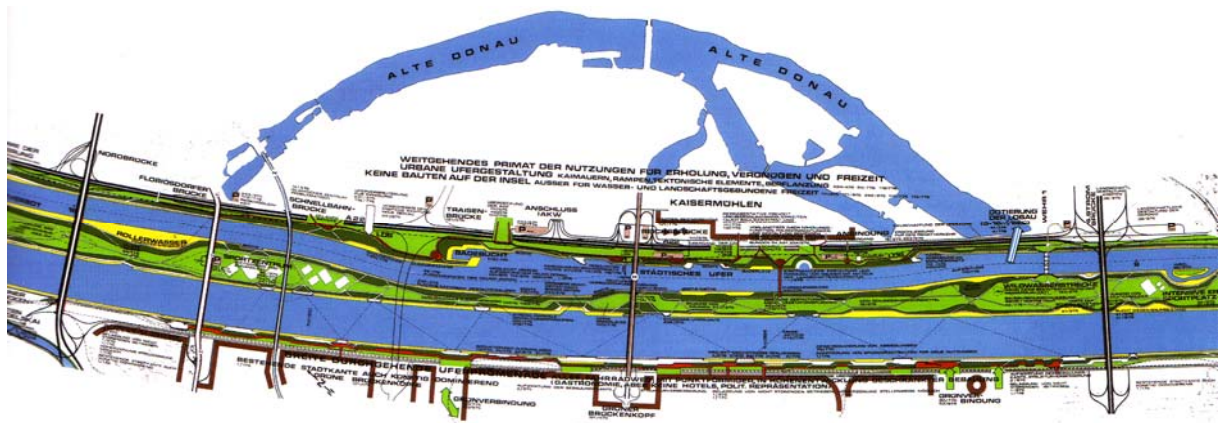


Abb. 53: Leitprojekt engerer Donaauraum

Quelle: Wien Donaauraum – Der Stand der Dinge, Seite 29

Der Wettbewerb wurde in zwei Wettbewerbsstufen ausgeschrieben, wobei die erste Stufe städtebauliche Konzepte für die Entwicklung des Donaubereichs unter Einbeziehung der gesamten Stadtentwicklung und die zweite Stufe deren Konkretisierung und Gestaltungsvorschläge für die Donauinsel betraf. Entscheidend für das Verfahren war aber eine Empfehlung der ersten Wettbewerbsstufe: der Vorschlag für eine besondere Organisationsform, die in der Folge als „Wiener Modell“ bekannt und auch in anderen Verfahren angewandt wurde.

Eine neue Planungsmethode

Der Anspruch an eine städtebauliche Planung war nicht nur weitreichend und komplex, sondern stand auch unter erheblichem Zeitdruck, da die Bauarbeiten zur Realisierung eines Ingenieurprojekts ohne weiteren städtebaulichen Anspruch bereits eingeleitet waren. Unter diesen Rahmenbedingungen wurde eine Projektorganisation geschaffen, in der die an der neuen Planung beteiligten Gruppierungen – die politischen Vertreter des Bundes und des Landes, die Jury als beratendes Organ, die Projektleitstelle als Geschäftsstelle mit Koordinierungsfunktion, fünf Planungsteams, zusätzliche Experten, sowie Verantwortliche aus der Verwaltung – zusammengefasst wurden.

In einem iterativen Planungsprozess wurden die Fachleute der unterschiedlichen Wissensgebiete, die Vertreter der Verwaltung, der Behörden und politischen Parteien sowie die Planungsbenefizierten – Bevölkerung, Bezirks- und Interessensvertretungen, Nutzungsinteressierte – in wiederkehrenden Aussprachen („Kupplungen“) an einen Tisch gebracht und somit Planungen und Projekte gemeinsam entwickelt.

Die Projektorganisation war von 1974 bis 1977 tätig. Die konkreten Planungen für die Donauinsel wurden von der Projektleitstelle und den Planungsteams geleitet. Beratend dazu war die Jury tätig, die in großen Sitzungen (einwöchentliche Kupplungen mehrmals pro Jahr) Empfehlungen aussprach.

Zur Sicherstellung der Umsetzung der Empfehlungen wurde von 1977 bis 1979 ein Donaubeirat eingesetzt. Dieser bestand aus politischen Vertretern, Interessensvertretungen, Verwaltung, Vertretern der Planungsteams, der Jury und weiteren Konsultanten und der Koordinationsstelle Donaubereich. Gleichzeitig erfolgte eine umfangreiche Information und Diskussion mit der Bevölkerung.

Werner Rosinak betont an der modellhaften Projektorganisation, dass diese nicht aus der Theorie abgeleitet war, sondern an einem konkreten Großprojekt gewachsen ist. „Das wesentliche Merkmal des Donauinselprojektes war: Die Planung stand unter erheblichem Zeitdruck, zumal die Bauarbeiten zur Realisierung eines rein technokratischen Hochwasserschutzprojektes bereits eingeleitet waren. Dieses „Diktat der Bagger“ schuf eine besondere Situation und erzeugte eine prozessuale Dynamik, die den Verfahrensgrundsätzen des „Wiener Modells“ entgegenkam.“ (Werner Rosinak, Planungsmethodik, oder: Was kann man tun, damit etwas geschieht?, in: Stadtbauforum 89, Seite 54)

Die Entscheidung für die Donauinsel als „grünes Band“, das zum Stadtstrand wurde

In der Diskussion um die städtebauliche Gestaltung und Einbettung des Donauraums mit dem Ziel einer Zusammenführung der Stadtteile diesseits und jenseits der Donau war von vielen Architekten und Stadtplanern gefordert worden, die Ufer der Donau und der „Neuen Donau“ und auch die Donauinsel selbst intensiv und mit städtebaulich markant wirksamen Baukörpern zu bebauen.

Dieser Auffassung stand die These entgegen, die große Dimension, die Weite, die Großmaßstäblichkeit der Stromlandschaft bewusst als städtebauliches Ordnungs- und Kontrastelement zu nutzen und den städtischen Großraum durch einen landschaftlich gestalteten Grünzug entlang der Donau zu gliedern. Der „Wald- und Wiesengürtel“ rund um Wien sollte durch ein „grünes Band“ mitten durch die Stadt ergänzt werden.

Unter diesem Ziel sah die Planung eine Stärkung der „Brückenköpfe“ an der Donau, vor allem im Bereich der Achse Lassallestraße – Reichsbrücke – Wagramerstraße, vor: dies betraf vor allem die Projektplanung am Nordbahnhof, in der Donau-City und entlang der Wagramerstraße. Im Bereich der A 22-Donauuferautobahn, die eine massive Barriere war, sollte mittels einer Überplattung (zum Teil als Grünbrücke, zum Teil mit Bebauung) eine neue urbane Entwicklung ermöglicht werden. Die Donauinsel selbst sollte ein Natur- und Freizeitraum von gesamtstädtischer Bedeutung und Attraktivität werden.

Besonderes Augenmerk wurde sowohl auf die großräumige Linienführung der Ufer der Neuen Donau als auch auf die Vielfalt bei der Detailgestaltung gelegt. Wenn auch im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung der zur Verfügung stehende Spielraum gering war, konnte doch eine Gestaltung erreicht werden, die einer „natürlichen“ Ausprägung der

Uferlinie nahe kommt. Dazu wurden die traditionellen Projektierungsmethoden verlassen und die beiden Uferlinien jeweils für sich „ohne Lineal und Zirkel“ entworfen.

Insgesamt hat das innovative Planungsverfahren ein zunächst technokratisch konzipiertes „Hochwasserentlastungsgerinne“ in einen neuen Natur- und Freizeitraum gesamtstädtischer Bedeutung transformiert.



*Abb. 54 Donauinsel
Quelle: MA 45,
Stadt Wien*



*Abb. 55: Wohnpark
Neue Donau
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



Abb. 56: Copa
Kagrana
Quelle: MA 18,
R. Christianell

1981 wurde die Insel teilweise als Erholungsgebiet freigegeben, 1983 wurde sie zum geschützten Erholungsgebiet erklärt. Teile des gesamten Areals - zwischen Floridsdorfer Brücke und Steinspornbrücke - wurden als „Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW)“ ausgewiesen. Diese Flächen wurden in der Folge wesentlich vergrößert (Beschluss des Wiener Gemeinderates vom 21. September 2001).

1987 wurde der Wettbewerb „Chancen für den Donauraum“ ausgeschrieben. Es war ein breit angelegtes, interdisziplinäres Verfahren, in dem zu Themen der umfassenden Landschaftsplanung im Zusammenhang mit Städtebau nicht nur Architekten, Raumplaner und Bauingenieure, sondern auch Studenten und – in einem „Offenen Wettbewerb“ - interessierte Bürger beteiligt waren. Neben einer Vielzahl von grundsätzlichen Überlegungen brachte das zweistufige Verfahren Vorschläge zur geplanten Staustufe und zum Kraftwerk Freudenau sowie erste planerische Erkenntnisse für die beginnende Konzeption einer Weltausstellung.

Das U-Bahnnetz

Von – bis heute- überragender Bedeutung für die Stadtentwicklung war – im Einklang mit den Zielen des STEP 84 – der Ausbau des U-Bahnnetzes. Eine 1994 erfolgte Besprechung der Stadtentwicklung zeigte, dass sich ein großer Teil der neuen Bauprojekte und stadträumlichen Interventionen im gesamten Wiener Stadtraum entlang von hochrangigen öffentlichen Verkehrsträgern, vor allem den U-Bahnlinien, entwickelte. Es liegt in der Stadtentwicklung eher Kontinuität vor als Neubeginn und Bruch. Die wesentlichen Impulsgeber bzw. Entwicklungsträger sind Verlängerungen von U-Bahnlinien bzw. Aufwertung einer alten Stadtbahnlinie in eine U-Bahn und deren Verlängerung (U6).

„Die U-Bahnlinien selbst sind nicht aus dem Bruch mit der Stadt entstanden, sondern als Service für die Stadt, im Anspruch, ausgewogene neue Subzentren zu speisen, sanft Gebiete aufzuwerten und in der Linienführung im wesentlichen nach der Logik der vorhandenen Stadtstruktur. (...) Die für die alte und neue Stadtentwicklung wesentlichen sind die Linien U1, U2, U3, U4, U6 – ihr Ausbau ist somit selbst urbanistisches,

architektonisches Projekt, Infrastruktur und Design, in das sich die einzelnen Architekturprojekte einbetten, ankoppeln, daraus erst verständlich werden.“ (Peter Klopff, Gottfried Pirhofer, Manfred Schenekl, Architektur entlang von Achsen)



*Abb. 57: Park & Ride bei der U1 – Endstation Kagran
Quelle: media wien*

Damit hatte und hat der U-Bahn-Bau – über den fundamentalen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und nachhaltige Sicherstellung eines guten Modal Split hinaus – auch weitreichende Veränderungen in der Hierarchie und Wertigkeit der Stadtbereiche zur Folge. Er stärkte zwar die Monozentrität (durch die Stationen von U1 und U3 am Stephansplatz) und die Sonderstellung des Zentrums weiter, trug aber gleichzeitig zur Nebenzentren- und Bezirksentwicklung massiv bei. Er war die infrastrukturelle Vorleistung für das Planungskonzept der Fußgängerzonen, das in den seit Jahrzehnten zunehmend IV-dominierten innerstädtischen Verkehrsraum ein neues Benutzerprinzip und eine neue Benutzeroberfläche einführte. Diese wurden der erste große Attraktor für die Wiederentdeckung von Urbanität, für Flanieren, Konsumieren und Aufenthalt im Freien in den Straßen und Plätzen, später auch in den Gassen der Innenstädte. Er war die große und durchgängige Intervention der „Moderne“ in den historischen Stadtraum, die – ein Jahrhundert nach Otto Wagners Stadtbahn – ein neues „corporate design“ in den öffentlichen Stadtraum einführte.

Nach Jahrzehnten von Diskussion und Planung begann der U-Bahnverkehr 1978 auf der Strecke Reumannplatz – Karlsplatz der U1. Der klassische Arbeiterbezirk Favoriten wurde mit der Innenstadt verknüpft. „Noch im gleichen Jahr folgten am 3. April die U4 zwischen Friedensbrücke und Schottenring, am 15. August die U4 zwischen Schottenring und Karlsplatz und am 18. November die U1 zwischen Karlsplatz und Stephansplatz (...) Jahr für Jahr wurden weitere Teilstücke des Grundnetzes fertig, bis es 1981, zwölf Jahre nach Baubeginn, komplett war. 1982 kam noch eine Draufgabe, die ursprünglich nicht vorgesehene Verlängerung der U1 vom Praterstern nach Kagran. Inzwischen hatten bereits die Arbeiten an der zweiten Ausbauphase begonnen. Sie besteht aus der U3 von Ottakring

bis Simmering und der U6 auf der Gürtellinie der Stadtbahn mit Verlängerung bis Floridsdorf und Siebenhirten.“ (Kurt Stimmer, Wien 2000, Seite 185-186)

Die Eröffnung der U3 zeigt die vielfältigen Auswirkungen einer grundsätzlichen Planungsentscheidung besonders deutlich. Ihre Zubringerleistung hat entscheidend dazu beigetragen, dass die Mariahilferstraße – als einzige der innerstädtischen Geschäftsstraßen – ihren Rang nicht nur halten, sondern in der Zentrenhierarchie weiter stärken konnte. Mittlerweile ist sie die urbane Antwort auf die Herausforderung der Shopping City Süd – eine lineare urbane Erlebnis- und Einkaufsmeile (mit dem Anschluss der Neubaugasse an der U-Bahn-Station).

Für Ottakring ist es gleichfalls evident, dass der Ausbau der U3 (gleichsam als Unterbau der gleichzeitig laufenden „sanften Stadterneuerung“) wesentlich dazu beitrug, diesen ehemaligen „reinen Arbeiterbezirk“ zu einer attraktiven Adresse für urbane Milieus „aufzuwerten“.

Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt

Auch der anspruchsvollste Planungsversuch im dicht bebauten Stadtgebiet in jenen Jahren, das Entwicklungsprogramm für Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, stand unter dem Zeichen eines großen Ingenieurprojekts.

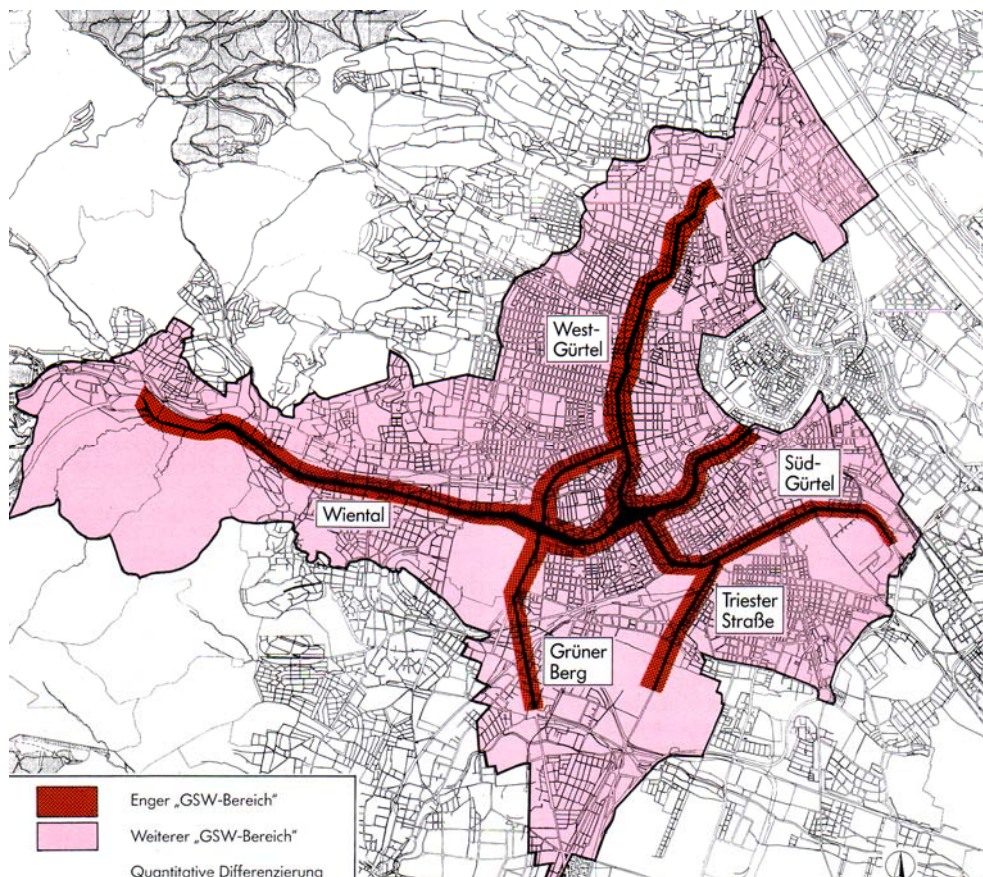


Abb. 58: Engerer Planungsbereich und weiterer Einflussbereich
Quelle: Neue Wege für Wien. Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Entwicklungsprogramm, Abschlussbericht der Projektleitung

Schon seit den fünfziger Jahren war der Gürtel – eine der wichtigen Raumfiguren Wiens: der Westgürtel urbanistisch geprägt durch die von Otto Wagner entworfene Stadtbahnlinie, der Südgürtel aufgrund der Gemeindebauten im Roten Wien der zwanziger und frühen dreißiger Jahre als die „Ringstraße des Proletariats“ bezeichnet – Gegenstand von Verkehrskonzepten.

Die Straßenverkehrs-enquete 1955 hatte empfohlen, „die ganze Gürtelstraße als Ringstraße mit Trennung der beiden Fahrtrichtungen für den schienenfreien Verkehr auszubilden.“ (zit. nach Entwicklungsprogramm Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, Abschlussbericht der Projektleitung, Seite 12) Dies wäre ein Beitrag zur „autogerechten Stadt“ und das Ende der Stadtbahn gewesen. Im Verkehrskonzept 1970 sollte der Gürtel in einem Ring- Radialsystem mit der Donauufer-Autobahn zu einem großen Autobahn-Verteilerring zusammengeschlossen werden, in den die Autobahnen der Westeinfahrt und der Südeinfahrt eingebunden waren; Süd- und Westgürtel und die Westeinfahrt wiesen zusätzlich eine begleitende Bundesstraße auf.

Auch ein neuer, groß angelegter Anlauf zur Gürtelplanung, der im März 1984 mit der Einrichtung einer Beratergruppe und eines magistratsinternen Arbeitskreises begann, hatte den Verkehrsaspekt als zentrales Thema. Mittlerweile war aber „Verkehr“ längst nicht mehr bloße „Funktion“, die, nach der funktionalistischen Doktrin, räumlich getrennte Nutzungen optimal verknüpfen sollte, sondern stand auch im Konflikt zu Ansprüchen an städtische Wohn-, Lebens- und Umweltqualität.

Dies galt im Besonderen für den Gürtel. Seit den siebziger Jahren war dieser Stadtraum zu einem durch die Lärm- und Abgasemissionen des zunehmenden motorisierten Individualverkehrs extrem belasteten Bereich geworden. Dazu kam nicht nur ein Mangel an Parkplätzen für Handel, Gewerbe und Wohnbevölkerung, sondern auch an Infrastruktureinrichtungen für Freizeit und Erholung, sowie ein Defizit an Grünflächen. In der Summe bedeutete dies sinkende Lebensqualität, Abwanderung von Wohnbevölkerung, generelle Abwertung und Entwicklung zum „Red-Light-District“. Ein Entwicklungsprogramm für den Gürtel stand somit vor einer komplexen Aufgabe, in der es nicht nur um die Bewältigung von Mobilität, sondern um eine Trendwende in der Entwicklung eines großen Stadtraumes ging.

Die generellen Ziele der Stadterneuerung, für die der Gürtel ein Spezialfall war, waren im STEP 84 formuliert und bildeten in der Folge auch die grundsätzliche Orientierung für die von der Beratergruppe empfohlene Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, die unter der Leitung von Jakob Maurer im September 1984 eingerichtet wurde:

- Hebung der Lebensqualität der Stadt (Anreize für Zuwanderung, gegen Stadtflucht) und Sicherung gesunder Umweltverhältnisse;
- Priorität für Stadterneuerung mit dem Ziel einer umfassenden Verbesserung der Lebensbedingungen;
- Mischung der Funktionen und Stärkung einer polyzentrischen Struktur;
- Bewahrung und Entwicklung einer Stadtstruktur, durch die Verkehr soweit wie möglich vermieden wird;
- Reduktion des KFZ-Anteils, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Park & Ride, Fußgängerverkehr, restriktive Parkraumpolitik und Rückgewinnung von Straßenraum.

In einem dreijährigen und umfangreichen Verfahren, in dem nicht nur Experten maßgeblich mitwirkten, sondern auch die Bevölkerung am Planungsprozess beteiligt wurde, entstanden zahlreiche, zum Teil auch gegensätzliche Lösungsvorschläge. Insgesamt wurde der Idee des „einen großen Projekts, das mit einem Schlag alle Probleme löst“, eine Absage erteilt.

Dies bedeutete konkret die Ablehnung „großzügiger zusammenhängender Tunnellösungen“ aber auch eines „durchgehenden Systems vieler kurzer Tunnel“. Auch eine „Einhäusung bzw. Einziehen eines Decks über der bestehenden Fahrbahn“ wurde negativ beurteilt. Insgesamt lehnte die Projektorganisation das „Forcieren einer autogerechten Stadt“ ab, „weil in eine solche Richtung zielende Um- und Ausbauten sowie das Schaffen

neuer Trassen die heutigen Bedingungen in einer Stadt wie Wien extrem verschlechtern würden.“ (Entwicklungsprogramm Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, Abschlußbericht der Projektleitung, Seite 29)

Das dreijährige Verfahren schuf Grundlagen für eine neue, an städtebaulichen Qualitäten sowie an den Bedürfnissen der Nutzer und Bewohner orientierten Wahrnehmung des Gürtels und erwies sich darin wie auch in einer Vielzahl von Vorschlägen der Arbeitsgruppen in mehreren Leitprojekten als nachhaltig für eine Neubewertung und Neubelebung des Gürtels als „urbane Meile“.

Das urbane Leitbild – Rückeroberung des Stadtraums von reinen Verkehrsräumen zu Orten des Aufenthalts – bildete die gültige Grundlage für spätere Projekte (auch hier wiederum mit dem Rückgrat der U 6), die in der Tat eine sanfte Erneuerung und Neubelebung erreichten: vom Gürtelprojekt URBAN über die Errichtung der Hauptbibliothek und die „sanften“ Aktivitäten des Gürtelmanagements („Zielgebiet Gürtel“).

Eine nächste Etappe wird mit der Neuentwicklung des Westbahnhofareals und vor allem mit der Neukonzeption des derzeitigen Süd-/Ostbahnhofs und des umgebenden Stadtteils erfolgen.

Die weitere Erschließung und Anbindung der Bezirke „jenseits der Donau“

Von ebenso großer Bedeutung, wie die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für die dicht bebaute gründerzeitliche Stadt, waren die Planungen und Entscheidungen im Verkehrsinfrastrukturausbau für die Gebiete „jenseits der Donau“. Noch in den sechziger Jahren waren dies die „enteren Gründ“ (Heimito von Doderer) gewesen.

Das große Ingenieursprojekt des Hochwasserschutzes mit Donauinsel und Neuer Donau hatte hier buchstäblich das „Feld“ für eine neue Stadtentwicklung aufbereitet. Der Einsturz der Reichsbrücke im August 1976 – jenes Ereignis, das zum Rücktritt des Planungsstadtrates Hofmann führte – steht sowohl zufällig als auch symbolisch am Beginn einer neuen Phase. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Reichsbrücke wurde die Erneuerung des gesamten Brückensystems in die Wege geleitet.



*Abb. 59: Die neue Reichsbrücke
Quelle:
R. Christanell*

Es war dieser konkrete Brückenschlag als Infrastrukturprojekt, das den späteren „Brückenschlag“ an und über die Donau in vielfältigen Stadtentwicklungsprojekten – nicht zuletzt über den als konkretes Projekt gescheiterten „EXPO 95 – Brückenschlag“ Wien – Budapest, mit dem projektierten Standort vor der UNO-City (einem früheren, globalen „Brückenschlag“), vorbereitete.

Auch die Weiterentwicklung im Individualverkehr war bereits im STEP 84 konzipiert. Obwohl dieser ein Primat auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs legte, enthielt er auch den Ausbau der Donauuferautobahn und des Außenrings nordöstlich der Donau.

Infrastrukturplanung und Stadtentwicklung – ein Resümee

In der Infrastrukturplanung zeigt sich der Paradigmenwechsel jener Jahre besonders deutlich. Über längerfristige Zielsetzungen der Stadtentwicklung als nicht nur funktionelles, sondern soziales und ökologisches Gesamtsystem und über komplexe und zum Teil aufwändige Verfahren ist es gelungen, Projekte nicht technokratisch „durchzuziehen“, sondern Synergien für die Gesamtentwicklung zu schaffen. Insgesamt wurde das Leitbild einer „autogerechten Stadt“ nicht nur im generellen Zielsystem der Stadtentwicklung, sondern auch in den konkreten Planungen und Projekten durch komplexere urbanistische Modelle und Optionen ersetzt. Erfolgreiche Modellversuche dafür waren die Donauraum- und die Gürtelplanung.

Schwächen in der Umsetzung des STEP 1984

Um Stellenwert und Grenzen des STEP 84 richtig einzuschätzen, muss man sich die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung (als Motor der Stadtentwicklung) in Wien zwischen 1976 und 1984, dem Zeitkern der Erarbeitung des STEP 84, vergegenwärtigen.

„Während das Wirtschaftswachstum in den 1960er-Jahren nie unter zwei Prozent fiel, sank es von 1975 bis 1981 drei Mal auf Werte um null. In Wien waren insbesondere die Wachstumsrückschläge 1978 und 1981 stärker ausgeprägt als im gesamten Bundesgebiet (...) und das langjährige, durchschnittliche Wachstum lag deutlich niedriger (2,9 Prozent gegenüber 3,5 Prozent).“ (Peter Eigner/ Andreas Resch, Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert, in: Franz X. Eder, Peter Eigner, Andreas Resch, Andreas Weigl, Wien im 20. Jahrhundert, S. 21) Dass dies nicht nur konjunkturelle Einbrüche waren, schien der sogenannte „Ölpreisschock“ (1973 und 1975) zu signalisieren. Tatsächlich definiert die Wirtschaftsgeschichte jene Phase als Ende der „fordistischen Produktion“ (= auf spezialisierte Massenproduktion basierende Industrielwirtschaft unter der Dominanz von Großunternehmen) und als Übergang zum „Postfordismus“ (= zunehmende Bedeutung kleinerer betrieblicher Einheiten, Flexibilisierung, Start-up-Unternehmen, steigende Bedeutung des Dienstleistungssektors, servo-industrielles Netzwerk). Gleichzeitig erfolgte in diesen Jahren eine beschleunigte Verringerung der Einwohnerzahl der Stadt. Die Anzahl der Bevölkerung Wiens ging von 1971 bis 1981 um 5,5 Prozent zurück. Dies betraf sowohl die Wohnbevölkerung, als auch eine massive Reduktion der Betriebsstätten- und Beschäftigtenzahlen. Es zeichnete sich die Dynamik einer (drohenden) Desurbanisierung ab.

Dies war der reale Entwicklungshintergrund, mit Zahlen unterlegt, der zum „großen Plan“ der Wiedergewinnung und Reattraktivierung der Stadt – Leitbild und Zielsystem des STEP 84 – führte. Die Schwäche dieses großen Plans lag darin, dass er aus dieser realen Transformation ein deutlich zu statisches Bild künftiger Entwicklungsdynamik ableitete. Neues Wachstumspotenzial, die bereits vorhandenen Tendenzen einer Reurbanisierung

wurden in den Prognosen und Grundannahmen deutlich unterschätzt bzw. auch wenig Spielraum für allfällige Veränderungen der Rahmenbedingungen gelassen. Dazu kam der planerische Glaube an Macht, Wirkung, Durchsetzungsfähigkeit eines „großen Plans“. Noch – und vielleicht ein letztes Mal – dominierte die reine Planungslehre, hatte Mediation der real vielfältigen und komplexen Entwicklungsprozesse wenig Erfahrungshintergrund.

Im Rückblick ist es daher evident, dass die Umsetzung des STEP 84 in der Praxis der Stadtentwicklung maßgebliche Akteure seiner Erstellung immer wieder enttäuschen musste.

Die Neubautätigkeit im dichtbebauten Gebiet führt selten zu einer Auflockerung und Durchgrünung, sondern meistens zu einer weiteren baulichen Verdichtung. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung in den Achsen gelingt nicht immer, weil der Druck auf die Bebauung der Zwischenräume und des Grüngürtels zu groß ist. Die Stärkung der Haupt- und Bezirkszentren außerhalb des Gürtels wird durch regionale Einkaufszentren unterlaufen.“ (Georg Kotyza, Plädoyer für eine sanfte Stadtentwicklung, in: Bauforum 98, Seite 17)

„Von ebensolcher Tragweite sind unterbliebene Entscheidungen zur Umsetzung des STEP. Hier vor allem die Milderung der durch den privaten Autoverkehr hervorgerufenen Verkehrs- und Umweltbelastungen. Zwar werden U-Bahn und S-Bahn forciert, das Beschleunigungsprogramm für Bus und Straßenbahn scheitert jedoch zumeist am Widerstand von Einzelinteressen. Notwendige Eingriffe zu Lasten des privaten Autoverkehrs werden vermieden oder erfolgen nur sehr zögernd. Die Überwachung des Verkehrs versagt, die Parkraumfrage ist nach wie vor ungelöst.“ (Seite 17)

Auch die Milderung des Grün- und Freiflächenmangels im dichtbebauten Stadtgebiet erfolgte nur sehr schleppend.

Die grundsätzliche Gültigkeit des STEP 84 stand bis 1989 dennoch außer Frage. Nur fünf Jahre nach Inkrafttreten des STEP 84, der in seinen Grundsätzen auf einen mittel- und langfristigen Zeitraum angelegt war, war die Stadtentwicklung mit einer neuen Situation konfrontiert: Wien wuchs wieder, Wirtschaft, Medien und Märkte verlangten nach spektakuläreren Zeichen und Projekten, der Eiserne Vorhang war gefallen, und das neue Leitparadigma war „Modernisierung“ und „Standortwettbewerb“.

Die Phase von 1989 bis 2005 – Wien im neuen Europa

Erst eine künftige Geschichtsschreibung wird feststellen können, wann und wie die mit 1989 vermutlich gesichert datierbare aktuelle Phase der Wiener Planungsgeschichte enden und wie diese im Kern und in der Bilanz beschreibbar sein wird. Im derzeitigen Blick scheint es so zu sein, dass großregionale, internationale, globale Entwicklungen eine größere dynamisierende Rolle für Wiens Stadtentwicklung und Wiens Planungshaltung spielen als in den vorhergehenden Phasen.

Die Jahre von 1989 bis heute sind von einem Aufholprozess der Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien im Hinblick auf Standortpolitik und Wirtschaftskompetenz geprägt. Im STEP 84 kam Wirtschaft praktisch noch nicht vor. Seine Grundhaltung war jene, die Leopold Gratz in seiner Antrittsrede als Bürgermeister 1973 artikulierte: „Wie noch nie zuvor in der Geschichte der Menschheit sind wir besonders in den Großstädten mit einer an sich paradoxen Situation konfrontiert. Noch nie war der Wohlstand des Einzelnen so groß wie jetzt. Noch nie war aber auch die Abhängigkeit des Einzelnen von der Gemeinschaft so groß wie heute.“ (zit. nach Kurt Stimmer, Wien 2000, Seite 344) Die Haltung der Stadt Wien – und dabei dezidiert der Planung – war klar und im Wesentlichen unwidersprochen: Primat des Öffentlichen und des Gemeinschaftlichen in der Infrastruktur, in der Umwelt, im Wohnbau und in der Stadterneuerung.

Die bisherigen Entwicklungen in der Phase von 1989 bis heute lassen vermuten, dass Wien auch künftig auf der Basis eines stabilen und breit (auch im Bewusstsein und Wollen der Bevölkerung) abgesicherten Wertesystems – Umwelt, Soziales, Urbanität - im „internationalen Konzert der Städte“ einen positiven „Sonderweg“ als Stadt mit hoher Lebens- und Umweltqualität beibehalten und weitergehen wird. In diese Richtung deuten auch die neuen und aktuellen „großen Pläne“, der Strategieplan ebenso wie der STEP 05.

Das allerdings bereits im STEP 84 benannte „oft unübersichtliche Feld gesellschaftlicher Widersprüche“ ist seither noch weit unübersichtlicher und widersprüchlicher geworden. Internationaler Standortwettbewerb, Investorenpolitik, sozioökonomische Polarisierung („Neue Armut“) und soziokulturelle Differenzierung stellen – bei knapper werdenden öffentlichen Ressourcen – die gesamte Stadtpolitik und darin wiederum im Besonderen die Planung vor neue Aufgaben und Herausforderungen.

Die Jahre von 1989 bis 1994 – neue Weichenstellungen

Der Schlüsselbegriff Ende der achtziger Jahre war: Wien wächst wieder – ebenso Hoffnung wie Erschrecken. Dazu zeichneten sich Großprojekte auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Dimensionen ab: EXPO Wien – Budapest 1995, „Neue Gründerzeit“, „Wien an die Donau“. Für die Stadtplanung bedeutete dies eine veränderte Situation, die neue Orientierungen erforderte. Insgesamt entwickelte sich in den Rahmenbedingungen und in den Projekten eine weit höhere Dynamik, als 1984 vorhersehbar war. Dies hatte auch eine Befragung der weiteren Gültigkeit des „großen Plans“ zur Folge: seiner Fähigkeit, Idealziele mit realen Entwicklungen und neuen Erfordernissen in Einklang zu bringen. Die begleitenden Diskurse waren grundsätzlich, engagiert, kontroversiell, kritisch und produktiv.

1989 – ein epochaler Einschnitt

In seiner Weltgeschichte des 20. Jahrhunderts hat Eric Hobsbawm dieses als „kurzes Jahrhundert“ charakterisiert. Es habe 1919 begonnen und 1989 geendet (vgl. *Eric Hobsbawm, Das Zeitalter der Extreme, 1994*). Der globale Epochenbruch von 1989 – der sich im „Fall des Eisernen Vorhangs“ ausdrückte – betraf besonders weitreichend die geopolitische Positionierung Wiens.

Wenngleich die strategische und alltagspraktische „Verarbeitung“ dieser grundlegenden Veränderung noch Jahre dauerte und letztlich noch heute in Gang ist, spricht einiges dafür, den Übergang von den achtziger zu den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts – wenn auch nicht ausschließlich 1989 – als deutliche Zäsur in der Planungsgeschichte Wiens zu sehen.

„Auf eine Periode der Stagnation, gekennzeichnet durch einen Bevölkerungsrückgang, durch eine Überalterung der Bevölkerung, durch Fortschrittsfeindlichkeit und einen latenten Isolationismus, aber auch durch eine Überschaubarkeit der Stadt und eine Beherrschbarkeit ihrer Probleme, scheint für Wien nun eine neue Ära anzubrechen, die Dynamik, Wachstum, Veränderungen bringen, Weltoffenheit, Flexibilität und den Mut zu neuen, auch größeren Vorhaben erfordern wird.“ (Walter Skopalik, *Neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung Wiens*, in: *Einheit der Vielfalt, Festschrift für Josef Bandion, 1990, Seite 92*)

Neue Verhältnisse stellen die Kontinuität in Frage

Der STEP 84 hatte einen breiten Konsens für eine sozial und ökologisch orientierte Stadtentwicklung geschaffen, in der die Stadterneuerung Priorität hatte. Standortpolitik und Städtewettbewerb waren im STEP 84 vor allem auf die „weichen Standortfaktoren“ – Lebens- und Umweltqualität, traditionelle und erneuerte Urbanität und Stadtkultur fokussiert. In den späten achtziger Jahren – noch vor dem Jahr 1989 – war der im STEP 84 formulierte Konsens brüchig geworden. Die große – zunächst vom Fall des „Eisernen Vorhangs“ unabhängige – Herausforderung für die Wiener Stadtentwicklungsplanung war jene internationale Entwicklung hin zur „großen Projektplanung“, die mit den Pariser „Grands Projets“ medial und städtetouristisch besonders eklatant geworden war.

Stadtplanung als Standortproduzent oder als Anwalt für Lebens- und Umweltqualität?

Im Rückblick von nur fünfzehn Jahren erscheinen einige der Kontroversen jener Jahre nur noch schwer verständlich. Die Realentwicklung – eine dynamische Stadtentwicklung mit Mischnutzungen, städtebaulichen Zeichen, Hochhäusern, größeren und kleineren Projekten – hat die theoretischen Polarisierungen praktisch weitgehend widerlegt. Dennoch waren die heftigen – und zugespitzten – Kontroversen nötig. Sie dienten einer Selbstreflexion von Stadtplanung im Spannungsfeld ihres tradierten Wertesystems und massiv geänderten, internationalen, regionalen und lokalen Rahmenbedingungen.

In einem vehementen Plädoyer für eine „sanfte Stadtentwicklung“ warnte Georg Kotyza vor einer „Epoche der harten Stadtentwicklung“. Diese sei „geprägt von:

- immer neuen Megaprojekten und monumentalen städtebaulichen Ideen,
- Urban Design als Inszenierung und Kulisse,
- immer größerem Widerwillen gegen staatliche Lenkung und Planung.“ (Georg Kotyza, *Plädoyer für eine sanfte Stadtentwicklung*, in: *Bauforum 89, Seite 11*)

Es sei derzeit eine Phase der Orientierungslosigkeit, die sich „im Verzicht auf eine einheitliche Stadtentwicklungspolitik“ niederschlage. „Ein verbindliches Entwicklungskonzept (STEP) existiert zwar (und ist weitgehend widerspruchsfrei), hat aber zu wenig Wirkung, weil zu bieder und zu wenig sensationell. Viele der derzeit diskutierten Großprojekte fehlen. Mit seiner vorsichtigen Haltung gegenüber zu radikalen Veränderungen, mit seiner Betonung langfristiger ökologischer Gesichtspunkte, mit seiner Skepsis gegenüber radikaler Dynamik liegt der STEP nicht auf der aktuellen Linie.“ (Seite 11)

Dennoch sei und bleibe der STEP der gültige – aber massiv bedrohte – Ordnungsstifter gegenüber den Ideologien und Tendenzen der großen Projektplanung, deren Grenzen bereits Mitte der siebziger Jahre mit dem Ölschock und dem Schwenk auf die Stadterneuerung als „Großprojekt der kleinen Schritte“ klar geworden seien.

Das grundlegende räumliche Konzept der Priorität der Stadterneuerung, des Vorrangs des öffentlichen Verkehrs, der Siedlungsachsen und Grünkeile, der Haupt- und Bezirkszentren sei sinnvoll und aufrechtzuerhalten. Allenfalls könnten – aufgrund neuer Rahmenbedingungen - Modifikationen im Achsenkonzept notwendig werden.

Für neue Großprojekte – denen Georg Kotyza äußerst kritisch gegenüberstand – sei der STEP nicht angelegt, aber robust genug, Ausnahmefälle zu akzeptieren: einen möglichen Zentralbahnhof sowie das EXPO-Projekt, dessen projektierte Lage – „im Herzen des Donaumaumes, das als ausgeprägtes radiales Grünband relativ nahe an den Stadtkern heranführt und von jeglicher Bebauung freizuhalten wäre“ (Seite 18) – mit dem STEP schlecht vereinbar sei, jedoch (ähnlich wie die UNO-City) als singuläres Ereignis „in Kauf genommen werden“ müsse.

Insgesamt konzidiert auch Georg Kotyza durch den Fall des Eisernen Vorhangs eine sich – möglicherweise - für Wien völlig verändernde Situation: „die Chancen im internationalen Konkurrenzkampf der Großstädte könnten schlagartig besser und die Gefahren einer Niederlage vielleicht geringer werden.“ (Seite 18) Trotzdem sei es für Wien falsch, „in den Konkurrenzkampf der europäischen Metropolen mittels Wachstumsstrategien und harter Stadtentwicklung“ einzutreten (Seite 17-18). Vor allem weil Wien Vorzüge besitzt, „die andere Städte nicht zu bieten haben und die es zu bewahren gilt.“ (Seite 19)

Es sind dies vor allem jene Qualitäten, die im wirtschaftspolitischen Jargon als „weiche Standortfaktoren“ bezeichnet werden: Freizeitqualität, landschaftliche Umwelt, innerstädtisches Stadtbild, kulturelles Angebot, öffentliche und soziale Sicherheit.

Und genau dieses Wertesystem, auf dem der STEP 84 beruhte, schien durch einen sich abzeichnenden Schwenk auf „große Projektsplanung“ bedroht.

„Die Stadtpolitik sollte sich darauf einstellen, dass die Verfolgung einer einzigen Strategie, nämlich der Wachstumsstrategie, mit hohem Risiko verbunden ist. Die Zerstörung der vorhandenen Qualitäten und Vorzüge Wiens könnte die Folge sein. Ein Verzicht auf eine Beteiligung im riskanten Städtewettbewerb und eine Hinwendung zur traditionsreichen, sanften Stadtentwicklung scheinen mir erfolgversprechender.“ (Seite 20)

Szenario „Wachsende Stadt“

In einem programmatischen Beitrag eröffnete Stadtrat Hannes Swoboda 1989 das Szenario: „die wachsende Stadt, die uns eine weitere Öffnung der Grenzen (nicht nur im Osten) beschern könnte.“ (Hannes Swoboda, Wien 2010 – Traum oder Trauma?, in: Stadtbauforum 89, Seite 7)

Ziel war das Wahrnehmen der Chancen, die sich – auch standortpolitisch – für Wien boten:

- Wien braucht mehr Arbeitsplätze – und hat dabei die Chance, „zum übergeordneten Dienstleistungszentrum in Mitteleuropa zu werden.“ (Seite 8);
- In einem flächenmäßig wachsenden Wien ist die Verkehrspolitik ein Schlüsselinstrument der Stadtentwicklung. Gefordert werden „riesige Investitionen in das öffentliche Verkehrssystem“ – der Anschluss Wiens an das internationale Hochleistungsnetz, der regionale Ausbau und kleinräumige Maßnahmen;
- Impulsgebungen der EXPO 95 für die Stadtentwicklung – vor allem im Donauraum;
- Eine Verstärkung der „inneren Stadtentwicklung“ (Nordbahnhof, Handelskai etc.);
- Mehr Qualität in der Stadtgestaltung.

Medial etwas plakativ wurde eine „neue Gründerzeit“ ausgerufen – allerdings eine mit auch sozialen und ökologischen Qualitäten.

Kleiner Exkurs: Ausstellung Donau(t)raum

„Wien hat im ausgehenden 20. Jahrhundert die vielleicht letzte Chance, zu überlegen, ob es metropolitanes Wachstum will – und was es verlieren wird: verlieren auch nur im Beharren auf Musealisierung.“

Der gründerzeitliche Raster ist nicht jene „unbegrenzte Großstadt“ geworden, von der Otto Wagner träumte, sondern ein endliches Gefüge, an das historische Zentrum angelegt. Die Erbschaft wurde hermetisch.

Wachstums Optionen sollen nicht vergessen lassen, dass Wien seinen Rang als attraktive, lebenswerte Stadt der Tatsache jahrzehntelanger Stagnation verdankt. Es ist keine (kinetische) „autogerechte Stadt“.

Im Europa der EG lösen die Stadtregionen die traditionellen Kapitalen ab. Entlang neu projektierter Trassen entsteht ein großstädtisches Kettenband.

Die Umgestaltung in den osteuropäischen Ländern schafft neue Geographien. Der zentraleuropäische Raum zeigt sich als weißes Territorium: Ränder und Übergänge, Bruchlinien, Gleichzeitigkeiten von geschichtlich Überlebtem und Modernität. Prag, Wien und Budapest bilden die kooperierenden und konkurrenzierenden Pole dieses wiedergekehrten Entwicklungsfeldes.

Es geht um eine metropolitane Qualität neuen Stils – die Kombination urbaner Vitalität und Risiken mit ökologischen und sozialen Erfahrungen. Donau, Nordbahnhof, Donauinsel und Kagran könnten ein Prototyp dafür werden – als selbstbewusste City, als Spiegelung der Inneren Stadt, mit eigenem Code, der sich dem Historismus des 19. Jahrhunderts entgegenstellt.“ (Siegfried Mattl/ Gottfried Pirhofer, in: Ausstellungskatalog Donau(t)raum)

Wiens Beitrag zur Ideologie und Realität der Großprojekte

Während der STEP 84, aufbauend auf die Leitlinien für die Stadtentwicklung, ein klares Primat der Stadterneuerung formulierte, dominierten international – zumindest auf medialer Ebene – „große Projekte“ die Ideologie und teilweise auch die Praxis der Stadtplanung.

Wiens spezifische Bemühung um ein „Großprojekt“ in jenen Jahren war primär nicht baulich. Es ging um eine aktive und neue Standortpolitik, um ein Zielsystem, das die Kompetenzen von räumlicher Planung bei weitem überschritt und das gesamte Feld von Identität/ Bewahrung/ Modernisierung/ Innovation betraf: die Bemühung um eine „Internationalisierung“ durch „strategische“ Öffnung der Grenzen, die durch die geopolitische Lage Wiens („am Rande des Eisernen Vorhangs“) für die gesamte Stadtentwicklung (für die Wirtschaftsentwicklung, für den „Standort Wien“) gezogen waren. Somit rückte das Paradigma der Standortpolitik, der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Modernisierung verstärkt in das Aufgabenfeld der Stadtplanung.

Eine EXPO Wien – Budapest 1995?

Bereits ab Mitte der achtziger Jahre verstärkten sich die Bemühungen und die „Visionen“, die Wien als internationalen Standort in einen künftig dynamischeren, grenzüberschreitenden (mittel-)europäischen Kontext stellten: Wien als Kongressstadt, rund um die Attraktoren von Hofburg und UNO-City; Überlegungen hinsichtlich eines Beitritts Österreichs zur Europäischen Union; intensivere Kontakte zu demokratischen Oppositionellen in den sozialistischen Nachbarstaaten; für die Stadtentwicklung Wiens besonders relevant: das Vorhaben EXPO Wien – Budapest 1995, unter dem Motto „Brücken in die Zukunft“.

Eine eher zufällige Rahmenbedingung, die sich aber für die Akzeptanz des Großprojekts massiv negativ auswirkte, war, dass Wien Anfang der neunziger Jahre – ein für Wiener Verhältnisse enormes Bevölkerungswachstum verzeichnete: und zwar „in der Hauptsache durch den Krieg in Ex-Jugoslawien und durch den Zuzug aus den Reformländern“ (STEP 05, Seite 33): große Irritationen und Ängste, politisch heißer Hintergrund für ein dafür „unschuldiges“ EXPO-Projekt. Dieses war allerdings „Grenzen weiter öffnend“ – wenn auch in der harmlos-positiven Metapher „Brücken“ bauend oder überschreitend (aber real nach Budapest, d.h. in den ehemaligen „Ostblock“ reichend) konzipiert.

Die für 1995 geplante EXPO Wien – Budapest war ein internationales Großprojekt, das sich nicht in die Entwicklungslogik und Ordnungsvorstellung traditioneller räumlicher Planung fügte. 1985 wurden erste Überlegungen in Bezug auf die Abhaltung einer Weltausstellung – zunächst noch beschränkt auf Wien – angestellt. 1987 unterzeichneten der ungarische Ministerpräsident Karoly Grosz und Bundeskanzler Vranitzky gemeinsam die Willenserklärung zur Abhaltung einer Weltausstellung in Wien und Budapest. 1988 beschloss der Wiener Gemeinderat einstimmig, die EXPO 95 im Donauraum, im Nahbereich der UNO-City, unmittelbar vor dem Konferenzzentrum durchzuführen.



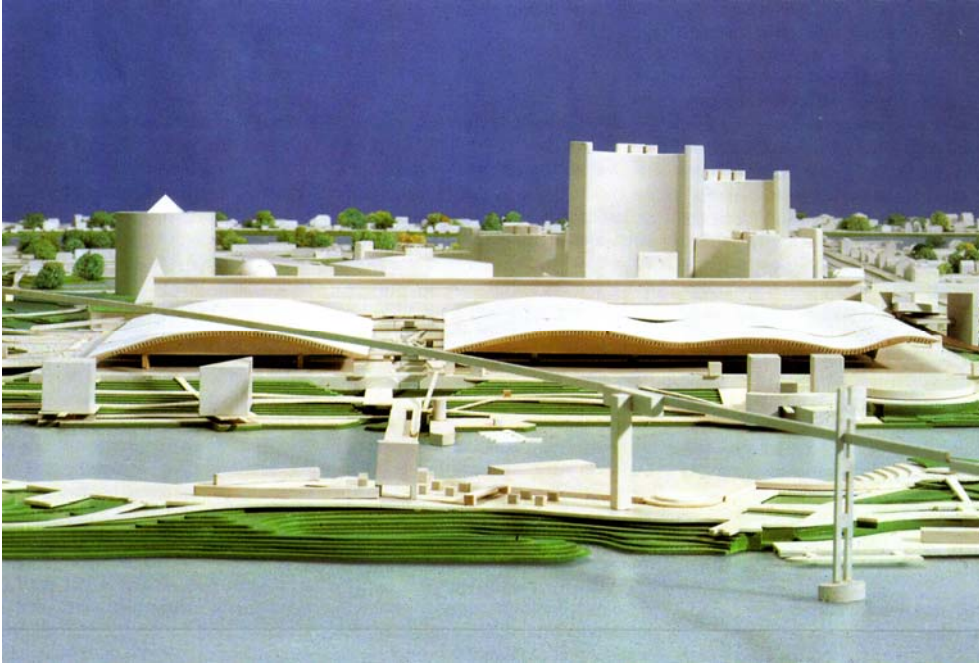
*Abb. 60: Blick nach Norden auf den zentralen Bereich des Donaupraumes mit dem Standort für die Weltausstellung
Quelle: Stadtbauforum `89, Seite 20*

Eine EXPO Wien-Budapest konnte naturgemäß nirgends im STEP 84 verzeichnet sein. Sie war zu diesem Zeitpunkt weder vorhersehbar, noch hätte sie dem Primat der Stadterneuerung entsprochen. Sie war aber auch nicht einfach ein Projekt der Stadterweiterung, weder in der Logik einer „Achse“ noch eines „Zentrums“. Sie überschritt in vielerlei Hinsicht die Kompetenz und Logik räumlicher Planung.

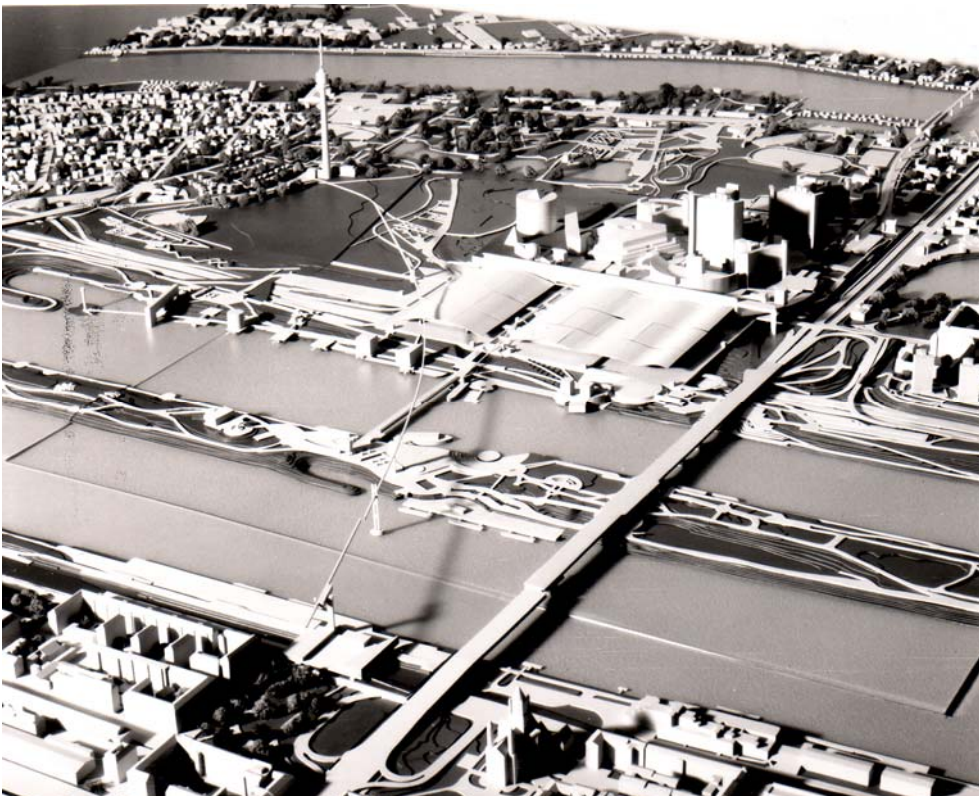
Die Idee einer EXPO entstand aus der Wahrnehmung der standortpolitischen Effekte von internationalen Großereignissen für die längerfristige Stadtentwicklung, für Modernisierung und Innovation in der Geschäftsgruppe Wirtschaft und Finanzen. Die Planung wurde allerdings der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr übertragen.

Gerade für Wien und in diesen Jahren war es eine durchaus strategische Idee. Wiens potenzielle Stärke, seine Lage im „Herzen Mitteleuropas“, die aufgrund des „Eisernen Vorhangs“ nicht ausreichend wirksam werden konnte, sollte durch die „Brücken in die Zukunft“, d.h. gemeinsam mit Budapest, entlang eines Stücks der Donau im gemeinsamen Großevent im Spiel von Kooperation und Konkurrenz als internationaler Standortfaktor propagiert und lukriert werden.

Es war, 15 Jahre nach der (in der Bevölkerung massiv umstrittenen) Uno-City und von anderer Größenordnung und unkalkulierbarer als Ereignis und längerfristiger Effekt (Ängste von Ostkriminalität bis Wohnungsspekulation, Verweis auf das „Desaster“ der Wiener Weltausstellung 1873; und nicht zuletzt die populistisch angeheizte Sorge um die „Papstwiese“) ein für Wien (bleibt Wien) „unerhörtes“ Projekt. Nicht nur große Teile der Bevölkerung, sondern auch überwiegend die Medien und ein Teil der Eliten waren „von Anfang an skeptisch“. Grundsätzlich war eine EXPO kein Projekt für konventionelle Planungsverfahren.



*Abb.: 61: Expo-
Wettbewerb/
Siegerprojekt
Quelle: Arch. Frank
& Partner*



*Abb. 62: Expo-
Wettbewerb/
Siegerprojekt
Quelle: Arch. Frank
& Partner*

Die Planung war gezwungen, neue Wege zu versuchen. Ein „learning by doing“ mit viel Energieeinsatz und Mut zum Experiment fand statt. Eine Enquete mit Akteuren aus Verwaltung, Wissenschaft, Kultur, Wirtschaft und Marketing versuchte strategische Planung zu initiieren. Von Wert und Bedeutung einer EXPO für Wien, über räumliche Szenarien, zu erwartende ökonomische und soziale Effekte, kulturelle Perspektiven, bis zur Öffentlichkeitsarbeit wurden alle relevanten Bereiche und die möglichen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung bearbeitet.

Letztlich scheiterte die geplante EXPO an einer Volksabstimmung (1991). Das lokale „Nein“ erfolgte in verändertem globalen Rahmen. 1989 hatten mit dem Fall des „Eisernen Vorhangs“ eines der Argumente der „Brücken“ an Kraft verloren und gleichzeitig Ängste vor Zuwanderung und massiven Veränderungen – medial verstärkt – in der Bevölkerung zugenommen. Aber bereits vorher hatten sich Mängel – wenn nicht überhaupt ein Fehlen – „strategischer Planung“ abgezeichnet. Das EXPO-Projekt, das weit über räumliche Planung hinausging und hohen Konsens und Engagement aller Entscheidungsträger und aller wesentlichen Akteure benötigte, hatte von Beginn an mit schwachen oder fehlenden „strategischen Partnerschaften“ in Bund und Region, aber auch bei den ungarischen Partnern zu kämpfen. Auch die Stadtplanung als Akteur der Umsetzung wurde überfordert.

Das EXPO-Projekt als Impuls für die Stadtentwicklung

Die EXPO sollte nicht ein singuläres Ereignis, sondern (u.a. über Infrastruktur und „Nachnutzung“ des Standorts) ein langfristig wirksamer Impuls für die Stadtentwicklung werden. Die wichtigsten stadtentwicklungspolitischen Ziele waren:

- Wien intensiv mit der Donau zu verbinden;
- Die Stadtviertel östlich der Donau mit der Stadt zu verknüpfen: die Weltausstellung als Brückenkopf für die Stadtentwicklung im Osten Wiens;
- Impulsgebung für Modernisierung, „die sich aus einer ständig in Bewegung befindlichen „Städtekonkurrenz“ der internationalen und europäischen Metropolen um Ansiedlungen von Handelsvertretungen, Betrieben, internationalen Organisationen, Studenten, Touristen ergibt.“ (Enquete zur Weltausstellung ´95, Seite 104);
- Modernisierung auch im städtebaulichen und architektonischen Feld: in Paris die Zeit der „Grands Projets“, in Wien die (kontroverielle) Forderung nach mutigen Großprojekten und neuen, „starken Zeichen“.

Nicht nur die intensive Diskussion und umfangreiche Studien, sondern auch die Planungen zur und im Umfeld der projektierten EXPO bildeten langfristig wirksame Impulse für die reale Stadtentwicklung, für die Entwicklungsachse City – Praterstern – UNO-City – Kagran (Achse U1 Nord), für das WED-Gelände (die spätere Donau-City) und für den Nordbahnhof.

In der EXPO-Planung sollte dem Infrastrukturausbau besondere Bedeutung zukommen. Dies hätte auf (Europa-)regionaler Ebene bedeutet, „die Verbindung zu Großstädten, vor allem Budapest, aber auch Bratislava zu beschleunigen.“ (Enquete zur Weltausstellung ´95, Seite 120) Gleichzeitig wurde empfohlen, „beim Ausbau der Infrastrukturen nicht nur in Hochleistungskategorien zu denken, sondern die Infrastruktur auch als Chance zu sehen, regionale Strukturierungen zu unterstützen (Taktfahrplan, verbesserter Regionalfahrplan, Tangentialverbindungen im Land, Verkehrsverbund, Park & Ride-Systeme).“ (eben da)

Für Wien hatte die EXPO-Diskussion und Planung, gerade in der Kontroverse und Polarisierung, die Kraft eines Großprojekts. Auch wenn es als Ereignis abgesagt und am Gelände „nur“ die „vorgezogene Nachnutzung“ wirksam wurde, eröffnete es Diskussionen und bewirkte einen „Schub“ in „großen Fragen“ – was traditionellen „großen Plänen“ kaum je gelingt.

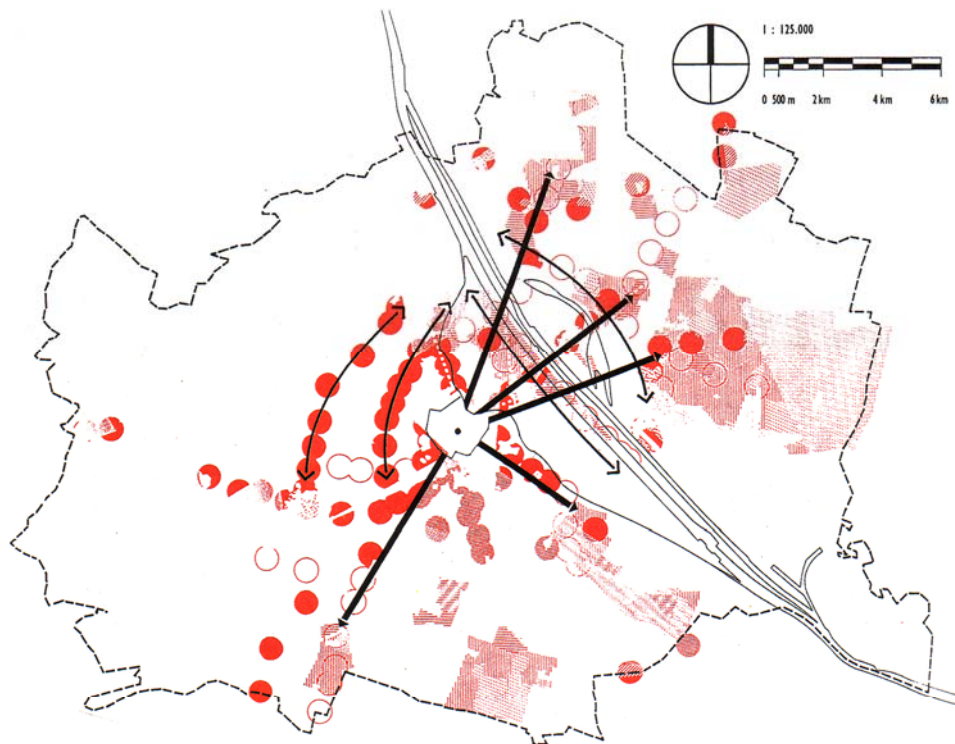
Hochhäuser für Wien?

„Hochhäuser sind in Wien weder erforderlich noch zweckmäßig. Es ist medizinisch erwiesen, dass das Wohnen in den obersten Stockwerken von Hochhäusern zum „Hochhaus-syndrom“ führt (vermehrte Krankheitsanfälligkeit etc.).“ (Anton Brenner, Stellungnahme zu den „Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“, in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 29, MA 18, 1991, Seite 89). Diese Einschätzung ist also nur 15 Jahre alt. Es ist dies eine der vielen Aussagen in einem damals heftig geführten Diskurs, der einen Kern der Wien-Identität zu betreffen schien. Trotz aller Unschärfe und im Nachhinein kaum mehr verständlicher Argumentationen war dieser Diskurs – da man Hochhausentwicklung ermöglichen wollte – notwendig. Er lancierte das Thema, baute Widerstände ab und schuf erste Allianzen.

Dieser Diskurs charakterisiert besonders deutlich zugleich ein Dilemma und eine Qualität von Planung. Planung besteht zu einem Großteil aus – und beginnt beinahe immer mit – einem Diskurs. Dieser Diskurs ist – angesichts der Komplexität der Themen – häufig „weich“, mit wenig „harten“ Argumenten unterfüttert. Das einzige wirklich „harte“ Argument, die Investorenlogik, wurde von Kurt Puchinger formuliert: „Allein und für sich genommen ist „das Hochhaus“ überhaupt kein Stadtplanungsthema – oder sollte es zumindest nicht sein. Stadtplanung fragt anders herum: Unter welchen Bedingungen können Hochhäuser eine stadtstrukturell sinnvolle Funktion erfüllen? Wenn eine Einmischung in das Feld der internationalen Metropolenkonkurrenz auf der kommunalpolitischen Tagesordnung steht, ist auch anzuerkennen, dass Hochhäuser ein entscheidendes funktionelles und imagerächtiges Element innerhalb dieses Konkurrenzkampfes darstellen.“ (Kurt Puchinger, in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 29, Seite 55)

Bereits 1972 hatte Hugo Potyka gemeinsam mit Ernst W. Heiss ein Hochhauskonzept für Wien entwickelt.

Auf der Basis einer Bestandsaufnahme und vielfältiger stadtstruktureller, stadträumlicher und am Stadtbild orientierter Überlegungen definierte das Konzept Verbotszonen, indifferente Gebiete, sowie Gebiete, in denen die Errichtung von Hochhäusern möglich und/oder erwünscht ist. Aus der Überlagerung der Kriterien ergaben sich mehrere Modelle für Hochhausstandorte, aus deren Bewertung und Selektion letztlich der „Entwurf zum aktiven Hochhauskonzept“ entstand. 1991 erstellten COOP HIMMELBLAU eine „Wiener Hochhausstudie“, die – in einem einfacheren Modell – potenzielle Stadtverdichtungszone mit Hochhauspotenzial vorschlug. Ein wesentliches Kriterium waren Stationen des öffentlichen Verkehrs.



- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Hochhauspotential an existierenden Stationen des öffentlichen Verkehrs | | mögliches Hochhauspotential — Einschränkung Waldgebiete |
| | mögliches Hochhauspotential an geplanten Stationen des öffentlichen Verkehrs | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Einschränkung Sichtbeziehung |
| | vorgeschlagenes Entwicklungsgebiet der Stadt Wien | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Einschränkung Luftfahrkorridore |
| | vorwiegend monofunktionale Nutzung, Verdichtung, Mischnutzung | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Einschränkung Park- und Grünflächen |
| | mögliches Hochhauspotential — Einschränkung Luftfahrkorridore | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Einschränkung Waldgebiete |
| | mögliches Hochhauspotential — Einschränkung Sichtbeziehung | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Einschränkung Park- und Grünflächen |
| | mögliches Hochhauspotential — Einschränkung Park- und Grünflächen | | Entwicklungsgebiet der Stadt Wien — Sichtbezugslinien |
| | | | Beziehungen zum Zentrum |
| | | | Beziehungen zwischen den Subzentren |

Abb. 63: Potenzielle Stadtverdichtungs-zonen

Quelle: Perspektiven 8/9/1991, Seite 20

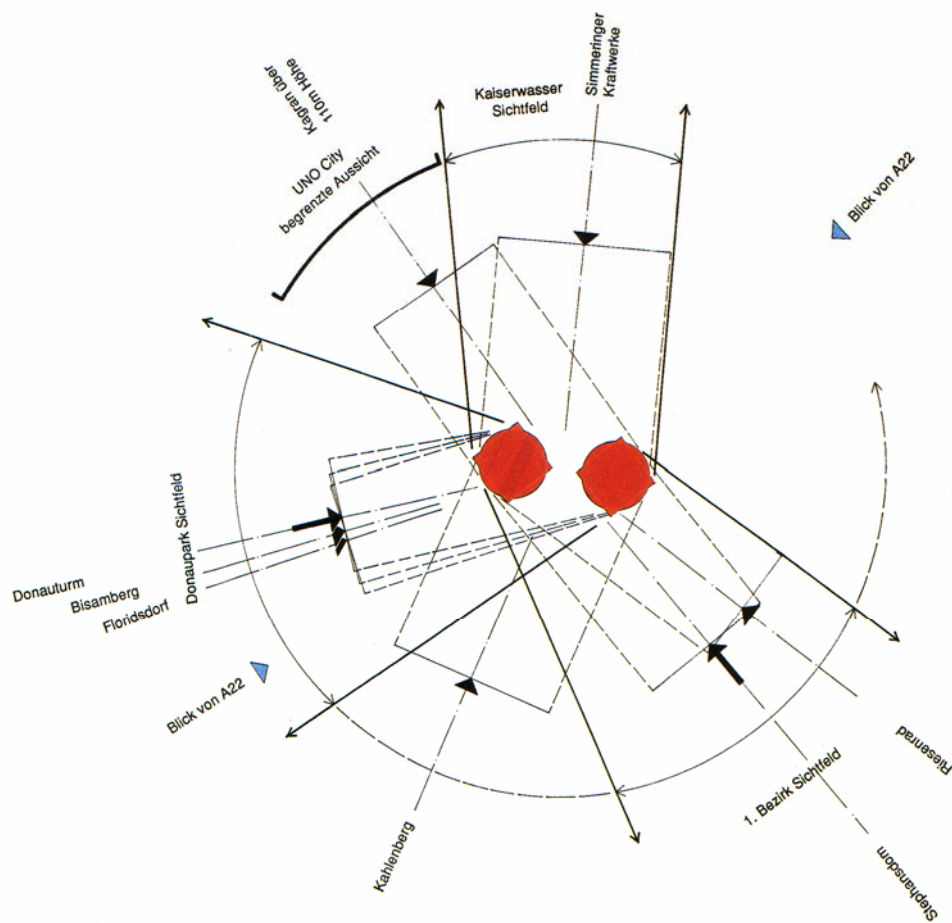


Abb. 64: Stadtraum und Sichtbeziehungen eines potenziellen Hochhausstandortes
 Quelle: Perspektiven 8/9/1991, Seite 23

Weiters wurden die Sichtbeziehungen thematisiert sowie Überlegungen zum öffentlichen Raum, zur Gestaltungsqualität, zur Sozialverträglichkeit und Umweltfreundlichkeit entwickelt. 2002 wurden im Wiener Hochhauskonzept die Rahmenbedingungen für die steigende Nachfrage nach Hochhäusern und ihre Integration in die Wiener Stadtstruktur und Stadtgestalt definiert. Es ist nicht nur die Richtlinie für konkrete Hochhausprojekte, sondern auch eine Grundlage für die langfristige Stadtentwicklung, die im Hinblick auf Standortverträglichkeit und Stadtbild durch städtebauliche Leitbilder zu konkretisieren ist.

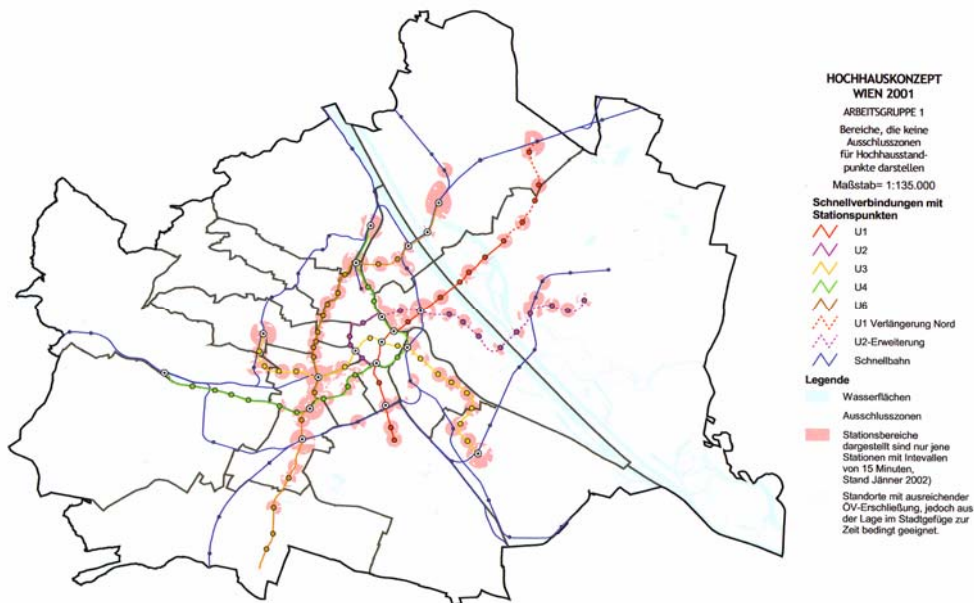


Abb. 65:
Hochhauskonzept
Wien 2001
Quelle: Hochhäuser
in Wien –
Städtebauliche
Leitlinien, Seite 17

Und dies verweist auf die Ebene von Planung als Projektplanung: Innerhalb von 20 Jahren wurde aus der „flachen Stadt Wien“ (Boris Podrecca) eine in unterschiedlicher Intensität und Höhe, Verdichtung und Streuung selbstverständlich auch Hochhäuser zeigende Stadt.

Die Vision einer „zweiten City“

Gelegentlich finden sich die am heftigsten diskutierten Themen nicht – oder jedenfalls nicht in dieser Deutlichkeit – in den offiziellen Planungsdokumenten. Dies gilt in jenen Jahren im Besonderen für die Vision einer „zweiten City“. Sie speiste sich zum einen aus der Begrenztheit des historischen Zentrums, das nach wie vor von überragender Bedeutung für das Innen- und Außenbild Wiens war, aber kaum noch Entwicklungsoptionen bot. Zum anderen war sie der Ausdruck eines Überschwangs, den das neue Wachstum in Wien, mehr noch aber die internationale Entwicklung, die Wirkung der „Grands Projets“ vor dem generellen Hintergrund einer neuen wirtschaftlichen und technologischen Dynamik bewirkte. Das Schlüsselwort war „Modernisierung“.

„Die Aufwertung der Stadt, die vielfältigen Tendenzen einer „neuen Urbanität“ haben zu einer Überlastung der Innenstadt geführt. Gerade um die historische Innenstadt in ihrer Struktur und Qualität zu erhalten, diskutiert Wien seit mehreren Jahren verstärkt die Schaffung einer „zweiten City“, d.h. die Bündelung moderner Wirtschafts-, Büro- und Wohnfunktionen an hochwertigen Standorten, Kreuzungspunkten des hochwertigen ÖV. So versteht sich die Entwicklungsachse Praterstern – Kagran einerseits in der Tradition des STEP 84, legt aber weit stärkeren Akzent auf das Projekt „Wien an/ über die Donau“, d.h. Ergänzung und Weiterentwicklung jener „unvollendeten Gestalt von Wien“, jenes Abbrechens von Urbanität in den Bereichen jenseits der Donau, dem zentralen Thema der Stadtwerdung in den nördlichen Bezirken.“ (Arnold Klotz, Die Entstehung des Stadtentwicklungsplanes 1993, in: Perspektiven, Heft 3/93, Seite 17)

De facto war eine veritable, neue „zweite City“, die ein gleichwertiger Gegenpol zur historischen Innenstadt hätte werden sollen, für Wien nicht realistisch. Zum einen hatte Wien nicht die Dimension und das Wachstumspotenzial für eine neue „Stadtgründung“ – vergleichbar La Defence in Paris; zum anderen hätte dies auch dem Konzept des STEP wi-

dersprochen, das auf einem Ring von Haupt- und Nebenzentren und starken Achsen beruhte.

Wie mittlerweile im Stadtbild sichtbar ist, erfolgte das neue urbane Wachstum einerseits als unmittelbare Cityerweiterung am Donaukanal, andererseits in einer linearen Sequenz (wenn auch mit unterschiedlichen Verdichtungen und der Donau City als einem neuen Zentrum) entlang einer Entwicklungsachse „Praterstern – Kagran“. Die „Achse U1 Nord“ mit ihrer hochrangigen Erschließung durch die U-Bahn in direkter Verknüpfung mit dem Zentrum, ihrem urbanistischen und naturräumlichen Potenzial entlang und im Umfeld Wiener Wahrzeichen (Riesenrad/ Prater, UNO-City) war der sich anbietende Entwicklungsträger.

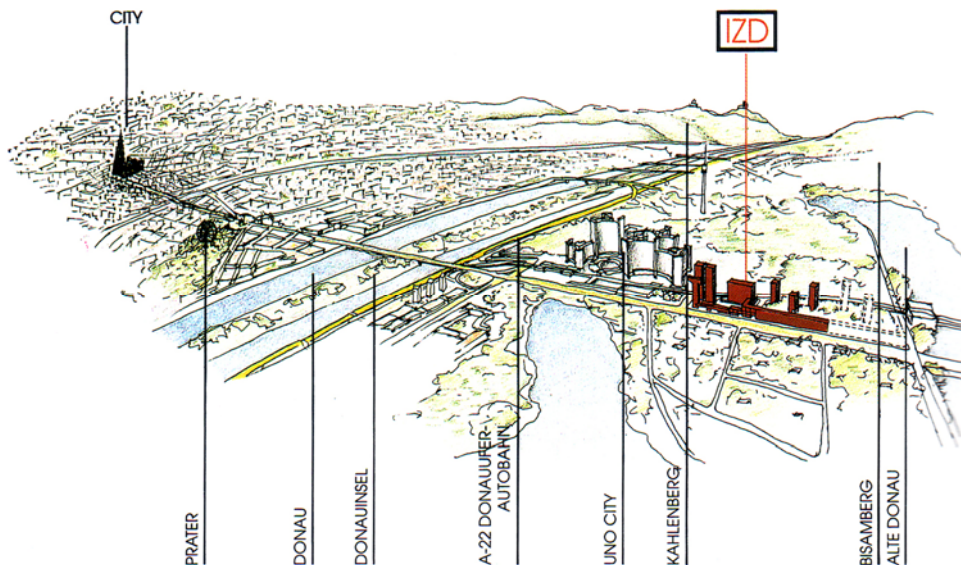


Abb. 66: Wagrainer Achse

Quelle: STEP 94 – Stadtentwicklungsplan für Wien, Seite 132

Das „Leitprogramm für den donaanahen Entwicklungsraum“

Das „Leitprogramm für den donaanahen Entwicklungsraum“ wurde parallel zur eigentlichen EXPO-Planung im EXPO-Büro der MA 21 von Klaus Steiner erarbeitet. Es behielt in seinen wesentlichen Zügen auch nach der Absage der EXPO Gültigkeit.

Das Leitprogramm definierte eine große und komplexe Raumfigur mit vielfältigen Prägnanzen, Einschnitten und Sequenzen handlungsorientiert und zusammenhängend in verschiedenen Ebenen und Bereichen. Dabei wurden auch die bislang getrennt gedachten Strategien von Stadterneuerung und Stadterweiterung in einem konkreten Entwicklungsbereich handlungsorientiert zusammengeführt.

Das Leitprogramm gliederte den Entwicklungsraum in 10 Bereiche, für welche die jeweils wesentlichen Ziele und Maßnahmen definiert wurden:

1. *Donaukanal – Praterstraße – Taborstraße*: Erhaltung der vorhandenen städtischen Bebauungsstrukturen und Steuerung der City-Erweiterung; Erhaltung der Donaukanalufer und Ergänzung der Ausstattung für die Naherholung
2. *Teile der Leopoldstadt an der Tabor- und Praterstraße*: Erhaltung gemischter Strukturen und deren Verbesserung (Infrastruktur, Wegführungen, Attraktivierung der Grünflächen)
3. *Praterstern – Grüner Prater – Volkspark*: Gestaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen
4. *Lassallestraße*: Gestaltung des Straßenraums – auch im Hinblick auf die Nordbahnhofbebauung

5. *Nordbahnhof*: gemischte und dichte städtische Struktur mit richtungsweisender Qualität (neue städtische Wohnformen mit attraktivem Wohnumfeld; forcierte Nutzungsmischung; Wahrung der Durchgängigkeit und Freihaltung von Erdgeschosszonen für öffentlich zugängliche Nutzungen; abschnittsweise Realisierungen als jeweils für sich funktionierende Teile des Ganzen; Erhaltung von identitätsbildenden Objekten oder Strukturen; attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu Donau, Grünem Prater und Leopoldstadt)
6. *Stuwerviertel – Messeareal*: Im Stuwerviertel beispielhafte Blocksanierung; Messeareal – falls Messeverlagerung – als Wohnstandort für „städtisches Wohnen im Grünen“
7. *Handelskai – Mexikoplatz*: Ufergestaltungen
8. *Donau – Donauinsel – Neue Donau – Donaupark – Alte Donau*: Unter Ausklammerung der Entwicklungs- und Nutzungsdefinition am geplanten EXPO-Gelände (damals: WED-Gelände; heute: Donau-City, die zunächst dem EXPO-Wettbewerb, dann der Wiener Entwicklungsgesellschaft Donauraum (WED) vorbehalten war), wurde eine Sequenz und Kontingenz der „Wasserlandschaft“ definiert. Wenn Wien bis dahin – in der Realität und im Selbstverständnis – eher eine „Landstadt“ war (Hoffmann-Axthelm), so war dies der Versuch, bei Schutz, Wahrung und weiterer Attraktivierung der Naturqualitäten, die Stadtentwicklung geordnet an die Donau zu rücken und Freizeit- und Erholungsnutzungen für alle StadtbewohnerInnen zu stärken.
9. *Wohngebiete und kleingärtnerisch genutzte Flächen zwischen Alter und Neuer Donau*: Schutz vor Entwicklungsdruck
10. *Kagran*: Verdichtung in den zentrumsnahen Bereichen; Entwicklung eines neuen Stadtteils in gemischter Struktur, jedoch mit Wohnschwerpunkt (neue Wohnformen), Ergänzung von Bildungseinrichtungen, Park & Ride, Anlage eines Parks.

(Stadtentwicklung Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Bd. 29, Seite 130-4)

Wohnbau bewirkt Stadtwachstum

Das generelle Wachstumsklima betraf im Besonderen den Wohnbau. Nachdem in der vorhergehenden Phase ca. 4.000 geförderte Wohnungen pro Jahr errichtet worden waren, sollte nun die Neubauleistung an geförderten Wohnungen auf ca. 10.000 Wohnungen pro Jahr angehoben werden.

Dieses Programmziel wurde primär mit vor allem zuwanderungsbedingtem Bevölkerungswachstum argumentiert. Bestimmender waren aber längerfristige strukturelle Entwicklungen, die im STEP 84 unterschätzt worden waren. Unter dem Primat der Stadterneuerung und einer generellen Unterschätzung von Wirtschaftswachstum und Marktdynamik war man davon ausgegangen, dass kein quantitativer, sondern nur noch ein qualitativer Wohnungsbedarf bestehe. Als zentrales Instrument dieses qualitativen Wohnungsbedarfs hatte die Wohnungsverbesserung, die Behebung von Substandard im Rahmen der Stadterneuerung gegolten. Wohnungsneubau war primär als Ersatz aufgrund von Abbruch oder Wohnungszusammenlegung definiert worden.

Die generelle Unterschätzung von neuer Stadtentwicklung in den achtziger Jahren hatte somit im Besonderen das Wohnbauprogramm betroffen. Nicht erst Zuwanderung, sondern kontinuierlich wirksame gesellschaftliche Trends (Anstieg von Singlehaushalten, höhere Qualitäts- und Flächenansprüche an Wohnungen) im Rahmen von stabilem Wirtschaftswachstum hatten einen neuen, sowohl qualitativen als auch quantitativen Wohnungsbedarf zur Folge.

Die politische Zielvorgabe, die Neubauleistung an geförderten Wohnungen auf ca. 10.000 Wohnungen pro Jahr zu steigern, bedeutete eine massive Herausforderung an die Stadtplanung, aber auch die am geförderten Wohnbau beteiligten Stellen der Stadt Wien. „Es wurde bewusst, dass ohne rasches Agieren der Stadtplanung die Gefahr einer ungeordneten Entwicklung mit auf lange Sicht negativen Konsequenzen für das Grundgerüst der Stadt bestand.“ (Arnold Klotz, Der Nutzen der Zukunftskonferenz aus Sicht der Stadtplanung, in: „Perspektiven“, Heft 10/1995, Seite 9)

„Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“

Die geänderten Rahmenbedingungen erforderten ein rasches Handeln. Daher wurden parallel zu den konkreten Vorkehrungen zur Erhöhung der Wohnbauleistung in nur wenigen Monaten „Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“ im Auftrag des damaligen Planungsstadtrates Hannes Swoboda erstellt und im April 1991 im Wiener Gemeinderat beschlossen.

Die auf dem STEP 84 aufbauenden Leitlinien zeigten den grundsätzlichen Weg, wie insbesondere der zusätzliche Wohnungsbedarf samt entsprechenden Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen mit einem möglichst hohen Maß an Qualität umgesetzt werden sollte.

Eine wesentliche Erkenntnis war die Notwendigkeit, neben der erfolgreichen Stadterneuerung auch wieder verstärkt Stadterweiterungsmaßnahmen zu setzen und die Optionen dafür zu erarbeiten.

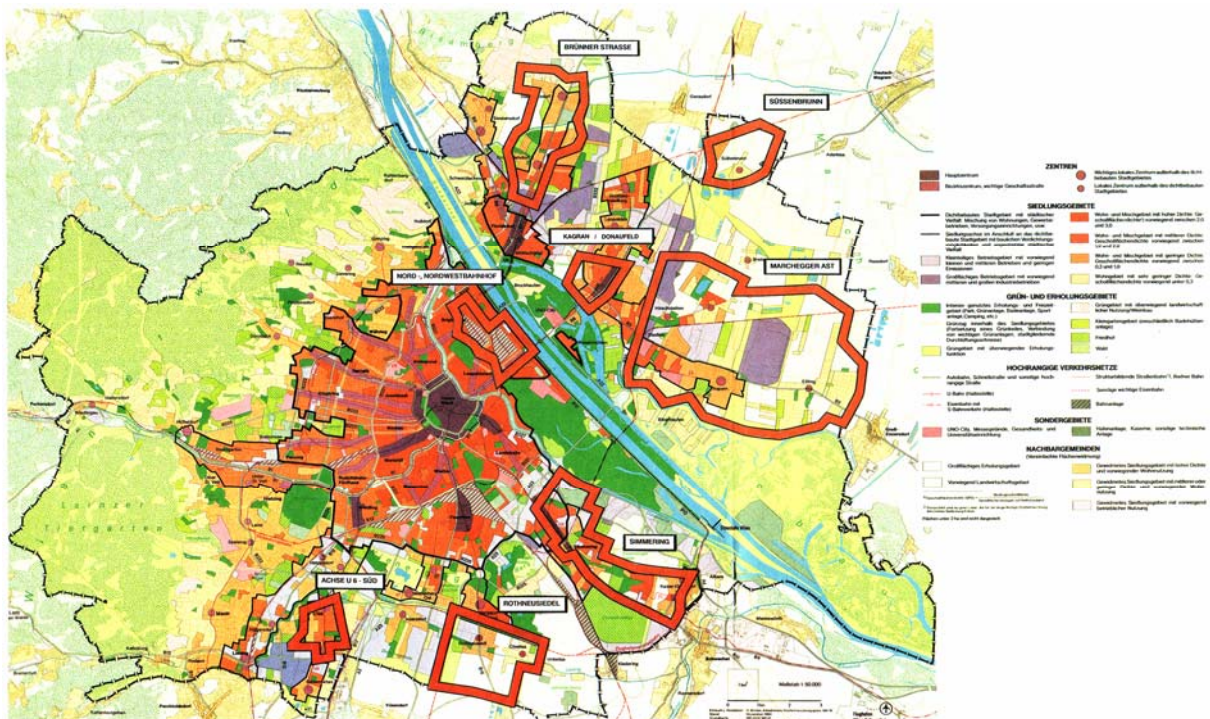


Abb.: 67: Stadtentwicklungsplan: Räumliches Entwicklungskonzept/ Längerfristiges Leitbild
Quelle: Wien wächst. Beirat für Stadtentwicklungsbereiche. Planung als Prozess, 1/1992, Seite 22-23

Bei der Auslotung der Baulandpotenziale mit einem Volumen von ca. 120.000 geförderten Neubauwohnungen bis zum Jahr 2010 ging man allerdings davon aus, mehr als die Hälfte dieser Wohnungen in den dichter bebauten Gebieten Wiens unterzubringen. Auch darin entsprachen die Leitlinien dem Ziel des STEP 84, eine ausgewogene Gesamtentwicklung Wiens unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Potenziale der Weiterentwicklung des urbanen Stadtbereiches sicherzustellen.

Im Bereich der Stadterweiterung wurden unter Berücksichtigung des Achsenprinzips und in konsequenter Ausrichtung auf die hochrangigen öffentlichen Verkehrsträger Stadtentwicklungsgebiete definiert (u.a. Kagran/ Donauefeld, „Marchegger Ast“, Nordbahnhof, Achse U6 - Süd, Rothneusiedl, Simmering).

Zur Sicherstellung einer urbanen Entwicklung wurden Qualitätsgrundsätze hinsichtlich öffentlicher Verkehrserschließung, Infrastrukturausstattung, Grünversorgung und städtebaulicher Dichtewerte formuliert. Auch dies entsprach der Zielsetzung des STEP 84, Stadterweiterung in dem Maße und in jenen Schritten zu betreiben, dass Torsobildungen, also unvollständige Stadtteile mit mangelnder oder fehlender Urbanität, vermieden werden.

Gemäß dem Auftrag des Wiener Gemeinderates wurde unmittelbar nach dem Beschluss der Leitlinien mit der gleichzeitigen Konkretisierung der neuen Zielsetzungen und Herausforderungen in Form der Erarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplanes, eines neuen Verkehrskonzeptes und städtebaulicher Leitprogramme für den Großteil der definierten Stadtentwicklungsgebiete begonnen.

Insgesamt bildeten die Leitlinien die Grundlage für die Wohnbauoffensive der neunziger Jahre und für eine Instrumenteninnovation im System der Wiener Stadtplanung. „Innerhalb zweier Jahre wurden im Rahmen eines ständigen Rückkoppelungsverfahrens mit aktuellen Realisierungsprojekten alle wichtigen generellen Planungskonzepte (Stadtentwicklungsplan, Verkehrskonzept, städtebauliche Leitprogramme für die Stadtentwicklungsgebiete sowie ein neues Realisierungsprogramm für das übergeordnete Grünsystem) er- bzw. überarbeitet.“ (Arnold Klotz, Der Nutzen der Zukunftskonferenz aus Sicht der Stadtplanung, in: Perspektiven, Heft 10, 1995, a.a.O.)

Instrumenten- und Verfahrensinnovationen

„Beirat für die Stadtentwicklungsbereiche“

Um die in den „Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“ geforderten hohen Qualitätsansprüche bei der Planung und Umsetzung der Stadterweiterungsvorhaben zu gewährleisten, wurde Ende 1991 vom damaligen Planungsstadtrat Hannes Swoboda der „Beirat für Stadtentwicklungsbereiche“ eingesetzt.

Das international besetzte Expertengremium unter dem Vorsitz von Ottokar Uhl hatte die Aufgabe, zusammen mit allen Planungsakteuren ein Bild, eine Vision für die Stadtentwicklung, vor allem im Nordosten von Wien unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und gestalterischer Aspekte zu entwerfen, sowie im Dialog mit interdisziplinär zusammengesetzten Projektteams (Mitarbeiter der Stadtplanungsabteilungen und externer Planungsbüros) die Entwicklung städtebaulicher Leitbilder für verschiedene Teilräume (Marchegger Ast, Kagran/Donauefeld, Rothneusiedl, U6 – Süd, Simmering – Bereich Leberberg, Nordbahnhof, Süßenbrunn) zu begleiten und zu beraten. Die Koordinierung erfolgte durch die Stadtbaudirektion, Gruppe Planung.

In seiner eineinhalbjährigen Tätigkeit, in einer Reihe von Sitzungen mit einem abschließenden Bericht erprobte, verkörperte und forderte der Beirat – der interdisziplinär zusammengesetzt war – den „Ansatz einer integrierten Planung, wo über die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Planungsdisziplinen hinaus die Sozial- und Geisteswissenschaften hinzugezogen werden. Erst diese interdisziplinäre Herangehensweise kann eine neue Planungskultur gewährleisten.“ (Wächst Wien? Raum, Zeit, Qualität. Beirat für Stadtentwicklungsbereiche, 1993, Seite 19)

Als Ergebnis dieser Tätigkeit, formulierte der Beirat in seinem abschließenden Bericht prinzipielle Vorschläge für eine Stadtentwicklung neuer Qualität:

- Stadtentwicklung in kleinen, planerisch handhabbaren und für die BewohnerInnen überschaubaren Einheiten (maximal 500 Wohnungen pro Projekt), die in ein rechtzeitig festgelegtes und gesamtträumliches Versorgungsnetz (beispielsweise mit Schulen, öffentlichen Verkehrsmitteln, Sozialeinrichtungen) passen müssen.
- Priorität der Grünplanung, d.h. klare und verbindliche Festlegung und Sicherung der gerade nicht zu bebauenden Flächen.
- Keine Stadtentwicklungsentscheidung ohne vorausgehende Sicherung der Finanzierung und Garantie rechtzeitiger Fertigstellung attraktiver öffentlicher Verkehrsverbindungen.
- Ermöglichung eines bestimmten Anteils von innovativen und experimentellen Wohnbauten, Betriebsbauten und Lebensformen, um nach außen und innen neue Zeichen zu setzen.
- Die Neubaugebiete müssen zukunftsweisenden ökologischen Standards bei Ver- und Entsorgung entsprechen und zum gesamtstädtischen Ziel, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2010 um 50% zu verringern, beitragen (u.a. durch Öffentlichen Verkehr und Mischnutzung).
- Im Hinblick auf zielgruppengerechte Planung mit Nutzerbeteiligung ist es notwendig, zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die zukünftigen BewohnerInnen in die Planungen einzubeziehen (Information, Mitwirkungsrechte und Handlungsspielräume für Selbstgestaltung).
- Um eine neue Qualität der Stadtentwicklungsgebiete zu sichern, sind kompetitive Anreize für die Bauträger zu installieren.
- Parallel zum größeren Angebot an Wohnungen bedarf es einer verstärkten Schaffung von Arbeitsplätzen mit vielfältigen Qualitätsansprüchen (auch mittels Förderschwerpunkten und direkten Gründungen durch die öffentliche Hand – z.B. öffentliche Dienste, Universitäten).
- Um die soziale Qualität der Stadtentwicklungsgebiete zu stärken, müssen das Wohnungsangebot und die soziale Infrastruktur so differenziert werden, dass für unterschiedliche Lebensstile, jüngere und ältere Menschen, einkommensstarke und einkommensschwache Haushalte gleichermaßen attraktive Standorte entstehen.
- Neuplanungen sollen auch dazu dienen, die Defizite der bereits vorhandenen Stadtrandsiedlungen zu beheben.

Alle diese Empfehlungen, auch das Plädoyer für Gebietsmanagements, wirkten nachhaltig. Ihre konsequente Umsetzung ist immer wieder aufs Neue eine Herausforderung für Planung.

Auf einer konkreteren Ebene entwickelte der Beirat eine Vielzahl von Anregungen zur Qualitätsentwicklung in der Erstellung der städtebaulichen Leitbilder für die einzelnen Planungsgebiete. Diese betrafen u.a. die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, die Offenhaltung von Spielräumen für spätere Entwicklungen (u.a. in den Erdgeschoßbereichen der Gebäude) und die soziale Durchmischung.

Euphorisch war der Beirat im Hinblick auf das von Rüdiger Lainer entwickelte Leitbild zum Flugfeld Aspern; skeptisch zum Nordbahnhof; deutlich kritisch gegenüber den Entwürfen zur Brünnerstraße und zum Leberberg.

Insgesamt war die Einrichtung und Tätigkeit des Beirats ein nachhaltiger Impuls zur Öffnung des Diskussionsprozesses zur Stadtentwicklung. „Neben der direkten Begleitung einiger wichtiger städtebaulicher Leitprogramme für die Stadtentwicklungsgebiete hat der Beirat vor allem auch durch die Einbeziehung der an der Planung und Umsetzung von Stadtentwicklung beteiligten Beamten, Vertretern der Fonds, externen Fachleuten, Politikern und auch der Bevölkerung (siehe Bürgerbeteiligungsverfahren Marchegger Ast/ Süßenbrunn), den Meinungsbildungsprozess mit wichtigen Qualitätsstandards bereichert. So konnten viele auch in den bisherigen Überlegungen vorhandene Ideen weiterentwickelt, verstärkt und besser transportiert werden.“ (Arnold Klotz, Der Nutzen der Zukunftskonferenz aus der Sicht der Stadtplanung, in: Perspektiven, Heft 10, 1995, Seite 9)

So war es, nach Abschluss der Tätigkeit des Beirats, denn auch erklärtes Ziel der Stadt Wien, den begonnenen Weg einer offenen Planung mit offener Diskussion fortzusetzen.

Auf der grundsätzlichen Basis der Leitlinien unter Einbeziehung der die Vorhaben begleitenden Empfehlungen des „Beirats für die Stadtentwicklungsbereiche“ und nicht zuletzt vor dem zwiespältigen Erfahrungshintergrund der Stadterweiterung der siebziger Jahre wurde festgelegt, die neuen Entwicklungsprojekte möglichst entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs zu situieren. Diese Projekte sollten mit angemessen hohen Dichten, einer funktionalen Durchmischung und einer optimalen Infrastrukturausstattung in den Bereichen Ausbildung, Gesundheit, Kultur und Nahversorgung entwickelt werden. Die städtebauliche und architektonische Qualität dieser neuen Siedlungen sollte über unterschiedliche Arten von Wettbewerbsverfahren gefunden werden. Die Vielfalt der Architektur und der Bauträger sollte dazu beitragen, eine gemischte Bevölkerungsstruktur zu erreichen.

Wettbewerb belebt das Geschäft

Qualitätsvolle Stadtentwicklung beruht auch auf einer Vielfalt und Differenziertheit der Angebote. Vor allem im Wohnbau entsprach dieses Ziel höheren Ansprüchen an Wohnqualität und gesellschaftlichen Entwicklungen, die als „Pluralisierung“ und „Individualisierung“ beschrieben werden.

In der Stadt Wien wurde es Standard, bereits auf der Ebene der städtebaulichen Konzepte bei allen Projekten einer gewissen Größenordnung (ab etwa 300 Wohnungen) Gestaltungsvorschläge über Wettbewerbe oder wettbewerbsähnliche Verfahren zu ermitteln. Dabei fanden je nach Vorhaben eine breite Palette an Verfahrensmodellen, sowohl in Bezug auf die Auslober (Stadt Wien, Fonds, Bauträger – zum Teil gemeinsam mit der Stadt Wien) als auch in der Art der Verfahren (offener Wettbewerb, geladener Wettbewerb, Gutachterverfahren) Anwendung. In der ersten Hälfte der neunziger Jahre wurden beinahe 150 städtebauliche Wettbewerbe bzw. Architekturwettbewerbe durchgeführt. Ab 1995 wurde das Instrument der städtebaulichen Wettbewerbe bzw. der Architekturwettbewerbe im Bereich des Wohnbaus durch Bauträgerwettbewerbe ergänzt. Diese sollen, aufbauend auf den städtebaulichen Vorgaben (meist über städtebauliche Wettbewerbsverfahren ermittelt und in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen rechtlich umgesetzt), die funktionell-gestalterischen, ökologischen und ökonomischen Qualitäten im geförderten Wohnbau weiter optimieren, die Baukosten senken und eine

objektive Vergabe von Grundstücken des Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds bzw. der Stadt Wien und bei größeren Projekten auch privater Grundeigentümer gewährleisten.

Vielfalt wurde aber nicht nur durch die Wettbewerbe, sondern, was letztlich entscheidend war, durch die Praxis der Vergabe von Grundstücken gefördert. Im Gegensatz zu früheren Gepflogenheiten ging man nun von eher kleinen Einheiten mit 100 bis 200 Wohnungen pro Bauträger aus.

Für die Stadtentwicklung war dieses offene und pluralistische Verständnis ein kräftiger Impuls, der eine höhere Qualität, vor allem aber eine breite Differenzierung von Lösungen bewirkte. Viele der Beiträge kamen von damals jungen, in der Öffentlichkeit noch wenig bekannten ArchitektInnen.

Diese neue Vielfalt fand auch internationale Beachtung. Verknüpft mit einer Vielzahl von Aktivitäten der Stadtpolitik und Planung – Ausstellungen, Symposien, Veröffentlichungen, Einrichtung des Internationalen Wiener Architekturseminars, Gründung des Architekturzentrums Wien, Einrichtung der Planungswerkstatt – entstanden so eine breite Basis und ein reicher Diskurs, die zum hohen internationalen Image der Wiener Architekturszene beitrugen.

In dieser Zeit wurden nicht nur eine Reihe größerer und kleinerer Stadtteile (wie die Siedlungen Süßenbrunner Straße, Satzinger Weg) errichtet, sondern auch die ersten themenorientierten Siedlungen (Sun City mit dem Themenschwerpunkt Einsatz von Solarenergie) oder die Frauen-Werk-Stadt in der Donaufelder Straße entwickelt. Zusätzlich wurde ein in der Dimension einzigartiges Programm des Neu- bzw. Umbaus von nahezu 100 Schulen und einer noch größeren Zahl von Kindergärten durchgeführt.

Planungskooperation zur Qualitätssteigerung im Wohnbau

Unter der Zielsetzung, für die größeren Stadtentwicklungsgebiete – auf der Basis eines klaren städtebaulichen Leitbilds – möglichst viele verschiedene Bauträger und ArchitektInnen zu beauftragen, um dadurch unterschiedliche Wohnungsangebote, Vielfältigkeit und (über Wettbewerbe) höhere Qualität zu erreichen, wurden in Kooperation mit dem Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds neue Vorgangsweisen hinsichtlich der Umsetzung des Wohnbaus eingeführt.

Bereits bei der Konzeption der „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ und auch im Zuge der Vorbereitung der großen Stadtentwicklungsprojekte wie Brünner Straße, Süßenbrunner Straße, Langobardenstraße und Sun-City erfolgte eine enge Zusammenarbeit zwischen den Stadtplanungsabteilungen, den Liegenschaftsdienststellen (vor allem auch mit dem Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds) und den Infrastrukturdienststellen.



*Abb. 68: Brüner
Straße
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



*Abb. 69:
Süßenbrunner
Straße
Quelle: Arch. O.
Häuselmayer*



*Abb. 70:
Pastinakweg
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



*Abb. 71:
Langobardenstraße
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



Abb. 72: Erzherzog-Karl-Straße
Quelle: MA 18,
R. Christanell



Abb. 73: Sun-City
Quelle: MA 18,
R. Christanell

Infrastrukturkommission und Grundstücksbeirat

Um sicherzustellen, dass die Wohngebiete – sowohl in Stadterweiterungsgebieten als auch im innerstädtischen Bereich – mit optimaler sozialer Infrastruktur versorgt werden, wurde im Auftrag des Bürgermeisters 1994 die Infrastrukturkommission als Gremium, in dem – unter Vorsitz des Stadtbaudirektors - alle für den Wohnbau und die Stadtentwicklung relevanten Magistratsdienststellen und Fonds vertreten sind, eingerichtet. „Anfänglich noch mehr zur Bedarfsabdeckung und Koordination gedacht, trat im Zusammenspiel Stadtentwicklung – Infrastrukturkommission immer stärker das steuernde Element in den Vordergrund, um damit intensiver auch sozialen, demographischen und ökonomischen

Entwicklungen Rechnung zu tragen.“ (Otto Frey/ Gaby Berauschek, Stadtplanung und Infrastrukturkommission, in: „Perspektiven“, Heft 8/ 2004, Seite 18)

Mit dem vom Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF) im Jahr 1995 eingesetzten „Grundstücksbeirat“ wurde ein zusätzlicher Steuerungsmechanismus geschaffen. Dieser wurde vor allem dafür eingerichtet, die Innovation und die Qualitäten des geförderten Wohnbaus in planerischer, funktioneller und ökologischer Hinsicht weiter zu optimieren und zugleich den geförderten Wohnungsneubau noch ökonomischer zu gestalten. Somit stellt dieser großteils aus externen Experten besetzte Beirat ein qualitätsförderndes und -sicherndes Instrument dar, das den Qualitätswettbewerb bei gleichzeitiger Senkung der Kosten spürbar verstärkt hat. Die Wirkung des Grundstücksbeirats ist breit angesetzt, da jedes Wohnbauprojekt für das um Wohnbauförderung angesucht wird, den Grundstücksbeirat positiv passieren muss.

Das Verkehrskonzept 93 – Planungsinnovation in der breit angelegten, partizipativen Erarbeitung

Die Entwicklung des neuen Verkehrskonzeptes hatte in der Selbstreflexion der Planung zwei Gründe. Zum einen hatte sich eine deutliche Diskrepanz der bisherigen realen Verkehrsentwicklung gegenüber der Verkehrskonzeption 1980 gezeigt. Die Umsetzung der Wiener Verkehrskonzeption 1980 war nur teilweise gelungen. Zwar war der U-Bahnausbau konsequent fortgesetzt worden. Hingegen wurde „die geforderte Beschleunigung von Straßenbahn und Bus mit wenig Effizienz betrieben, da sich die dafür notwendige Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs nicht allgemein durchgesetzt hat (...) Die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs ist unzureichend gelungen, das Klima zwischen den Verkehrsteilnehmern hat sich verschlechtert. Die ungenügende Abstimmung zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur in den Stadtrandgebieten und im Umland hat besonders im Berufspendelverkehr zu enormen Belastungen geführt. Und vor allem: Das Parkplatzproblem war noch immer nicht gelöst.“ (Arnold Klotz, Ein neues Verkehrskonzept für Wien, in: „Perspektiven“, Heft 8/1994, Seite 6) Zum anderen gab es neue Herausforderungen – Bevölkerungszunahme, Wirtschaftsentwicklung, neue Lebens- und Konsumstile, aber auch großräumige Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Fall des Eisernen Vorhangs - die zu bewältigen waren.

1992-1993 wurden vom Wiener Gemeinderat in zwei Schritten die Leitlinien und das Maßnahmenprogramm zum Wiener Verkehrskonzept beschlossen. Die Leitlinien sollten als grobe Zielrichtung und als strategischer Handlungsrahmen für den verkehrspolitischen Weg ins nächste Jahrhundert dienen. Primäre Ziele waren die Erhöhung der Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen und die Attraktivierung umweltverträglicher Verkehrsarten (Vorwort Stadtrat Hannes Swoboda in „Perspektiven“, Heft 8/1994, Seite 1).

Ein strategisch besonders wichtiger Aspekt des Verkehrskonzeptes war das Zusammenwirken von Struktur- (= Stadtentwicklungs-) und Verkehrsplanung. Auf der planlichen Ebene bedeutete dies die synergieorientierte Abstimmung mit dem gleichzeitig mit dem Verkehrskonzept neu erstellten Stadtentwicklungsplan 1994.

Die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Grundsätze waren:

- Die Menschen in der Stadt haben Vorrang
- Verkehr muss umweltschonender werden
- Verkehr muss sozial verträglicher werden
- Verkehr muss sicherer werden
- Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- Verkehr hat der Wirtschaft zu dienen (der Akzent liegt dabei auf „dienen“)
- Verkehrsbewältigung erfordert Kooperation
- Verkehr ist in der gesamten Region zu vernetzen
- Der Erfolg des neuen Verkehrskonzeptes ist wesentlich von den neuen Qualitätsansprüchen bei der Umsetzung und der Überwachung sowie von der Erfolgskontrolle abhängig.

Es sind dies Grundsätze, die noch heute gültig sind und deren weiterhin beharrliche Umsetzung nach wie vor auf der Agenda von Politik und Planung steht.

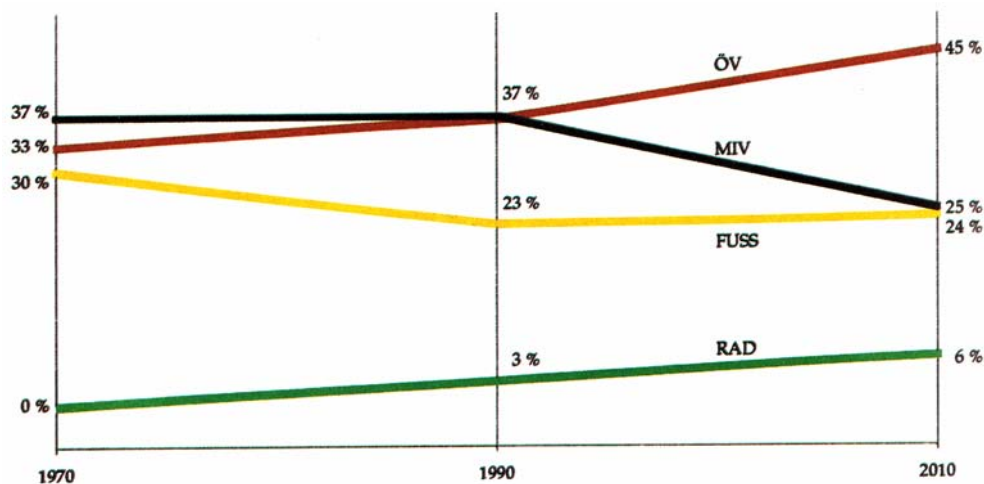


Abb. 74:
Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Wien bis 2010, Zielvorstellungen der Stadt Wien zum Modal Split
Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 15

Neue Wege in der Erarbeitung

Vor dem Erfahrungshintergrund des Verkehrskonzeptes von 1980 wollte das neue Konzept verstärkt die „software“ nutzen. „Neben die reine Infrastrukturplanung mussten neue Methoden des Dialogs und der Kommunikation treten. Der Glaube an die Unveränderlichkeit von Entwicklungen musste durch den Mut zur bewussten Veränderung des Verkehrsverhaltens ergänzt werden.“ (Arnold Klotz, Ein neues Verkehrskonzept für Wien, in: „Perspektiven“, Heft 8/1994, Seite 6)

Die Dringlichkeit und Komplexität der planerischen Aufgabenstellung und das erlebte Scheitern der „guten Absichten“ in der Wirklichkeit führten zu einer Selbstreflexion und einer Verfahrensinnovation in der Planung. „Eine neue Planung, die sich als dienstleistungsorientiertes Instrument versteht, muss, um konsensfähig zu werden, ebenso ihre Ziele zur Diskussion stellen, transparent werden und den Planungsprozess auch von unten nach oben vollziehen.“ (Arnold Klotz, a.a.O.)

Auf Grundlage der Bestandsanalyse fand ein intensiver Diskussionsprozess statt, in den Beteiligte und Betroffene des Verkehrsgeschehens ebenso eingebunden waren wie Politiker und Planer. Erst dadurch konnte sichergestellt werden, dass die neuen Leitlinien zur Verkehrskonzeption breite Akzeptanz fanden.

Nicht die planende Verwaltung alleine bestimmte den Verlauf und die inhaltliche Schwerpunktsetzung bei der Ausarbeitung des Konzepts, sondern externe Experten aus den Bereichen Verkehr, Stadtplanung, Soziologie und Öffentlichkeitsarbeit waren mit richtungsbestimmend. Eine wesentliche Rolle kam auch den verschiedenen institutionalisierten Interessensvertretungen aus den unterschiedlichsten Fachbereichen zu. So wie Bürgerinitiativen miteingebunden waren, konnten auch Einzelpersonen mitarbeiten.

Die für die Weiterentwicklung der Stadt besonders wichtigen Sachmaßnahmen betrafen Qualitätsverbesserungen im Fußgängerverkehr (auch in der Kooperation mit der Stadterneuerung), im öffentlichen Verkehr (in der Abstimmung mit der Stadterweiterung), im ruhenden Verkehr (das sich kontinuierlich weiterentwickelnde Modell der Parkraumbewirtschaftung), verstärkte Wahrnehmung der urbanen Bedeutung des Radverkehrs, sowie – nicht zuletzt als durchgängiges Vermittlungs- und Umsetzungsprinzip – das neue Bewusstsein vom Stellenwert der Bewusstseinsbildung als Voraussetzung für Verhaltensänderung.

„Um Verhaltensänderungen zu bewirken, genügt es nicht, die Lebenssituation oder verkehrliche Rahmenbedingungen zu verändern. Es muss auch sichergestellt werden, dass diese Veränderungen in die subjektiven Erfahrungen Eingang finden. Eine Lösung der Verkehrsprobleme kann nicht nur von außen kommen, sondern vor allem auch durch einen eigenen Beitrag, durch Überprüfung und gegebenenfalls Veränderung des eigenen Verhaltens.“ (Arnold Klotz, a.a.O., Seite 14)

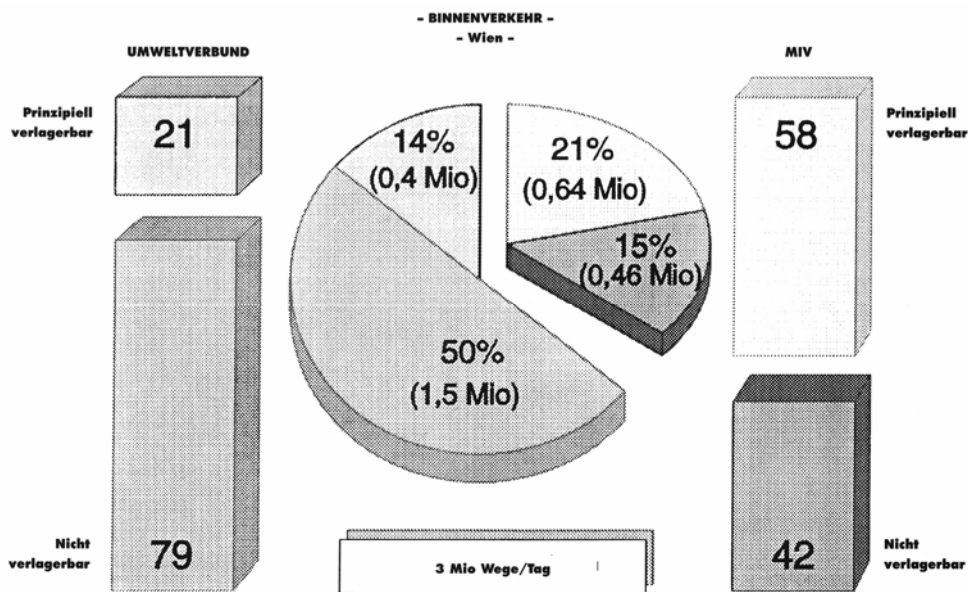


Abb. 75: Mögliche Verhaltensänderungen
Quelle: Perspektiven 8/ 1994, Seite. 54

Modernisierung im Umweltverbund

Heute herrscht zum Wert des „Umweltverbundes“ (Öffentlicher Verkehr, Rad, Fußgänger) in Wien und eigentlich in allen europäischen Städten und Stadtregionen weitgehend Übereinkunft. Damals aber „wuchs Wien“ erstmals wieder, war eine „neue Gründerzeit“ angesagt, ging es verstärkt um Innovation, Entwicklung, Wirtschaft, Standortpolitik. Die Wirtschaft aber hatte ein neues „Produktionsregime“ entwickelt: verschärfte Arbeitsteilung, Auslagerung (in internationalem Radius), „just-in-time-Lieferung“, Flexibilisierung von Arbeitszeiten. Die Perspektive war eine weitere Zunahme von Wirtschaftsverkehr (Transporten) und „erzwungener Mobilität“, vor allem im motorisierten Individualverkehr.

Dazu kam die konsumorientierte „Dynamisierung der Lebensstile“, gleichfalls mit zunehmender Mobilität und motorisiertem Individualverkehr verknüpft.

Entgegen diesen Trends hat das Verkehrskonzept das Ziel einer Modernisierung schwerpunktmäßig am Umweltverbund orientiert. Wenn es im Hinblick auf nachhaltige Entwicklung heute eines der großen Anliegen ist, Wachstum und Wohlstand von Ressourcenverbrauch zu entkoppeln (Stichworte: Ressourcenschonung und Ressourceneffizienz, nachhaltige Lebensstile), so hat das Wiener Verkehrskonzept dieses Paradigma bereits 1993 ernst genommen.

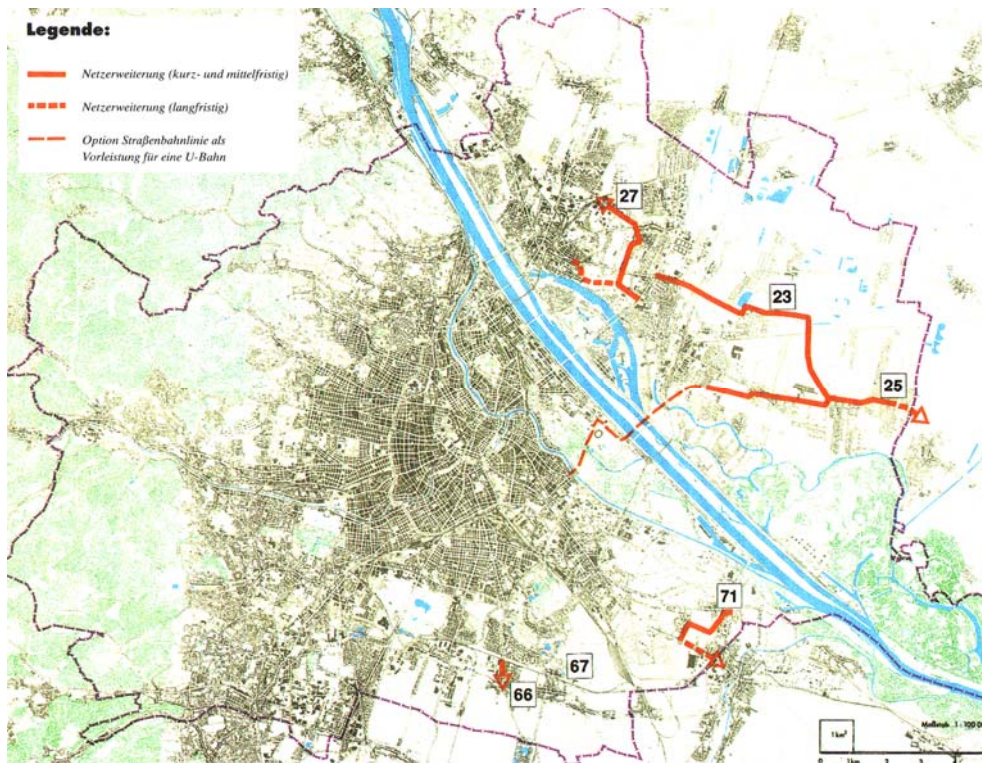


Abb. 76: Generelles Maßnahmenprogramm: Ausbau des Straßenbahnnetzes
Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 20

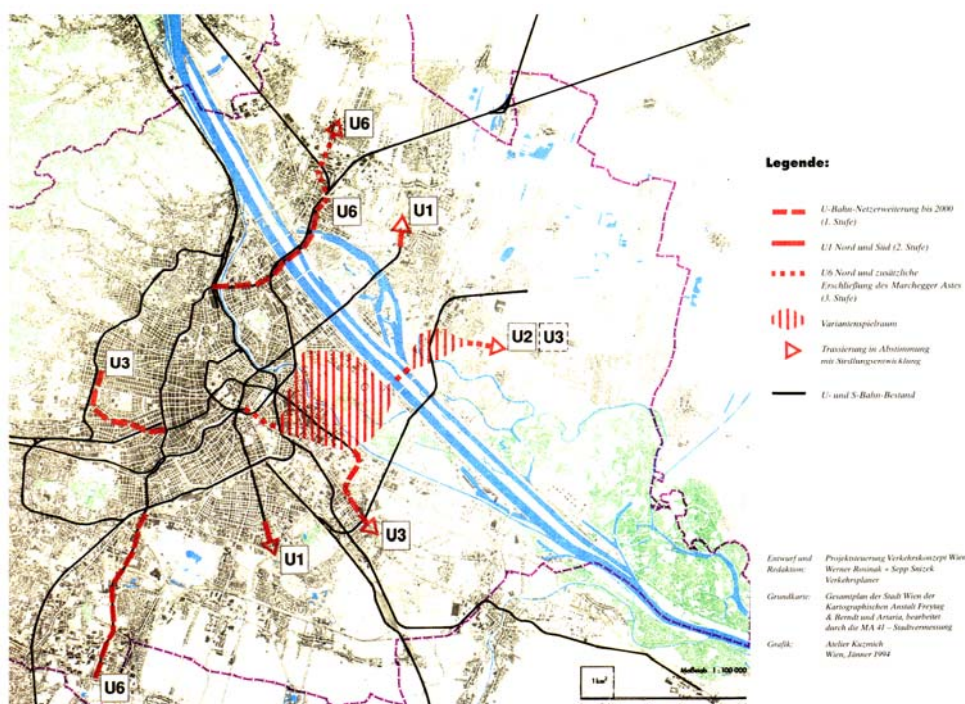


Abb.77:
Längerfristiges Leitbild U-Bahn
Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 24,

Die Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist mittlerweile ein unverzichtbarer Bestandteil zur Erhaltung und Weiterentwicklung einer stadt- und umweltverträglichen, „intelligenten Mobilität“. Ihre Entwicklungsgeschichte ist zugleich ein Beispiel dafür, wie grundsätzliche Ziele von Stadtentwicklung und Stadtplanung, für die genereller Konsens herrscht, in den „Mühen der Ebene“ umzusetzen sind.

Bereits 1958 – also in den Jahren der Ideologie der „autogerechten Stadt“, als man noch viele Jahre mit dem PKW entlang der Kärntnerstraße um den Stephansdom kurvte – wurde im Zentrum des 1. Bezirks eine flächige Kurzparkzone eingerichtet. Dies war Modernität gepaart mit dem Notwendigen und tangierte die Freiheit des Individualverkehrs grundsätzlich nicht.

Der offizielle Paradigmenwechsel erfolgte mit dem STEP 84. Dieser enthielt die politische Übereinkunft, den für das städtische Leben besonders wichtigen Wirtschaftsverkehr sicherzustellen, dafür aber die anderen Verkehrsarten mehr als bisher auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Daher sollten Beschränkungen des Stellplatzangebotes für den täglichen Berufspendelverkehr und Sonderregelungen für Bewohner in besonders von Arbeitspendel- und Wirtschaftsverkehr betroffenen Stadtteilen verfolgt werden. Hinsichtlich der Finanzierung des Garagenbaus sollten Modelle entwickelt und politisch durchgesetzt werden, welche sowohl von Eigenvorsorge wie von verstärkter öffentlicher Förderung ausgehen.

Durch eine im Jahr 1986 erfolgte Novellierung der Straßenverkehrsordnung wurde der Behörde die Möglichkeit geboten, Gebiete zu bestimmen, deren Bewohner Ausnahmen vom Kurzparkgebot in den ihrem Wohnort nahegelegenen Kurzparkzonen beantragen können.

Im Dezember 1991 wurde die aus Vertretern der Bezirksvorstehungen, der im Gemeinderat vertretenen Parteien, der zuständigen Magistratsabteilungen, der Wirtschaftskammer Wien und der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien zusammengesetzte „Kommission Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk“ eingerichtet. Sie sollte einen beschlussreifen Vorschlag für eine umfassende Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk ausarbeiten.

Den Empfehlungen dieser Kommission folgend, wurde die Erprobung einer den gesamten 1. Bezirk umfassenden, Montag bis Freitag (werktags) von 9 bis 19 Uhr gültigen Kurzparkzone beschlossen. Den Bewohnern und – unter bestimmten, restriktiven Bedingungen – den Betrieben sollte die Beantragung von Ausnahmen vom Kurzparkgebot und die Entrichtung der Kurzparkgebühr in Form einer stark ermäßigten Pauschale ermöglicht werden. Die Regelungen traten 1993 in Kraft.

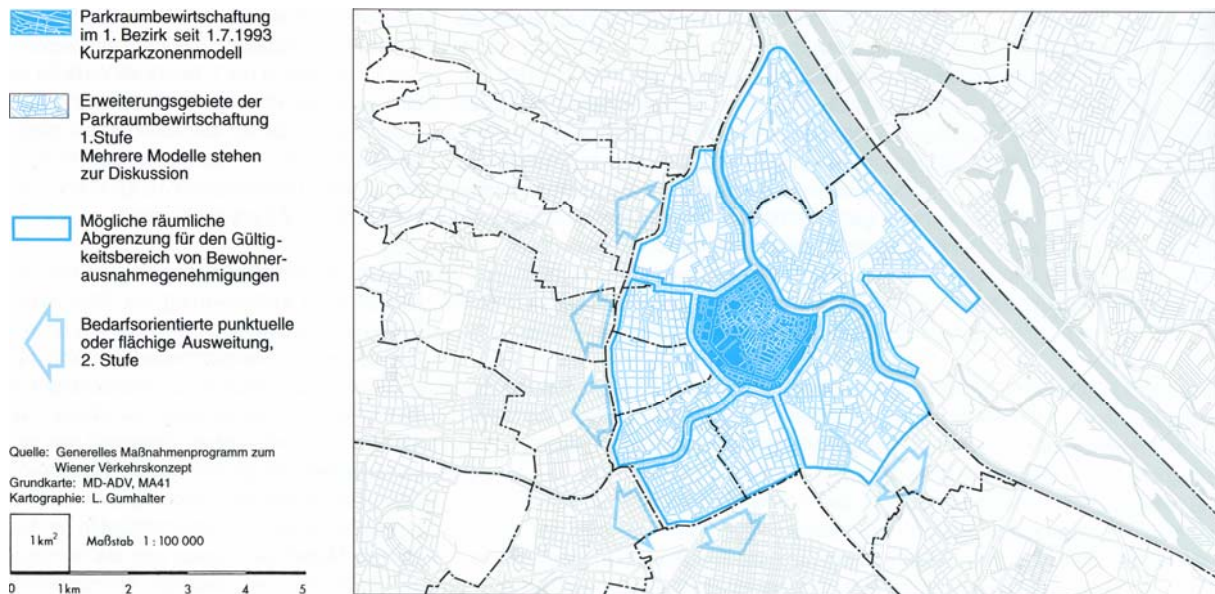


Abb. 78: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Quelle: STEP 94, Seite 168

Im Jänner 1994 wurde die „Kommission Parkraumbewirtschaftung Bezirke 2 bis 9 und 20“ eingerichtet. In der Folge stimmte der Wiener Gemeinderat der Definitivstellung der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk und der Vorbereitung einer schrittweisen Ausweitung auf die Bezirke 2 bis 9 und 20 zu.

1995 wurde die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zunächst in den Bezirken 6 bis 9 eingeführt, 1997 im 4. und 5. Bezirk, 1999 in Teilen des 2. und 20. Bezirks und schließlich auch in einem Teil des 3. Bezirkes. 2005 wurde ein Pilotversuch zur Erprobung einer nur am Abend (von 18 bis 23 Uhr), dafür aber täglich gültigen Kurzparkzone im Gebiet rund um die Wiener Stadthalle gestartet.

Wie die jeweils durchgeführten Vorher-Nachher-Untersuchungen gezeigt haben, konnte in den parkraumbewirtschafteten Gebieten eine deutliche Reduktion der Stellplatzauslastung und des Parkplatzsuchverkehrs erreicht werden. Es wurde damit ein wesentlicher Beitrag zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, zur Erleichterung des Wirtschaftsverkehrs, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr geleistet.

Die Jahre 1994 bis 2000 – maßvolle Expansion

Der Schock der EXPO-Absage ist weitgehend verarbeitet. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Dynamik zeigt – auch unabhängig von einer internationalen Großveranstaltung – die Notwendigkeit von Modernisierung und Entwicklung. Im Diskurs wurde dafür bereits der Boden aufbereitet. Der Diskurs zeigte allerdings auch, dass die weitere Stadtentwicklung in größtmöglicher Kontinuität und Übereinstimmung mit den traditionellen Werten Wiens erfolgen muss. Der „große Plan“ ist also nicht passé. Er muss allerdings modernisiert werden.

Ein neues politisches Programm für die Stadtentwicklung

Modernisierung – nicht nur Bewahrung:

15 Thesen als politische Agenda der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

Die dem STEP 94 von Stadtrat Hannes Swoboda vorangestellten 15 Thesen kennzeichnen deutlich geänderte internationale Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung Wiens und zugleich deren „Verarbeitung“ in einer neuen Orientierung. Sie formulieren eine politische Haltung, die weit über den STEP als Planungsinstrument hinausgeht.

1. *Die offene Gesellschaft bringt Chancen aber auch Risiken.* Ohne explizit von „Globalisierung“ zu sprechen, benennt die erste These des STEP die generelle Entwicklung einer sich öffnenden Stadt, in der das „Lokale“ durch vielfältige Entwicklungen in Bewegung gerät und sich transformiert. Die Entwicklung (deutlich geworden durch den Fall des Eisernen Vorhangs) wird insgesamt positiv gesehen – „offene Gesellschaft“ – die politische Verantwortlichkeit erfordert aber auch die Benennung von Risiken – und ein Engagement für Ausgleich und Zusammenhalt der urbanen Gesellschaft. Wenn dies generell gilt, so auch speziell im Zusammenhang mit Migration und Zuwanderung.
2. *Wien engagiert sich für die Schwächeren.* Dabei wird eine Perspektive formuliert, die aktiv auf Herstellung von gesellschaftlicher Chancengleichheit zielt. Ohne die Begriffe von „Empowerment“ oder „Prävention“ zu nennen, ist es der Anspruch an Stadtentwicklung, in wesentlichen Materien (Wohnbau, Stadterneuerung, Schulbau, Verkehrspolitik) und Instrumenten (Bauordnung) zur Weiterentwicklung von Chancengleichheit beizutragen. Besondere Erwähnung finden dabei die Frauen – die Zielsetzung von Gender Mainstreaming ist im Prinzip schon formuliert.
3. *Der soziale Wohnbau steht im Zentrum.* Auch diese – zunächst eher traditionell wirkende These – setzt neue Ziele und Schwerpunkte. Über die quantitative Entwicklung hinaus ist im Besonderen auf die architektonische Qualität zu achten. Dem dienen Wettbewerbe, Gutachter- und Expertenverfahren, vor allem aber das Engagement von vielen – auch jungen – Architekten und Architektinnen. Weitergehendes Ziel – und nach wie vor äußerst aktuelles Thema – ist aber der *Schritt von der Siedlungserweiterung zur Stadtentwicklung*. Voraussetzungen dafür sind die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ausreichende wirtschaftliche, soziale und kulturelle Infrastruktur, sowie – temporäre – Hilfe bei der Integration der Bewohner (z.B. durch Gebietsmanagement). Als besonders wichtig wird die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Jugendlichen, deren Eigenaktivitäten zu unterstützen seien, hervorgehoben.

4. *Das Recht auf ein sicheres Leben.* Die These definiert – vor dem Hintergrund der schnellen Entwicklungen und Veränderungen – das Recht auf ein Leben in Sicherheit und dabei auch das Recht auf ein begründetes *Gefühl der Sicherheit* als Querschnittsthema der Stadtpolitik und im Besonderen als Aufgabe der Stadtplanung. Es ist ein moderner, aktionsorientierter Planungsansatz, der auf Prävention, Planung, Entwicklung, Gestaltung und Betreuung der öffentlichen Räume und auf Stärkung der zivilgesellschaftlichen Entwicklung setzt.
5. *Wien darf die Arbeit nicht ausgehen.* Die in dieser These ausgeführte Schnittfläche zwischen Stadtplanung und Wirtschaftsentwicklung enthält bereits das Konzept einer „integrierten Standortpolitik“. Arbeitsplätze schaffende Wirtschaftsentwicklung ist ein Kernziel der Stadt Wien und daher auch der Stadtentwicklungspolitik. Daher müssen ausreichend Standorte für hochqualifizierte, dem internationalen Wettbewerb standhaltende Arbeitsplätze geschaffen werden – und es muss die soziale Kohärenz in der gesamten Stadtentwicklung erhalten bleiben. Für die mit Arbeitsplätzen schlechter versorgten Bezirke nördlich der Donau sind neue Standorte nicht mit Wohnungen zu „füllen“, sondern attraktiv für Wirtschaftsfunktionen zu entwickeln. Insgesamt muss die Weiterentwicklung der „lokalen Wissensbasis“ – u.a. für „wissensbasierte“ Wirtschaftszweige („Creative Industries“) – verstärkt erfolgen.
6. *Wir müssen zusammenrücken mit der Donau in der Mitte.* Im Hinblick auf das städtebauliche bzw. planerische Leitbild ist dies die Kernthese – sie geht aber weit über ein räumliches Leitbild hinaus. Die weit mehr als ein Jahrhundert alte „Hälfung“ Wiens in diesseits und jenseits der Donau, in die primär gründerzeitlich definierte Stadtstruktur südlich der Donau und die primär von der Stadterweiterung nach 1945 geprägten Gebiete nördlich der Donau, wird „aufgehoben“. Wien ist – dem Bild nach – ein Gesamt- raum an der Donau, statt „Gefälle“ entsteht Symmetrie, statt „Alt versus Neu“ eine Kontingenz: die traditionelle Innenstadt, die City, soll durch ein zweites, städtebaulich und architektonisch herausragendes zweites Zentrum, die Donaucity, entlastet werden – ohne dass die Donauinsel als grüne Mitte der Stadt und als zentraler Erholungsbereich angetastet wird. Das Leitbild ist urban, ökologisch, sozial ausgleichend und stadträumlich innovativ – und spricht bereits von „nachhaltiger Entwicklung der Stadt, die sich an den Geboten der Ökologie orientiert“. Damit ist auch jene seit Jahren schwelende Kontroverse um den „Primat“ in der Stadtentwicklung – sei es Stadterneuerung oder Stadterweiterung - verabschiedet. In einem sich entwickelnden und auch (wieder) wachsenden Wien muss es beides geben, und beides bildet – im Gesamtbild und in den städtischen Funktionen – eine Einheit. Ziel ist eine an Urbanität orientierte Strukturierung des Stadtwachstums im Konzept einer „kompakten und konzentrierten Stadtentwicklung“. Dies erfordert vor allem Alternativen gegen die Zersiedelung, aber auch sinnvolle Interventionen im dicht bebauten Stadtgebiet.
7. *Wiens Identität bewahren: Altes erhalten und Neues fördern.* Für eine lebendige, entwicklungsfähige und zukunftsorientierte Großstadt genügt es nicht, Altes sensibel zu erhalten. Stadtentwicklung braucht immer wieder Elemente und Akzente der modernen Architektur. Dabei ist auf Qualität zu achten, die gelegentlich provozieren wird, aber auch im Kontext überzeugen soll. Es ist Aufgabe der Stadtplanung, für Vielfalt und Qualität zu sorgen und das kreative Potenzial in der Architekturentwicklung bestmöglich zu fördern.
8. *Eigentum schafft Rechte, aber auch Pflichten.* Diese These betrifft die in marktwirtschaftlicher Gesellschaft gegebenen Grenzen von Planung, konkret auch die Grenzen

des Stadtentwicklungsplans. Die volle Abschöpfung von Planungsgewinnen durch Grundeigentümer kann die Zielsetzungen von Planung – insbesondere die geordnete Wohnraumversorgung unter Wahrung der wertvollen Grünflächen – konterkarieren. Gefordert wird die Anpassung des bodenpolitischen Instrumentariums (Stichwort: „Vertragsraumordnung“) sowie eine Gesetzgebung, die leistbare Wohnungen sicherstellen soll (u.a. die Einführung einer neuen Widmungskategorie „Soziales Wohnen“ in der Bauordnung).

9. *Die Bürger müssen zu ihrem Recht kommen.* Generell, aber vor allem bei komplexen Projekten, ist es Aufgabe der Stadtplanung und der Verkehrspolitik, Mitbestimmung und Mitwirkung von BürgerInnen zu ermöglichen. Dabei muss aber die optimale Gesamtentwicklung gewährleistet werden.
10. *Unsere Umwelt erfordert ein neues Verkehrskonzept.* Verkehrspolitik wird explizit an Umwelt orientiert. „Nehmen wir den Schutz unserer Umwelt ernst, wollen wir unsere Umwelt – vor allem unsere Luftqualität – verbessern, müssen wir den Verkehr in unserer Stadt nach neuen Grundsätzen organisieren.“ Die Ziele der Verkehrspolitik – vor allem weitere Stärkung des Umweltverbundes – bilden zugleich auch eine Grundlage für die Konzeption der Stadtentwicklung. Mit dem Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (U-Bahn, S-Bahn, beschleunigte Straßenbahn) sollen sowohl Wohnen als auch Wirtschaftsnutzungen, möglichst gleichmäßig verteilt, entlang von Achsen entwickelt werden. Um den Zwang zum Auspendeln zu verringern, sollen neue Betriebsstandorte in unterversorgten Teilen der Stadt angeboten werden.
In der Verkehrspolitik sind der Ausbau der U-Bahn, aber auch des S-Bahnnetzes und ein damit verknüpftes Park & Ride-Netz in der Region zentral. Damit überschreitet das Konzept die Kommunalgrenzen und thematisiert explizit die regionale Entwicklung. Auch der Güterverkehr muss – u.a. durch Güterverkehrszentren und Bahnstrecken – von der Straße auf die Schiene verlagert werden.
11. und 12. *Mehr Bewegungsraum für Alle und Parkraummanagement.* Ziel von Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik ist weniger erzwungene Mobilität und mehr Bewegungsspielraum, vor allem für Fußgänger und Radfahrer, sowie generell mehr Rücksicht auf die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer. Ein Instrument zur Stärkung des Umweltverbundes ist das Parkraummanagement.
13. *Die Stadt ist kein Selbstbedienungsladen.* Diese These wendet sich gegen illusionäre Versprechungen und aus Partialinteressen motivierte Forderungen. Es ist ein Plädoyer für den Realismus von Planung und eine Absage an populistische Haltungen und verknüpft Planung und Entwicklung mit der politischen und finanziellen Gesamtverantwortung der Stadt.
14. *Wien und das Umland: Gemeinsam sind wir stark.* Eine stärkere Orientierung an gemeinsamen Vorstellungen über die Entwicklung der Region muss die Grundlage für eine intensive regionale Zusammenarbeit bilden. Auch und gerade auf regionaler Ebene ist umweltverträgliche und an Lebensqualität orientierte Entwicklung essenziell. Im Zusammenhang mit den grenzüberschreitenden, transnationalen Entwicklungen wird die aktive Region weiter an Gewicht gewinnen.
15. *Europareif ins 21. Jahrhundert.* Zur Stärkung der Position von Wien in Europa ist der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in und um Wien sowie die Förderung des kreativen Potenzials in Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, im Ausbildungswesen wie in Kunst und Kultur notwendig.

Die 15 Thesen sind eine zukunftsorientierte Positionierung der gesamten Stadtentwicklung Wiens in der Mitte der neunziger Jahre. Es ist eine Konzeption, die die Verantwor-

tung von Planung wahrnimmt, zugleich aber deren Grenzen reflektiert. In Fortführung der bisherigen Planungshaltung wird die Bedeutung von Umweltpolitik – Naturbasis und Umweltqualität als Grundlage für Lebensqualität – betont.

Der STEP 94 – Kontinuität und Neuorientierung in der Planung

Für die Erarbeitung des STEP 94 wurde – noch umfangreicher als für den STEP 84 – eine Erhebung von Entwicklungen und Trends in Wien und im Ballungsraum unternommen. Die einzelnen Ergebnisse fügen sich zu einem dynamischen Bild.

Wien wächst wieder

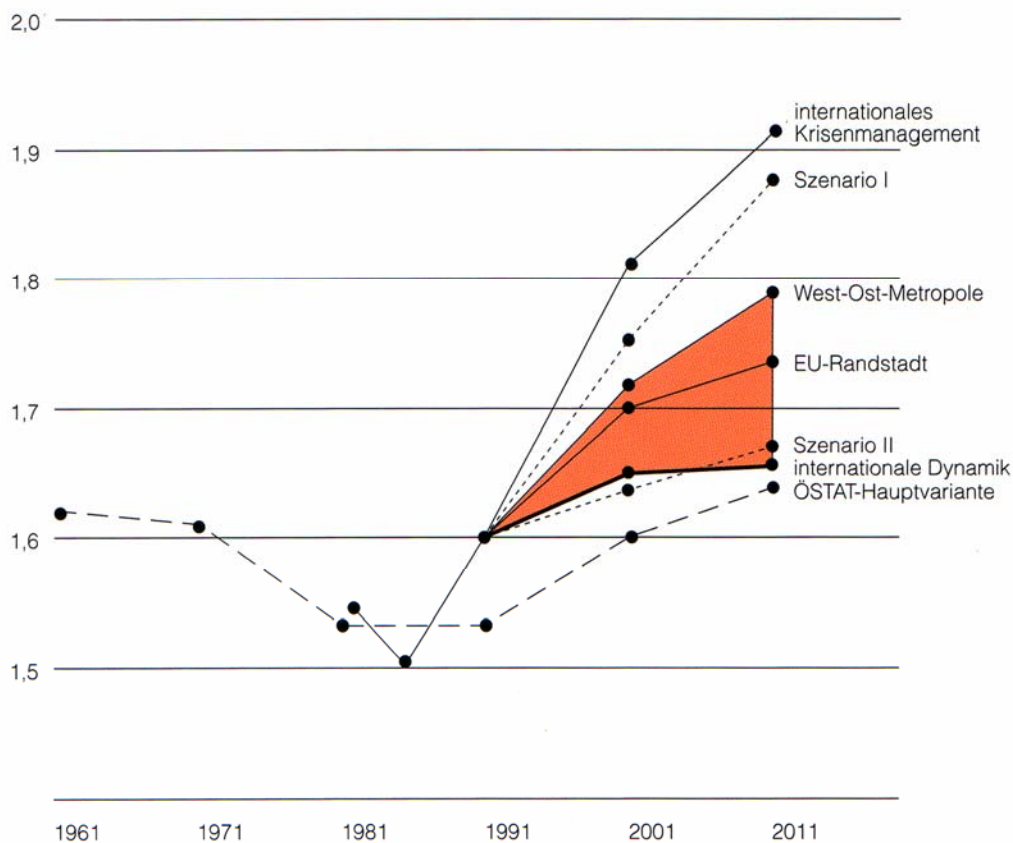


Abb. 79:
Bevölkerungs-
entwicklung
1961 – 1991,
Bevölkerungs-
szenarien bis
2010
Quelle: STEP
94, Seite 41

Im Gegensatz zu den Trendannahmen des STEP 84 verzeichnete Wien seit 1987 wieder eine Zunahme der Bevölkerung. Der entscheidende Faktor dafür war, dass sich die Zuwanderung verstärkt hatte. Gleichzeitig war – bereits seit den siebziger Jahren – im Altersaufbau der Wiener Bevölkerung der Anteil älterer Menschen deutlich gesunken, während der Anteil der Kinder seit Mitte der achtziger Jahre wieder zunahm. Der Anteil der Bevölkerung mit höherer Bildung nahm weiter zu. Die Erwerbstätigkeit erhöhte sich durch die verstärkte Berufstätigkeit von Frauen weiter. Deutlich ablesbar war eine Entwicklung und Zunahme neuer Haushalts- und Familienformen, u.a. als Verkleinerung der Haushalte. Aus all dem ergab sich – in verschiedenen Szenarien – ein deutlich gesteigerter Wohnungsbedarf.

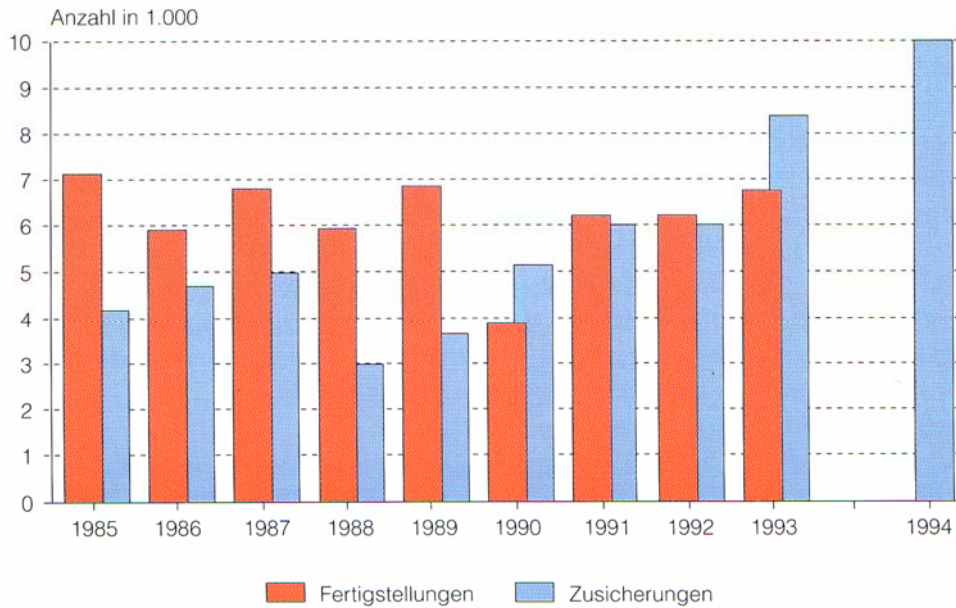


Abb. 80:
Wohnbautätigkeit
und Wohnbau-
förderung.
Quelle: STEP 94,
Seite 107

1994 geplante Anzahl

Die Entwicklung am Arbeitsmarkt zeigte einen permanenten Rückgang von unselbständig Beschäftigten im sekundären Sektor hin zum tertiären Sektor. Eine weitere Entwicklung hin zur „Dienstleistungsgesellschaft“ war somit in vollem Gang. Im Zuge dieser Transformation erfolgte aber auch ein Anstieg der Arbeitslosenquote, mit einem bereits relevanten Anteil von Langzeitarbeitslosigkeit.

In der Siedlungsentwicklung zeigte sich – gegenüber den siebziger Jahren, in denen durch rege Bautätigkeit und lockere Bebauung ein massiver Landverbrauch stattgefunden hatte – erfreulicherweise ein in der Dynamik deutlich gemäßigter Landverbrauch. In der Ausweitung der Siedlungsflächen hatte das im STEP 84 entwickelte Achsenmodell immerhin die Hälfte des Anteils verbuchen können. Allerdings war aufgrund von Umsiedlung und Neuansiedlung von Betrieben von einem erhöhten Flächenbedarf für betriebliche Nutzungen auszugehen. Der künftige Flächenbedarf wurde nach unterschiedlichen Wirtschaftsszenarien ermittelt.

Aufgrund der generellen Dynamik sowie einer verstärkten Neubautätigkeit am Stadtrand vor allem im Wiener Umland war eine weitere Zunahme der Verkehrsentwicklung – vor allem im Bereich des motorisierten Individualverkehrs - und des damit zugleich erfolgenden Flächenverbrauchs zu erwarten.

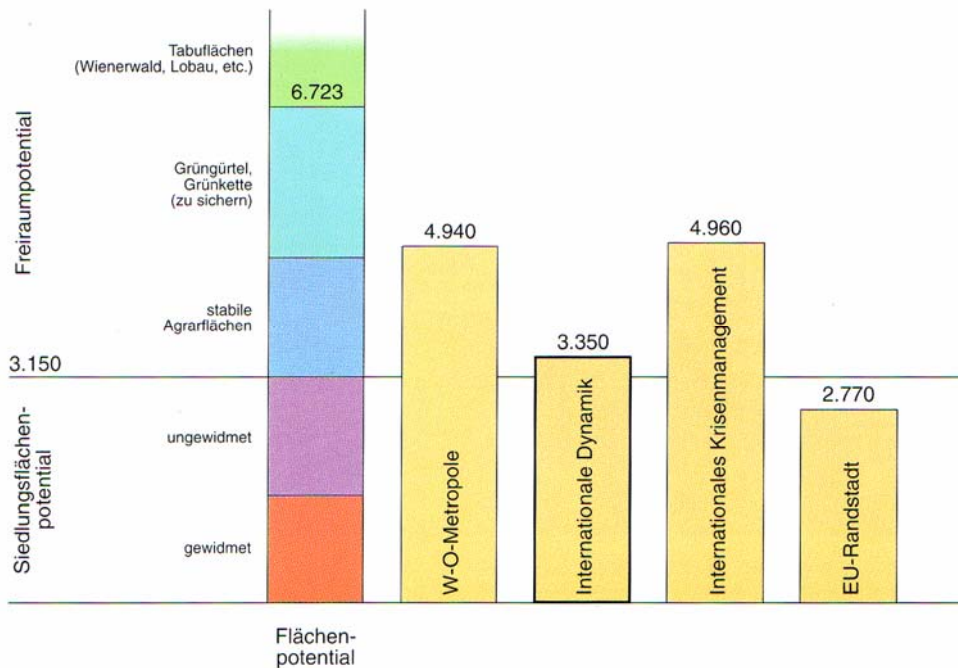


Abb. 81:
Siedlungsflächen-
bedarf nach
Szenarien und
Flächenpotenzial (in
ha)
Quelle: STEP 94,
Seite 53

Dies war der neue, dynamische Befund, vor dessen Hintergrund der STEP 94 das Leitbild für eine umweltgerechte und sozialverträgliche Stadtentwicklung formulierte. Ziel war eine sozial und arbeitsmarktpolitisch abgestimmte Modernisierung und Wirtschaftsentwicklung, die Schonung von Grünraum und Natur in der Stadt, die Einbettung des Wohnbaus in eine urbane Gesamtentwicklung, eine maßvolle Expansion der Bebauung – bei einem hohen Stellenwert der „inneren Stadtentwicklung“ – sowie eine Einigung auf stärker differenzierte und maßvolle bauliche Dichten.

Kontinuität im Wertsystem

Das gesellschaftspolitische Wertsystem des STEP 94 ist – noch dezidierter als im STEP 84 – ökologisch in einem umfassenden Sinn. Stadtentwicklung wird an ihren Auswirkungen auf die städtische Umwelt gemessen. Die Stadtentwicklungsplanung soll zu einer langfristig ökologisch verträglichen und gesundheitsgerechten Entwicklung des Gesamtsystems der Stadt beitragen. Ziel ist eine Stadtentwicklung, die auf einer ganzheitlichen Betrachtungsweise aller Lebenszusammenhänge in der Stadt – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen bei gleichzeitiger Reduktion der Mobilität, beruht. „Die Planung eines umweltgerechten Verkehrssystems und die Sicherung ausreichender Grünräume und Erholungsgebiete zählen ebenso zu ihren Aufgaben wie die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für die Realisierung umweltschonender Bebauungs- und Siedlungsformen oder die Vorgabe von Umweltqualitätszielen für Ausbau, Errichtung und Betrieb der technischen Infrastruktur und der kommunalen und privaten Versorgungs- und Verteilungsdienstleistungen. Aufgrund ihres Ansatzens auf einer übergeordneten Planungsebene ist die Stadtentwicklungsplanung eines der wichtigsten Instrumente der vorsorgenden Umweltplanung.“ (STEP 94, Seite 55-56)

Eng verknüpft mit Umwelt im umfassenden Sinn, ist die Bewahrung und Verbesserung der Lebensqualität ein weiteres zentrales Anliegen. Der STEP 94 benannte bereits das Ende einer Ära von relativ kontinuierlichem Wirtschaftswachstum, von (relativer) Vollbeschäftigung, von stabilen Erwerbs- und Lebensmustern: „stagnierendes oder gar abnehmendes Realeinkommen, drastische Reduzierung des Spielraums für Verteilungspolitik, höhere Arbeitslosigkeit, Abbau bzw. Umbau von Sozialleistungen, Verschärfung sozialer

Gegensätze, „neue Armut“, Zwang zu höherer beruflicher Mobilität und Flexibilität, Bereitschaft zum permanenten (beruflichen) Dazu- oder Umlernen bei gleichzeitiger Abnahme der Bedeutung der Erstausbildung, Zunahme der Schulungsdauer.“ (STEP 94, Seite 16) Sämtliche Trendeinschätzungen wurden bestätigt.

Parallel dazu ging der STEP 94 von einem gesellschaftlichen Wertewandel und geänderten Lebensstilen aus: „So führt das Streben nach Selbstverwirklichung, die Betonung des Individuellen gegenüber dem Kollektiven, die Vielfältigkeit von möglichen Rollen und Verhaltensmustern im Tagesablauf und oftmals materielle Unabhängigkeit zu lebensgeschichtlichen Abfolgen und Lebensstilen, die wesentlich von den bisherigen Mustern abweichen“ (STEP 94, Seite 16). Entlang des Übergangs zu einer postindustriellen Dienstleistungsgesellschaft sei eine zunehmende Freizeitorientierung festzustellen. Diese wiederum lässt „die menschlichen Beziehungen instabiler werden und die Bereitschaft sinken, soziale Verantwortung zu übernehmen“. (STEP 94, Seite 17) Die Folgen sind ein „Zusammenleben auf Zeit“, eine Pluralisierung von Familien- und Haushaltstypen und neue städtische Raumansprüche, vor allem im Zusammenhang mit Wohnen und Wohnumfeld. Auch diese Trendeinschätzungen wurden bestätigt.

Angesichts all dieser Veränderungen und der neuen gesellschaftlichen, sozialen und kulturellen Vielfalt sollte Planung eine ganzheitliche Betrachtungsweise aller Lebenszusammenhänge entwickeln. Dies war nicht mehr nur auf der Ebene eines „großen Planes“ wichtig. Gefordert war vielmehr eine Stadtentwicklung, die sich „in kleinen räumlichen Einheiten (Stadtteilen) durch eine sinnvolle Zuordnung von Nutzungen und Funktionen und mehr Beteiligung und Entscheidung der Bewohner für eine bessere „bürgernahe“ Gestaltung des alltäglichen Lebens“ vollzieht. „Eine Problemlösung durch Bürgerbeteiligung ist vor allem im Wohnungsnahbereich erzielbar.“ (STEP 94, Seite 17)

Das Leitbild einer dynamischen Stadtentwicklung mit maßvoller Expansion

Auf der Basis dieser generellen ökologischen und sozialen Orientierung entwirft der STEP 94 ein Bild der wünschenswerten Dimension der Stadtentwicklung. Das Leitbild ist eine dynamische Stadtentwicklung mit maßvoller Expansion. Angesichts der aufgrund der neuen, großräumigen und europäischen Rahmenbedingungen zu erwartenden, dynamischen Entwicklung muss die Stadtplanung dafür Sorge tragen, dass die „weichen“ Standortvorteile Wiens erhalten bleiben: die für Wien so signifikanten urbanistischen, kulturellen, sozialen und landschaftlichen Qualitäten.

Aus diesem Grund muss der „inneren Stadtentwicklung“ auch weiterhin ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Es ist dies allerdings nicht mehr ausschließlich das Bild der „sanften Stadterneuerung“, die idealtypisch zur Reduktion von Bebauungsdichten und weiterer Durchgrünung der innerstädtischen Bereiche beitragen sollte. Vielmehr wird dieses – weiterhin aufrechterhaltene – generelle Ziel mit der Option neuer innerstädtischer Entwicklungen gekoppelt. Eine neue „innere Stadtentwicklung“ soll die Qualitäten, die Potenziale und „inneren Reserven“ des dicht bebauten, im Wesentlichen gründerzeitlich geprägten Stadtgebietes nutzen. Dies reicht von der Umnutzung bisher extensiv genutzter Gebiete wie Bahnhöfe oder Kasernenareale bis zu kleinteiligen und vielfältigen Aufwertungen in innovativen Planungsansätzen in der Stadterneuerung.

Unter dem Gesamtziel der Erhaltung und Weiterentwicklung von Qualität soll die äußere Stadtentwicklung „maßvoll“, d.h. gesteuert und „räumlich eingeschränkt“ erfolgen. „Eine „wildwüchsige“ Siedlungserweiterung, die nur in losem städtebaulichen und sozialräumli-

chen Zusammenhang mit den Kernstadtgebieten steht, muss unbedingt vermieden werden.“ (STEP 94, Seite 56)

Das Ziel einer dynamischen Stadtentwicklung mit maßvoller Expansion wird durch Szenarien der Wirtschaftsentwicklung unterlegt. Dabei werden drei Szenarien – „offensive Expansionsstrategie“, „aktive Anpassung“, „Passivstrategie“ – beschrieben, besprochen und bewertet.

Eine offensive Expansionsstrategie hätte das Ziel einer bedeutenden Aufwertung Wiens zur internationalen Wirtschaftsmetropole: „Durch bewusste Spezialisierung im europäischen Städtesystem wird versucht, in der Hierarchie der Kontroll- und Entscheidungszentren einen auch international herausragenden Status zu erlangen. Diese Strategie verspricht einen frühzeitigen und nachhaltigen Einstieg in die Ostmärkte (...)“. In den späten achtziger Jahren hätte die – abgesagte – EXPO dafür die „Trägerrakete“ werden sollen. Wohl auch aufgrund der Erfahrungen aus diesem Scheitern, vor allem aber auf der Basis des Wertesystems des STEP 94, wird vor dieser Strategie gewarnt. Es werden ihr zwar „hohe Wachstumschancen, aber auch hohe Risiken der Fehlentwicklung und sozialer Verwerfungen“ attestiert. „Angesichts der raschen Entwicklung sind Ballungskosten und Fehlsteuerungen unvermeidlich“ (STEP 94, Seite 24). Soziale Segregation und Polarisierung würden sich verschärfen.

In dieser kritischen Einschätzung von Versuchen forcierter Expansion zeigt sich ein Verständnis und eine Überzeugung von Planung, die nicht nur als räumliche Planung, sondern als Gesamtentwicklung (einschließlich wirtschaftlicher Entwicklung) auf ein „sozial ausgewogenes mittleres Wachstum“ setzte.

Dem entsprach die – im Weiteren empfohlene - Strategie der „aktiven Anpassung“. Sie strebt „die Rolle eines überregionalen Zentrums in Mitteleuropa an, eine Aufwertung zur Weltstadt auf wirtschaftlichem Gebiet bleibt jedoch aus. Grundsätzlich ähneln die Mechanismen jenen der oben dargestellten Entwicklungsstrategie, die insgesamt vorsichtigere Handlungsweise der Akteure schöpft die Potenziale jedoch nicht gänzlich aus, minimiert allerdings gleichzeitig auch die Risiken offensiver Expansionsstrategie.“ (STEP 94, Seite 24)

Internationale Rahmenbedingungen	HANDLUNGSSPIELRÄUME WIEN		
	Offensive Expansionsstrategie	Aktive Anpassung	Passivstrategie
EUROPA II	•	INTERNATIONALE DYNAMIK	•
EURO-PERIPHERIE	WEST-OST METROPOLE	•	EU-RANDSTADT
EURO-KRISENMANAGEMENT	•	INTERNATIONALES KRISENMANAGEMENT	•

Dunkle Felder signalisieren ungünstige Entwicklungen für Wien.

Abb. 82:
Entwicklungsszenarien der Stellung Wiens in Europa
Quelle: STEP 94, Seite 22

Kontinuität im räumlichen Leitbild

Das räumliche Leitbild baute dezidiert auf jenem des STEP 84 auf und sollte dessen Grundprinzipien weiterverfolgen. Auch die Begründung für die Beibehaltung des Achsenmodells als Alternativoption gegenüber einem weiteren radialkonzentrischen Stadtwachstum folgte jener des STEP 84: Erhaltung von Bezügen zwischen großräumiger Landschaft und inneren Siedlungsgebieten durch „Grünkeile“; Verringerung der Abhängigkeit vom Autoverkehr durch Entwicklungsorientierung entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs.

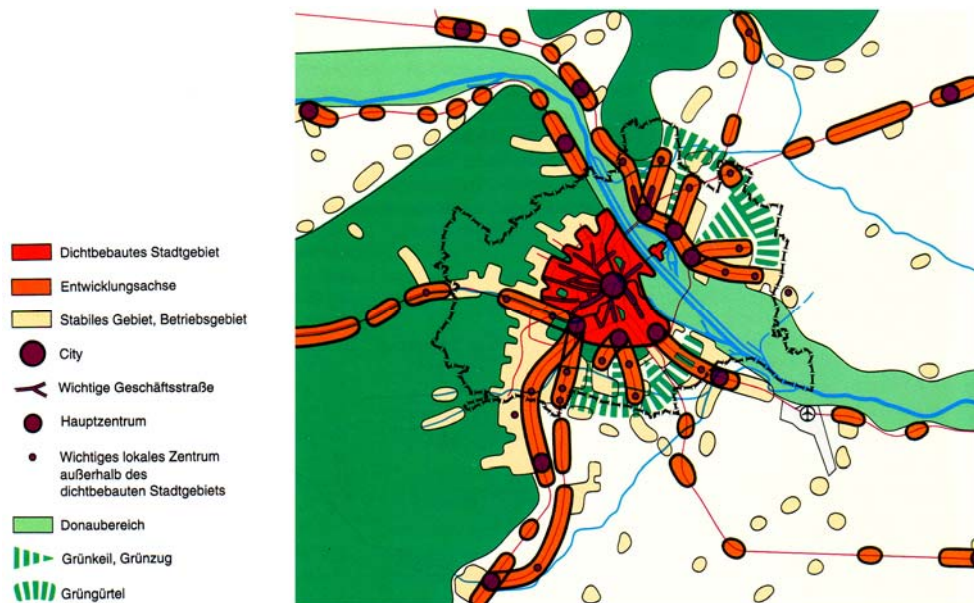


Abb. 83: STEP 94, Schema des räumlichen Leitbildes.

Quelle: STEP 94, Seite 126

Die „äußeren Randgebiete“ – die mittlerweile allerdings kaum mehr so zu bezeichnen waren und in der urbanistischen Diskussion zunächst als „sprawl city“, dann als „Zwischenstadt“ (Thomas Sieverts) in den Fokus der Fragen zur Zukunft der „europäischen“ Stadt avancierten – sollten weiterhin entlang des Konzepts von „Entwicklungsachsen“ und „Grünkeilen“ bzw. „Grünzungen“ definiert, gegliedert und entwickelt werden. Das Schwergewicht der Siedlungsentwicklung sollte weiterhin im Kernbereich der durch ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrssystem aufgeschlossenen „Entwicklungsachsen“ liegen.

Zur Erhaltung der Qualitäten und Potenziale des dicht bebauten Stadtgebietes und zur Verhinderung von Randwanderung sollten weiterhin die Haupt- und Bezirkszentren aber auch die lokalen Zentren außerhalb des Gürtels und außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes besonders ausgebaut werden.

Eine Bestärkung der Forderungen des STEP 84 stellt der ökologisch und sozialpolitisch motivierte Anspruch auf „urbane Dichte“, „Mischung“, „öffentlichen Raum“ und „kurze Wege“ in Achsen und Zentren mit „vielfältigen Beziehungen zwischen Wohngebieten, Arbeitsstätten und Versorgungs- und Dienstleistungsagglomerationen“ dar. „Die Bedeutung dieser Zentren geht über die besondere Nutzungsmischung und –dichte von Güterversorgungs- und haushaltsbezogener Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsstätten und Wohnungen weit hinaus.“ Sie sind „besondere Orte der Orientierung und der Kommunikation (...) Kristallisationskern städtischer Aktivität (...), Identifikationspunkt der Bewohner mit hoher Integrationswirkung.“ (STEP 94, Seite 93-94)

Im Prinzip wird dabei erneut das Christaller'sche Konzept der „Alleskönner-Zentren“ formuliert: in deutlicher Spannung zur Realentwicklung, die – von marktwirtschaftlichen

Dynamiken geprägt – eine klare Nachfrage nach neuen und selektiven „Wirtschaftszentren“ signalisierte. (Selbst-)Kritisch musste auch die Planung konstatieren, dass es eine große und weiter zunehmende Dynamik in der Entwicklung von Einkaufs- und Fachmarktzentren, größeren und kleineren Shopping Cities gab: eben jene Entwicklung, vor der die Stadtentwicklungskommission bereits 1985 gewarnt hatte.

Trotz einer Reihe von Idealismen, die bereits zum STEP 84 angemerkt wurden, hatte das Zentren- und Achsenkonzept – vor allem über die Definition der Hochhausstandorte – dennoch einen Verteilungs- und Entwicklungseffekt.

Die Ausweisung von „Hauptzentren“ am Rand des dichtbebauten Stadtgebietes bedeutete auch den Versuch, gegen die Dominanz der Innenstadt/ City und gegen den Verlauf der gründerzeitlichen Abzonung „außen/ am Rand“ (wobei nördlich der Donau der „Rand“ innen liegt) neue räumliche „Cluster“ zu entwickeln.

Vor allem zielen diese Entwicklungen auf die Schaffung von Angeboten zur Abdeckung internationaler Nachfragestrukturen nach hochwertigen neuen Business- und Bürozentren, die in den gewachsenen Zentren der Stadt aus Schutzinteressen und den vorhandenen Baustrukturen nicht umsetzbar sind.

Betrachtet man die Hochhausentwicklung seither, so entspricht diese zu einem großen Teil diesem Rand- oder Stadtkanten-Zentrenkonzept; entlang der Wagramerstraße verknüpft mit einer starken Achse.

Die Büro- und Wohnagglomeration am Wienerberg deckt sich allerdings nicht mit dem Ordnungs- und Entwicklungsmodell des STEP 94. In der Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind Nachbesserungen nötig.



*Abb. 84:
Wienerberg-City
MA 18,
R. Christianell*

Fortschreibung des Schwerpunkts auf Stadterneuerung

Voll in der Kontinuität und im Einklang mit dem ökologischen Wertesystem steht die hohe Wertschätzung der „gründerzeitlich geprägten Stadtstruktur mit kleinteiliger Parzellenstruktur“: Diese „ermöglicht auch heute noch die für eine urbane Vitalität erforderliche Nutzungsmischung und gewährleistet in der Regel eine ausreichende Nahversorgung und die Inanspruchnahme der verschiedensten Infrastruktureinrichtungen ohne allzu lange Wege.“ (STEP 94, Seite 102) „Dieser Gebäudebestand weist Qualitäten auf (Zimmergrö-

ßen, Raumhöhen, „natürliche“ Baustoffe, Fassadengestaltung), die in den letzten Jahren wieder mehr geschätzt werden.“ (Seite 102)

Damit verknüpft sich eine Absage an Abbruchinteressen, welche die Behauptung einer begrenzten „physischen Lebensdauer“ vorschoben: „Der Großteil dieser Bausubstanz ist gut und bleibt bei entsprechender Instandhaltung und Modernisierung noch über viele Jahrzehnte funktionstüchtig.“ (Seite 102). Das Ziel bleibt eine sozial und ökologisch orientierte, „sanfte“ Stadterneuerung, die dem Druck zur intensiveren ökonomischen Verwertung und weiteren baulichen Verdichtung nicht nachgibt.

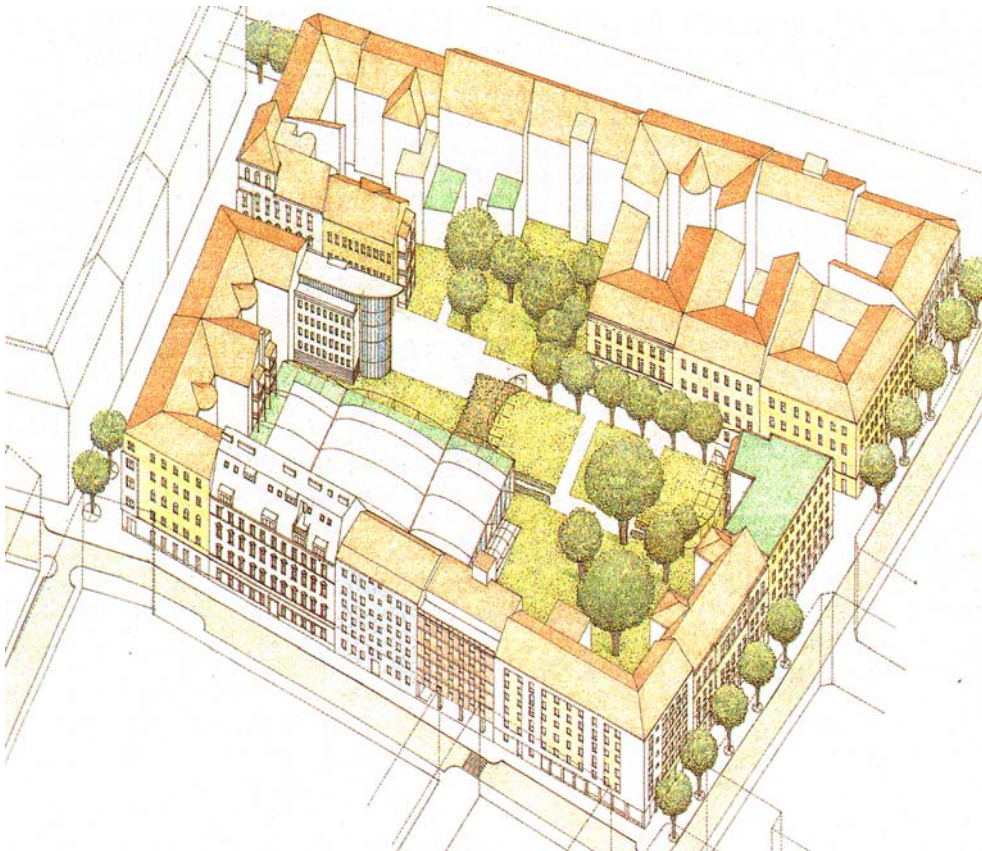


Abb. 85: Leitbild für eine Blocksanierung
Quelle: STEP 94, Seite 112

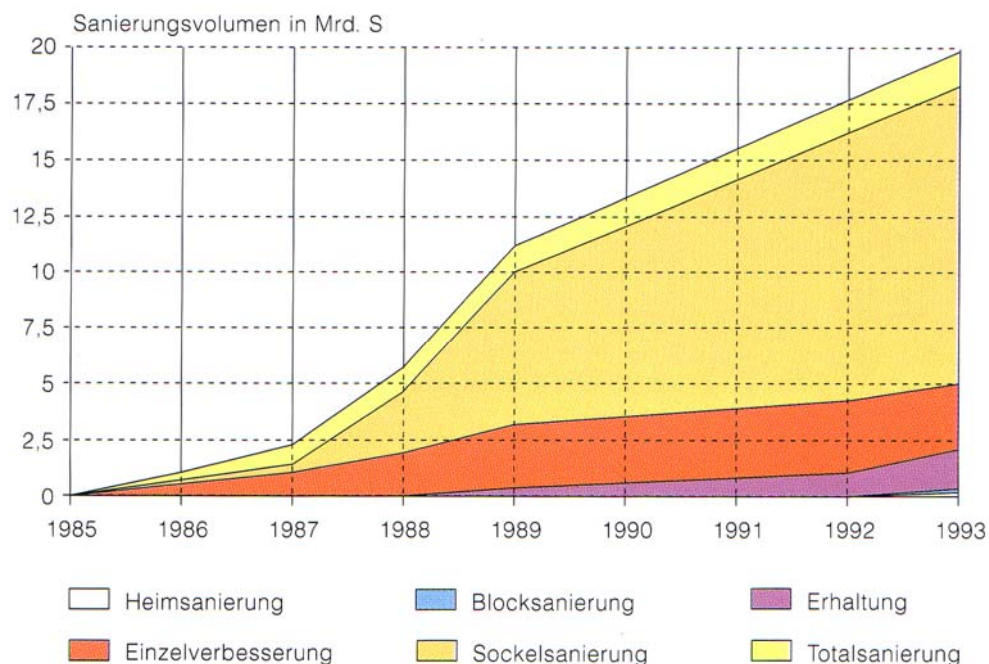


Abb. 86:
Wohnhaussanierung
1985 – 1993
Quelle: Wiener
Bodenbereitstellungs- und Stadt-
erneuerungsfonds

Die schwach entwickelte regionale Perspektive

Obwohl der STEP 94 von einer neuen geo-politischen Ära ausging und dadurch ausgelöste Trends in Szenarien diskutierte, blieb die konkrete regionale Perspektive eher peripher. Es ist nur ein Detail, aber illustriert doch einiges, wenn im Plan der vordringlichen Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Nahverkehr in der Region weder Bratislava, noch Győr, noch Sopron (aber Lilienfeld) angeschlossen sind.

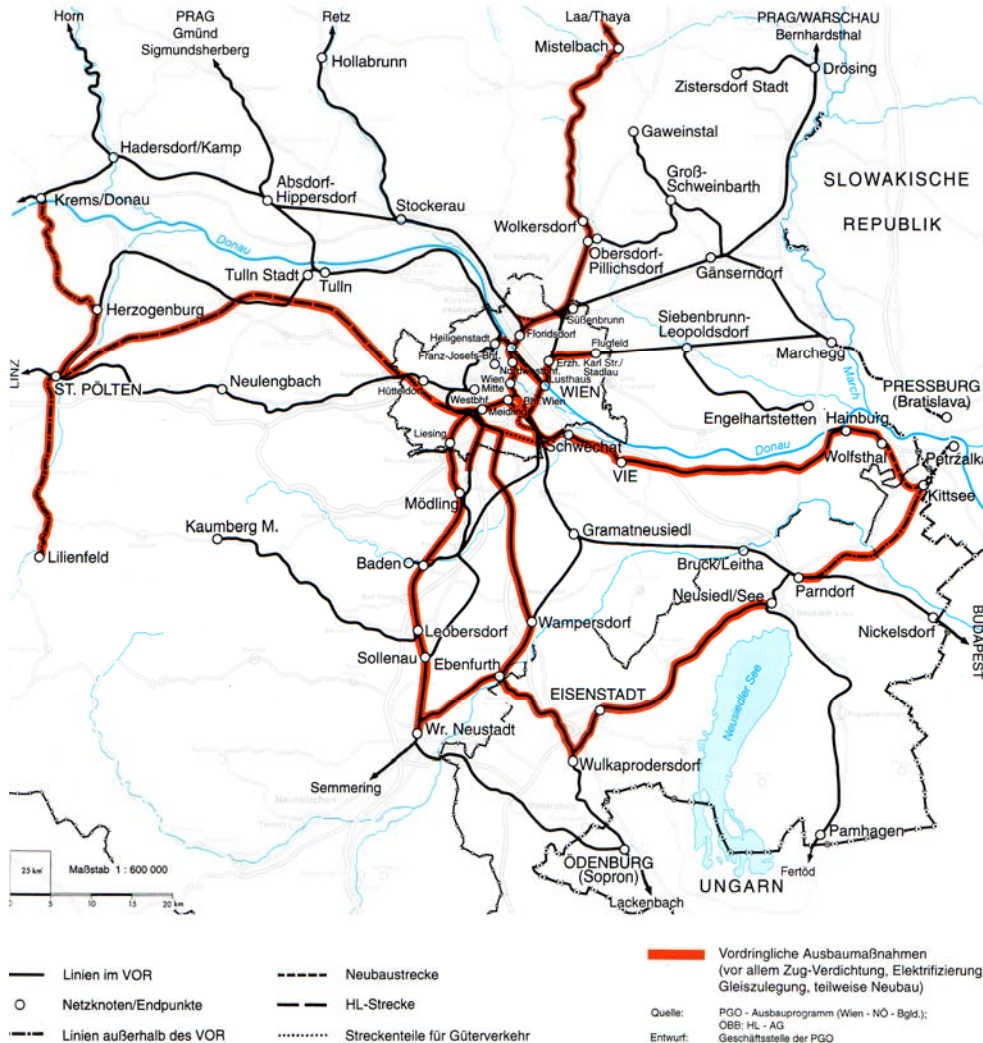


Abb. 87: Der öffentliche Nahverkehr in der Region
Quelle: STEP 94, Seite 85

Auch für den unmittelbaren Bereich der Agglomeration waren und blieben die komplexen Stadt-Umland-Beziehungen für Wien zwar Thema von Überlegungen und Aktivitäten (vor allem in der Planungsgemeinschaft Ost – PGO), aber in vielen funktionellen Aspekten weiterhin ungelöst.

In einem programmatischen Beitrag zum STEP 94 betonten Alfred Eichberger und Sibylla Zech die Dringlichkeit einer raumplanerischen Vernetzung von Wien und Niederösterreich.

„Wenn im STEP 94 Szenarien zur wirtschaftlichen und soziokulturellen Entwicklung Europas als Grundlage für Überlegungen zur Stellung Wiens im „neuen“ Europa diskutiert werden, dann sollte auch Raum und Zeit für die Entwicklung von Strategien für die Ostregion und im Besonderen für das Wiener Umland bleiben. (...) Nur über kooperatives Handeln kann die Region das Impulspotenzial des Zentrums und das Entwicklungspoten-

zial des Umlandes optimal nutzen (...). Dazu fehlen jedoch die Visionen für die Ostregion. Zwischen gesamteuropäischen Globalszenarien und räumlich eng begrenzten Stadtteilplanungen klafft eine Lücke.“ (Alfred Eichberger, Sibylla Zech, Stadt und Umland, in: Perspektiven, Heft 3/ 1993, Seite 61)

Planung als Steuerung mit Entwicklungsoffenheit

Vor allem im Hinblick auf ein neues Planungsverständnis stellt der STEP 94 eine deutliche Weiterentwicklung gegenüber dem STEP 84 dar. „Mehr als früher wird Stadtplanung als Steuerungsinstrument für eine prozesshafte Entwicklung verstanden. Nicht Detailfestlegungen sollen getroffen werden, vielmehr soll ein robustes Gerüst für mögliche Entwicklungen erarbeitet werden, das flexibel genug ist, auf geänderte Voraussetzungen reagieren zu können, ohne wesentliche Grundstrukturen aufgeben zu müssen.“ (STEP 94, Arnold Klotz, Vorwort)

Der Forderung nach einer nach wie vor entwicklungssteuernden, aber stärker prozessorientierten Planung mit größerer Offenheit und Flexibilität entsprach auch der in der Trendanalyse erhobene Befund, dass „die gesellschaftliche Entwicklung zunehmend von einem dynamischen Gefüge aus individuellen und unternehmerischen Interessenslagen bestimmt wird. Viele planungsrelevanten Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozesse finden heute außerhalb der traditionellen politischen Organisationsformen statt. Die heutigen Planungsentscheidungen werden zusehends von Unternehmen ebenso wie von losen Interessensgemeinschaften und Bürgerinitiativen auf lokaler Ebene beeinflusst oder gar bestimmt. Gleichzeitig werden auch innerhalb des politischen und administrativen Systems die Schlüsselkompetenzen in Entscheidungsprozessen immer wieder neu verteilt oder umorganisiert.“ (STEP 94, Seite 193)

Damit war die Stadtplanung auch methodisch neu gefordert. Empfohlen wurden neue Managementinstrumente zur Qualitätssicherung im Städtebau, wie generell die Entwicklung dynamischerer und flexiblerer Lösungen und Auseinandersetzungsformen. Grundsätzlich sollte die neue Planungskultur gegenüber gesellschaftlichen und sozialen Anliegen offen sein und neue Organisationsformen zur Förderung der Kommunikation und Auseinandersetzung in Planungsprozessen schaffen. Das beinhaltete vor allem auch die rechtzeitige und umfassende Information und Einbeziehung der Beteiligten und Betroffenen.

Insgesamt zeigt sich hier ein Übergang von einer in den früheren „Routinen“ weitgehend hierarchischen, flächendeckenden und finalen Planung zu sowohl demokratischeren als auch „strategischeren“ Modellen und Konzepten:

- stärkere Beachtung von Konfliktmanagements, v.a. auch in Bürgerbeteiligungsverfahren;
- horizontale Organisationsformen mit geringerer Hierarchie; genereller Ausbau und Weiterentwicklung von projektorientierten Organisationsformen;
- Weiterentwicklung kooperativer und interdisziplinärer Arbeitsformen;
- frühzeitige Einbindung von Planungsbetroffenen in Planungsprozesse (im Spektrum von: mitwirkend, mitbestimmend, mitgestaltend, mitentscheidend).

Das „1000 ha Programm“ und der „Grüngürtel Wien 1995“

Im Einklang mit den Zielen des STEP 84 und des STEP 94 wurden die Anstrengungen in der großräumigen Grün- und Freiraumplanung massiv verstärkt. „Nach Erstellung übergeordneter Landschafts- und Freiraumkonzepte, vorerst für den Nordosten Wiens und in der Folge auch für die übrigen Stadtbereiche, kam es nach intensiven Vorbereitungsarbeiten der Gruppe Grün- und Freiraum der Magistratsabteilung 18 im Jahr 1994 zu einer Einigung auf das sogenannte „1000 ha Programm“ für den Nordosten Wiens, in dessen Rahmen weite Stadtrandbereiche zu Tabuzonen der Siedlungsentwicklung erklärt wurden. Daran anknüpfend kam es schließlich im November 1995 zu einer mit dem Lueger'schen Beschluss des Wald- und Wiesengürtels im Jahr 1905 vergleichbaren Gemeinderatsentscheidung:

Es wurde allerdings diesmal nicht nur der Plan „Grüngürtel Wien 1995“ beschlossen, der ein umfassendes Konzept zur Sicherung naturschutz- und erholungsrelevanter sowie landschaftsgestalterischer Vorrangflächen darstellt, sondern auch festgelegt, wie räumlich differenziert durch ein Bündel unterschiedlicher Maßnahmen zu dessen konkreter Umsetzung beizutragen ist.

Neben der Unterschutzstellung zusätzlicher Flächen nach dem Naturschutzgesetz, der nachhaltigen Sicherung der Flächenfreihaltung durch Widmung, der Ausgestaltung von Grün- und Freiflächen auf Basis von Landschafts-, Grünordnungs- und Außenanlagenplänen wurden auch jene Flächen ausgewiesen, deren Erwerb aus landschaftsplanerischer Sicht für die Ausgestaltung des Grüngürtels unabdingbar erforderlich ist.“ (Thomas Proksch/ Jakob Fina, Die Partitur der Wiener Landschaft, in: Wien, Grünes Netzwerk, Stadtplanung Wien)



Abb. 88: Der Wiener Grüngürtel 1995
Quelle: Wien, Grünes Netzwerk.
Der Stand der Dinge, Seite 9

Dieser Beschluss – und die dann folgende Umsetzung – einer aktiven Bodenpolitik zur Sicherung und Ausgestaltung des Wiener Grüngürtels stellte einen wesentlichen Schritt zur Bewahrung und Weiterentwicklung der Lebens- und Umweltqualität in Wien dar.

Ausgewählte Stadtentwicklungsprojekte

Die im Folgenden ausgewählten Stadtentwicklungsprojekte zeigen die Vielfalt der Themen und der Ansätze, die in jenen Jahren eines „Aufbruchs“ gleichzeitig bearbeitet wurden. Sie reichen von der Auseinandersetzung mit dem Thema der „Peripherie“ über eine signifikante neue Zentrenbildung bis zum Versuch der Definition eines großen „inneren Stadterweiterungsvorhabens“.

Flugfeld Aspern

Das Flugfeld Aspern war – und ist – eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Wiens: mit seinen 200 Hektar so groß wie die Bezirke Neubau und Josefstadt zusammen. Ziel war – und ist – die Entwicklung eines vielfältigen, gemischt genutzten neuen Stadtteils.

Angesichts der Herausforderung, auf einem großen „leeren Feld“ an der Peripherie eine neue „Stadt“ zu schaffen, ging Rüdiger Lainer bei der Erarbeitung des Leitbildes methodisch neue Wege: zum einen ging es grundsätzlich um die Frage nach der Stadt, ihren Entwicklungsmöglichkeiten und Interpretationen; zum anderen, umsetzungsorientiert, um das Ausloten der instrumentellen Voraussetzungen und des Spielraums für Innovation.

Rüdiger Lainers künftiges Bild des „Flugfeld Aspern“ war das einer „Zwischenstadt“ – eine Bezeichnung, die in der Folge von Thomas Sieverts verwendet wurde, um eine neue Stadt(entwicklungs)realität zu kennzeichnen (vgl. Thomas Sieverts, Zwischenstadt). Diese „Zwischenstadt“ könne nicht mehr nach der Form der traditionellen, historischen Stadt entwickelt werden. Planerisch anzuknüpfen sei vielmehr an den Gebrauch von Stadt. Und hier zeige sich bei einem neuen Blick auf die historisch tradierte Urbanität und auf die Realität der Peripherie die potenziell selbe Qualität: Neutralität der Struktur und eine Vielfalt von Gebrauchsmöglichkeiten.

Das Projektkonzept ging von zwei grundsätzlichen Prämissen aus:

- Verständnis der vielfältigen und heterogenen Anforderungen an einen Stadtteil und
- Akzeptanz des Unvorhergesehenen, Unvorhersehbaren, Unwägbaren als wesentlicher Teil des urbanen Prozesses.

Unter diesen Prämissen entwickelte Rüdiger Lainer eine Methode zur Definition und Steuerung eines offenen Systems, „eine urbane Partitur, die die Aneignungs- und Selbstentwicklungsprozesse ermöglicht und fördert.“ (Rüdiger Lainer, Zwischenland – Zwischenstadt, in: Raum, Zeit, Qualität, Beirat für Stadtentwicklungsbereiche, Seite 57)



Abb. 89: Rüdiger
Lainer: Masterplan
Flugfeld Aspern
Quelle: Arch.
Rüdiger Lainer

In mehreren Arbeitskreisen (zur Strategie, zur Mehrfachnutzung, zum Stadtteilmanagement, zu Quartiersgaragen) und über Testprojekte wurden Vorschläge für Instrumenten- und Verfahrensinnovation entwickelt:

- gemeinsames Management von (bauplatzübergreifenden) Freiflächen mit öffentlichen Funktionen;
- Freihalten von Flächen für eine künftige Aneignung durch die Bewohner;
- sinnvolle Bewirtschaftung von Erdgeschoßzonen, was fallweise auch temporäres Freihalten einschließt;
- Bau von Quartiersgaragen;
- Mehrfachnutzungen von öffentlichen Einrichtungen (vor allem Freiflächen) und
- generell ein gewisses Maß an Flexibilität für die endgültigen Festlegungen.

All dies sollte dazu beitragen, in einem strategisch konzipierten Entwicklungs- und Umsetzungsprozess, „den Stadtrand zum Knotenpunkt der verschiedenen Erlebnissphären zu machen.“ (Rüdiger Lainer, Zwischenland – Zwischenstadt, in: Raum, Zeit, Qualität, Beirat für Stadtentwicklungsbereiche, Seite 56)

Das Projekt wurde nicht realisiert (u.a. weil der zur Anbindung erforderliche U-Bahnausbau zunächst aufgeschoben wurde), markiert aber eine neue Offenheit und Komplexität im Planungsverständnis, die insgesamt und in vielen Einzelaspekten zukunftsweisend wurde. In der aktuellen Entwicklungsphase ist das Flugfeld Aspern – im Rahmen eines neuen Verfahrens - eines der 13 Zielgebiete des STEP 05.

Stadtentwicklung Kagran/ Donauefeld

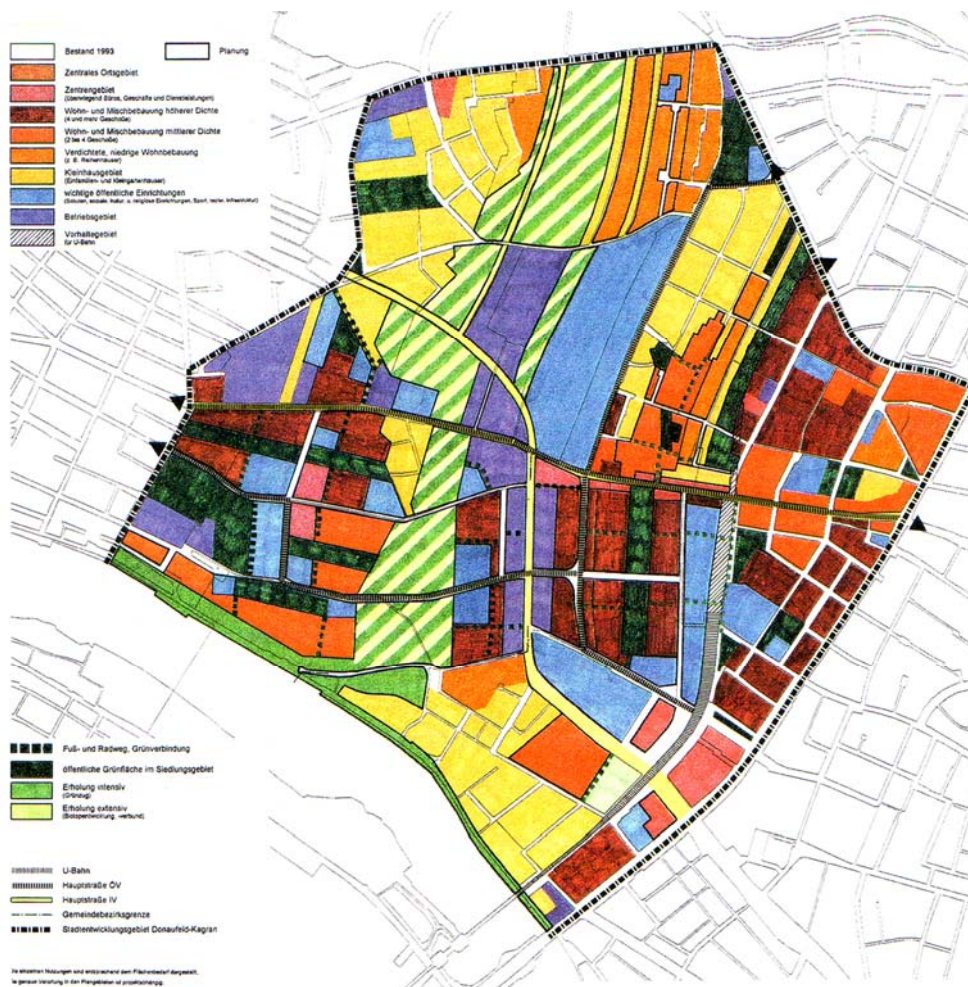


Abb. 90:
Leitprogramm
Donauefeld – Kagran
Quelle: STEP 94,
Seite 133

1991 bis 1993 wurde in einem Projektteam der Stadtplanung zusammen mit externen Experten das „Leitprogramm Kagran/ Donauefeld“ erarbeitet. Ziel war die Entwicklung eines neuen Stadtteils mit Wohnungen und Arbeitsplätzen, sozialen Infrastrukturen und Bildungs- und Kultureinrichtungen in einer städtischen Siedlungsstruktur. Dem Grünraum wurde ebenso wie der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr besonderes Gewicht gegeben. In der Vielzahl der Einzelprojekte in diesem komplexen Stadtentwicklungsgebiet ist das Pilotprojekt „Frauen-Werk-Stadt“ von besonderer Bedeutung. Aktuell ist das Donauefeld eines der 13 Zielgebiete des STEP 05.

Die Donau City

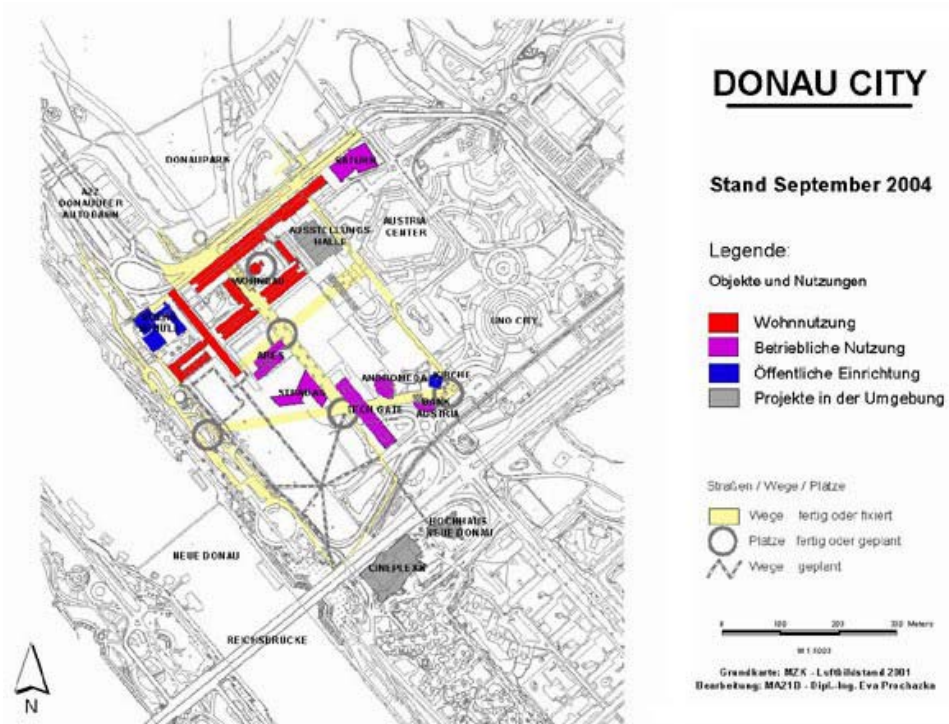


Abb. 91: Donau City, Ausbauzustand Ende 2004 (September 2004)
Quelle: MA 21B
Eva Prohazka

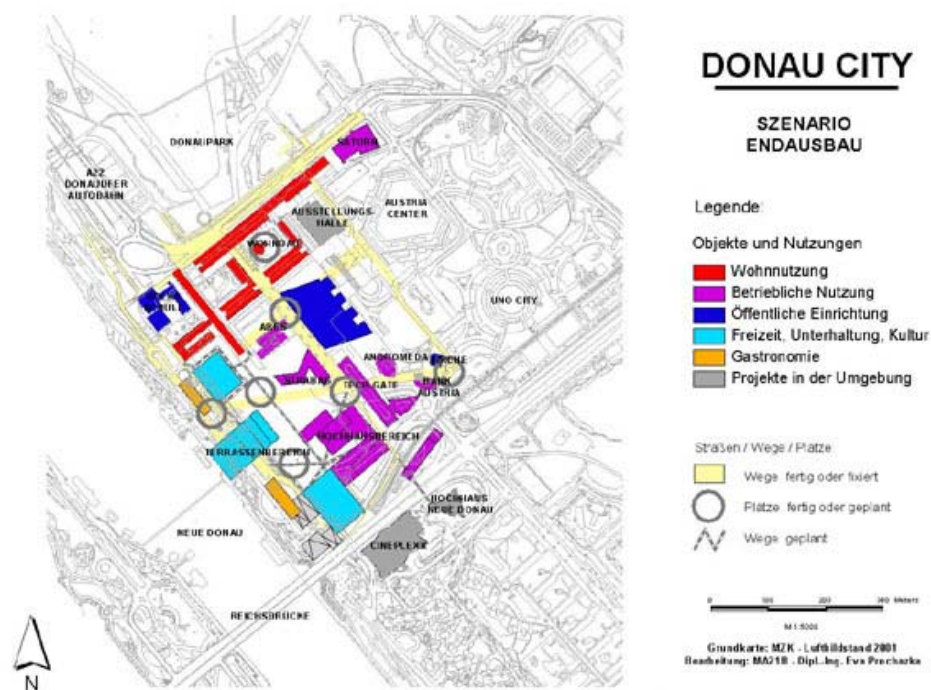


Abb. 92: Donau City, Szenario Endausbau
Quelle: MA 21B
Eva Prohazka

Die Donau City entstand vor dem Hintergrund der abgesagten EXPO. Sie war als deren „Nachnutzung“ gedacht. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen beauftragte die „Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum“ (WED) Adolf Krischanitz und Heinz Neumann mit einer Entwicklungsstudie. Unter Berücksichtigung der spezifischen, durch eine Reihe von früheren Eingriffen (zuletzt im Zuge der EXPO-Planung) determinierten Topographie des Areals zwischen der Donauufer-Autobahn und der UNO-City, mit einem signifikanten Höhensprung im Anschluss an die Umgebung, entwickelten Adolf Krischanitz

und Heinz Neumann ein „dreidimensionales Instrumentarium, um diesen Raum in einer bestimmten zeitlichen Stufenfolge optimal bespielen zu können.“ (Adolf Krischanitz und Heinz Neumann, Die Grammatik des Stadtraumes. Entwicklungsstudie für das Gebiet nordwestlich der Reichsbrücke in Wien)

Der von den Müllschichten (einer Jahrzehnte alten Deponie) befreite „Mutterboden“ zwischen Donauufer-Autobahn und UNO-City sollte die bestimmende Ausgangslage sein, von der als Basisebene die einzelnen Gebäude entwickelt werden. In einem „Tiefrelief“ wurden die Erschließungsstraßen und Garagen – eingefasst von einem durchfließenden „Naturraum“ angeordnet darüber eine „Medienebene“ (mit den Ver- und Entsorgungssträngen) als Kollektorbauwerk, das als Brückenkonstruktion über der Straße angeordnet wurde und dessen Deckplatte als Fußgängerebene dienen sollte; die Fußgängerebene als komplexe Sequenz, die sich in einer eigenen Geschoßebene auch innerhalb der Gebäude – als „Rue interieure“ – erstrecken sollte; und schließlich das „Hochrelief“, ein offenes System von Gebäudekonfigurationen, die dreifach höhengestaffelt konzipiert waren. Das auf einem Grundraster aufgebaute Parzellenmodul sollte eine äußerst variable und differenzierte Bebauungskonstellation und damit auch weitgehende Flexibilität und Mischung der einzelnen Nutzungen, ein urbanes Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Freizeit ermöglichen.

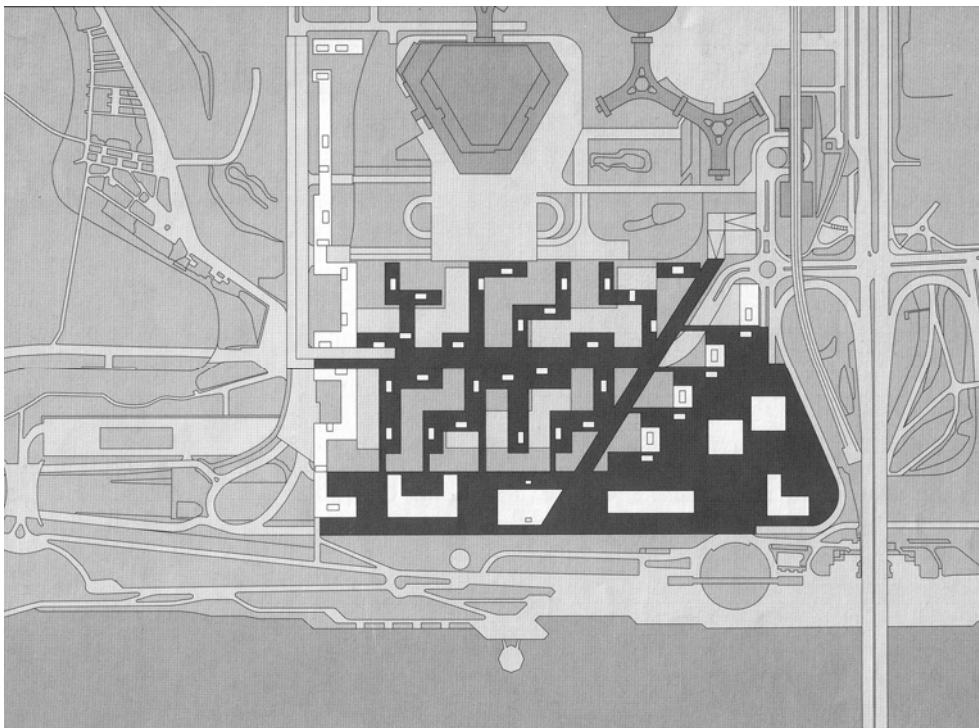
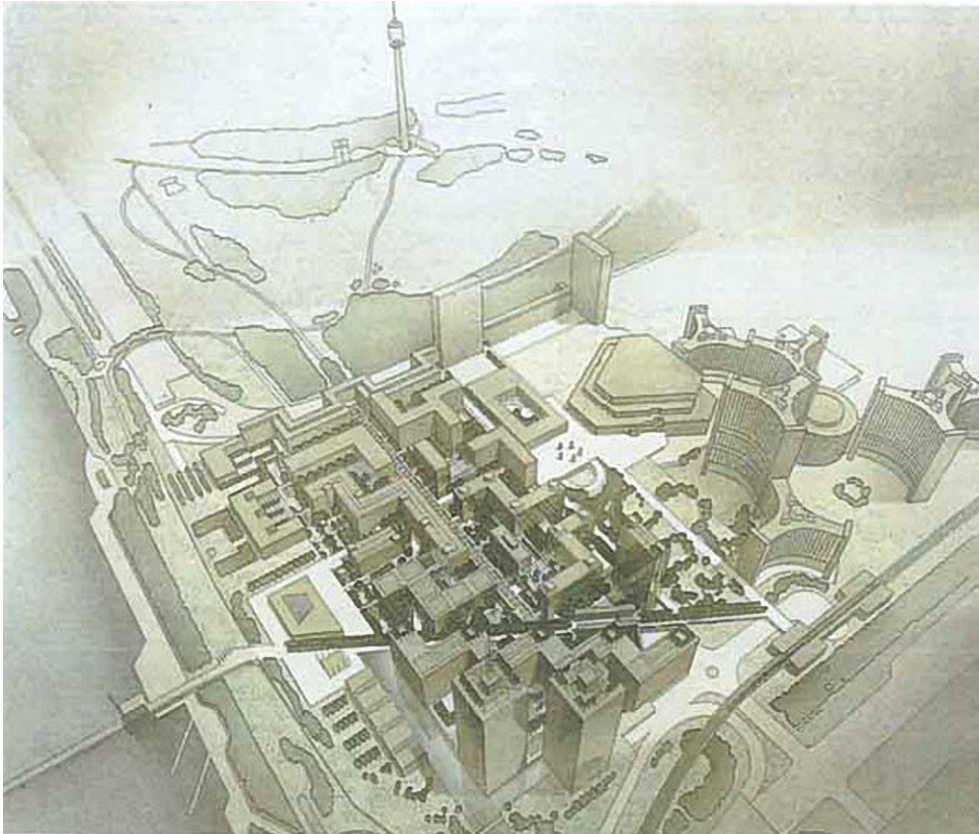


Abb. 93:
„Grammatik des
Stadtraumes“,
Fußgängerebene
Quelle: Arch. Adolf
Krischanitz und
Heinz Neumann



*Abb. 94: Master-
plankonzept
Quelle: Arch. Adolf
Krischanitz und
Heinz Neumann*

Der Plan wurde nach einigen seiner grundlegenden Prinzipien, aber nicht in der gesamten dreidimensionalen Konsequenz und Logik umgesetzt. Die Donau City ist dennoch eines der Flaggschiffe der Wiener Stadtentwicklung geworden und Zielgebietsteil im STEP 05. Derzeit sind etwa zwei Drittel des Stadtteils Donau City realisiert. Im Endausbau soll er zirka 12.000 Arbeitsplätze, Wohnungen für zirka 3.500 Menschen sowie weitere kulturelle und soziale Einrichtungen in einer urbanen Atmosphäre bieten.



*Abb. 95: Donau City
– Skyline
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



Abb. 96: Donau City
 Quelle: MA 18,
 R. Christanell

Nordbahnhof



Abb. 97: Grafik
 Nordbahnhof-
 gelände
 Quelle: STEP 94,
 Seite 129

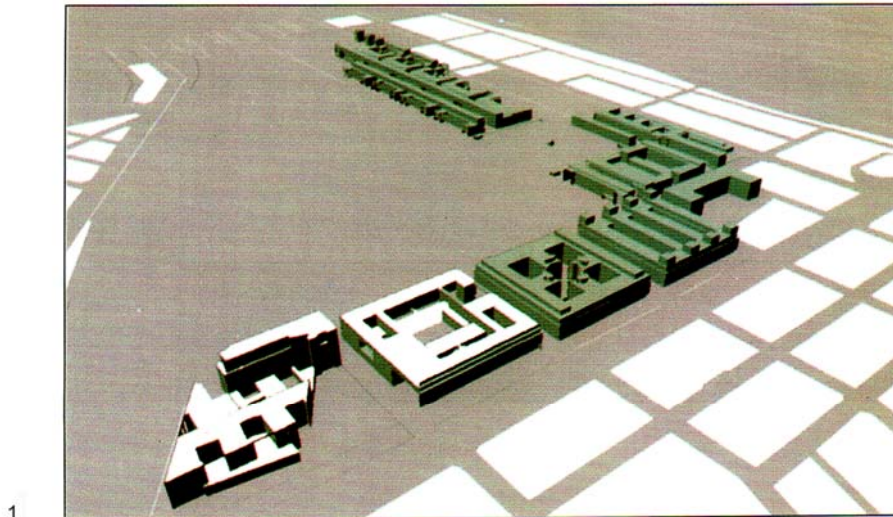


*Abb. 98: Nord-
bahnhof –
bewachsene
Gleisanlage mit
Waggon
Quelle: MA 18,
R. Christanell*

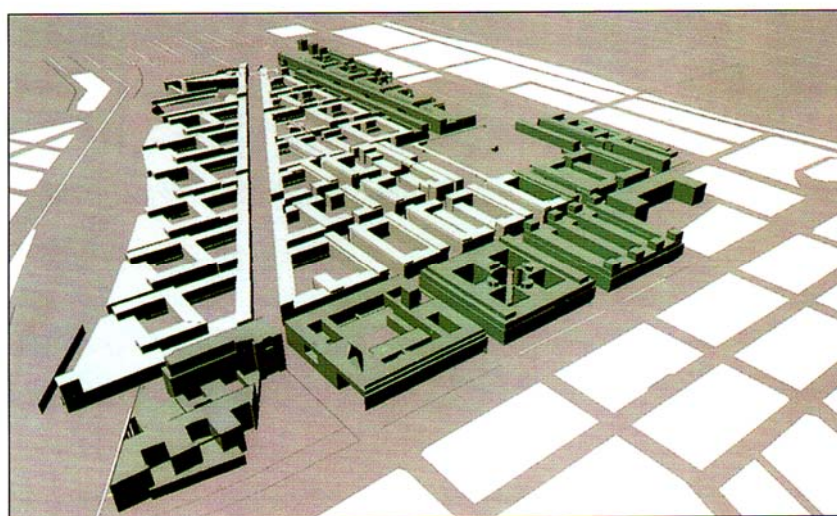
Ziel des 1993 erstellten städtebaulichen Entwurfs war das Modell eines urbanen Stadtteils mit entsprechender Dichte, moderater Höhenentwicklung und großzügigem Angebot an öffentlichen Flächen. Der städtebauliche Gestaltungsentwurf von Heinz Tesar und Boris Podrecca verstand sich als „Idealbild, das strenge Richtlinien festlegt, auf deren Grundlage die jeweils konkreten Eingriffe erfolgen sollen.“ (Leitbild Nordbahnhof, Seite 12) Der Entwurf war für eine etappenweise Bebauung konzipiert, wobei jede Etappe eine in sich tragfähige städtebauliche Einheit bilden sollte. Wesentliche Zielsetzungen waren Mischnutzung (Entwicklungszonen für Wirtschaft) sowie urbanes Wohnen mit besonderem Bezug zum Freiraum.

1994 beschloss der Wiener Gemeinderat das städtebauliche Leitbild, das folgende Ziele hat:

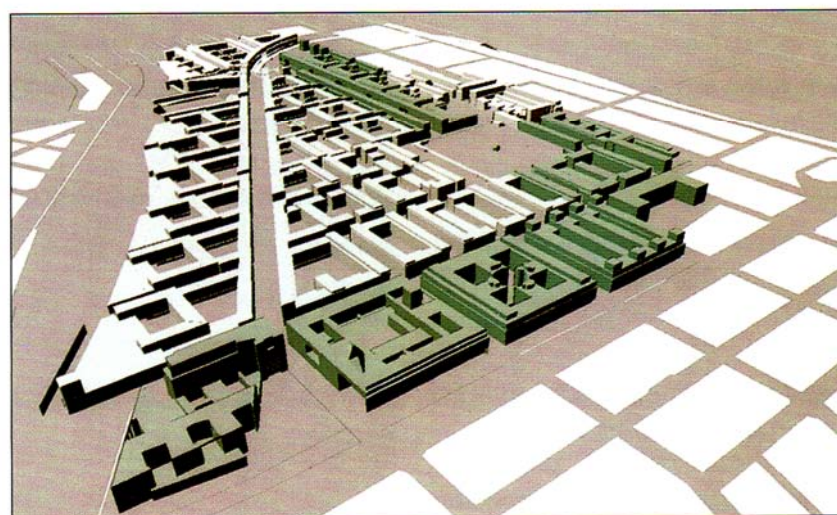
- gemischte städtebauliche Struktur, in der Nutzungsstruktur, in der Baustruktur und in der Bevölkerungs- und Sozialstruktur;
- Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Städtebau;
- Umweltverträglichkeit in der Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl;
- volle infrastrukturelle Versorgung inklusive der Kompensation allfälliger Defizite des Umfeldes;
- innovative Systemlösungen bezüglich der Anwendbarkeit im gesamten dichtbebauten Bereich Wiens;
- Vorrang für die strukturelle Einbindung in die lokale Stadtlandschaft sowohl im funktionalen als auch im gestalterischen Sinn;
- Vorrang für adaptive, in Etappen entwicklungsfähige städtebauliche Lösungen und prozesshafte Entwicklungen zur Qualitätssicherung und Fehlervermeidung, zur breiteren Meinungsbildung und Anpassungsfähigkeit auf sich ändernde Rahmenbedingungen.



1



2+3



4

Abb. 99
 Entwicklungs-
 etappen Nordbahn-
 hof (1, 2+3, 4)
 Quelle: STEP 94,
 Seite 130

Ein etwa 200 Meter tiefer Streifen an der Lassallestraße ist mittlerweile geschlossen bebaut. Die als nächstes vorgesehenen Teilgebiete sind Wohnbauten entlang der Vorgartenstraße, eine zweite Blockreihe parallel zur Lassallestraße (Büro- und Wohnbau), der Rudolf-Bednar-Park, Schulbauten und ein Kindertagesheim, Querungen für den Fuß- und Radverkehr, sowie Büro- und Gewerbenutzungen parallel zur Bahntrasse.

Die Jahre von 2000 bis 2005 – Zunahme „strategischen Denkens“

Dieser – de facto nicht abgeschlossene – Zeitraum der Wiener Stadtplanung lässt sich als wirkliche (und gegenüber dem STEP 94 offensivere) „Verarbeitung“ des beschleunigten „Aufbruchs“ zwischen 1989 und 1994 interpretieren. Ein Ziel ist, die „Pendelausschläge“ zwischen „äußerer“ und „innerer Stadtentwicklung“, zwischen „Großprojekten“ und „kleinen Schritten“ zu verringern. Es geht um das Nutzen der Chancen, die der neue Standort „im Zentrum Europas“ für Wien eröffnete. Nicht zuletzt als Kompromissformel zwischen Wachstumsskepsis und Wachstumsbemühung entsteht als neues Leitziel das „qualitative Wachstum“, die Weiterentwicklung von Qualität und als neues Gesamt-Leitbild eine – soweit möglich - strategisch reflektierte, nachhaltige Entwicklung.

Zunahme „strategischen Denkens“ in der Stadtplanung

In den neunziger Jahren zeigt sich in vielen europäischen Städten eine Zunahme „strategischen Denkens“ in Politik und Verwaltung und damit auch in der Stadtplanung. Dieses „strategische Denken“ bezieht sich auf Entwicklungsziele, die mit räumlicher Planung allein nicht zu erreichen sind: Bewältigung von Umstrukturierungen im Wirtschaftsbereich unter starkem internationalen und regionalen Konkurrenzdruck; Ausgleich daraus entstehender sozialer Probleme (Verlust von Industriearbeitsplätzen, Qualifizierungsdruck, Langzeitarbeitslosigkeit); Förderung sozialer Integration (ökonomische Polarisierung, soziokulturelle Pluralisierung, Zuwanderung); Erhaltung und Steigerung von Lebensqualität; Sicherung einer „nachhaltig“ intakten Umwelt; regionale Kooperationen zur Weiterentwicklung der „Standortqualität“ der Städte im internationalen Wettbewerb; Verwaltungsmodernisierung und „New Public Management“; Städtemarketing.

Fast immer spielen in den entstehenden „Strategieplänen“ von Städten Wirtschaftsentwicklung, Standortpolitik und Stadtmarketing eine wichtige Rolle. Kritiker dieser Entwicklung sprechen von der „Stadt als Firma“, der „Übernahme“ des Öffentlichen durch die „Gesamtinteressen“ der Privatwirtschaft. Das Spektrum reicht von Plänen, die ein klar definiertes Zielsystem aufweisen und deren Umsetzung zeitlich festgelegt und durch Indikatoren kontrolliert wird, bis zu Akteurs- Initiativen, die auf der Grundlage einer „Vision“ Entwicklungsschwerpunkte im urbanen Raum betreuen; von wirtschaftszentrierten Plänen bis zu umfassenden Zielsystemen „nachhaltiger Entwicklung“.

Gemeinsam ist diesen vielfältigen Plänen und Initiativen, dass sie Leitbilder und Zielsysteme mit Programmen der Umsetzung und deren Evaluierung verknüpfen; dass sie in Entgegensetzung zur alten „flächendeckenden Regulierung“ auf schwerpunktartige Entwicklungen setzen; dass sie verschiedene Ressorts der Stadtpolitik und Stadtverwaltung, häufig auch führende städtische Akteure – Unternehmen, Verbände, Interessensvertretungen, Hochschulen, gelegentlich auch NGO´s – in die Planentwicklung und –umsetzung einbeziehen. Sie überschreiten damit das „klassische“ Kompetenzfeld der räumlichen Planung bei weitem.

Der Strategieplan 2000 – ein neuer Rahmenplan und Impuls

Die Initiative zur Entwicklung eines Strategieplans für Wien erfolgte in der zweiten Hälfte 1997 durch Vizebürgermeister und Stadtrat Bernhard Görg in der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Zukunft. Der Strategieplan sollte nicht den STEP 94 ersetzen. Das Ziel einer strategischen Konzeption der Gesamtentwicklung Wiens für einen mittleren Zeithorizont mit neuen Handlungsschwerpunkten stand dennoch in einem zunächst nur schwer abzuschätzenden Spannungsverhältnis zu den Zielsetzungen des STEP, der zwar ein räumlicher Plan war, aber ein gesamtes gesellschaftspolitisches Wertesystem enthielt. Dementsprechend stand man anfangs seitens der Stadtplanung und vor allem anderer Ressorts dem Strategieplan skeptisch gegenüber.

Primat von Wirtschaft und Technologie – oder ausbalancierte Gesamtentwicklung?

Wie wenige Jahre früher „Modernisierung“ waren nun „Qualität und Innovation“ die Schlüsselworte. Der Qualitätsbegriff eignete sich dabei auch als Kompromissformel: Er stand auf der einen Seite für eine privatwirtschaftliche „Unternehmensphilosophie“, in der Firmen globaler Konkurrenz durch Qualitätssteigerung begegnen, und zugleich ließ er sich zur klassischen sozialdemokratischen Formel von „Lebens- und Umweltqualität“ assoziieren.

Für Vizebürgermeister Bernhard Görg war der Strategieplan vorerst als wirtschafts- und technologieorientierter Impulsgeber motiviert. Er sollte neue Kompetenzfelder identifizieren und Wien als internationalen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort weiter entwickeln und profilieren: vor dem Hintergrund der Gateway-Situation Wiens zu den neuen Märkten in Zentraleuropa, vergleichbar den Intentionen Barcelonas für den südwestlichen Mittelmeerraum (wie auch der Strategieplan Barcelona ein erstes Vorbild für die Erarbeitung war).

Die verstärkte Reflexion des Standorts Wien in der sich erweiternden Europäischen Union stand zweifellos auf der Tagesordnung. Es war dies das große „Querschnittsthema“, das alle politischen Agenden der Stadt betraf. Zwar hatte der STEP 94 im Wirtschaftsleitbild diese Perspektive im Szenario bereits entworfen. Sie war aber – auch auf Grund des Status des STEP als räumlicher Plan – längst noch nicht das offizielle wirtschaftspolitische Leitbild der Stadt Wien und keineswegs konsensual, nicht einmal in der fachlichen Öffentlichkeit. Die darauf beruhende Strategie der „funktionellen Spezialisierung“ wurde noch während der Entwicklung des Strategieplans (1998) heftig und kontroversiell diskutiert.

Weitgehend unwidersprochen war hingegen, dass Wirtschaftspolitik einen verstärkten Stellenwert in der strategischen Formulierung und in der Definition eines „großen Planes“ haben muss. Zugleich erwies sich wiederum – über die Kräfte von Stadtregierung und Magistrat, aber auch über einen Jahrzehnte herausgebildeten Konsens in der fachlichen und breiteren Öffentlichkeit – die Konsistenz und Konstanz des Wiener Planungssystems: ein weiterhin starker Akzent auf Soziales und Umwelt. Allerdings rückte Wirtschaft als gleichwertiger – erster, zweiter oder dritter – Pol in das zu bearbeitende Wertesystem auf. In heutiger Terminologie wurde „nachhaltige Entwicklung“ zum neuen Kernprinzip.

Eine Initiative von Stadtregierung und Magistrat

Die Erarbeitung des Strategieplans war eine Initiative der gesamten Stadtregierung und des gesamten Magistrats. Alle Geschäftsgruppen, sowie alle strategisch relevanten Magistratsabteilungen und eine Vielzahl weiterer Institutionen der Stadt Wien waren beteiligt. Die inhaltliche Steuerung erfolgte in einer Lenkungsgruppe, in der unter dem Vorsitz des Planungsdirektors, Arnold Klotz, alle Geschäftsgruppen vertreten waren. Ein Projektteam aus MD BD, Gruppe Planung, MA 18 und Zukunfts.Station war für die Koordination der zu Themenschwerpunkten interdisziplinär zusammengesetzten Arbeitsgruppen (Akteure aus Dienststellen der Stadt Wien, Wiener Institutionen und Wissenschaft) zuständig. In einem intensiven Diskussions- und Arbeitsprozess erfolgte über regelmäßige Abstimmungen mit der Lenkungsgruppe, die Entwicklung eines Erstentwurfs, der in der Öffentlichkeit („Wiener Stadtdialog“) diskutiert, überarbeitet und der Stadtregierung vorgelegt wurde.

Ziel und Methodik des Strategieplans orientierten sich an der Zukunft der gesamten Stadt. Der neue, dezidiert prozessorientierte Plan sollte zum einen neue Entwicklungsfelder eröffnen und neue Schwerpunkte setzen. Zum anderen sollte er die Integration und Koordination der verschiedenen in Wien existenten Zielsysteme, Maßnahmenprogramme und Projekte verbessern. Ziel war die Entwicklung größtmöglicher Synergie.

„Der Strategieplan ist kein unmittelbar räumlicher Plan. Er bildet allerdings in Vision, Leitbild und strategischen Zielen die gemeinsame Orientierung für Stadtentwicklung im umfassenden Sinn.“ (Stadtrat Rudolf Schicker, Wien – die intelligente europäische Stadt der Zukunft, in: Strategieplan Wien im erweiterten Europa, 2004, Seite 186)

In Strategiefeldern – zu Wiens neuer Stellung in Europa, in der grenzüberschreitenden Region und in der Vienna Region, zu Wirtschaft und Arbeit, zu Wissen, Bildung und Kultur, zu Naturraum und Stadtraum, zu Lebens- und Umweltqualität - wurden Ziele festgelegt. Die Beteiligung aller strategisch wichtigen Dienststellen und Institutionen der Stadt Wien bereits bei der Erarbeitung sollte eine hohe Qualität und ein starkes Engagement in der Umsetzung sicherstellen. Zur exemplarischen Umsetzung der Ziele wurden strategische Projekte definiert. Ihre Innovativität und Umsetzungsqualität sollte ein Impuls für die breitere und nachhaltige Entwicklung in den kommunalen Handlungsfeldern sein.

Einige der für die Weiterentwicklung der Stadtplanung relevanten Projekte werden im Anschluss an die Darstellung des 2004 überarbeiteten Strategieplans erwähnt.

Weiterentwicklung im Strategieplan 2004

Im Auftrag der Stadtregierung wurde gleichzeitig mit der Umsetzung der Ziele, Programme und Projekte des Strategieplans seit dem Jahr 2000 – in einer ähnlichen Organisationsstruktur mit einer federführenden Koordinationsstelle in der MD-Stadtbaudirektion, Gruppe Planung - an einer inhaltlichen Weiterentwicklung gearbeitet, die zugleich noch stärker umsetzungs- und handlungsorientiert konzipiert wurde. Das Zielsystem des Strategieplans wurde aktualisiert und ergänzt und in breiten Handlungsprogrammen operationalisiert.

„Die Grundorientierungen auf Nachhaltigkeit, Ökologie, regionale Zusammenhänge, Gender Mainstreaming, aktive Standortpolitik, Öffentlichkeit und Partizipation wurden vertieft. Der Anspruch, dass Wien seine geistige Rolle und seine geopolitische Lage in der erweiterten Europäischen Union nutzt, wurde als Notwendigkeit und als Chance noch klarer herausgearbeitet. Strategisch wichtige Handlungsfelder wie „Nachhaltige soziale Si-

cherheit“ und „Wohnbau, Wohnbauförderung und Wohnhaussanierung“ wurden neu aufgenommen. Im Bereich von Stadtentwicklung und Verkehr wurden die Ziele und das Handlungsprogramm des Masterplans Verkehr in den Strategieplan eingearbeitet.

Insgesamt wurde die Umsetzungsorientierung massiv verstärkt. Seit der Erstellung des ersten Strategieplans im Jahr 2000 zeigt sich in der Umsetzung von Leitbild und strategischen Zielen eine vielfältige und insgesamt dynamische Entwicklung. Eine Reihe von Projekten ist erfolgreich abgeschlossen worden. Allerdings in dem Sinn, dass diese Projekte auch weiterhin ihr Eigenleben, ihre weitere Entwicklung behalten. Darauf aufbauend wurde eine Vielzahl von neuen Projekten definiert und in den Strategieplan aufgenommen. Die Qualität dieser neuen Projekte und Programme soll dazu beitragen, dass die Umsetzung der anspruchsvollen Ziele in den nächsten Jahren bestmöglich erfolgt.“ (Bürgermeister Michael Häupl, Wien hat Visionen – und setzt sie um; in: Strategieplan Wien im erweiterten Europa, 2004)

Die Neufassung des Strategieplans wurde im Mai 2004 als Entwurf in den Wiener Gemeinderat eingebracht, in der Stadtentwicklungskommission diskutiert, nach einer Überarbeitung auf Basis der eingelangten Stellungnahmen in der Stadtentwicklungskommission beschlossen und im November 2004 dem Gemeinderat vorgelegt.

Innovation in der Stadtentwicklung durch strategische Projekte

Im Strategieplan wurden 42 strategische Projekte definiert. Sie setzen in einer Vielzahl städtischer Handlungsfelder Impulse für eine innovative Gesamtentwicklung Wiens. Wenngleich nur ein Teil davon den eigentlichen Bereich der Stadtplanung betrifft, bedeutet ihre „Philosophie“ und ihre generelle Konzeption eine weitere Öffnung von Planung in Inhalten und Methodik. Diese Öffnung betrifft regionale und Staatsgrenzen überschreitende Orientierungen, strategische Zielsetzungen und Themen, verstärkte Akteurskooperation, neue Instrumente und Verfahren. Sie scheint in zwei Richtungen zu tendieren, die sich wiederum verknüpfen können. Zum einen in die Richtung einer stärkeren Managementorientierung, zum anderen in die Richtung stärkerer Alltagsdialoge, Empowerment von BürgerInnen, Aufnahme von Entwicklungen in der Zivilgesellschaft.

CENTROPE

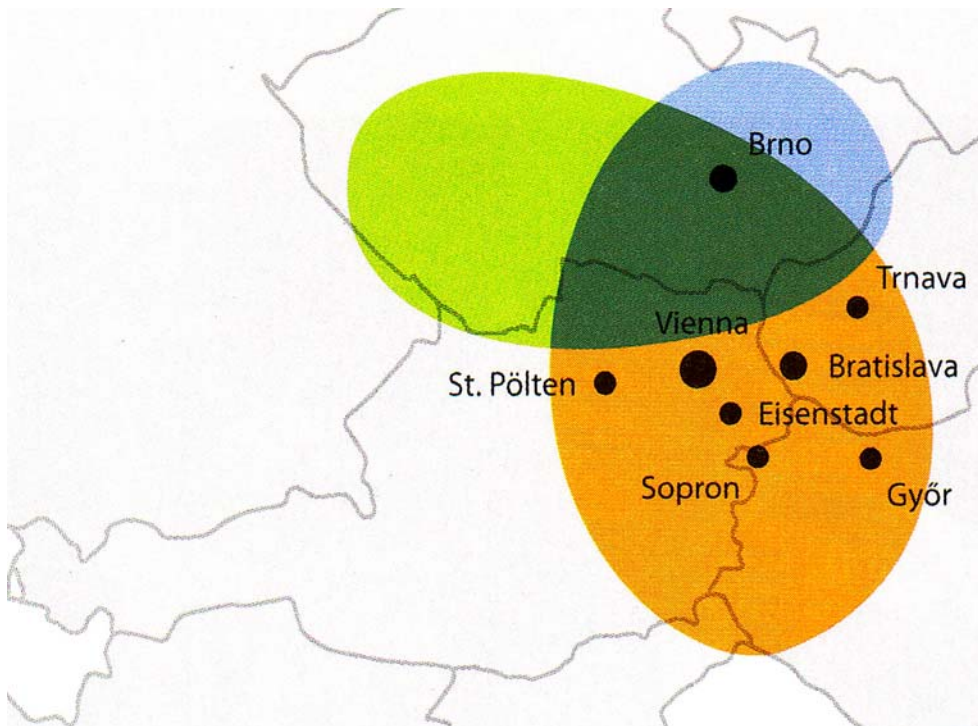


Abb. 100:
CENTROPE
(Regionen)
Quelle:
Strategieplan Wien
im erweiterten
Europa 2004,
Seite 32

Wenn Stadtentwicklung zunehmend in einem großräumigen Kontext zu gestalten ist, dann ist „CENTROPE“ dafür ein strategisch wichtiges Rahmenprojekt.

Am 22. September 2003 unterzeichneten die Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und Burgenland gemeinsam mit den PartnerInnen aus den Teilräumen Tschechiens, der Slowakei und Ungarns sowie den größeren Städten dieser Region eine politische Deklaration zum Aufbau der Europaregion.

Um im Sinne der Deklaration diese Europaregion sowohl als europäischen als auch als „global player“ zu etablieren, wird eine effiziente Kooperationsstruktur aufgebaut. Es besteht die Absicht zum Aufbau einer gemeinsamen Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung und -realisierung, Bildungs- und Forschungspolitik sowie zum Aufbau von Netzwerken in Kultur, Tourismus und Freizeit. Als zentral wird auch die engere Kooperation im Bereich der Umweltpolitik eingestuft.

In der Zwischenzeit hat sich das Label CENTROPE auch in einer internationalen Öffentlichkeit etabliert. Eine Reihe von konkreten Projekten im Bereich Arbeitsmarkt, Raumordnung, Verkehr, Wissenschaft/ Wirtschaft sind im Laufen. Die Orientierung für die Zukunft erfolgte im Rahmen des „CENTROPE Zukunftsbild 2015“.

Stadt-Umland-Management (SUM)

Das „Strategische Stadt-Umland-Management“ bearbeitet eine der gravierendsten Systemgrenzen der traditionellen Stadtplanung: ihre fehlende Kompetenz, über Kommunalgrenzen hinweg zu steuern und zu koordinieren.

Das Stadt-Umland-Management für Wiener Stadtrandbezirke, Kleinregionen und niederösterreichische Gemeinden wurde als Schnittstelle zwischen Verwaltung und Kommunen vor allem für die über die Bundesländergrenzen hinausgehende Kooperation bei Standortfragen in der Grünraumplanung und Infrastruktur eingerichtet. Ein regelmäßiger und verbesserter Informationsaustausch soll schrittweise zu einer stärkeren Zusammenarbeit und zur Entwicklung projektbezogener Planungs- und Umsetzungsverfahren führen.

Gender Mainstreaming in den Bezirken

Im Rahmen von Gender Mainstreaming in der Planung wurde 2001 das Projekt „Gender Mainstreaming – Musterbezirk“ gestartet. 20 der 23 Wiener Bezirke haben ihr Interesse an diesem Konzept bekundet, das unter Federführung der Leitstelle Alltags- und frauengerechtes Planen und Bauen erarbeitet worden ist. Der Projektschwerpunkt liegt auf dem „lokal gebundenen Verkehr“. Ziel sind Verbesserungen für jene Personen, die ihre Alltagswege in besonderem Maße im Grätzl zurücklegen, die umwegempfindlich und auf Querungshilfen angewiesen sind. Zur Veranschaulichung von Gender Mainstreaming als Prozess ist Mariahilf als Pilotbezirk ausgewählt worden. Die in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse durch konkrete Maßnahmen im öffentlichen Raum stellen wertvolle Erfahrungen für andere Bezirke dar.

„Lokale Agenda 21“-Prozesse in den Bezirken

Die Lokale Agenda 21 ist der Musteransatz einer nachhaltigen Entwicklung lokaler und regionaler Lebensräume. Unter Einbeziehung der BürgerInnen (einschließlich der in den Bezirken lebenden MigrantInnen), der Wirtschaft, privater Institutionen und der Verwaltung sollen dezentrale und eigenständige Leitbilder und Zukunftsstrategien für eine nachhaltige Entwicklung erarbeitet werden. Innovative Projekte und tiefgreifende Bewusstseinsbildungs- und Lernprozesse sollen die Ziele und Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung im täglichen Denken, Entscheiden und Handeln vor Ort verankern.

Derzeit laufen in acht Bezirken „Lokale Agenda 21“-Prozesse, die vom „Verein Lokale Agenda 21 in Wien“ koordiniert und durch Mittel des Magistrats der Stadt Wien und der Bezirke finanziert werden.

STEP 05 und Masterplan Verkehr 2003 – die Strategie für die räumliche Stadtentwicklung

2002 wurden unter Stadtrat Rudolf Schicker, in Federführung der MA 18, der Erarbeitungs- und Diskussionsprozess zu einem neuen Verkehrskonzept und zu einem neuen Stadtentwicklungsplan gestartet.

Der Masterplan Verkehr 2003

Der Masterplan Verkehr 2003 baut auf dem Wiener Verkehrskonzept 1994 auf, orientiert sich aber verstärkt an Wiens Standort- und Entwicklungspotenzial im erweiterten Europa: Wien als Knoten für die transeuropäischen Netze (TEN-Netze), als internationaler Wirtschaftsstandort, als Stadt mit hoher Lebens- und Umweltqualität.

Unter dem Leitbild „Intelligente Mobilität“ wurden Nachhaltige Entwicklung, Effektivität, Akzeptanz, Kooperation und Innovation als grundsätzliche Ziele und strategische Prinzipien definiert. Die Handlungsfelder (Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Radverkehr, „Zu Fuß unterwegs“, aber auch Schifffahrt und Flugverkehr) wurden nach fünf Hauptzielen bearbeitet:

- Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität auch in dichter besiedelten Gebieten;
- Verkehrsverlagerungen und Verhaltensänderungen (Verminderung des motorisierten Individualverkehrs auf 25 Prozent aller Wege; Verdoppelung des Radverkehrs auf 8 Prozent binnen weniger Jahre und gleichzeitig Steigerung des öffentlichen Verkehrs von 34 auf 40 Prozent - im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr auf zumindest 45 Prozent);
- Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung durch eine leistungsfähige Infrastruktur auf europäischer Ebene (TEN-Netze) und durch eine attraktive innerstädtische Verkehrsorganisation und -logistik;
- Nachhaltige soziale Entwicklung, u.a. durch Gender Mainstreaming, verstärkter Berücksichtigung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen und Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Nachhaltige Umweltentwicklung entsprechend dem 1999 vom Gemeinderat beschlossenen Klimaschutzprogramm (KliP Wien), u.a. durch Reduzierung der vom Verkehr verursachten CO₂-Emissionen um 5 Prozent pro Person bis 2010 und maßgeblichen Minderungen von Verkehrs-Lärmbelastungen.

Der Masterplan Verkehr wurde 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

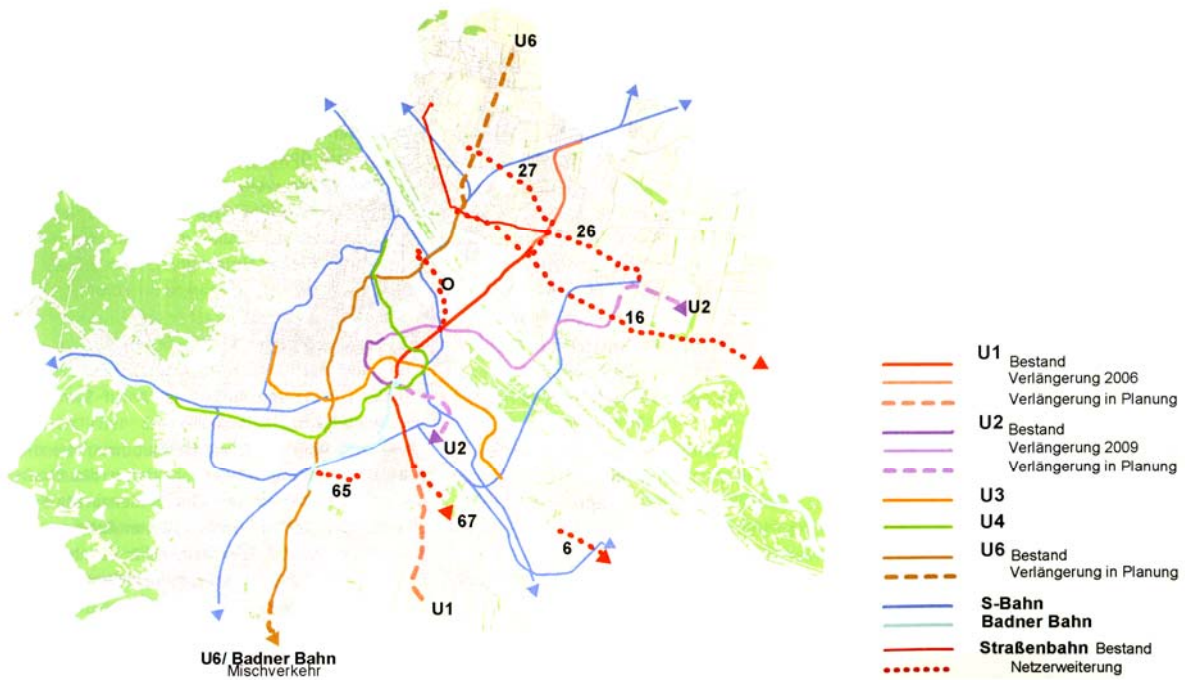


Abb. 101: Masterplan Verkehr 2003, 4. Ausbauphase des öffentlichen Verkehrs in Wien
Quelle: Perspektiven, Heft 1, 2004, Seite 28

Hauptradverkehrsnetz 2002

- Hauptnetz Bestand (unterschiedliche Ausbauphase)
- bestehende Parallelroute
- vorrangig zu schließende Lücken (aus Radverkehr 2000)
- Ergänzende Verbindungen (aus Hauptnetz 1994)
- Erschliessungsnetz Bestand (Quelle: MA46)
- grenzüberschreitende Verbindungen Bestand
- grenzüberschreitende Verbindungen Planung

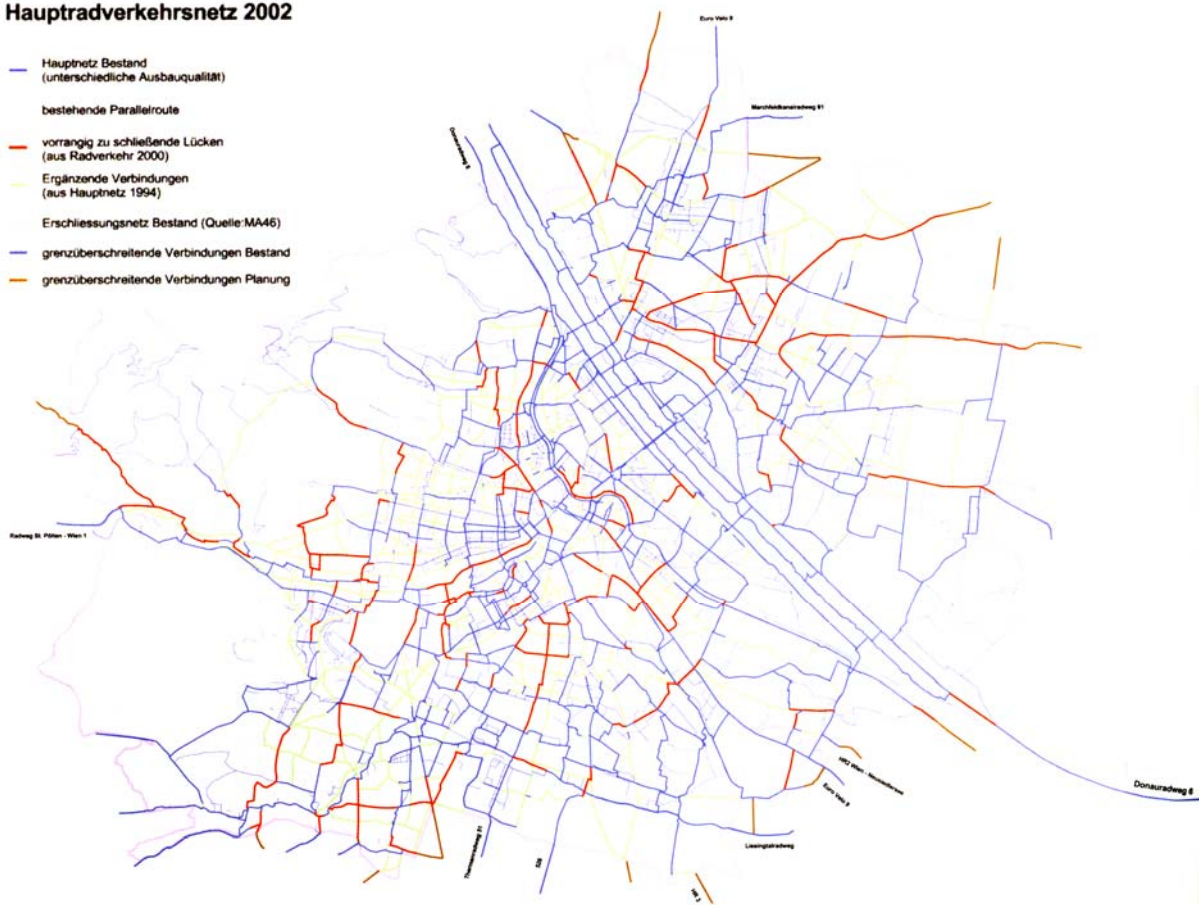


Abb. 102: Hauptradverkehrsnetz 2002
Quelle: Perspektiven, 1, 2004, Seite 72

Der Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05)

Der STEP 05 strukturiert, unter Einbeziehung des Masterplans Verkehr, die räumliche Gesamtentwicklung Wiens für eine nächste Entwicklungsphase und baut im grundsätzlichen Zielsystem auf dem Strategieplan 04 auf.

„Auch die räumliche Stadtentwicklung Wiens ist von denselben neuen Herausforderungen und Chancen, Möglichkeiten und Notwendigkeiten betroffen wie die gesamte strategische Orientierung Wiens: Entwicklung der Europäischen Union, Standortpolitik, Weiterentwicklung der Stadtstruktur, der Infrastrukturen und Stadträume, der Zentrenbildung, der Lebens- und Umweltqualität.

In der gleichzeitigen Bearbeitung des Strategieplans 2004 und des STEP 05 wurden und werden vielfältige Synergien zwischen strategischer und räumlicher Planung optimal genutzt. Dies gilt nicht nur für die Konzeption einer „integrierten Standortpolitik“ im Zusammenwirken von Wirtschaft, Planung, Wohnbau, Sozialem, Kultur und Umwelt, sondern für eine ganze Reihe von neuen Schwerpunktsetzungen, Umsetzungsprogrammen und Projekten.“ (Stadtrat Rudolf Schicker, Wien – die intelligente europäische Stadt der Zukunft; in: Strategieplan Wien, Seite 187)

In seinem Grundverständnis und seiner Grundorientierung ist der STEP 05 deutlich dynamischer und in Hinblick auf die Umsetzung strategischer konzipiert als der STEP 94 war. Bei seiner Erarbeitung konnte man bereits auf ein Jahrzehnt schneller/ beschleunigter Stadtentwicklung zurückblicken, die zwar in vielen Bereichen der Ordnungs- und Entwicklungskonzeption des STEP 94 folgte, zugleich aber auch neue Potenziale zeigte und eröffnete, deren stadtentwicklungspolitische Nutzung weiterhin und dezidiert zukunftsorientiert zu ermöglichen, zu strukturieren und zu gestalten ist. Nicht nur die Hochhausentwicklung – ein heftig umstrittenes Thema noch während der Erarbeitung des STEP 95 – zeigte die reale Dynamik in der wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung Wiens. Grundsätzlich war nicht mehr von einer einfachen „Doppelstrategie“ zwischen Stadterneuerung und äußerer Stadtentwicklung als „Anwachsen“ an das Zentrum, entlang von „Achsen“ und in neuen bzw. gestärkten „Zentren“ auszugehen. Peripherie war längst nicht mehr Peripherie, sondern eine neue „Zwischenstadt“, Zentrumsfunktionen galt es zu stabilisieren und weiterzuentwickeln, neue Potenzialflächen zu eröffnen.

Der STEP 05 berücksichtigt diese Gleichzeitigkeit der Dynamiken in der inneren und äußeren Stadtentwicklung, indem er das konzeptiv überstrapazierte Achsenmodell des STEP 84 und STEP 94 in eine realistischere und pluralistischere Konzeption von „Zielgebieten“, die nach Prioritäten in verstärkter Managementorientierung bearbeitet werden, transformiert. Achsen bleiben allerdings Achsen und Rückgrat der gewünschten Entwicklungsdynamik als U-Bahn-Achsen, deren weiterer Ausbau urbanes Potenzial ressourcenschonend und umweltverträglich erschließt (vor allem U2 Donaustadt/Flugfeld Aspern, Prater – Messe – Krieau – Stadion und Bahnhof Wien – Erdberger Mais).

Gleichzeitig und nicht zuletzt als Kräftefeld und Rahmen für die „interne“ Stadtentwicklung seit den 90er Jahren war Wiens geopolitische Position als Zentrum in einer neuen Staatsgrenzen überschreitenden Großregion CENTROPE – während der Entwicklung des STEP 94 weitgehend erst ein „virtueller Raum“ – in funktionellen, wirtschaftlichen, kulturellen und auch bewusstseinsmäßigen Bezügen mittlerweile eine Tatsache. Dies eröffnete eine neue stadtentwicklungspolitische Dimension, die als „Entwicklung hin zur Netzstadt“ mit verstärkten regionalen Verflechtungen unscharf benannt werden kann.

Leitbilder zu Region, Wirtschaft, Grünraum und Bebauung

War bereits der STEP 94 durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb eines Neuen Europas und der Vorsorge für eine erstmals wieder wachsende Stadt gekennzeichnet, so stand bei der Bearbeitung des STEP 05 „die Entwicklung und Festigung Wiens als Metropole im südlichen Zentraleuropa im Vordergrund.“ (STEP 05, Seite 16)

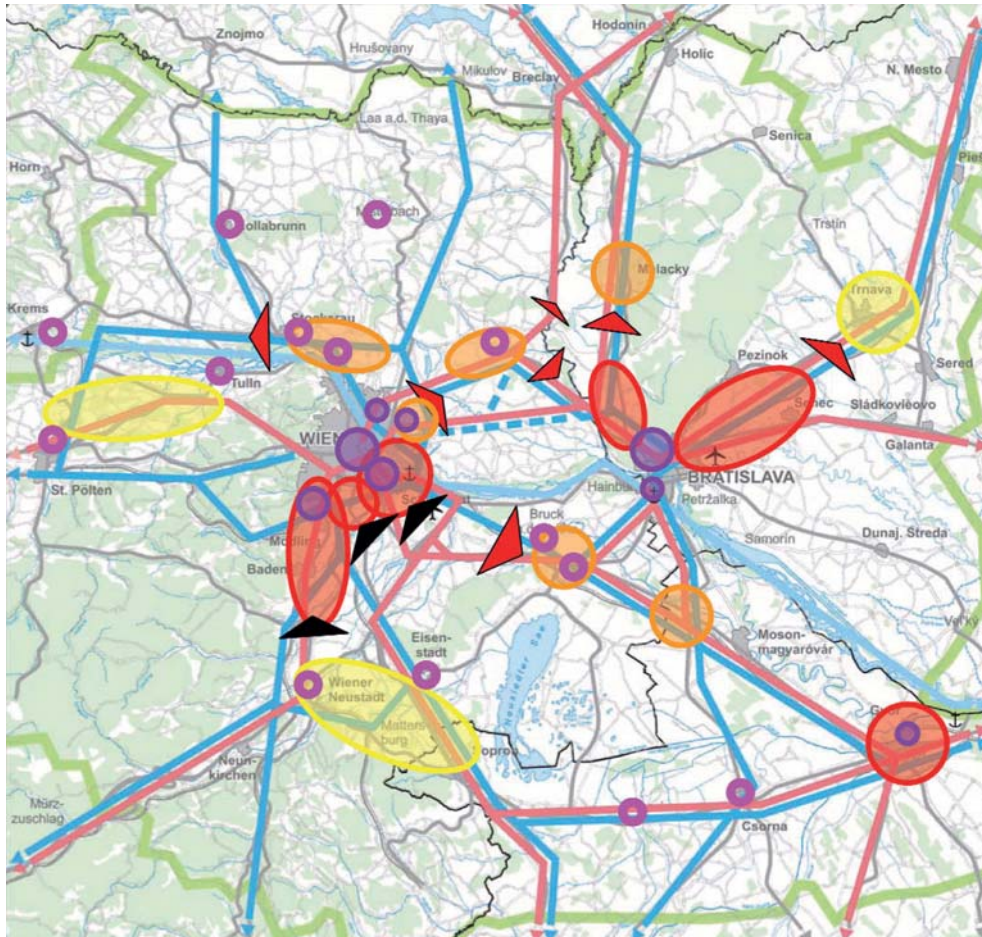


Abb. 103: Region mit mehreren Zentren
Quelle: STEP 05 – Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 89

Die neue Lage Wiens in der erweiterten Europäischen Union und im neuen Großraum CENTROPE ist nun nicht mehr nur eine Rahmenbedingung, die sich potenziell in Wachstum auswirkt, sondern sie betrifft die Struktur und die Dynamik der konkreten räumlichen Entwicklung in neuen Orientierungen und Schwerpunkten. Der STEP 05 geht davon aus, dass sich die regionalen Wirtschaftsbeziehungen, Pendlerwege, Einkaufs- und Tourismusbewegungen „in den nächsten Jahrzehnten eindeutig in Richtung Osten verlagern. Die in der Nachkriegszeit gewachsene und raumstrukturell prägende West- und Südorientierung wird abgelöst durch eine offene, durchgängige Region in Mitteleuropa, die wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen in alle Richtungen unterhält.“ (STEP 05, Seite 98) „Die im Leitbild der regionalen Entwicklung gezeigte neue Orientierung Wiens auf ein modernes, wirtschaftlich und politisch integriertes Mitteleuropa wird sich in den nächsten Jahren zunehmend in der inneren Stadtstruktur widerspiegeln.“ (STEP 05, Seite 196)

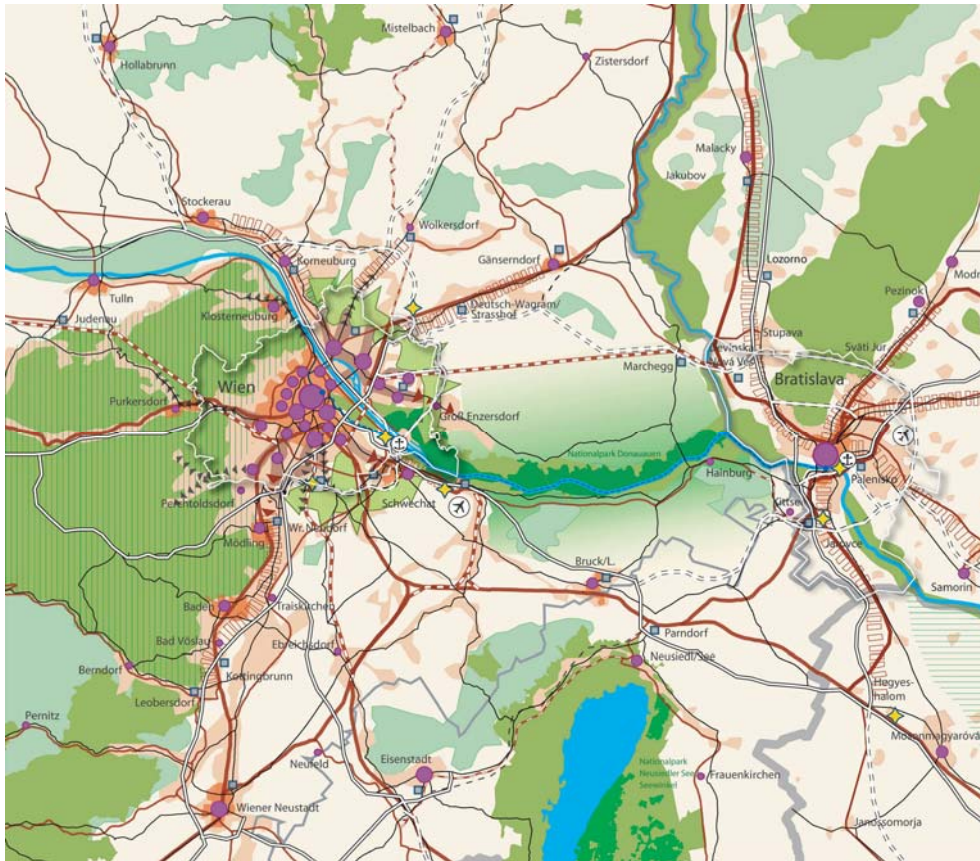


Abb. 104:
Regionales
räumliches Leitbild
Quelle: STEP 05 –
Stadtentwicklungs-
plan Wien 2005,
Seite 101

Damit im Zusammenhang werden die Verflechtungen Wiens mit der Region noch wichtiger. Gemeinsam mit dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung und in Abstimmung mit Bratislava wurden daher regionale Entwicklungsstrategien erarbeitet und in einem „Regionalen räumlichen Leitbild“ zusammengefasst. Dieses Leitbild des STEP 05 wurde mit dem Landesentwicklungskonzept Niederösterreich und mit den relevanten Konzepten der Region und der Stadt Bratislava abgestimmt. Es ist dies eine neue Qualität in der regionalen räumlichen Kooperation, die ein Kontinuum zwischen Stadtplanung und Regionalplanung bilden soll.

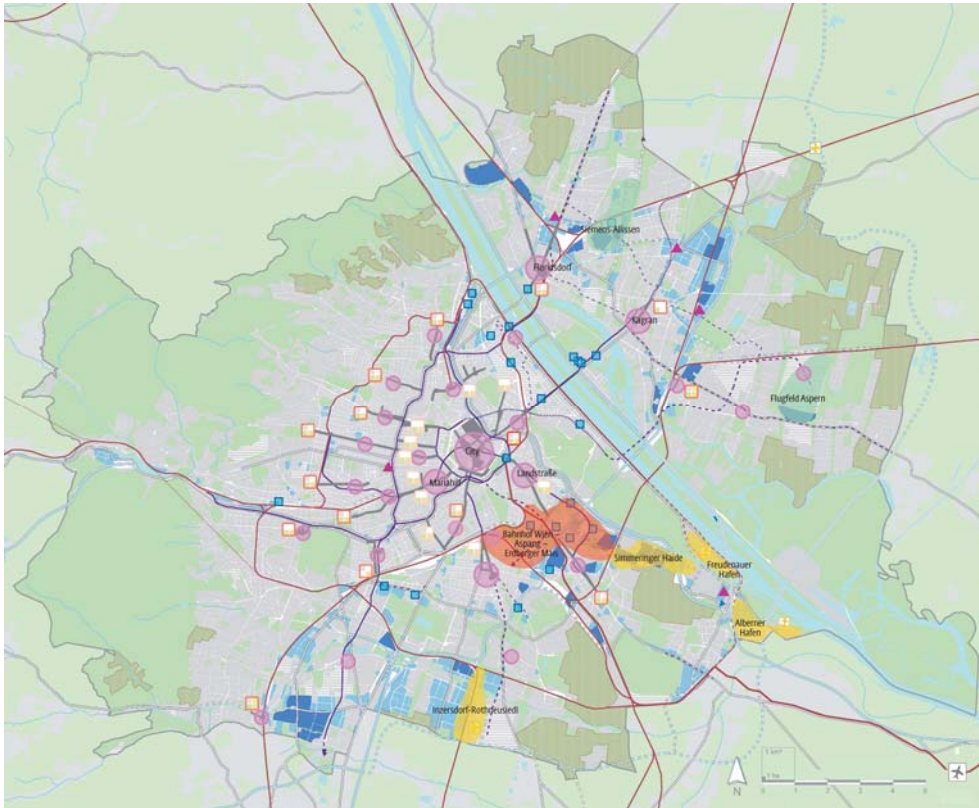


Abb. 105:
 Räumliches
 Wirtschaftsleitbild
 Quelle: STEP 05
 Seite 147

Das räumliche Wirtschaftsleitbild berücksichtigt verstärkt wirtschaftliche Erfordernisse. Es enthält eine Neudefinition der Zentrenstruktur, um ein weniger hierarchisch gegliedertes, dafür aber dichteres polyzentrisches Zentrensystem vor allem im Osten und Nordosten der Stadt zu ermöglichen. Weiters definiert es Entwicklungsgebiete mit strategischer Bedeutung und enthält Maßnahmen zur Sicherung bestehender Betriebssubstanz. Der agrarstrukturelle Wirtschaftsplan hat die Erhaltung der Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen und den weiteren Ausbau einer umweltschonenden Produktion zum Ziel.

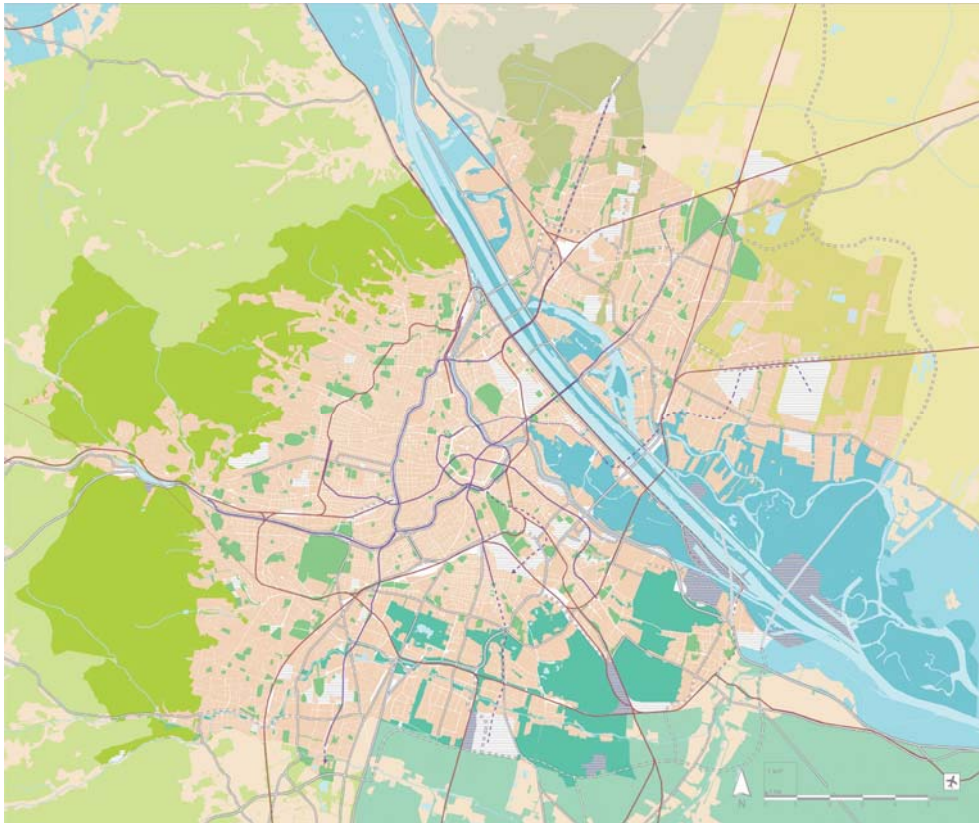


Abb. 106: Leitbild
Grünräume der
Stadtregion
Quelle: STEP 05
Seite 153

Das Leitbild der „Grünräume der Stadtregion“ baut auf dem Grundsatz nachhaltiger Entwicklung auf und definiert jene Linie, die die Grenze der übergeordneten Landschaftsräume gegenüber der bebaubaren Stadt darstellt. Außerhalb dieser Linie darf keine Bebauung und Besiedlung stattfinden (Siedlungsgrenze).

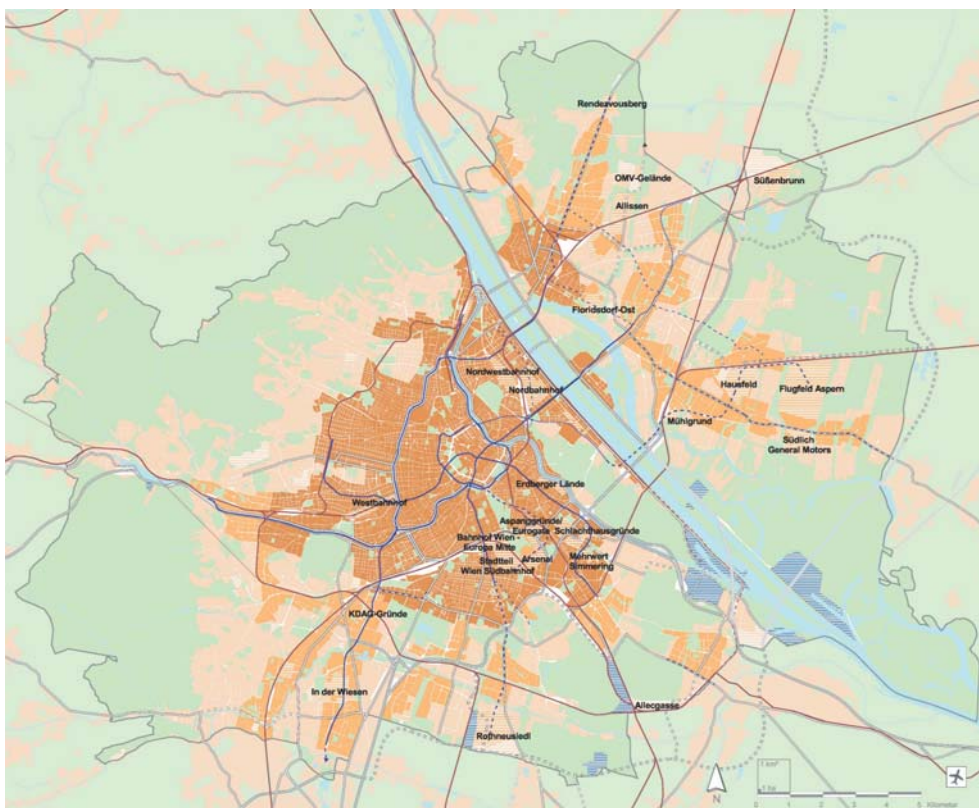


Abb. 107: Leitbild
bauliche
Entwicklung
Quelle: STEP 05 –
Stadtentwicklungs-
plan Wien 2005,
Seite 181

Das Leitbild der baulichen Entwicklung definiert die äußere Begrenzung der künftigen Siedlungsentwicklung Wiens nach Schutz- und Freihaltekategorien (Grüngürtel, Nationalpark etc.), im Ziel kompakter Stadtentwicklung mit ÖV-Orientierung (Verdichtungen und Achsenbildungen) und durch die Anforderung, technische und soziale Infrastruktur ressourceneffizient auszubauen. Das Leitbild enthält ein angestrebtes Dichtemodell für die bauliche Entwicklung, das sich nach dicht bebautem Stadtgebiet, Siedlungsachsen/ Siedlungsschwerpunkten, auszuweisenden Hochhausbereichen und dem übrigen Stadtgebiet staffelt und mit den Kapazitäten und der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt ist.

Im Sinne strategischer Planung werden die räumlich-zeitlichen Prioritäten der Stadtentwicklung definiert. Insgesamt soll der STEP 05 mittels eines Indikatorensets einer laufenden Kontrolle der Zielerreichung bzw. Abweichung (Monitoring) sowie des Planungsergebnisses (Evaluation) unterzogen werden.

Handlungsorientiertes räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild orientiert sich dezidiert am Konzept der nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist eine kompakte bauliche Entwicklung, die „gemeinsam mit dem massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel die Voraussetzungen dafür schafft,

- das weitere Wachstum des MIV zu bremsen,
 - wertvolle Flächen an den Stadträndern für Erholung und Natur freizuhalten,
 - flächen- und energiesparende Bauweisen in den neuen Stadtteilen zu realisieren
- und somit insgesamt durch geeignete Stadtplanungsmaßnahmen die Grundlage für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu legen.“ (STEP 05, Seite 196)

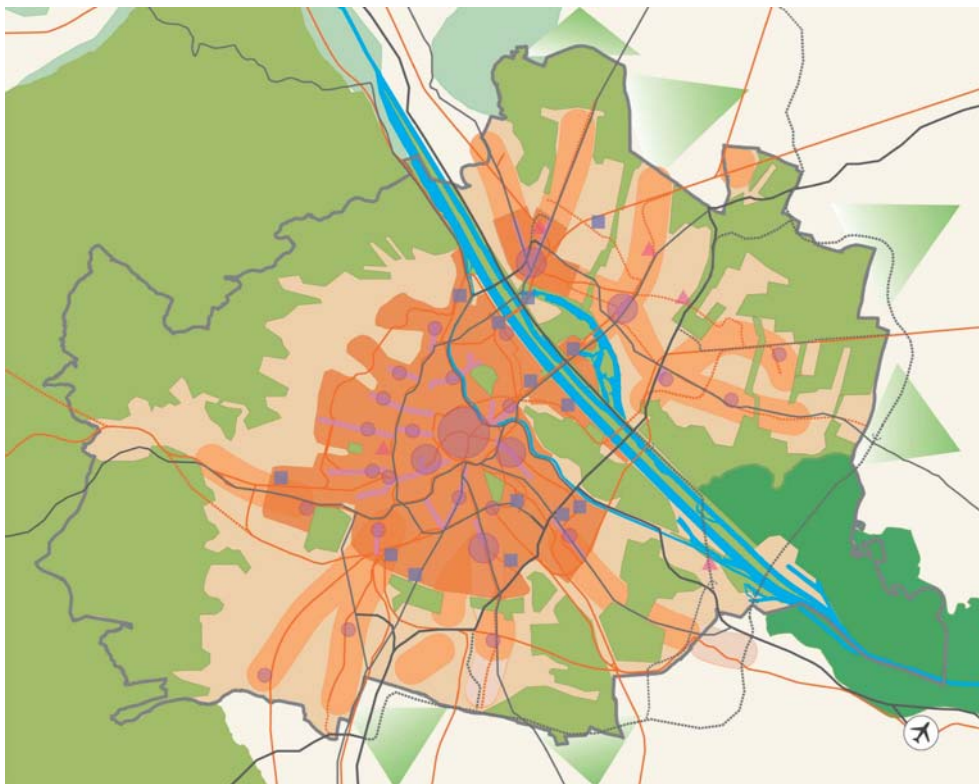


Abb. 108:
Räumliches Leitbild
der Stadtentwicklung
Wiens
Quelle: STEP 05,
Seite 197

Eine massiv ergänzte und erneuerte Verkehrsinfrastruktur, die weit in das Umland ausgreift, soll auch im Inneren neue Standorte schaffen und die Entwicklung von Wirt-

schaftsstandorten, neuen Bürokonzentrationen und modernen, gemischten Wohnvierteln ermöglichen. Vor allem in den nordöstlichen Stadtteilen sollen neue Wirtschaftsstandorte geschaffen werden. Das Gesamtziel ist eine ausgewogene Stadtentwicklung, die – unter den Prinzipien nachhaltiger Entwicklung – die Vielfalt der Ansprüche und Bedürfnisse abdeckt.

Dabei geht der STEP 05 von der Erfahrung aus, dass „ausgeprägt unterschiedliche Typen der baulichen Nachfrage existieren (und darüber hinaus Restriktionen gegenüber Entwicklungsmaßnahmen), die den gleichzeitigen Einsatz von verschiedenen Entwicklungsansätzen erfordern. Es wird in den nächsten Jahren erforderlich sein, *parallel*

- die innere Stadterneuerung fortzuführen (und dabei auch neue Akzente zu setzen und kleinere Baulücken zu schließen),
- Projekte der „inneren Stadterweiterung“ durch die Nutzung von bisher brachliegenden, hervorragend gelegenen Standorten innerhalb des bereits bebauten Gebietes zu betreiben (z.B. Projekt Bahnhof Wien – Europa Mitte) und
- Projekte der „äußeren Stadterweiterung“ dort einzusetzen, wo sie im Hinblick auf das Ziel, eine ausgewogene Stadtstruktur zu erreichen, sinnvoll und aufgrund der Standortbedingungen günstig und realisierbar sind (z.B. Flugfeld Aspern)“. (STEP 05, Seite 171)

In einer Reihe von Schwerpunktprojekten sollen neue, attraktive Stadtteile mit einer hohen Anzahl von EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen in optimaler Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Innerstädtisch liegen die Schwerpunkte auf dem weiteren Ausbau und der optimalen Nutzung vorhandener Flächen und Standorte.

In Hinblick auf die Wirtschaftsentwicklung geht der STEP 05 davon aus, dass „eine stärker kleinteilig strukturierte und noch mehr dienstleistungsorientierte städtische Wirtschaft eine größere Vielfalt von Gebäude- und Standorttypen nachfragen wird als bisher. Das Spektrum reicht von atelier- und loftartigen Einheiten, Wirtschaftsgebäuden in gründerzeitlichen Gebieten, Erdgeschoßzonen in Geschäftsstraßen über klassische Betriebsgebiete bis zu kleinen und großen Bürobauten in Stadtrandlagen, vielfach in Gemengelagen aus Produktion, Dienstleistung und oft im Nahbereich zu Wohnnutzungen. Dies wird in Zukunft von der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung verstärkt zu berücksichtigen sein.“ (Seite 124)

In der inneren Stadtentwicklung liegt ein großes Potenzial in Industriebrachen und vor allem in den Eisenbahnarealen. Aus der Sicht der Stadtplanung handelt es sich dabei um entwicklungspolitisch wichtige, bereits gut erschlossene Standorte, was weitere intensive Bemühungen zur Mobilisierung dieses brachliegenden Flächenpotenzials notwendig macht.

In einer weiteren Entwicklungsphase in den Jahren nach 2010, soll sich die Entwicklungsaktivität sukzessive in neue Gebiete verlagern, die bis dahin mit den neuen Infrastrukturen angeschlossen werden. Es wird ein wesentliches Ziel sein, auch diese neuen Gebiete „baulich kompakt in Anschluss an bestehendes Siedlungsgebiet und mit hochrangiger ÖV-Erschließung zu entwickeln und ein Ausufers des städtischen Gebietes über die Stadtgrenze hinaus zu vermeiden – nicht zuletzt um die geplante Schließung des Grüngürtels im Nordosten Wiens realisieren zu können.“ (Seite 196)

Die neuen Stadterweiterungsgebiete sollen Voraussetzungen für moderne und neue Bedarfsstrukturen des Wohnens, der Wirtschaft sowie der Erholung bieten. Sie sollen all jene Ansprüche einer dynamischen, flexiblen und sich verändernden Lebens- und Ar-

beitswelt erfüllen, welche von der gründerzeitlichen Stadt v.a. aufgrund der mangelnden Flächenreserven nur teilweise angeboten werden können. Die Stadterweiterungsgebiete sollen damit nicht in Konkurrenz, sondern in einer dauerhaften und engen Austausch- und Ergänzungsfunktion zur gründerzeitlichen Stadt stehen.

Ressourcenschonung und nachhaltige Entwicklung

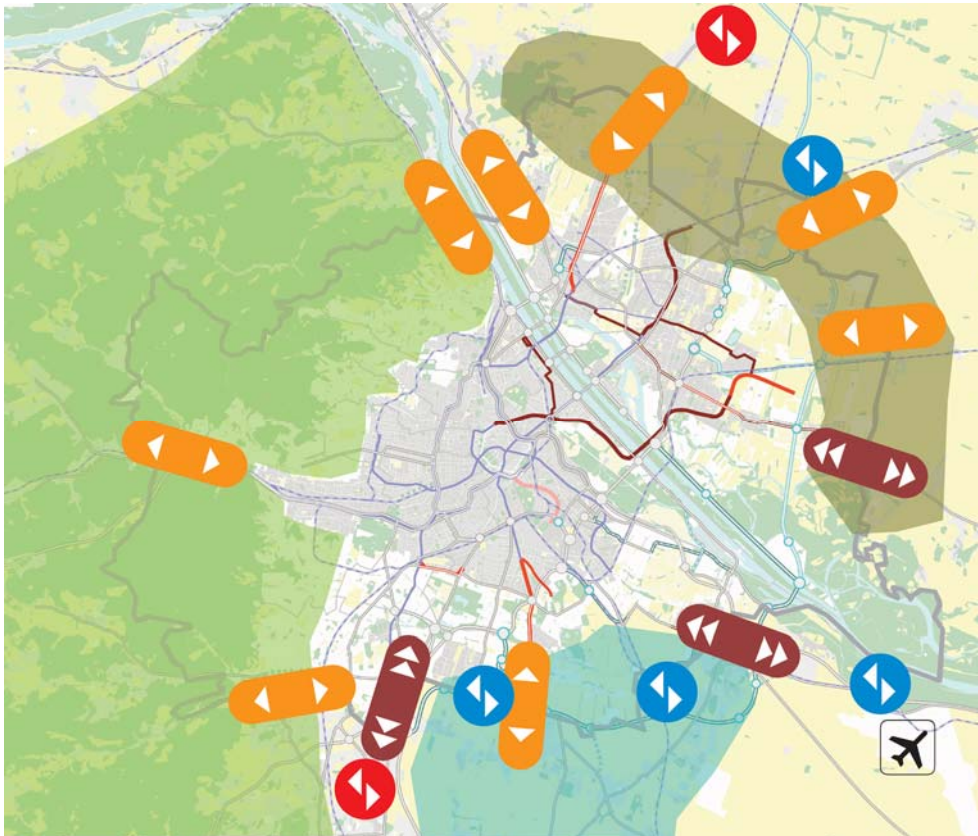


Abb. 109: Regionale Kooperation
Quelle: STEP 05, Seite 93

Bei allen Stadtentwicklungsvorhaben soll das Prinzip der Nutzung der „brownfields“ vor „greenfields“ gelten. Dieses Prinzip von Ressourcenschonung entspricht den Forderungen einer nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist, die gegebene Bebauungsstruktur so weiter zu entwickeln, dass dabei

- ein möglichst geringer Verbrauch an Flächen,
 - eine gute Zuordnung zu schon bebauten Gebieten und zu den Linien des öffentlichen Verkehrs sowie
 - eine ausgewogene Ausstattung mit Infrastruktur, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen entsteht,
 - die es den BewohnerInnen erlaubt, ihre täglichen Wege mit geringem Aufwand und möglichst auch ohne PKW bewältigen zu können. Durch eine derartig ausgerichtete Stadtstruktur wird gewährleistet, dass
 - geringer Ressourcenverbrauch (Boden, Energie),
 - hohe Versorgungsqualität (öffentliche und private Dienste) und
 - Zukunftssicherheit (Umweltqualität, Energiepreise, Altersstruktur)
- für die EinwohnerInnen und die in der Stadt operierenden Betriebe gegeben ist.

Potenzialflächen und vorrangig zu entwickelnde Stadtteile

Als Potenzialflächen wurden die bereits als Bauland gewidmeten unbebauten Flächen definiert. Ihre Analyse und Bewertung erfolgte mit einer Datenbank, die Informationen der Infrastrukturkommission (ISK) und der Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements (KOG) mit den Angaben des Masterplans 2003 zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verknüpft. Bereiche mit besonders großen und für die Entwicklung aus gesamtstädtischer Sicht bedeutenden Potenzialflächen wurden zu den vorrangigen Bereichen der Stadtentwicklung zusammengefasst. Die Phasen des Infrastrukturausbaues sind maßgebliche Parameter für die zeitliche Staffelung (bis 2010/ ab 2011).

Die Potenzialflächen umfassen unterschiedliche Typen: kleine innerstädtische Baulandpotenziale; große Flächen der inneren Stadtentwicklung; Bürokonzentrationen außerhalb der Stadtzentren („Edge-Cities“); Stadterweiterung in den Siedlungsachsen; Zentren mit regionaler Bedeutung; Wohnen mit hohem Freizeitwert/ Grünanteil; Gewerbeparks; Bereiche mit mehrfachen Entwicklungsoptionen (Umnutzung ehemaliger Gewerbegebiete).

Die Vielfalt der Typen entspricht einer Vielfalt der Nachfrage, die nach Beachtung verlangt: insbesondere vor dem Hintergrund eines reichhaltigen und billigen, aber teilweise raumstrukturell ungünstiger gelegenen Flächenangebotes im Wiener Umland. Die Stadtplanung soll daher in einer Gleichzeitigkeit die urbane Vielfalt dieser unterschiedlichen Typen bearbeiten.

Die räumlichen Schwerpunkte: Zielgebiete der Stadtentwicklung

Auf der Basis der Erhebung und Bewertung der Potenzialflächen wurden folgende Zielgebiete ausgewählt: City, Bahnhof Wien Europa Mitte – Erdberger Mais, U2 – Donaustadt/ Flughafen Aspern, Floridsdorf – Achse Brünnerstraße, Siemens – Allissen; Donaufeld, Waterfront (Stadt am Wasser); Rothneusiedl; Wiental; Westgürtel, Donaukanal; Prater – Messe – Krieau – Stadion, Liesing-Mitte.

13 Zielgebiete der Stadtentwicklung – Besondere Herausforderungen und Entwicklungspotenziale

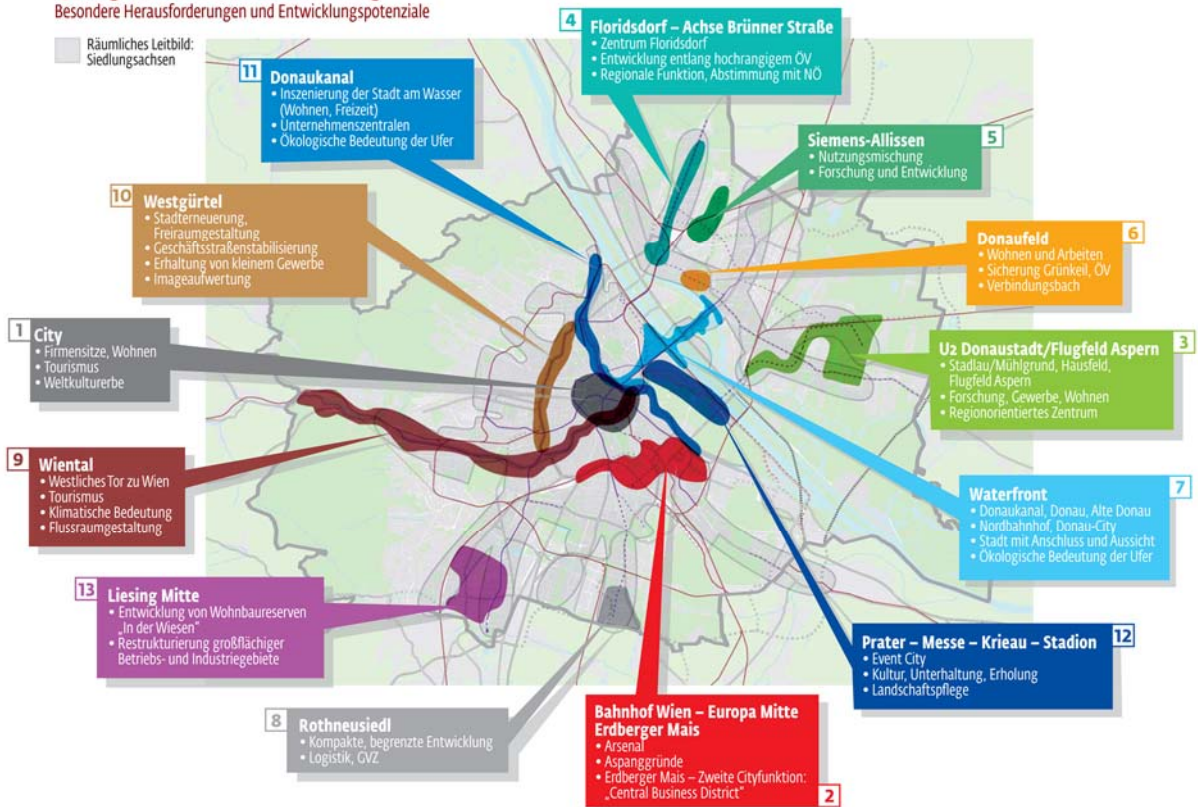


Abb. 110: 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 207

Die Ausweisung der 13 Zielgebiete bedeutet die Konkretisierung der generellen Ziele in ausgewählten, abgegrenzten und speziell definierten „prioritären“ Gebieten. Es ist dies – auf räumlicher Ebene – ein Ansatz, der im Strategieplan in etwa den „strategischen Projekten“ (von denen einige auch STEP-Zielgebiete sind) entspricht. Auch hier zeigt sich die Synergie zwischen Strategieplan und STEP 05 sowie eine strategischere Orientierung von Planung.

Das Konzept der Zielgebiete beinhaltet:

- die Erarbeitung und Umsetzung von handlungs- und entwicklungsorientierten Programmen – maßgeschneidert auf die jeweilige Herausforderung oder Problemstellung;
- Akteursbeteiligung (Bezirke, Institutionen, Bevölkerung, Wirtschaft);
- integrative Planungsschritte unter Berücksichtigung von nachhaltiger Entwicklung (vor allem klimaschutz- und energierelevante Innovationen), Diversität und Gender Mainstreaming;
- partizipative Planungsverfahren;
- Qualitätssicherung der städtebaulichen Entwicklung und Landschaftsraumgestaltung verstärkt durch Wettbewerbsverfahren.

Neben den jeweils spezifischen Profilen soll es für alle Programme vergleichbare „Mindestinhalte“ geben, die auch die Voraussetzungen für die begleitende Beobachtung der Umsetzung (Monitoring) bilden:

- die Festlegung des Zielgebietes
- eine Analyse der wichtigsten Probleme, Herausforderungen und Chancen
- möglichst konkrete Formulierungen von Zielsetzungen
- Maßnahmen zur Zielerreichung, möglichst mit quantitativen Angaben
- Umsetzungszeitraum
- Realisierungsschritte, Zeitplan und Zuständigkeit für Maßnahmen.

Um der vielschichtigen und komplexen Aufgabenstellung einer – für die Gesamtstadt – optimalen Entwicklung dieser Gebiete gerecht zu werden, wird derzeit an der Adaptierung bzw. Schaffung von Organisationsstrukturen durch eine in der MD-Stadtbaudirektion eingerichtete Zielgebietsstabstelle und Zielgebietskoordinatoren gearbeitet.

Da sich die Aufgaben und Herausforderungen in den einzelnen Zielgebieten stark voneinander unterscheiden, ergeben sich auch für die Managements unterschiedliche Anforderungsprofile, welche verschiedene Organisationsstrukturen und Fachkompetenzen erfordern. Den 13 Zielgebieten lassen sich (vereinfacht) drei Typen von Zielgebietsmanagements zuordnen: „Großflächige Belastungstransformation“ (z.B. Gürtel, Wiental, City), „Massive Neuentwicklung“ (z.B. Bahnhof Wien, Flugfeld Aspern), „Urban Nutshells“ (Industriegebiet Liesing, Donauefeld).

Die Steuerung und Koordinierung sowie das Umsetzungsmonitoring erfolgt durch die erwähnte Zielgebietsstabstelle. Nach etwa fünf Jahren soll eine Gesamt-Evaluierung der Fortschritte erfolgen. Insgesamt soll auf der Basis von Beobachtung, Reflexion und Berichterstattung, ein Austausch- und Lernprozess eingeleitet werden.

Ausgewählte Projekte der aktuellen Stadtentwicklung

Die folgenden, kurz besprochenen Projekte stehen einerseits eng im Zusammenhang mit dem „großen Plan“ (STEP 05 und dessen Zielgebieten), illustrieren andererseits aber auch die Vielfalt der realen Stadtentwicklung: von standortpolitisch höchst relevanten Vorhaben („Bahnhof Wien – Europa Mitte“; Entwicklungszone Erdberger Mais; Aspanggründe) über große und komplexe Raumfiguren, die für das Wien-Image und die Wien-Identität, für Lebens- und Umweltqualität bedeutsam sind (Prater-Messe-Krieau-Stadion), über dezidiert managementorientierte Planung, die das Grundgerüst, die Versorgungsqualität und den öffentlichen Raum betrifft (Zielgebiet Gürtel; Revitalisierung von Einkaufsstraßen), bis zu exemplarischen Modellen, mit innovativem Wohnbau und Partizipation neue urbane Orte für Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur zu schaffen (Kabelwerk Meidling).

Weitere bedeutende Projekte wie die „Fertigstellung“ der Cityerweiterung am Donaukanal, bei gleichzeitiger Inwertsetzung dieser Raumfigur (probeweise wurde der Name „Kleine Donau“ lanciert) als urbaner Freizeit-, Frei-, Wasser- und Grünraum, oder die Neuprojektierung des Flugfeld Aspern werden in einer allfälligen Fortsetzung dieser Geschichte besprochen.

„Bahnhof Wien – Europa Mitte“

Das Projekt „Bahnhof Wien – Europa Mitte“ (Arbeitstitel) ist Teil des Zielgebietes „Bahnhof Wien – Erdberger Mais“, wo auf 55 Hektar Fläche nicht nur ein neuer Durchgangsbahnhof für den Ost-West-Bahnverkehr, sondern auch Büros, ein Einkaufszentrum, Wohnungen, Hotels, ein Park und verschiedene Folgeeinrichtungen entstehen sollen, stellt eines der wichtigsten Infrastruktur- und Stadtentwicklungsprojekte in Wien dar. Primäre Zielsetzung ist die bessere Einbindung Wiens in das transeuropäische Verkehrsnetz und der Ausbau des intermodalen Verkehrsknotens Wien. Darüber hinaus soll die Verknüpfung des neuen Bahnhofes Wien mit dem regionalen und innerstädtischen öffentlichen Nahverkehr wesentlich verbessert werden. Zudem bietet die Disponibilität von großen Bahnflächen im Bereich des Süd-/ Ostbahnhofes samt Frachtenbahnhof die Möglichkeit, mittel- bis längerfristig innerstädtische Entwicklungspotenziale mit hoher Lagegunst zu mobilisieren.



Abb. 111: Luftbild
status quo
Quelle: media wien

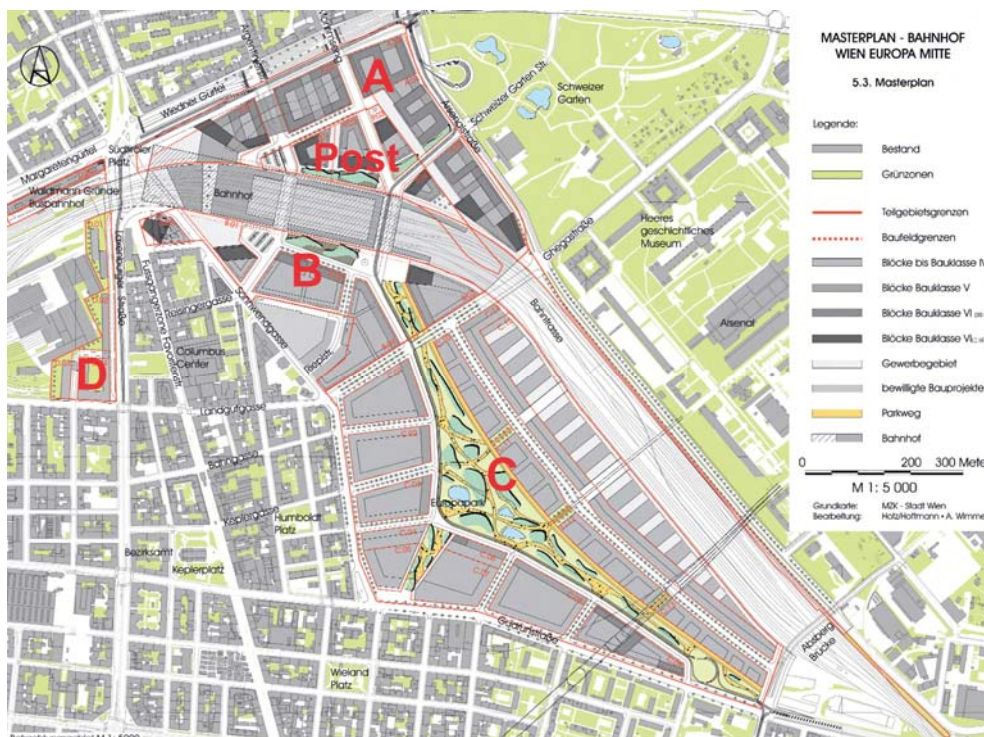
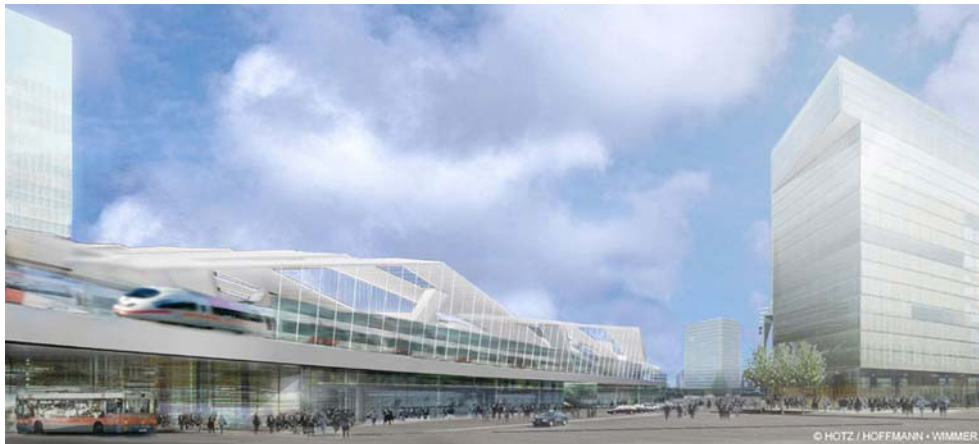


Abb. 112:
Masterplan
Quelle: MA 18

Der Masterplan „Bahnhof Wien – Europa Mitte“ legt die primären Strukturen in Form von Baufeldern, Freiräumen, Erschließung, sozialer Infrastruktur, der räumlich gestalterischen Ausprägung sowie die städtebaulichen Kennziffern fest, schafft aber auch einen Handlungsspielraum für künftige Entwicklungen und versucht, Urbanität zu stimulieren.

Der neue Bahnhof wird in einer Diagonale eines annähernd quadratischen Stadtquartiers mit ca. 500 m Seitenlänge liegen. Der räumliche Aufbau ist so organisiert, dass eine Gleichwertigkeit der Nord- und Südflanken des Bahnhofsareals ermöglicht wird.

Städtebauliche Akzente betonen die Bedeutung des Quartiers im gesamtstädtischen Gebiet. Insbesondere wird der nördliche Bahnhofsvorplatz durch ein signifikantes Hochhaus akzentuiert.



*Abb. 113: Bahnhof
Modellbild*

Quelle:

Folder/ÖBB:

www.oebb-

immobilien.at

Begünstigt durch den hochwertigen Anschluss an das innerstädtische öffentliche Verkehrsnetz sowie bedingt durch die Nähe zum Stadtzentrum ist in diesem Bereich ein breites Spektrum an Nutzungen mit hoher Dichte vorgesehen.

Der südliche Teil des Plangebiets ist vorwiegend als Wohngebiet gedacht, das um einen zentralen Park angeordnet ist und dessen Struktur und Höhenentwicklung sich an der Blockrandbebauung des angrenzenden Stadtgebiets orientieren. Eine Zeile mit Gewerbebetrieben soll die Wohnbebauung von der Bahn abschirmen.

Entwicklungszone Erdberger Mais



*Abb. 114:
Gasometer
Quelle: MA 18,
R. Christanell*



*Abb. 115: Planung
TownTown
Quelle: Infofolder
TownTown*

Die Stadtentwicklungszone Erdberger Mais ist das Kernstück der nach Südosten gerichteten städtebaulichen Entwicklungsachse zwischen City und Flughafen Wien-Schwechat und Teil des Zielgebiets „Bahnhof Wien – Erdberger Mais“. Im Zusammenhang mit der Osterweiterung der EU, aber vor allem mit der im Jahr 2000 erfolgten Verlängerung der U3, wurden hier städtebauliche Entwicklungen forciert, die eine Positionierung dieser Stadtentwicklungszone als modernen Wirtschaftsstandort in den Segmenten Umwelttechnik,

Verkehrstechnik, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Biotechnologie ermöglichen.

Das etwa 250 Hektar große ehemalige Industrie- und Gewerbegebiet mit unterschiedlichen Grundbesitzverhältnissen soll aufgrund der ausgezeichneten Qualität nicht allein als Wirtschaftsstandort entwickelt werden: Geplant ist eine Ergänzung mit Wohnungen und entsprechenden Infrastruktureinrichtungen (Geschäfte, soziale Infrastruktur und Freizeitmöglichkeiten) in einem neuen, voll funktionsfähigen Stadtteil.

Entwicklungszone Aspanggründe



*Abb. 116: Aspanggründe
Quelle: MA 18,
Fotoarchiv*



*Abb. 117: Aspanggründe, ehemaliges
Bahnhofsareal
Quelle: MA 18,
Fotoarchiv*

Das ehemalige Bahnhofsareal mit zirka 22 Hektar Fläche soll in geordneten Entwicklungsphasen auf Grundlage eines städtebaulichen Konzepts von Architekt Norman Foster und des darauf aufbauenden, von der Stadtentwicklungskommission und dem Wiener Gemeinderat bereits beschlossenen Strukturplans Aspanggründe, als neuer Stadtteil entwickelt werden. Es ist ein Teilbereich des Zielgebiets „Bahnhof Wien – Erdberger Mais“.

Zielgebiet Prater – Messe – Krieau – Stadion

Diese Zone ist eines der vielschichtigsten Wiener Stadtentwicklungsgebiete. Ab 2008 wird der Prater mit drei zusätzlichen Stationen an das Wiener U-Bahn-Netz angebunden sein. Allein die bereits derzeit fixierten Projekte der Stadt im Zusammenhang mit der Messe Wien und der U-Bahn-Ausbau lösen in den nächsten Jahren massive Investitionen von privater und öffentlicher Seite aus. Diese Entwicklungszone im Zuge der Verlängerung der U2 beinhaltet große Umstrukturierungsbereiche am Handelskai/ Wehlistraße bis zur künftigen Querung der U2 über die Donau.

Zielgebiet Gürtel



Abb. 118: Stadtbahnbögen

*Quelle: MA 18,
R. Christanell*



*Abb. 119:
Stadtbahnbögen,
Szenelokal
Quelle: MA 18,
R. Christanell,*

Die weitere Aufwertung, Transformation und Ausgestaltung des Gürtelbereichs erhält entscheidende Impulse aus dem Erfolg der bisherigen Strategien und Maßnahmen, die Teile des Gürtels in eine belebte und beliebte Zone mit Lokalen und Jugendkultur von gesamtstädtischer Bedeutung verwandelt haben. Nach dem Auslaufen des von der EU geförderten URBAN-Projekts sichert eine Koordinierungsstelle „Zielgebiet Gürtel“ die Entwicklung und Umsetzung weiterer Verbesserungsmaßnahmen sowie die Initiierung und Abstimmung neuer Projekte im Rahmen eines breit angelegten partizipativen Verfahrens.

Neben der weiteren Umsetzung von konkreten Projekten sollen Ergebnisse des 2007 auslaufenden Verfahrens in das neue Zielgebietsmanagement „Westgürtel“ und das Zielgebiet „Gründerzeitviertel“ integriert und weiterentwickelt werden.

Revitalisierung von Einkaufstraßen

Projektziel sind die Erhaltung und Verbesserung von Geschäftsstraßen und -zentren sowie eine Steigerung der Investitionsbereitschaft, um die Infrastruktur für die Nahversorgung in allen Stadtgebieten zu sichern. Koordinierter Handlungsbedarf besteht in Teilbereichen innerhalb des Gürtels, jedoch viel mehr noch in den dicht bebauten Bereichen der Bezirke außerhalb des Gürtels. Die Umsetzung erfolgt durch die strategisch gezielte Bündelung von laufenden Initiativen zur Erzielung eines gemeinsamen Nutzens und durch neue Initiativen, unter Federführung der MD – BD, Geschäftsstelle Infrastruktur und Stadterneuerung, gemeinsam mit der Wiener Wirtschaftskammer, dem Wiener Einkaufsstraßenmanagement, dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds und relevanten Stellen des Magistrats.

Kabelwerk Meidling



*Abb. 120:
Kabelwerk
Quelle: Kabelwerk
Bauträger GmbH*

In einem europaweit beachteten kooperativen Planungsverfahren wurde nach der Schließung der Kabelfabrik KDAG in Meidling ein Projekt entwickelt, das sich nach erfolgter Flächenwidmung in der Bauphase befindet. Wichtiges Element des gesamten Prozesses war und ist die kulturelle Zwischennutzung des Areals während der Planungs-, Abbruch- und Neubauphase, die nach Abschluss der Arbeiten in eine permanente Kulturnutzung übergeht. Somit wird eine neue Identität ermöglicht und gleichzeitig eine Keimzelle für ein zukünftiges städtisches Leben geschaffen.

Besonderes Augenmerk wurde auf eine intensive BürgerInnenbeteiligung und auf einen kooperativen Planungsprozess gelegt, bei dem ArchitektInnen, Bauträger, die Stadt, KonsulentInnen und BürgerInnen gleichermaßen involviert waren. Die Planung konzentrierte sich zum ersten Mal in der Wiener Planungsgeschichte darauf, das städtebauliche Konzept vor allem über den Freiraum zu definieren. Ein weiterer beispielgebender Aspekt ist die erstmalige Einsetzung eines gemeinsamen Gebietsmanagements von Bauträgern und Stadtplanung.

Die Geschichte ist nicht zu Ende – Versuch eines Resümees

Der Überblick über 60 Jahre Wiener Planungsgeschichte enthält eine Vielzahl von Lücken und Verkürzungen. Der Schwerpunkt wurde auf die Entwicklung des grundsätzlichen Wertsystems und auf die Ausdifferenzierung von Planung als „System“ gelegt. Konkrete Umsetzungen in der realen Stadtentwicklung wurden demgegenüber nur exemplarisch dargestellt. Ihre Analyse und kritische Besprechung würde eine genauere Auseinandersetzung mit den jeweils vorhandenen Kräfteverhältnissen und Optionen, möglichen Alternativen, Entscheidungsfindungen zwischen den verantwortlichen Akteuren, Umsetzungsverfahren, kritischen Positionen in der Fachöffentlichkeit und in der breiteren Öffentlichkeit erfordern. Für eine solche genauere Auseinandersetzung mit der realen Stadtentwicklung kann der vorliegende Überblick allenfalls einen ersten Rahmen bieten.

Kontinuierliche öffentliche Auseinandersetzung mit Stadtentwicklung und Stadtplanung

Wenn für die Weiterentwicklung von Baukultur Transparenz in den Leitbildern, Zielsetzungen, Spielregeln und Verfahren, sowie eine kontinuierliche öffentliche Auseinandersetzung gefordert wird (vgl. dazu die „Wiener Architektur Deklaration“, Wien 2005), so gilt dies ebenso für die Entwicklung der Planungskultur. Stadtentwicklung und Stadtplanung ist eine gesellschaftspolitische Aufgabe, die nicht nur Einzelprojekte, sondern die gesamtstädtische Entwicklung mit Langzeitwirkung betrifft. Für vielfältige urbane Themen gilt es, gleichermaßen die unterschiedlichen und unmittelbaren Anforderungen der NutzerInnen zu berücksichtigen, wie auch die umfassenderen Qualitätsziele aus stadtteilbezogener und gesamtstädtischer Sicht prozesshaft und kooperativ zu entwickeln und umzusetzen.

Die Leitbilder und Verfahren sollen konkrete Zielsetzungen und präzise Spielregeln für räumliche, bauliche und gestalterische Entwicklungen enthalten, aber auch Offenheit für neue, kreative Lösungen gewährleisten. Dies erfordert eine breite und qualifizierte öffentliche Auseinandersetzung, sowie eine frühzeitige Einbeziehung aller Akteure und Betroffenen in die Planungsprozesse.

Die (unsichtbare) Bedeutung von Planung

Die Geschichte der Planung zeigt, dass diese zu hohen Anteilen auf Konzeptionen struktureller räumlicher Entwicklung beruht. „Große Pläne“ bilden einen idealtypischen Orientierungs- und Ordnungsrahmen für Kräfte, die außerhalb der Planung liegen. Ihre grundsätzliche Bedeutung und Wirkung als Wertsystem ist in der alltäglichen Wahrnehmung der konkreten Stadtentwicklung nur bedingt sichtbar, wenngleich sie durchaus einen Bezugsrahmen etwa im Bereich der rechtsverbindlichen Flächenwidmung darstellen. Dieses Wertsystem (Leitbilder und Zielsysteme) beeinflusst aber jedenfalls langfristig die Entwicklung der Stadt.

Eine intensivere Auseinandersetzung als der vorliegende Versuch eines ersten Überblicks, müsste die – sich teilweise kontinuierlich, teilweise in Brüchen vollziehenden – Veränderungen im urbanen und räumlichen Wertsystem analysieren. Dies würde nicht nur zu einer wissenschaftlich fundierteren Geschichte der Planung und ihrer langfristig wirksamen Ergebnisse beitragen, sondern auch eine bessere Abschätzung ihrer Weiterentwicklung ermöglichen. Es betrifft u.a.:

- die Verarbeitung von stabilem Wirtschaftswachstum, gesellschaftlichen Leitbildern und „funktionalistischer Doktrin“ in Verkehrsplanung, Siedlungsbau und Stadterweiterung bis etwa 1975; diskontinuierlichere wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen und deren Auswirkungen im „System“ der Stadtplanung seit etwa 1975;
- die Transformationen von der Ideologie der „aufgelockerten Bebauung“ und der „autogerechten Stadt“ hin zu einer neuen Wertschätzung historisch entwickelter Urbanität;
- die sich ändernden Positionen zur Realität und Perspektive der „Zwischenstadt“ (Thomas Sieverts), jener dynamisch wachsenden Zonen außerhalb der historischen Bebauung im Rahmen einer generellen „Verstädterung“;
- den vom Wohnbau erwarteten Beitrag zur Entwicklung gemischt genutzter Stadtteile;
- die Wertschätzung und Inwertsetzung von Frei- und Grünraum als Zwischenraum und als Rahmen und Basis der Stadtentwicklung;
- die zunehmende Reflexion von Ressourcenschonung als Grundprinzip nachhaltiger Entwicklung;
- den – in verschiedenen Entwicklungsphasen deutlich zu wenig ernst genommenen – Beitrag von Kritik und Utopie als Korrektiv und Produktivkraft.

Globale Dynamiken, die den Standort Wien und die konkrete Stadtentwicklung massiv beeinflussen, und ein prognostiziertes, verstärktes Wachstum von Wien ergeben neue Rahmenbedingungen und Herausforderungen, auch für das grundsätzliche Wertesystem der Planung. Im STEP 05 wurde dieses wesentlich unter dem Leitbild nachhaltiger Entwicklung formuliert. Seine Umsetzung wird eine Vielzahl von Handlungsfeldern der Stadt betreffen: weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der „sanften Mobilität“, Schutz und weitere Attraktivierung der Umwelt, weitere Stärkung des öffentlichen Raumes, Ressourcen- und Energieeffizienz im Bereich der Infrastrukturen, im Wohn- und Bürobau, integrierte Stadterneuerung und Stadtentwicklung, mit dem Ziel von Mischnutzung in Stadtteilen mit hoher Benutzerqualität.

Kontinuität im Wertesystem

Die Wiener Stadtplanung bildet ein politisches und magistratisches „System“ innerhalb der Gesamtpolitik und der Gesamtverwaltung. Planung hatte und hat in Wien einen hohen, ideellen und praktischen Stellenwert. Nicht nur der Strategieplan, sondern auch der Stadtentwicklungsplan thematisiert praktisch alle „Sektoren“ der Wiener Stadtpolitik in Querschnittszielen auf der räumlichen Ebene. Besonders eng ist der Konnex mit der Verkehrspolitik, der Wohnbau- und Stadterneuerungspolitik und der Umwelt- und Sozialpolitik. Die Geschichte der Wiener Planung ist aber auch seit etwa fünfzehn Jahren durch die verstärkte Einbeziehung von Wirtschaftspolitik geprägt. Auf der Basis eines starken sozialen und ökologischen Wertesystems hat Planung Synergien in vielfältigen Handlungsfeldern der Entwicklung der Stadt bewirkt.

Seit Mitte der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts wird Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien durch eine Sequenz von „großen Plänen“ strukturiert. Ziemlich genau alle zehn Jahre wurde ein neuer STEP erarbeitet. Dazu kam in den späten neunziger Jahren die Einführung eines weiteren Instruments, des Strategieplans, der mittlerweile gleichfalls in einer Neufassung existiert. In dieser kontinuierlichen Arbeit an „großen Plänen“ hat sich Erfahrung sowohl im grundsätzlichen als auch im instrumentellen Bereich verdichtet.

Der STEP 84 war der exemplarische Versuch, ein verbindliches räumliches Leitbild bei klarer Priorität für Stadterneuerung zu entwickeln. Das Modell – Achsen, Grünkeile, Zent-

ren - war einfach, aber gerade durch seine Komplexitätsreduktion einprägsam und als Leitbild handlungsweisend. Das Wertsystem – starke Beachtung von sozialen und ökologischen Kriterien – erwies sich auch in späteren Wachstumsphasen als relevant und tragfähig.

Der STEP 94 begleitete und strukturierte die Umorientierung auf eine dynamischere Entwicklungsphase. Er ermöglichte neue Optionen bei grundsätzlicher Beibehaltung des konsensualen Wertsystems. Seine Integrationskraft reichte aus, Dynamiken in der Wirtschaft (beschleunigte Transformation zur Dienstleistungsstadt mit Zentren- und Hochhausentwicklung) und im Wohnbau in eine sozial und ökologisch verträgliche Gesamtentwicklung einzufügen. Planung wurde in den Methoden, Instrumenten und Verfahren deutlich komplexer.

Der Strategieplan 2000 thematisierte und reflektierte die europäische und großregionale Perspektive und bezog strategisch Wirtschaft in die Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Zielsystems ein. In einem prozess- und handlungsorientierten Konzept wurde besonderer Wert auf die impulsgebende Wirkung strategischer Projekte gelegt.

Der Strategieplan 2004 ist noch dezidierter als Meta- oder Masterplan für eine an Synergie und nachhaltiger Entwicklung orientierte Gesamtperspektive Wiens im großräumigen Zusammenhang angelegt. Umsetzungsorientierung und Handlungsprogramme wurden deutlich verstärkt.

Der STEP 05 baut in Leitbild und Zielsystem auf dem Strategieplan auf. Die weiterhin gültige soziale und ökologische Orientierung wurde im Leitbild nachhaltiger Entwicklung durch - soweit wie möglich auch ökonomisch nachhaltige - Entwicklungsziele ergänzt. Die regionale Entwicklung wird verstärkt einbezogen. Die räumliche Planung setzt auf eine pluralistische Wirklichkeit und entsprechende Schwerpunkte in der Stadtentwicklung. Das ehemals einfache räumliche Modell – Achsen, Grünkeile, Zentren – ist deutlich komplexer und damit auch für die Umsetzung realistischer geworden. Prinzipien, Verfahren und Instrumente sollen die Qualität in der Entwicklung sichern. In einer dezidierten Prozessorientierung sollen Umsetzungsfortschritte und Planungsergebnisse verstärkt kontrolliert werden.

Spätestens seit den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts gilt Wien in der internationalen „Fachwelt“ als Stadt mit einer besonders starken Planungstradition. Dies betrifft vor allem die Ebene der „großen Pläne“, aber auch zunehmend komplexe Vorgangsweisen bei Teil- und Projektplanungen.

Auf dieser Ebene wurde und wird Planung zunehmend zum Management. Sie ist allerdings komplexer als ein rein marktwirtschaftlich definiertes Management, da sie – teilweise konfliktvolle – Wertsysteme, Interessen und Kräfte berücksichtigen und – häufig mit relativ „schwachen“ Instrumenten – aussteuern und zusammenführen muss. Insgesamt zeigt die Planungsgeschichte Wiens eine Zunahme von Komplexität und eine steigende Bedeutung von Ausgleichs- und Vermittlungsarbeit: dies reicht von der Umsetzung der Prinzipien von Gender Mainstreaming, strategischer Umweltprüfung, „Vertragsraumordnung“, Public-Private-Partnership-Modellen, Moderation und Mediation bis hin zur Durchführung von Lokale Agenda 21-Prozessen.

Die Weiterentwicklung der Planungs- und Projektkultur soll Transparenz für vielschichtige Entwicklungsprozesse sichern: von der ersten Idee und der Projektvorbereitung, über die Durchführung von Studien, Verfahren und Wettbewerben und die Entscheidung über die adäquate Lösung, über die darauf aufbauenden konkreteren Entscheidungen, die Realisierungsentscheidung, bis hin zur Realisierung und den dabei gewonnenen Erfahrungen.

Essenziell für die Weiterentwicklung der Planungskultur sind Reflexion und Dialog. Die Ziele, die Kriterien und die Instrumente müssen laufend fachlich wie öffentlich intensiv diskutiert werden. Dabei sind alle Potenziale für eine inhaltliche Vertiefung und für eine noch breitere Beteiligung im Dialog mit ExpertInnen, Medien und Öffentlichkeit zu nutzen. Da es gilt, die Mitgestaltung der gebauten Umwelt wie der Freiräume zu fördern, ist eine Einbeziehung der Erfahrungen und Kenntnisse der Betroffenen, die Schaffung von Identifikation der Menschen mit Planungsprozessen und deren Ergebnissen ein Qualitätskriterium.

Das Spiel zwischen generellen Plänen und konkreter Umsetzung

60 Jahre Planungsgeschichte reflektieren nicht nur Phasen der europäischen Stadtgeschichte in ihrer lokalen Ausprägung. Sie enthalten vielmehr – zu jeder Zeit – zwei Ebenen von Planung.

Das eine ist die Ebene des „großen Plans“, eines Leitbilds für die gesamte räumliche Stadtentwicklung, in der zudem auch nicht-räumliche Dimensionen eine große Rolle spielen. Dies betrifft das jeweils gültige Leitparadigma der Stadtentwicklung (vor dem Hintergrund eines politischen und gesellschaftlichen Wertsystems, der Wirtschaftsentwicklung, der Dynamik der Märkte, der Bevölkerungsentwicklung usw.), wie es in generellen Leitlinien, in Stadtentwicklungsplänen und Verkehrskonzepten formuliert wurde und wird. Eine Auseinandersetzung mit Stadtplanung, die sowohl die „innere Logik“ dieser Disziplin als auch den langfristigen und strukturellen Einfluss auf die gesamte Stadtentwicklung beschreiben soll, muss der grundsätzlichen und keineswegs nur metaphorischen Ebene Aufmerksamkeit schenken.

Das andere sind die konkreten Planungen, planerische und planliche Definitionen für konkrete Planungsaufgaben und/ oder bestimmte Teilgebiete, die dann – über Umsetzungs- und Investitionsentscheidungen, Flächenwidmung und Bebauung – Teil der realen Stadtentwicklung werden. Es ist dabei evident, dass die konkrete Ebene von Planung(en) zwar in einem bestimmten Zusammenhang mit der grundsätzlichen Ebene des Leitbilds steht, aber nicht über reine Deduktion erfolgt. Und es ist ebenso evident, dass die öffentliche Wahrnehmung von Planung und deren unmittelbare Sichtbarkeit in der gebauten Stadt sich primär auf die konkrete Ebene von Projekten bezieht. Dabei müssen sich die Planungsergebnisse konkret – d.h. in Wahrnehmung und Gebrauch – bewähren.

Einerseits ist Planung besser, je unauffälliger und selbstverständlicher sie funktioniert. Andererseits treten – zunächst schwer mess- und operationalisierbare - Ansprüche an Aufenthaltsqualität, an überzeugende Raumbilder, an eine neue Urbanität an sie heran.

In der Stadtentwicklung wird es immer wieder neu darum gehen, eine Balance zwischen großräumigen funktionellen, ökonomischen und image-mäßigen „Standort“-Anforderungen und dem Ziel alltäglicher Wohn- und Lebensqualität in neuen Stadtteilen zu schaffen: um stadträumliche, städtebauliche, soziale Qualitäten, bis hin zur ästhetischen Dimension von neuen Stadträumen.

Mischnutzung soll und kann vor allem dadurch entstehen, dass die Anforderungen an Wohnen (Freiraum, Freizeitangebote im Umfeld, Qualität des öffentlichen Raumes) und Arbeiten in den modernen Dienstleistungssegmenten nicht nur zunehmend „verträglich“ werden, sondern gemeinsam zu einem „urbanen Mehrwert“ beitragen.

Eine hohe und weiter steigende Bedeutung wird der Attraktivität des öffentlichen Raums sowohl als urbaner Raum als auch als Frei- und Grünraum zukommen. Die wieder steigende Wertschätzung des öffentlichen Raumes in der historisch überlieferten Stadt ist

zugleich ein Auftrag, in der neuen Stadtentwicklung vergleichbare neue Qualitäten zu schaffen.

Entwicklung als Wiederholung und Differenz

Planung ist per se zukunftsorientiert, ihr Gegenstand ist jedoch über weite Strecken die (historisch tradierte) Stadt. Dies gilt im Prinzip für jede Stadt, aber zu besonders hohen Anteilen für Wien. Wiens urbanistische Besonderheit war und ist zum einen der hohe Anteil des Historismus als Erbe der Gegenwart (ein mit älteren Anteilen angereichertes Erbe, das in der Hochkultur und im Tourismus eindeutige und stabile Wertschätzung erfahren hat), zum anderen – verglichen mit anderen Metropolen – ein bis vor etwa zwei Jahrzehnten geringes Stadtwachstum, vor dem Hintergrund einer Stagnation der Einwohnerzahlen, beinahe ein Jahrhundert lang.

Dass es auf einer professionellen Ebene eine Ausdifferenzierung von Planung als Disziplin – von der Wiederaufbauquote bis zum STEP 2005 – gab, steht außer Zweifel. An nicht wenigen grundsätzlichen Ideen, die zum Teil bereits im „Wiederaufbau“ formuliert wurden, arbeitet sich Planung aber noch heute ab. Und gelegentlich werden im Diskurs auch noch ältere Ideen wie Otto Wagners „unbegrenzte Großstadt“ oder Camillo Sittes „Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ als Referenzen aus der Geschichte abgerufen.

Planung erscheint über weite Strecken wie ein Spiel von Wiederholung und Differenz. Es hängt dies mit den Möglichkeiten und Grenzen von planbarer Entwicklung in der Eigengesetzlichkeit und dem Zusammenspiel vielfältiger „Systeme“ (wie Wissenschaft, Wirtschaft, Gesellschaft, Politik, Natur, Recht, Kunst, Medien) und mit der Zyklizität des Alltagslebens zusammen; mit der Überzeugung und der Hartnäckigkeit eines planerischen Leitbilds und Zielsystems und den Grenzen oder dem Aufschub, den die gesellschaftliche Wirklichkeit immer wieder bewirkt.

Wiederholung und Differenz zeigten sich ebenso in den großen Plänen (z.B. in den drei Generationen von Stadtentwicklungsplänen in Wien) wie in einer Vielzahl von „immer wiederkehrenden“ Projekten (Bahnhöfe, Karlsplatz, Donaukanal usw.). Diese Wiederkehr von Leitbildern, Ideen, Zielen und auch konkreten Projekten, zum Teil nahezu unverändert, aber in immer etwas anderem Kontext, macht die Bewertung schwierig. Es genügt jedenfalls nicht, nur das konkrete „Ereignis“, die Faktizität und die (begrenzte) Finalität einer Entscheidung und Umsetzung zu benennen.

„Planung als Prozess“, diese häufig strapazierte Formel, meint daher ein Verständnis und eine Praxis von Planung, die nicht in einem „top down“-Modell Endgültiges durch- und umsetzt, sondern Leitlinien für die Stadtentwicklung, man könnte auch sagen: für die gesellschaftliche Praxis formuliert. An der gelungenen „Balancearbeit“ zwischen Zielsetzung und Orientierung, Festlegung und Offenheit, letztlich am Beitrag zur Urbanität, Identität, Attraktivität und Lebensqualität der gesamten Stadt (und der Region) – und nicht auf Punkt und Komma in der Umsetzung einer fixen Idee ist die Entwicklungsqualität von Planung zu diskutieren und (soweit wie möglich) zu messen.

Die – sich wiederholende und sich jeweils neu ausformende – Differenz zwischen Zielsetzung, Prozess und Resultat zeigt den Stellenwert und die Grenzen von Planung in einer grundsätzlich marktwirtschaftlich und auf individuelle Rechte fokussierten Gesellschaft. Diese Differenz bildet wiederum den Motor für die (kritische) Selbstreflexion von Planung und deren Weiterentwicklung als Disziplin. Und dabei ist auch festzuhalten, dass diese Weiterentwicklung nicht mehr in einem linearen Fortschrittsglauben erfolgt. Auch dies

unterscheidet das späte 20. und frühe 21. Jahrhundert von den früheren Entwicklungsphasen.

Der Plan und die Stadt

Wiens urbanistische Stärke liegt im internationalen Vergleich nicht so sehr in der Neuentwicklung spektakulärer Großprojekte, sondern vor allem in der Interpretation und Transformation vorhandener Stadträume, häufig mit hoher Architekturqualität. In der Summe der Projekte der „inneren“ und „äußeren“ Stadtentwicklung entsteht dabei eine „neue Stadt“, deren innerer Zusammenhang und deren Synergie und Arbeitsteilung mit der im 19. und 20. Jahrhundert entwickelten Stadt (historische Urbanität und Suburbanität) erst genauer reflektiert werden muss.

Konnte die Planung nach 1945 im Wesentlichen von der gründerzeitlich überlieferten Stadtstruktur ausgehen (in Opposition oder Fortsetzung), so führte die reale Stadtentwicklung in den sechs Jahrzehnten seither zur Herausbildung von – vereinfacht gesagt – vier „Stadtsystemen“, die derzeit gleichzeitig Gegenstand von Planung und Entwicklung sind:

- die dicht bebaute, im Wesentlichen gründerzeitlich geprägte Stadtstruktur – ein unter anderem durch Stadterneuerung und Wohnbau, aber auch durch vielfältige wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungsprozesse seit 1945 massiv veränderter Standort. Seit den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts ist es permanente Agenda, die Gründerzeitgebiete – bei Wahrung ihrer spezifischen Qualitäten und Ästhetik – als Lebensraum und als Wirtschaftsraum weiterzuentwickeln;
- die großflächigen Stadtrandgebiete – ehemalige „Peripherie“ – in denen sich in den letzten Jahrzehnten verstärkt dynamische Transformationen und Neuentwicklungen vollziehen. Nach den jahrzehntelangen Schwenks zwischen „Stadterweiterung“ oder „Stadterneuerung“ als „Primat“, ist mittlerweile klar, dass es um Gleichzeitigkeit, bewusste Arbeitsteilung und optimale Synergiebildung geht. Standortpolitisch und planerisch steht dabei die Frage nach räumlichen Schwerpunktsetzungen, bis hin zu einem „2. Central Business District“ für Wien zur Bearbeitung und Entscheidung;
- die großen Residuen innerhalb des gründerzeitlich geprägten Stadtgebietes – vor allem die Bahnhofsareale (Nordbahnhof, Nordwestbahnhof) -, eine „innere Peripherie“ hätte man früher gesagt. Heute sind sie, angesichts eines generell prognostizierten neuen Wien-Wachstums, attraktive Leerräume und Entwicklungspotenziale, die unscharf als „innere Stadtentwicklung“ bezeichnet werden;
- schließlich die großen Stadterweiterungsflächen, wie das Flugfeld Aspern – nicht mehr im Modell des „Anwachsens“ an das Zentrum, sondern als (weitere) Potenziale in der Entwicklung einer – weit in die Region hinausreichenden – „Netzstadt“ standortpolitisch definiert.

Insgesamt wird die künftige Geschichte der Stadtentwicklung bis auf Weiteres vermutlich nicht mehr in Phasen von Urbanisierung, Suburbanisierung, Reurbanisierung zu schreiben sein, sondern in einer Gleichzeitigkeit der Entwicklungen, zunehmend unter Standort- und Entwicklungskriterien von „Netzwerkökonomie“ und „Netzwerkgesellschaft“.

Literaturverzeichnis

Allgemein:

- Achleitner, Friedrich: Österreichische Architektur, Band III/1 (Wien 1990), Band III/2 (Wien 1995)
- Aufbau, Der – Zeitschrift des Stadtbauamtes, verschiedene Nummern
- Bandel, Hannelore (Hg.): 60 Jahre kommunaler Wohnbau (Wien 1982)
- Banik-Schweitzer, Renate/ Blau, Eve (Hrsg.): Urban Form. Städtebau in der postfordistischen Gesellschaft (Wien 2003)
- Banik-Schweitzer, Renate/ Meisel, Gerhard: Industriestadt Wien (Wien 1983)
- Becker, Heidede/ Jessen, Johan/ Sander, Robert (Hrsg.): Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa (Stuttgart, Zürich 1998)
- Bobek, Hans/ Lichtenberger, Elisabeth: Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts (Graz, 1978)
- Czeike, Felix: Geschichte der Stadt Wien (Wien 1982)
- Czeike, Felix: Historisches Lexikon Wien, 5 Bände (Wien 1992-1997)
- Czeike, Felix: Wien und seine Bürgermeister (Wien 1974)
- Das ungebaute Wien 1800-2000. Projekte für die Metropole, Ausstellungskatalog Historisches Museum (Wien 1999)
- Feuerstein, Günter: Wien, heute und gestern (Wien 1974)
- Gerlich, Rudolf/ Stimmer, Kurt: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt (Wien 1985)
- Hatzl-Bandel, Hannelore: Schnelle Verbindungen. Geschichte der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien (Wien 1991)
- Helms, Hans G. (Hrsg.): Die Stadt als Gabentisch: Beobachtungen der aktuellen städtebaulichen Entwicklung (Reclam Leipzig, ohne Jahr)
- Hobsbawm, Eric: Das Zeitalter der Extreme, Weltgeschichte des 20. Jahrhunderts (London 1994)
- Klotz, Arnold/ Frey, Otto/ Ludwig Boltzmann Institut für Interdisziplinäre Stadtforschung (Hrsg.): Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung (Wien 2005)
- Klusacek, Christine/ Stimmer, Kurt: Die Stadt und der Strom – Wien und die Donau (Wien 1995)
- Klusacek, Christine/ Stimmer, Kurt: Die Wiener und ihr Rathaus (Wien 2003)
- Mühlberger, Franz: 75 Jahre Wiener Verkehrsbetriebe (Wien 1978)
- Olegnik, Felix: Historisch-Statistische Übersichten von Wien (Wien 1958)
- Sieder, Reinhard/ Steinert, Heinz/ Talos, Emmerich (Hrsg.): Österreich 1945-1995 (Wien 1995)
- Stadtbauamt, Das Wiener (Wien 1965)
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, verschiedene Ausgaben
- Stimmer, Kurt: Wien 2000. Wiens kommunale Entwicklung seit 1945 (Wien 1999)
- Verwaltungsbericht der Stadt Wien, verschiedene Ausgaben

Stadtregulierungen vor 1945:

- Botz, Gerhard: Wien vom „Anschluß“ zum Krieg (Wien 1978)
- Chaloupek, Eigner, Wagner: Wien – Wirtschaftsgeschichte (Wien 1991)
- Danneberg, Robert: Zehn Jahre Neues Wien (Wien 1929)
- Hautmann, Hans u. Rudolf: Die Gemeindebauten des Roten Wien (Wien 1980)
- John, Michael: Wohnverhältnisse der sozialen Unterschichten im Wien Kaiser Franz Josephs (Wien 1984)
- Petermann, Reinhard: Wien im Zeitalter Kaiser Franz Josephs (Wien 1913)
- Petermann, Reinhard: Wien von Jahrhundert zu Jahrhundert (Wien 1927)
- Seligler, Maren/ Ucakar, Karl: Wien. Politische Geschichte (Wien 1984)

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (Wien 1889)
Technischer Führer durch Wien (Wien 1910)
Wohnungspolitik der Gemeinde Wien, Die (Wien 1928)
Weihsmann, Helmut: Das Rote Wien (Wien 1985)

Der Wiederaufbau:

Brunner, Karl: Stadtplanung für Wien (Wien 1952)
Klein/ Kupf/ Schediwy: Wien – Stadtbildverluste seit 1945 (Wien 2001)
Riemer, Hans: Ewiges Wien (Wien 1945)
Riemer, Hans: Wien baut auf (Wien 1947)
Wiederaufbau, Vier Jahre (Wien 1949)
Ziak, Karl (Hg.): Wiedergeburt einer Weltstadt – Wien 1945-1965 (Wien 1965)

Aufbruch in eine neue Zeit:

Dumser/ Edlinger/ Forster/ Häupl/ Lustig/ Oblasser/ Sallaberger/ Swoboda: Kommunale Perspektiven (Wien 1985)
Engelberger, Otto: Verkehrskonzept für Wien (Wien 1971)
Hofmann, Fritz/ Maurer, Jakob: Mut zur Stadt (Wien, 1988)
Institut für Gesellschaftskritik; die Stadt (Wien 1976)
Kainrath, Wilhelm: Die Bandstadt (Wien 1997)
Rainer, Roland: Städtebauliches Grundkonzept für Wien (Wien 1974)
Slavik, Felix: Wien – Am Beispiel einer Stadt (Wien 1974)

Die Phase von 1976 bis 1989:

Aufbau, Der – Fachschrift der Stadtbaudirektion Wien, 1/2/87: Wettbewerb – Chancen für den Donauraum Wien (Wien 1987)
Aufbau, Der – Fachschrift der Stadtbaudirektion Wien, 2/1988: Chancen für den Donauraum – 2. Wettbewerbsstufe, Empfehlungen der Jury und der Vorprüfung (Wien 1988)
Ehalt, Hubert Ch. (Hrsg.): Wien wirklich (Wien 1983)
Fröhlich, August: Tendenzen der Stadterneuerung – Antisegregationsstrategie oder De-regulierung in der Wohnhauspolitik, in: Stadtbauforum 89 (Wien 1989)
Kainrath, Wilhelm: Das „Wiener Modell“ der Stadterneuerung, in: Wiener Wohnbau Wirklichkeiten (Wien 1985)
Klopf, Peter/ Pirhofer, Gottfried/ Schenekl, Manfred: Architektur entlang von Achsen, in: Stadtbauwelt, Themenheft „Wien“ (Wien 1995)
Kotyza, Georg: Plädoyer für eine sanfte Stadtentwicklung, in: Stadtbauforum 89 (Wien 1989)
Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Wien (Wien 1985)
Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.): Stadtentwicklungsbericht 1985 (Wien 1985)
Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hrsg.): Stadtentwicklungsbericht 1986 (Wien 1986)
Michael Häupl, Umweltpolitik als sozialdemokratische Aufgabe, in: Kommunale Perspektiven (Wien 1985)
Pirhofer, Gottfried/ Tripes, Michael: Am Schöpfwerk – Neu bewohnt – Ungewohntes vom Wiener Gemeindebau (Wien 1981)
Rosinak, Werner: Planungsmethodik, oder: Was kann man tun, damit etwas geschieht?, in: Stadtbauforum 89 (Wien 1989)

Sarnitz, August: Wien 1975-2005. Neue Architektur (Wien 2005)
Skopalik, Walter: Neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung Wiens, in: Einheit der Vielfalt, Festschrift für Josef Bandion (Wien 1990)
Swoboda, Hannes: Statt eines Vorwortes, in: Stadtbauforum 89 (Wien 1989)
Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft (Hrsg.): Neue Wege für Wien. Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Entwicklungsprogramm, Abschlussbericht der Projektleitung (Wien ohne Jahr)

Die Phase von 1989 bis 2005:

Eichberger, Alfred/ Zech, Sybilla: Stadt und Umland. Zur raumplanerischen Vernetzung von Wien und Niederösterreich, in: „Perspektiven“, Heft 3/1993 (Wien 1993)
Enquete zur Weltausstellung `95, Materialien zur Weltausstellung, Brücken in die Zukunft, Band 1 (Wien 1989)
Frey, Otto/ Beraushek, Gaby: Stadtplanung und Infrastrukturkommission – eine Symbiose im Wandel der ersten 10 Jahre, in: „Perspektiven“, Heft 8/2004 (Wien 2004)
Klotz, Arnold: Der Nutzen der Zukunftskonferenz aus Sicht der Stadtplanung, in: „Perspektiven“, Heft 10/1995 (Wien 1995)
Klotz, Arnold: Die Entstehung des Stadtentwicklungsplanes 1993, in: „Perspektiven“, Heft 3/1993 (Wien 1993)
Klotz, Arnold: Ein neues Verkehrskonzept für Wien, in: „Perspektiven“, Heft 8/1994 (Wien 1994)
Kotyza, Georg: Plädoyer für eine sanfte Stadtentwicklung, in: Bauforum 89 (Wien 1989)
Krischanitz, Adolf/ Neumann, Heinz: Die Grammatik des Stadtraumes. Entwicklungsstudie für das Gebiet nordwestlich der Reichsbrücke in Wien (Wien ohne Jahr)
Lainer, Rüdiger: Zwischenland – Zwischenstadt, in: Wächst Wien? Raum, Zeit, Qualität, Beirat für Stadtentwicklungsbereiche (Wien 1993)
Magistrat der Stadt Wien, Arnold Klotz, Magistratsdirektion Stadtbaudirektion – Gruppe Planung (Hrsg.): Wien wächst. Beirat für Stadtentwicklungsbereiche. Planung als Prozess, 1/1992 (Wien 1992)
Magistrat der Stadt Wien, Arnold Klotz, Magistratsdirektion Stadtbaudirektion – Gruppe Planung (Hrsg.): Wächst Wien? Beirat für Stadtentwicklungsbereiche. Raum, Zeit, Qualität (Wien 1993)
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung (Hrsg.): Stadtentwicklung Wien. Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, Bd. 29 (Wien 1991)
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Strategieplan für Wien im erweiterten Europa (Wien 2004)
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): STEP 2005 (Wien 2005)
Matti, Siegfried/ Pirhofer, Gottfried, in: Donau(t)raum, Materialien zur EXPO `95, Bd. 2, Ausstellungskatalog (Wien ohne Jahr)
Perspektiven, Masterplan Verkehr, 1/2004
Perspektiven, Architekturjahr, Sondernummer 2005 (Wien 2005)
Puchinger, Kurt: in: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 29 (Wien 1991)
Skopalik, Walter: Neue Rahmenbedingungen für die Entwicklung Wiens, in: Einheit der Vielfalt, Festschrift für Josef Bandion, Wien 1990
Stadtentwicklung Wien (Hrsg.): Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Bd. 29 (Wien 1991)
Stadtplanung Wien (Hrsg.): STEP 94 - Stadtentwicklungsplan für Wien (Wien 1994)
Stadtplanung Wien (Hrsg.): Wien, Grünes Netzwerk (Wien 1996)

- Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Strategieplan für Wien – Qualität verpflichtet, Werkstattbericht Nr. 32 und 32 A (Wien 2000)
- Swoboda, Hannes: Stadtverkehr 2010 – sicher und umweltverträglich, in: „Perspektiven“, Heft 8/1994 (Wien 1994)
- Swoboda, Hannes: Wien 2010 – Traum oder Trauma?, in: Stadtbauforum 89 (Wien 1989)
- Wiener Architekturdeklaration, Positionierung der Stadt Wien zu Architektur und Städtebau, in: „Perspektiven“, Architekturjahr, Sondernummer 2005 (Wien 2005)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Wien im Jahre 1835, dem Jahr der Gründung des Stadtbauamtes. Die Farben im Plan kennzeichnen die Stadtviertel, die seit 1663 von vier auf acht erhöht wurden. Die Stadtbefestigungen begrenzen die Stadt.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 21

Abb. 2: Das Allgemeine Krankenhaus, das auf Befehl von Joseph II. aus dem Großarmenhaus eingerichtet wurde.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 186

Abb. 3: Die neu angelegte Ringstraße mit den Baustellen Parlament, Rathaus, Universität und Burgtheater.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 79

Abb. 4: Die Stadtmauer mit der bis 1884 demolierten Stubenbastei.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 26

Abb. 5: Die mittelalterliche Schlagbrücke beim heutigen Schwedenplatz war bis 1782 die einzige Brücke über den Donaukanal. Bild von Carl Schütz 1780.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 17

Abb. 6: Typischer Anblick des Linienwalls zwischen Vorstädten und Vororten.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 80

Abb 7: Grundriss „Cottage Viertel“

Quelle STEP 1984 Seite 69

Abb 8: Otto Wagner, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893

Quelle: Der Karlsplatz in Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 8, Seite 27

Abb 9: Josef Stübben, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893

Quelle: Der Karlsplatz in Wien, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 8, Seite 27

Abb. 10: Stadterweiterungsgebiet, Projekt Otto Wagner, publiziert 1911.

Quelle: Brunner, Seite 63

Abb. 11: Der Karl-Marx-Hof, erbaut 1927-30, wurde zum Symbol des sozialen Wohnbaus.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 30

Abb. 12: Markantes Überbleibsel der Nazi-Baukunst in Wien: die Flaktürme. Der Turm im Esterházy-Park.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 204

Abb. 13: Die von Bomben zerstörte Albertina im Jahre 1945.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 34

Abb. 14: Die schwedische Maschinen-Konstruktion, mit der auf dem Franz-Josefs-Kai Bausteine aus dem Schutt gepresst wurden.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 50

Abb. 15: Per-Albin-Hansson-Siedlung West, das erste große Wohnbauvorhaben nach dem Zweiten Weltkrieg.

Quelle: media wien

Abb. 16: Die „Vier im Jeep“, die gemeinsame Militärpolizeistreife der vier Besatzungsmächte in Wien, wurden zum Symbol der Besatzung. Von links: die Militärpolizisten Großbritanniens, der USA, der Sowjetunion und Frankreichs.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 35

Abb 17: Studie zur Sanierung des Stadtteiles Lichtental,

Quelle: Brunner, Seite 126

Abb. 18: Die Kongresssiedlung in Hietzing 1953 verband wesentlich verbesserten Komfort mit dem Bemühen, möglichst billig und schnell viele Wohnungen zu bauen.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 105

Abb. 19: Stadtplanung 1952: Verkehrsnetz Innere Stadt.

Quelle: Brunner, Seite 36

Abb. 20: Modell für die städtebaul. Neugestaltung des AKH

Quelle: Brunner Seite 123

Abb. 21: Luftbild Neubau AKH

Quelle: media wien

Abb 22: Stadhalle,

Quelle: Presse und Informationsdienst der Stadt Wien

Abb. 23: Der Bau der Opernpassage legte 1955 die wichtigste Straßenkreuzung Wiens für lange Zeit lahm.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 130

Abb. 24: Die Wohnanlage Wiener Flur als Beispiel für Stadterweiterung durch eine Gartenstadt.

Quelle: media wien

Abb. 25: Die Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost, markante Stadterweiterung am Südrand.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 87

Abb. 26: Die Südost-Tangente, Beispiel für eine relativ rasche und konsequente Umsetzung einer Planung

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 131

Abb. 27: Der Beschluss über den Standort der UNO-City erwies sich als langfristig wirksamer Schritt der Stadtentwicklung.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 20

Abb. 28: Das neue AKH 1985, 35 Jahre nach Einigung über Standort und Realisierung als Hochhaus. Dunkel die beiden Bettentürme, im Vordergrund die Personal- und Schulbauten.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 189

Abb. 29: Entfaltung originären urbanen Lebens im Stadterneuerungsgebiet Spittelberg.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 115

Abb 30: Plan des Grundnetzes der Wiener U-Bahn, 1966,

Quelle: 3 Jahrzehnte U-Bahn-Bau, Seite 20

Abb. 31: Gigantische Baugrube für die U-Bahn neben dem Stephansdom. Exakte Detailplanung mit dem obersten Gebot: Sicherheit für den Dom.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 150

Abb. 32: Umbau der „Lastenstraße“ Mitte der sechziger Jahre für die Ustraba.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 129

Abb.33: Die 1976 eröffnete Fußgängerzone Favoritenstraße.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 133

Abb. 34: Erstes Modell der Donauinsel, schnurgerade zwischen Strom und geplantem Entlastungsgerinne.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 161

Abb. 35: Donauinsel, erbaut nach revidierter Planung.

Quelle: media wien

Abb 36: Blick auf die Donauinsel vom Kahlenberg,

Quelle: Ma18, R.Christanell

Abb. 37: Die neue Bautechnik begünstigte die einfache Zeilenbauweise als besonders rasch und preiswert. Hier Wohnhausanlage Rennbahnweg.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 107

Abb. 38: Die eingestürzte Reichsbrücke.

Quelle: 150 Jahre Wiener Stadtbauamt, Seite 140

Abb.39: Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien 1950 - 1983

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 196

Abb. 40: Räumliches Entwicklungskonzept - Stadterneuerung 1

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 60

Abb. 41: Übersicht über die „Stadterneuerungsgebiete“ in Wien

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 160

Abb. 42: Räumliches Leitbild (Schematische Darstellung)

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 15

Abb. 43: Schienennetz (Schematische Darstellung)

Quelle: Stadtentwicklungsplan 1984, Seite 80

Abb. 44: Straßennetz (Schematische Darstellung)

Quelle: Stadtentwicklungsplan 1984, Seite 81

Abb. 45: Regionale Bevölkerungsentwicklung 1869 - 2001

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 108

Abb. 46: Grün- und Erholungsgebiete (schematische Darstellung)

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 78

Abb. 47: Spittelberg vor der Sanierung

Quelle: MA 18, Fotoarchiv

Abb. 48: Spittelberg nach der Sanierung

Quelle: MA 18, Fotoarchiv

Abb. 49: Aufgabenbereich der Gebietsbetreuungen

Quelle: Neue Wege für Wien. Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Entwicklungsprogramm, Abschlussbericht der Projektleitung, Seite 62

Abb. 50 Veränderung des Wohnungsstandards 1961 – 1971 – 1981

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 1984, Seite 171

Abb. 51: Alt-Erlaa

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 52: Schöpfwerk

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 53: Leitprojekt engerer Donauraum

Quelle: Wien Donauraum – Der Stand der Dinge, Seite 29

Abb. 54 Donauinsel

Quelle: MA 45, Stadt Wien

Abb. 55: Wohnpark Neue Donau

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 56: Copa Kagrana

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 57: Park & Ride bei der U1 – Endstation Kagran

Quelle: media wien

Abb. 58: Engerer Planungsbereich und weiterer Einflussbereich

Quelle: Neue Wege für Wien. Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Entwicklungsprogramm, Abschlussbericht der Projektleitung

Abb. 59: Die neue Reichsbrücke

Quelle: R. Christanell

Abb. 60: Blick nach Norden auf den zentralen Bereich des Donauraumes mit dem Standort für die Weltausstellung

Quelle: Stadtbauforum `89, Seite 20

Abb.: 61: Expo-Wettbewerb/ Siegerprojekt

Quelle: Arch. Frank & Partner

Abb. 62: Expo-Wettbewerb/Siegerprojekt

Quelle: Arch. Frank & Partner

Abb. 63: Potenzielle Stadtverdichtungszone

Quelle: Perspektiven 8/9/1991, Seite 20

Abb. 64: Stadtraum und Sichtbeziehungen eines potenziellen Hochhausstandortes

Quelle: Perspektiven 8/9/1991, Seite 23

Abb. 65: Hochhauskonzept Wien 2001

Quelle: Hochhäuser in Wien – Städtebauliche Leitlinien, Seite 17

Abb. 66: Wagramer Achse

Quelle: STEP 94 – Stadtentwicklungsplan für Wien, Seite 132

Abb.: 67: Stadtentwicklungsplan: Räumliches Entwicklungskonzept/ Längerfristiges Leitbild

Quelle: Wien wächst. Beirat für Stadtentwicklungsbereiche. Planung als Prozess, 1/1992, Seite 22-23

Abb. 68: Brünner Straße

Quelle: MA 18,

R. Christanell

Abb. 69: Süßenbrunner Straße

Quelle: Arch. O. Häuselmayer

Abb. 70: Pastinakweg

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 71: Langobardenstraße

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 72: Erzherzog-Karl-Straße

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 73: Sun-City

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 74: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Wien bis 2010, Zielvorstellungen der Stadt Wien zum Modal Split

Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 15

Abb. 75: Mögliche Verhaltensänderungen

Quelle: Perspektiven 8/ 1994, Seite. 54

Abb. 76: Generelles Maßnahmenprogramm: Ausbau des Straßenbahnnetzes

Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 20

Abb.77: Längerfristiges Leitbild U-Bahn

Quelle: Perspektiven 8/1994, Seite 24,

Abb. 78: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

Quelle: STEP 94, Seite 168

Abb. 79: Bevölkerungsentwicklung 1961 – 1991, Bevölkerungsszenarien bis 2010

Quelle: STEP 94, Seite 41

Abb. 80: Wohnbautätigkeit und Wohnbauförderung.

Quelle: STEP 94, Seite 107

Abb. 81: Siedlungsflächenbedarf nach Szenarien und Flächenpotenzial (in ha)

Quelle: STEP 94, Seite 53

Abb. 82: Entwicklungsszenarien der Stellung Wiens in Europa

Quelle: STEP 94, Seite 22

Abb. 83: STEP 94, Schema des räumlichen Leitbildes.

Quelle: STEP 94, Seite 126

Abb. 84: Wienerberg-City

MA 18, R. Christanell

Abb. 85: Leitbild für eine Blocksanierung

Quelle: STEP 94, Seite 112

Abb. 86: Wohnhaussanierung 1985 – 1993

Quelle: Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds

Abb. 87: Der öffentliche Nahverkehr in der Region

Quelle: STEP 94, Seite 85

Abb. 88: Der Wiener Grüngürtel 1995

Quelle: Wien, Grünes Netzwerk. Der Stand der Dinge, Seite 9

Abb. 89: Rüdiger Lainer: Masterplan Flugfeld Aspern

Quelle: Arch. Rüdiger Lainer

Abb. 90: Leitprogramm Donaufeld – Kagran

Quelle: STEP 94, Seite 133

Abb. 91: Donau City, Ausbauzustand Ende 2004 (September 2004)

Quelle: MA 21B Eva Prohazka

Abb. 92: Donau City, Szenario Endausbau

Quelle: MA 21B Eva Prohazka

Abb. 93: „Grammatik des Stadtraumes“, Fußgängerebene

Quelle: Arch. Adolf Krischanitz und Heinz Neumann

Abb. 94: Masterplankonzept

Quelle: Arch. Adolf Krischanitz und Heinz Neumann

Abb. 95: Donau City – Skyline

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 96: Donau City

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 97: Grafik Nordbahnhofgelände

Quelle: STEP 94, Seite 129

Abb. 98: Nordbahnhof – bewachsene Gleisanlage mit Waggon

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 99 Entwicklungsetappen Nordbahnhof (1, 2+3, 4)

Quelle: STEP 94, Seite 130

Abb. 100: CENTROPE (Regionen)

Quelle: Strategieplan Wien im erweiterten Europa 2004, Seite 32

Abb. 101: Masterplan Verkehr 2003, 4. Ausbauphase des öffentlichen Verkehrs in Wien

Quelle: Perspektiven, Heft 1, 2004, Seite 28

Abb. 102: Hauptradverkehrsnetz 2002

Quelle: Perspektiven, 1, 2004, Seite 72

Abb. 103: Region mit mehreren Zentren

Quelle: STEP 05 – Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 89

Abb. 104: Regionales räumliches Leitbild

Quelle: STEP 05 – Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 101

Abb. 105: Räumliches Wirtschaftsleitbild

Quelle: STEP 05 Seite 147

Abb. 106: Leitbild Grünräume der Stadtregion

Quelle: STEP 05 Seite 153

Abb. 107: Leitbild bauliche Entwicklung

Quelle: STEP 05 – Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 181

Abb. 108: Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens

Quelle: STEP 05, Seite 197

Abb. 109: Regionale Kooperation

Quelle: STEP 05, Seite 93

Abb. 110: 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Seite 207

Abb. 111: Luftbild status quo

Quelle: media wien

Abb. 112: Masterplan

Quelle: MA 18

Abb. 113: Bahnhof Modellbild

Quelle: Folder/ÖBB: www.oebb-immobilien.at

Abb. 114: Gasometer

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 115: Planung TownTown

Quelle: Infolder TownTown

Abb. 116: Aspanggründe

Quelle: MA 18, Fotoarchiv

Abb 117: Aspanggründe, ehemaliges Bahnhofsareal

Quelle: MA 18, Fotoarchiv

Abb. 118: Stadtbahnbögen

Quelle: MA 18, R. Christanell

Abb. 119: Stadtbahnbögen, Szenelokal

Quelle: MA 18, R. Christanell,

Abb. 120: Kabelwerk

Quelle: Kabelwerk Bauträger GmbH