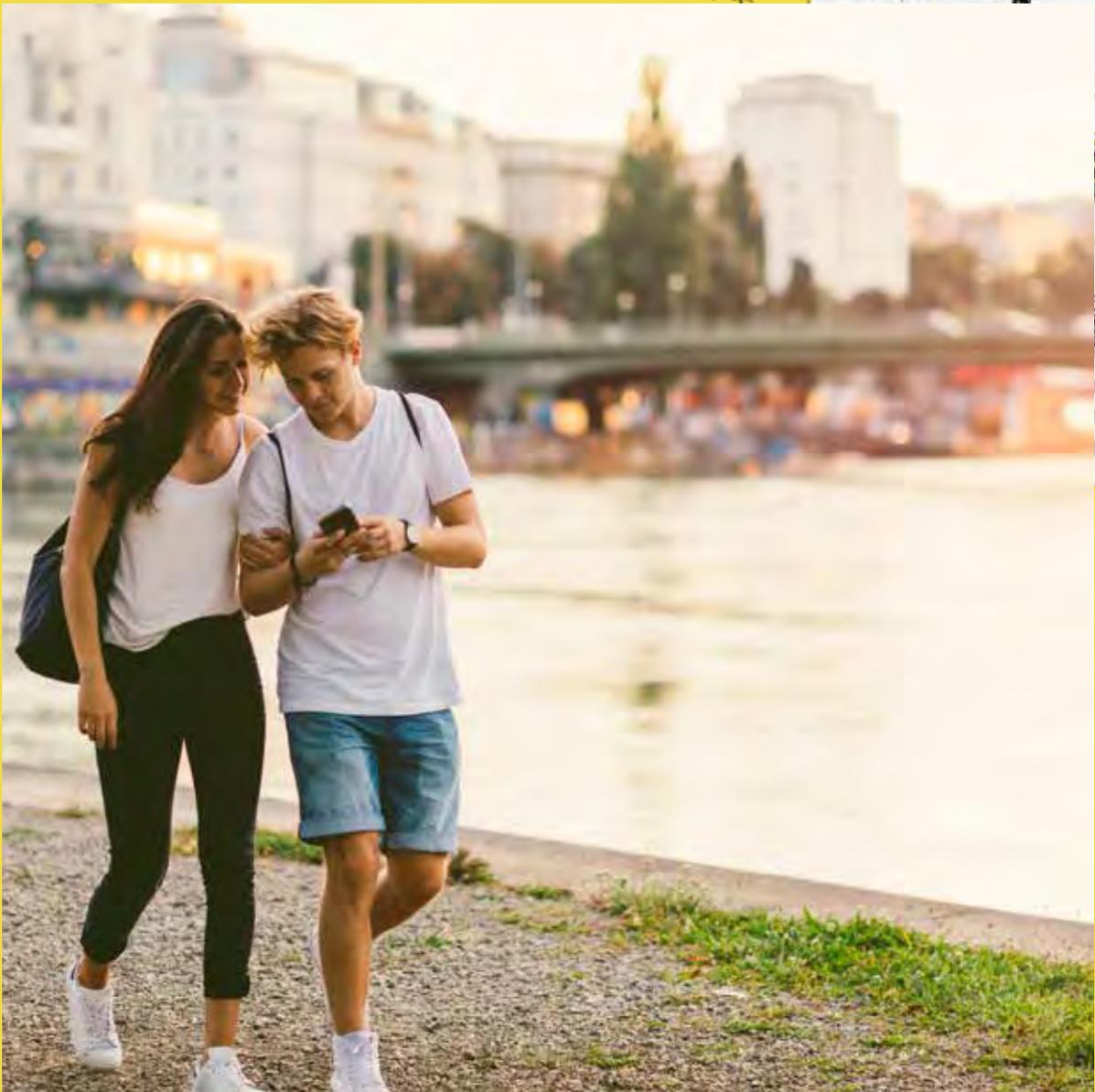


100 x 18

Wojciech Czaja (Hg.)

Wiener Stadtentwicklung
gestern, heute, morgen
Ein Jahrhundertgeschenk





100 x 18

Wien im Wandel der Zeit	5
Die Stadt als wachsender Organismus	29
Gebrauchsanleitung zur Planung einer Stadt	55
Die Stadt der voll vielen Bausteine	81
Von der Elektrischen zum elektrischen Busserl	119
Smarte City, g'scheites Wien	147
Lebenszufriedenheit und Bruttoglück	173
Wir träumen von der Zukunft	203



1920 war ein entscheidendes Jahr für die Wiener Stadtverwaltung. Mit der neuen Wiener Gemeindeverfassung vom 29. April 1920 wurde der Magistrat in Geschäftsgruppen und Magistratsabteilungen eingeteilt. Dies war die Geburtsstunde der MA 18 für Stadtentwicklung und Stadtplanung, die auf eine wechselvolle Historie zurückblickt. Obwohl sich im Laufe der Zeit Bezeichnungen und Aufgabengebiete immer wieder gewandelt haben, war die Zielsetzung einer zukunftsweisenden Stadtentwicklung – die unheilvolle Zeit des Nationalsozialismus ausgeklammert – stets klar. Es ging und geht bis zum heutigen Tag um die Schaffung vorausschauender Strategien in punkto Wohnen, Arbeiten, Grünraum, Mobilität und Infrastruktur.

Dass Wien so weltoffen, lebendig und lebenswert ist, ist nicht zuletzt auch einer vorausschauenden, intelligenten Stadtentwicklung geschuldet, die sich durch hohes Engagement, durch Inspiration und vor allem durch Leidenschaft für die Stadt auszeichnet. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken – und mir erlauben, es mit einem Wunsch zu verbinden: Mögen diese Innovationskraft und diese Lebensqualität uns allen weiterhin erhalten bleiben!



Michael Ludwig

Bürgermeister der Stadt Wien und Wiener Landeshauptmann, wohnt in Floridsdorf

Mit der MA 18 feiert eine bedeutende Wiener Magistratsabteilung heuer ihr 100-jähriges Jubiläum. Reisen wir ins Jahr ihrer Geburtsstunde zurück, so finden wir eine Stadt vor, die sich mit den Folgen eines Weltkriegs konfrontiert sieht, die mit gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Problemen zu kämpfen hat und die sich darüber hinaus als Hauptstadt einer noch jungen Republik in einer Identitätskrise befindet. Heute, im Jahr 2020, blicken wir auf eine Stadt, die bereits mehrfach zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt wurde – dieser Superlativ ist ein viel beachteter Beweis für die so grundlegende und nachhaltige Arbeit der Wiener Stadtentwicklung, für die ich mich an dieser Stelle bedanken möchte!

In 100 Jahren ist es Wien gelungen, sich einerseits treu zu bleiben und zugleich neue Wege zu beschreiten. Diesen Ansatz müssen wir weiter befolgen, denn die Klimakrise gefährdet unseren Planeten und unser Leben, wie wir es kennen. Im 21. Jahrhundert benötigen wir daher Weitblick, Strategien und Innovationen – damit unsere Stadt uns allen auch in Zukunft ein Zuhause sein und Wien als europäische Klimahauptstadt eine neue Vorreiterrolle einnehmen kann.



Birgit Hebein

Wiener Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung, wohnt im 15. Bezirk



Seit 100 Jahren gibt es also eine Magistratsabteilung 18, seit 100 Jahren ist die Stadtentwicklung somit fixer Teil der Verwaltung. Zu Beginn noch mit einem breiteren Aufgabenspektrum, das heute durch mehrere Dienststellen abgedeckt wird, etwa Baupolizei und Stadtgartenamt. Wir wollen das Jubiläum nutzen, um Stadt und Stadtentwicklung aus vielen Blickwinkeln zu reflektieren. Diese Publikation ist also keine klassische Festschrift, sicher nicht vollständig, und nicht alle Aspekte werden bis ins Detail dargestellt. Dafür wird der Blick auch in die Zukunft gerichtet: Wohin geht die Reise? Was sind unsere Herausforderungen? Und wie können wir uns mit anderen europäischen Städten gemeinsam weiterentwickeln?

Als Abteilung für strategische Konzepte setzen wir nicht um, sondern schaffen Grundlagen für das urbane Leben. Die gute Zusammenarbeit mit den anderen Planungsabteilungen und der Austausch über die Grenzen von Geschäftsgruppen hinweg stellen dabei einen maßgeblichen Erfolgsfaktor dar. Ich freue mich, wenn die Publikation Anlass für fachliche Diskussionen bietet – und so vielleicht sogar Neues entstehen kann. ❖

Andreas Trisko

Leiter der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18), wohnt in Hernals

100 Jahre Planung und Entwicklung in Wien auf 100 Seiten zusammengefasst: Das war der Plan. Doch die Arbeit an dieser Jubiläumspublikation mit einst noch nummerologischem Überbau hat eindeutig bewiesen, dass das nicht geht, denn Wien war und ist ein komplexer Mikrokosmos, ein heterogener Haufen von Menschen, Machern, Protagonistinnen, Plänen, Projekten, Entwicklungen, Träumen, Alpträumen, Unfällen, Zufällen, Wendungen, Überraschungen, Krisen, Konjunkturen und oft unvorhersehbaren Brüchen, die keiner Logik zu folgen scheinen – all das ist Stadt.

Um genau diese Vielfalt abzudecken, haben wir uns entschlossen, entsprechend viele Experten und Expertinnen vor den Vorhang zu holen: Wienerinnen und Wiener, Raumplaner, Stadtplaner, Architektinnen, Soziologen, Journalistinnen, Berater, Stadträtinnen, Planungsdirektoren, Historiker, Zukunftsforscher, Künstlerinnen, Sängerinnen, Fotografen, Zeichnerinnen, U-Bahn-Fahrerinnen, Träumer, Kritikerinnen und unverbesserliche Optimisten. Vielen Dank euch allen für das Mitwirken an diesem Buch! Und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine schöne Lektüre auf den nun vorliegenden, deutlich mehr gewordenen, nämlich insgesamt 228 Seiten! ❖

Wojciech Czaja

Architekturjournalist und Herausgeber, wohnt im 3. Bezirk





Wien im Wandel der Zeit







Wien um 1920 Eine Metropole im Umbruch

Vor genau hundert Jahren wurde die Magistratsabteilung 18 für Stadtregulierung, Gartenwesen und Bauberatung gegründet. Zu dieser Zeit erholte sich Wien gerade von den Folgen und Zerstörungen des Ersten Weltkriegs. Dennoch: Mit Elektrifizierung, rasendem Gefauche, Würfeluhren, Telefonzellen und vor allem neuen Planungsinstrumenten hat sich das Bild der Stadt rasch gewandelt.

Peter Payer

”

Was für furchtbar schwer wiegende Wiener Jahre sind das gewesen! Noch nie und nirgends hat sich wohl eine große Stadt, ein ganzer Menschenschlag in einer kurzen Zeit so gründlich verändert.

Ludwig Hirschfeld, 1921

”

Die Ausgangslage war nicht gerade einfach, wie Ludwig Hirschfeld, renommierter Journalist und Zeitdiagnostiker, unmissverständlich feststellte. Als Zentrum eines Reiches mit 53 Millionen Menschen war Wien zur vorvorigen Jahrhundertwende eine der führenden Metropolen Europas gewesen. In rasendem Tempo hatte man die Zwei-Millionen-Einwohner-Grenze erreicht und war zur viertgrößten Stadt des Kontinents und international anerkannten Weltstadt geworden. Eine dynamische Entwicklung, die – wie bekannt – durch den Ersten Weltkrieg jäh gestoppt wurde.

Die Folgen dieser epochalen Zäsur können rückblickend gar nicht hoch genug bewertet werden. Es war in jeder Hinsicht eine traumatische Erfahrung: sozial, wirtschaftlich, kulturell – aber natürlich auch aus stadtplanerischer und städtebaulicher Sicht. Aus der mächtigen kaiserlichen Reichshaupt- und Residenzstadt war die Kapitale eines republikanischen Kleinstaates geworden. Keine andere europäische Stadt hatte eine derart grundlegende Transformation zu bewältigen: Neue demokratische Strukturen waren zu schaffen, neue Verwaltungseinheiten, eine moderne Infrastruktur, ganz abgesehen vom höchst notwendigen Kampf gegen Hunger, Armut und Not.

Und das Elend war gewaltig. Die glanzvolle Metropole hatte sich in den letzten Kriegsjahren in eine schmutzige, finstere, sterbende Stadt verwandelt, mit tausenden Flüchtlingen, mit Mangel-

wirtschaft, Unterernährung, Krankheit und Tod. Die Mortalitätsrate lag um ein Vielfaches höher als in Berlin, Paris oder London. Aus der ganzen Welt kamen Journalisten angereist und berichteten ergriffen von dem einzigartigen urbanen Desaster, das sie hier vorfanden.

„ROTES WIEN“ ALS NEUE IDENTITÄT

Die Stadt musste sich neu erfinden. Ein erster wesentlicher Schritt dazu war die Trennung Wiens von Niederösterreich. 1920 beschlossen und Anfang 1922 in Kraft getreten, wurde Wien zum eigenen Bundesland mit deutlich mehr Gestaltungsspielraum als zuvor. Die Sozialdemokratische Partei war als führende politische Kraft aus den Wahlen hervorgegangen, ihr oblag es nun, das gewaltige Erneuerungsprogramm in Angriff zu nehmen. Das „Rote Wien“ sollte zur neuen Identität der Stadt werden. Dazu gehörte neben der bekannten

Franz-Josefs-Kai, 1920er-Jahre



Letztere war als Disziplin noch relativ jung. Erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts hatte sie sich – parallel zum Aufstieg des liberalen Bürgertums – als Wissenschaft etabliert und in den kommunalen Verwaltungen verankert. In Wien war erstmals 1898 eine eigene Abteilung für Stadtregulierung geschaffen worden, aus der nun, 1920, die neu geschaffene Magistratsabteilung 18 (Stadtregulierung, Gartenwesen, Bauberatung) hervorging. Zwar veränderten sich in der Folge deren Aufgaben in einigen Teilbereichen, die Stadtregulierung jedoch blieb stets die zentrale Agenda. Die Verabschiedung von sogenannten Regulierungsplänen – kurzum: die planvoll geordnete, nicht dem freien Spiel des Kapitals überlassene Entwicklung der Stadt – war für das Wien der Zwischenkriegszeit von essenzieller Bedeutung. Die Bezeichnung Magistratsabteilung 18 bestand bis zum Jahr 1927, danach wechselte diese mehrmals und wurde erst wieder 1946 eingeführt.

KEINE VIER MILLIONEN EINWOHNER

Die Rahmenbedingungen hatten sich radikal verändert. Die einstige, noch von Otto Wagner gehegte Vision, dass Wien künftig an die vier Millionen Einwohner haben werde, war obsolet geworden. Die Einwohnerzahl schrumpfte kontinuierlich und sollte schon 1920 nur mehr 1,8 Millionen betragen. Das räumliche Umfeld, aus dem sich die Metropole einst – demografisch wie ökonomisch – speiste, gab es nicht mehr. Große städtebauliche Vorhaben wie der U-Bahn-Bau, die Errichtung des Donau-Oder-Kanals oder die Elektrifizierung der Stadtbahn waren ins Stocken geraten und konnten letztlich nicht mehr umgesetzt werden. Allein die gut funktionierende techni-

sche Infrastruktur war geblieben und stellte sodann jenes Fundament dar, auf dem das „Rote Wien“ sein Wohlfahrtsprogramm starten konnte.

Wenn auch weiterhin auf öffentlichen Repräsentationsgebäuden die Kaiserkrone prangte und damit die imperiale Vergangenheit im Stadtbild deutlich präsent war, wurde das republikanische Wien in den folgenden Jahren doch zunehmend sicht- und spürbar. Mitte der Zwanzigerjahre konnte man bereits erfolgreich Zwischenbilanz ziehen und stolz auf den Imagetransfer der Stadt verweisen. Ein 1926 bis 1928 von der Kommune herausgegebenes Städtewerk – vier repräsentative Prachtbände mit dem Titel *Das neue Wien* – brachte dies paradigmatisch zum Ausdruck. Drei Jahre später publizierte Erich Leischner unter dem gleichen Titel einen neuen Gesamtplan der Stadt, der den geänderten Blick auf Wien auch kartografisch dokumentierte. Es herrschte Aufbruchstimmung.

Nicht nur die Physiognomie, auch die Atmosphäre der Stadt veränderte sich. Technisierung und Beschleunigung begannen, den urbanen Alltag zu prägen. Im öffentlichen Raum avancierte der Verkehr zum Inbegriff des modernen Lebens – real wie in seinen sinnlichen Ausprägungen: Immer weniger Pferde und Pferdefuhrwerke, immer mehr Automobile, Autobusse und Motorräder durchquerten die Stadt. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge hatte sich von rund 6.200 (1913) auf 11.700 (1921) fast verdoppelt, Tendenz stark steigend. 1926 wurde an der Opernkreuzung Wiens erste Verkehrsampel installiert. Ebendort wurden erstmals auch markierte Fußgeherstreifen auf der Fahrbahn angebracht, an anderen Orten wiederum verordnete man Kreisverkehre und Einbahnen. Straße und Gehsteig wurden deutlicher voneinander getrennt, alles im Dienste einer effizienten Organisation des Verkehrsgeschehens, das an Dichte und Tempo beständig zunahm.



Opernkreuzung mit Verkehrsampel und Würfeluhr, Ansichtskarte, 1926

HUPEN UND ANDERE LÄRMPLAGEN

Als Transportmittel für die Massen diente nach wie vor und mehr denn je die Straßenbahn. Ihr ausgedehntes Netz entwickelte sich zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Lücken wurden geschlossen, man trieb die bereits begonnene Elektrifizierung voran, verdichtete die Intervalle und verbilligte die Tarife. Die Beförderungszahlen stiegen sogleich sprunghaft, Wien wurde zur Straßenbahnstadt par excellence – mit internationaler Vorbildwirkung. Auch die Stadtbahn wurde endlich elektrifiziert und 1925 neu eröffnet. Ein weiteres attraktives Massenverkehrsmittel war entstanden. In den folgenden Jahren stieg die Mobilität der Stadtbewohner kontinuierlich und verlagerte sich immer mehr vom Gehen zum Fahren.

All dies hatte auch Auswirkungen auf die Lautsphäre der Stadt. Wie schon zur Jahrhundertwende entbrannte in den Zeitungen eine heftige Debatte um die „Plage des Großstadtlärms“. Maßnahmen wurden gefordert, um den Bewohnern ein Mindestmaß an Ruhe zu gewährleisten. Nicht nur der deutsche Kulturphilosoph Theodor Lessing, einer der Pioniere der europäischen Lärm-

schutzbewegung, registrierte bei seinem Wien-Besuch im Frühjahr 1927 „viel Lärm, rasendes Gefauche von Autos und elektrischen Bahnen selbst in der Nacht“. Auch der bereits erwähnte Ludwig Hirschfeld musste einige Jahre später zu seinem Leidwesen an sich selbst eine „zunehmende Gereiztheit und Überempfindlichkeit gegen die Außenwelt, insbesondere gegen Lärm“, konstatieren.

Es war die bekannte Lärm- und Nervositätsdebatte, die wieder auflebte und für steigenden Unmut in der Bevölkerung sorgte. Im Zentrum der Auseinandersetzung standen die Hupsignale der Automobile und Motorräder, die sich nun in immer größeren Teilen der Stadt bemerkbar machten. Der deutlich merkbare Anstieg der akustischen Intoleranz führte international und auch in Wien zur Gründung von Lärmschutzorganisationen. Im Jahr 1934 sollte dann auch der „Österreichische Verband gegen die Lärmplage“ mit Sitz in Wien ins Leben gerufen werden. ›

VOM LAMPENJUBILÄUM ZUR NEONRÖHRE

Auch optisch war das Stadtbild mittlerweile ein anderes geworden – insbesondere in der Nacht. 1923 hatte der Wiener Gemeinderat die flächen-deckende Einführung der elektrischen Beleuchtung beschlossen. Mit der Herstellung der notwendigen Infrastruktur zur Stromerzeugung konnte die Zahl der elektrischen Lampen in der Folge rasch gesteigert werden. Voll Stolz feierte die Stadtverwaltung nun ein „Lampenjubiläum“ nach dem anderen: Im Jänner 1926 wurde die 5.000. Lampe in der Kalvarienberggasse in Betrieb genommen, im April 1927 die 10.000. Lampe am Margaretengürtel, im November 1929 die 20.000. Lampe in der Heiligenstädter Straße.

Wobei die einzelnen Straßen mit unterschiedlichen Lichtstärken ausgestattet wurden. So strahlten die großen Verkehrs- und Geschäftsstraßen mehr

als doppelt so hell wie einfache Wohnstraßen, diese wiederum deutlich heller als die Landstraßen in den Vororten. Eindeutige Lichtzentren waren die Innenstadt mit Ringstraße und Kärntner Straße, die Mariahilfer Straße, die Praterstraße und das Vergnügungszentrum des Praters. Insgesamt erstrahlte das elektrisch beleuchtete Wien jener Jahre rund zehnmal heller als das alte Wien der Gaslaternen. Mit einem beleuchteten Straßennetz von fast 600 Kilometer Länge gehörte die Metropole schon Ende der 1920er-Jahre zu den bestbeleuchteten Großstädten der Welt.

Auch die Anstrahlung ausgewählter Gebäude trug zur neuen Lichtwirkung mit bei. Das Wiener Stadtbauamt erstellte eine Liste jener Sehenswürdigkeiten, die nachts mit speziellen Lichteffekten hervorgehoben werden sollten – allen voran Rathaus, Parlament, Hofburg, Oper, Karlskirche, Messepalast und Äußeres Burgtor.



Kärntner Straße bei Nacht, 1928

Die sukzessive Beleuchtung des öffentlichen Raumes, die lichtmäßige Inszenierung von Fassaden, Eingängen und Schaufenstern verwandelten die Straßen in einen visuellen Erlebnisraum. Wobei neben den Glühbirnen immer öfter eine neue Art der Leuchtreklame zum Einsatz kam, die bunter und formenreicher war: die Neonröhre. An der Fassade des Café Payr, einem bekannten Treffpunkt der Filmwelt am Getreidemarkt, erstrahlte 1923 Wiens erste Neonreklame. In den folgenden Jahren waren es vor allem Großkinos und Warenhäuser, die mit spektakulären Werbungen beeindruckten. In der Zeitschrift *Moderne Welt* hieß es 1928 euphorisch: „Heute erstrahlen auch in Wien die großen Geschäftsstraßen (...) in den verschiedensten Farben der Lichtreklame, wodurch ein abendlicher Spaziergang durch die City von Wien zu einem eigenartigen, reizvollen Genuß wird. Die Elektrizität hat den Kampf gegen die Finsternis siegreich aufgenommen.“

IM AMTLICHEN ZEICHEN DES PAPIERKORBES

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde den neuen Verhältnissen angepasst. Fahrbahn- und Gehsteigflächen, die im Krieg arg in Mitleidenschaft gezogen worden waren, wurden so zügig wie möglich instand gesetzt. Die Befestigung der Straßen erfolgte nunmehr verstärkt durch Kleinsteinpflaster, Asphalt sowie Makadambeläge. Oberste Ziele waren die Gewährleistung der Verkehrszirkulation und die Verbesserung der Straßenhygiene. Gestank, Schmutz und Staub, einst vielgeschmähte Geißel der Großstadt, sollten durch möglichst glatte Oberflächen sowie forcierte Reinigung und Bespritzung der Straßen hintangehalten werden. Die moderne Stadt war – internationalen Vorbildern gemäß – eine hygienische Stadt. 1925 wurde denn auch im Messepalast eine große Ausstellung eröffnet, die sich dem Thema Hygiene in all ihren Facetten widmete.

Dem Diktum der Sauberkeit trug auch die Einführung eines neuen Straßmöbels Rechnung: Ab 1924 wurden rund 6.000 „Abfallsammelkörbe“ aufgestellt. Die zylindrischen, aus durchbrochenen Eisengitter geformten Behälter waren an den Masten von Beleuchtungskörpern oder Verkehrsschildern montiert, darüber wies ein Schild mit der Aufschrift „Abfälle nicht wegwerfen, sondern ...“ auf den unmissverständlichen Zweck derselben hin. Die Wiener Polizei war angewiesen, Zuwiderhandelnde konsequent zu bestrafen. Für viele ein ungewohnt strenges Gebot, wie Ludwig Hirschfeld anmerkte, für den Wien nun eindeutig „im amtlichen Zeichen des Papierkorbes“ stand. ›

Öffentlicher Papierkorb,
1920er-Jahre



Parallel dazu erfuhr auch die hausbezogene Müllentsorgung eine Modernisierung. Tausende Coloniakübel wurden ab 1923 in den Höfen aufgestellt, das System der staubfreien Müllabfuhr wurde flächendeckend im Stadtgebiet eingeführt und war bereits fünf Jahre später weitgehend abgeschlossen. In relativ kurzer Zeit war Wien somit deutlich sauberer und gesünder geworden.

WIEN UND DIE WOHNUNG DES KOLLEKTIVS

Der öffentliche Raum, verstanden als „Wohnung des Kollektivs“ (Walter Benjamin), präsentierte sich immer mehr im Gewand der Moderne. Zwar war er schon seit dem 19. Jahrhundert mit standardisierten Requisiten wie Bänken, Brunnen, Bedürfnisanstalten,

Beleuchtungskörpern oder Reklametafeln ausgestattet worden, eine erneute Verdichtung und Nachjustierung schien jedoch vonnöten. Das neue Stadtmobilium stand nun nicht nur im Zeichen der Hygiene, sondern diente vor allem der Kommunikation.

Tausende Plakatwände und über 300 Litfaß- und Reklamesäulen besicherten Wien schon bald einen internationalen Spitzenplatz auf dem Gebiet der Außenwerbung. Diese lag zum überwiegenden Teil in den Händen der Städtischen Ankündigungsunternehmung (Gewista), die 1921 gegründet und zwei Jahre später um die Tochterfirma Wipag erweitert worden war. Wobei sich die enorme Reklamedichte insbesondere in der Innenstadt und entlang der Ringstraße manifestierte.

Literatur

- Felix Czeike, Peter Csenedes: *Die Geschichte der Magistratsabteilungen der Stadt Wien 1902–1970*, Bd. 1, Wien 1971.
- Gemeinde Wien (Hg.): *Das neue Wien*, 4 Bde., Wien 1926–1928.
- Ludwig Hirschfeld: *Wo sind die Zeiten ... Zehn Jahre Wien in Skizzen*, Wien–Berlin 1921.
- Ludwig Hirschfeld: *Wünsche gute Unterhaltung! Vergnügungen eines Nervösen*, in: *Neue Freie Presse*, 20. 1. 1935, S. 8.
- Wolfgang Kos (Hg.): *Kampf um die Stadt. Politik, Kunst und Alltag um 1930*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Wien 2010.
- Theodor Lessing: *Wien, wie ich es sah*, in: *Neue Illustrierte Zeitung*, 15. 5. 1927, S. 2f.
- Moderne Welt. Kultur und Gesellschaft*, Österreichische Revue, H. 17, 1928.
- Alfred Pfoser, Andreas Weigl (Hg.): *Im Epizentrum des Zusammenbruchs. Wien im Ersten Weltkrieg*, Wien 2013.
- Werner Michael Schwarz, Georg Spitaler, Elke Wikidal (Hg.): *Das Rote Wien 1919–1934. Ideen, Debatten, Praxis*, Ausst.-Kat. Wien Museum, Basel 2019.
- Rudolf Tillmann (Hg.): *Hundert Jahre Wiener Stadtbauamt 1835–1935. Festschrift der Technikerschaft des Wiener Stadtbauamtes und der großen technischen Unternehmungen der Stadt Wien*, Wien 1935.



Telefonzelle am Karlsplatz, um 1920



Hier konnte man auch immer häufiger auf öffentliche Fernsprechanlagen treffen. Die Zahl der Telefonzellen, im modernen Look des Modells „Kiosk“, sollte bis 1930 auf 1.300 Stück steigen und sich sukzessive im ganzen Stadtgebiet verteilen. Gleiches galt für die öffentlichen Uhren, die in Form der Würfeluhr zum bestimmenden kommunalen Zeitanzeiger avancierten. Sie steckten das Wiener Territorium gleichsam chronometrisch ab und wurden so zum Symbol für den unbeugsamen Takt urbanen Lebens, aber auch ganz generell für den Anbruch einer neuen Zeit. ▮

Peter Payer, geboren 1962 in Leobersdorf, studierte Geschichte, Geografie, Raumforschung und Raumordnung in Wien. Ab 1990 arbeitete er in diversen Büros für Architektur und Stadtforschung sowie ab 1994 im Bereich der Stadterneuerung (Gebietsbetreuung Wien-Brigittenau). Heute ist er als Historiker, Stadtforscher und Publizist tätig. Er führt ein Büro für Stadtgeschichte und arbeitet als Kurator im Technischen Museum Wien. Zahlreiche Publikationen, zuletzt *Der Klang der Großstadt. Eine Geschichte des Hörens, Wien 1850–1914* (Böhlau, 2018).

stadt-forschung.at



Zwischen Beharrung und Umbruch

Das Wien des 20. Jahrhunderts zeichnet sich durch viele gestaltgebende Widersprüche aus: Große Katastrophen, kaiserlicher Nachhall, Eiserner Vorhang, Moderne und Postmoderne, monofunktionale Großprojekte und nicht zuletzt eine zunehmend differenzierte Einbeziehung von Mitsprache und Partizipation tragen zur allmählichen Entwicklung und Verwandlung dieser Stadt bei.

Erich Raith

Kaiser Franz Joseph I. wurde 1830 im Schloss Schönbrunn geboren und ist 1916 ebenda gestorben. Wenn man das Wien seines Geburtsjahres mit dem seines Sterbejahres vergleicht, wird einem bewusst, welch unglaublich „Große Transformation“¹ hier in der Zeitspanne eines einzigen Menschenlebens stattgefunden hatte. Scheinbar alles hatte sich in dieser Epoche grundlegend verändert – die Dimension der Stadt, ihre baulich-räumlichen Strukturen, ihre visuellen Stadtbilder, doch der wahrscheinlich größte Wandel betrifft das städtische Leben.

Mit dem Ersten Weltkrieg fand diese radikale Transformation ihr Ende. Der Blick auf die Entwicklung Wiens zeigt, dass aber nicht nur politische Katastrophen dafür verantwortlich waren. Vielmehr galt der gründerzeitliche Stadtbau mit seinen dahinterstehenden Programmen gegen Ende der 1910er-Jahre als weitestgehend abgeschlossen. Dazu zählen beispielsweise die Schleifung der Stadtbefestigungen, die Bebauung des Glacis, die Regulierung der Wiener Fließgewässer, die Herstellung der Hochquellwasserleitungen, die Implementierung eines Stadtbahnnetzes, die Errichtung öffentlicher Großbauten wie etwa Spitäler, Schulen, Kasernen, Verwaltungsbauten und Friedhöfe sowie etliche raumgreifende Stadterweiterungen ins Umland. Die Resultate dieser Transformation bilden für Wien bis heute eine tragfähige stadt- und infrastrukturelle Basis. Lediglich das monumentale Kaiserforum blieb ein städtebauliches Fragment und ein viel-sagendes Symbol für den Niedergang der Monarchie.

KATASTROPHEN UND IHRE BEWÄLTIGUNG

Nach dem Ersten Weltkrieg stellte sich die Situation völlig anders dar. Im Wien der Zwischenkriegszeit befasste man sich nicht mit grandiosen Stadtvisionen, sondern hatte unter schwierigen Bedingungen die grundlegende

Lebensfähigkeit der Stadt zu erhalten. Aus historischer Distanz betrachtet erscheinen die städtebaulichen Ambitionen des „Roten Wien“ alles andere als revolutionär. Man hat kontinuierlich an der bürgerlichen Stadt weitergebaut und ihre Baulücken harmonisch geschlossen. Auch dem Block als städtebaulicher Grundfigur ist man treu geblieben – selbst wenn man ihn in Richtung „Superblock“ weiterentwickelt und die solchermaßen gewonnenen Hofräume als neuartige halböffentliche Gemeinschaftsräume ausgewiesen hat. Als schwaches Echo klangen immer wieder die alten imperialen Themen durch, etwa wenn Großwohnanlagen als „Volkswohnungspaläste“ bezeichnet wurden oder wenn der Gürtel von der Kommunalpolitik als „Ringstraße des Proletariats“ inszeniert wurde.

Erst die Stadtplaner des Nationalsozialismus wandten sich wieder mit Begeisterung den monumentalen Raumfiguren des Systems Ringstraße und den Visionen eines exorbitanten „Groß-Wien“ zu. Außer sechs Flak-Türmen blieb von all diesen in der Nazi-Zeit geschmiedeten Plänen wenig übrig. Das eigentliche Resultat waren Tod und Zerstörung in Folge des Zweiten Weltkriegs. Und so stand Wien nach 1945 vor den Herausforderungen des Wiederaufbaus. Hier lassen sich zwei Entwicklungslinien feststellen:

Einerseits wurde im baulichen, insbesondere im gründerzeitlichen Bestand eine Strategie der Stadtreparatur verfolgt, die einen Kompromiss zwischen Bewahrung vertrauter Stadtbilder und angemessener Modernisierung anstrebte. Andererseits folgte man in den – im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen quantitativ bescheidenen – Stadterweiterungsgebieten „modernen“ Leitbildern, wie sie etwa von Johannes Göderitz, Hubert Hoffmann und Roland Rainer in ihrem 1957 erschienen Buch *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt* beschrieben worden waren.

¹ Nach Rolf Peter Sieferle: *Rückblick auf die Natur*, München 1997. Das Zitat ist in Anlehnung an den vom ungarisch-österreichischen Wirtschaftssoziologen Karl Polanyi 1944 geprägten Begriff der „Great Transformation“ zu verstehen, mit dem dieser den durch die Industrialisierung bewirkten sozialen und wirtschaftlichen Umbruch westlicher Gesellschaften charakterisierte.

Der Architekt Roland Rainer, der von 1958 bis 1963 oberster Stadtplaner von Wien war, gilt als leidenschaftlicher Vordenker und Propagandist dieser städtebaulichen Haltung, die ihren Niederschlag nicht nur in einem 1962 veröffentlichten *Planungskonzept Wien* fand, sondern auch in der Umsetzungspraxis dieser Jahre. Diese Haltung übernahm einige sehr unterschiedliche Denkschulen (von der Gartenstadtbewegung des späten 19. Jahrhunderts bis zu nationalsozialistischen Städtebau-Konzepten), die über alle Ideologien hinweg jedoch eines gemeinsam hatten – und zwar die bis zur radikalen Ablehnung gehende Skepsis gegenüber der alten, dichten, steinernen Stadt mit ihrem typischen gebäude- und raumtypologischen

Repertoire und ihren charakteristischen Systemeigenschaften.

Die beiden titelgebenden Zielvorstellungen „Gliederung“ und „Auflockerung“ standen hier für die strikte räumliche Trennung von Nutzungen und sozialen Milieus, also für den Abbau von Komplexität und Dichte – und letztendlich auch für den Abbau von Urbanität. Das Wunschbild der autogerechten Stadt war eine zwingende Konsequenz daraus. Durch die bereits 1933 verfasste Charta von Athen mit ihrem Appell für eine strikte räumliche Separierung der Daseins-Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr bekam diese ideengeschichtliche Entwicklung nach dem Krieg einen zusätzlichen Schub.



ABSTANDSGRÜN UND ANDERE PHÄNOMENE DER MODERNE

Aufgrund der veränderten geopolitischen Lage hatte Wien in der Nachkriegszeit nicht den gleichen Entwicklungsdruck wie andere europäische Metropolen, in denen in großem Umfang dezentrale Trabantenstädte entstanden, die den funktionalistischen Planungsleitbildern der Moderne entsprachen. Als eines der bis heute prägenden Wiener Musterbeispiele gilt etwa die Großfeldsiedlung im 21. Bezirk, die zwischen 1966 und 1973 als kommunales Großwohnbauprojekt für über 20.000 Einwohner realisiert wurde und die bis zu 17-geschossige Wohnbauten mit entsprechendem Abstandsgrün aufweist.

Charakteristisch für diese Phase der Stadtentwicklung ist jedenfalls, Städtebau als Planung und Umsetzung architektonischer Großprojekte auf möglichst großen und zusammenhängenden Bauarealen zu interpretieren, die oft die Handschrift eines einzigen Architekten aufweisen, wie zum Beispiel der Wohnpark Alterlaa (Planungsbeginn 1968), die Großwohnsiedlung Rennbahnweg (1974 bis 1977) oder die Großwohnanlage Am Schöpfwerk (1976 bis 1980). Den zeit-typischen städtebaulichen Leitbildern entsprechend wurde 1970 auch der erste Abschnitt der Stadtautobahn eröffnet: die berühmte Südosttangente. Sogar im Bereich der Freiraumplanung prägten singuläre Großprojekte die Entwicklung, allen voran die WIG 64, die Wiener Internationale Gartenschau im Donaupark.

Selbst die Zusammenschau der großmaßstäblichen städtebaulichen Entwicklungen nach dem Krieg ergibt keine so grundlegende Transformation der Stadt, wie es der Stadtbau des 19. Jahrhunderts gewesen war. Eher könnte man sie als Fortschreibungen, Aktualisierungen oder Nachbesserungen bereits laufender Entwicklungen charakterisieren. Es ist aber auch

unübersehbar, dass im Laufe der Zeit verschiedene Entwicklungstendenzen als problematisch erkannt wurden und dass kritische Neubewertungen zu korrigierenden oder kompensierenden Gegenbewegungen geführt haben, die sich zu Beginn der 1970er-Jahre verdichteten und sich in vielfacher Hinsicht als richtungsweisend herausstellten.

STAKKATO AN NEUORIENTIERUNGEN

1972 veröffentlichte der Club of Rome den berühmten Bericht *Die Grenzen des Wachstums*. Kurz darauf folgte die erste Ölpreiskrise im Jahr 1973, die der industrialisierten Welt ihre Abhängigkeit von fossiler Energie unmittelbar vor Augen führte. Im österreichischen Kontext war die Volksabstimmung gegen das Kernkraftwerk Zwentendorf (1978) bewusstseinsbildend. Zunehmend begann man, auch die bestehenden baulich-räumlichen Strukturen als wertvolle Ressourcen zu interpretieren und entsprechend zu bewerten.

Wien war damals im Schatten des nahen Eisernen Vorhanges in einer untypischen Situation: Im Unterschied zu anderen europäischen Metropolen stagnierte die Stadtentwicklung, obwohl Wien keine notleidende Stadt mehr war und davon durchaus profitierte, dem goldenen kapitalistischen Westen anzugehören. Die Stadt nützte diese Situation konsequent für richtungsweisende Aktivitäten im Hinblick auf eine nachhaltige Verbesserung bestehender Stadtstrukturen.

1972 wurde in Wien eine Altstadterhaltungsnovelle beschlossen, die unabhängig vom Denkmalschutz die Möglichkeit der Ausweisung von Schutzzonen schuf. 1974 wurde die Kärntner Straße zur ersten Fußgängerzone Wiens umgestaltet. Im selben Jahr begann mit dem Stadterneuerungsgesetz auch die beeindruckende Erfolgsgeschichte der „Sanften Stadterneuerung“, die seit damals eine kontinuierliche Aufwertung besonders der gründerzeitlichen Stadtteile

bewirkt und bislang der Stadt ein ausreichendes Maß an sozialer und funktionseller Komplexität bewahren konnte.

DIE ENTWICKLUNG IST IM FLUSS

Ein weiteres epochales Projekt dieser Zeit war die Zweite Donauregulierung, die Wien eine Neue Donau und eine über 20 Kilometer lange Donauinsel bescherte, die trotz hoher Kosten nicht immobilienwirtschaftlich verwertet, sondern als grüner Erholungsraum gestaltet wurde. Durch dieses Projekt, das als rein technisches Hochwasserschutzprojekt angedacht worden war, erlebt Wien zur Zeit einen magischen Moment seiner Geschichte: Der Wiener Donaoraum verliert nach und nach seinen seit der Gründung Vindobonas dominierenden Charakter, eine stark wirksame Barriere und Grenze zu sein, und entwickelt sich zu einer neuen, vitalen Stadtmitte, die als kontinentaler Transitraum weit über die Stadtgrenzen hinaus weist.

1977 erschien ein vielbeachtetes Buch, mit dem Charles Jencks den Begriff der Postmoderne auf Architektur und Städtebau übertrug und so diverse Tendenzen bekräftigte, die auf eine Neubewertung urbaner Bautraditionen abzielten: *The Language of Postmodern Architecture*. Das Leitbild der funktionalistischen, gegliederten und aufgelockerten Stadt wurde demnach erstaunlich rasch durch eines der kompakten, funktionell und sozial feinkörnig gemischten, mehrdeutigen und vielschichtigen „Stadt der kurzen Wege“ ersetzt. „Neue Urbanität“ wurde zu einem interdisziplinär vieldiskutierten Thema, das in weiterer Folge zur Frage führte, ob das Entstehen von Urbanität überhaupt über die etablierten Methoden und Instrumente hoheitlich agierender Planungsinstanzen erreichbar ist oder nicht. Spätestens das an einer Volksbefragung gescheiterte Projekt der EXPO 95 machte deutlich, dass Stadtplanung ohne die konstruktive Einbeziehung der Bevölkerung nicht mehr funktioniert.



VON DER MONOFUNKTIONALITÄT ZUR BALANCE

Die heute in diversen Stadtentwicklungs- und Strategieplänen sowie in zahlreichen Masterplänen und Fachkonzepten ausgewiesenen Zielorientierungen der Stadtentwicklung erweisen sich durchwegs als Weiterentwicklungen jener Ansätze, die seit den 1970er-Jahren zunehmend an Bedeutung und Tragfähigkeit gewonnen haben. Die Ausrichtung an Themen der Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz bekommt aktuell durch die Herausforderungen der Klimawandelanpassung ein zusätzliches Gewicht. Der integrierte Nationalpark Donau-Auen verweist auf Neuinterpretationen städtischer Ballungsräume sowie auf ein neues synergetisches Verhältnis zu allem, was als urbane Natur bezeichnet werden kann.

Eine reine Top-down-Stadtplanung ist längst von einem breiten Repertoire partizipativer Planungsmodelle abgelöst worden. Die Monofunktionalität von Stadträumen und Gebäudetypen erscheint – zumindest im theoretischen Diskurs, vielleicht noch nicht in jeder Alltagspraxis – überwunden. Die umstrittene Umgestaltung der Mariahilfer Straße zur Fußgänger- und



Begegnungszone ist hier als *das* realisierte Schlüsselprojekt schlechthin zu nennen. Und dennoch: Die Entwicklung entsprechender gebäudetypologischer Programme sowie ihre quantitativ spürbare Umsetzung haben in dieser Hinsicht – speziell im Bereich des immer noch funktionalistisch gedeuteten Wohnbaus – einen dringenden Aktualisierungsbedarf.

Offensichtlich aber gelingt in Wien eine angemessene Balance zwischen Stadterneuerung, innerer Stadterweiterung und Stadtwachstum nach außen, durch die ein reichhaltiges Gefüge differenzierter urbaner Milieus entsteht. Darin mag einer der Gründe verborgen liegen, warum Wien schon seit Jahren in diversen Rankings als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität ausgewiesen wird. Auch wenn sie dafür sicher nicht alleinverantwortlich ist – ganz unschuldig wird die Wiener Stadtplanung an diesem Ergebnis wohl auch nicht sein. ▽

Erich Raith, geboren 1954 in Wien, studierte Architektur an der TU Wien, wo er auch von 1991 bis 2019 am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen in Lehre und Forschung tätig war. 1999 habilitierte er im Fach Stadt- und Siedlungsmorphologie. Seit 1989 arbeitet er als freischaffender Architekt in Wien. Sein Themenschwerpunkt ist nachhaltige Stadtentwicklung auf allen Maßstabsebenen. Er hat zahlreiche Projekt- und Arbeitsgemeinschaften, u. a. mit den Architekten Wolfgang Reinberg, Martin Treberspurg, Reinhardt Gallister, querkraft, nonconform und AllesWirdGut.

A close-up portrait of Wojciech Czaja, an older man with white hair and red-rimmed glasses, wearing a white shirt and a grey patterned tie. He is gesturing with his hands as if speaking. The background is dark and out of focus.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Hannes Swoboda

**„Wir brauchen
wieder Visionen und
unverwechselbare
Identitätsbilder“**

In den Jahren 1989 und 1995 war Wien Zentrum von geopolitischen Großereignissen. Welche Auswirkungen hatte dieser europäische Wandel auf die Stadtplanung? Hannes Swoboda, damals Planungsstadtrat von Wien, über Zaha Hadid, Ostblockbusse und die geplatzte Weltausstellung.

Von 1988 bis 1996 waren Sie Stadtrat für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehr, zuletzt auch für Außenbeziehungen der Stadt Wien. Fehlt Ihnen die urbane Materie manchmal?

Swoboda: Natürlich! Die Zeit als Planungsstadtrat habe ich als sehr inspirierend erlebt. Ich erinnere mich noch gut an das wirklich spannende Gefüge zwischen dem, was realisiert wird, und dem, was nicht realisiert wird.

Wie ist denn das Verhältnis zwischen dem Realisierten und Unrealisierten?

Swoboda: Im Großen und Ganzen sind die meisten Projekte tatsächlich Realität geworden. Wenn auch nicht immer in der intendierten Form.

Wie war Wien damals?

Swoboda: Als ich studiert habe, war Wien eine graue, depressive, manchmal auch gesichtslose Stadt, in der wenig Zukunft passiert ist. Doch das Gute ist, dass in so einer Situation Umbrüche sehr willkommen sind, ja regelrecht herbeigesehnt werden. Als ich 1988 Stadtrat geworden bin, gab es schon eine Vielzahl von Personen und Ansätzen, die sich darum bemüht haben, aus dieser grauen Hemisphäre auszubrechen.

Bei der Volkszählung 1981 hatte Wien mit 1,53 Millionen Einwohnern den Tiefststand des 20. Jahrhunderts. Bis Ende der Achtzigerjahre hat sich dieser Wert minimal erholt. Wie übernimmt man die Agenden für eine Stadt so einer Situation?

Swoboda: Das haben wir uns damals auch gefragt! Die Stagnation hat sich, wie Sie sich vorstellen können, in einer gewissen Ungeduld und Unzufriedenheit niedergeschlagen. Aber wir wussten bereits, dass Wien in den kommenden Jahren wachsen würde. Die demografischen Prognosen waren eindeutig. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989, nur ein Jahr nach meinem Amtsantritt, wurde das Zukunftsszenario aber um ein Vielfaches übertroffen.

Welche Konsequenzen hatte der Untergang des Ostblocks auf die Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung?

Swoboda: Wir haben gehofft, dass Wien vom Ende seiner europäischen Randlage stark profitieren wird, dass sich hier viele internationale Konzerne niederlassen würden. Das hat sich nicht im erhofften Ausmaß erfüllt. Das liegt nicht zuletzt daran, dass sich die global wirtschaftliche Situation in diesem Zeitraum massiv verändert und das Gefüge durcheinandergebracht hat. Weitaus mehr Konsequenzen hatte der Fall des Eisernen Vorhangs auf sozialer und demografischer Ebene. Daher haben wir uns in den Jahren nach 1989 darauf konzentriert, die Verkehrssituation zu optimieren und die Lebens- und Grünraumqualität in der Stadt zu erhalten.

Europa war komplett im Umbruch. Kann man in so einer Situation überhaupt noch von Stadtplanung sprechen? Oder eher von kommunalem Reagieren auf die Europapolitik?

“
Im Großen und Ganzen sind die meisten Projekte tatsächlich Realität geworden.
“

“
Ich wünsche
mir Visionen
und einzigartige,
unverwechsel-
bare Identitäts-
bilder.
“

Swoboda: Natürlich hat sich das Stadtbild in dieser Zeit kurzfristig massiv verändert. Ich erinnere mich noch gut an die vielen Busse aus dem Osten, die Tag für Tag Tausende Touristen zum Einkaufen nach Wien gebracht haben. Aber den Einfluss auf Stadtplanung und Stadtentwicklung würde ich in dieser Hinsicht nicht überbewerten. Wir waren durchaus in der Lage, gute mittel- und langfristige Planung zu machen.

Mit dem Zusammenwachsen zwischen Ost und West waren Wien und Bratislava plötzlich so nah wie schon lange nicht mehr. Manche sprechen auch heute noch von Twin-City.

Swoboda: Das ist Marketing. Das Zusammenwachsen von Wien und Bratislava zu einer Twin-City war damals eine Option. Diese Option wurde leider – und zwar von beiden Seiten – nicht wahrgenommen. Der Zug ist abgefahren.

Ein weiterer Umbruch war der EU-Beitritt Österreichs am 1. Jänner 1995. Welche Auswirkungen hatte diese politische Entwicklung auf Wien?

Swoboda: 1995 hatte weitaus weniger Auswirkungen als das Jahr 1989. Aber immerhin war es dank dem EU-Beitritt möglich, den Gürtelraum mithilfe von EU-Mitteln zu entwickeln. Wir konnten einige schöne Projekte realisieren. Trotzdem: Eigentlich ist es grotesk, dass unter den Gürtelbogen unter der U6, in diesem wunderbaren linearen Bauwerk in zentraler Lage, auch heute noch unattraktive und ungenutzte Lager dominieren. Da wäre mehr möglich.

Was ist Ihnen in Ihrer Zeit als Planungstadtrat gut gelungen?

Swoboda: Oh, ich blicke auf einige Dinge mit gutem Gefühl zurück. Zwar ist es uns nur begrenzt gelungen, Wien als internationalen Wirtschaftsstandort zu etablieren, aber immerhin haben wir einige Unternehmen und Konzerne durch die hohe Lebensqualität nach Wien locken können. Ein weiterer

Erfolg, würde ich sagen, ist das Schulbauprogramm 2000, mit dem wir viele spannende Projekte realisiert haben. Und im Wohnbau haben wir damals die widmungstechnischen Voraussetzungen für rund 10.000 neue Einheiten pro Jahr geschaffen.



In Ihre Amtszeit fällt auch die ins Leben gerufene und schließlich abgesagte EXPO in Wien und Budapest.

Swoboda: Mit der Weltausstellung wollten wir Wien international platzieren, weil klar war, dass wir im internationalen

Wettbewerb mithalten müssen. Natürlich war das Nicht-Zustandekommen der Weltausstellung für uns alle eine gewisse Enttäuschung. Im Rückblick muss ich sagen: Ich habe das Resultat der Volksbefragung weniger wegen der verunmöglichten Expo bedauert – vielmehr aufgrund der mentalen Ein-



stellung des Verschließens und Ablehens, die dadurch sichtbar geworden ist. Ich bin ein Optimist: Das Gute daran ist, dass mit dem Nein ein großes Areal für städtebauliche Entwicklung frei geworden ist.

Für die Donauplatte ...

Swoboda: Bei der Umsetzung des Projekts hätte man aus heutiger Sicht mehr Fokus auf Ökologie und Nachhaltigkeit legen müssen. Fehler sind Teil jeder Stadtplanung. Fehler sind unvermeidlich.

Ein weiteres Projekt, für das Sie sich stark gemacht haben, war die Neugestaltung und Attraktivierung des Donaukanalufers. Im Rahmen des „Leitprojekts Donaukanal“ haben Sie damals Zaha Hadid nach Wien eingeladen. Warum gerade Hadid?

Swoboda: Als ich Planungsstadtrat geworden bin, waren in Wien einige Architekten beschäftigt, die sich nicht so sehr durch die baukünstlerische Qualität als vielmehr durch ihre guten Beziehungen ausgezeichnet haben. Das hat mich ehrlich gesagt etwas traurig gemacht, denn ich sehe Architekten als Kulturschaffende, die einen wertvollen Beitrag zur Stadt leisten können. Diesen damals fehlenden architektonischen Wettbewerb wollte ich gezielt fördern und etablieren – und dazu war auch ein bekannter internationaler Name eine wertvolle Geste. Hadid war eine gute, interessante Architektin, aber natürlich war die Einladung nach Wien auch ein bewusst gesetztes symbolisches Zeichen.

Sind Sie mit dem Resultat von Zaha Hadid zufrieden?

Swoboda: Nein, keineswegs, da braucht man sich nichts vorzumachen. Das Wohnprojekt von Zaha Hadid ist städtebaulich in die Hose gegangen. Es war als Impuls gedacht, der leider keine städtebaulichen Konsequenzen mit sich gezogen hat – jedenfalls nicht in dem Ausmaß, wie wir uns das vorgestellt hatten.

Was ist das Learning daraus?

Swoboda: Das Learning ist, dass Kompromisse manchmal nicht angebracht sind. Bei manchen Dingen muss man einfach härter und konsequenter sein.

Ist das in der Stadtplanung möglich?

Swoboda: Natürlich! Ich kann mich an ›

„
Ein immens
wichtiger Punkt
ist die Wechsel-
wirkung zwi-
schen Stadt und
Digitalisierung.
“

Hannes Swoboda, geboren 1946 in Bad Deutsch-Altenburg, studierte Rechtswissenschaften und Volkswirtschaftslehre. Von 1972 bis 1976 leitete er die wirtschaftswissenschaftlichen Abteilung in der Wiener Arbeiterkammer, von 1976 bis 1986 die Abteilung für Kommunalpolitik. 1986 wurde er Klubobmann der Sozialistischen Fraktion. Von 1988 bis 1996 war er Stadtrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung – und zwischenzeitlich auch für Personal, Verkehr und Außenbeziehungen der Stadt Wien. Von 1996 bis 2014 war er Mitglied des Europäischen Parlaments und stieg dort zunächst zum stellvertretenden, später zum Fraktionsvorsitzenden der SPE auf. 2014 zog er sich aus dem politischen Leben zurück. Heute ist er Präsident des Architekturzentrum Wien (AzW) und des International Institute of Peace.



heftige Auseinandersetzungen zwischen mir und einigen Kollegen auch aus der eigenen Fraktion erinnern, wobei der damalige Bürgermeister Helmut Zilk stets eine vermittelnde Rolle spielte. Vieles in der Politik – und auch in der Stadtplanungspolitik – hat mit Argumentation und Durchsetzungsvermögen zu tun.

Wurde Stadtplanung früher emotionaler betrieben als heute?

Swoboda: Ich will nicht verklären, aber ja, früher haben wir Politik mit Emotion betrieben. Das liegt auch an der Zeit. Vieles war damals im Umbruch. Man wollte einfach mehr, man hatte Visionen.

Und heute?

Swoboda: Heutzutage leidet die Stadtplanungspolitik unter dem fehlenden Willen. Maria Vassilakou war als Planungsstadträtin eine manchmal polarisierende Figur, die Freunde und Feinde hatte. Aber auf jeden Fall hatte sie eine verkehrspolitische Vision, und dafür hat sie sich eingesetzt. Diesem Willen verdanken wir, dass einige Straßen in Wien heute ganz anders aussehen als noch vor zwei Legislaturperioden.

Welches Willen treibt Sie an?

Swoboda: Eine schwierige Frage. Die Stadt Wien ist wunderbar verwaltet und funktioniert in vielen Belangen einfach perfekt. Das ist keine Selbstverständlichkeit, sondern Resultat langjähriger, nachhaltiger, kollektiver Arbeit. Aber wenn Sie mich fragen, was ich mir wünsche, dann kann ich nur sagen: Ich wünsche mir Visionen und einzigartige, unverwechselbare Identitätsbilder.

Zum Beispiel?

Swoboda: Ich habe unlängst mit Kolleginnen und Kollegen über die Rolle Wiens diskutiert, als es noch Hauptstadt eines mitteleuropäischen Reiches war. In vielen Städten in Ungarn, in Rumänien, in der Ukraine, in der Slowakei, in Bosnien und Herzegowina ist Wien bis zum heutigen Tag im Stadtbild spürbar.

Man braucht nur einen Blick auf die Häuser, auf die Geschäftsportale, auf die Werbeschriftzüge zu werfen! Was ich im Gegenzug vermisste, ist eine ernsthafte Auseinandersetzung damit, inwiefern diese Kulturen, diese Städte – wie etwa Debrecen, Oradea, Braşov, Sibiu/Hermannstadt, Lwiw/Lemberg oder Sarajevo – das Wiener Stadtbild beeinflusst haben und auch heute noch mitprägen. Wo ist dieses Europa, wo ist dieses ehemalige Groß-Österreich in Wien spürbar? Das herauszufinden wäre wertvolle Identitätsarbeit an der Seele dieser Stadt. Aber das ist fast schon eine kulturpolitische Agenda.

Und was sind die großen Zukunftsherausforderungen auf Stadtplanungsebene?

Swoboda: Ein immens wichtiger Punkt ist die Wechselwirkung zwischen Stadt und Digitalisierung: Wie wird sich die Stadt verändern, wenn wir in Zukunft alle nur noch online einkaufen? Was passiert mit all den Geschäftslokalen und Erdgeschosszonen, wenn die zum Teil Jahrhunderte alten Handelsstrukturen in kürzester Zeit vernichtet und verändert werden? Es kann doch nicht sein, dass wir überall Garageneinfahrten und Pop-up-Stores haben! In dieser Hinsicht könnte Wien mit seiner Geschichte wertvolle Pionierarbeit leisten und sich überlegen, wie man auf diese gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderung proaktiv reagieren und die Stadt intelligent weiterentwickeln kann.

Warum gerade Wien?

Swoboda: Warum nicht! Wir dürfen nicht den Fehler begehen, auf eine Einladung zu warten. Die Konkurrenz ist enorm. Mit so einem Projekt könnte sich Wien im internationalen Wettbewerb nachhaltig positionieren. Wien hat das Zeug dazu. ▼



Wie organisiert man Veränderung?

Die MA 18 ist eine der wichtigen Vordenkerinnen im Magistrat. Das war schon immer so und ist es bis heute. Die Stadtplanung hat internationales Standing. Als ich vor gut 20 Jahren dort Chefin wurde, war die Abteilung in der Außenwahrnehmung extrem inhomogen. Die Fachreferate agierten als Silos. Grünraum argumentierte gegen Verkehr, Stadtforschung korrigierte Stadtentwicklung. Stadtplanung ist zwar faktisch eine vielschichtige Materie, die Herausforderung, unterschiedliche Facetten herauszuarbeiten, abzuwägen, zu priorisieren und daraus verständliche holistische Produkte, Pläne und Konzepte zu generieren, besteht aber bis dato. Die MA 18 erforscht auch Erstaunliches, bietet viel Interessantes und bereitet damit den Boden für die Politik. Eine gute Balance zwischen den Bereichen Thinktank, Administration und Entwicklung zu erhalten, das ist auch in Zukunft eine zentrale Aufgabe der Führung. ▽

Brigitte Jilka, geboren 1956, studierte Raumplanung und Raumordnung und trat 1983 in den Dienst der Stadt Wien. Von 1997 bis 2004 war sie Leiterin der MA 18. Von 2004 bis 2009 war sie Geschäftsführerin der Wien Holding GmbH. Seit 2009 ist sie Stadtbaudirektorin von Wien.





Die Stadt als wachsender Organismus







Planung, Unsicherheit und Resilienz

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

Simon Andreas Güntner

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

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

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

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

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

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

SMARTNESS UND SELBST-ERMÄCHTIGUNG

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

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

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

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

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

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

DER WEG ZUR RESILIENTEN STADT

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

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

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

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



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

EINE FRAGE DER PLANUNGSKULTUR

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

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

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

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

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

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

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

A man with short brown hair, wearing a dark blue button-down shirt, is shown from the chest up, leaning forward and writing in a notebook. He is looking down at his work with a focused expression. The background is slightly blurred, showing what appears to be an indoor setting with wooden paneling.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Thomas Madreiter

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

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

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

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

Wie viele Kilometer sind das?

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

Wie gut eignen sich die Wiener Straßen als Laufstrecke?

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

Warum keine 1?

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

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

Haben Sie eine Lieblingsstrecke?

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

Zum Beispiel wo?

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

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

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

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

”

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

”

“

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

“

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

Wo genau gibt's denn Defizite?

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

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

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

Sind sie es?

Madreiter: Wirklich flexibel und adaptierbar sind diese Strukturen nicht,

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

Wie kann diese Qualität sichergestellt werden?

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Madreiter: Bingo!

Was tun?

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

Im Klartext also: Verwaltung abbauen?

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

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

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

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

Wie sieht die Kommunikation zwischen den einzelnen Magistratsabteilungen aus?

Madreiter: Intensiv.

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

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

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

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



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

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

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

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

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



Willkommen in der Do-it-yourself-Stadt!

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

Wojciech Czaja

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

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

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

beugen und auf den kollektiven Wunsch der Bevölkerung einzugehen.

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

ZEIT DES ERWACHENS

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

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

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

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

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

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

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



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

TIPPS UND TRICKS FÜR GUERILLA-URBANISMUS

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





Wien und der Zufall

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

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

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

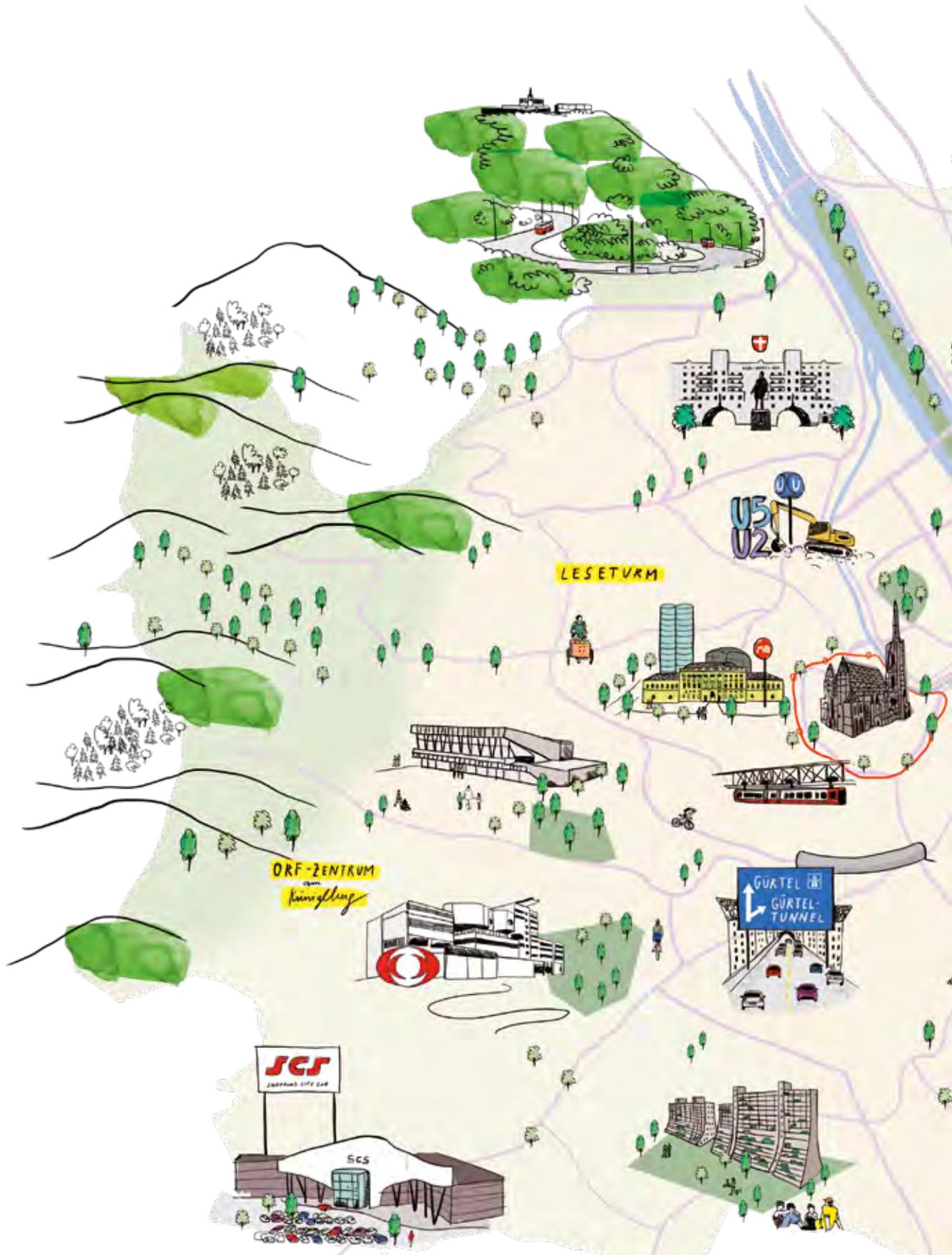


Stadtplanung in ihr Gegenteil abgewendet. Diesmal wirklich Zufall: Nach dem Scheitern der Expo 95 wurde aus der Plattform für ein zweites Stadtzentrum, das die City als Business-Hub entlasten sollte, nach dem zufälligen (oder gar nicht so zufälligen) Einbruch der Büroflächennachfrage ein eher verdichteter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

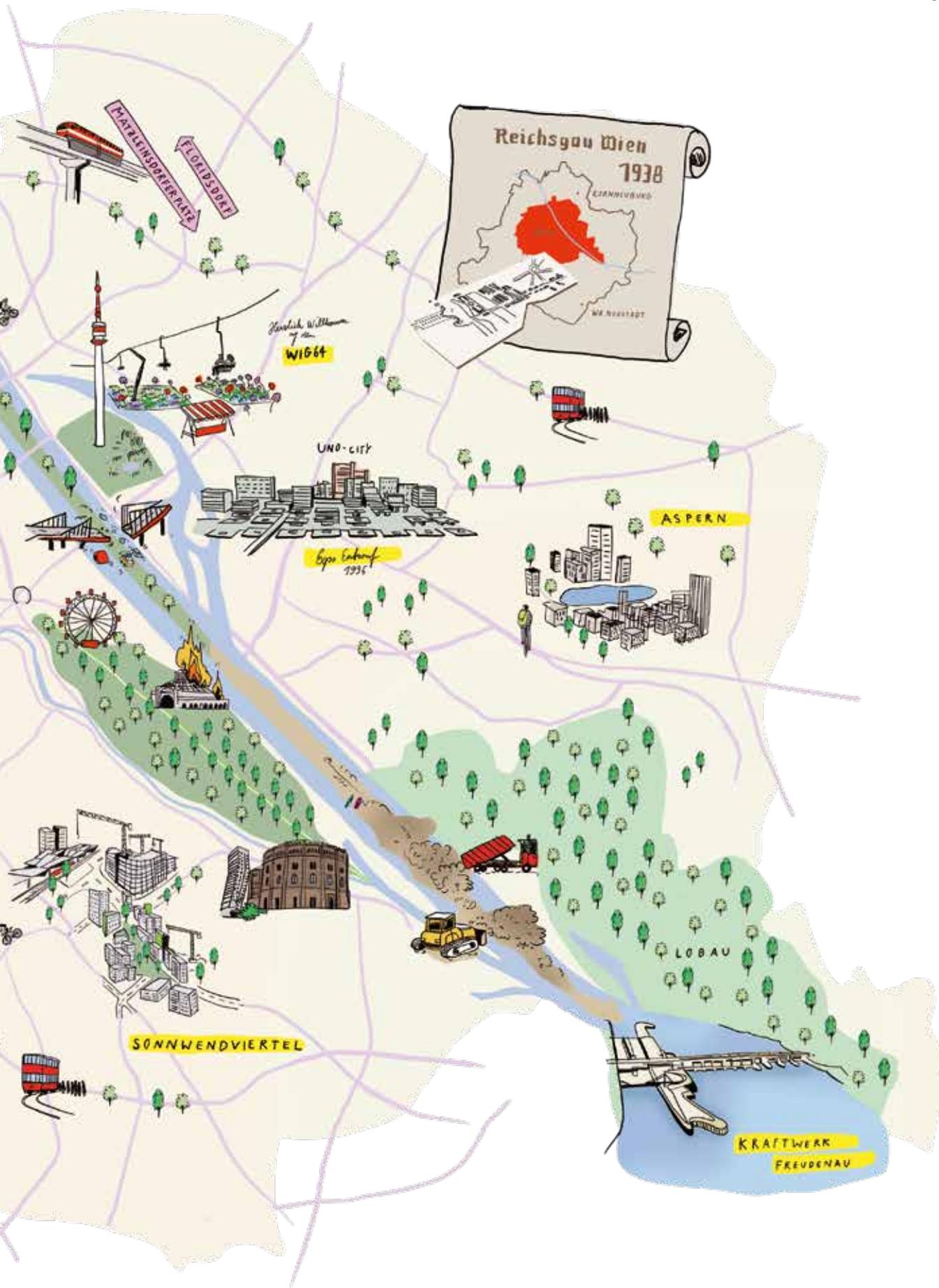
Ja, Stadtplanung hat auch mit Fehlentscheidungen zu tun. Digitalisierung und Klimawandel jedoch bieten meiner Meinung nach erneut die Chance, bestehende Stadtstruktur besonnen und intelligent zum Vorteil zu nutzen. ▾

Kurt Mittringer,

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



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



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

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Dietmar
Feichtinger

„Paris orientiert sich am Wiener Modell“

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

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

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

Das gibt es in Paris nicht?

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

Was hat das für Konsequenzen?

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

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

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

”
Die Lebensqualität ist einzigartig.

“

Schrödingerplatz in Kagran: Masterplan beim städtebaulichen Wettbewerb, Siegerprojekt 2008





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

feichtingerarchitectes.com

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

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

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

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

Aber?

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

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

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

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

Was wird in Wien richtig gemacht?

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

Inwiefern?

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

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

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

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung des Projekts?

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

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

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

Was sagen die Menschen dazu?

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

Und wie empfinden Sie Wien im Vergleich dazu?

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



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

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

Was muss Wien auch in Zukunft auf jeden Fall beibehalten?

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

Haben Sie einen Wunsch für die Zukunft?

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





Gebrauchs- anleitung zur Planung einer Stadt







STEP by STEP

1984, 1994 und 2005: Wie wurde die Stadt im Laufe der Zeit gedacht und geplant? Wie unterscheiden sich die Inhalte und Kriterien? Und warum werden die Pläne, anhand derer wir die Zukunft bauen, immer abstrakter und immer verbaler? Die Wiener Leitlinien und Stadtentwicklungspläne im Vergleich.

Barbara Uhde

Waren Stadtentwicklungsmaßnahmen in der Geschichte der Stadt vor allem der Bestandsaufnahme und militärischen Überlegungen geschuldet, so bedingte das rasante urbane Wachstum im 19. Jahrhundert neue Anpassungen. Städte waren großer Kritik ausgesetzt. Erste Ausstellungen, Kongresse und Lehrstühle widmeten sich dem Aufgabengebiet der Stadtplanung. Um die bis dahin passierten Fehlplanungen zu beheben, versuchten Planende, die „kranken“ Städte zu ordnen und bevorstehende Entwicklungen aufzufangen.¹

Projektierende Stadterweiterungskarten und der Bau der Wiener Ringstraße machten diesen Aufbruch besonders deutlich: Pläne wurden zum Informationsmaterial und somit zur ersten Öffentlichkeitsarbeit von Stadtentwicklung. Die Entwürfe zum *Generalregulierungsplan 1892* von Otto Wagner und Joseph Stübben waren schließlich der erste, wenn auch gescheiterte Versuch, einen gemeindeweiten Masterplan zur weiteren Entwicklung Wiens zu finden. Die zur Ausarbeitung eingerichtete Abteilung im Stadtbauamt – quasi die Urgroßmutter der heutigen Stadtplanungsmagistrate und der Stadtplanungsdirektion – arbeitete den Entwicklungen weiter hinterher.

Der *Bauzonenplan 1893* und die neue *Wiener Bauordnung 1930* bildeten die nächsten Meilensteine, die zum überwiegenden Teil allerdings erst nach 1945 raumwirksam wurden. Die *Wiederaufbau-Enquete* und Hans Grundackers *Drei-Phasen-Programm* für den Aufbau verdeutlichten die planungspolitische (und auch planungskulturelle) Zäsur nach dem Zweiten Weltkrieg. Roland Rainer und Karl Heinrich Brunner verfassten als Aufbaustadträte die ersten gesamtstädtischen Entwicklungskonzepte. Der Planungseuphorie der 1970er-Jahre mit ihren raumgreifenden Großprojekten folgten massive Infrastrukturmaßnahmen und nicht zuletzt auch kleinteilige Stadtplanungskampagnen und erste intensive Bürgerbeteiligungen.²

DER GROSSE PLAN DER KLEINEN SCHRITTE: STEP 1984

1976 begann Stadtplanungsratsrat Rudolf Wurzer schließlich, in Koordination mit der Geschäftsgruppe Planung und allen anderen Magistratsdirektionen, den ersten Wiener STEP zu verfassen. Kern der Erstellung war der *Arbeitskreis Stadtentwicklungsplan* in der MA 18. Die Erstellung zog sich über viele Jahre und wurde 1981 in Form einer Ausstellung öffentlich präsentiert. Mehr als 25.000 Menschen besuchten den Messepalast und hinterließen rund 3.000 Stellungnahmen.³

Der STEP 84 begann mit einem Kapitel über die gesellschaftliche Entwicklung unter dem Titel *Grundsätze der Wiener Stadtentwicklungspolitik*. Die darin enthaltenen Slogans „Mehr Lebensqualität“, „Demokratie wagen“ und „Gesunde Umwelt“ verdeutlichten die Schwerpunkte. Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik wurden nicht thematisiert. Neben sozialer Emanzipation und Umwelt stand der STEP 84 vor allem für die Stadterneuerung als „Großprojekt der kleinen Schritte“, kombiniert mit riesigen Infrastrukturinvestitionen. Als Kern der Umsetzungsstrategie des STEP 84 wurde die Stadtentwicklungskommission eingerichtet, die sich bis heute mit wesentlichen Fragen der Wiener Stadtentwicklung befasst.

Räumlich wollte der STEP 84 einen Paradigmenwechsel vollziehen und ein neuer, großer Plan sein – und somit klar mit der vorhergehenden Ideologie der autogerechten Stadt brechen. Den immer größer werdenden Distanzen zum umliegenden Grünraum folgte nun das Gegenmodell, Erholungsräume in der dichten Stadt zu etablieren. Das Wachsen der Stadt sollte von nun an vereinzelt entlang von Hauptzentren und Siedlungsachsen erfolgen. In diesen Achsen sollten alle wichtigen urbanen Funktionen in Anlehnung an die Qualitäten der Kompaktheit der Gründerzeit angesiedelt werden. Bestehende Siedlungsgebiete außerhalb von Siedlungsachsen

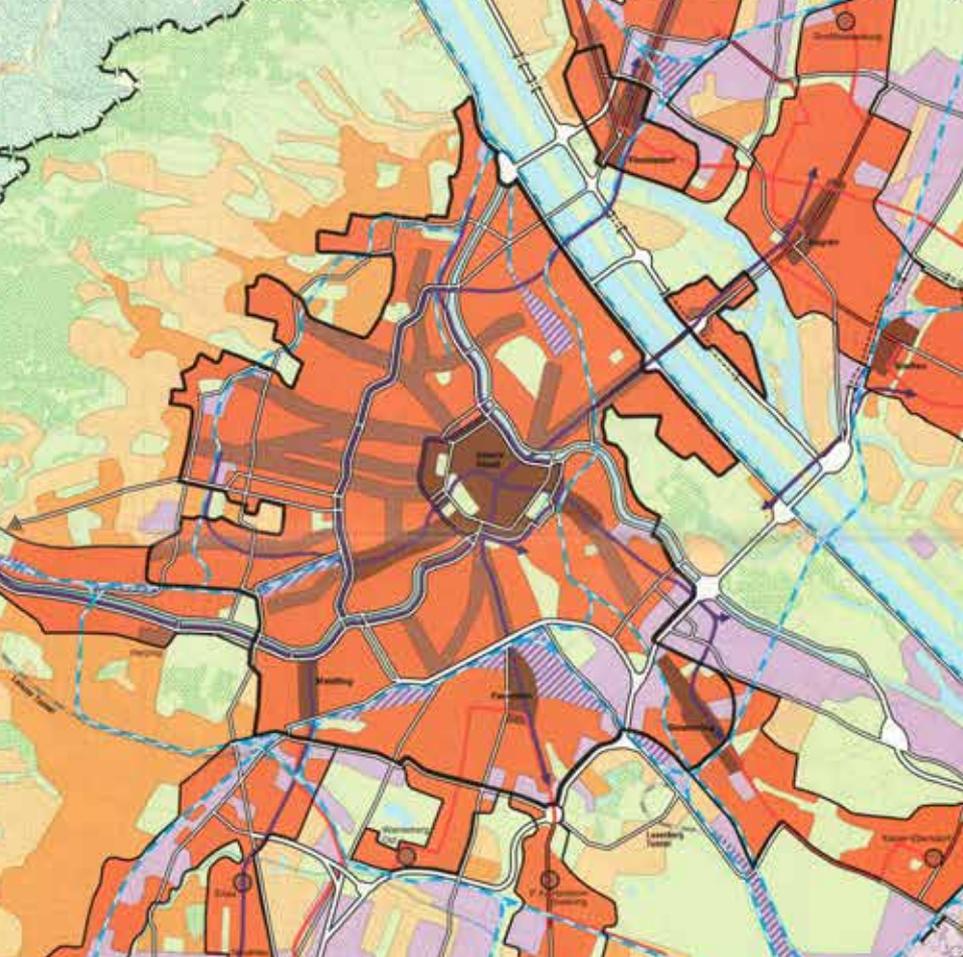


Leitbild STEP 84

¹ Gerd Albers: *Regionale Nachhaltigkeit durch interkommunale Kooperation*, in: *Raumforschung und Raumordnung*, Bd. 56, H. 5/6, Leipzig 1993.

² Kunibert Wachten, Steffen Nadrowski: *Planungskonzepte im gesellschaftlichen Wandel*, in: Karl-Werner Schulte: *Immobilienökonomie*, Bd. 3, *Stadtplanerische Grundlagen*, München 2005.

³ Gottfried Pirhofer, Kurt Stimmer: *Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005*, Wien 2007. Alle STEPs sind auch online auf der offiziellen Website der Stadt Wien abrufbar.



Leitbild STEP 94

Doch die geplante Achsenausbildung gelang nur teilweise: Für die Bündelung der Funktionen und Freihaltung der Grünkeile fehlte es an Instrumenten. Zudem stellten sich die Hauptzentren, an die die Achsen angebunden waren, in ihrer Strahlkraft in den meisten Fällen als zu schwach heraus. Der Entwicklungsstopp bestehender, ungewünschter Siedlungen war ebenso kaum umzusetzen. Hinzu kamen marktwirtschaftliche Dynamiken: Während die deutlich verortbaren Grundstücke entlang der Entwicklungsachsen teuer wurden, wichen viele Wohnbauträger auf die dazwischen liegenden Gebiete und Grünkeile aus, die dezidiert unbebaut hätten bleiben sollen.⁴

GLOBALE HERAUSFORDERUNGEN: LEITLINIEN 1991

Der geopolitische Wandel 1989 bedingte – zusammen mit dem durch die Pariser *Grands Projets* entfachten Theoriediskurs – eine planungspolitische Wende in Europa. In Wien blieb der

STEP 84 mit seinen sozialen und ökologischen Grundprinzipien zwar weiterhin aufrecht, jedoch wurde die Forderung nach Großprojekten unter der Diskussion um internationale Standortprofilierung immer deutlicher. Zunächst sollten Großprojekte außerhalb der baulichen Ebene etabliert werden. Eines der Schlüsselprojekte war die EXPO 1995 in Wien und Budapest, die Wien als Kongressstadt ins internationale Licht rücken sollte. Allerdings wurde die EXPO ab 1989 von den Ängsten vor Zuwanderung überschattet und von den Konsequenzen des Jugoslawien-Kriegs gebremst – und schließlich durch die Volksabstimmung 1991 stillgelegt. Immerhin diente das EXPO-Projekt als Anreiz und Impulsgeber für viele Stadtentwicklungen.

Seit Mitte der 1980er-Jahre nahmen Geburtenrate, Bildungsniveau und Frauen-Berufstätigkeit kontinuierlich zu – und verstärkten damit den Wohnungsbedarf ganz anders, als dies im STEP 84 noch prognostiziert worden war. Hinzu kamen Zuwanderung und gesellschaftliche Veränderungen, die nicht zuletzt zu neuen Haushalts- und Familienformen führten. Um diesen Entwicklungen zu begegnen, musste zu Beginn der 1990er die Zahl der jährlich zu errichtenden geförderten Wohnungen von 4.000 auf 10.000 erhöht werden. Stadtplanung und geförderter Wohnbau waren nun auf unerwartete und akute Weise gefordert.

Innerhalb weniger Monate erstellte Planungsstadtrat Hannes Swoboda die *Leitlinien für die Stadtentwicklung*, die im April 1991 im Wiener Gemeinderat beschlossen wurden. Bis 2010 sollten demnach 120.000 geförderte Neubauwohnungen entstehen – die Hälfte davon in der bestehenden Stadt, der Rest in neu definierten Stadterweiterungsgebieten entlang der im STEP 84 definierten Achsen. Ergänzend dazu wurden Qualitätskriterien wie etwa Verkehrserschließung, Infrastrukturausstattung und städtebauliche Dichte festgelegt.⁵

⁴ Karl Heinrich Brunner, Petra Schneider: *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien*, Wien 2005.

⁵ MA 53: *Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens*. Grundlage für die Mitteilung von Stadtrat Hannes Swoboda an den Gemeinderat am 19. April 1991, Wien 1991.

Gleichzeitig wurde der Beirat für Stadtentwicklungsbereiche gegründet. Er sollte die aktuellen Projekte begleiten und in die Entwicklung des neuen Stadtentwicklungsplans laufend einbinden. Im Rückblick betrachtet trug der Beirat zur Integration vieler Fachöffentlichkeiten in die Erstellung der Leitbilder, aber auch zur Öffnung des Diskurses für die allgemeine Bevölkerung wesentlich bei. Außerdem wurden als weitere Steuerungsinstrumente 1994 die Infrastrukturkommission und 1995 der Grundstücksbeirat ins Leben gerufen.

FOKUS AUF GESELLSCHAFTLICHE TENDENZEN: STEP 1994

In Ergänzung zu den bereits erwähnten gesellschaftlichen Veränderungen arbeiteten immer mehr Menschen im tertiären Sektor, die Arbeitslosenquote nahm zu – und erstmals wurde auch die Langzeitarbeitslosigkeit groß thematisiert. Freizeitorientierung und Rückgang sozialer Verantwortung wurden Zeichen der Zeit. Unter Stadtrat Hannes Swoboda sollten all diese veränderten Anforderungen an die zukünftige Stadtplanung in den STEP 94 einfließen. Sichtbar wurde dies in Form von 15 Thesen, die dem STEP als Rahmenbedingungen vorangestellt wurden. Sie umfassen Themen wie Migration, Globalisierung, Chancengleichheit, sozialer Wohnbau, Wettbewerbswesen, Standortpolitik und Wiens Rolle in Europa.

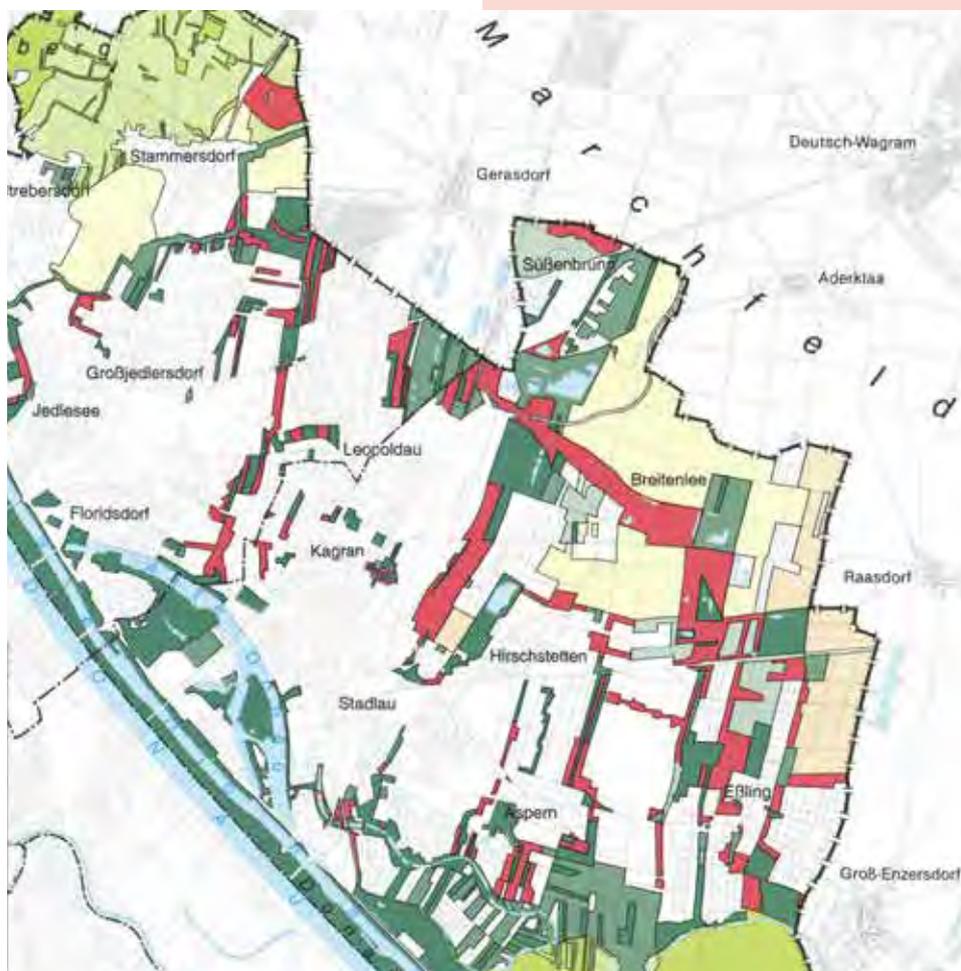
Neben der sanften Stadterneuerung setzte der STEP 94 zudem auf „maßvolle“ äußere Stadtentwicklung entlang der 1984 definierten Entwicklungachsen sowie auf innere Stadtentwicklung: Innere Reserven wie Bahnhofsgebiete und Kasernenareale sollten kleinteilig mit Wohnbau aufgefüllt werden. Dieser dreiteiligen Methode unterlegte man Szenarien der Wirtschaftsentwicklung sowie ein gänzlich neues prozesshaftes Planungsverständnis. Dies gipfelte in der Einführung neuer Organisationsstrukturen und Bürgerbeteiligungsformate.

1994 erstellte das Referat Grün- und Freiraum der MA 18 den sogenannten *1000-Hektar-Plan* für den Nordosten Wiens. Dem Gemeinderatsbeschluss von 1905 zum Grüngürtel folgte damit mit neun Jahrzehnten Verspätung ein umfassendes Konzept zur konkreten Umsetzung – deren parzellenscharf ausgewiesene Flächen jedoch dazu führten, dass die Pläne an nach und nach steigenden Grundstückspreisen scheiterten. Man lernte aus diesem Fehler: Alle späteren räumlichen Leitbilder wurden in ihrem Detaillierungsgrad deutlich abstrahierter dargestellt.

AUF DER SUCHE NACH SYNERGIEN: STRATEGIEPLÄNE 1997 UND 2004

Förderung sozialer Integration, Verlust von Industriearbeitsplätzen, Verwaltungsmodernisierung, Städtemarketing und regionale Kooperationen zur Weiterentwicklung der Standortqualität der Städte im internationalen Wettbewerb – all das waren die preszierenden gesellschaftlichen Themen in den frühen 2000er-Jahren. Um diesen Komponenten des städtischen Lebens besser und ganzheitlicher begegnen zu

1000-Hektar-Plan



können, veränderte sich das Verständnis von Stadtplanung – von Städtebau hin zu strategischem Planen. Auf diese Weise mutierte Stadtentwicklung mehr und mehr zur Querschnittsmaterie, an der sich Hochschulen, Unternehmen, Verbände, Interessenvertretungen und NGOs beteiligten und auf diese Weise selbst zu Hauptakteurinnen der Stadtentwicklung wurden.

Ein weiterer Wandel betrifft die inhaltliche Spannweite und strategische Definition der Wiener Stadtplanung: Neben sozialen und ökologischen Aspekten sollte nun die Wirtschaft zur wichtigen dritten Essenz des Planens und Entwickelns werden. Alle planungsrelevanten Dienststellen der Stadt wurden gemeinsam mit Vertreterinnen aus Wissenschaft und Politik eingeladen, sich einzubringen. Der Strategieplan verstand sich als prozessorientierter Plan, in dem vorhandene Maßnahmenprogramme und Konzepte der Stadt in Synergie zueinander gebracht und umgesetzt werden sollten. Anhand von insgesamt 42 strategischen Projekten aus unterschiedlichen Handlungsfeldern wurden Methoden und Umsetzungsstrategien erörtert.

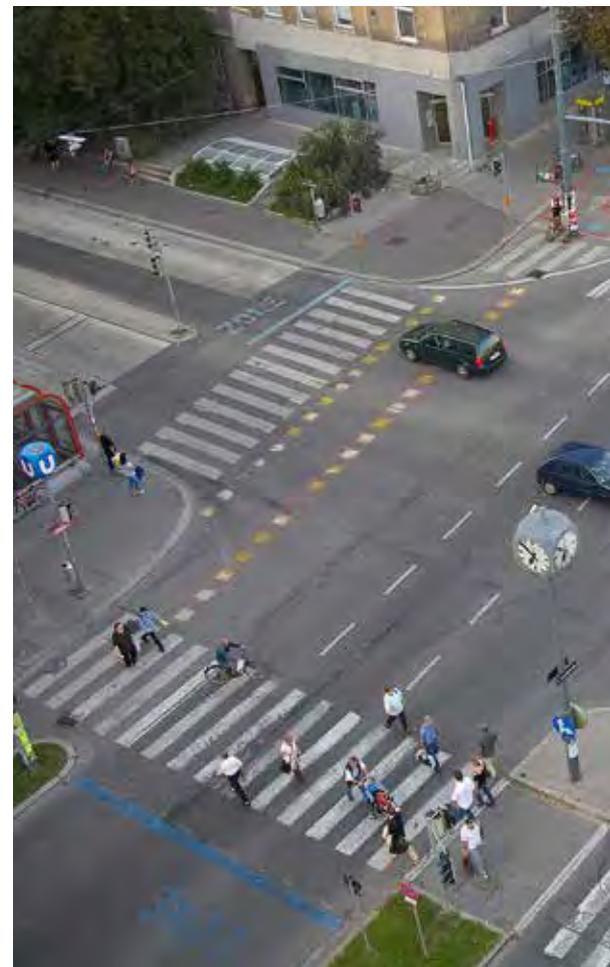
2004 folgte eine erweiterte Version. Zu den Schwerpunkten dieser Vertiefung zählten Akteurskooperationen, Alltagsdialoge, Verfahrenskultur, Zivilgesellschaft sowie Empowerment von Bürgerinnen und Bürgern. Auch regional wollte man im Strategieplan Defizite aus dem STEP 94 ausgleichen und beschloss daher, Themen wie Centropo und Stadt-Umland-Management zur Planung über die Kommunalgrenze hinweg zu etablieren. Dem Strategieplan folgend wurden außerdem diverse Prozesse im Rahmen der *Lokalen Agenda 21* begonnen.

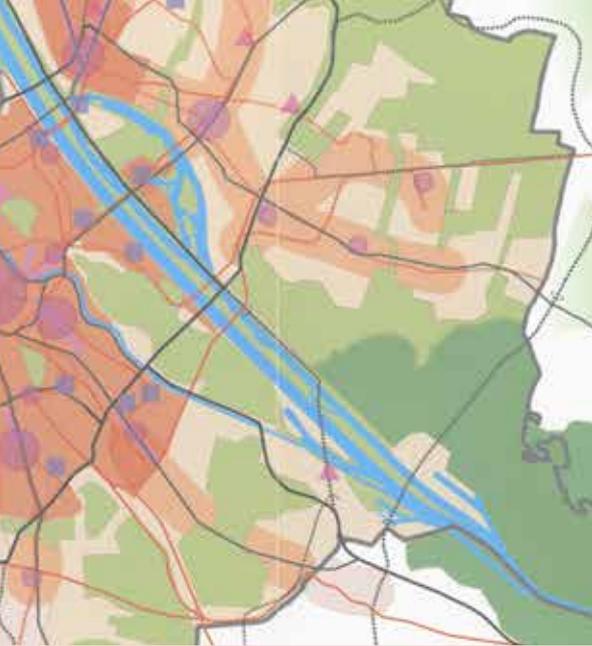
ZIELGEBIETE ZUR PLURALISTISCHEN ENTWICKLUNG: STEP 05

Aufbauend auf dem System des Strategieplans sollte sich der STEP 05 der räumlichen Entwicklung unter Be-



rücksichtigung der Aspekte der integrierten Wirtschaft widmen. Während die räumlichen Ziele aus 1994 und 1984 größtenteils nicht erreicht werden konnten und sich die Peripherie stattdessen immer mehr zur „Zwischenstadt“ entwickelte, formulierte der STEP 05 sogenannte Zielgebiete zur pluralistischen Entwicklung. Die U-Bahn wurde zur Entwicklungsachse und Stadtentwicklungs-Impulsgeberin, entlang derer





Räumliches Leitbild STEP 05

sich eine neue polyzentrische Stadtstruktur entwickelte, die sich nun auch im Wirtschaftsleitbild niederschlug: Die bestehenden agrarwirtschaftlichen Betriebe sollten gehalten und die umweltschonende Produktion weiter ausgebaut werden.

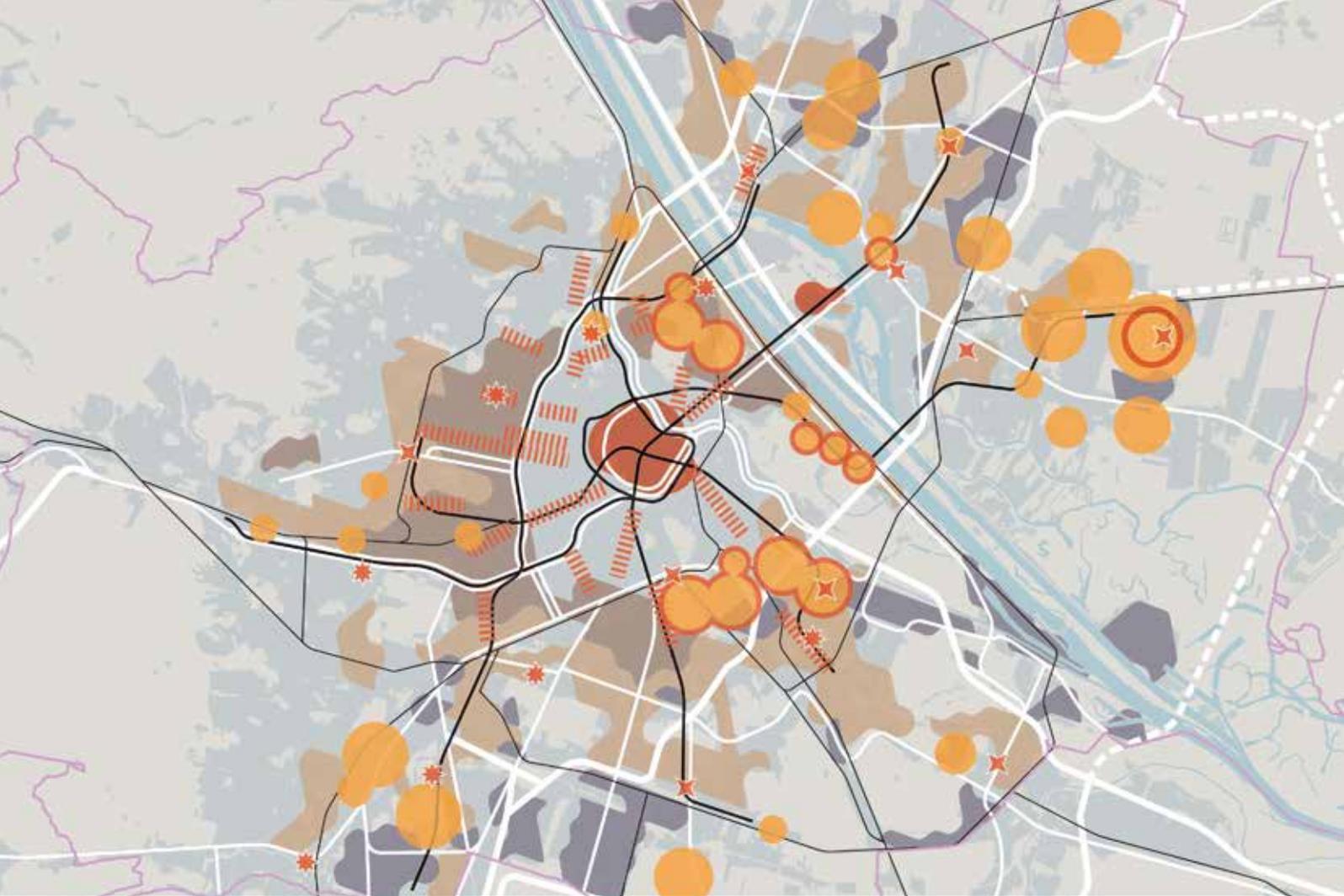
Darüber hinaus sprach der STEP 05 dezidiert von einer „Entwicklung und Festigung Wiens als Metropole im südlichen Zentraleuropa“, kalkulierte

mit kulturellem Austausch und zunehmenden Wirtschaftsbeziehungen mit dem Osten Europas und somit auch mit steigender Pendler-, Einkaufs- und Tourismusmobilität. Dies hatte nicht zuletzt auch Einfluss auf die innere Entwicklung Wiens sowie auf die Verbindung in die Region. Auf Grundlage des STEP 05 erarbeiteten Wien und Niederösterreich in Abstimmung mit den Konzepten der Stadt Bratislava daher ein *Regionales räumliches Leitbild*, das zugleich einen Übergang vom lokalen Konzept zum raumübergreifenden Gesamtsystem markierte.

Mit dem Leitbild *Grünräume der Stadtregion* wurden im Interesse der Haltung der übergeordneten Grünräume Schutz- und Freihaltekategorien sowie exakte Siedlungsgrenzen festgehalten. Außerdem zeigte das Leitbild Zielsetzungen in Bezug auf Bebauungsdichte, Siedlungsschwerpunkte und Hochhausbereiche. Eine wesentliche Neuerung: Aufbauend auf den Methoden des Strategieplans legte der STEP 05 erstmals Indikatoren für Monitoring und Evaluation fest.

Im Zuge der Erstellung des STEP 05 analysierten und bewerteten die Autoren und Verfasserinnen eine Datenbank des bereits gewidmeten Baulandes und überlagerten diese mit dem *Masterplan Verkehr* von 2003. Daraus gingen Flächen hervor, die als essenziell für die gesamtstädtische Entwicklung und als „vorrangig zu entwickelnde Stadtteile“ definiert wurden. Alle anderen wurden als sogenannte Potenzialflächen mit unterschiedlichen Untertypen festgelegt. Auf Grundlage dieser Erhebung wurden für den STEP 05 schließlich 13 Zielgebiete definiert. Zur Koordination der überlappenden Prozesse wurden entsprechende Schnittstellen eingerichtet. Trotz neuer, überarbeiteter Schwerpunkte im darauffolgenden STEP 2025 wird die Bearbeitung der Zielgebiete bis zum heutigen Tag fortgesetzt. ▽





Das Zeitloch zwischen 2015 und 2025

Erstmals in der Geschichte der Stadtplanung wird der STEP nun nicht mehr nach seinem Erscheinungsjahr, sondern nach seinem Visionshorizont benannt. Im 2014 beschlossenen STEP 2025 nehmen Haltung und Prozesse die Vorreiterrolle ein. Ein Überblick.

Barbara Uhde

2014 wurde der STEP 2025 nach einem intensiven zweieinhalbjährigen Erstellungs- und Diskussionsprozess unter der Federführung der MA 18 mit Fachleuten aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft sowie mit Vertreterinnen aus Bevölkerung und verschiedenen Institutionen beschlossen. Die Formate umfassten Arbeitsgruppen, Workshops, Future-Talks, Enquetes, Vorträge, Kammingespräche, Ausstellungen und einen eigens eingerichteten BürgerInnenrat. Der Prozess erstreckte sich über drei Phasen – erstens Vorbereitung, Einrichtung des Projektmanagements sowie Entwicklung der STEP-Dokumentstruktur; zweitens Sammlung, Konkretisierung und Ausarbeitung von Themen, Haltungen und Richtlinien; und drittens Textabstimmung, Gemeinderatsbeschluss und öffentliche Präsentation.

Nicht nur das Endprodukt, auch die Zwischenergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte wurden medial stark verbreitet. Die umfangreiche Webpräsenz beinhaltet den STEP 2025 in deutscher und englischer Sprache, sämtliche Dokumente stehen als Gratis-Download in Kurz- und Langversion zur Verfügung, zudem wurden auch die früheren STEP 84, 94 und 05 digitalisiert und online gestellt. Darüber hinaus gibt es mehrere Marketingvideos und eine eigene Vermittlungskampagne.

VON DER STADTPLANUNG ZUR STRATEGIE

Der STEP 2025 definiert sich selbst als „strategisches Planungsdokument, das Prinzipien und Initiativen zur Steuerung der Entwicklung Wiens“ darstellt. Neu ist auch die Namensgebung, also 2025 als Zielvision anstatt wie bisher 05 für das Erstellungsjahr 2005. Im Zentrum stehen das starke Bevölkerungswachstum von Stadt und Region und die daraus resultierenden Herausforderungen an Flächenentwicklung, Grün- und Freiräume, Mobilität, Sozialbereich sowie Wohnungs- und Arbeitsmarkt. Ziel sei es, Wien bis 2025,

wie es im STEP heißt, „lebenswert, sozial und geschlechtergerecht, weltoffen, prosperierend, lernend, ökologisch, partizipativ und mit den Nachbarinnen und Nachbarn in guter Zusammenarbeit“ weiterzuentwickeln.

Die Inhalte des STEP 2025 sind breit gefächert und eher im Überblick behandelt. Es geht verstärkt darum, die politische Haltung der Stadt in Ziele und Narrative zu fassen und entsprechende Rahmenbedingungen für städtebauliche Entwicklungen vorzugeben. Für fachliche Präzisierungen und räumliche Detailplanungen verweist der STEP 2025 auf die Fachkonzepte zu spezifischen Themenaspekten, auf städtebauliche Leitbilder und Masterpläne sowie auf Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, die auf den Vorgaben des STEP aufbauen sollen. Weitere Schwerpunkte sind Bodenmobilisierung, Realisierung von Infrastruktur, Kooperation mit Bezirken und Region, Beteiligungsprozesse, Einbeziehung Privater sowie Monitoring- und Reflexionsprozesse.

Auffällig ist, dass fachliche Details und lokale Aspekte auf andere Planungsprozesse verlagert werden. Der STEP 2025 sieht heutige Stadtplanung zuallererst in Steuerung, Koordination und „Management staatlicher, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Akteurinnen und Akteure in netzwerkartigen Strukturen“. Ordnungspolitische Abwicklung großer Pläne, so heißt es darin, sei heute nicht mehr zeitgemäß und verstehe sich in Folge „nicht mehr als Plan im Sinne einer Karte“, sondern „vielmehr als motivierende und vielfältige Darstellung von Maßnahmen zur Steuerung der Entwicklung in der Region Wien“.



FOKUS AUF TRANSFORMATION

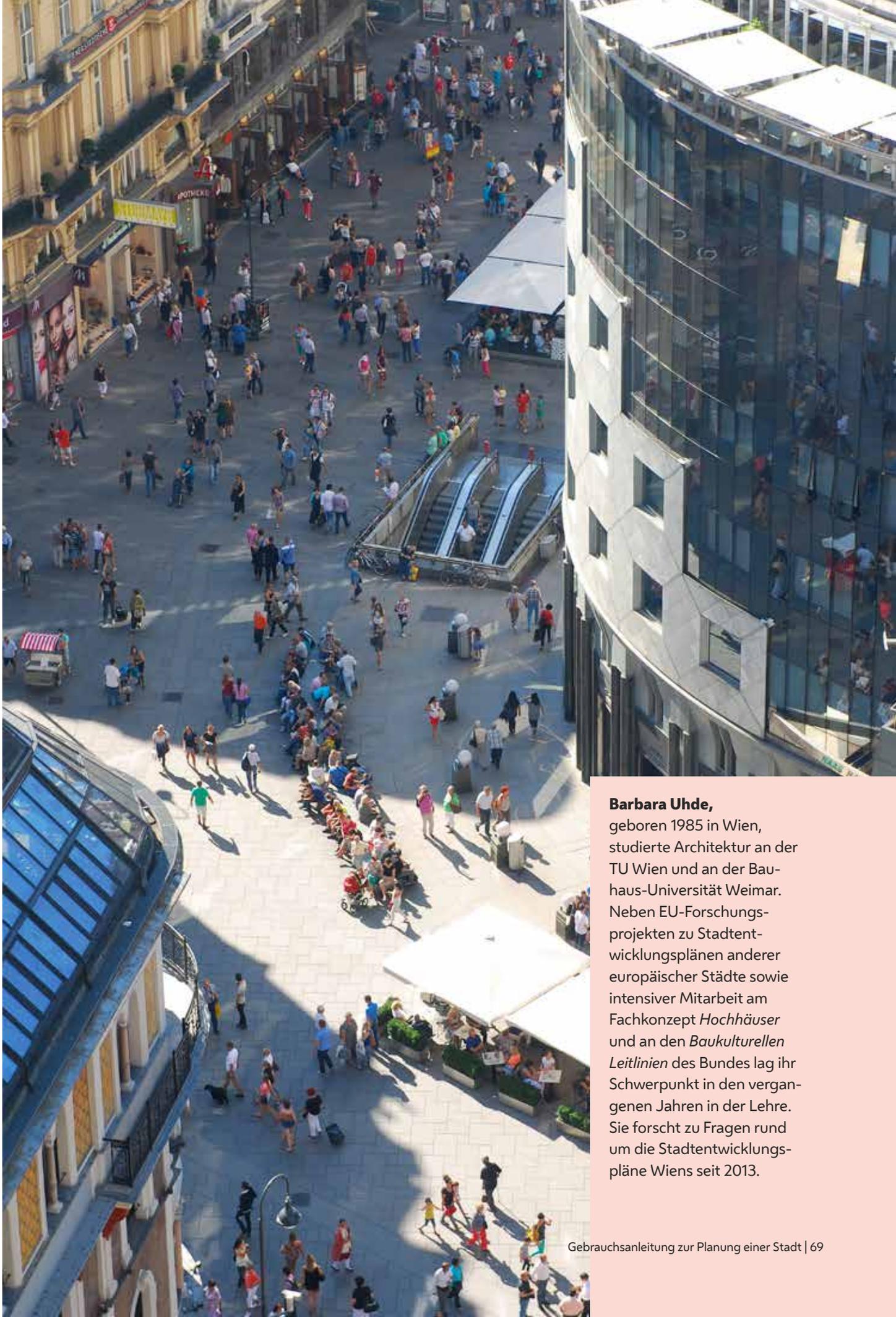
Das städtebauliche Leitbild umfasst Innenwachstum vor Außenwachstum, Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur, Entwicklung entlang vorhandener Infrastrukturen, kompakte Bauformen für eingegrenztes Siedlungswachstum, attraktives Grün- und Freiflächenangebot, Ressourcenschonung, Wohnraumentwicklung im bereits bebauten Stadtgebiet sowie Steigerung der Lebensqualität in bestehenden Stadtstrukturen. Ein besonderer Fokus richtet sich auf Transformationsareale wie etwa ehemalige Bahnhofsflächen, auf monofunktionale Wohngebiete der 1950er- bis 1970er-Jahre sowie auf die weiter zu sanierenden und entwickelnden gründerzeitlichen Stadtgebiete. In Summe will man bis 2025 Platz für bis zu 120.000 Wohnungen bereitstellen.

Das Instrument der sogenannten Zielgebiete aus dem STEP 05 soll weiter-

geführt, die Zielgebiets-Koordinationsstellen weiterhin gestärkt werden. Die Evaluierung des Bestands und die Adaptierung der jeweiligen Gebiete obliegen bereits seit 2011 dem Gemeinderat und sind daher aus dem STEP 2025 entkoppelt. Weitere räumliche Entwicklungen werden im STEP 2025 auf die Erstellung lokaler Leitbilder ausgelagert.

Angesichts der vielen und sich überschneidenden Planungsebenen nimmt die Stadtentwicklungskommission eine immer wichtigere Rolle ein. Sie bereitet alle bedeutsamen Planungen für Gemeinderat und Stadtsenat vor und berät sich über strittige Fragen. Darüber hinaus werden die Planungsgemeinschaft Ost und das Stadtumlandmanagement in Fragen der Stadtentwicklung des Wiener Ballungsraums zunehmend involviert. Die ÖROK-Partnerschaften und die *Baukulturellen Leitlinien für Wien* sowie jene des Bundes bieten weitere Orientierungspunkte. ▽





Barbara Uhde, geboren 1985 in Wien, studierte Architektur an der TU Wien und an der Bauhaus-Universität Weimar. Neben EU-Forschungsprojekten zu Stadtentwicklungsplänen anderer europäischer Städte sowie intensiver Mitarbeit am Fachkonzept *Hochhäuser* und an den *Baukulturellen Leitlinien* des Bundes lag ihr Schwerpunkt in den vergangenen Jahren in der Lehre. Sie forscht zu Fragen rund um die Stadtentwicklungspläne Wiens seit 2013.



Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Rudolf Schicker

**„Chaos ist nicht in
die DNA dieser Stadt
eingeschrieben“**

Wie funktioniert die Wiener Stadtplanung? Was sind die dringendsten Aufgaben für den Stadtentwicklungsplan der Zukunft? Und was hat die Straßenbahnlinie 18 mit dem gesamt- europäischen Verkehrskonzept zu tun? Ge- spräch mit dem ehemaligen Wiener Planungs- stadtrat Rudolf Schicker.

Zehn Jahre lang waren Sie amtsführend der Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr. Woran in dieser Zeit erinnern Sie sich besonders gerne?

Schicker: Die beiden großen Projekte, die ich in meiner Amtszeit auf Schiene bringen durfte, waren der Hauptbahnhof und die Seestadt Asern. Der Bahnhof ist längst abgeschlossen, die Entwicklung von 240 Hektar Stadt dauert naturgemäß etwas länger.

Ist der Hauptbahnhof so geworden, wie Sie sich das damals erhofft haben?

Schicker: Der Hauptbahnhof ist tatsächlich zu einer Drehscheibe für den internationalen Bahnverkehr geworden. Das freut mich sehr. Die Bauten entlang des Gürtels zwischen Schweizergarten und Südtiroler Platz kann man – mit Ausnahme des Erste Campus – mit Fug und Recht als Investorenarchitektur bezeichnen. Das war definitiv anders geplant. Das freut mich weniger.

Der Bahnhof hätte ursprünglich „Wien Europa Mitte“ heißen sollen.

Schicker: Das war reines Marketing. Das Feuilleton hat sich darüber lang und breit das Maul zerrissen, damit war das Projekt in der Bevölkerung verankert. Mission gelungen. Dass der Bahnhof eines Tages selbstverständlich Hauptbahnhof Wien heißen wird, war von Anfang an klar.

So strategisch geht ein Stadtplaner vor?

Schicker: Stadtplanung ist immer auch Strategie.

Sie haben das Amt im April 2001 nach der Wien-Wahl übernommen. Wo stand die Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung zu dieser Zeit? Was waren damals die dringenden Baustellen, die angestanden sind?

Schicker: Die meines Erachtens größte Baustelle war damals tatsächlich die Nichteinbindung Wiens in ein gesamt europäisches Verkehrskonzept. Selbst nach dem Fall des Eisernen Vorhangs, so scheint mir, hat sich die Einengung durch diesen Vorhang perpetuiert – auch in den Personenbahnhöfen und in der Güterverkehrsinfrastruktur. Man erinnere sich: Die Straßenbahnlinie 18, damals Teil des transeuropäischen Netzes, war die neuralgische Verbindung auf dem Schienenweg von Paris nach Budapest. Eine weitere Baustelle war die Vorbereitung auf die Bevölkerungsentwicklung Wiens beziehungsweise die mangelhafte Planung des Wachstums dieser Stadt. Aus Beobachtungen und Prognosen war klar, dass Wien nach 2001 in einem rasanten Tempo wachsen wird. Das hat mir damals niemand geglaubt. Alle meinten: „Das hat uns Hannes Swoboda auch schon erzählt, hat alles nicht gestimmt, erzähl uns doch was Neues!“

Wie reagiert man darauf?

Schicker: Man übt sich in Geduld und wartet auf die ersten Anzeichen der Wahrheit. Ich bin froh, dass es uns gelungen ist, all die notwendigen Maßnahmen im Bereich Verkehr, Infrastruktur →

”

Der Hauptbahnhof ist tatsächlich zu einer Drehscheibe für den internationalen Bahnverkehr geworden.

“

“

Der Stadtentwicklungsplan umfasst und prognostiziert die räumliche Ausrichtung der Politik für die nächsten zehn Jahre.

“

und Stadtentwicklung unter Zuhilfenahme von EU-Fördermitteln zu realisieren, denn schon kurz nach dem Go für all die Projekte kam die Finanzkrise 2008 – und damit wären viele Ideen in der Schublade verschwunden.

Ich würde gerne auf die Wiener Stadtentwicklungspläne zu sprechen kommen. 1984 wurde das Modell eingeführt. Wie würden Sie dieses Instrumentarium in wenigen Worten erklären?

Schicker: Kurz gesagt: Der Stadtentwicklungsplan umfasst und prognostiziert die räumliche Ausrichtung der Politik für die nächsten zehn Jahre.

Ist das nur eine Prognose? Oder auch ein Reagieren auf das bereits Passierte?

Schicker: Das ist es immer! Man kann zehn Jahre Zukunft nur bis zu einem gewissen Grad prognostizieren. Fehler und Unschärfen passieren immer. Sobald der nächste STEP erscheint, muss dieser auch auf all das reagieren, was in der Zwischenzeit nicht nur an geplanten, sondern auch an ungeplanten Entwicklungen passiert ist. Der erste STEP 1984 war, wie man sich vorstellen kann, in allererster Linie eine Bestandsaufnahme und eine Dokumentation der bereits getätigten Entwicklungsschritte. Beim STEP 1994 wurde schon in einem größeren Maßstab in die Zukunft geblickt.

Wie würden Sie das Verhältnis von Analyse und Prognose im aktuellen STEP einschätzen?

Schicker: Das unterscheidet sich von Themengebiet zu Themengebiet. Aber natürlich überwiegt heute bei Weitem die Prognose – und zwar nicht nur die flächenbezogene Prognose, sondern Prognosen in Bezug auf Bevölkerung, Infrastrukturbedarf, Beschäftigungsentwicklung und so weiter.

Wie unterscheiden sich die einzelnen STEPs voneinander?

Schicker: Was sofort auffällt: Die ersten STEPs waren viel konkreter, viel kleinteiliger und zum Teil sogar grundstücksbezogen. Im aktuellen STEP 2025 hingegen sind nicht einmal die Siedlungsausgrenzen erkennbar. Ganz generell würde ich sagen, dass die STEPs im Laufe der Zeit weniger planbar wurden. Interessant ist auch, dass sich die STEPs 1984, 1994 und 2005 zur Aufgabe gemacht haben, möglichst alles in einem Dokument zu integrieren. Beim 2025er hingegen wurden die Fachkonzepte *Mobilität, Grün- und Freiraum* und *Produktive Stadt* bewusst ausgeklammert und in eigenen Regelwerken beleuchtet.

Der STEP ist 1984, 1994 und 2005 erschienen und hieß damals auch genauso. 2010 gab es einen Fortschrittsbericht. 2015 schließlich ist der STEP 2025 erschienen.





Woher der plötzliche Systembruch?

Schicker: Keine Ahnung! Nachdem sich zehn Jahre nur schwer exakt vorhersehen lassen, müsste der Grad der Konkretisierung bei dieser Jahreszuweisung zurückgenommen werden. Ich persönlich würde es geschickter finden, sich wieder auf Fakten zu besinnen und die STEPs ganz sachlich nach ihrem Erscheinungsjahr zu benennen. Alles andere ist verwirrend.

Gab es eine Stadt beziehungsweise einen Stadtentwicklungsplan, der bei den STEPs als Vorbild und Inspiration diente?

Schicker: Natürlich haben wir immer wieder die Stadtentwicklung in München als Grundlage herangezogen. Auch Hamburg, Frankfurt am Main mit seinem Umland sowie Städte in den Niederlanden haben gute, praktikable Elemente, an denen wir uns orientiert haben. Im Gegensatz dazu sind Megastädte wie London oder Paris für uns – was die Stadtentwicklungsplanung betrifft – irrelevant. Diese Megastädte spielen in einer anderen Liga.

Zu den Schwerpunkten im aktuellen STEP 2025 zählen unter anderem Wissenschaft und Forschung. Inwiefern schlagen sich diese Themen auf die Stadtentwicklung nieder?

Schicker: Massiv! Denn damit sind nicht nur Wissenschafts- und Forschungsstandorte gemeint, sondern auch die Auswirkungen von neuen technologischen Entwicklungen auf die Stadtplanung. Als ein großes Beispiel will ich die zunehmende Digitalisierung nennen. Wir werden immer vernetzter und sind in der Lage, immer mehr Dinge an immer mehr Orten zu machen. Daher ist es dringend an der Zeit, die Charta von Athen endgültig fallenzulassen und die Flächenwidmungsplanung, die heute immer noch die Funktionstrennung als Grundlage hat, vollkommen neu zu denken.

Dazu müsste man ordentlich am System rütteln.

Schicker: Einfach nur Mischnutzungen im Flächenwidmungsplan vorzusehen, wird zu wenig sein. Ich meine eine riesige Umstellung, weg von den gewohnten Kategorien Wohnen, Gewerbe, Industrie und so weiter. Daran führt meiner Meinung nach kein Weg vorbei.

Von welchem Zeitraum sprechen wir hier?

Schicker: So eine Umstellung braucht eine sorgfältige Planung mit entsprechenden Übergangsfristen. Realistisch sprechen wir hier von einem Zeitraum von 20 Jahren.

Rudolf Schicker,

geboren 1952, studierte Vermessungswesen, Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien. Bis 1978 arbeitete er als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR). Von 1978 bis 1987 war er Referent in der Abteilung Raumplanung und Regionalpolitik des Bundeskanzleramtes. Von 1988 bis 2001 Geschäftsführer der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK). Von 2001 bis 2010 war er Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr. Im November 2010 wechselte er in den Wiener Landtag und Gemeinderat, wo er bis 2015 den Vorsitz des SPÖ-Ratshausklubs innehatte. Zuletzt war er Leiter des internationalen Danube Strategy Point mit Sitz in Wien.



Die Charta von Athen 1933 hat uns nicht nur eine gewisse Funktionstrennung beschert, sondern auch eine stellenweise viel zu niedrige städtische Dichte. In vielen Arealen, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts errichtet wurden, mangelt es bis heute an Urbanismus.

Schicker: Viele Stadterweiterungsgebiete der Fünfziger-, Sechziger- und Siebzigerjahre leiden tatsächlich an einer gewissen Ausdünnung. Die Abstandsflächen zwischen den Häusern bewirken eine sehr niedrige Bebauungsdichte, die deutlich unter jener im barocken oder gründerzeitlichen Wien liegt. Noch stärker trifft das auf den sogenannten periurbanen Raum zu.

Was tun?

Schicker: Nachverdichten! Vor allem in den verhüttelten Gegenden rund um die neuen U-Bahn-Stationen ist das ein dringender Auftrag an die Zukunft. Allerdings gebe ich zu bedenken: Nachverdichtungsprojekte in Form von Neubauten, Zubauten und Aufstockungen sind sehr komplex und scheitern oft an Eigentümerverhältnissen und Ängsten der Bevölkerung. Pilotprojekte wie etwa „Smarter Together“, das 2019 fertiggestellt wurde, waren ein immenser Kraftaufwand. Auch hier wünsche ich mir eine entsprechende Reform, die solche Projekte in Zukunft leichter umsetzbar macht.

Ein wichtiger Aspekt einer lebendigen Stadt sind die Faktoren Chaos, Zufall und Zeit. Inwiefern lassen sich diese Variablen in die Stadtplanung einbeziehen?

Schicker: Chaos und unerwartete Situationen kann man nicht planen. Man kann sie aber ermöglichen. Bloß ist es so, dass Chaos und Unplanbarkeit leider nicht in die DNA dieser Stadt eingeschrieben sind. Was ich mir gut vorstellen kann, ist Chaos in einem vorgegebenen Rahmen – etwa in Form von Selbstverwaltung und Selbstorganisation, indem man gewisse Areale aus der Stadtplanung ausklammert oder zeitlich postponiert oder indem man die Pla-

nung des einen oder anderen Stadtviertels den Bewohnerinnen und künftigen Nutzern überlässt und dafür Beratung zur Verfügung stellt – so wie dies bei der Siedlerbewegung vor hundert Jahren der Fall war. Das ist ein durchaus reizvoller Gedanke.

Haben Sie eine Lieblingsstadt?

Schicker: Abgesehen von Wien? Zu meinen Lieblingsstädten zählen Prag, Sydney und Buenos Aires.

Wovon könnte Wien ein Ätzerl mehr haben?

Schicker: Von Vielem! Aber Wien ist nicht Prag, nicht Sydney und nicht Buenos Aires. Sondern eben Wien. ▼



Wie organisiert man Veränderung?

Stadtentwicklung ist die Organisation von Veränderungen – und das in einer Stadt, die sehr viele Menschen gut finden, so wie sie ist. Der Stadtentwicklungsplan koordiniert, wo Tätigkeiten im Raum stattfinden. Er schützt Wertvolles, zeigt Möglichkeiten der Weiterentwicklung auf und gibt einen Überblick darüber, wie all das zusammenhängt. Diese Orientierung ist wichtig für alle: für Bürgerinnen, Investoren und die Stadt selbst. Schließlich ist die öffentliche Hand in Wien ein zentraler Player der Stadtentwicklung.

Wiens nächster STEP, an dem wir bereits arbeiten, kann zwar auf einer hochwertigen Bestandssituation aufbauen, muss dabei aber die aktuellen Anforderungen aufgreifen. Die heiße Wachstumsphase steht nicht mehr im Zentrum, denn den erwartbaren Zuwachs können wir bereits routiniert abarbeiten. Stattdessen treten die Anpassung und der damit verbundene Umbau der Stadt in den Fokus – mit dem Ziel, ein leistbares, nachhaltiges und an den Klimawandel angepasstes Leben zu organisieren und für alle Formen der Arbeit, die den Ausgangspunkt und Daseinszweck jeder Stadt bilden, den nötigen Raum zu bieten.



Michael Rosenberger, geboren 1967, studierte Raumplanung an der TU Wien und arbeitet seit 2008 im Referat Stadt- und Regionalentwicklung der MA 18. Er ist u. a. für gesamtstädtische Strategien wie den STEP 2025 zuständig und arbeitet bereits am kommenden STEP.



STEP 2100

Der Stadtentwicklungsplan zum
Ende des Jahrhunderts. Ein Blick in
die urbane Planungszukunft.

Von Andrea Maria Dusl,
Realisatrice im Bureau Comandantina

***** Pressemeldung ***** Die Urbana Wien (vor 2050: Gemeinde Wien) annunziert, was in den Jahrzehnten zuvor noch Metropolagenda (META) und Cityfuturprop (CIFUP) und Urbanprospektion (UPRO) geheißen hatte. Das aktuelle Publikat nennt sich, in sentimentaler Retrospektion auf 2025, wieder Stadtentwicklungsplan (STEP).

Wie wird unsere Urbana in den kommenden Jahren aussehen? Welche Herausforderungen erwachsen der Urbanaplanung? Welche Schwerpunkte für das Jahr 2100 zeichnen sich ab? Und was wurde in den vergangenen Jahren (und Jahrzehnten) schon in die Wege geleitet?

Der Fokus des STEP 2100 liegt auf der finalen Entflechtung der ehemaligen Mobilitätsachsen. Das Konzept dieser Achsen, die Losangalisierung der Urbanas, stammt aus der Verbrennungsmotorenzeit (VMZ), es orientierte sich am Modell eines Blutkreislaufs. Mit dem Wegfall der Arbeitsmobilität (ab 2045) war das Konzept obsolet geworden. Ein unterirdisches Distributionsmyzel (DIMY) mit autarken Güter-Pods, People-Pods und Infrastruktur-Pods übernahm den Transport in der Urbana. Der STEP 2100 sieht eine Optimierung des DIMY vor. Der geologische Untergrund der Urbana Wien jedoch stellt hohe technische Herausforderungen an das Myzel-Printing. Urban Printing (die befasste kommunale Einrichtung) steht hier im Austausch mit anderen Urbanas: mit Paris, Köln, Barcelona und Malmö.

Lärm und Luftverschmutzung kennen die meisten nur mehr aus den Erzählungen ihrer Urgroßeltern. Der STEP 2100 sieht eine Steigerung der urbanen Sauerstoffproduktion um 15 Prozent vor. Die CO₂-Reduktion soll in etwa gleichem Ausmaß gesenkt werden. 2100 sollen 65 Prozent aller Gebäude mit O₂/CO₂-Tauschern ausgestattet sein.

Das Primat des Verkehrs liegt auch 2100 auf der Pedestrik und dem Individualverkehr mit Bikos (Fahrrädern), Standos (Rollern) und Seatos (Bus-Pods). Die alten Netze der U-Bahn (ein frühes Konzept aus den 1970er-Jahren, ausgebaut bis 2035) werden aus urbansentimentalen Gründen weiterhin gepflegt. Die Touristen aus anderen Urbanas lieben den Einblick in vergangene Zeit. Beliebteste Linie: die Chill-out-Linie U6. Zweitbeliebteste Linie: die Seil-Pods auf den Monte Leopoldo.

Drohnen, ein veraltetes Konzept aus der Frühzeit der E-Manzipation, werden in der Distribution nur mehr selten gesehen. Nach Zerschlagung der Konzerne Amazon, Google, Alibaba und Benko sank der Bedarf nach Obsoleszenzprodukten. In der Grünflächenpflege sind Drohnen nach wie vor unabdingbar. Das Problem der Entsorgung fehlerhafter Mikrodrohnen der Generationen IV und Vb ist Teil der Agenda des STEP 2100.

›

Stradas (Straßen), Plazas (Plätze) und Liberas (Freiflächen) der oberirdischen Urbana wurden ab 2060 nach dem Ideal norditalienischer Städte der frühen Neuzeit umgestaltet. Das hat zu einer architektonischen Uniformität geführt, auf die der STEP 2100 antwortet. Nach Versuchen mit Yorking, Brüggling und Palmanoving sollen nun verstärkt andere kommunale Plaza-Konzepte verwirklicht werden.

Liberas (Freiflächen) spielen eine zentrale Rolle im Urbanageschehen. Der KLIWA (Klimawandel) konnte auf dem Niveau von 2037 eingefangen werden. Schattige Oasenhaine nach nordafrikanischem Vorbild bestimmen die Parcos und Plazas. Windachsen kühlen im Sommer, autonom-algorithmierte Schattenregulatoren schirmen ab, die kommunalen Einrichtungen der Urbana sind Energieproduzenten und Kühlzentren zugleich. Eine Senkung der durchschnittlichen sommerlichen Urbana-Temperatur auf unter 30 Grad Celsius ist ein Ziel des STEP 2100.

Die ehemaligen Verkehrsachsen der VMZ (Verbrennungsmotorenzeit) wurden zu begrünten Schattenalleen rückgebaut. Gastronomie-Cluster und Silentio-Cluster wechseln einander ab und werden in regelmäßigen Abständen vom zentralen Algorithmus der Urbana neu definiert. Dazwischen gibt es denkmalgeschützte Retroparks (mit den alten Pflanzensortimenten). Der historische Prater (bis 2047 durch Verbauung vollständig verschwunden) soll im Rahmen des STEP 2100 wieder erstehen – durch kluges Temperaturmanagement möglicherweise sogar mit dem alten Baumsortiment.

Die Ausfaserung der Urbana-Grenzen konnte gestoppt werden. Die Urbana Wien hat ab 2050 in Experimentalgebieten zu alten Dorf- und Vorstadtclustern zurückgefunden. Vorbild dafür waren historische Situative aus der Zeit zwischen 1750 und 1840. Wo es möglich war, wurden neohistorische Viertel in ihren ursprünglichen Zustand rückgebaut, beispielsweise die Seestadt Aspern und ihre Schwesternurbanas: die Retroviertel Sonnwend, Nordbahn, und Nordwestbahn. Ähnliches gilt für die historischen Bebauungshöhen. Der STEP 2100 sieht die Hochhäuser Wiens als Teil des urbanen Erbes, die Bebauungshöhe soll in Zukunft sieben Geschosse nicht übersteigen. Der Denkmalschutz wird nicht nur die historischen Viertel, sondern auch die transdanubischen Neo-Urbanas der 2050er- und 2060er-Jahre erfassen. Zentrales Projekt des STEP 2100 ist ein Plan, der ursprünglich schon 2030 gefasst wurde: der Rückbau der regulierten Donau zur historischen, vielarmigen, mäandernden Auenlandschaft der Zeit vor 1840. Ein modernes Flut-Management nach dem ROTTERDAM-Protokoll wird dieses Projekt ermöglichen. 

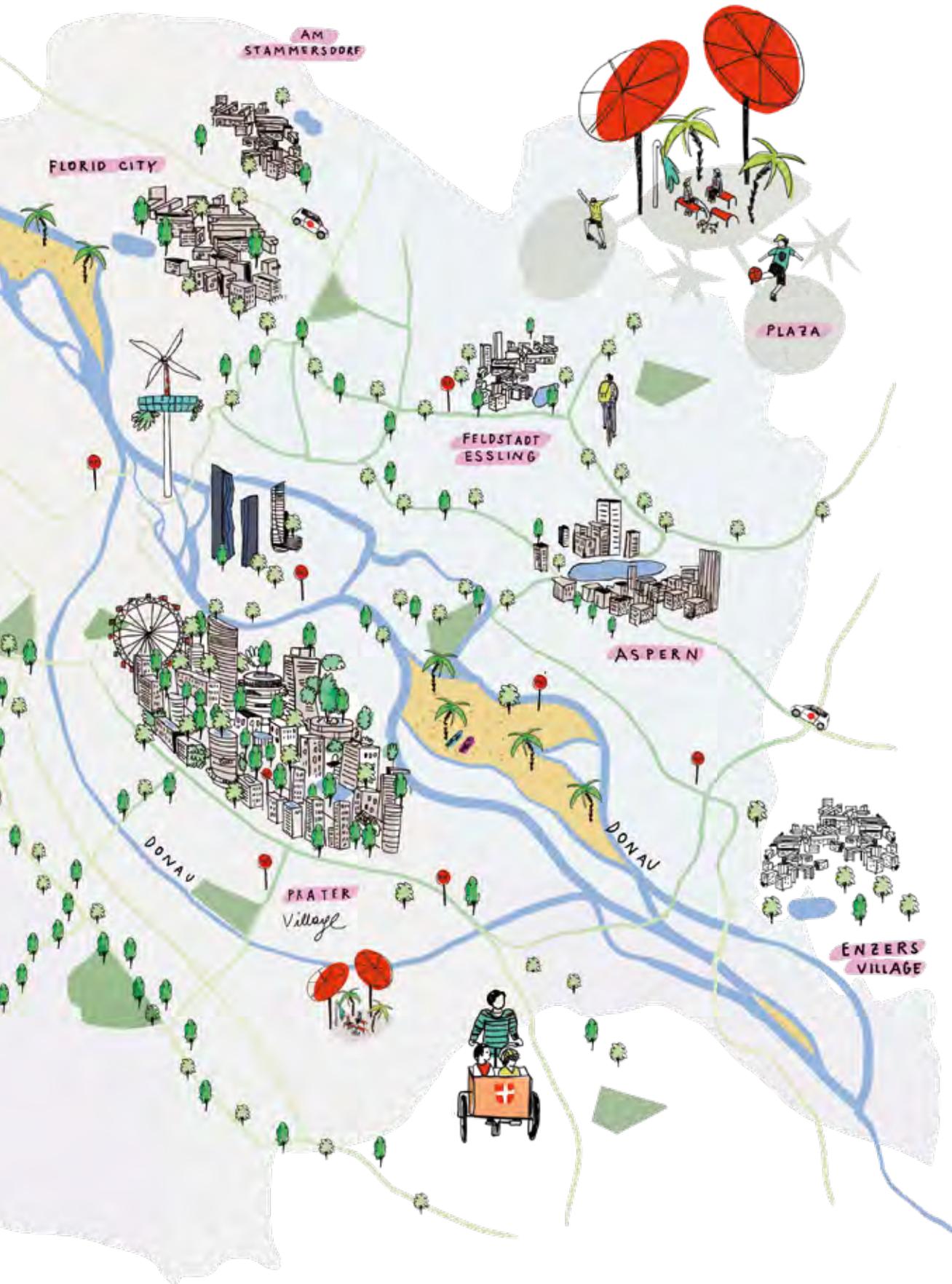


Andrea Maria Dusl,

geboren 1961 in Wien, ist Filmregisseurin, Autorin und Zeichnerin. Sie studierte Bühnenbildnerin an der Akademie der bildenden Künste sowie Medizin an der Universität Wien. Seit 1985 schreibt und zeichnet sie für österreichische Medien wie etwa *Falter*, *Profil*, *Format*, *Der Standard* und *Salzburger Nachrichten*. 2002 erschien ihr Film *Blue Moon*. Das Thema STEP ist ihr nicht neu: 2017 hat sie den *Dritten Baukulturreport* des Bundeskanzleramts illustriert.



Wien im Jahr 2100?
Vielleicht, und hoffentlich auch nicht







Die Stadt der voll vielen Bausteine



PFERDEFLEISCHHAUER U. SELCHER

Rulo



Wien, Monsieur Hulot und die Charta von Athen

Die Moderne hat die westliche Stadt geprägt wie keine andere urbane Bewegung im 20. Jahrhundert. Bis heute arbeiten wir daran, die Fehler zu kaschieren und die einst hochgelobten Funktionstrennungen zwischen Wohnen, Arbeiten, Bewegen und Erholen wieder aufzuheben. Ein Blick in die Zukunft einer bausteindurchmischten Polis.

Wojciech Czaja

Die Bilder sind in die Kinogeschichte eingegangen: Monsieur Hulot durch lange Korridore stolpernd, Monsieur Hulot verloren zwischen grauen Hochhausschluchten nach einem Bild des kleinen, vertrauten Maßstabs Ausschau haltend, und dann, in der 40. Minute schließlich, Monsieur Hulot in einem rundum verglasten Reisebüro, verwirrt um sich blickend, umzingelt von den immergleichen Plakaten, von den immergleichen Stadtkulissen von London, Stockholm, Mexiko, Tokio und Hawaii. So amüsant das hier skizzierte Bild einer dystopischen Stadtzukunft auch sein mag, so traurig und verhängnisvoll spiegelt sich Jacques Tatis Großstadt-Satire *Playtime*, 1967 in den Kinos angelaufen, in der Realität wider.

Die Pariser Banlieue, das neue Brasília nach Plänen von Lúcio Costa und Oscar Niemeyer, das wiederaufgebaute Nachkriegsdeutschland sowie eine ganze Reihe an nordamerikanischen Städten, die den Prototyp einer modernen, suburbanisierten Großstadt verkörpern: Viele städtebauliche Konzepte der Nachkriegsmoderne folgen genau diesem Prinzip einer internationalisierten, austauschbar gewordenen Stadt mit standardisierten Fassaden, standardisierten Gebäudetypologien und standardisierten Wege- und Verkehrsstrukturen, die in einem deutlichen Widerspruch zur europäischen Stadtkultur stehen, wie sie etwa der Wiener Architekt und Stadtplaner Camillo Sitte in seinem Buch *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889) prägte. Vor allem aber zeichnen sich die einst utopischen Konzepte der Moderne durch eine klare Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Bewegen und Erholen aus.

Die Gründe für diese vielfach realisierten Playtime-Städte liegen nicht nur in neuen Materialien und Bautechnologien, nicht nur im Glauben an eine bessere, gesündere Lebensqualität durch räumliche Trennung von wohnwerten Zonen und produzierendem

Gewerbe und nicht nur in der Emanzipation des Automobils als Sinnbild eines individuellen, vom Kollektiv vollkommen losgelösten Mobilitätsversprechens – sondern auch in einem folgeschweren städtebaulichen Manifest, das 1933 auf Initiative des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) verfasst und zehn Jahre später von Le Corbusier unter dem Titel *Die funktionale Stadt* veröffentlicht wurde.

EIN LEIDER NACHHALTIGES REGELWERK

„Die sogenannte Charta von Athen ist eine Reaktion auf die oft schlechten Lebensbedingungen, die Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts in vielen industrialisierten Städten vorherrschten“, sagt der Schweizer Architektur- und Stadthistoriker Vittorio Magnano Lampugnani, ehemals Professor an der ETH Zürich, der zuletzt den fünf Kilogramm schweren *Atlas zum Städtebau* (mit Harald R. Stühlinger und Markus Tubbesing) herausbrachte. „Die handelnden Personen waren davon überzeugt, mit diesem Regelwerk einen hochwertigen Beitrag für die urbane Zukunft zu leisten. Doch in den letzten Jahrzehnten hat sich herausgestellt, dass die Moderne fatale Auswirkungen auf den globalen Städtebau hatte und dass sie die historisch gewachsene, traditionell durchmischte Stadt in ihren Grundfesten massiv erschüttert hat.“¹

Bedenkt man heute, wie rasch sich politische, wirtschaftliche und soziokulturelle Rahmenbedingungen ändern können – etwa durch den Fall des Eisernen Vorhangs 1989, durch den EU-Beitritt Österreichs 1995, durch ein neues gesellschaftliches Verständnis von Lebensstil und Lebensgestaltung sowie durch die aktuellen Wechselwirkungen mit Klimakrise und Digitalisierung –, ist es im Rückblick betrachtet verwunderlich, wie nachhaltig sich die in der Charta von Athen ausgehandelten Punkte in den westlichen Industrieländern niedergeschlagen haben. Der Genius der

¹ Wojciech Czaja: *Die Stadt ist kaputtgefahren*, Interview mit Vittorio Magnano Lampugnani, in: *Der Standard*, 19. Mai 2012.

vielfach kritisierten Charta überlebte nicht nur einen siebenjährigen Weltkrieg, sondern prägte den europäischen und nordamerikanischen Städtebau bis in die Siebziger- und Achtzigerjahre wie keine andere urbane Geisteshaltung der späten Moderne des 20. Jahrhunderts. Die Auswirkungen der Charta manifestieren sich nicht nur im Jahrzehnte langen Siegeszug des Automobils, sondern auch in einem nach Daseins-Grundfunktionen getrennten Städtebau, der im Gegensatz zur sozialen und multifunktionalen Durchmischung der historisch gewachsenen Stadt und der selbst in der Gründerzeit massiv veränderten und

überformten mitteleuropäischen Stadtkörper plötzlich eine räumliche und atmosphärische Hierarchie in die Polis implementiert, die bislang bestenfalls der Religion vorbehalten war.

DIE MÄNNLICHE NACHKRIEGSSTADT

„In den Fünfzigerjahren wurde ein Wirtschaftsmodell inszeniert und rechtlich untermauert, das die Kleinfamilie ins Zentrum stellte und eine klare Arbeitsteilung für das Paar vorsah“, sagt Meike Spitzner, Verkehrsforscherin am Wuppertal Institut, die sich seit langer Zeit mit nachhaltigen und geschlechtergerechten Perspektiven in der Verkehrs- und Stadtplanung beschäftigt. Dass sich Mann und Frau auf unterschiedliche Weise durch die Stadt bewegen, hat für sie mit dominanten Bildern von Männlichkeit sowie mit einer ungleichmäßigen Verteilung von Mobilitätschancen zu tun. „Die autoorientierte Stadt- und Verkehrsplanung führt zu räumlicher Diskriminierung, Zeiteignung, Verstärkung struktureller Gewalt und psychischer Herabwürdigung.“²

Im funktionalen Fokus der Stadtplanung und Stadtentwicklung im Global North der letzten Jahrzehnte stand stets der männliche Ernährer, der der Erwerbsarbeit nachging und Zugang zum öffentlichen Raum bekam, wohingegen das unmittelbare, im Sinne der Charta von Athen räumlich und atmosphärisch vom Rest der Stadt entkoppelte Wohnumfeld der Mutter und Hausfrau zugewiesen war. So gesehen, stellt die deutsche Journalistin Vanessa Vu in ihrem Artikel *Die männliche Stadt* in der Wochenzeitung *Die Zeit* folgerichtig fest, sei die Stadt der Moderne eine vordergründig maskulin geprägte Struktur: „So kam, könnte man sagen, die männliche Autostadt in die Welt.“³

Die Konsequenzen davon sind enorm. Zwar bauen wir heute keine Wohn- und Satellitenstädte mehr, zwar spielen wir schon lange nicht mehr mit dem Gedanken, den Wiener Gürtel zu einer innerstädtischen Autobahn



Auf der Suche nach dem Alten im Neuen: Rekonstruktion der Frankfurter Altstadt, im Hintergrund die Skyline des Finanzzentrums

² In: Vanessa Vu: *Die männliche Stadt*, in: *Zeit Online*, zeit.de, 26. September 2019.

³ Ebd.

auszubauen, und auch die aktuelle Diskussion rund um nachhaltige, resiliente und klimaneutrale Städte hat einen durchaus positiven Effekt darauf, wie wir Stadt und urbane Gesellschaft und Mobilität heute denken – dennoch töten wir immer noch unbeirrbar Ortskerne, Stadtteilzentren und innerstädtische B-Lagen, indem wir Gewerbe und Handel an den Stadtrand und in den Speckgürtel verbannen und auf diese Weise eine vermeidbare individuelle Mobilität anspornen, als ob es kein Morgen gäbe.

DIE DREI D-ZAUBERWORTE

„Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Besiedlungs- und Regionalpolitik mehr oder weniger in Ordnung, doch in den letzten 50, 60 Jahren ist uns die Kontrolle darüber verloren gegangen, und wir haben unsere Städte ziemlich rasch kaputt gemacht“, sagt Vittorio Magnano Lampugnani. „Jetzt müssen wir sie langsam wieder in Ordnung bringen. Bis heute arbeiten wir intensiv daran, die in der Charta von Athen beschlossene Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Mobilität und Freizeit wieder aufzuheben und die dadurch entstandenen Wunden und Brüche in den Städten wieder zu schließen.“⁴

Die drei D-Zauberworte für die Zukunft, so Lampugnani, lauteten Dichte, Durchmischung und Dezentralisierung. „Das sind die drei Regeln, die durch die zehn Jahrtausende, seitdem es Stadt gibt, konstant geblieben sind. Wir werden nicht umhin kommen, diesen Regeln in Zukunft mehr Aufmerksamkeit zu schenken als in der jüngeren Vergangenheit, wo viele Fehlplanungen passiert sind. Zersiedelung werden wir uns in Zukunft nicht mehr leisten können.“⁵

Die Wiener Fachkonzepte zu den Themen *Mobilität*, *Grün- und Freiraum*, *Produktive Stadt* und *Polyzentrale Stadt*, die die MA 18 in den letzten Monaten und Jahren als Ergänzung zum STEP 2025 herausgegeben hat, sind ein wichtiger Schritt, um die Fehler der Moderne und der Charta von Athen

wiedergutzumachen. Es geht um eine Renaissance der historischen, gründerzeitlichen Stadt, es geht um eine kleine Portion Camillo Sitte im großen Kosmos Stadt.

Die vielleicht größte Herausforderung besteht darin, die Chancen und Problematiken zwar getrennt voneinander zu analysieren und zu verstehen, sie letztendlich aber als flexibles, amorphes und maximal multifunktionales Flechtwerk ins Stadtgebilde hineinzuweben. Möge Monsieur Hulot in Zukunft weniger verloren zwischen den Häusern umherirren und entsprechend leichter die Gegenwart wiederfinden.

⁴ Wojciech Czaja: *Die Stadt ist kaputtgefahren*, Interview mit Vittorio Magnano Lampugnani, in: *Der Standard*, 19. Mai 2012.

⁵ Ebd.





Miteinander mobil

Eine vorausschauende Verkehrsplanung hat in Wien Tradition. Das von einem Monitoring begleitete aktuelle Fachkonzept *Mobilität* definiert Handlungsfelder und setzt ambitionierte Ziele.

Franziska Leeb

Als die Wiener Linien im Mai 2012 die Kosten der Jahreskarte auf 365 Euro senkten, stieg die Anzahl der Jahreskartenbesitzerinnen binnen eines Jahres um 140.000. 2019 waren es mit 852.000 bereits mehr als doppelt so viele wie vor der Tarifierung. So spektakulär der Effekt der preiswerten Tickets scheinen mag, so wenig hat sich seither der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split verändert. Damit zeigt sich, dass es eine Kombination mehrerer Maßnahmen erfordert, um nachhaltige Mobilität für die Menschen attraktiv zu machen.

Das erste umfassende *Verkehrskonzept für Wien* veröffentlichte die MA 18 bereits 1970. Schon damals wurde dem öffentlichen Verkehr höchste Priorität eingeräumt. Otto Engelberger, damals oberster Verkehrsplaner, postulierte 1969 in der Zeitschrift *Der Aufbau*, dass es niemals das Ziel einer Verkehrsplanung sein könne, „für immer mehr Fahrzeuge den Raum zum Fahren und Abstellen (...) zu schaffen. Vielmehr müssen für die Gesamtheit der Bevölkerung alle jene Verkehrsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, die für die modernen Lebensformen im wirtschaftlichen, im beruflichen sowie im persönlichen Bereich unerlässlich und mit ihnen vereinbar sind.“ Stadtplanung und Verkehrsplanung müssten untrennbar miteinander verbunden sein. Keine

Planung könne ohne die anderen erfolgsversprechende Lösungen erarbeiten.

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist also nichts grundsätzlich Neues. Somit ist das aktuelle Fachkonzept *Mobilität* im Kontext der 50-jährigen Tradition einer langfristigen und sich kontinuierlich entwickelnden Wiener Verkehrsplanung zu betrachten. Geändert haben sich die Rahmenbedingungen: Das Bevölkerungswachstum, neue Technologien wie etwa Digitalisierung und Elektromobilität, Sharing-Systeme, neue Strategien für die städtische Güterlogistik und ein gewachsenes Interesse am öffentlichen Raum schaffen günstige Konstellationen für eine neue Mobilitätskultur. Um sie – im Idealfall über die Stadtgrenzen hinaus – umzusetzen, ist das Zusammenspiel vieler Akteure und nicht zuletzt politischer Wille unerlässlich.

Attraktive Gehwege und Radwege als Anreize für eine aktive, muskelgetriebene Mobilität, staufreier Fließverkehr, ausreichend Parkplätze und Lieferzonen, Platz für Bäume und im Sommer zudem für schöne, attraktive Schanigärten: Der öffentliche Raum ist ein konfliktreiches Feld. Um ihn gerecht zu teilen, sind Kompromisse notwendig. ›

Die hier dargestellten vier Fachkonzepte betreffen jene der MA 18. Darüber hinaus gibt es noch Fachkonzepte zu den Themen *Öffentlicher Raum* (MA 19), *Energieraumplanung* (MA 20) und *Hochhäuser* (MA 21).



(Lastenräder, E-Ladestationen, Bike- und Carsharing-Systeme etc.), macht sich bereits im Stadtag bemerkbar.

In der Seestadt Aspern wird schon jetzt eine mögliche Zukunft der Wiener Mobilität erprobt und gelebt. Lange bevor die ersten Wohnungen bezogen waren, wurde die U2 in den neuen Stadtteil verlängert. Flächendeckend gilt ein Stellplatzregulativ von 0,7 Parkplätzen pro Wohneinheit in Sammelgaragen. Die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind stark limitiert, es bleibt also mehr Platz für breite Gehwege und autofreie Plätze. Mit Abgaben aus Garagenerrichtung und -betrieb

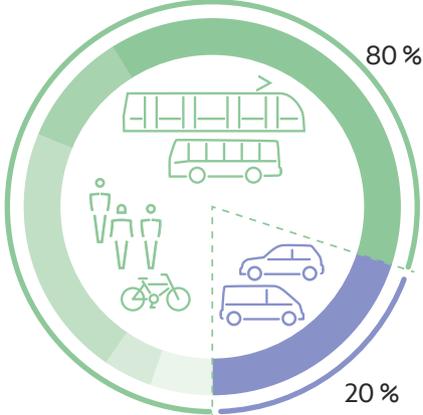
Zahlreiche Inhalte des Fachkonzepts flossen bereits in das rot-grüne Regierungsübereinkommen 2015 ein, in dem sich die Stadtregierung zu einer ressourcenschonenden Mobilität bekannte, „die die Umwelt und Gesund-



heit der WienerInnen möglichst gering belastet und für alle leistbar, zugänglich und sicher ist“. 80:20 lautet in Zahlen gefasst das wichtigste Ziel. Das heißt: Bis 2025 sollen 80 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, so der Plan, soll zugleich von derzeit 28 auf 20 Prozent gesenkt werden. Eine Reihe von Pilotprojekten, die als Vorboten für grundlegende Veränderungen gedeutet werden können

wird ein Mobilitätsfonds gespeist, aus dem eine Reihe an Angeboten finanziert wird, die der Seestadt-Bevölkerung das autofreie Leben erleichtern. Ein Vorbild für andere Stadtentwicklungsgebiete – auch international. ▽

ÖKOLOGISCHES ZIEL FÜR 2025



ZIELE UND INDIKATOREN

WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßen-erneuerungsprojekten.

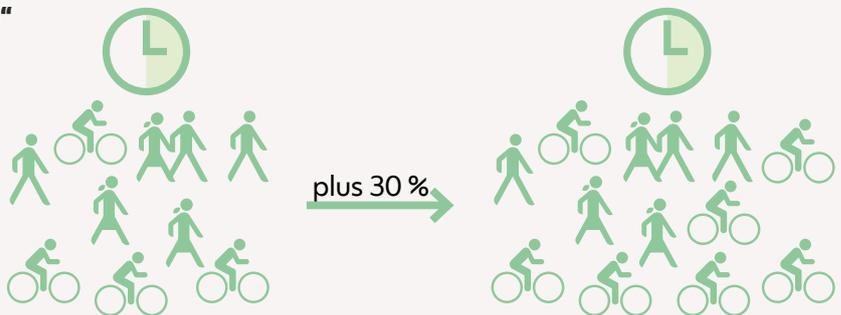
„Fair“



WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025. Die Anzahl der Verkehrstoten und der verkehrsbedingten Verletzten sinkt weiter.

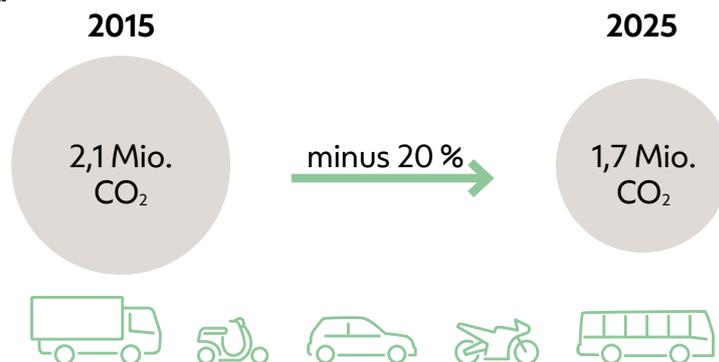
„Gesund“



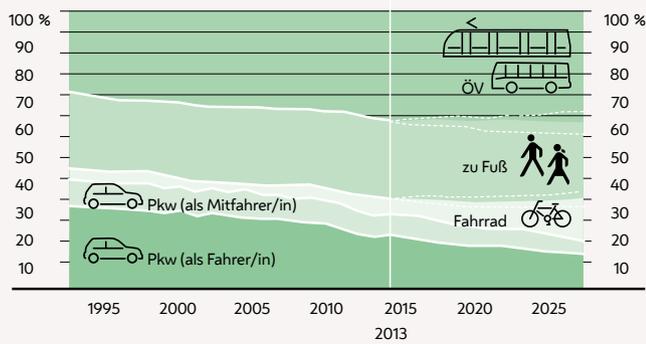
WIRKUNGSZIELE

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs im Wiener Straßennetz (gemäß EMIKAT-Definition) sinken um ca. 20 % von rund 2,1 Mio. t/Jahr (2010) bis 2025 auf rund 1,7 Mio. t/Jahr. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt auf hohem Niveau. Die Fahrradverfügbarkeit steigt: Bis 2025 soll in 80 % der Haushalte ein Fahrrad verfügbar sein, und 40 % der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können. Bis 2025 sollen 50 % der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in maximal 500 Metern Entfernung erreichen können.

„Robust“



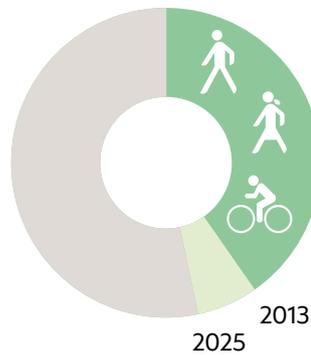
„Ökologisch“



WIRKUNGSZIELE

Der Modal Split der WienerInnen ändert sich, ausgehend vom Verhältnis 72:28 im Jahr 2013, bis 2025 auf 80 % im Umweltverbund und 20 % im motorisierten Individualverkehr. Der Modal Split des Verkehrs in Wien verschiebt sich in Richtung Umweltverbund.

„Kompakt“



WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt von 38,8 % im Jahr 2013 auf 45 % im Jahr 2025.

„Effizient“



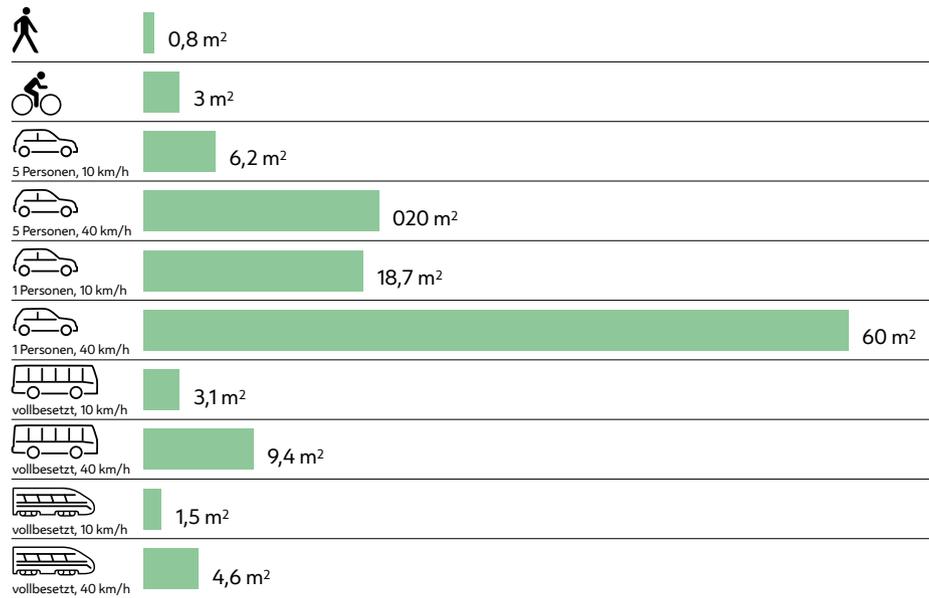
WIRKUNGSZIEL

Der absolute Endenergieverbrauch im Wiener Verkehr (gemäß EMIKAT-Definition) sinkt bis 2025 um ca. 20 % auf rund 7,3 TWh, verglichen mit rund 9,1 TWh 2010.

RAUMVERBRAUCH PRO PERSON NACH VERKEHRSMITTELN

Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt, wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

Adaptiert auf Basis von John Whitelegg: *Transport for a Sustainable Future: The Case for Europe*, London 1993. Darstellung durch: Flow[n]/Mobility in Chain.







Die Fabrik zwischen den Häusern

Das Fachkonzept *Produktive Stadt* schafft eine Grundlage für den Erhalt und die Schaffung von Betriebsstandorten und ist eine wesentliche Leitlinie für die künftige Stadtentwicklung.

Franziska Leeb

Ist von urbaner Lebensqualität die Rede, geht es meist um leistbare Wohnversorgung, um funktionierenden öffentlichen Verkehr, um gut organisierte kommunale Verwaltung, um Sicherheit, um hochwertige Bildungseinrichtungen, um ein breites kulturelles Angebot und um ein reichhaltiges Spektrum an Freizeitaktivitäten. Oft übersehen werden dabei die Räume für Arbeit.

Zahlreiche Straßennamen in Wien, von der Autofabrikstraße bis zur Zieglergasse, erinnern daran, dass seit dem Mittelalter die Stadt von produzierenden Betrieben durchsetzt war und immer noch ist. Dort, wo man wohnte, wurden über Jahrhunderte auch die Produkte des täglichen Bedarfs hergestellt. Mit zunehmender Industrialisierung und Motorisierung wanderten die Betriebe aus dem dichten Stadtgebiet allmählich an die Ränder. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts und im beginnenden 21. Jahrhundert wurden, damit das Angebot an leistbaren Wohnungen mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten kann, zahlreiche Industriestandorte in Wohnquartiere umgebaut.

Wienerberggründe, KDAG-Gründe, Mautner-Markhof-Gründe, Waagner-Biro-Gründe und viele mehr: Orte, an denen zuvor Baustoffe, Kabel, Senf oder Stahlwaren produziert wurden, stehen heute synonym für Wohnadressen. In den innerstädtischen Vierteln sind die Tischlereien und Schlossereien, die August Stauda, Dokumentarist des alten Wien, um 1900 in seinen Fotografien festgehalten hat, nach und nach Wohn- und Bürohäusern mit Garageneinfahrten und Müllräumen in den Erdgeschossen gewichen. Wo alte Strukturen erhalten blieben, wurden die Mieten für produzierende Kleinbetriebe oft unerschwinglich.

Dennoch ist Wien nach wie vor eine produktive Stadt. Ob in der Warenherstellung, im Energie- und Umweltbereich oder in traditionellen und neuen Handwerken: Im produktiven Sektor erarbeiten rund 300.000 Menschen ein Drittel der Wiener Wirtschaftsleistung. Um die



Standorte für all diese Wirtschaftszweige zu schützen und ihnen weiterhin geeignete Raumangebote zur Verfügung zu stellen, tritt die Stadt Wien mit dem Fachkonzept *Produktive Stadt* der jahrzehntelangen Praxis der Reduktion von Flächen für die Produktion im urbanen Milieu aktiv entgegen.

Für drei Typen an Betriebszonen wurden Maßnahmen als Leitfaden für Akteure und Akteurinnen der Stadtplanung und Standortentwicklung formuliert: In industriell-gewerblichen Gebieten – also einschlägig gewidmeten Arealen, die nicht mit Wohnnutzungen kompatibel sind – soll der störungsfreie ›

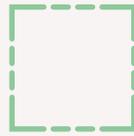
Betrieb gesichert, infrastrukturell aufgewertet und um derzeit untergenutzte Flächen erweitert werden. In gewerblichen Mischgebieten, die sich durch eine gute Lage im Stadtgebiet auszeichnen, wird das Ergänzen, Überbauen und Verdichten durch Wohnen an eine Reihe von Bedingungen geknüpft. Beispielsweise soll der Wohnanteil 50 Prozent der Kubatur nicht übersteigen, der Rest muss für leistbare Produktions- und Gewerbeflächen zur Verfügung stehen. Und an Einzelstandorten innerhalb der Stadtstruktur ist Nachverdichtung nur dann gewünscht, wenn die bestehende Betriebsnutzung integriert wird und ein störungsfreier Betrieb gewährleistet werden kann.

Wer nah an seinem Wohnort arbeiten kann, muss nicht im Stau stehen. Wer Betriebe, die Elektrogeräte reparieren und alte Möbel überholen, in der Nähe hat, ist nicht gezwungen, Teil der Wegwerfgesellschaft zu werden. Und wo produzierende Betriebe in großer Vielfalt ansässig sind, gibt es auch Arbeitsplätze für alle Bevölkerungs-

schichten – auch jenseits des boomenden Dienstleistungssektors und jenseits schicker Creative Industries. Es geht also nicht um Manufaktur-Romantik, sondern schlicht darum, der Produktion von Gütern des täglichen Lebens geeigneten Raum zu bieten. Es geht, um es noch deutlicher zu sagen, um die Entwicklung und Sicherung einer wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Stadt. ❖



INDUSTRIELL-GEWERBLICHES GEBIET



FLÄCHEN

Flächen gesamt 1.900 ha Flächenreserven

- Rund 150 ha Widmungsreserven innerhalb der bestehenden Betriebszonen
- Rund 50 ha noch nicht entsprechend gewidmete Flächen



EIGENSCHAFTEN

- Uneingeschränkter Betrieb
- Für Betriebe passende Ausstattung
- Gute Erreichbarkeit über Straßennetz
- Leistbar



MASSNAHMEN

Proaktives Flächenmanagement insbesondere durch:

- Ausbau des Quartiersmanagements
- Verbesserungsmaßnahmen
- Kleine Gebietsergänzungen
- Baulandmobilisierung

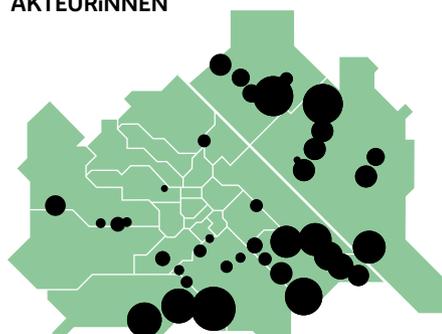


AKTEURINNEN

- Stadtplanung Wien
- Wirtschaftsagentur Wien
- Interessenvertretungen
- Unternehmen

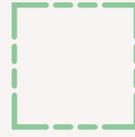


LAGE UND VERTEILUNG



GEWERBLICHES MISCHGEBIET

Flächenbestand: 200 ha



FLÄCHEN

- Gute Lage im Stadtgebiet
- Guter Anschluss an ÖV und IV
- Mehrgeschossige Bebauung
- Vielfalt und Nutzungsmix



EIGENSCHAFTEN

- Ergänzen, Überbauen, Verdichten
- Voraussetzung: Vorlage eines Entwicklungskonzeptes
- Qualitätssichernde Leitbildentwicklung
- Managementstrukturen
- Pilotprojekte



MASSNAHMEN

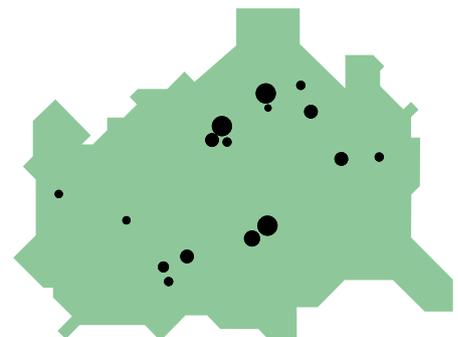
- Stadtplanung Wien
- ProjektwerberIn
- EntwicklerInnen
- Wirtschaftsagentur Wien
- Interessenvertretungen
- Unternehmen am Standort
- Planungsteams
- ExpertInnen aus Forschung und Lehre



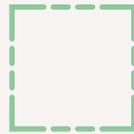
AKTEURINNEN



LAGE UND VERTEILUNG



INTEGRIERTE EINZELSTANDORTE



FLÄCHEN

Flächenbestand: 250 ha

Einzelstandorte: 220

Ziel: Bestandsflächen schützen



EIGENSCHAFTEN

- Traditionelle integrierte Standorte
- Handwerk, Gewerbe
- Kurze Wege, lokale KundInnen



MASSNAHMEN

- Sichern der Einzelstandort
- Feststellungsverfahren
- *Nur* wenn nachweislich nicht mehr betrieblich nutzbar: Umwandlung und Kompensation

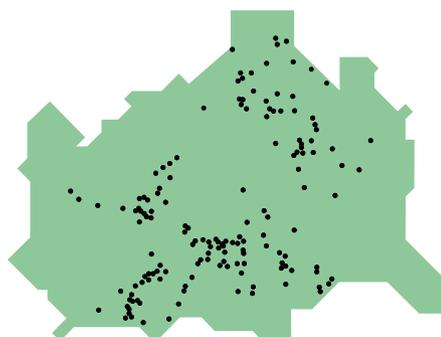


AKTEURINNEN

- Unternehmen
- Stadtplanung Wien
- Interessenvertretungen
- Wirtschaftsagentur Wien
- EntwicklerInnen



LAGE UND VERTEILUNG





250 Meter bis zur nächsten Oase

Das Fachkonzept *Grün- und Freiraum* ist das richtungsweisende Strategiepapier für die Wiener Grünraumplanung. Ob Minipark oder Großerholungsgebiet: In Zukunft soll jeder Wiener, jede Wienerin innerhalb von wenigen Gehminuten einen attraktiven Grünraum erreichen können.

Franziska Leeb

Die Öffnung des zuvor nur dem Adel zugänglichen Praters für alle unter Kaiser Joseph II. war 1766 in gewisser Weise eine frühe Bemühung um die Herstellung von Grünraumgerechtigkeit. Erst 1919, nach dem Untergang der Monarchie, wurde mit dem Lainzer Tiergarten ein weiteres beliebtes Wiener Naherholungsgebiet für die Bevölkerung geöffnet. Es folgten die großen Erholungsgebiete aus der Zeit des Feudalismus, der 1905 beschlossene Wald- und Wiesengürtel, der Nationalpark Donau-Auen und die großen Projekte der Grün- und Freiraumentwicklung in den 1960er- bis 1990er-Jahren mit dem Donaupark, dem Kurpark Oberlaa, der Donauinsel und der Erholungslandschaft auf dem Wienerberg. Doch was wir heute als Selbstverständlichkeiten empfinden, ist Resultat von 100 Jahren aktiver Grünraumsicherung durch die Wiener Stadtplanung.

Wien wächst derzeit ähnlich stark wie in der Gründerzeit. Trotz hohen Siedlungsdrucks gilt es, den Landschaftsraum der Stadtregion langfristig zu sichern und mit den aktuellen Entwicklungen den Nutzungsansprüchen einer heterogenen Gesellschaft gerecht zu werden. Die Grün- und Freiraumplanung ist mehr denn je gefordert, den öffentlichen Raum verstärkt aus der Perspektive der Älteren zu betrachten, da die Zahl der Generation Ü65 und damit auch jene der Hochbetagten stark im Steigen begriffen ist. Wie selbstbestimmt und aktiv deren Teilhabe am öffentlichen Leben gestaltbar ist, hängt auch von der Beschaffenheit des Wohnumfeldes ab.

Das im Fachkonzept *Grün- und Freiraum* formulierte Freiraumnetz bildet dafür eine wesentliche Grundlage. Indem Parks und Großgrünräume, aber auch kleinere Ökoflächen und Straßen mit Grünelementen miteinander verbunden werden, wird künftig jede Wienerin und jeder Wiener innerhalb von 250 Metern – also in ein paar Gehminuten – einen Grünraum erreichen können. Das enge grüne Maschennetz erhöht die Attrak-



tivität der Fußwege in der Stadt, wirkt sich positiv auf das Stadtklima und die Biodiversität aus und ermöglicht nicht zuletzt auch mobilitätseingeschränkten Personen Zugang zu qualitätsvollen Aufenthaltsräumen.

In den großen Stadterweiterungsgebieten nördlich der Donau entstehen drei neue Großerholungsgebiete: Rendezvousberg, Norbert-Scheed-Wald und das Vorland Lobau. Im Herbst 2019 startete die Umsetzung des nach den Angerdörfern Stammersdorf, Gerasdorf und Süßenbrunn benannten Regionalparks Dreiangler. Wesentliche Ziele dieser vom Bisamberg bis zum Jahrhundertprojekt Norbert-Scheed-Wald durchgehenden Grünsperre im Nordosten der Stadt sind die Erhaltung der lokalen Landwirtschaft, der Schutz des eigenständigen Charakters des Landschaftsraums sowie die Attraktivierung des Grünraums für Erholungsnutzung.

Um der Stadtplanung ein standardisiertes Instrument zur Grundlagenerhebung für qualitätssichernde Verfahren und der Flächenwidmung zur Verfügung zu stellen, wurde das Planungswerkzeug *Lokaler Grünplan* entwickelt. Auf Basis verschiedener Kennwerte sorgt der Plan dafür, dass in Nachverdichtungs- und Stadtentwicklungsgebieten quantitative und qualitative Standards für die Freiraumversorgung eingehalten werden. Dazu zählt nicht zuletzt auch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die noch mehr Chancen erhalten sollen, sich mit gärtnerischen Aktivitäten am Stadt- leben zu beteiligen. ▽



Stadt der vielen Zentren

Orte, an denen das Leben der Stadt pulsiert, entstehen nicht zufällig. Das Fachkonzept *Mittelpunkte des städtischen Lebens*. *Polyzentrales Wien* definiert Prozesse und Werkzeuge, die bestehende und künftige Zentren für die Herausforderungen der Zukunft rüsten.

Franziska Leeb

„Wir wollen ein Wien der vielen Zentren“, betont Katharina Conrad, Raumplanerin in der MA 18 und Projektleiterin des Fachkonzepts *Mittelpunkte des städtischen Lebens. Polyzentrales Wien*. Im Dezember 2019 wurde die Leitlinie im Gemeinderat beschlossen. „Das Besondere daran ist“, so Conrad, „dass es so ein fachübergreifendes Konzept für Wien noch nie gegeben hat.“ Erstmals wurden nun konkrete Strategien und Handlungsfelder für die Planung bestehender und neuer Zentren ausgearbeitet. Wien ist eine polyzentrale Stadt, wo die Ortskerne der in der wachsenden Großstadt aufgegangenen Vororte und Gemeinden nach wie vor im Stadtplan ablesbar sind. Etliche behielten ihre Funktion als Kristallisationsorte des urbanen Lebens, anderen setzten die zunehmende Motorisierung und der wirtschaftliche Strukturwandel zu. Sie wurden zu Durchzugsstraßen oder leiden an Leerstand.

Um ihre Rolle als Mittelpunkt städtischen Lebens erfüllen zu können, müssen Zentren über eine Reihe an Charakteristika verfügen. Eine wesentliche Basis, um eine gewisse Mindestfrequenz zu sichern, bildet die Mischung





unterschiedlicher Funktionen – etwa Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie natürlich Wohnen. Zentren sollen gleichermaßen gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden wie auf attraktiven Wegen zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein und konsumfrei nutzbaren öffentlichen Raum aufweisen, der zum Verweilen und Flanieren einlädt.

In einem räumlichen Leitbild wurde eine dreistufige Zentrenhierarchie festgelegt. Als „Metropolzentren“ mit weit über die Stadtgrenzen hinausgehender Bedeutung gelten die Innere Stadt und die Mariahilfer Straße. „Hauptzentren“ wie die Praterstraße oder die Favoritenstraße verfügen über Anziehungswirkung im Standortbezirk und den benachbarten Bezirken sowie über ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen. „Quartierszentren“ hingegen mit einem Einflussbereich in ihrem näheren Umfeld wie Gersthof, der Maurer Hauptplatz oder die Großfeldsiedlung ergänzen das Angebot der höherrangigen Zentrumstypen.

In der Seestadt Aspern ist derzeit das 20. Hauptzentrum im Entstehen.

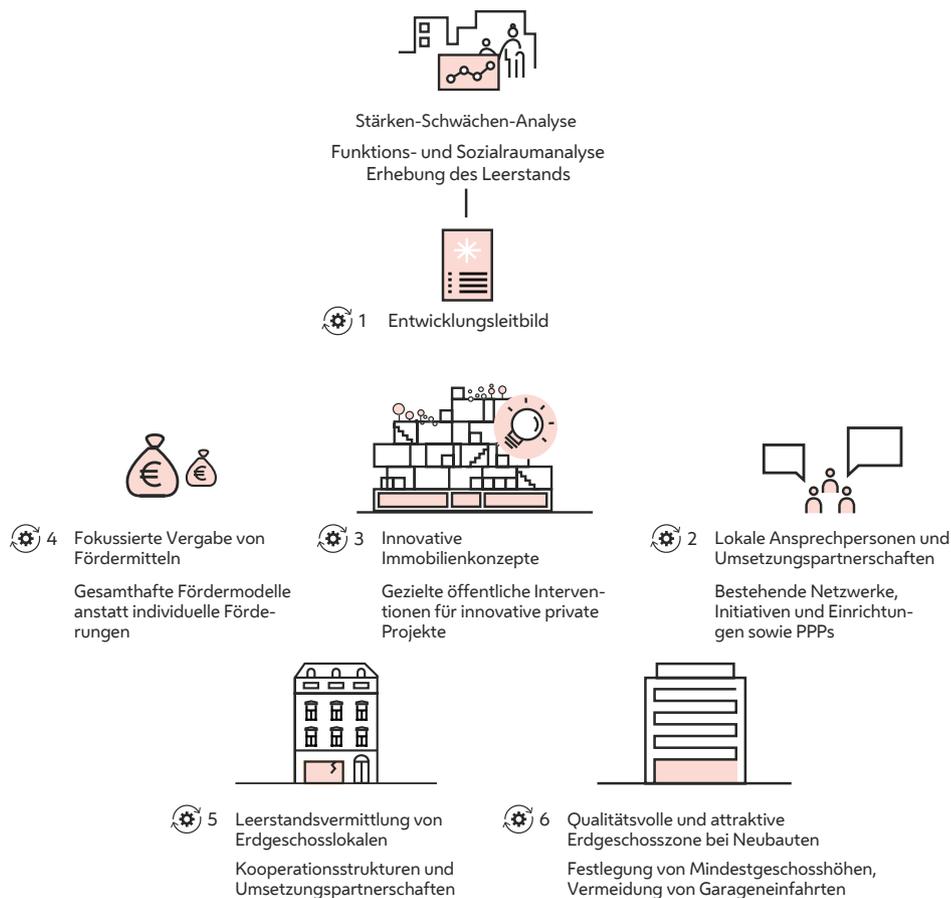
Und mit den Stadtentwicklungsgebieten Hausfeld, Donaufeld, Nordwestbahnhof, In der Wiesen und Rothneusiedl gesellen sich nach und nach neue Quartierszentren zu den bereits 27 bestehenden hinzu. Um diese bunte und vielfältige Landschaft von insgesamt 53 Zentren zu erhalten und zu entwickeln, wurden 20 Handlungsfelder festgelegt.

Eine wichtige Rolle kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu, die auf Alltagstauglichkeit, soziale Gerechtigkeit und Verbesserung des Mikroklimas zu achten hat. Die Erdgeschosse sollen offen, einsichtig und barrierefrei zugänglich sein, Arkaden und bauliche Beschattungen erlauben eine witterungsunabhängige Nutzung, Mindestgeschosshöhen erhöhen die Nutzungsspielräume. Förderungen für deren unternehmerische Nutzung sollen prioritär in den Haupt- und Quartierszentren vergeben werden. Ein Erdgeschosszonen-Management, wie es bereits erfolgreich in der Seestadt und im Nordbahnviertel praktiziert wird, ist essenziell, um in neuen Zentren konkurrenzfähige Standorte zu entwickeln. Mit den höheren Mieten von Handelsketten können beispielsweise Flächen für weniger ertragreiche Nutzungskonzepte quersubventioniert werden.

Auch wenn das Fachkonzept dezidiert kein Handelskonzept ist, definiert es doch wesentliche Planungsschritte zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Denn Wien verfügt mit 1,5 Quadratmetern pro Kopf über einen sehr hohen Anteil an Einzelhandelsfläche – das ist etwa doppelt so viel wie in London! Deshalb werden im Sinne der Stadtverträglichkeit und eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden begleitende städtebauliche Vorgaben für Einkaufszonen in der Bauordnung verankert: Der Schwellenwert für Einkaufszentren wird dabei von 2.500 auf 1.600 Quadratmeter herabgesetzt. Außerdem werden einheitliche Anforderungen für die Raumverträglichkeitserklärung festgelegt.



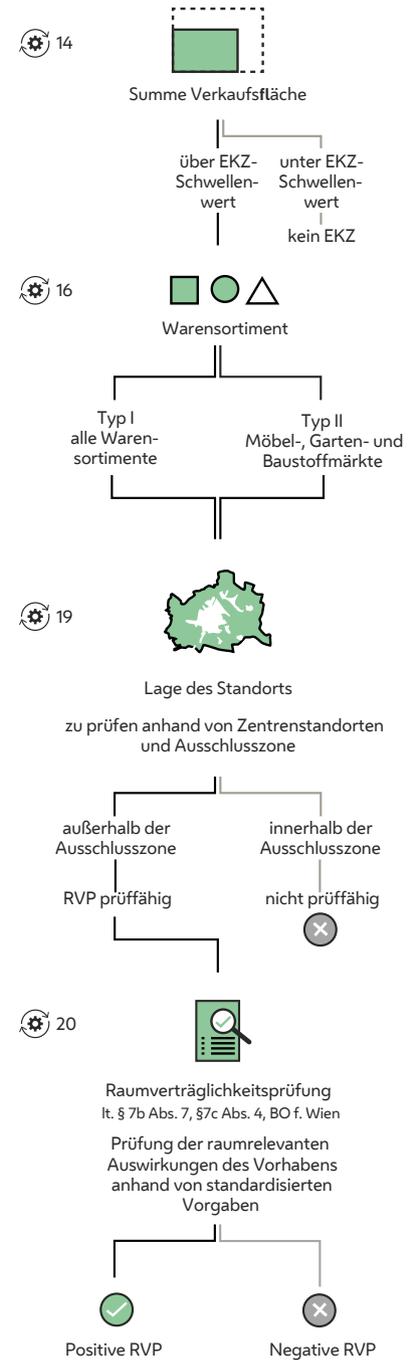
HANDLUNGSFELDER FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG UND VERBESSERUNG BESTEHENDER ZENTREN



SCHEMATISCHER PLANUNGS- PROZESS VON NEUEN ZENTREN



PLANUNGSSCHRITTE ZUR STEUERUNG DES GROSSFLÄCHIGEN EINZELHANDELS



HANDLUNGSFELDER FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG UND VERBESSERUNG BESTEHENDER ZENTREN

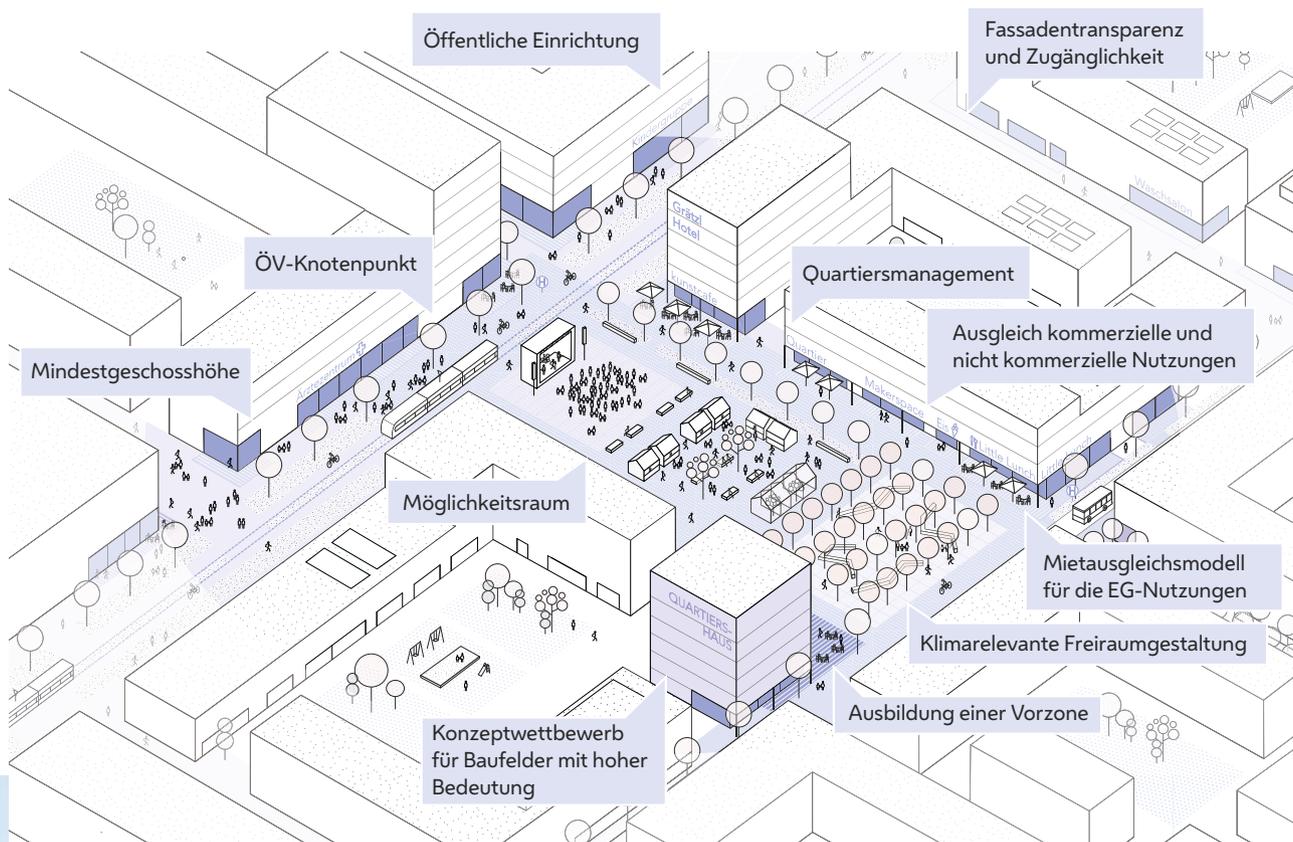


Abb.: Beispielhafte Darstellung eines neuen Zentrums





Noch schneller, noch strategischer

Jedes Jahr besuchen zahlreiche interessierte Delegationen Wien, um sich über den strategischen Zugang der Stadt Wien zur Mobilität zu informieren. Eine Besonderheit in Wien ist, dass die Konzepte ohne Unterbrechung in Richtung Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet sind – und das bereits seit Jahrzehnten. Erst in diesem konsequenten Umfeld zeichnet sich der Wert von langfristigen Strategien ab.

Die Geschwindigkeit, mit der neue Entwicklungen auftreten, stellt das Konzept der langfristigen Strategie vor neue Herausforderungen. Ob elektrische Roller, Automatisierung von Fahrzeugen oder „Mobility as a Service“ auf digitalen Plattformen – Entwicklungen finden rasch statt, und Wirkungen sind oft noch nicht eindeutig. Klare Zielsetzungen und Prioritäten sind in dieser Situation daher besonders wichtig. Was für die Gesellschaft in der Stadt vorteilhaft ist, steht über den aktuellsten technischen Lösungen oder Geschäftsinnovationen. In Zukunft werden Strategien noch mehr Orientierungsrahmen sein und die Maßnahmenarbeit mit mehr Spielraum erfolgen, um auf neue Chancen einzugehen. ▽

Gregory Telepak,

studierte Raumplanung an der TU Wien und arbeitet seit 2010 für die MA 18. Er ist zuständig für Gesamtverkehrsstrategien, europäische und internationale Verkehrspolitik, Entwicklung des S-Bahn-Netzes sowie technologische Trends im Bereich Mobilität.



Eine Oase voll Glück und Grün

Wer in Wien vor seine Haustür tritt, hat es nicht weit zu Kindergärten, Schulen, Geschäften und Lokalen. Wer auch noch Erholung im Grünen sucht oder den kühlenden Schatten eines Parkbaumes genießen möchte, ist – zumindest heute noch – auf ein bisschen Glück angewiesen. Doch das wird sich bald ändern: In Zukunft werden alle Menschen dieser Stadt ganz in ihrer Wohnnähe eine Grünoase finden. In den nächsten Park geht es auf sicheren, ruhigen Wegen. Und für einen Tag im Grünen braucht man maximal ein Fahrrad und einen Grätzelstadtplan.



Isabel Wieshofer,

geboren 1963 in Wien, studierte Biologie und arbeitete von 1989 bis 2002 am Ludwig-Boltzmann-Institut, zuständig für Biolandwirtschaft und angewandte Biologie. Von 2002 bis 2012 arbeitete sie in der Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22). Seit 2012 ist sie in der MA 18 Leiterin des Referates Landschaft und Öffentlicher Raum.



Von Superblocks und anderen autofreien Träumen

Weltweit mehren sich sowohl Städte als auch Pilotprojekte, die ihre Autos aus dem Zentrum verbannen. Die radikale Maßnahme führt Studien zufolge zu mehr städtischer Qualität, wovon vor allem Bewohnerinnen und Fußgänger profitieren. Auch die Wiener Innenstadt könnte eines Tages autofrei werden. Erste Gehversuche gibt es bereits.

Angelika Rauch

Ich kann mich noch gut an meinen Vater erinnern, einen Mann aus der unteren Mittelschicht. Eines Tages kam er mit seinem ersten Auto nach Hause, und wir alle standen um dieses Auto und bewunderten es. Jahre später sah ich denselben Stolz wieder in seinen Augen, als er mir ein Auto schenkte, um mich in Sicherheit zu wissen, wenn ich spät abends nach Hause kam. Mein Bruder bemalte seine Ente damals rosa, blau und grün und fuhr damit durch die Stadt. Alle erkannten sein Gefährt sofort, auch ohne auf das Nummernschild zu achten.

All dies ist Teil meines Lebens, Teil der Geschichte meiner Familie. Viele gute Erinnerungen sind mit dem Automobil verbunden, einem identitätsstiftenden Alltagsgegenstand für ganze Generationen. Kein anderes lebloses Ding vermag es, Fortschritt, Wohlstand, Identität, Freiheit, Sicherheit und sogar das Gefühl der Verbundenheit mit anderen so gut zu transportieren und in sich zu vereinen wie das Auto – Emotionen einer Generation, gegen die man mit bloßer Rationalität meist nicht ankommt.

Es folgten neue Generationen, zum Glück, und jetzt bieten sich seit Langem wieder Chancen, das autozentrierte Konzept von Mobilität zu



überwinden. Jüngere Menschen und nachkommende Generationen haben ihre eigenen Symbole, ihre eigene Identitäten und ihre eigene Vorstellungen von Freiheit. Hier eröffnen sich Möglichkeiten, (radikal) neue Wege zu gehen. Im Grunde bleibt uns angesichts der Klimakrise und den damit verbundenen massiven Emissionen (sowohl Schadstoffe als auch Lärm) in fast allen europäischen Großstädten nichts anderes übrig. Was wir jetzt brauchen, ist Mut, Ehrlichkeit und die Bereitschaft, tatsächlich wirksame Lösungen und Konzepte umzusetzen, anstatt uns mit bloßem Aktionismus und irgendwelchen Alibimaßnahmen aufzuhalten.

DIE METROPOLE UND DER DRAHTESEL

Wien als autofreie Großstadt. Die Idee ist nicht neu. Neu aber ist die Dimension und die Bereitschaft, in großen Lösungen zu denken: für ganz Wien, nicht nur für das Zentrum und einzelne Teile, sondern für Wien als funktionalen Raum bis ins Umland. „In einer Stadt bis zu einer Million Einwohner kann man alles zu Fuß erreichen, bis zehn Millionen reichen Fahrräder. Das hat Peking früher bewiesen. Auch in Wien lebten früher zwei Millionen Menschen ohne Auto“, sagte der emeritierte Professor Hermann Knoflacher von der TU Wien in einem Interview 2013. ›



Den Status quo mit kleinen Modifikationen aufrechtzuerhalten, das wird uns nicht wirklich weiterbringen. Es genügt nicht, wenn wir unser Verkehrssystem optimieren, indem wir den Autoverkehr von einer Straße auf eine andere Straße verlagern, mittels Carsharing eine Art Zweiklassengesellschaft der Mobilität schaffen oder all unsere Hoffnungen auf alternative Antriebstechnologien oder autonome Fahrzeuge setzen – und damit an dem Konzept des automobilen Menschen und einer weitgehend motorisierten Gesellschaft festhalten. Dies gilt insbesondere in der Stadt.

Urbane Räume können und müssen eine Vorreiterrolle einnehmen, wenn es darum geht, das gesamte Mobilitätssystem mehr oder weniger disruptiv zum Besseren zu verändern. Und es besteht kein Zweifel daran, dass dieser Wandel kein rein technologischer sein wird, sondern vor allem ein kultureller und politischer. Das Warten beziehungsweise das Hoffen auf neue Technologien darf keine Ausrede dafür sein, notwendige Paradigmenwechsel hinauszuzögern oder sinnvolle Maßnahmen im Hier und Jetzt zu verhindern.

LERNEN VON PONTEVEDRA

Wenn wir uns europäische Agglomerationen genauer ansehen, stellen wir fest, dass es bereits viele Konzepte für Stadtteile ohne moto-

risierten Individualverkehr gibt. Viele dieser Bemühungen können beachtliche Erfolge vorweisen. So ist das Zentrum der spanischen Stadt Pontevedra de facto seit 20 Jahren autofrei. Lediglich Fahrzeuge von Anrainern, der öffentliche Nahverkehr und der Lieferantenverkehr dürfen in der Stadt unterwegs sein, haben aber immer Nachrang gegenüber Fußgängerinnen und Radfahrern. Die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist mit maximal 30 Stundenkilometern beschränkt. Die Folgen: Umsätze in der Innenstadt stiegen an, die CO₂-Emissionen gingen um 70 Prozent zurück, und es gibt seit Jahren keine Verkehrstoten mehr in der Innenstadt.

Die niederländische Kleinstadt Houten ist komplett auf Mobilität mit dem Fahrrad ausgerichtet. Autos sind in der City nur noch selten zu sehen, der Autoverkehr wird über Umgehungsstraßen umgeleitet, das Zentrum ist im Alltag demgemäß eine fast autofreie Zone. In Houten gab es seit 40 Jahren keinen tödlichen Fahrradunfall, und auch hier profitierte der Einzelhandel von der Systemänderung.

Zu einem der spannendsten Konzepte, dem *Urban Mobility Plan of Barcelona*, der für die Jahre 2013 bis 2018 ausgearbeitet wurde, gehört das Modell der sogenannten Superblöcke. Dabei werden jeweils neun Häuserblöcke zu einem XXL-Verkehrsblock zusammengefasst. Der Rest des Konzepts ist ähnlich wie bei den zuvor genannten Beispielen: Innerhalb der Blöcke fahren nur Autos von Anrainern und Lieferanten, und zwar mit maximal zehn Stundenkilometern. Die meisten Fahrzeuge werden außen herumgeleitet. Personen, die zu Fuß unterwegs sind oder Fahrrad fahren, haben innerhalb der Superblöcke Vorrang vor dem Auto. Frei gewordene Flächen – wie beispielsweise ehemalige Kreuzungen – wurden in Spielplätze oder Fußballfelder umgewandelt.

Auch hier wurden anfängliche Befürchtungen des Einzelhandels, Kundenschaft zu verlieren, durch gestiegene

Verkaufszahlen widerlegt. Konzepte für autofreie Zonen – entweder bereits in Umsetzung oder noch in Planung – gibt es auch in Berlin, Hamburg, Bremen, Paris, Gent, Oslo und Madrid. Und natürlich auch in Wien. Die Ziele sind im Grunde überall ähnlich, ebenso die Herausforderungen und Widerstände. Es ist essenziell, daraus zu lernen und im Gegenzug andere an unseren Erkenntnissen teilhaben zu lassen.

MOBILITÄT ODER STILLSTAND?

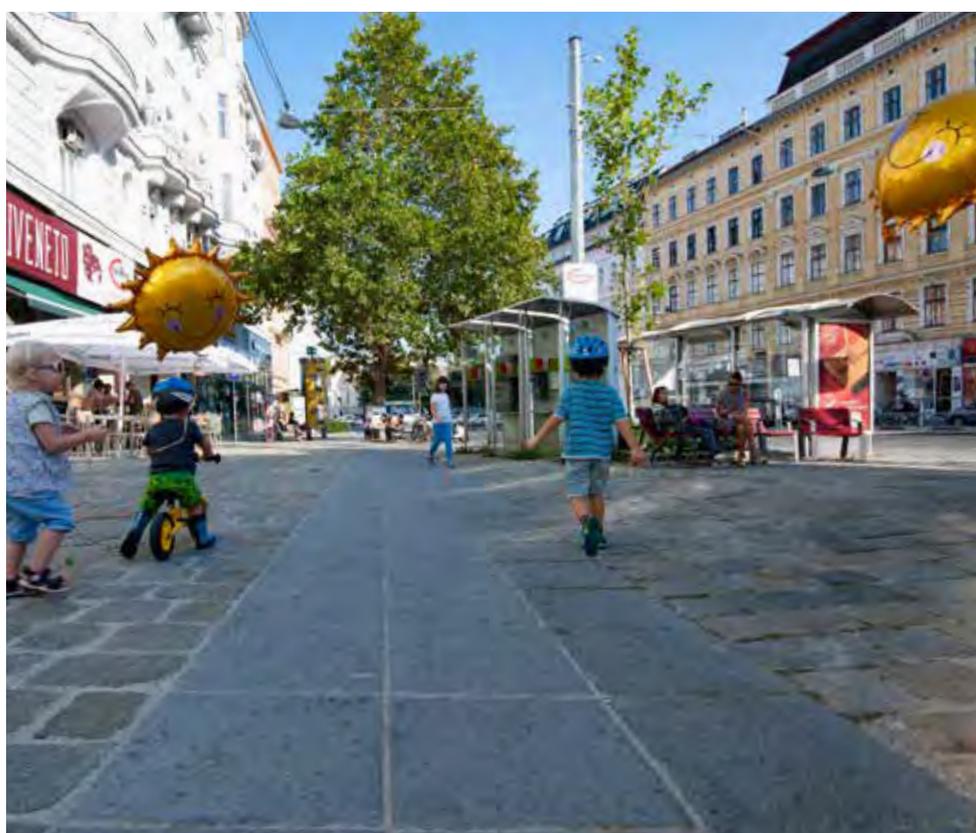
Rund 65 Prozent der Flächen in Wien gehören als Parkplätze und Straßen momentan den Autos, die im Schnitt zu 98 Prozent der Zeit nutzlos herumstehen. In der Rahmenstrategie *Smart City Wien* findet sich die Zielsetzung, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2025 auf 20 Prozent zu senken. Öffentlicher Raum für alle soll auf diese Weise zurückgewonnen, aktive Mobilität gefördert werden. 2017 lag der MIV-Anteil bei 27 Prozent und jener des Zu-Fuß-Gehens bei 28 Prozent. 2018 hat der MIV-Anteil allerdings von 27 auf 29 Prozent leicht zugenommen, jener des Zu-Fuß-Gehens von 28 auf 26 Prozent hingegen abgenommen.

Die Entwicklung geht also leider in die falsche Richtung. Auch wenn es für diese Entwicklung einige mehr oder weniger plausible Erklärungsversuche gibt – etwa die gute Wirtschaftslage, die die Anzahl an PKW-Neuzulassungen im Jahr 2018 auf ein Höchstniveau ansteigen ließ, oder die Stadtentwicklung, da Wien vor allem in den Außenbezirken wächst und dort Strukturen entstehen, die dem Autoverkehr mehr Raum bieten, als dies in den Gründerzeitvierteln der Fall ist. Letztendlich aber, so viel ist sicher, ist es für das Klima und die davon betroffenen Menschen irrelevant, aus welchen Gründen Autoverkehrsanteile hoch sind oder sogar noch steigen. Das Gebot der Stunde (und der nächsten Jahre) besteht darin, diesen Trend umzukehren.

Im internationalen Vergleich befindet sich Wien in guter Gesellschaft, wenn es um das Ausprobieren neuer Ideen und die Entwicklung von Konzepten für Wohngebiete und nachhaltige Stadtentwicklung geht. In der Seestadt Aspern beispielsweise werden die Autoparkplätze am Rande des Wohngebiets in Quartiersgaragen gebündelt. Der Weg zum eigenen Auto wird damit genauso lang wie der zu einem öffentlichen Verkehrsmittel. Das wirkt sich natürlich auch auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen aus. Das bereits 1999 eröffnete Pilotprojekt „Autofreie Mustersiedlung“ in Floridsdorf bietet eine Alternative für jene Menschen, die bereit sind, ohne eigenes Auto zu leben. In der anfangs von vielen Akteurinnen bekämpften „Begegnungszone Mariahilfer Straße“ teilen sich heute auf 1,8 Kilometern im Zentrum Wiens Autos in Schrittgeschwindigkeit den öffentlichen Raum mit Bussen, Radfahrerinnen und Passanten.

VOLL COOLE STRASSEN

Inzwischen gilt das Shared-Space-Konzept auch international als Musterbeispiel. Zuletzt wurden im August 2019 drei besonders von sommerlicher Hitze betroffene Wiener Straßenabschnitte für vier Wochen zur „Coolen Straße“ umfunktioniert. Während Radfahren



in diesen Straßen erlaubt war, wurden PKWs jedoch temporär verbannt. Die nun freien Straßenflächen und Stellplätze wurden als Aufenthaltsbereiche an die Fußgänger und Bewohnerinnen zurückgegeben. Sie wurden mit Sitzgelegenheiten möbliert, zur Kühlung wurden Sprühnebel und einige andere Wasserquellen installiert.

Die Firma tbw research führte im Auftrag der Stadt Wien die begleitende Evaluierung durch, die gezeigt hat, dass diese neuen Stadträume positiv angenommen und überaus divers genutzt wurden. Weder der Wegfall von Stellplätzen noch das temporäre Fahrverbot konnten die hohe Akzeptanz der Maßnahmen schmälern. Diese positive Resonanz sollte Entscheidungsträgern Mut machen. Vielleicht werden sie dafür sorgen, dass die „Coolen Straßen“ schon bald aus der Pilotphase herauswachsen.

All diese Bestrebungen sind Mosaiksteine einer größeren Lösung, die Hoffnung geben und zumindest ansatzweise zeigen, dass eine Änderung unserer Mobilität beziehungsweise unseres Mobilitätssystems möglich ist. Die dafür notwendige Bereitschaft wächst bei vielen Beteiligten stetig. Auf dem Weg dorthin liegen zwar noch viele Herausforderungen, die es zu meistern gilt, und es wird selbstverständlich immer auch eine gewisse Anzahl an motorisierten Individualfahrzeugen brauchen, um den Funktionen der Stadt und den Bedürfnissen der Bevölkerung nachkommen zu können – denken wir etwa an Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge sowie an Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Das alles sollte uns aber nicht davon abhalten, nach vorne zu denken und zu handeln.

Die vielen erfolgreichen kleinen Schritte, die bislang gesetzt wurden, sollen nicht den Blick auf das Wesentliche verstellen und nicht den Eindruck vermitteln, bereits alles Mögliche getan zu haben. Sie sollten vielmehr Mut machen, auch in größeren Dimensionen zu denken: Wien als Stadt, die den Fußgän-

gerinnen und Radfahrern gehört – und wo Autos, unabhängig von der Antriebstechnologie, nur dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll und nötig sind. Meine Tochter wird in einigen Monaten 18 Jahre alt. Ihre Großmutter wollte ihr zum Geburtstag den Führerschein schenken, aber sie hat dankend abgelehnt. Danke, aber jetzt nicht, vielleicht später einmal. Ganz kann es ihre Großmutter nicht verstehen. ❖





Angelika Rauch, geboren 1954 in Wien, studierte Landschaftsplanung und ist geschäftsführende Gesellschafterin der tbw research GesmbH, wo sie den Fachbereich *Neue Mobilität* leitet, der interdisziplinär an der Forschung, Entwicklung und Umsetzung innovativer und integrierter Mobilitätslösungen arbeitet. Außerdem ist sie Vorstandsmitglied der beiden Vereine *BieM Bundesinitiative eMobility Austria* und *WIMEN Women In Mobility & Energy Environment Network*.





Von der Elektrischen zum elektrischen Busserl



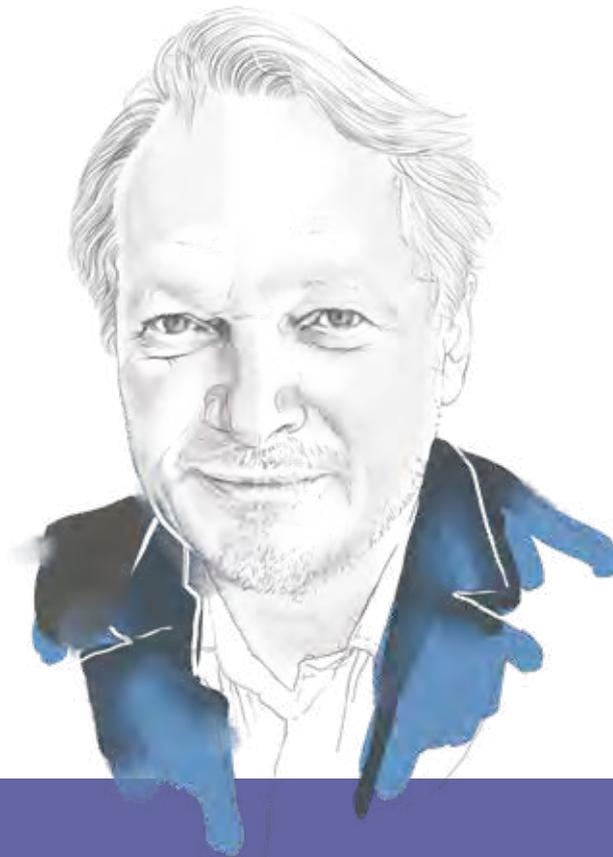
gefördert im Rahmen des Programmes „Wirtschaft der Zukunft“ durch die
Bundesministerin
Verkehr, Innovation
und Technologie





8398

20



Von der Stadtbahn zum Silberpfeil

Der Wiener U-Bahn-Bau blickt auf eine lange Geschichte zurück. Von der ersten Metro-Idee zweier Briten bis zur Einweihung des ersten Silberpfeils zogen beachtliche 92 Jahre ins Land. Heute ist das U-Bahn-Netz ein zentraler Motor der Stadtplanung. Eine Reise durch die Zeit.

Johann Hödl

Die Planung von Schnellverkehrsanlagen im städtischen Bereich gehört wohl zu den schwierigsten Aufgaben, die Stadtplaner und Architektinnen zu lösen haben. Während fehlgeplante Häuser schnell abgerissen, unnötige Straßenbahngleise kurzfristig umgelegt und öffentliche Busse über Nacht umgeleitet werden können, prägen U-Bahn, Schnellbahn und Eisenbahnkorridore die Strukturen und Entwicklungsmöglichkeiten einer Stadt oft über Jahrhunderte. Aufgrund der zeitlich und finanziell extrem aufwändigen Herstellung sind international kaum Beispiele bekannt, wo Schnellverkehrstrassen aufgrund von Fehlplanung oder veränderten Verkehrsbedingungen abgetragen werden mussten. Oder, wie der Wiener beim Schnapsen sagt: „Wos liegt, des pickt.“

Bei dieser Nachhaltigkeit von Eisenbahntrassen wundert es nicht, dass die Stadtbahn-Frage im Wien des 19. und 20. Jahrhunderts zu langen, meist ergebnislosen Diskussionen führte. Zudem war die Frage dadurch

noch erschwert, dass in der wirtschaftsliberalen Ära bis 1895 fast ausschließlich private Investoren und Firmenkonsortien als Errichter und Betreiber von Verkehrsanlagen fungierten. Für ihre nach rein profitorientierten Gesichtspunkten geplanten Linien benötigten sie von der Hoheitsverwaltung lediglich die entsprechenden Konzessionen. Ob Fiaker, Tramway, Omnibus oder Eisenbahn: Der öffentliche Verkehr war damals – was rückwirkend überraschen mag – eine regelrechte Cashcow in überwiegend privater Hand, deren Dividenden die Anleger und Aktionäre immer weiter zu steigern trachteten.

Die Auswüchse solch liberaler Wirtschafts- und Verkehrspolitik sind bekannt: Vernachlässigung unprofitabler Strecken, minimalste Erhaltungsaufwendungen, überfüllte Züge, unterbezahltes Personal sowie zum Teil erpresserisches Drängen nach staatlicher Unterstützung. Allein schon aus militärischen, überregionalen Gründen konnte die Staatsverwaltung diesem



Treiben nicht länger zusehen und begann daher, die wenig profitablen Eisenbahnstrecken zwischen 1880 und 1884 mit großzügigen Kaufsummen zu verstaatlichen und in diesem Zuge die k. k. Staatsbahnen, einen Vorläufer der heutigen ÖBB, zu gründen.



Überfüllte Tramways gehörten in der liberalen Ära Wiens zur Tagesordnung

WIEN DURFTE NICHT LONDON WERDEN

Davon unberührt landeten die Pläne von Joseph Fogerty und James Clarke Bunten – zweier englischer Ingenieure und Investoren aus dem Nahbereich der Londoner Metropolitan-Gesellschaft, die 1881 der Stadt Wien anboten, kostenlos ein umfangreiches, zusammenhängendes Stadtbahnnetz zu realisieren – in der Schublade. Der Grund: Die entlang von Gürtel, Wiental und Donaukanal geplanten Hochstrecken auf Stahlträgern animierte aufgebrauchte Ensembleschützer und Stadtbildästheten zu erbittertem Widerstand. Das Projekt erstickte im Keim.

Ausschnitt aus der von den Engländern geplanten Wiener Gürtelbahn



1889 kam es in Wien zu einem aufsehenerregenden Streik der Tramway-Kutscher gegen die unsozialen Arbeitsbedingungen in der von Aktionären rigoros geführten Tramway-Gesellschaft, die die Habsburger nur mit Säbelhieben und Kavallerieattacken zu bändigen wussten. Während der Sozialdemokrat Victor Adler für seine Unterstützung der Streikenden ins Gefängnis musste, konnte der christlich-soziale Karl Lueger aus den unhaltbaren Arbeitsbedingungen der Tramwayer politisches Kapital schlagen und bestritt 1895 als Wiener Bürgermeister den Weg der Kommunalisierung der Energieversorgung und der Verkehrsunternehmen. 1903 wurden die Straßenbahn und in Folge auch die Omnibus-Linien in die Obhut der Stadtverwaltung übernommen.



Kein Pardon gab es 1889 für die streikenden Tramwayer

Schon bald wurde klar, dass Wien dringend ein kreuzungsunabhängiges Schnellverkehrsmittel benötigte, wie dies schon seit der Weltausstellung 1873 seit gut 30 Jahren immer wieder diskutiert und zerredet wurde – und wie dies von Fogerty und Bunten bereits zwei Jahrzehnte zuvor vergeblich aufs Tapet gebracht wurde. Dank einem kaiserlichen Machtwort nahm das Vorhaben nun endlich Gestalt an. Die Stadt Wien, das Land Niederösterreich und die Staatsverwaltung gründeten zur Abwicklung des Projekts eine gemeinsame „Kommission

für Verkehrsanlagen“, wobei der Staat mit 87,5 Prozent der Kosten den Löwenanteil beisteuerte. Entsprechend den Usancen bei der Planung von Eisenbahnen, sich an Flüssen und Tälern zu orientieren, wurde die Stadtbahntrasse entlang von Wiental und Donaukanal sowie entlang des Gürtels angelegt. Mit einer Gesamtlänge von 38 Kilometern und 32 Stationen gab es nun eine dreifache Verbindung zwischen Hütteldorf und Heiligenstadt.

STADTBahn ODER SPINNENNETZ?

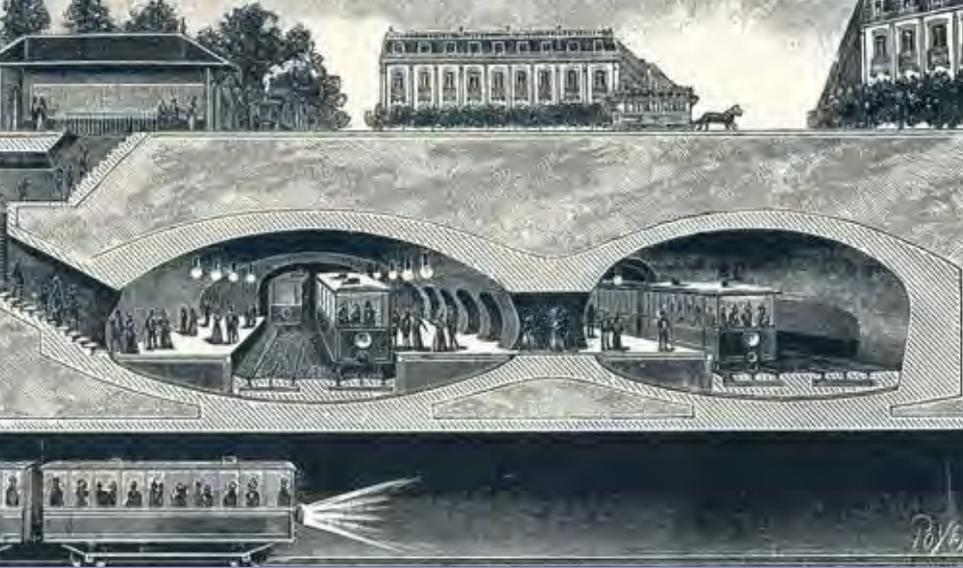
Dass im spinnennetzartigen angelegten Wien die Verkehrsströme vom Stadtzentrum in die Vorstädte und Vororte aus historischen Gründen stets über große Radialstraßen führten, schien bei der Planung der 1901 eröffneten Stadtbahn übersehen worden zu sein. Kein Wunder also, dass die Wiener das neue Schnellverbindungsnetz schon bald als „Um-die-Stadt-Bahn“ bezeichneten. Innenstadt und Stephansplatz wurden von ihr in großen Schlaufen umfahren. Hinzu kommt, dass im Gegensatz zur massiv ausgebauten und vom Pferdebetrieb sukzessive auf Strom umgestellten Tramway – zur nunmehrigen Elektrischen – die dampfende und rauchende Stadtbahn mit ihrem antiquierten Dampftrieb und ihren steilen Zutrittsstufen in die Waggons wie aus einem anderen Jahrhundert gewirkt haben muss. Da es darüber hinaus zwischen Straßenbahn und Stadtbahn keinen Tarifverbund gab, entpuppte sich Letztere schon bald als veritabler wirtschaftlicher Flop.



Rauchende Ungetüme in der Stadt: die defizitäre Stadtbahn

Der Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert kann als Beginn des U-Bahn-Zeitalters bezeichnet werden (die ab 1863 errichtete Londoner „Tube“ ist ein weltweit verkehrshistorischer Sonderfall). Viele Millionenstädte wie etwa Paris, Berlin, Budapest, New York oder Boston begannen, U-Bahn-Linien mit elektrischem Antrieb zu errichten. Die Frage einer Elektrifizierung und Erweiterung der dampfbetriebenen Wiener Stadtbahn beschäftigte die Verkehrsplaner daher noch über einen längeren Zeitraum. Vor allem der U-Bahn-Experte und spätere Wiener Baudirektor Franz Musil erarbeitete sehr konkrete U-Bahn-Netzplanungen. Knapp vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges fanden diesbezüglich noch konkrete Gespräche mit französischen Banken und Baukonsortien statt.





Vorbild für viele U-Bahnen: die Pariser Metro



Eine elektrische Stadtbahn im Linksverkehr fährt in die Station Gumpendorfer Straße ein

U-BAHN-PLÄNE FÜR DIE PERLE DES OSTENS

Mit Ende des Ersten Weltkrieges musste die Stadtbahn aufgrund des Kohlemangels komplett eingestellt werden. Mit Ausnahme der Vorortelinie, der heutigen S45, wurde die Stadtbahn in Folge ins Eigentum der Stadt übernommen, elektrifiziert und in den Tarifverbund mit Straßenbahn und Bus eingegliedert. Für eine Erweiterung des Netzes jedoch reichten die Mittel bei Weitem nicht aus. Erst mit der Machtübernahme Hitler-Deutschlands in Österreich kamen wieder große U-Bahn-Baupläne zum Vorschein. Für die „Perle des Ostens“ mit ihren geplanten vier Millionen Einwohnern wollte man ein adäquates U-Bahn-Netz errichten. Nach den ersten Probebohrungen jedoch bereiteten die Kriegsereignisse den U-Bahn-Ideen ein rasches Ende.

Relativ rasch konnte sich Wien von der Katastrophe des Zweiten Weltkrieges erholen und vom bald einsetzenden deutschen Wirtschaftswunder profitieren. In den 1950er-Jahren wollte Wien seine Internationalität unter Beweis stellen und sich als Metropole an der Schnittstelle zwischen Ost und West positionieren. Dazu zählen etwa die Bewerbungen für die Olympischen Sommerspiele 1964 und für die Weltausstellung 1966. An den finanziellen Mittel für einen U-Bahn-Bau dürfte es nicht gefehlt haben – jedoch an der nötigen Expertise. Und so wurde als Stadt- und Verkehrsplaner ein externer Experte bestellt. Von 1948 bis 1952 war dies der Architekt Karl Heinrich Brunner, dessen massiver Einsatz für den Bau einer U-Bahn jedoch auf taube Ohren stieß. Bürgermeister Franz Jonas, ab 1951 im Amt, war dem U-Bahn-Bau gegenüber äußerst skeptisch eingestellt und beschloss, Brunners Vertrag auslaufen zu lassen. Damit waren die Pläne ein weiteres Mal zu Grabe getragen.

Von nun an machte sich die ÖVP-Fraktion für einen U-Bahn-Ausbau stark. Damit wurde die U-Bahn-Frage mehr und mehr zum Politikum. Statt einer eigenen Untergrundbahn begnügte man sich in den Folgejahren mit punktuellen baulichen Maßnahmen wie etwa etlichen Ringstraßenpassagen für die Fußgänger oder Straßenunter-

Im „Roten Wien“ der Zwischenkriegszeit wurde die Stadtbahn elektrifiziert



Alweg-Bahn als zu wenig durchdacht erwies, setzte Rainer auf die Unterpflasterstraßenbahn (USTRAB). Der Bau begann 1963 auf der Zweierlinie sowie im Bereich der Wiedner Hauptstraße und des Gürtels. Der Fachbeirat kritisierte die Maßnahmen als fragwürdig und wenig visionär. Mit der Stadtregulierungsabteilung MA 18 im Rathaus kam es zu heftigen Auseinandersetzungen. Die Konflikte führten 1962 zur Beendigung der Tätigkeit Roland Rainers als Stadtplaner.

In Folge wurde die MA 18 mit Roland Rainers Stadtplanungsgruppe fusioniert und dessen Mitarbeiter Georg Conditt zum Leiter ernannt. Gemeinsam mit seinem Stellvertreter Otto Engelberger setzte dieser den alles entscheidenden Schritt: Sie beauftragten Edwin Engel vom Institut für Eisenbahnwesen an der TU Wien, die Sache wissenschaftlich zu betrachten und anhand von computerunterstützten Verkehrsmodellrechnungen eine Prognose für die Zukunft zu erstellen. Die Ergebnisse, Anfang 1965 präsentiert, waren eindeutig: Wien braucht eine U-Bahn. ›

führungen für den Autoverkehr am Südtiroler Platz und Matzleinsdorfer Platz. Zur Erstellung eines „Generalverkehrsplanes“ und zur Beendigung des ewigen Hin und Her wurde 1958 nun endlich der (seit dem Abgang Brunners jahrelang verwaiste) Posten eines Wiener Stadtplaners besetzt, und zwar mit niemandem Geringeren als mit Roland Rainer. Die mit Ende der 1950er-Jahre massiv einsetzende Motorisierungswelle sowie extremer Personalmangel bei den Verkehrsbetrieben machte klare Entscheidungen und moderne Lösungsansätze im öffentlichen Verkehr dringend notwendig.

KEINE EINSCHIENEN-BAHN FÜR WIEN

Allein, die in Rainers Ära fallenden Maßnahmen waren äußerst dürftig, da Rainer den U-Bahn-Bau strikt ablehnte. Ihm schwebte eine polyzentrische Stadtstruktur zur verkehrsmäßigen Entlastung der Inneren Stadt vor. U-Bahn-Stationen in der City, meinte er, würden dies durch ihren Verdichtungseffekt konterkarieren. Nachdem sich das zwischen 1958 und 1961 intensiv geplante und kontroversiell diskutierte Einschiennen-Verkehrsmodell der sogenannten



Bundespräsident Franz Jonas besucht die USTRAB-Bauarbeiten auf der Zweierlinie

DER FLIEGENDE SILBERPFEIL

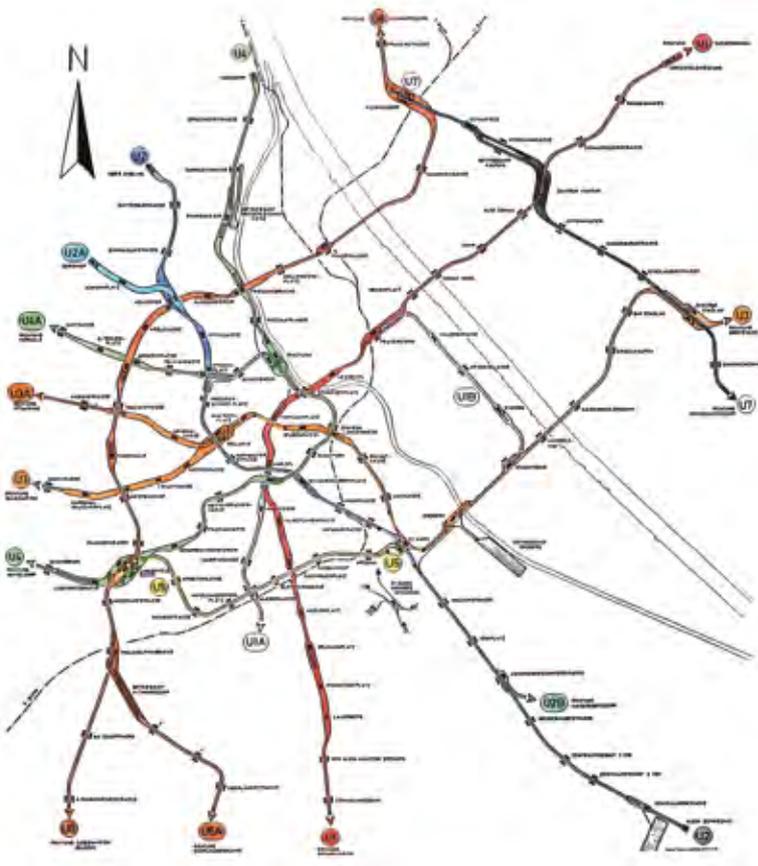
Von da an ging es Schlag auf Schlag. Bereits im September 1965 wurden auf einer Klubtagung der sozialistischen Gemeinderäte in Steyr die politischen Weichen für den Wiener U-Bahn-Bau gestellt. Im Jahr darauf beschloss die gemeinderätliche Stadtplanungskommission eine Empfehlung zum Bau eines U-Bahn-Netzes. Am 26. Jänner 1968 stimmte der Wiener Gemeinderat in einem Grundsatzbeschluss dem U-Bahn-Bau zu. Am 3. November 1969 begannen am Karlsplatz die Bauarbeiten. Berühmtes Bild im Wiener-U-Bahn-Bau: Am 18. August 1973 wird der erste Silberpfeil-Waggon fürs Publikum mit einem Kran in den Schacht gehievt.

Heute, fast 50 Jahre später, verfügt Wien über ein U-Bahn-Netz von

84 Kilometern Länge und 109 Stationen, wobei die historischen Stadtbahnlinien mit ihren Otto-Wagner-Haltestellen Teil dieses U-Bahn-Netzes wurden. Über neun Milliarden Euro an Investitionen waren dafür notwendig. Traditionell werden die Kosten zwischen Bund und Land Wien aufgeteilt. Dieses alle Wiener Bezirke umspannende U-Bahn-Netz ist ein Hauptgrund für die bestehende hohe Lebensqualität in Wien, die von internationalen Studien immer wieder bestätigt wird. Wien ohne U-Bahn ist heute nicht mehr vorstellbar. Mit den weiteren Ausbauschritten der U-Bahn in den nächsten Jahrzehnten rüstet sich die Stadt in punkto Mobilität, Infrastruktur und Umweltqualität für die künftigen Herausforderungen.



**ZU BEGINN WAR DIE U-BAHN-PLANUNGSEUPHORIE AM GRÖSSTEN:
NETZENTWURF VON 1972**



WIENS U-BAHN-NETZ DER ZUKUNFT



Johann Hödl, geboren 1955 in Korneuburg, startete 1975 seine Berufstätigkeit beim Magistrat der Stadt Wien. 1992 wurde er Leiter der Stabsstelle für Budget, Kredit- und Rechnungswesen für den U-Bahn-Neubau. 2002 wurde er Leiter der Abteilung für Kaufmännische Dienste und Controlling bei den Wiener Linien. Er war u. a. zuständig für Kunstprojekte in den U-Bahn-Stationen und betreute Arbeiten von Margot Pilz, Ingeborg Strobl, Peter Kogler, Heimo Zobernig, Oswald Oberhuber etc. Er ist Beiratsmitglied im Verkehrsmuseum Remise und verfasste bereits einige Bücher zum U-Bahn-Bau und zur Wiener Verkehrsgeschichte.



Die Stadt auf Schiene

**Über die Wechselwirkung zwischen U-Bahn-Bau
und urbanem Wachstum**

Bahnverbindungen – oberirdisch wie unter der Erde – sind seit jeher Stimulatoren für urbane und wirtschaftliche Entwicklung. Eine weitere Hauptrolle bei der Verdichtung der wachsenden Stadt spielen aber auch weichende Schienen, wie sich anhand ehemaliger Bahnhofsareale wunderbar zeigt.

Franziska Leeb



Die bequemste Art, das aktuelle Wiener Stadtwachstum zu beobachten, ist eine Fahrt mit der U2. Seit Oktober 2013 fährt sie bis zur Seestadt, wo es damals außer Baugruben und Dutzenden Kränen noch nicht viel zu sehen gab. Vom Karlsplatz bis zum Prater wird sie der Bezeichnung U-Bahn noch gerecht, ehe sie sich in der Krieau in Hochlage begibt, wo man dem neuen Stadtteil Viertel Zwei beim Wachsen zusehen kann. Vor Überquerung der Donau erhascht man einen Blick auf einen der längsten Straßenzüge der Stadt – auf den Handelskai, wo nächst der Donaumarina mit dem Marina Tower ein Wohnhochhaus für gehobeneren Ansprüche emporwächst. Ein kurzes Stück stromaufwärts entstehen anstelle eines desolaten Parkhauses bis 2022 rund 300 neue Gemeindewohnungen mit Donaublick.

Jenseits der Donau, die malerische Naturlandschaft am Mühlwasser hinter sich gelassen, erreicht die Trasse ihren höchsten Punkt. Im Bereich der Station

Stadlau dockt die U-Bahn an einen bereits bestehenden Regionalbahnhof an. Nach einem städtebaulichen Leitbild aus dem Jahr 2000 geht es hier darum, von der Bahntrasse zum Einfamilienhaussiedlungsgebiet und den Grünräumen am Wasser überzuleiten und mit dichteren Wohnformen unterschiedlicher Höhe für den notwendigen Kitt zu sorgen. Auf diese Weise soll aus einem heterogenen Etwas ein städtisches Gefüge mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Stand zunächst das gedeihliche Zusammenleben der Generationen im Vordergrund, wird jüngst mit dem Thema „Essbare Stadt“ und einer 100-prozentigen Versorgung mit erneuerbarer Energie ein großer Schritt in Richtung CO₂-neutraler Stadt gemacht.

Ab dem Donauspital, in dessen Umfeld die Siedlungsentwicklung des späten 20. Jahrhunderts bereits in die Zukunft weiterwächst, fühlt sich die U2-Fahrt im schleunigen Durchkurven von abwechselnd neuen Siedlungsgebieten ›



ebenso aufschlussreichen wie humorvollen Panorama-Collage zusammen, die an diesem Ort im städtebaulichen Umbruch einen weit gefassten Kontext herstellt, der den neuen Stadtteil in der Geschichte verankert.

Ein weiteres Jahrhundert später sind neue Geschichten im Entstehen, und am Ziel angekommen offenbaren sich hier nicht nur Bemühungen um eine neue Kultur der Stadtplanung, sondern auch der Gendergerechtigkeit. Während in den Wiener Straßennamen bislang weit über 3.900 männliche Persönlich-

und noch der weiteren Entwicklung harrenden Gärtnerei- und Landwirtschaftsflächen wie ein Livestream über das Wachsen und Verdichten der Donaustadt an, bei dem es kontinuierlich Neues zu sehen gibt. Wo heute noch ein Glashaus steht, tut sich morgen eine Baugrube auf.

AUF NAPOLEONS SPUREN

Der Höhepunkt der Spannungskurve tut sich am nördlichsten Punkt der U-Bahn-Trasse auf, wo aus der Distanz der Blick auf die wachsende Seestadt fällt. Auf die Tatsache, dass die neuen Wohnviertel in Aspern auf geschichtsträchtigen Boden entstehen, weist die künstlerische Intervention hin, für die es sich lohnt, in der Station Aspern-Nord die U-Bahn zu verlassen. Am 22. Mai 1809 verlor hier Napoleon während der Koalitionskriege gegen die österreichischen Truppen unter Erzherzog Karl seine erste Schlacht. Ein zweites Mal ging der Ort ein Jahrhundert später in die Weltgeschichte ein, als am 23. Juni 1912 der damals größte Verkehrsflughafen Europas seinen Betrieb aufnahm. Um diese zwei Daten spinnt der Künstler Stephan Huber seine Arbeit *Aspern Affairs*. An den Stirnseiten der Bahnsteige setzte er historische Karten Wiens, Abbildungen, Porträts, Lebenslinien, Zitate und eigene Kommentare zu einer dichten, vielschichtigen und



keiten verewigt wurden, ist die Zahl der weiblichen Namensgeberinnen mit 356 erstaunlich gering – das sind gerade mal neun Prozent. In den weiblichen Straßennamen der Seestadt Aspern, die uns dazu animieren, neue Geschichten über die Stadt und die Welt zu erfahren, soll die Ungleichheit ein wenig ausbalanciert werden. Am besten macht man dies in einem der beiden autonom fahrenden Elektrobusse, auch Busserl genannt, die

in den Nebenstraßen der Seestadt ihre fahrerlosen Testrunden drehen. Damit gehört Wien zu den ersten Städten weltweit, in denen der autonome Verkehr im urbanen, öffentlichen Lebensalltag erprobt wird.

DIE EWIGE BAUSTELLE UNTERGRUNDBAHN

Wien und die U-Bahn: Auch das ist eine lange und wechselvolle Geschichte. „London hat eine, Paris hat eine, Berlin hat eine. Wir nicht.“ Wien fehlt eine Untergrundbahn, lautete besonders



länder gehen anders vor. Sie bauen vor allem eine Stadtbahn und dann erst die Stadt. Bei uns zerbrechen sich die armen Ingenieure den Kopf, wie sie sich mit der Linie durch die Stadt winden könnten, ohne den Häusern zu nahe zu kommen; in England dagegen müssen sich die Architekten plagen, Grundstücke für Bauten zu benützen, ohne der Bahn zu nahe zu kommen.“

Barenyi spricht damit eine Frage an, die auch die Wiener Stadtentwicklung der letzten hundert Jahre prägte. Was kommt zuerst: Die Henne oder das Ei? Während die Seestadt schon an die U-Bahn angeschlossen war, als dort noch die Kräne über den Baugruben tanzten und noch keine einzige Wohnung errichtet war, gelang es nicht überall, dass „Stadterweiterung ausschließlich entlang der Linienleistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel“ erfolgte, wie es zum Beispiel der Stadtentwicklungsplan 1984 forderte. Am Wienerberg beispielsweise, der erst mit Fertigstellung der U2-Verlängerung 2028 direkt an das Stadtzentrum angebunden sein wird. Die violette U-Bahn wird sich dann von der ursprünglich kürzesten zur längsten Untergrundlinie gemauert haben.

VON DER ZWEIERLINIE ZUR FÜNFERLINIE

Von 1980 bis 2008 verlief die U2 auf der durchaus auch zu Fuß bewältigbaren Strecke zwischen Karlsplatz und Schottenring, die schon in der

während der 1920er-Jahre der Grundton in zahlreichen Zeitungsartikeln und Stadtplanungskonzepten. Dabei hatte man in Wien so früh und so häufig die Errichtung unterirdischer Bahnverbindungen diskutiert, geplant und wieder verworfen wie kaum anderswo. „Bei uns zu Lande baut man erst Straßen und Häuser einer Stadt und viel, viel später erst eine Stadtbahn“, monierte 1900 der Ingenieur Edmund Barenyi. „Die Eng-





Vergangenheit ober- und unterirdisch von etlichen Straßenbahnlinien mit der Kennziffer 2 befahren wurde. Bis heute nennen die Wiener die Abfolge von Getreidemarkt, Museumsstraße, Averspergstraße und Landesgerichtsstraße „Zweierlinie“ – ein Begriff, der in keinem Stadtplan vorkommt. Wenn in Zukunft die U2 am Rathaus abbiegt, um den Wiener Süden anzusteuern, und der Streckenabschnitt zum Karlsplatz fortan von der automatisch betriebenen U5 befahren wird, dürfen sich künftige Generationen für die einstige Zweier-

linie, die die Alten noch ebenso volksmündlich als Lastenstraße kennen, dafür einen neuen Vulgonamen einfallen lassen.

Zunächst bis zum Frankhplatz beim Alten AKH, im Endausbau über den Elterleinplatz bis zur S-Bahn-Station Hernals wird die U5 die polyzentrale Struktur Wiens stärken und hochfrequentierte Lagen besser an das U-Bahn-Netz anbinden. Aller Voraussicht nach wird die vollautomatisch fahrende Bahn ab Ende der 2020er-Jahre eine ähnlich neue Ära im Wiener öffentlichen Verkehr besiegeln, wie dies ab 1978 die U1 tat, als sie zunächst die Innenstadt an den Arbeiterbezirk Favoriten anknüpfte. Heute führt die in mehreren Etappen sukzessive erweiterte U1 nach Leopoldau an der nördlichen Stadtgrenze und bindet auf dem Weg dorthin Großsiedlungen der 1970er-Jahre – darunter die Großfeldsiedlung und die Siedlung Trabrenngründe – an das schnelle öffentliche Verkehrsnetz an. Mit der 2017 in Betrieb genommenen Verlängerung nach Oberlaa ist zwar ein bequemer, autofreier Ausflug in die Therme Wien möglich, viel wichtiger jedoch ist die öffentliche Anbindung der bestehenden und derzeit entstehenden Wohnquartiere im Südraum Favoriten.

DIE SCHIENEN KOMMEN, DIE SCHIENEN GEHEN

Die Schiene und die Stadt: Das ist eine seit der Zeit der Industrialisierung enge und zugleich sprunghafte Verbindung. So wie die Adern des öffentlichen Verkehrs das Stadtbild prägen, haben auch die aufgelassenen und neu konzipierten Gleisanlagen sichtbare Auswirkungen auf das urbane Gefüge. Anderthalb Jahrhunderte lang waren der bürgerliche Bezirk Wieden und der Arbeiterbezirk Favoriten durch die weitläufigen Gleisanlagen von Süd- und Ostbahn getrennt. Erst mit deren Abbruch und die gleichzeitigen Errichtung des neuen Hauptbahnhofs konnten die städtebaulichen Barrieren beseitigt und

neue Chancen für ein mentales Miteinander geschaffen werden. Einen wichtigen Beitrag leistet dazu das grüne Herz des Sonnwendviertels: der 70.000 Quadratmeter große Helmut-Zilk-Park auf dem ehemaligen Gelände des Frachtenbahnhofs. Das somit größte Parkprojekt der letzten 40 Jahre entwickelte sich rasch zum Open-Air-Wohnzimmer für die umgebenden Quartiere.

Auch der einst 85 Hektar große Nordbahnhof wurde in den letzten Jahren komplett umgewandelt. Rund um das Karree des Rudolf-Bednar-Parks entstanden innerhalb der Rasterfelder des 1994 beschlossenen städtebaulichen Leitbilds Wohnungen für etwa 20.000 Menschen. Die Bauten gingen aus Bauträger-Wettbewerben zu Themen wie „Wohnen am Park“, „Junges Wohnen“ oder „Interkulturelles Wohnen“ hervor und spiegeln damit die Bandbreite des aktuellen Wiener Wohnbaus wider. Wie schon in der See-

stadt und im Sonnwendviertel sind es auch hier die Akteure der Baugruppen, die wertvolle Impulse für das kulturelle Leben und das soziale Miteinander liefern.

Für die verbleibenden 32 Hektar des Nordbahnhof-Areals entschloss sich die Stadtplanung zur Abkehr von der bisher praktizierten Blockrandbebauung. Begleitet von einem umfassenden Bürgerbeteiligungsprozess entstand das neue Leitbild, das mit stark differenzierten Gebäudehöhen, durchlässigen Sockelzonen und einem ambitionierten Freiraumkonzept einen vielgestaltigen, gut durchmischten und zeitgemäßen Städtebau in Aussicht stellt. Die Bebauung konzentriert sich an den Rändern und bildet auf diese Weise den Rahmen für die Freie Mitte – für einen Landschaftspark neuer Prägung, dessen Gestaltung die Topografie und Ruderalvegetation der Bahnbrache integriert. ›





ALTE BAHNHÖFE ALS NEUE RESERVEN

Unweit davon ist das benachbarte Gelände des Nordwestbahnhofs die letzte großflächige innerstädtische Flächenreserve Wiens. Angrenzend an den Augarten und die gründerzeitliche Bebauung des 2. und 20. Bezirks, wird um eine Grünachse ein neues Stadtquartier entstehen, das die umliegenden, bislang getrennten Stadtquartiere miteinander verweben soll. Auch in Meidling wird sich durch die Absiedelung der Wiener Lokalbahnen (WLB) die historische Remise mit Kultur- und Gastronomieangeboten zum Grätzelnzentrum des künftigen Lebenscampus Wolfganggasse entwickeln können. Soziale Bildungseinrichtungen und Werkstätten werden hier ein vielfältiges Wohnangebot für Senioren, Alleinerziehende und Menschen in Not ergänzen.

Ebenfalls im Umbruch befindet sich das Areal des Franz-Josefs-Bahnhofs. Von Beginn an wurde der Bahnhof im Stadtraum als Störfaktor wahrgenommen. Zwar wurde der in den 1970er-Jahren errichtete, multifunktionale Bahnhofskomplex als „gestaffelte Terrassenlandschaft“ und „Fußgängerzone zum Donaukanal“ konzipiert, allerdings entpuppte sich der gläserne Bau nach einer skandalträchtigen Baugeschichte als undurchdringlicher Koloss, der bis heute den Bezirk zerschneidet. Nach Auszug der Bank Austria sowie der ebenfalls hier untergebrachten Wirtschaftsuniversität ist nun der Weg für einen Neustart als „Althan Quartier“ geebnet – mit einem Mix aus Wohnen, Büros, Hotel, Nahversorgern und zusätzlicher Infrastruktur. Mit dem geplanten Umbau bis Ende 2023 könnte diese urbane Barriere nun endlich fallen. 





Franziska Leeb,

geboren 1968 in Hollabrunn, studierte Kunstgeschichte in Wien und Innsbruck. Seit 1996 arbeitet sie als freischaffende Architekturjournalistin für Tageszeitungen und Fachzeitschriften, zunächst für *Der Standard*, heute u. a. für *Die Presse* und *architektur.aktuell*. Von 1998 bis 2001 war sie Chefredakteurin des Fachmagazins *architektur*. Von 2003 bis 2006 leitete sie das ORTE Architekturnetzwerk Niederösterreich. Von 2015 bis 2016 war sie Chefredakteurin der Kammerzeitschrift *KONstruktiv*. Zuletzt erschienen bei Birkhäuser die beiden Bücher *Architektur von Dietrich / Untertrifaller* und *querkraft livin' architecture*, beide in Co-Herausgeberschaft mit Gabriele Lenz.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Sabine Fasching

„Ich sinniere mich durch den Wiener Untergrund“



Sabine Fasching arbeitet seit drei Jahren als U-Bahn-Fahrerin für die Wiener Linien. Sie liebt die Dunkelheit und somit auch die unterirdischen U-Bahn-Strecken. Taucht sie dennoch mal aus der Röhre nach oben, ist sie vom schnellen Wachstum Wiens an seinen städtischen Rändern fasziniert. Und dann wäre da noch die Sache mit Berlin.

Seit drei Jahren arbeiten Sie als U-Bahn-Fahrerin für die Wiener Linien. Warum ausgerechnet dieser Job?

Fasching: Ich wollte zu den Wiener Linien und habe mir kurz überlegt, ob ich nicht als Straßenbahnfahrerin anheuern soll. Aber letztendlich habe ich mich für die U-Bahn entschieden. Ich liebe die Finsternis.

Warum?

Fasching: Dunkelheit hat für mich absolut nichts Bedrohliches. Sie ist angenehm und beruhigend. Sie trägt dazu bei, dass man hochkonzentriert bei der Sache ist, durch nichts abgelenkt wird, aber dennoch ganz bei sich bleibt und über das Leben nachdenken kann. Ich sinniere mich durch den Wiener Untergrund.

Welche ist die dunkelste U-Bahn-Linie Wiens?

Fasching: Die U3. Meine absolute Lieblingslinie! In Ottakring und in Erdberg ist man kurz an der Oberfläche, um zu checken, wie spät es ist, wie das Wetter gerade ist, aber die meiste Zeit fährt man unter Tag. Ist das nicht wunderbar?

Die U2, die vom Prater bis zur Seestadt überirdisch fährt, ist nicht Ihr Ding?

Fasching: Ich befahre die U2 genauso oft wie die U1, U3 und U4. Das ist mein Job. Nur die U6 fällt nicht in mein Repertoire, weil sie aufgrund der Oberleitung und der ganz anderen Garnituren eine eigene Ausbildung verlangt. Aber

ja, keine Frage, lieber als auf der Zweier fahre ich auf der Dreier!

Was gefällt Ihnen sonst noch an diesem Beruf?

Fasching: Es ist ein Job, in dem Männer und Frauen absolut gleichberechtigt sind. Ich habe die gleichen Rechte und Pflichten wie meine männlichen Kollegen. Und ich verdiene keinen Cent weniger. Ich fahre im Wochenrhythmus abwechselnd Früh- und Spätdienst. Und das Allerbeste ist: Meine freien Tage liegen unter der Woche. Mein Wochenende ist Mittwoch und Donnerstag.

Und was sind die Schattenseiten?

Fasching: Das weiß ich nicht. Denn, na ja, die Schattenseite ist eigentlich meine Sonnenseite.

Wie oft passieren Zwischenfälle?

Fasching: Zweimal im Jahr passiert ein Zwischenfall mit einem defekten Zug oder mit einer Störung auf der Strecke oder in der Station. Zum Glück hatte ich noch nie einen Unfall. Das möge so bleiben!

Als U-Bahn-Fahrerin sehen Sie täglich Tausende Menschen, werden aber selbst nur von wenigen wahrgenommen. Wie ist das?

Fasching: Ich sehe Unmengen von Menschen, in jeder Station, alle paar Minuten immer wieder neue Gesichter. An manchen Tagen, zu manchen Uhrzeiten, in manchen Stationen sieht man immer >

”
Es ist ein Job,
in dem Männer
und Frauen
absolut gleich-
berechtigt sind.

“



Sabine Fasching, geboren 1971 in Mürzzuschlag, arbeitete bis zu ihrem 46. Lebensjahr als selbstständige Fitness-Trainerin. 2017 hat sie beschlossen, einen Berufsumstieg zu machen und bewarb sich bei den Wiener Linien als U-Bahn-Fahrerin. Die Ausbildung zur U-Bahn-Lenkerin dauert insgesamt zwölf Wochen.

wieder die gleichen Menschen, tagein, tagaus, und baut zu ihnen fast schon eine Art Beziehung auf – zum Herrn mit der Sporttasche, zur Frau mit dem Labrador-Blindenhund, zu der Gruppe Jugendlicher, die immer gemeinsam in die Schule fährt. Einen Rollstuhlfahrer habe ich jetzt schon länger nicht mehr gesehen. Seit ein paar Wochen frage ich mich schon: Ist er umgezogen? Oder ist er vielleicht einfach nur auf Urlaub?

Wie oft werden Sie von Passagieren gesehen und angesprochen?

Fasching: Öfter als man vermuten würde! Immer wieder nehmen die Passagiere am Bahnsteig mit mir Augenkontakt auf, winken mir zu, wünschen mir schöne Ostern, fröhliche Weihnachten. Manchmal schauen Eltern mit ihren kleinen Kindern im Arm in die Fahrerkabine hinein, dann mache ich das Fenster auf, und wenn es nur für ein paar Sekunden ist. Einmal haben sich fünf Burschen nach dem Aussteigen am Bahnsteig neben mir aufgestellt und haben sich bedankt und verbeugt, weil ich beim Zusteigen, als sie zum Zug gelaufen sind, noch auf sie gewartet habe. Solche Begegnungen bereichern den Job.

Die Stadt wächst, und mit ihr wächst auch das U-Bahn-Netz mit. Wie nehmen Sie die Veränderungen wahr?

Fasching: Je länger die U-Bahn-Strecke, desto weniger Fahrten absolviere ich in

einer Schicht. Gerade bei den Stadterweiterungsgebieten an den Enden der U1 und U2 sieht man im Wochen- und Monatsrhythmus, wie sich die Stadt permanent verändert. Unglaublich, wie schnell und intensiv da gebaut wird ...

Wie verändern sich die Menschen?

Fasching: Lustig finde ich, dass es zwei Stationen gibt, die sehr von Sakko- und Krawattenträgern geprägt sind: Erdberg und Kaisermühlen, wo die UNO-City liegt. Da erkennt man ganz gut die Business-Konzentrationen in der Stadt. Und bei den neuen Stadterweiterungsgebieten wie der Seestadt Aspern sehe ich vor allem eines: Vielfalt, Vielfalt, Vielfalt.

Haben Sie einen Wunsch für die Zukunft?

Fasching: Für die Wiener Linien wünsche ich mir, dass der Bau der U2 und U5 gut und reibungslos über die Bühne geht. Für mich persönlich wünsche ich mir, dass ich einmal – quasi in der Anfangsphase, noch bevor die autonome Betriebsphase startet – mit der neuen U5 fahren kann. Aber wissen Sie, was mein größter Traum ist?

Sagen Sie!

Fasching: Alle reden davon, dass Berlin so eine tolle Stadt ist. Auch ich liebe Berlin. Doch am liebsten würde ich mir Berlin aus der Fahrerkabine eines gelben U-Bahn-Waggons anschauen. Das wäre mein Berlin!





Nutzen statt besitzen!

„In 20 Jahren wird sich der Besitz eines Autos, das nicht autonom fährt, anfühlen wie heute der Besitz eines Pferdes“, sagt der nordamerikanische Unternehmer Elon Musk. In Wien steht ein Privatauto mehr als 95 Prozent seiner Zeit herum, meist auf der Straße, an einem für andere Nutzungen heiß umkämpften Ort. Dabei ist die Bedeutung des eigenen Autos in der Stadt im Sinken begriffen. Viele junge Leute verzichten auf den Führerschein oder machen ihn später. In Zukunft wird niemand mehr ein Auto kaufen, sondern Autofahren nur noch als Service in Anspruch nehmen. „Nutzen statt besitzen“ lautet die Devise: keine Parkplatzsorgen, kein Kümmern ums Service, Frühstück to Go vermehrt im Auto. Bald wird es auch keinen Unterschied mehr machen, ob jemand im Auto oder im Bus sitzt. Der öffentliche Verkehr wird individueller (Mobility on Demand), der private Verkehr wird öffentlicher (Shared Mobility). Für die täglichen Wege verwenden die Wienerinnen in Zukunft weiterhin die Öffis, das Rad und gehen zu Fuß. Es wird auf den Straßen weniger Autos geben, dafür aber wieder mehr Bäume und mehr Menschen. Und wer immer noch selbst Auto fahren will, geht in Zukunft in einen Funpark.



Angelika Winkler, geboren 1967, studierte Raumplanung und Political Management und arbeitet seit 1993 beim Magistrat Wien. Sie ist Leiterin des Referats Mobilitätsstrategien und stellvertretende Abteilungsleiterin der MA 18.



Lange bevor der Maulwurf gräbt

Wir stehen am Frankhplatz, 9. Wiener Gemeindebezirk. Neben dem Wind zischt uns auch der Autoverkehr um die Ohren. Schwierig, sein eigenes Wort zu verstehen. Also starten wir gleich los. Wir – das bin ich mit einer Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern, die die geplante Streckenführung der U5 erkunden wollen. Warum führt die neue Trasse genau hier entlang? Wie tief liegt sie unter der Erde? Und sind während des Baus Erschütterungen zu spüren? Fragen wie diese bekomme ich viele gestellt. Auch heute während des „City Walks“, einem Informationsformat für Anrainerinnen und U-Bahn-Interessierte.

Kommunikation spielt in der Stadtentwicklung eine wesentliche Rolle, so auch beim aktuellen U-Bahn-Projekt, dem Linienkreuz U2xU5. Die Antworten sind scheinbar einfach, die Komplexität des milliardenschweren Vorhabens und des Planungsprozesses im Hintergrund jedoch ist enorm. Im Rahmen des sogenannten „Generellen Projekts“ ist die Stadtplanung für die Strategie- und Streckenplanung einer neuen U-Bahn-Linie verantwortlich, bevor diese an die Wiener Linien zur Detailplanung und zum Bau übergeben werden. Dabei gilt es eine Vielzahl an Parametern zu berücksichtigen: Streckenführung, Bodenbeschaffenheit, Kanäle, Gas- und Strom-

Judith Frank,
geboren 1977 in Waidhofen
an der Thaya, studierte
Kulturtechnik und Wasser-
wirtschaft an der BOKU
Wien und arbeitet seit 2009
für die Stadt Wien, seit 2014
in der MA 18 und zuständig
für die Planung des öffentli-
chen Verkehrs.

u2u5.wien.gv.at

leitungen, Lage der Stationen, Schienenradien, Stationsabstände, Notausstiege, Verkehrs- und Kostenwirksamkeit, Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung, Eigentumsverhältnisse auf den betroffenen und benachbarten Grundstücken – und natürlich Hunderte Gesetze, Normen und Vorschriften.

Heute kann ich bereits die Version Nr. 16 des Planentwurfes der Station Michelbeuern/AKH präsentieren. Diese sieht ganz anders aus, als wir uns das in der Machbarkeitsuntersuchung noch überlegt hatten. Denn neue Rahmenbedingungen verlangen nach neuen Lösungen. Auch diese wird nicht die letzte Variante sein, das ist mir klar. Will man das Projekt bis zu einer zeitgemäßen Umsetzung reifen lassen, braucht es nicht nur fachliches Know-how, sondern auch einen langen Atem, jede Menge Kreativität und eine große Portion Sensibilität in der Kommunikation. Insgesamt wird die Mappe zur „Generellen Planung“ eines Tages mehr als 400 A3-Seiten umfassen.

Geschafft – wir sind am Elterleinplatz. Eine Mitarbeiterin des Bezirksmuseums erzählt uns ein wenig über die lokale Geschichte. Denn auch die Historie spielt bei der U-Bahn-Planung eine Rolle: Wenn der Bagger oder der „Maulwurf“ sich einmal durch den Untergrund frisst, können auch archäologische Fundstücke zu Tage treten. Die historische Alsbach-Einwölbung werden wir während des Baus sicher zu Gesicht bekommen. Spannend. Doch davor wollen noch Kosten geschätzt, Gutachten eingeholt, Pläne gezeichnet, Infoveranstaltungen abgehalten und zahlreiche Dienststellen kontaktiert werden. Wie gesagt, langer Atem für eine wohlgerne gute Sache. ♡





Unter dem Asphalt, da liegt der Strand

Soziologische Gedankensplitter zur Wiener Untergrundstadt: Die U-Bahn als Spiegel des Sozialen: Nach Marc Augé, dem Anthropologen der Metro und der Nicht-Orte, zwingt die Untergrundbahn „jedem Individuum Wege auf, bei denen dieses ganz besonders den Sinn der Beziehung zu anderen zu spüren bekommt“. Drei beliebige Szenen aus der Wiener U-Bahn liefern die Praxis zur Theorie.

Christoph Reinprecht

Wien, Praterstern, Sonntagabend an einem Spätsommertag: Die U-Bahn füllt sich, vier jugendliche Mädchen, Geschwister in identischem Kostüm, steigen ein, sie bleiben im Türbereich stehen, in scherzhafter Unterhaltung, die Eltern sitzen ein wenig abseits, in der Nähe der Mädchen zwei junge Männer, sie tuscheln, deuten auf den Rücken eines der Mädchen, immer mehr Fahrgäste entdecken die Spinne, die auf dem Kostüm entlangkrabbelt, bis einer der beiden sich durchringt, sich dem Mädchen zuwendet, das nicht gleich versteht, dann aber laut loslacht, als sie das Tier sieht, das in einer der nächsten Stationen mit den beiden Burschen die U-Bahn verlässt.

Wien, Hauptbahnhof: Ein Straßenmusiker nimmt seine Ziehharmonika, die Musik, sehr poetisch, schafft einen Raum zum Durchatmen, Wegträumen, niemand gibt aber auch nur einen Cent, niemand blickt dem Musiker in die Augen, niemand sagt Danke.

In irgendeiner U-Bahn, in welcher auch immer, tägliche Szene in unterschiedlicher Besetzung: Eine junge Frau mit kleinem Kind will aussteigen, der Ausstiegsbereich ist durch andere Fahrgäste blockiert, von hinten wird gedrängt, niemand sagt ein Wort, bis jemand von seinem Mobilgerät aufblickt und den Weg freimacht.

ENGAGEMENT UND DISTANZIERUNG

Masterpläne und nachholende Metropolitanisierung: Als ich jung war, gab es noch die Stadtbahn, und nicht wenige lästerten gegen die geplante U-Bahn. Heute ist Wien ohne U-Bahn nicht denkbar. Wäre die Linie 5 auch gebaut worden, wenn es die Lücke in der Zahlenreihe nicht gegeben hätte? Die Frage erübrigt sich. Laut Wiener Linien nutzen jährlich fast 465 Millionen Fahrgäste die U-Bahn, pro Tag sind das fast 1,3 Millionen, Tendenz weiter steigend. 1978, als die U1 ihren Betrieb aufnahm, war Wien eine schrumpfende Stadt, grau, grantig, alt, eine ehemalige Metropole an Europas Peripherie. Heute

wächst die Stadt, ist internationaler, vielsprachiger, jünger, dynamischer, mobiler. Über viele Jahre war das U-Bahn-Fahren in Wien viel entspannter als in anderen Städten. Nun aber ist es auch hier dicht, enger, anstrengender.

Was erzählt uns der Alltag in der U-Bahn? Ist die unterirdische Bahn vielleicht sogar Spiegel globalisierter städtischer Zusammenhänge? Schafft sie, wie Marc Augé zugespitzt formuliert, einen der letzten öffentlichen Räume, wo jeder jeden treffen, mit beliebigen anderen in Interaktion treten, sich verbünden kann? Oder führt sie uns eher vor Augen, dass es uns nicht mehr gelingt, den anderen zu denken? Die Wiener U-Bahn als Raum von Mikrosolidarität und Aufmerksamkeit, aber auch von Rückzug und Einkapselung. In kaum einer anderen Stadt jedoch scheinen mir die Menschen gehemmter, spontan miteinander in Kontakt treten, ein Gespräch zu beginnen, einander zuzulächeln als in Wien. Warum sind so viele stumm? Sagen nichts, wenn sie aussteigen wollen? Fixieren ihr Handy? Warum und woher diese Unsicherheit?

Unter dem Asphalt, da liegt der Strand. 109 durchdesignte Stationen, barrierefrei, mit Kunst garniert, im Pilotversuch sogar parfümiert, 2.500 Überwachungskameras, eine Summe aus Geboten und Verboten: Die U-Bahn ist vor allem ein durchorganisierter, sozial normierter Raum. Aber da sind auch die Momente von Subjektivität, von Improvisation, von Gastfreundschaft. Sie erinnern die U-Bahn als einen Gegenort zur Welt des Normalen „da oben“. An geschützten Orten, schreibt Massimo Cacciari, Altbürgermeister von Venedig, fühlten wir uns letztlich noch mehr entfremdet als in der Metro. ▽



Christoph Reinprecht, geboren 1957 in Linz, arbeitete zunächst von 1979 bis 1983 im Amerlinghaus und schließlich bis 1989 als Redakteur der kulturpolitischen Monatszeitschrift *Wiener Tagebuch*, ehe er Soziologie studierte. Heute unterrichtet er an der Universität Wien. Seine Forschungsschwerpunkte kreisen um Fragen der sozialen Ungleichheit mit spezieller Aufmerksamkeit für städtische Lebenszusammenhänge, Migration und Exil, Wohnen, auch als Beitrag zu einer Soziologie Wiens. Er ist assoziierter Wissenschaftler am Centre de Recherche sur l'Habitat in Paris und Mitglied des European Network of Housing Research. Zuletzt erschien (gemeinsam mit Andreas Kranebitter) bei transcript *Die Soziologie und der Nationalsozialismus in Österreich*.





Smarte City, g'scheites Wien



4





Auf der Suche nach der wirklich smarten Smart City

Der Begriff Smart City ist in aller Munde. Doch was zeichnet eine g'scheite Stadt eigentlich aus? Warum sehen die einen darin einen technologischen Katalysator, während sich die anderen eine sozial nachhaltige Stadt der Zukunft erhoffen? Beobachtungen zu unterschiedlichen Definitionen zwischen schöner Zukunft und totalem Überwachungsstaat.

Gudrun Haindlmaier

Vor einigen Jahren fand in Berlin ein hochkarätig besetztes Symposium unter dem Titel *Beware of the Smart People* statt. Doch, ganz ehrlich, warum sollte man sich vor smarten Menschen in Acht nehmen? Bei näherem Hinsehen wird deutlich, dass sich die aktuelle Diskussion um smarte Technologien oder gar smarte Städte in einem Spannungsfeld zwischen utopischem Heilsversprechen (nachhaltige Stadtentwicklung durch effiziente neue Informations- und Kommunikationstechnologien) und dystopischen Überwachungsszenarien bewegt. Was ist also dran am Konzept der Smart City? Welche Versprechungen sind damit verbunden? Und welche davon kann es halten?

Die Smart-City-Idee beschäftigte im letzten Jahrzehnt einerseits viele Architekten, Stadtplanerinnen und politische Entscheidungsträgerinnen, andererseits ganze Industrien sowie die riesige Branche der Immobilienentwicklung. Der Begriff entfachte visionäre Zukunftsszenarien und fand bald Einzug in den alltäglichen Sprachgebrauch elitärer Kreise, später auch in jenen der breiten Öffentlichkeit. Imposante und schillernde Modewörter und Bezeichnungen wie etwa autonom, innovativ, intelligent, effizient, flexibel, vernetzt und sogar selbstregulierend werden mit dem Begriff der Smartness assoziiert. So gesehen ist es wenig verwunderlich, dass sich der Begriff recht rasch zu einem Must-have als Label für Städte entwickelt hat. Wer kann es sich schließlich erlauben, nicht smart zu sein?

Doch woher kommt der Begriff Smart City? Die g'scheite Stadt leitet sich aus der technologischen Entwicklung der „Informational City“ der 1980er-Jahre ab und zeichnet sich demnach durch die innovative Nutzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sowie durch den Fokus auf eine vernetzte, IKT-gesteuerte Form der Stadtentwicklung aus. Diese geht mit dem Versprechen einher, Entscheidungsfindungen kurz- und langfristig

zu optimieren sowie die Verwaltung und Kontrolle der Stadt durch detaillierte Echtzeit-Informationen effizient zu gestalten.

WIE SMART IST DER REBOUND-EFFEKT?

Eines der Hauptrisiken bei der Annäherung an die Smart City aus rein technologischer Sicht sind sogenannte Rebound-Effekte. So führt beispielsweise die Senkung der Energiekosten durch technische Innovationen zu einer Erhöhung des Energieverbrauchs oder anderer Güter und treibt somit auch die klimawirksamen Emissionen weiter nach oben. Darüber hinaus werden so manche propagierten Verbesserungen durch die Nutzung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien nicht erfüllt. Beispiel gefällig? Teleworking hat nicht die erhoffte Verkehrs-entlastung mit sich gebracht, sondern – ganz im Gegenteil – durch die mit der Digitalisierung einhergehende zunehmende Flexibilisierung zu erhöhter Mobilität und verschlimmerten Transportproblemen geführt.¹

Grundsätzlich ist es ja begrüßenswert, dass technische Innovationen in Städten dazu beitragen, angesichts begrenzter Ressourcen die Effizienz zu steigern oder durch datengetriebene Forschungsanstrengungen die besten Lösungen zu ermitteln. Sie reduzieren die Stadt jedoch auf ein rein technisches Produkt sowie auf den Aspekt wirtschaftlichen Interesses und ignorieren unterschiedliche lokale Gegebenheiten oder gar soziale Widerstände gegen Technologien. Stellt sich also die Frage: Wie smart geht die Smart City auf die Kultur und Mentalität der Bevölkerung ein?

DIE INKLUSIVE UND NACHHALTIGE SMART CITY

So gesehen ist es wenig verwunderlich, dass der technisch beziehungsweise wirtschaftlich präformierte Kern der Smart-City-Idee mit Gedanken hinsichtlich einer inklusiven Gesellschaft, >

¹ Vgl. z. B. Graham 2005, Hajer/ Zonneveld 2000 und Castells 2000.

einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie einer Steigerung der Lebensqualität mit Verhaltensänderungen und moderner Governance aufgebrochen und erweitert wird², wie die folgenden Definitionen von Smart City zeigen:

„Smart Cities kombinieren verschiedene Technologien, um die Umweltbelastung zu verringern und den Bürgerinnen und Bürgern ein besseres Leben zu ermöglichen“, heißt es etwa auf der European Smart City Stakeholder Platform 2017. „Dies ist jedoch nicht einfach eine technische Herausforderung.“ Und in ihrem Buch *Smart Cities in Europe* schreiben Andrea Caragliu, Chiara Del Bo und Peter Nijkamp, dass „Investitionen in Human- und Sozialkapital sowie traditionelle Verkehrs- und moderne Kommunikationsinfrastruktur ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und eine hohe Lebensqualität fördern, und zwar bei einem vernünftigen Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie durch eine partizipative Governance.“

Dementsprechend sind mit städtischer „Smartness“ sehr unterschiedliche soziale, wirtschaftliche und technische Initiativen verknüpft. Dazu zählen etwa die Förderung sanfter Mobilitätskonzepte (Real-Time-Information, GPS-Ticketing-Systeme etc.), innovative Sanierung von Gebäuden, Flexibilisierung des Stromnetzes (Smart Grids), Partizipation 2.0 durch digitale Experimente in der Verwaltung (Urban Gaming, partizipative Stadtbudgets) sowie Nutzung von Potenzialen der „Smart People“ (Hackathons, interaktive Hitzekarten etc.) und vieles mehr. Im Vergleich zu alledem mutet die bequeme Erledigung aller Amtswege in digitaler Form von zuhause aus fast schon old-fashioned an.

SMART CITY IST NICHT GLEICH SMART CITY

Weder in der Literatur noch in der Praxis gibt es eine einheitliche Definition und/oder Abgrenzung des Begriffs. Die verbale Schwammigkeit ist aus strategischer Sicht aber durchaus bequem, denn

die Diversität des Begriffs bietet den Städten nicht zuletzt auch die Möglichkeit, sich weg von der reinen Technologiegläubigkeit hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu bewegen und neue Themen in den Fokus zu rücken, die in einem enger und rein technologisch gefassten Begriff von Smart City wohl keinen Platz hätten. Hier ein paar Beispiele, wie Städte ihren Platz in dieser begrifflichen Bandbreite finden:

In Wien (durchaus als einer der zentralen Player in Europa) hat die partizipativ-integrierte Stadtplanung die Smart-City-Diskussion recht bald als strategisches Instrument genutzt, um hier in Smart-City-Rahmenstrategien Nachhaltigkeit, Lebensqualität und soziale Anliegen zu kombinieren und damit in gewisser Weise ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen – mit dem Nebeneffekt, dass die ganzheitliche Betrachtungsweise den sonst oft vorherrschenden technologischen Kern der Smart City in den Hintergrund gestellt hat.

Dass sich Santander zur digitalen Musterstadt in Europa entwickeln konnte, ist dem Umstand geschuldet, dass hier zur richtigen Zeit am richtigen Ort mit der richtigen Technologie experimentierfreudige Akteure zusammenkamen und die relativ kleine Stadt in enger Zusammenarbeit zwischen Universität, Forschungsprojekt und Stadtverwaltung durch eine Vielzahl an Sensoren und Internet-of-Things-Plattformen zu einer der bekanntesten Forschungsplattformen der technologiegetriebenen Smart City avancierte.

Rotterdam setzt zwar ebenfalls auf eine „Real-Time-Smart City“, hier jedoch mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit, was dem Vernehmen nach nicht unwesentlich für den Vorzug zur Ausrichtung des Eurovision Song Contest 2020 anstelle der niederländischen Hauptstadt Amsterdam gegeben hat.

Und in Singapur führte eine dienstleistungsorientierte IT-Revolution – also die massive, gezielte Förderung globalmobiler IT-Unternehmen – zur

² Eine Studie der TU Wien rund um Rudolf Giffinger aus dem Jahr 2007 unterscheidet dabei sechs „smarte“ Bereiche: Wirtschaft, BewohnerInnen, Governance, Mobilität, Umwelt und Wohnen. Dieses Konzept wurde u. a. auch von der Europäischen Kommission aufgegriffen und von zahlreichen ForscherInnen weiterverfolgt (vgl. z. B. Caragliu et al. 2011, Vanolo 2014, Meijer/Bolivar 2016, Bassi 2017, Libbe 2018).

Automatisierung öffentlicher Dienste und in weiterer Folge zu Reichtum aufgrund technischer Infrastrukturen und der Exportorientiertheit der IT-Branche. Auch dies hat seinen Preis, denn die Entwicklung geht in diesem Fall mit hohen lokalen Armutsquoten einher.

SMART CITY UND GLOBALE IT-KONZERNE

Raumplanung ist ein politisches Geschäft. Anders als ein unabhängiges Gericht unterliegt sie politischen Überlegungen in Form von Zielen, Verfahren und Budgetbeschränkungen, deren Formulierung und Aushandlungsprozesse jeweils ein Ausdruck der vorherrschenden politischen Kultur sind. Die lokale Planungskultur in Wien beispielweise ist derzeit stark von einem partizipativen, kooperativen Paradigma geprägt. Die veränderte Rolle der staatlichen Institutionen – weg von Hierarchie und traditionellen (autoritären) Strukturen – führt zu einem neuen Verständnis von Politikgestaltung im Sinne einer Mediation unterschiedlicher Interessen und somit auch zu einem Beschreiten völlig neuer Wege. Dies bedeutet aber auch, dass das Bild einer dezentral vernetzten, jedoch zentral gesteuerten, top-down

verwalteten Smart City wenig passend ist, um die aktuellen komplexen Herausforderungen meistern zu können.

Der Hype um die smarte Stadt erscheint aus zwei Gründen nachvollziehbar: Einerseits geht es um Macht und Kontrolle, andererseits um einen internationalen Wettbewerb zwischen den Städten – um Investitionen, Einwohnerinnen und Touristen. Dabei ist gerade im Smart-City-Diskurs die Beteiligung multinationaler Konzerne maßgeblich.³ Auch wenn das Engagement privatwirtschaftlicher Akteure aus Stadtperspektive in finanzieller und organisatorischer Hinsicht begrüßenswert ist, darf man im Hinblick auf die Bereitstellung technologischer Infrastrukturen durch privatwirtschaftliche Akteure zwei kritische Fragen dennoch nicht außer Acht lassen: Wem gehört die Stadt? Und wie kann die soziale Fragmentierung der Stadt zu technologischen Enklaven einerseits und marginalisierten Gebieten andererseits unterbunden werden?

HAT DIE SMART CITY EINE ZUKUNFT?

Über die Zukunft der Smart City gibt es je nach Interessenlage der Akteure unterschiedliche Mutmaßungen. ›



³ So hat beispielsweise Cisco Ende der 1990er ein Public-private-Partnership zur Finanzierung einer IKT-Infrastruktur in Mailand zuwege gebracht. IBM ist im Rahmen von Smart-City-Projekten in Städten wie New York, Chicago, Madrid und in Italien im Sicherheitsmanagement, dem Gesundheitswesen und der Energieverteilung involviert.

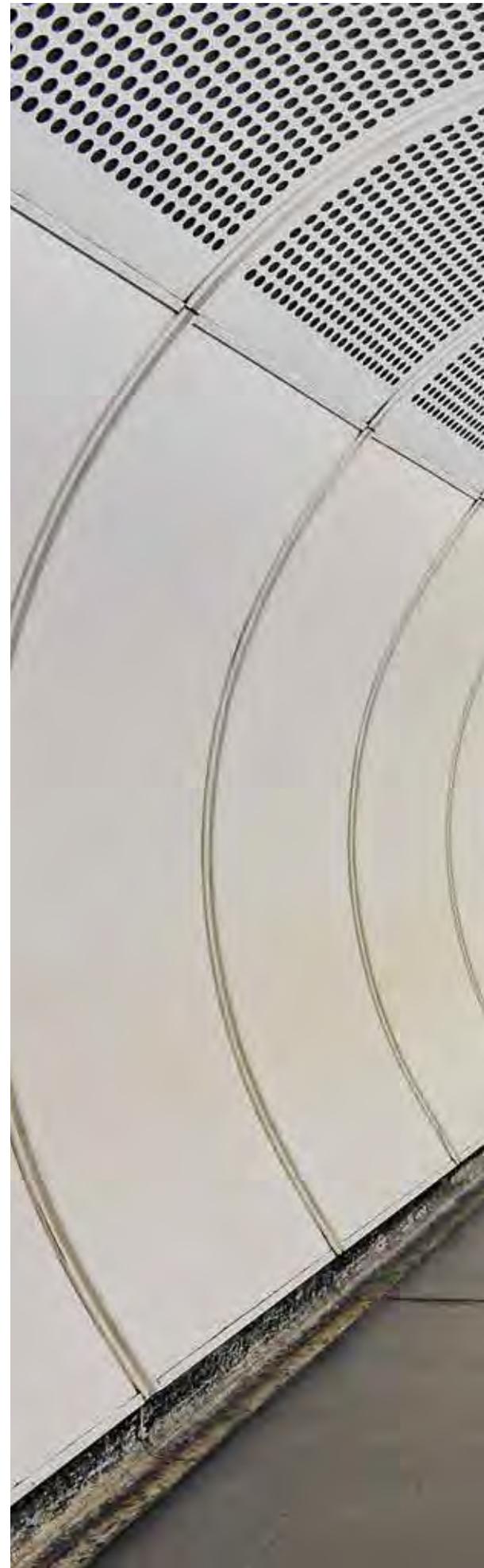
Literatur

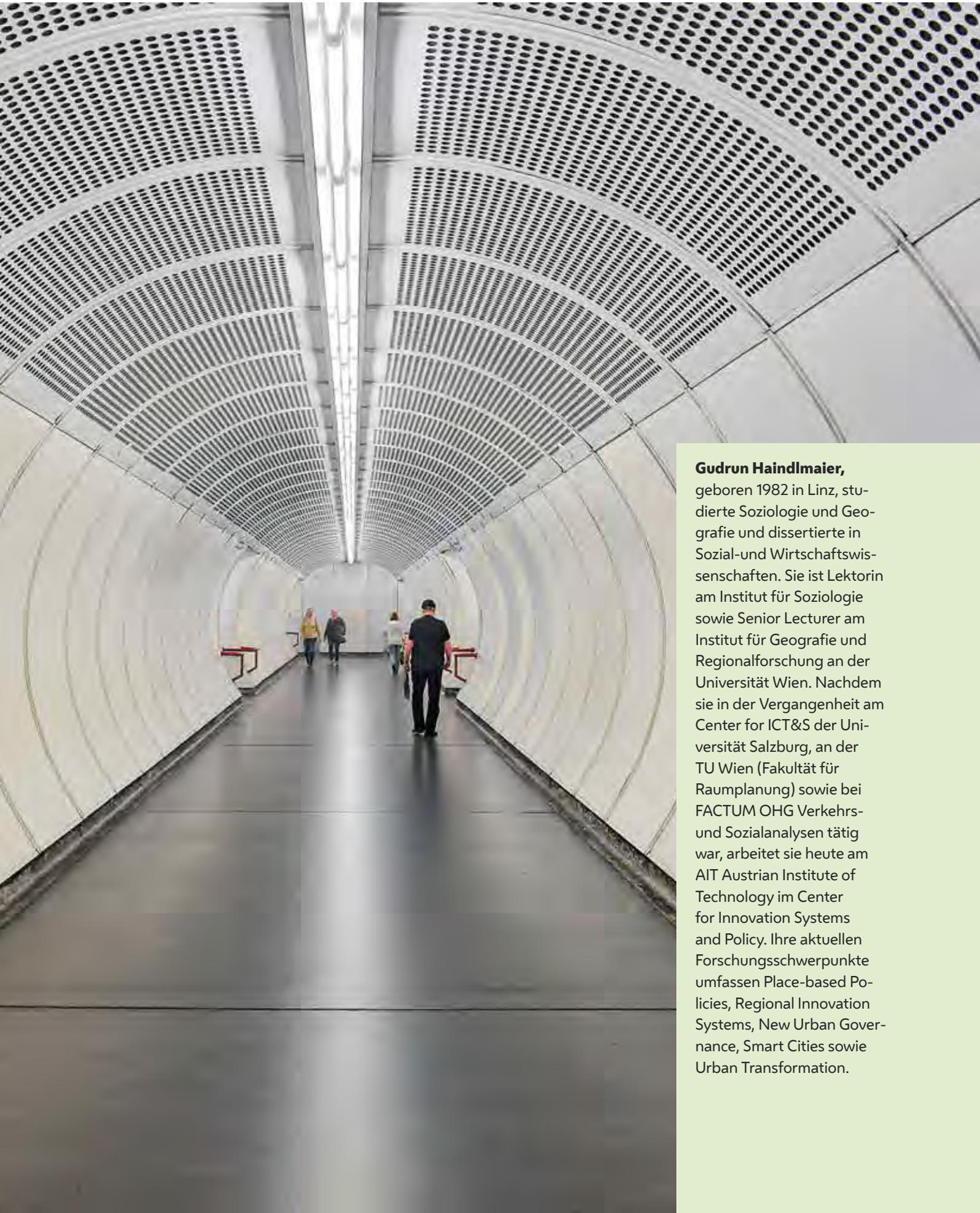
- Alessandro Bassi: *Looking at Smart Cities with an Historical Perspective*, in: Vangelis Angelakis, Elias Tragos, Heinrich C. Pöhls et al. (Hg.): *Designing, Developing, and Facilitating Smart Cities*, Cham 2017, S. 3–15.
- Andrea Caragliu, Chiara Del Bo, Peter Nijkamp: *Smart Cities in Europe*, in: *Journal of Urban Technology* 18/2, 2011, S. 65–82.
- Manuel Castells: *The information age 1. The Rise of the Network Society*, Cambridge 2000.
- European Smart City Stakeholder Platform: eu-smartcities.eu
- Rudolf Giffinger, Christian Fertner, Hans Kramar et al.: *Smart Cities – Ranking of European Medium-Sized Cities*, Wien 2007.
- Stephen Graham: *Strategies for Networked Cities*, in: Louis Albrechts, Seymour Mandelbaum (Hg.): *The Network Society: A New Context for Planning*, New York 2005, S. 95–109.
- Maarten Hajer, Wil Zonneveld: *Spatial Planning in the Network Society – Rethinking the Principles of Planning in the Netherlands*, in: *European Planning Studies* 8/3, 2000, S. 337–355.
- Jens Libbe: *Smart City*, in: Dieter Rink, Annet Haase (Hg.): *Handbuch Stadtkonzepte. Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen*, Opladen–Toronto 2018, S. 429–449.
- Albert Meijer, Manuel P. R. Bolivar: *Governing the Smart City: a Review of the Literature on Smart Urban Governance*, in: *International Review of Administrative Sciences* 82/2, 2016, S. 392–408.
- Alberto Vanolo: *Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy*, in: *Urban Studies* 51/5, 2014, S. 883–898.

Ohne sich nun der ominösen Kristallkugel hinzugeben, lässt sich Folgendes festhalten: Zum einen bedeutet Smart City und das Internet of Things bei Weitem nicht das Ende der Stadt. Auch wenn alle mit allem jederzeit vernetzt sind oder zumindest sein können, sind persönliche Face-to-Face-Kontakte für bestimmte Vorgänge nach wie vor zentral. Zudem ist aktuell eine Renaissance der Innenstädte und der lokal-regionalen Wirtschaftsvorgänge beobachtbar. Weiters werden Urbanität und die Dichte an städtischen, sozialen Funktionen wieder verstärkt nachgefragt – sei es in Form von Bobo-Greißlern, Grätzeloasen oder Nachbarschaftsnetzwerken.

Megatrends und deren Interdependenzen werden die Zukunft der Smart City (oder mit welchem Etikett auch immer wir sie dann bezeichnen werden) in Form veränderter sozialer Interaktionen und technologischer Entwicklungen gestalten. Die zunehmend beschleunigte technologische Entwicklung von autonomen Fahrzeugen gekoppelt mit Carsharing, um nur ein Beispiel zu nennen, könnte aufgrund geänderter Platzansprüche zu einer massiven Umstrukturierung im Stadtbild führen – wenn nicht sogar zur Neugestaltung von Städten.

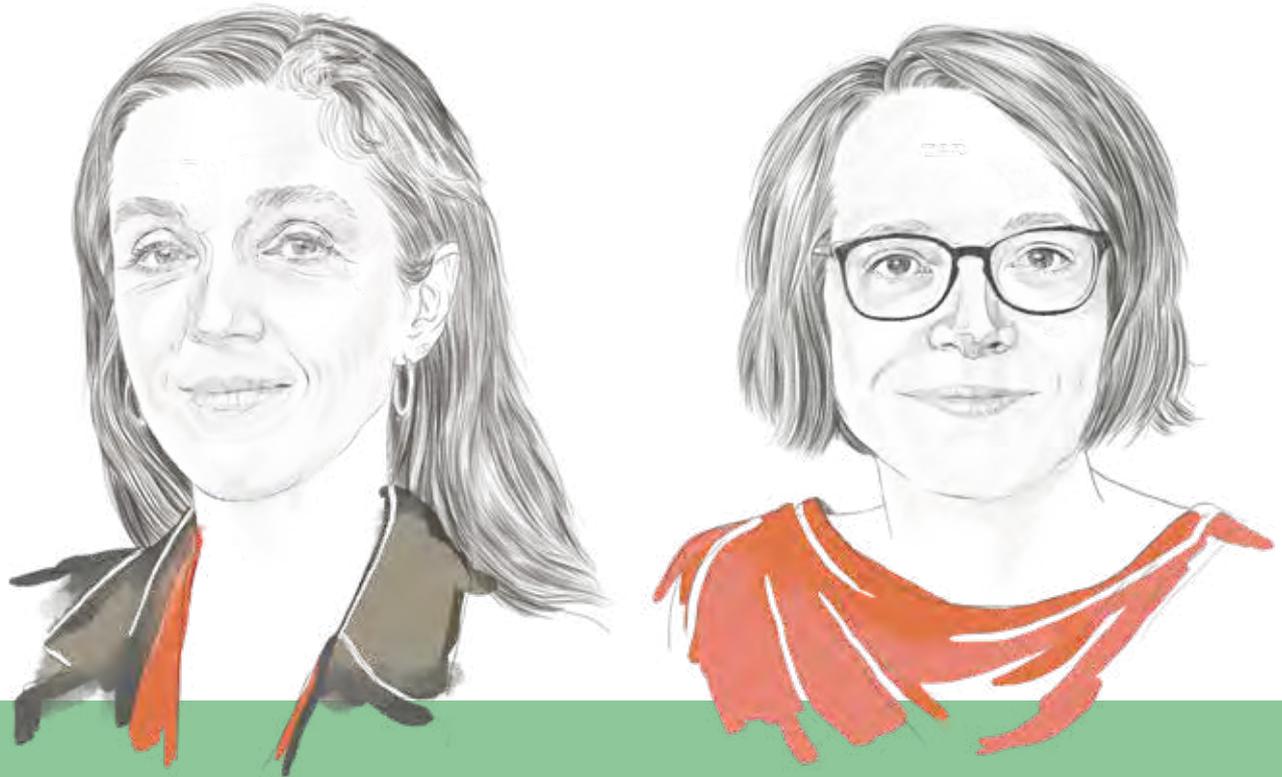
Im Zeichen der Digitalisierung werden auch Fragen der Privatsphäre, der Datenkontrolle und der transparenten Handhabung mit Datenmengen im Zentrum stehen. Dem gegenüber steht nach wie vor das Interesse an Daten seitens internationaler Konzerne und Unternehmen wie etwa IBM, Google, Facebook oder Amazon. Die zentrale Frage der wie auch immer gearteten, wirklich g'scheiterten Smart City wird also sein, welche aktive Rolle Stadtplanung beziehungsweise Stadtplanungspolitik dabei spielen kann und wie dabei zwischen Politik, Industrie und Zivilgesellschaft eine nachhaltige „Balance of Interests“ ausgehandelt werden kann.





Gudrun Haindlmaier,

geboren 1982 in Linz, studierte Soziologie und Geografie und dissertierte in Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Sie ist Lektorin am Institut für Soziologie sowie Senior Lecturer am Institut für Geografie und Regionalforschung an der Universität Wien. Nachdem sie in der Vergangenheit am Center for ICT&S der Universität Salzburg, an der TU Wien (Fakultät für Raumplanung) sowie bei FACTUM OHG Verkehrs- und Sozialanalysen tätig war, arbeitet sie heute am AIT Austrian Institute of Technology im Center for Innovation Systems and Policy. Ihre aktuellen Forschungsschwerpunkte umfassen Place-based Policies, Regional Innovation Systems, New Urban Governance, Smart Cities sowie Urban Transformation.



Der smarte Weg ist das smarte Ziel

Die Ursprünge der Smart City Wien liegen in den frühen Neunzigerjahren. Allerdings bedurfte es mehrerer Etappen und vieler g'scheiter Ideen, bis 2014 die erste Fassung der *Smart City Wien Rahmenstrategie* vorlag. Diese wurde bis 2019 nochmals vertieft und erweitert. Eine Analyse, von der Genese bis zur Gegenwart.

Ina Homeier, Gerlinde Mückstein

Im Jahr 2009 wurde der Begriff „smart“ in einem räumlichen Bedeutungszusammenhang in die offizielle Kommunikation der EU eingeführt. Um Treibhausgas-Emissionen zu verringern, sollten die Voraussetzungen für die Übernahme energieeffizienter Technologien durch den Massenmarkt geschaffen werden. Die Initiative *Smart Cities & Communities* war geboren. Man verstand den Klimawandel als Chance zur Ergreifung der Weltmarktführerschaft auf dem Energiesektor.

Bereits seit den 1970er-Jahren formten sich die Agenden von Smart City im internationalen politischen Diskurs. Spätestens 1992 in Folge der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro wurde Nachhaltigkeit auf der Tagesordnung internationaler Politik verankert. Auch die EU unterzeichnete die dort verabschiedete Klima-Rahmenkonvention. Auf der dritten Konferenz aller Teilnehmenden dieser UN-Klimarahmenkonvention 1997 in Kyoto wurde das *Kyoto-Protokoll* verabschiedet. An diesem orientierte sich die EU in ihren Zielen zur Treibhausgasreduktion.

2000 folgte mit der *Lissabon-Strategie* ein Wirtschaftsentwicklungsprogramm des Europäischen Rates. Dieses ist ein direkter Vorläufer jener Dokumente, die zehn Jahre später die *Smart City* auf den Tisch brachten, und trug damit unmittelbar zur Genese des Smartness-Konzepts bei. Die Lissabon-Strategie vereint die Handlungsfelder Innovation, Wissensgesellschaft, soziale Kohäsion und Umweltschutz – ein Prinzip, das zehn Jahre später im Nachfolgeprogramm *Europa 2020* unter den Begriffen „intelligent/smart“, „integrativ“ und „nachhaltig“ fortgeführt wurde.

VOM KYOTO-PROTOKOLL ZUR ZERO EMISSION CITY

Im November 2007 wurde von der europäischen Kommission schließlich *Ein europäischer Strategieplan für Energietechnologie. Der Weg zu einer*

kohlenstoffemissionsarmen Zukunft, der SET-Plan, herausgegeben. Teil dieses SET-Plans war die Smart-Cities-Initiative. Diese sollte europäische Städte dabei unterstützen, energieeffiziente Technologien aufzugreifen, um zu „demonstrieren, ob beziehungsweise dass es möglich ist, sich Ziele zu setzen, die weiter gehen als die aktuellen Energie- und Klimaziele der EU“.

Im selben Jahr beschloss der österreichische Ministerrat eine Klimastrategie mit Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des *Kyoto-Protokolls*. Zur Unterstützung der Umsetzung der Strategie richtete die Bundesregierung den österreichischen Klima- und Energiefonds ein. Mittels des Programms *Smart Energy Demo. FIT 4 SET* schrieb dieser ab 2010 jährlich Projektförderungen aus. So wurde die erstmalige Umsetzung einer „Smart City“ oder einer „Smart Urban Region“ gefördert. Darunter war ein Stadtteil, eine Siedlung oder eine urbane Region zu verstehen, in der Nachhaltigkeit gelebt wurde und die durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ oder „Zero Emission Urban Region“ wird. So wurden österreichische Projekte für die künftige Teilnahme an Förderungen durch die Industrieinitiativen des SET-Plans vorbereitet.

WAS BEDEUTET ES, SMART ZU SEIN?

Wien erreichte das Thema „Smart City“ aus zwei Richtungen: Einerseits waren es große Energie- und Elektronikkonzerne, die die g'scheite Stadt als Verkaufsargument für ihre Produkte bewarben. Auf die strategische Agenda der Gemeinde Wien kam Smart City andererseits durch den SET-Plan. Man sah hier eine Gelegenheit, die Möglichkeiten der Stadt Wien, EU-Mittel zu lukrieren, zu verbessern. Für Wien steht seit jeher der Mensch im Mittelpunkt der Stadtpolitik. Smart City soll dabei helfen, die Stadt als lebenswerten und sozial inklusiven Ort für zukünftige Generationen zu bewahren und zu entwickeln. ›



Ina Homeier,

geboren 1965 in Wien, ist Architektin und Stadtplanerin. Von 1998 bis 2001 war sie in der Generaldirektion Forschung der Europäischen Kommission in Brüssel tätig, zuständig für das Projekt „Die Stadt von morgen und das kulturelle Erbe“. Sie lebte einige Jahre in Portugal und leitete die Firma Innovation Point SA mit dem Schwerpunkt Entwicklung städtischer Strategien und Technologien. Seit 2011 ist sie in der Stadt Wien Leiterin der Projektstelle „Smart City“ sowie der *Smart City Wien Rahmenstrategie 2016*. Außerdem ist sie Mitglied des Ökostrombeirats und der Steuerungsgruppe MoU Smart City zwischen Stadt Wien und bmvit.

Im Rahmen von *FIT 4 SET* sollten Energieeffizienz- und Klimaschutzziele mit der Wiener Stadtentwicklung verknüpft werden. Also führte die Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung – gemeinsam mit einem multidisziplinären Konsortium – einen Stakeholder-Prozess durch. Im Zuge dessen zeigte sich, dass eine Dachstrategie sinnvoll wäre, um Kräfte zu bündeln und Kooperationen zu fördern. Als gemeinsame Klammer für alle relevanten Politikfelder sollte diese Dachstrategie politische Entscheidungen ebenso anleiten wie jene der Stadtverwaltung. Somit war die *Smart City Wien Rahmenstrategie* geboren, die im Juni 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde.

Der Wiener Smart-City-Ansatz beruht auf der Überzeugung, dass eine nachhaltige Entwicklung nicht im Gegensatz zu hoher Lebensqualität in der Stadt steht, sondern die Voraussetzung deren langfristigen Erhalts und Weiterentwicklung ist. Kleine Nachbesserungen reichen hierfür nicht aus. Eine Smart City im Wiener Verständnis stellt die Bedürfnisse der Wienerinnen und Wiener in ihrer ganzen Vielfalt in den Mittelpunkt. Smarte Lösungen müssen daher bei-

leibe nicht nur technischer Natur sein. In der Smart City Wien dient umfassende Innovation in allen Bereichen immer dem Menschen und seiner Lebensqualität.

KLIMAKRISE? NACHSCHÄRFEN!

Im Jahr 2017 wurde erstmals ein Monitoring zur Überprüfung der Erreichung der Wiener Smart-City-Ziele durchgeführt. Die Stadt Wien führte das Monitoring mit rund 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus 50 Einrichtungen und Unternehmen der Stadt selber durch. Die Ergebnisse zeigten zweierlei – dass Wien sich bei zwei Drittel der Ziele auf gutem Kurs befand, aber auch, in welchen Bereichen verstärkte Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele notwendig sein würden. Um den veränderten Rahmenbedingungen wie dem Übereinkommen von Paris und den Nachhaltigkeitszielen der *UN-Agenda 2030* gerecht zu werden, die verstärkte Anstrengungen zur Eindämmung der fortschreitenden Klimakrise erfordern, war eine deutliche Nachjustierung in mehreren Bereichen erforderlich. Daher wurde ein breiter Prozess zur Aktualisierung der Rahmenstrategie in die Wege geleitet.

Im Zuge eines einjährigen Verfahrens, in das mehr als 150 Personen aus nahezu allen Bereichen der Stadtverwaltung und den städtischen Unternehmen sowie zahlreiche Fachleute aus Forschung, Wirtschaft und Interessenvertretungen eingebunden waren, wurden alle Zielbereiche kritisch durchleuchtet, bestehende Ziele nachgeschärft und neue Ziele formuliert. Im Juni 2019 – fünf Jahre nach Beschluss der ersten Fassung – wurde die *Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050* als das Wiener Programm für eine nachhaltige Entwicklung vom Gemeinderat beschlossen.

FÜR STADT, MENSCH UND BIODIVERSITÄT

Zwölf Zielbereiche bündeln sämtliche Themen- und Handlungsfelder der Stadt. Sie tragen in unterschiedlicher Intensität zu den drei Leitthemen der Rahmenstrategie – Lebensqualität, Ressourcenschonung und Innovation – bei. Besonderes Augenmerk wird auf die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Zielen gelegt. Ein Beispiel dafür ist die Neuorganisation des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds – mit Pflanzungen und unversiegelten Bodenflächen. Dies steigert die Luftqualität,

führt zu geringerer Hitze- und Lärmbelastung, fördert aktive Bewegung und Gesundheit, erhöht die Sicherheit auf den Straßen und öffnet den wohnungsnahen öffentlichen Raum für vielfältige, barrierefreie Nutzung durch alle Bevölkerungsgruppen.

Ein weiteres Exempel ist die Nutzung von Gebäuden für Begrünung und Energiegewinnung. Diese wiederum führen zur Senkung des Energieverbrauchs für Heizen und Kühlen, zu einer Reduktion von Kosten und Emissionen, zur Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energiequellen, zur Senkung der Schadstoffbelastung und der Lärm- und Hitzebelastung, aber auch zu Gesundheit, Wohlbefinden und zur Steigerung der biologischen Vielfalt.

Mit den Zieljahren 2030 und 2050 ist die *Smart City Wien Rahmenstrategie* ein langfristiger Orientierungsrahmen für die nachhaltige Entwicklung der Stadt. Der weit vorausgerichtete Blick ermöglicht es, über die Dauer von Legislaturperioden hinaus langfristige und weit reichende Entwicklungspfade abzustecken.

Gerlinde Mückstein, geboren 1986 in Wien, studierte Raumplanung und Landschaftsarchitektur und schrieb eine Diplomarbeit zum Politischen der Stadtentwicklungsplanung am Beispiel der *Smart City Wien Rahmenstrategie*. Sie war Redakteurin für den Klima- und Energiefonds und arbeitet seit 2018 in der Smart-City-Projektstelle der Stadt Wien.



A close-up portrait of a woman with long, wavy, grey hair, smiling warmly. She is wearing a black top and a necklace with a cross pendant. The background is a soft, out-of-focus grey.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Maria Vassilakou

**„Wir müssen
Smartness holistisch
und multidisziplinär
denken“**

Bürger-Solarkraftwerke, kommunizierende Verkehrsampeln und Strom aus Abgasen der Mülldeponie: Die Smart City Wien sei international in einigen Bereichen führend, sagt die ehemalige Planungsstadträtin Maria Vassilakou. Doch wirklich smart wäre eine noch stärkere Vernetzung mit anderen Playern wie etwa Malmö, Helsinki und Barcelona. Ein Gespräch über Marketing, Raumschiff Enterprise und den Unterscheid zwischen g'scheiten und dummen Städten.

Im Juni 2019 haben sich aus der Politik zurückgezogen. Wie smart fühlen Sie sich heute?

Vassilakou: Ich fühle mich weder smarter noch weniger smarter als früher. Aber die zehn Jahre in der Politik haben mich gelehrt, dass man Politik nicht nur als Politikerin machen kann. Man kann auch in anderen Berufen politisch aktiv sein.

Sie engagieren sich derzeit im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms „Horizon Europe“.

Vassilakou: Ich bin Teil des zwölfköpfigen Mission-Boards für smarte und klimaneutrale Städte. Wir arbeiten Vorschläge aus, wie die Forschungsmittel der EU am fokussiertesten und effizientesten eingesetzt werden können – also nicht mehr nach dem Gießkannenprinzip wie bisher, sondern gebündelt und zielgerichtet, mit dem Ziel, bis 2030 hundert klimaneutrale Städte zu schaffen.

Sie sieht die Stadt der Zukunft aus? Wie lautet Ihre Vision?

Vassilakou: Wenn wir klimaneutrale Städte haben wollen, dann müssen wir unsere Kräfte bündeln und strategisch agieren. Die Stadt, die ich dabei vor Augen habe, ist nicht nur klimaneutral,

sondern auch inklusiv, integrativ, welt-offen und vor allem grün, grün, grün. Und es ist eine Stadt, in der alle von diesen Vorzügen profitieren können – und nicht nur die paar Reichen, die sich sowieso jeden Komfort leisten können.

Gibt es Städte, die diese visionären Kriterien heute schon erfüllen?

Vassilakou: Viele! Wunderbare Vorbilder sind Kopenhagen, Stockholm, Helsinki und vor allem Barcelona. Und dann gibt es eine Vielzahl an kleineren, weniger prominenten Städten wie etwa Löwen, Groningen oder Thessaloniki. Es tut sich in Europa extrem viel, und diejenigen, die an vorderster Front Impulse und Initiativen setzen, versprühen in der internationalen Zusammenarbeit unglaublich viel Energie.

Und wo steht Wien?

Vassilakou: Wien zählt definitiv zu den Vorreitern. Wir haben in vielen Punkten international die Nase vorn. Allerdings kriegen wir von diesem globalen Wettbewerb nicht allzu viel mit, denn Wien neigt schon historisch bedingt dazu, ein bisschen selbstverliebt und selbstzufrieden zu sein, somit also auch ein bisschen verschlossen. Was unsere internationale Darstellung betrifft, gibt es Luft nach oben. ›

”

Wien zählt definitiv zu den Vorreitern. Wir haben in vielen Punkten international die Nase vorn.

“

Sie waren fast zehn Jahre lang Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Was haben Sie aus dieser Lebensphase mitgenommen?

Vassilakou: Sehr viel Erfahrung. Ich habe die Stadt zehn Jahre lang mitgestalten dürfen, wir haben einige Erfolge erzielt, und ich bin mir durchaus dessen bewusst, dass meine Projekte, meine Entscheidungen nicht allen gefallen haben. Sie haben polarisiert und zu teils heftigen Diskussionen geführt, und allein das zeigt mir, dass wir die richtigen Themen in die Hand genommen haben.

Ganz persönlich kann ich sagen: Ich weiß das Privileg, eine Stadt mitregiert und für eine Stadt gearbeitet zu haben, sehr zu schätzen. Das Learning war enorm, die politische Praxiserfahrung ist wertvoll und unbezahlbar. Diese Expertise ist mein USP im Mission-Board. Diesen USP hat mir Wien geschenkt. Dafür bin ich dankbar.

Einer Ihrer Planungsschwerpunkte als Planungsstadträtin war der Fokus auf die Smart City. Was zeichnet denn eine g'scheite Stadt aus?

Vassilakou: Eine g'scheite Stadt ist eine, die einen möglichst sparsamen Umgang mit materiellen und energetischen Ressourcen praktiziert und zugleich den höchstmöglichen Lebensstandard für alle bietet.

Die internationale Definition von Smart City konzentriert sich vor allem auf Vernetzung, Digitalisierung und neue Technologien. Wien versteht darunter etwas anderes. Warum eigentlich?

Vassilakou: Weil Wien anders ist. Ausgehend von den stark technologiegetriebenen Aspekten haben wir auf Gemeinde- und Landesebene viel darüber diskutiert, wie wir Wiener Smartness definieren wollen, und es ist wenig überraschend, dass die sozialdemokratisch-grüne Stadtregierung zu der Übereinkunft gekommen ist, die technologische Definition mit sozialen und ökologischen Aspekten zu verbinden. Denn wenn wir die gesamte smarte Aufmerksamkeit in Digitalisierung und Technologisierung investieren und dabei außer Acht lassen, dass sich irgendwann niemand mehr das Wohnen und Leben leisten kann und dass die ökologischen Klimaziele womöglich verfehlt werden, dann ist die Stadt am Ende nicht smart, sondern dumm. Wir haben uns dafür stark gemacht, Smartness holistisch und multidisziplinär zu denken.

Multidisziplinär heißt?

Vassilakou: Bei der Erarbeitung der



Smart-City-Rahmenstrategie wurden alle Ressorts und Magistratsabteilungen gebeten, Inputs und Beiträge abzuliefern. Das hat dazu geführt, dass die smarten Aspekte sehr unterschiedlicher Natur sind. Ohne jeden Zweifel führt das Umwelt-Ressort die Liste an.

Was genau setzt denn die Stadt Wien im Bereich smarter Technologien um? Können Sie ein paar Beispiele nennen?

Vassilakou: Besonders hervorheben möchte ich die Bürger-Solkraftwerke, eine Kooperation mit Wien Energie. In der Zwischenzeit hat Wien weit über 30 solcher Kraftwerke. Die Abwärme dieser Kraftwerke wird genutzt und ins Netz gespeist. Ein weiteres Projekt beschäftigt sich mit den Gasen, die aufgrund chemischer Reaktionen auf der Mülldeponie produziert werden, und versorgt auf diese Weise weit über 1.000 Haushalte mit Strom. Auch die Bremskraft der U-Bahn wird genutzt, um als Restenergie wieder in den Kreislauf rückgeführt zu werden. Und in der Seestadt Aspern beschäftigt man sich gerade mit „Ambient Assisted Living“, also mit Konzepten und Methoden, die das Leben älterer und behinderter Menschen unterstützen.

Und im Verkehrsbereich?

Vassilakou: Eine der größten, aber zugleich unsichtbarsten Neuerungen ist die Einführung smarter Verkehrsampeln, die nicht mehr nach einer vorgegebenen Choreografie zeitlich getaktet werden, sondern die selbstständig und intelligent erkennen, wann es wo welches Verkehrsaufkommen und somit auch welchen Bedarf gibt. In diesem Bereich arbeitet *Wien Leuchtet*, also die MA 33 für Öffentliche Beleuchtung, eng mit der Industrie zusammen.

In Kopenhagen sind die Verkehrsampeln so programmiert, dass der selbstständige Algorithmus in allererster Linie die Radfahrer unterstützt. Alle anderen Verkehrsteilnehmer werden nachrangig behan-

delt. Ist so etwas in Wien auch denkbar?

Vassilakou: Ich persönlich würde mir für Wien Verkehrsampeln wünschen, die die Fußgänger bevorzugen – und zwar im Rahmen einer modernen Technologie, die verkehrsflussabhängig reagiert und die Intervalle selbst regelt.

Die Kopenhagener Verkehrsampeln wurden weltweit in den Medien abgehandelt. Über die smarten Technologien in Wien ist vergleichsweise wenig bekannt. Warum eigentlich?

Vassilakou: Eine gute Frage! Und die Antwort darauf tut mir, ehrlich gesagt, ein wenig weh. Städte wie Malmö, Kopenhagen und Barcelona sind längst schon mit eigenen Agenturen auf dem internationalen Parkett unterwegs, um sich in die Diskussion einzubringen und das Know-how international zu vermarkten und zu verkaufen – oder, besser noch, gegen anderes Know-how einzutauschen. Auf diesen Zug ist Wien bislang leider noch nicht aufgesprungen.

Inwiefern tragen all diese Lösungen, die Sie aufgezählt haben, konkret zum Klimaschutz bei? Und inwiefern handelt es sich dabei um Marketing?

Vassilakou: Noch handelt es sich bei all diesen Maßnahmen um Pilotprojekte, die theoretisch bereits weit entwickelt sind und die nun erstmals in der Praxis auf Herz und Nieren geprüft werden. Von einem tatsächlichen ökologischen Beitrag werden wir dann sprechen können, wenn sie auf einer breiteren Ebene zum Einsatz kommen. Und was das Marketing betrifft: Ja, definitiv! Für den Klima- und Umweltschutz ist mir jede Werbemaßnahme recht. Aber es müssen Taten folgen.

Ein wichtiger und allgegenwärtiger Punkt in der Wiener Stadtplanung ist das enorme Bevölkerungswachstum. Welchen Beitrag kann die Smart City hier leisten?

Vassilakou: Bevölkerungswachstum heißt nicht nur Neubau von Arealen und Infrastruktur, sondern beinhaltet in

”
Auch die Bremskraft der U-Bahn wird genutzt, um als Restenergie wieder in den Kreislauf rückgeführt zu werden.
“

Maria Vassilakou,

geboren 1969 in Athen, zog 1986 nach Wien. Sie studierte Sprachwissenschaften und war im Zentralausschuss der ÖH tätig. 1995 wechselte sie in den Grünen Klub, zog in den Gemeinderat ein, war einige Jahre als Integrations-, Sicherheits-, Menschenrechts- und Behindertensprecherin tätig und wurde 2008 zur stellvertretenden Bundessprecherin der Grünen ernannt. Von 2010 bis 2019 war sie Wiener Vizebürgermeisterin und zugleich Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung. Zu ihren wichtigsten Projekten zählen die Vergünstigung der Jahreskarte der Wiener Linien auf 365 Euro, die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße, der Ausbau des Radwegenetzes und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Juni 2019 legte sie alle politischen Funktionen nieder und ist seitdem im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms *Horizon Europe* tätig.



der Regel auch einen Investitionsschub. Diese Kraft, diese Dynamik kann man dazu nutzen, die Stadt zu reparieren und eingespielte Normen und Kulturen gegebenenfalls zu überdenken.

Gibt es eine Stadt oder ein konkretes smartes Projekt, an dem sich Wien orientieren könnte?

Vassilakou: Ein Ansatz, den ich großartig finde, ist Barcelonas Digitalisierungsoffensive im Bereich Partizipation. Das ist eine Symbiose aus sozialer und technologischer Smartness, und zugleich ist das System so gestaltet, dass man erstens eine möglichst breite Bevölkerungsschicht erreicht und zweitens auf digitaler Ebene bis zu einem sehr hohen Grad mitpartizipieren kann. Ein toller Ansatz!

Und was war das Verrückteste, das Sie je gesehen haben?

Vassilakou: Ich war einmal in der Pekinger Verkehrsleitzentrale. Mir ist der Mund offen geblieben. Das war ein Wahnsinn: Raumschiff Enterprise! Ich habe noch nie im Leben ein so komplexes System gesehen, das in jeder einzelnen Sekunde mit Real-Life-Daten arbeitet. Da sieht man, was mit Digitalisierung alles möglich. Und trotzdem stehen auch in Peking alle im Stau.

Was sagt uns das?

Vassilakou: Dass Raum keine unendliche Ressource ist. Und dass eine smarte Stadt nur so smart sein kann, wie ihre Bewohnerinnen und Bewohner es auch zulassen und selbst vorleben.

Wo sind wir dumm?

Vassilakou: Dumm sind wir überall dort, wo wir glauben, dass Technologie alles lösen kann. Das kann sie nicht. Dumm sind wir überall dort, wo wir Smartness nicht auch als soziale, ökologische Verantwortung sehen. Und dumm sind wir überall dort, wo wir in der Stadtplanung und Stadtentwicklung junge Menschen und Jungfamilien an den Stadtrand

verbannen, ohne dass wir ihnen den Zugang zu Ressourcen ermöglichen, ohne dass wir ihnen die nötige Infrastruktur zur Verfügung stellen. Das ist eine verlorene Chance für die Stadt und ihre Menschen. Und wir wissen aus Erfahrung: Das wird sich bitterböse rächen! In Wien ist diese Gefahr zum Glück zum relativ gering. Andere Städte wie London und Paris bereuen diese Dummheit zutiefst.

Abschlussfrage: Wie g'scheit ist die Stadt der Zukunft? Wie lautet Ihre Vision für Wien anno 2100?

Vassilakou: Ich denke an eine Stadt ohne Ghettos, ohne No-Go-Areas, sondern mit Grätzeln und Quartieren, die für jeden was bieten. Und ich habe eine grüne, dicht bebaute sowie sozial und technologisch gute vernetzte Kulturmegropole vor Augen. Damit ist die smarte Stadt von morgen zugleich Spiegelbild des intelligentesten Produkts des menschlichen Geistes – des Netzwerks. ❖



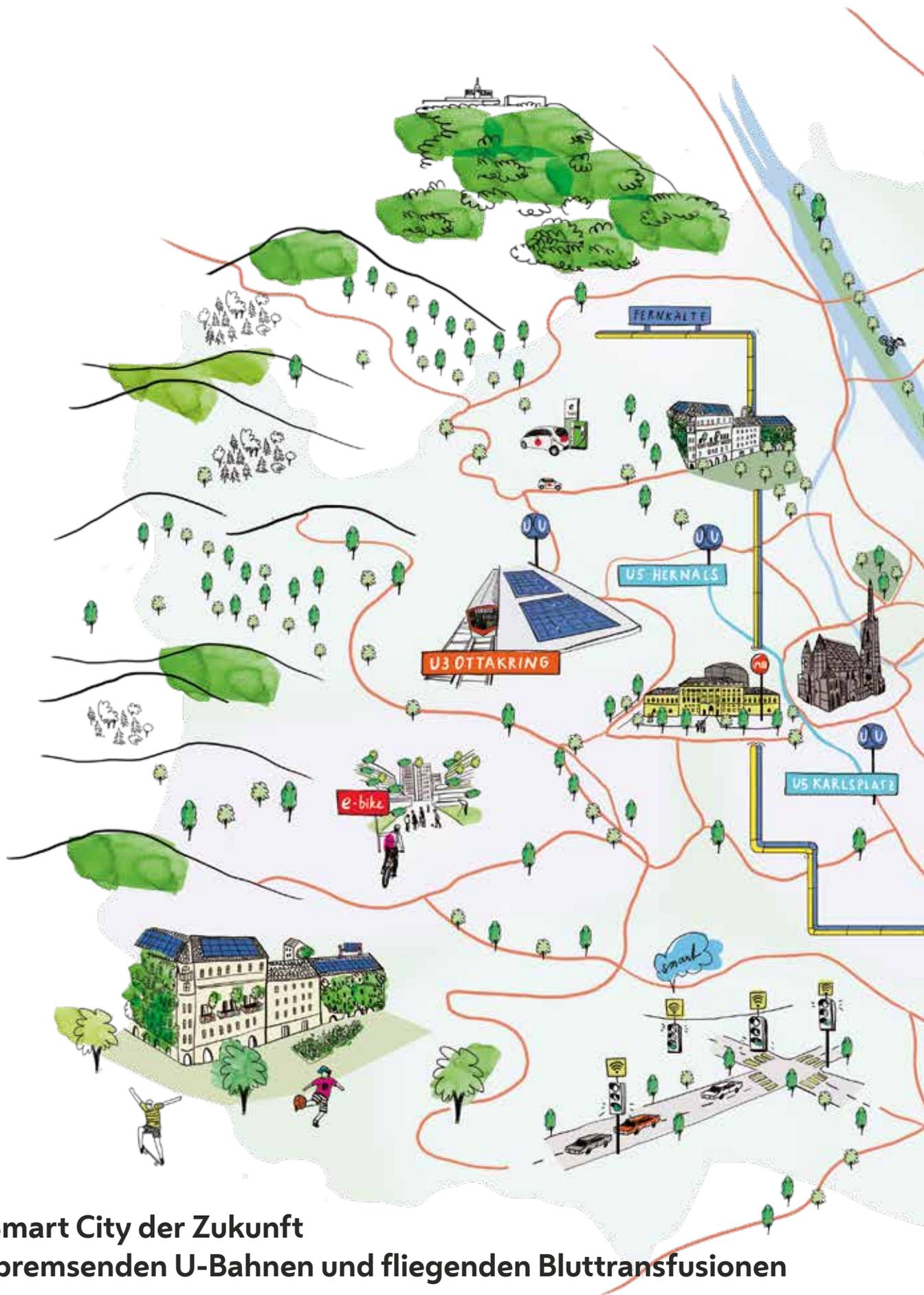
Krisensicher mit vielen bunten Smarties

In Zukunft werden Gebäude nicht nur Energie verbrauchen, nein, sie werden auch Energie produzieren und speichern. Sie werden mit den Elektroautos in ihren Garagen aktive Teilnehmer am Energiemarkt. Sie werden so gebaut und geplant, dass sie dann Energie verbrauchen oder speichern, wenn diese aus Solar- und Windkraftanlagen aus der Region im Überfluss produziert wird. Ist die Energie aus diesen erneuerbaren Quellen knapp, werden sie versuchen, möglichst viel Energie aus den eigenen Speichern zu verwenden. Die Energieversorgung wird damit bunter, erneuerbar, krisensicher und stärker von Bürgern getragen. Diese neuen Möglichkeiten und Energielösungen müssen schon sehr frühzeitig im Stadtplanungsprozess berücksichtigt werden. Im STEP 2025 wurde deshalb erstmals das Thema prominent verankert und mit dem Fachkonzept *Energieraumplanung* auf eine operative Ebene gehoben. Besonderen Dank an all jene aus der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung, die das ermöglicht und unterstützt haben!

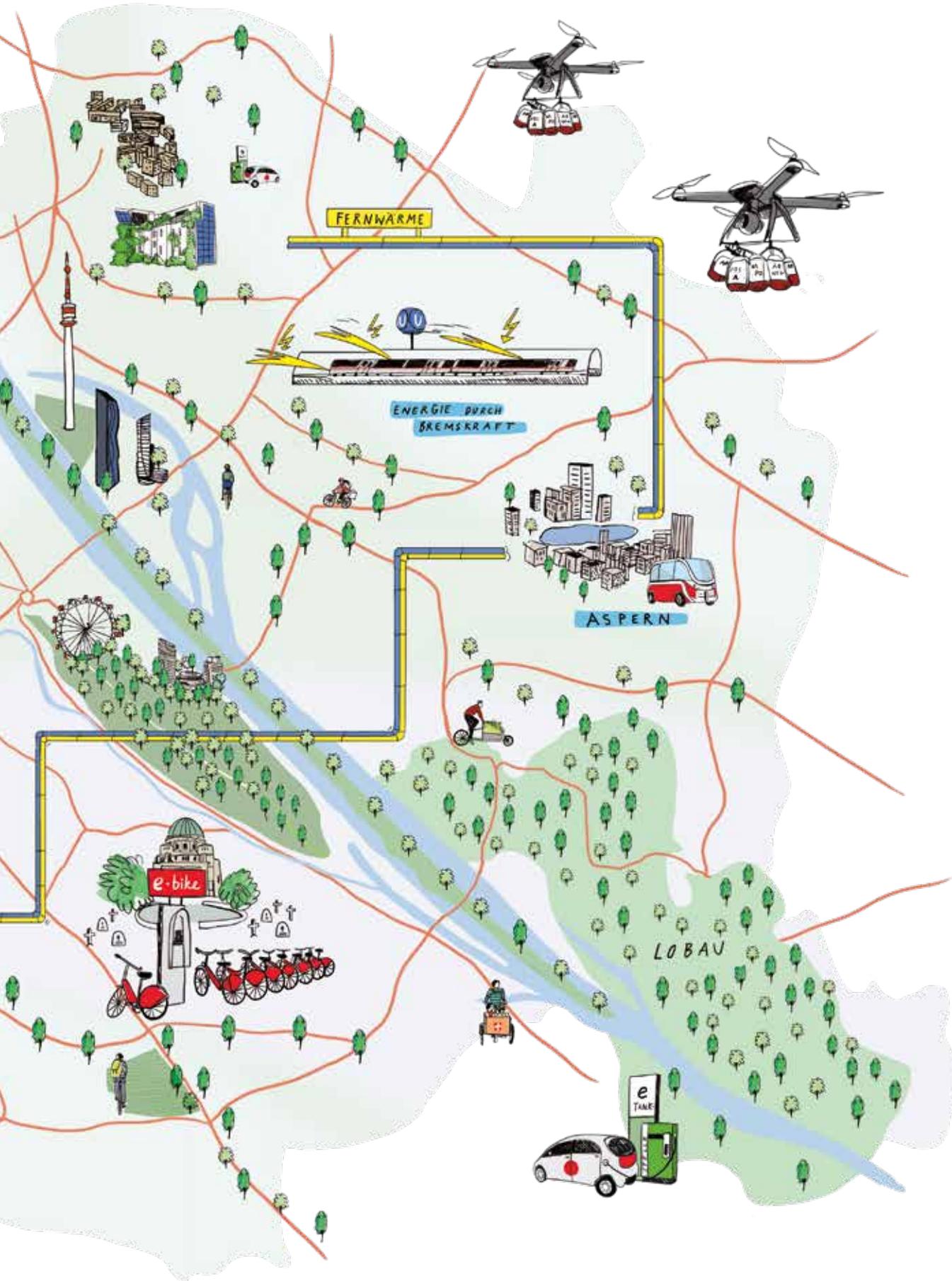


Bernd Vogl,

geboren 1967, absolvierte die HTL für Maschinenbau und studierte Betriebswirtschaft. Seit 2011 ist er Abteilungsleiter für Energieplanung der Stadt Wien, seit 2016 Aufsichtsrat der Wien Energie.



**Die Smart City der Zukunft
Von bremsenden U-Bahnen und fliegenden Bluttransfusionen**





Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Gianluca Galletto

**„Wie sieht der
smarte Bürger
der Zukunft aus?“**

Gianluca Galletto ist Direktor der Global Futures Group (GFG). Der international tätige Ökonom berät Großstädte in ihren sozialen, technologischen und stadtplanerischen Smart-City-Agenden – darunter etwa New York City. Wir haben ihn gefragt: Wie smart ist der Big Apple?

Smart City hat viele Definitionen. Was verstehen Sie darunter?

Galletto: Ich denke an eine Stadt mit viel Grün, guter Luftqualität, guter Verkehrsinfrastruktur, geringem Müllaufkommen, intelligenten Dienstleistungen, mit einer etablierten Sharing Economy und mit glücklichen Menschen mit unterschiedlichen sozialen Backgrounds, die alle gute Jobs haben und sich wunderbar verwirklichen können.

Klingt nach Utopie.

Galletto: Finden Sie? Ich finde, es klingt nach einem Happy Place.

Wo gibt es denn solche Happy Places bereits?

Galletto: Überall dort, wo es gelingt, Innovation und neue Technologien mit Human Capital zu kombinieren und daraus Synergieeffekte zu erzielen.

Wie happy ist New York?

Galletto: New York City ist eine ziemlich glückliche Stadt, allerdings leider nicht für alle, denn viele Menschen sind einsam oder haben nicht das nötige Geld, um das Leben in dieser Stadt zur Genüge zu genießen. Das ist leider der Knackpunkt.

„Ziemlich glücklich“ bedeutet wie viel auf einer Prozentskala?

Galletto: 70 Prozent. Mit Luft nach oben.

Und wie smart ist der Big Apple?

Galletto: Ziemlich smart. Aber auch hier mit Luft nach oben.

Sie sind Smart-City-Berater für diverse Stadtverwaltungen sowie für die Privatwirtschaft. Wie genau kann man sich Ihre Beratertätigkeit vorstellen?

Galletto: Genau so! Ich berate die öffentliche und private Hand in der Konzeption, Entwicklung und Implementierung von Smart-City-Strategien.

Eine der Städte, die Sie seit langer Zeit beraten, ist New York City. Was sind die wichtigsten Themen auf der Smart-City-Agenda dieser Stadt?

Galletto: New York City hat in der Tat einige dringliche Themen zu meistern. Dazu zähle ich die Wohnungsfrage, denn es mangelt massenhaft an leistbaren Wohnungen, sowie die soziale Gerechtigkeit zwischen den Bevölkerungsschichten, die wie überall in den USA viel stärker auseinanderklaffen als etwa in Europa. Das sind Themen, die werden New York als multikulturellen Melting Pot mit all den damit verbundenen Problemen und Spannungen wahrscheinlich ewig begleiten. Ein dringliches Thema jedoch, das keinerlei Verzögerung duldet, ist der Umgang mit der Klimakrise. Ich sage immer: Die Klimakrise ist die Mutter aller Probleme! New York liegt auf drei großen Inseln, ist damit eine von riesigen Wassermassen umzingelte Stadt, und der Hurrikan Sandy, der im Oktober 2012 über die Ostküste fegte, hat eindringlich bewiesen, dass auch eine globale und sich so unverwundbar präsentierende Metropole wie New York vor den Auswirkungen des Klimawandels nicht gefeit ist. ›

”
Die Klimakrise
ist die Mutter
aller Probleme!

“

Gianluca Galletto, geboren 1969 in Taranto, Italien, studierte Internationale Wirtschaft in Mailand und Yale. Seit 1997 lebt er in New York City. Er war Director of International Business in der New York City Economic Development Corporation (NYCEDC) und lange Jahre im Finanzsektor tätig, u. a. bei Muzinich & Co. Heute ist er Managing Director der Global Futures Group (GFG) und berät Städte, Regionen und Institutionen in ihren sozialen, technologischen und stadtplanerischen Smart-City-Agenden – darunter etwa New York City, Barcelona, das kroatische Ministerium für Regionalentwicklung sowie die Weltbank.

Gianluca Galletto war auf Einladung der Stadtkademie der ÖVP in Wien. Das Interview fand im Rahmen der Veranstaltung „Wirtschaftsfaktor Urban Tech“ statt.

Was waren damals die Konsequenzen?

Galletto: Sandy verursachte eine Sturmflut mit bis zu sieben Meter hohen Wellen, die an der Küste zu Überflutungen führte. Im Battery Park an der Südspitze Manhattans erreichte der Wasserpegel einen historischen Höchststand. Zum ersten Mal seit über hundert Jahren wurden diverse U-Bahn-Tunnel überflutet. Darüber hinaus gab es etliche Brände, Stromausfälle und Evakuierungen. Rund 250.000 New Yorker waren ohne Strom. Ja, der Klimawandel ist real.

Eines der Projekte gegen den Klimawandel ist The Big U. Wie weit ist das Projekt?

Galletto: The Big U ist wahrscheinlich eines der größten New Yorker Stadtplanungsprojekte aller Zeiten. Im Grunde genommen handelt es sich um ein 13 Kilometer langes Schutzsystem, das sich von der West 57th Street am Hudson River über den Battery Park im Süden bis zur East 42nd Street am East River erstreckt – also genau dort, wo beim Hurrikan Sandy unter anderem auch viele Low-Income-Einwohner zu Schaden gekommen sind. Doch The Big U ist keine sichtbare Flutwand oder Flutbarriere, die die Menschen vom Wasser trennt, sondern eine multifunktionale Anlage, die bei Hochwasser schützt und die im Normalfall als öffentlicher Freiraum mit Rad- und Spazierwegen, mit Plätzen, Skateparks, Pavillons und einem Meeresmuseum den Menschen zur Verfügung steht. Insgesamt nimmt New York dafür 335 Millionen Dollar in die Hand. Das Projekt ist im Entstehen.

Sie haben vorhin den leistbaren Wohnbau als Smart-City-Thema angesprochen. Welche Strategie verfolgt New York City?

Galletto: In den frühen Siebzigerjahren drohte die Stadt bankrott zu gehen. Seit damals lassen die Gelder der öffentlichen Hand in vielen Bereichen zu wünschen übrig. Zwar hat Bill de Blasio, den ich für einen der fortschrittlichsten Bürgermeister halte, die diese Stadt je hatte, angekündigt, sich während seiner

Amtszeit für die Errichtung von leistbaren Wohnungen einzusetzen, doch Fakt ist: Die New York City Housing Authority (NYCHA) besitzt rund 400.000 soziale Wohneinheiten, in den letzten Jahren aber ist der Bestand kaum gewachsen. In der Stadtkasse fehlt dafür das Geld. Das heißt: Die Stadt ist auf die Zusammenarbeit mit Privaten angewiesen.

Wie sieht diese Zusammenarbeit aus?

Galletto: In bestimmten Regionen verpflichten sich die Investoren, um eine Parzelle in ihrer Dichte und Höhe maximal ausschöpfen zu dürfen, einen Teil der Wohnungen als günstige, leistbare Sozialwohnungen zu errichten. In manchen Lagen beträgt dieser vorgegebene Sozialanteil bis zu 50 Prozent.

Wie reagiert die private Bauträgerschaft darauf?

Galletto: Nicht immer glücklich, wie Sie sich vorstellen können. Eine gute Zukunft verlangt uns allen Opfer ab.

Welche Opfer bringen Sie persönlich?

Galletto: In meiner Tätigkeit als Smart-City-Berater setze ich mich vor allem in New York für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ein, denn das Subway-System ist veraltet, voller Barrieren und den heutigen Menschenmassen kaum noch gewachsen. Die New Yorker Subway wurde 1904 eröffnet und zählt damit zu den ältesten U-Bahnen der Welt. Leider wurde in den kommenden Jahrzehnten kaum etwas in das unterirdische ÖV-System investiert. Wenn sich das nicht bald ändert, wird New York City im Bereich Verkehr eines Tages den absoluten Kollaps erleben.

Wie soll das gelingen?

Galletto: Ich habe keine Ahnung. Meine Aufgabe ist es, auf Handlungsfelder hinzuweisen und mein Know-how im Bereich Smart City zur Verfügung zu stellen. Wie eine Stadt wie New York City diese immensen Herausforderungen zu meistern beabsichtigt, ist mir schleierhaft.

Da haben es Städte wie etwa Barcelona, für die ich ebenfalls als Berater tätig bin, aufgrund ihrer Struktur, ihrer Geschichte und ihrer verhältnismäßig homogenen Bevölkerungsbedürfnisse weitaus leichter.

Wie sieht die Smart City der Zukunft aus?

Galletto: Fragen Sie mich lieber, wie der smarte Bürger der Zukunft aussieht! Unser Verhalten muss sich radikal ändern. Wir müssen endlich wieder unser Hirn einschalten. Wir müssen lokaler und regionaler denken, wir müssen in Wirtschaftskreisläufen denken, die uns helfen und nicht schaden, wir müssen Synergien nutzen und bereit sein zu teilen, wir müssen wieder den Mensch in den Mittelpunkt stellen, wir müssen aufhören, immer überall alles haben zu wollen, wir müssen uns vielleicht sogar mit einem kleineren Aktions- und Mobilitätsradius begnügen, und wir müssen – und da spreche ich vor allem für mich – endlich damit aufhören, jeden Tag Spaghetti alle Vongole essen zu wollen. ▽

”
Wir müssen lokaler und regionaler denken, wir müssen in Wirtschaftskreisläufen denken, die uns helfen, und wir müssen wieder den Mensch in den Mittelpunkt stellen.
“







Lebens- zufriedenheit und Bruttoglück







Raunz nicht, sei bruttoglücklich!

Regelmäßig landet Wien in den Ranglisten der lebenswertesten Städte der Welt ganz oben. Die Stadtplanung verlässt sich aber nicht nur auf die Bewertungen von außen, sondern koordiniert selbst seit einem Vierteljahrhundert umfassende Studien zur Lebensqualität der Wiener Bevölkerung.

Franziska Leeb

Was werden uns nicht tagtäglich für Mittelchen und Dienstleistungen zur Verbesserung der Lebensqualität angetragen: Heil- und Lebensmittel, Therapien, Ratgeber in Buchform und Gesundheits-Apps ebenso wie Sportgeräte, Klimaanlage und elektronische Gadgets. So jung die Popularität des Begriffs Lebensqualität und die Methoden seiner Messung sind, so inflationär ist gefühlt seit Anbruch der 2010er-Jahre seine auf allen Kanälen zelebrierte Verwendung. Aber was ist Lebensqualität? Wie objektiv ist sie messbar? Und warum belegt Wien in den zahlreichen Rankings der Städte mit der höchsten Lebensqualität regelmäßig Sieger- und Spitzenplätze?

Dass wirtschaftliche Kennzahlen nicht alles sind, um das Wohlergehen einer Bevölkerung beurteilen zu können, ist keine neue Erkenntnis. „Wenn die Regierung kein Glück für das Volk schaffen kann, dann gibt es keinen Grund für die Existenz der Regierung“, hieß es bereits 1729 in einem bhutanesischen Rechtskodex. Jigme Singye Wangchuck, vierter König Bhutans, prägte 1979 den Begriff „Bruttonationalglück“. Es spiegelt sich in vier Säulen wider, die 1998 definiert wurden – in einer sozial gerechten Gesellschafts- und Wirtschaftsentwicklung, in der Bewahrung und

Förderung kultureller Werte, im Schutz der Umwelt sowie in guten Regierungs- und Verwaltungsstrukturen.

Bereits seit 1995 werden regelmäßig die Wiener Lebensqualitätsstudien durchgeführt, bei denen die Bevölkerung zu Bereichen wie Wohnen, Arbeit, Familie, Gesundheit, Kultur, Freizeit oder der Zufriedenheit mit öffentlichen Angeboten befragt werden. Denn Lebensqualität lässt sich nicht ausschließlich mit objektiven Kennwerten messen. Sie hängt auch vom subjektiven Empfinden der Menschen ab. Jenes der Wiener Bürgerinnen und Bürger ist weitgehend positiv.

EINE FRAGE DES LEBENSSTILS

Für die jüngste Studie, in die neue Themen Eingang fanden, wurden 2018 mit 8.450 Personen ab dem 15. Lebensjahr umfassende Interviews geführt. Die Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld, den Bildungseinrichtungen, den Kultur- und Freizeitangeboten, dem Gesundheitswesen und den Arbeitsbedingungen wird ebenso unter die Lupe genommen wie die Frage nach der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Erstmals wurden auch Internetnutzung, Digitalisierung, Lebensstiltypologie und Bewertung des Stadtwachstums abgefragt. ›





Die Ergebnisse sind gelegentlich überraschend. So stehen Personen, die 60 Jahre und älter sind, dem Wachstum am positivsten gegenüber, während dieses bei den 45- bis 59-Jährigen am wenigsten gut bewertet wird. Je höher der Bildungsgrad der Befragten, umso mehr Zustimmung findet das wachsende Wien – am meisten übrigens von Personen, die im Ausland geboren sind. Bemerkenswert ist auch, dass sowohl die öffentliche Sicherheit (zu 70 Prozent) als auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheit (zu 73 Prozent) hoch eingeschätzt werden. Das sind – selbst wenn die Berichterstattung der Boulevardmedien das Gegenteil vermuten ließe – höhere Werte als in den Jahren zuvor, die zugleich die Fakten der Kriminalstatistik bestätigen.

Abgefragt werden auch die Möglichkeiten gesellschaftlicher und politischer Partizipation wie zum Bei-

spiel durch Gemeinschaftsaktivitäten im nachbarschaftlichen Umfeld, in Vereinen, bei Bürgerbeteiligungsangeboten der Stadt Wien, in Bürgerinitiativen oder etwa in politischen Organisationen. Migrantinnen und Migranten der zweiten Generation geben übrigens doppelt so oft an, sich zu beteiligen, wie Personen ohne Migrationshintergrund oder Zugewanderte der ersten Generation.

35 QUADRATMETER GLÜCK PRO KOPF

Stark hängt die Zufriedenheit der Menschen vom jeweiligen Wohngebiet ab. Auf Basis der Wiener Lebensqualitätsstudien werden daher auch kleinräumige Unterschiede zwischen insgesamt 91 Bezirksteilen herausgearbeitet. Dabei zeigte sich, dass nicht alle Faktoren eines Wohnumfeldes gleichermaßen mit dem Grad der Zufriedenheit korrelieren. Eine schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird in Randbezirken

wettgemacht durch gute Luft und Grünanlagen vor der Haustür. In Innenbezirken ist es genau umgekehrt.

Der Wiener Wohnbau genießt einen exzellenten Ruf über die Landesgrenzen hinaus. Aber sehen das die Wiener und Wienerinnen, die damit aus erster Hand vertraut sind, auch so? Haben steigende Mieten und knapper Wohnraum die Unzufriedenheit erhöht? Von Mangel an Wohnraum sind laut Studie elf Prozent der Menschen in Wien betroffen, also zwei Prozent mehr als 2013. 1995 waren es aber noch 26 Prozent. Alleinerziehende und Paare mit Kindern unter 15 Jahren sind davon besonders betroffen. Mit rund 35 Quadratmetern ist die durchschnittliche Wohnnutzfläche pro Person sehr hoch. Zu Beginn der 1960er-Jahre waren es noch 22 Quadratmeter.

Geht man weiter zurück, an den Beginn des 20. Jahrhunderts, und vergewärtigt sich, dass damals bei einer Einwohnerzahl von über zwei Millionen rund 300.000 Menschen keine Wohnung hatten, 1934 jede zehnte Wienerin und jeder zehnte Wiener in einem Gemeindebau wohnten und dies derzeit auf ein Viertel zutrifft, wird klar, welch großen Einfluss die steuernde Hand der städtischen Verwaltung auf die Wohnversorgung hat. Recht anschaulich lässt sich die Großzügigkeit der Wiener Wohnverhältnisse auch mit einem Blick auf die Wohnungstatistik darstellen. Im Bezirk Margareten lebten um 1900 rund 107.000 Einwohner in 25.300 Wohnungen. Heute sind es 54.246 Menschen in 33.081 Wohnungen. Der Unterschied ist frappant.

Und so nimmt es nicht wunder, dass 77 Prozent der Befragten mit ihrer Wohnsituation zufrieden sind. Über einen Lift verfügen übrigens 71 Prozent der Wohnhäuser, 65 Prozent haben einen Fahrradabstellraum und 44 Prozent begehbbare Grünflächen. Umgekehrt sind ebendies die Einrichtungen, die sich jene, die sie nicht haben, wünschen, während ein Kinderspielfeld im Hof oder Kinderwagenabstellräume seltener vermisst werden.

MIT DEM KINDERWAGEN DURCH DIE STADT

Nicht nur der Komfort in den eigenen vier Wänden hat sich eklatant verbessert. Auch im öffentlichen Raum lässt es sich besser leben, sofern dem unmotorisierten Menschen nicht sein motorisierter Kompagnon den Platz streitig macht. Es hat sich viel getan, seitdem 1974 der Verkehr aus der Kärntner Straße verbannt und die erste Fußgängerzone der Stadt geboren wurde. 2020 wird die hundertste eingerichtet werden, immerhin!

War noch vor 20 Jahren ein Ausflug mit dem Kinderwagen ein Hürdenlauf über hohe Gehsteigkanten und ebensolche Einstiege in Straßenbahnen und Busse, so lässt sich heute das Leben mit Kleinkind in der Großstadt weitaus einfacher bewerkstelligen. Erst ab den 1990er-Jahren fanden Barrierefreiheit und inklusives Design sukzessive Eingang in die Baugesetzgebung sowie in diverse Planungsinstrumentarien. Zahlreiche kleine Maßnahmen erhöhen die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes. Oft nimmt man abgeflachte Gehsteigkanten, taktile Bodenleit- und Akustiksysteme an Ampeln erst dann wahr, wenn die eigene Mobilität eingeschränkt ist.

Barrierefreiheit ist auch ein Thema bei digitalen Angeboten. Nicht alle sind leicht zu bedienen. Fast drei Stunden pro Tag nutzen die Befragten das Internet für private Zwecke – Männer 40 Minuten länger als Frauen. Besonders für Einkäufe, für die Teilnahme an sozialen Netzwerken und für Kontakte zu öffentlichen Stellen ist die Akzeptanz hoch. Dennoch wollen 59 Prozent über das Internet nicht mehr erledigen oder organisieren, als sie dies heute schon tun. Noch mehr Internet ist nicht gleichbedeutend mit noch mehr Lebensqualität, könnte man daraus schließen.

Das Online-Angebot der Stadtverwaltung bewerten 36 Prozent für sehr gut – doppelt so viele wie fünf Jahre zuvor. Gut finden es 40 Prozent. ›



Ob diese verbesserten digitalen Services auch Einfluss haben auf die gestiegene positive Beurteilung der Bürger- und Bürgerinnen-Nähe sowie der Stadtverwaltung insgesamt? Zu über zwei Drittel ist die Bevölkerung mit der städtischen Verwaltung und den Behörden zufrieden. Das sind immerhin doppelt so viele wie beispielsweise in Berlin.

SAG'S WIEN MIT EINEM KLICK!

Der Glascontainer geht über? Der Gackerlsackerl-Spender ist leer? Die eine Straßenlaterne leuchtet zu hell und die andere gar nicht? Eine Fahrradleihe blockiert den Radständer? Schon wieder ein E-Scooter am Gehsteig? Ein wackeliger Kanaldeckel? Ein zu tief hängendes Verkehrsschild? Bereits 50.000-mal wurde die 2017 eingerichtete Bürger-Service-App *Sag's Wien* heruntergeladen. Wozu es früher Überwindung und Zeit brauchte, reichen jetzt ein paar Klicks, um Meldungen über Unzulänglichkeiten im öffentlichen Raum unkompliziert an die Stadtverwaltung zu senden. Diese antwortet rasch und informiert laufend mittels Push-Benachrichtigung über den Status der Bearbeitung. Auch das trägt dazu bei, dass sich die Menschen in ihren Anlie-

gen ernstgenommen fühlen und spüren, dass die Verwaltung rasch reagiert.

Das Raunzen gehört angeblich zum guten Ton. Trotzdem leben 90 Prozent der Wienerinnen und Wiener recht zufrieden in ihrer Stadt, die Älteren übrigens am allerliebsten. Vielleicht hat das auch damit zu tun, dass es ausreichend Gelegenheiten gibt, seinen Grant loszuwerden – für die Digitalaffinen die App, für die anderen das mobile Beschwerdeklo, wo man sein Geraunze auf Tonband hinterlassen kann. Seelenhygiene auf Wienerisch.

Gut tut es der Wiener Seele auch, seit Jahren die Schlagzeilen über die lebenswerteste Stadt der Welt zu lesen. In den zahlreichen internationalen Städte-Rankings belegt Wien durchwegs Spitzenpositionen. Zum zehnten Mal in Folge bewerte die Beratungsfirma Mercer unter insgesamt 231 Großstädten Wien 2019 als lebenswerteste Stadt. Bewertet werden beim *Quality of Living Survey* harte Fakten. Zu den untersuchten 39 Kriterien zählen politische, soziale, wirtschaftliche sowie Umweltfaktoren, die von unabhängigen Instituten und Behörden erhoben werden.

Zu zwei Prozent fließt die Meinung von Expatriates – Menschen, die zum Arbeiten nach Wien kommen – und damit also auch der subjektive Blick von außen ein. Für die hervorragende öffentliche Daseinsvorsorge in Wien, für den Wohnungsmarkt, für die Verfügbarkeit von Konsumgütern, für die niedrige Kriminalität und für die politische Stabilität erhält Wien höchste Punktezahlen, während Klima und Straßenverkehr mittelmäßig abschneiden. Auch bei der Luftverschmutzung sieht die Studie Verbesserungsbedarf. All das sind Faktoren, die nicht nur für temporär in Wien lebende Managerinnen und Manager relevant sind, sondern auch für die Gesamtbevölkerung. Die Kritik, dass der Wiener Flughafen nur wenige internationale Direktverbindungen bietet, wird die Durchschnittsbevölkerung im Alltag weniger tangieren.

EIN INDEX FÜR 1,9 MILLIONEN WIENER GEHIRNE

In der Mercer-Studie folgt Zürich auf dem zweiten Platz. München, Auckland und Vancouver belegen gemeinsam Platz 3. Die Reihe der Ranglisten der besten Städte ist lang und deren Bewertungsraster und Schwerpunkte unterschiedlich. Bemerkenswert ist es daher durchaus, dass Wien auch in anderen repräsentativen Studien an die Spitze gesetzt wurde. Beispielsweise beim *Global Liveability Index* der renommierten Zeitschrift *The Economist*, bei dem Wien 2019 zum zweiten Mal vor Melbourne und Sydney an der Spitze von insgesamt 140 untersuchten Städten stand.

Den ersten Platz vor London im *Smart City Index 2019*, für den Roland Berger weltweit die Smart-City-Konzepte von 153 Städten unter die Lupe nahm, verdankt Wien seiner Umsetzungskompetenz. Denn Wien kann nicht nur mit vernetzten Lösungen für

Mobilität und Umwelt, mit einem fortschrittlichen E-Health-Ansatz und mit offenen Verwaltungsdaten aufwarten, sondern hat auch eine standardisierte Fortschrittskontrolle für alle Smart-City-Projekte eingeführt. Die Smart City Agency bündelt technische Kompetenzen und koordiniert zudem die verschiedenen Interessen.

Eine dichte Datenlage ist eine gute Grundlage für die Stadtplanung und verhindert, dass die Entwicklung der Lebensqualität von zu vielen unplanbaren Zufälligkeiten abhängt. Datentransparenz trägt dazu bei, das kollektive Know-how zu erhöhen und möglichst viele der 1,8 Millionen Wiener Gehirne zu nutzen. Zahlen, Daten, Fakten und ihre sinnvolle Anwendung helfen, die Lebensqualität auf hohem Niveau zu halten und weiter zu steigern. Wer weiß: Vielleicht lässt das Wiener Bruttokommunalglück irgendwann alle Raunzerzonen obsolet werden? 





Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Johannes Gielge

**„Lebensqualität
ist ein Amalgam aus
vielen verschiedenen
Faktoren“**

Was ist Lebensqualität? Und wie misst man sie? Ein objektiv zufriedenstellendes und subjektiv beglückendes Gespräch mit dem Wiener Soziologen und Stadtforscher Johannes Gielge.

Woran denken Sie persönlich beim Thema Lebensqualität?

Gielge: Lebensqualität bedeutet für mich, mir keine Sorgen machen zu müssen. Doch genau das ist derzeit eine große Herausforderung, denn aktuelle Entwicklungen und Geschehnisse wie der Klimawandel, wie die globalpolitischen Spannungen oder die gesellschaftliche Ungleichheit in Frankreich, wo die Gelbwesten auf die Straßen gehen, geben einem etliche Gründe zur Sorge. Wobei ich dazu sagen muss: Die Sorge hat auch eine wichtige Funktion im Leben.

Welche denn?

Gielge: Vorsicht, Vorsorge, produktives Gegensteuern.

Und was versteht man in der Forschung als Lebensqualität?

Gielge: In der Soziologie verstehen wir darunter sowohl messbare Formen von Lebensstandard – dazu zählen materielle Wohlstand, Bildung, Gesundheit – als auch immaterielle Aspekte wie sozialen Status, Erfüllung des Berufs, Selbstverwirklichung, Zugang zu Freizeit- und Naturerlebnissen und so weiter. Die tatsächliche Lebensqualität jedoch ist immer ein Amalgam aus objektiven, messbaren Daten einerseits und subjektiven, kaum messbaren Faktoren andererseits.

Welche Aspekte sind denn besonders wichtig? Gibt es eine Priorisierung?

Gielge: Für uns sind natürlich jene Aspekte wichtig, auf die die Stadtverwaltung einen Einfluss haben kann. Das beinhaltet die Frage der Daseins-

vorsorge, die Wohnzufriedenheit und eine gute Versorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Eine große Rolle spielen außerdem das Mobilitätsangebot, die Infrastruktur des täglichen Lebens sowie die Arbeitssituation. Für diese ist auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wiener Wirtschaft ein nicht unwesentlicher Faktor – auch wenn das der einzelne Mensch nicht direkt wahrnehmen kann.

Das bringt mich zur nächsten Frage:

International belegt Wien seit einigen Jahren Platz 1 in der Mercer-Studie, die in erster Linie die Bedürfnisse der sogenannten Expatriots abbildet. In welchen Punkten unterscheidet sich die Lebensqualität eines Expats von jener eines Wieners, einer Wienerin?

Gielge: Der hauptsächliche Unterschied besteht darin, dass Expats eine sehr kleine, selektive Untergruppe mit ganz besonderen Merkmalen sind. Und diese Gruppe entspricht bei Weitem nicht dem Durchschnitt der Wiener Bevölkerung. So gesehen ist die Mercer-Studie wenig repräsentativ für die Lebensqualität der Wienerinnen und Wiener. Trotzdem würde ich sagen: Wenn die Lebensqualität für die einen so außerordentlich hoch ist, dann wird sie für die anderen ebenfalls vergleichbar überdurchschnittlich sein.

Wie misst man Lebensqualität und Lebenszufriedenheit?

Gielge: Es gibt keinen objektiven Maßstab und somit auch keine absolut messbare Größe. Es gibt nur die relative Größe – den Vergleich. ›

“
Lebensqualität bedeutet für mich, mir keine Sorgen machen zu müssen.

“

Das heißt?

Gielge: Aufschlussreich für die Lebensqualität eines Ortes ist der Vergleich zwischen Zeitpunkten, zwischen Stadtteilen und zwischen Bevölkerungsgruppen.

Sehr oft wird Lebensqualität mit positiven Aspekten wie etwa Grünraum, Infrastruktur und Freizeitangebot in Verbindung gebracht. Welche Rolle spielen denn negativ konnotierte Begriffe wie etwa Armut, Krankheit, Behinderung, Arbeitslosigkeit und Pflege im hohen Alter?

Gielge: Das sind wichtige Faktoren! Die persönlichen Lebensumstände beeinflussen als Hintergrundfaktoren auch die subjektive Zufriedenheit mit diversen städtischen Angeboten. Deshalb werden sie selbstverständlich mit-erhoben. In sogenannten multivariaten Analysen können wir zwischen verschiedenen Teilzufriedenheiten Querbezüge herstellen und aufzeigen.

Im Rahmen der sozialwissenschaftlichen Lebensqualitätsstudien führen Sie regelmäßig Befragungen in der Wiener Bevölkerung durch. Wie kann man sich das konkret vorstellen?

Gielge: Gute Frage, schwierige Antwort! Früher haben wir uns noch leichter getan, denn es gab Telefonbücher und Festnetzanschlüsse. Da konnten wir mit Cold-Calls und Zufallsnummern arbeiten. Das geht heute nicht mehr, weil wir nicht wissen, ob die Person, die wir kontaktieren, in Wien lebt oder nicht. Außerdem sind Jugendliche sowie Menschen mit Migrationshintergrund oder niedrigem Ausbildungsstand selten bereit, ein Telefoninterview zu geben. Um eine repräsentative Auswahl von ihnen zu erreichen, bieten wir nun auch Online-Befragungen an.

Wie hoch ist die Anzahl der Befragten?

Gielge: In der Regel befragen wir mindestens 8.000 Menschen aus unterschiedlichen Wohngegenden und Lebenshintergründen. Wir führen auch fremdsprachige Interviews auf Serbo-

kroatisch und Türkisch. Bei der letzten Befragung haben wir insgesamt 8.450 Menschen erreicht.

Im Werkstattbericht 157 haben Sie die Lebensqualität in insgesamt 91 Wiener Bezirksteilen gemessen. Welche sozialen, politischen und geografischen Tendenzen lassen sich dabei feststellen?

Gielge: Auffallend ist erstens, dass in einem Drittel aller 91 Bezirksteile die Zufriedenheit mit dem Wohngebiet zwischen 2008 und 2013 deutlich zugenommen hat und die Verbesserung insgesamt ziemlich viele Bezirke umfasst – darunter auch solche mit relativ niedrigem Ausgangswert. Leichte Verschlechterungen gab es nur in jenen fünf Untersuchungsgebieten, wo die Zufriedenheit bislang ohnedies überdurchschnittlich hoch war. Die Differenzen zwischen den am besten und den am schlechtesten bewerteten Gebieten nehmen also ab, was grundsätzlich ein gutes Zeichen ist.

Worauf führen Sie das gute Resultat zurück?

Gielge: Seit der Lebensqualitätsstudie 2003 ist Wien um rund 300.000 Einwohner gewachsen. All diese Leute zu versorgen – mit zusätzlichen Wohnungen, Schulen, Mobilitäts- und Freizeitangeboten –, erfordert große Anstrengungen und Investitionen. Ich kann daraus schließen, dass diese Aufgabe gut gelungen ist.

Eine häufig gehörte Befürchtung im Kontext von Aufwertung von Quartieren und steigender Lebensqualität lautet Gentrifizierung. Welche Rolle spielt die Gentrifizierung in Wien?

Gielge: Die Sanierung der Gründerzeithäuser führt natürlich zu einer Aufwertung, die ja erwünscht ist, doch das würde ich noch nicht als Gentrifizierung bezeichnen. Entscheidend ist, dass die Aufwertung in Wien ziemlich flächendeckend erfolgt ist und nicht nur einzelne Gebiete betrifft, wie wir anhand der



Bezirksteile gesehen haben. Die Disparitäten wurden also eher abgebaut als verschärft. Ein Instrument, dies zu erreichen, ist die baulich und sozial treffsichere Förderung von Sanierungen und Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Sie haben vorhin die relative Größe – den Vergleich – angesprochen. Wird in den Lebensqualitätsstudien Wien auch mit anderen Städten verglichen?

Gielge: Es gibt den sogenannten Urban Audit der EU, bei dem 2015 in Wien und weiteren 78 europäischen Städten dieselben Fragen gestellt wurden. Bei den meisten nimmt Wien einen Spitzenplatz ein. Es ist aber fast unmöglich, bei allen Fragen gut abzuschneiden. Zwei Fragen, die fast immer zu sehr unterschiedlichen Antworten führen, lauten: Ist es einfach, in dieser Stadt einen Job zu finden? Und ist es einfach, eine gute Wohnung zu einem vernünftigen Preis zu finden?

Welche Städte führen die Statistik an?

Gielge: München und Athen liegen an den beiden Enden der Skala. In München geben 76 Prozent der Befragten an, dass man leicht einen guten Job finden kann, aber nur drei Prozent tun sich bei der Wohnungssuche leicht. In Athen ist es umgekehrt: Nur elf Prozent finden leicht einen guten Job, während 67 Prozent leicht zu einer guten, leistbaren Wohnung kommen. In Rom und Lissabon ist übrigens beides schwierig. Interessant jedoch ist, dass es keine einzige Stadt gibt, in der man sowohl bei der Wohnung als auch beim Job leicht fündig wird.

Wo liegt Wien?

Gielge: In der goldenen Mitte: 52 Prozent finden leicht einen Job, 20 Prozent leicht eine Wohnung.

Gibt es Aspekte der Lebensqualität, die sich im Laufe der Zeit verändern? ›

”

Die Lebensqualität in Wien ist tatsächlich schwer zu überbieten.

“

Johannes Gielge, geboren 1956 in Bad Aussee, studierte in Wien, Graz, Paris und Zürich Pädagogik, Philosophie, Soziologie, Raumplanung und Bautechnik. Seit 1984 war er zunächst in der Bauindustrie und in Planungsbüros tätig, u. a. in Oslo und Bern. Seit 1991 ist er Mitarbeiter der Wiener Stadtentwicklung und Stadtplanung, seit 2003 Leiter des Referats Stadtforschung und in dieser Funktion für die *Wiener Lebensqualitätsstudien* 2003, 2008, 2013 und 2018 verantwortlich.

Gielge: Ja, in jeder neuen Befragungswelle werden neue Aspekte erhoben. Zuletzt waren dies die Lebensstil-Typologie sowie die Nutzung digitaler Angebote. Letzteres wird in den kommenden Jahren mit Sicherheit weiterhin zunehmen.

Ein persönliches Lieblingsindiz für Lebensqualität?

Gielge: Die Werbekampagnen der MA 48 mit ihren witzigen Müll-Sujets und die augenzwinkernde Werbung der Wiener Linien in den letzten Jahren regen mich zum Schmunzeln an. Solche Freiheiten und Frechheiten sind ein Zeichen für Offenheit und Toleranz,

und auch das ist für mich ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. Rücksicht ist wichtig, keine Frage, aber ob eine restriktive Kultur mit Essensverboten in U-Bahnen und Alkoholverboten auf öffentlichen Plätzen der Lebensqualität förderlich ist, erscheint mir nicht eindeutig.

Wenn nicht Wien, was dann?

Gielge: Ich kenne etliche Städte ganz gut. Ich kann mir daher durchaus vorstellen, in einer anderen Stadt zu leben – aber nicht, weil es anderswo besser wäre. Die Lebensqualität in Wien ist tatsächlich schwer zu überbieten.





Eine grüne Liebeserklärung

Immer mehr Städte auf der Welt versuchen, stadtplanerische Fehler der Vergangenheit wiedergutzumachen und mehr Grün in die Stadt zu holen. Doch warum braucht es Grünräume in einer Stadt wie Wien überhaupt? Eine kurze Liebeserklärung.

Es ist die Vielfalt an Landschaften am Stadtrand mit ihren Weingärten, Wäldern, Wiesen und Feldern, deren Reiz Menschen anlockt, ihre Freizeit hier zu verbringen. Landschaften, die Ort der Produktion sind, Lebensraum für Pflanzen und Tiere – und kein administratives Korsett kennen. Es sind die zahlreichen kleineren und größeren Parks, die als öffentlich nutzbarer Raum und Gegenantwort auf die Anonymität in der Stadt eine erste Sozialisierung ermöglichen und ein Kennenlernen auch im hohen Alter erlauben. Es ist der Schutz bestehender und die Schaffung neuer Grünräume für die Allgemeinheit, die eine Stadt der Zukunft lebenswert machen und helfen, Fehler in Zukunft nicht korrigieren zu müssen. ❖

Christina Stockinger,
geboren 1976, studierte
Landschaftsplanung und
-pflege auf der Universität
für Bodenkultur in Wien und
arbeitet seit 2013 für die
MA 18, zuständig für Grün-
und Freiraumplanung.



Stadtentwicklungszukunftshoffnung? Aber sicher!

Wien ist nicht nur eine besonders lebenswerte, sondern auch auf Platz 6 der sichersten Städte weltweit. Das bestätigt uns auch der Fremdblick (Image). Dennoch gibt es in der Identität (Innenblick) gewisse Komplexe und Verunsicherungen. Diese Unsicherheitsgefühle, so scheint es, können ähnliche gesellschaftliche und politische Reaktionen hervorrufen wie in von Terror geplagten Städten. Man denke nur an Verhaltensrestriktionen, Verbotszonen, Anti-Terrorpoller und diverse Überwachungstechnologien. Ein weiteres Paradoxon ist, dass die Privatsphäre meist gefährlicher und gefährdeter ist als der öffentliche Raum. Medien, Politik und Gesellschaft behandeln diese Fakten oft umgekehrt.

Vielleicht ist genau das ein Grund für die subjektive Unsicherheit, die im aktuellen Boom („Zweite Gründerzeit“) oft zu spüren ist. Wem Sicherheit unter den Nägeln brennt, der möge sich Wiens Geschichte vor Augen führen: 634 Jahre Kaiserresidenz, aber auch 100 Jahre „Rotes Wien“ waren Zeiten, in denen die soziale Sicherheit als Herzstück von Politik und Verwaltung gesellschaftliche (und auch nationale) Sicherheit stärkte und somit überaus friedensstiftend war. Bei heutigen smarten Ideologien hingegen kann ich nicht mit Sicherheit sagen, ob sie eine nachhaltige, resiliente Wirkung haben.

Stadtplanung kann hier einen wesentlichen Beitrag zur Zukunftshoffnung (Gegenteil von Angst) leisten sowie die Bürgerschaft stärken. Der öffentliche Raum kann und muss hier als Schaufenster für eine vorbildliche demokratische und offene Gesellschaft dienen.

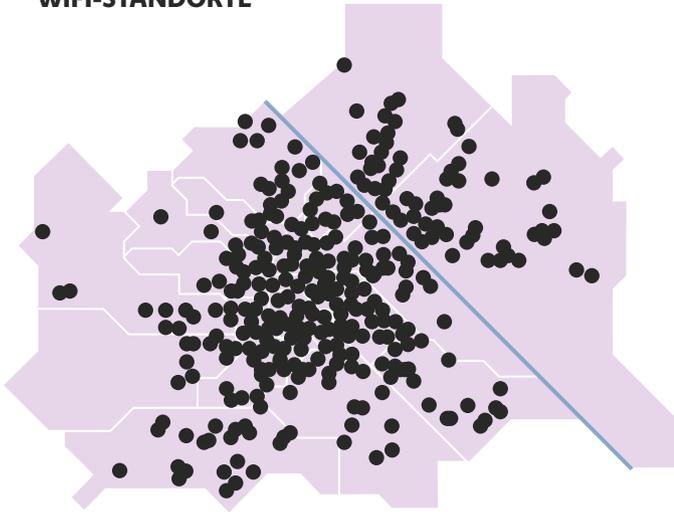


Udo Häberlin,

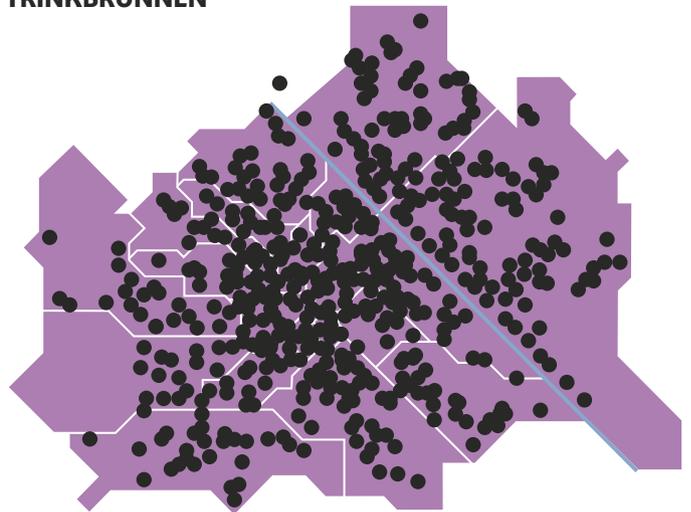
studierte Stadt- und Raumplanung und arbeitet bei der MA 18 im Bereich öffentlicher Raum und soziale Prozesse. Zahlreiche Publikationen zur städtischen Sicherheit und zur Aneignung des öffentlichen Raums.



WIFI-STANDORTE



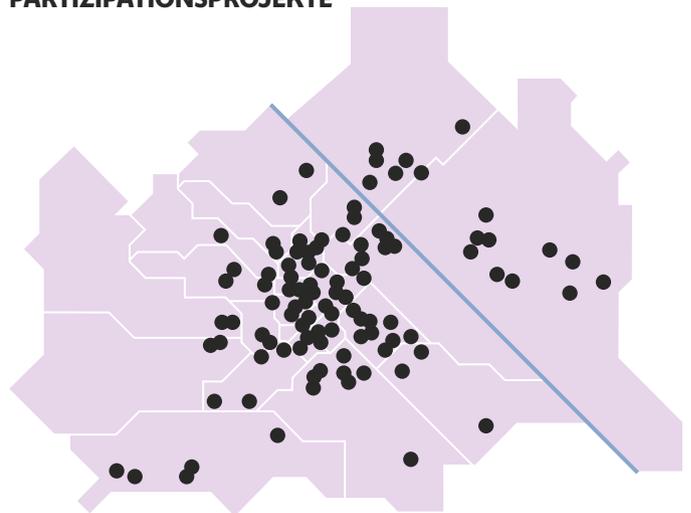
TRINKBRUNNEN



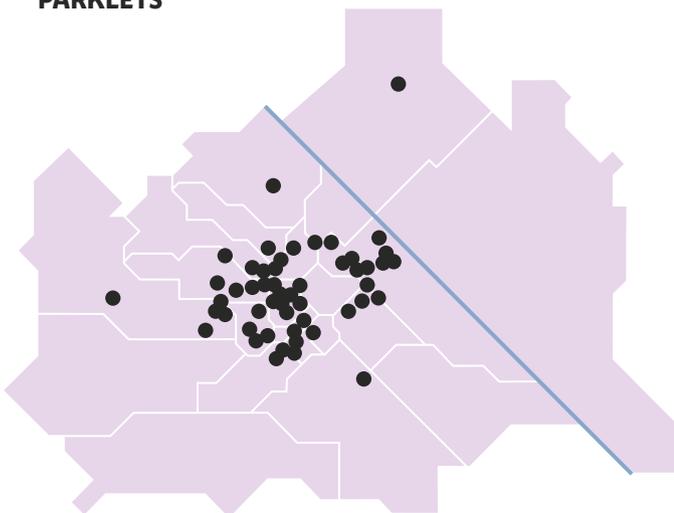
SPIELPLÄTZE



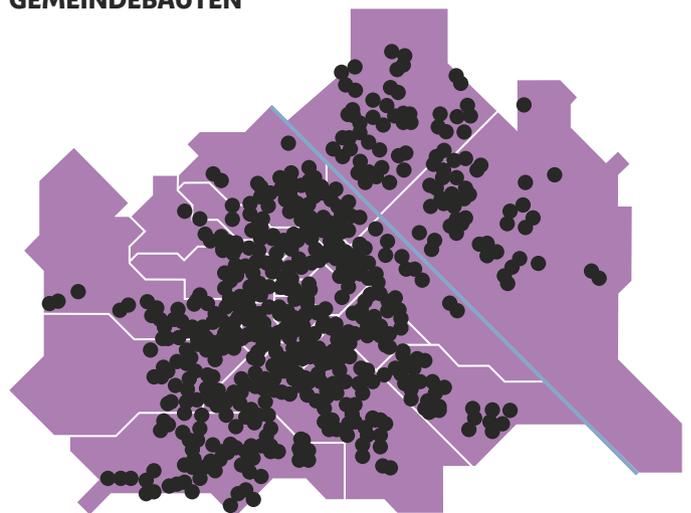
PARTIZIPATIONSPROJEKTE



PARKLETS

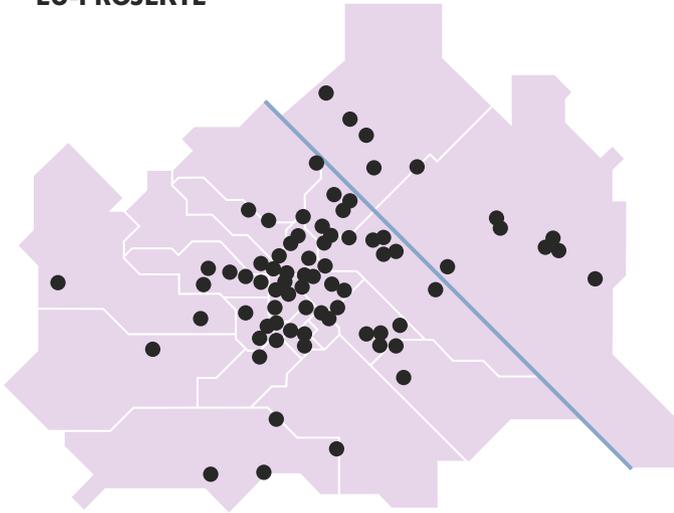


GEMEINDEBAUTEN

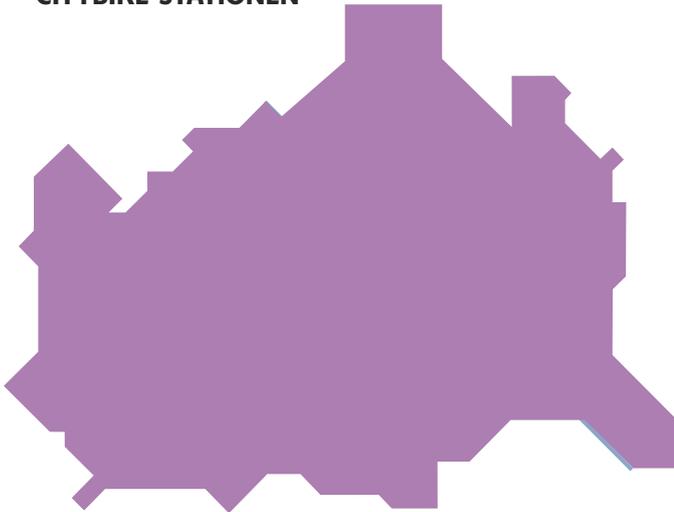


Wien in Zahlen

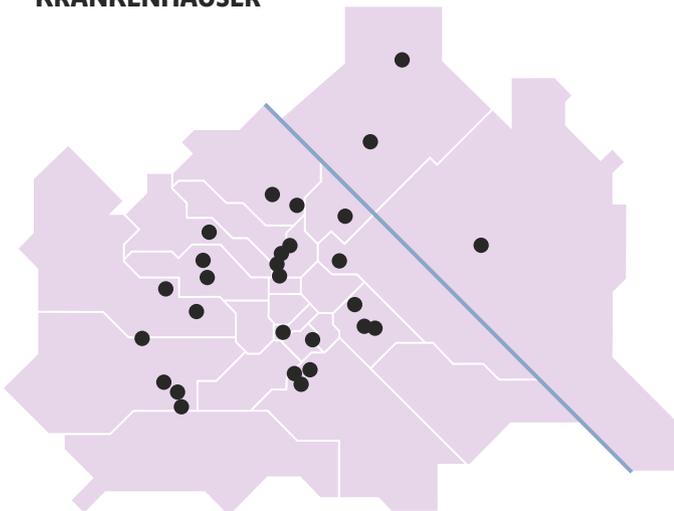
EU-PROJEKTE



CITYBIKE-STATIONEN



KRANKENHÄUSER



„Ich lebe in London, also in einer sehr teuren, aber dafür weltoffenen Stadt, die imstande ist, vielen Menschen eine Lebensnische zu bieten“, sagte einmal der britisch-amerikanische Soziologe Richard Sennett in einem Interview mit dem *Standard*. „Was ich allerdings nicht verstehen kann, ist die Tatsache, dass es in ganz London exakt zwei Krankenhäuser gibt, die in der Lage sind, Knochenerkrankungen zu behandeln. Zwei Krankenhäuser für zehn Millionen Menschen! Alte und gebrechliche Personen müssen regelmäßig ein bis zwei Stunden im Bus sitzen, um ins Spital zu fahren. Das sind riesige Boundaries. Eine Architektur der Gerechtigkeit sieht anders aus.“

Sennett ist Professor an der New York University und der London School of Economics and Political Science. Sein vor zwei Jahren erschienenes Buch *Building and Dwelling: Ethics for the City* ist eine Inspiration, um über urbane Lebensqualität ein bisschen anders nachzudenken, als man das womöglich bisher getan hat – beispielsweise anhand von statistischen Zahlen und räumlichen Verteilungen in der Stadt. Ein Überblick über Wiener Krankenhäuser, Wiener Trinkbrunnen, Wiener Spielplätze und vieles mehr.

Quelle: wien.gv.at/stadtplan

A close-up portrait of an elderly man with white hair and blue eyes, looking slightly to the right. He is wearing a light blue shirt. The background is dark and out of focus. A purple vertical bar is on the left side of the image.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Bernhard Görg

**„Irgendwer regt sich
immer auf, und das ist
auch gut so“**

Wie misst man städtische Zufriedenheit? Welchen Anteil daran trägt die emanzipierte Partizipationsgesellschaft? Und welche Werkzeuge hat die Stadtplanung, um die urbane Lebensqualität mitzugestalten? Der ehemalige Planungsstadtrat Bernhard Görg über Stufen, Schlitzohren und die viel zu lauten Schafberg-Glocken.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Leben?

Görg: Zufriedenheit war für mich nie eine erstrebenswerte Kategorie. Ich habe nie danach getrachtet, zufrieden zu sein, denn das hätte bedeutet, einen Zustand erreicht zu haben, in dem ich verweilen möchte. Ich halte es lieber mit den *Stufen* von Hermann Hesse und denke schon an die dritte Stufe, sobald ich die zweite erreicht habe.

Dann frage ich Sie anders: Sind Sie glücklich?

Görg: Ja, ich war und bin mit meinem Leben ziemlich glücklich. Glück ist eine durchaus erstrebenswerte Kategorie! Und ich muss zugeben: Ich hatte in meinem Leben viel Glück, sehr viel Glück sogar – wenngleich ich nicht alles erreicht habe, was ich mir auf den unteren Stufen so vorgenommen hatte.

Was haben Sie denn nicht erreicht?

Görg: Meine politische Karriere – um nur ein Beispiel zu nennen – ist sicherlich nicht so gelungen, wie ich mir das gewünscht hätte. Man kann nicht alles haben.

Was sind denn Kriterien für Glück und Zufriedenheit in einer Stadt?

Görg: Ich unterscheide zwischen objektiven und subjektiven Faktoren. Zur subjektiven Lebensqualität gehören beispielsweise Wohnung, Einkommen, Gesundheit, familiäre Situation und soziale Bindungen. Diese Qualität kann man als Politiker nicht wirklich beein-

flussen. Und dann gibt es die objektive Lebensqualität, zu der ich Wohnungsangebot, Leistbarkeit, Arbeitsplätze, Verkehrsinfrastruktur, Grün- und Freiraumqualität, medizinische Versorgung, Bildungsangebot und die kulturelle Vielfalt einer Stadt dazuzählen würde. All diese Faktoren kann die Politik bis zu einem gewissen Grad mitgestalten.

Im Mercer-Ranking belegt Wien schon seit vielen Jahren den Platz 1. Wie repräsentativ sind denn die Mercer-Kriterien, um die Lebensbedingungen einer Stadt zu messen?

Görg: Das hängt immer davon ab, ob Sie in der Regierung oder in der Opposition sind.

Suchen Sie sich eine Position aus!

Görg: Ich nehme gerne die neutrale Mitte ein, obwohl mein Herz in Wien derzeit gezwungenermaßen in der Opposition schlägt. Wie wir ja wissen, orientiert sich die Mercer-Bewertung vor allem am Potenzial und an der Alltagsqualität eines Standortes für Expats und Arbeitstätige. Das deckt sich nicht unbedingt zu 100 Prozent mit den Kriterien für Wienerinnen und Wiener. Dennoch darf man Fug und Recht sagen, dass Wien eine extrem hohe Lebensqualität hat und dass die Bewohnerinnen und Bewohner mit dieser Stadt überdurchschnittlich zufrieden sind.

”

Glück ist eine durchaus erstrebenswerte Kategorie!

“

Sie haben die politische Planbarkeit von Lebenszufriedenheit angesprochen. Welchen Stellenwert in der Lebensqualität einer Stadt nimmt denn das zivile Engagement ein?

Görg: Einen sehr großen! Ich kann mich erinnern, dass Bürgermeister Helmut Zilk, als er in der Stadt spazieren war und irgendwo einen überfüllten oder umgekippten Mistkübel gesehen hat, sofort in die nächste Trafik gegangen ist und die MA 48 angerufen hat: „Ihr kommt's jetzt sofort her und räumt's den Colonia-Kübel auf!“ Das ist in gewisser Weise ziviles Engagement, denn als Politik kann man so eine Situation nicht bezeichnen. Aber ja, solche Impulse sind extrem wichtig. Auch wenn nur die wenigsten Menschen Bürgermeister sind, so können doch wir alle die Stadt mitgestalten. Am Land äußert sich dieses Zivilengagement in Vereinen, Blasmusikkapellen und in der Freiwilligen Feuerwehr. In der Stadt müssen dafür andere Formate gefunden werden.

Und zwar?

Görg: Das Städtische muss in kleinere Portionen aufgeteilt werden – in Gebietsbetreuungen, Grätzeliniciativen und Straßenfestln. Zu meiner Amtszeit als Planungsstadtrat wurden diese zivilen, individuellen Aktivitäten auf Quartiersebene meiner Einschätzung nach zu wenig gefördert, aber in den letzten Jahren beobachte ich hier eine deutliche Zunahme von Impulsen und Initiativen.

Können Sie uns ein Beispiel aus Ihrem Blickwinkel als Hernalser nennen?

Görg: Oh ja! Da gibt es die Kirche am Schafberg, die ein fast mikroskopisches Mini-Dasein fristet. Der Dornbacher Pfarrer hat sich sehr darum bemüht, in dieser Schafbergkirche eine kleine Gemeinde aufzubauen, was ihm allerdings nicht gelungen ist. Nachdem die Schafberg-Glocken aber einen so wunderschönen Klang haben, hatte er



schließlich die Idee, diese Glocken in die Dornbacher Kirche – ein Clemens-Holzmeister-Bau, wohlgemerkt – zu transferieren. Sie können sich nicht vorstellen, was für einen Mordsaufschrei das gegeben hat! „Wie können die nur! Eine Frechheit ist das!“ Die Menschen waren regelrecht brüskiert. Das nenne ich Zivilengagement – obwohl es freilich lohnendere Themen gegeben hätte.

Wie ging die Geschichte aus?

Görg: Der Pfarrer hat sich durchgesetzt und hat die Glocken aus der Schafbergkirche in die Dornbacher Kirche bringen lassen. Besonders lustig wird die Anekdote dadurch, dass die Schafbergglocken so laut sind, dass sie für die Dornbacher Bevölkerung nun gedämpft werden mussten.

Von 1996 bis 2001 waren Sie amtsführende Stadtrat für Planung und Zukunft. Kann man Zukunft denn überhaupt planen?

Görg: Ja, Zukunft kann man planen – allerdings mit dem Wissen, dass man mit der Planung und Prognose manchmal komplett danebenliegt. Zu meiner Zeit bei IBM haben wir jahrelang vorhergesagt, dass der Personal-Computer, der sogenannte PC, niemals ein Geschäft werden wird! Auch in der Politik wird die Zukunft manchmal völlig falsch geplant, denn manche Entwicklungen und Ereignisse kann man nun wirklich unmöglich vorhersagen ...

Aber?

Görg: Aber, wenn die Zukunftsplanung halbwegs gut ist, dann stellt sie sich in weit über 50 Prozent als richtig und wahr heraus. Immerhin! Außerdem darf man nicht vergessen, dass Zukunftsplanung nicht zuletzt auch eine wertvolle Zukunftsvorbereitung ist. Aber ich gebe zu bedenken: Stadtplanung ohne Fehler gibt es nicht. Stadtplanung bedeutet immer auch, die Narben und Fehlentscheidungen der Vergangenheit zu korrigieren.

In welchem Punkt ist Ihnen als Planungs- und Zukunftsstadtrat die Vorhersage der Zukunft besonders gut gelungen?

Görg: Mein größter und wichtigster Beitrag als Planungsstadtrat war objektiv betrachtet sicherlich die Umplanung des U-Bahn-Ausbaus. Als ich das Ressort übernommen habe, war erst kurz davor zwischen Bund und Gemeinde die Erweiterung der U1 nach Rothneusiedl und der U6 nach Stammersdorf beschlossen worden. Das war das berühmte 30-Milliarden-Schilling-Paket. Ich hatte dabei aber kein gutes Gefühl: In Stammersdorf leben bis heute verhältnismäßig wenig Menschen, in Rothneusiedl damals nahezu gar keine. Zudem hatte die riesige Donaustadt im Osten keine U-Bahn-Anbindung. Und so habe ich nach zwei Wochen im Amt zum Planungsdirektor Arnold Klotz und zur nunmehrigen Baudirektorin Brigitte Jilka, damals Leiterin der MA 18, gesagt: „Liebe Leute, das müssen wir dringend umplanen!“ Im Rückblick betrachtet war das eine sehr gute Vorwegnahme der Zukunft.

Mit welchem Gefühl blicken Sie heute auf die U2 bis zur Seestadt Aspern? Sind Sie stolz?

Görg: Nein. Stolz ist die falsche Dimension. Ich denke, wir haben mit dem U2-Ausbau in den Nordosten den absolut richtigen Pflock eingeschlagen.

Im Gegenzug: Welcher Pflock ist Ihnen weniger gut gelungen?

Görg: Ich hätte mir gewünscht, unterschiedliche Planungsressorts wie etwa Wohnbau, Verkehr oder Stadtplanung zusammenzulegen und einen übergreifenden Strategieplan für die Zukunft zu entwickeln. Das ist leider nicht passiert. Da habe ich gegen Windmühlen gekämpft.

Das Verständnis von Stadtplanung hat sich seit Ihrer Amtszeit grundlegend verändert und ist heute weitaus umfassender und interdisziplinärer. Worin konkret sehen Sie denn die Unterschiede zwischen gestern und heute?

”
Ich denke, wir haben mit dem U2-Ausbau in den Nordosten den absolut richtigen Pflock eingeschlagen.

“



Bernhard Görg, geboren 1942 in Horn, studierte Latein, Geschichte und Rechtswissenschaften. Von 1968 bis 1986 arbeitete er bei IBM in Wien und Paris, die überwiegende Zeit davon als Personaldirektor. Von 1986 bis 1991 war er Geschäftsführer der Neumann-Beratungsgruppe in Wien. 1991 kandidierte er als ÖVP-Bundesparteiobmann gegen Erhard Busek, unterlag ihm jedoch. Von 1992 bis 2002 war er Landesparteiobmann der Wiener Volkspartei – von 1996 bis 2001 zudem amtsführender Stadtrat für Planung und Zukunft und zugleich Vizebürgermeister von Wien. Nach dem Ausscheiden aus der Politik verfasste er Theaterstücke und Kriminalromane, darunter etwa *Schlitzohren*, *Wendehäse* und *kalte Fische*, *Liebe Grüße aus der Wachau*, *Das ewige Gelübde* und *Dürnsteiner Würfelspiel*. Zuletzt erschien *Dürnsteiner Puppentanz*.

Görg: Stadtplanung war früher deutlich planbasierter und auch planzentrierter. Heute denken wir Stadtplanung offener, prozesshafter und vor allem partizipativer. Abgesehen davon denken und agieren wir heute bewusster und weit aus sensibler, was etwaige soziale oder ökologische Konsequenzen betrifft. Die Einstellung zum Auto und zum motorisierten Individualverkehr im städtischen Raum – um nur ein Beispiel zu nennen – hat sich komplett verändert.

In den letzten Jahren gab es in der Stadtplanung viele Aufreger: Heumarkt, Mariahilfer Straße, Umgang mit dem Unesco-Weltkulturerbe. Ist die Bevölkerung kritischer geworden?

Görg: Sie ist emanzipierter geworden. Und in einer emanzipierten Gesellschaft sind Aufreger unvermeidbar. Irgendwer regt sich immer auf, und das ist auch gut so. Ich finde sogar, dass Aufreger sehr konstruktiv sind, weil sie die Bevölkerung provozieren und auf diese Weise zur Mitsprache und Beteiligung bewegen.

Nach dem Ausscheiden aus der Politik haben Sie einen gänzlich neuen Weg eingeschlagen und haben sich der Literatur gewidmet. Heute schreiben Sie Theaterstücke und Kriminalromane, die

in ihren Titeln die Begriffe „Schlitzohr“, „Wendehals“ und „Würfelspiel“ tragen. Was soll uns das sagen?

Görg: Vielleicht, dass man politischen und jeden anderen Erfolg immer auch einer gewissen Schlitzohrigkeit und Wendehälsigkeit verdankt. Und bisweilen ist Politik auch ein gewisses Gambling.

Sind Ihre Kriminalromane Psychohygiene? Sind sie ein Ventil?

Görg: So habe ich es noch nie gesehen, aber das heißt nicht, dass es falsch sein muss. Die große politische Karriere ist mir ja verwehrt geblieben. Wer weiß, vielleicht sind die Bücher und Theaterstücke auch eine Entschuldigung, eine Rechenschaft vor mir selbst, weil mir genau diese Qualitäten wie etwa Schlitzohrigkeit und Wendehälsigkeit gefehlt haben. Zumindest rede ich mir das ein.

Von Ihren Lesern wurden Sie gebeten, nicht immer so nobel und zurückhaltend zu schreiben, sondern mehr Einblick in die Abgründe der Politik zu gewähren. Ist Ihnen das mit Ihrem letzten Roman „Dürnsteiner Puppentanz“ gelungen?

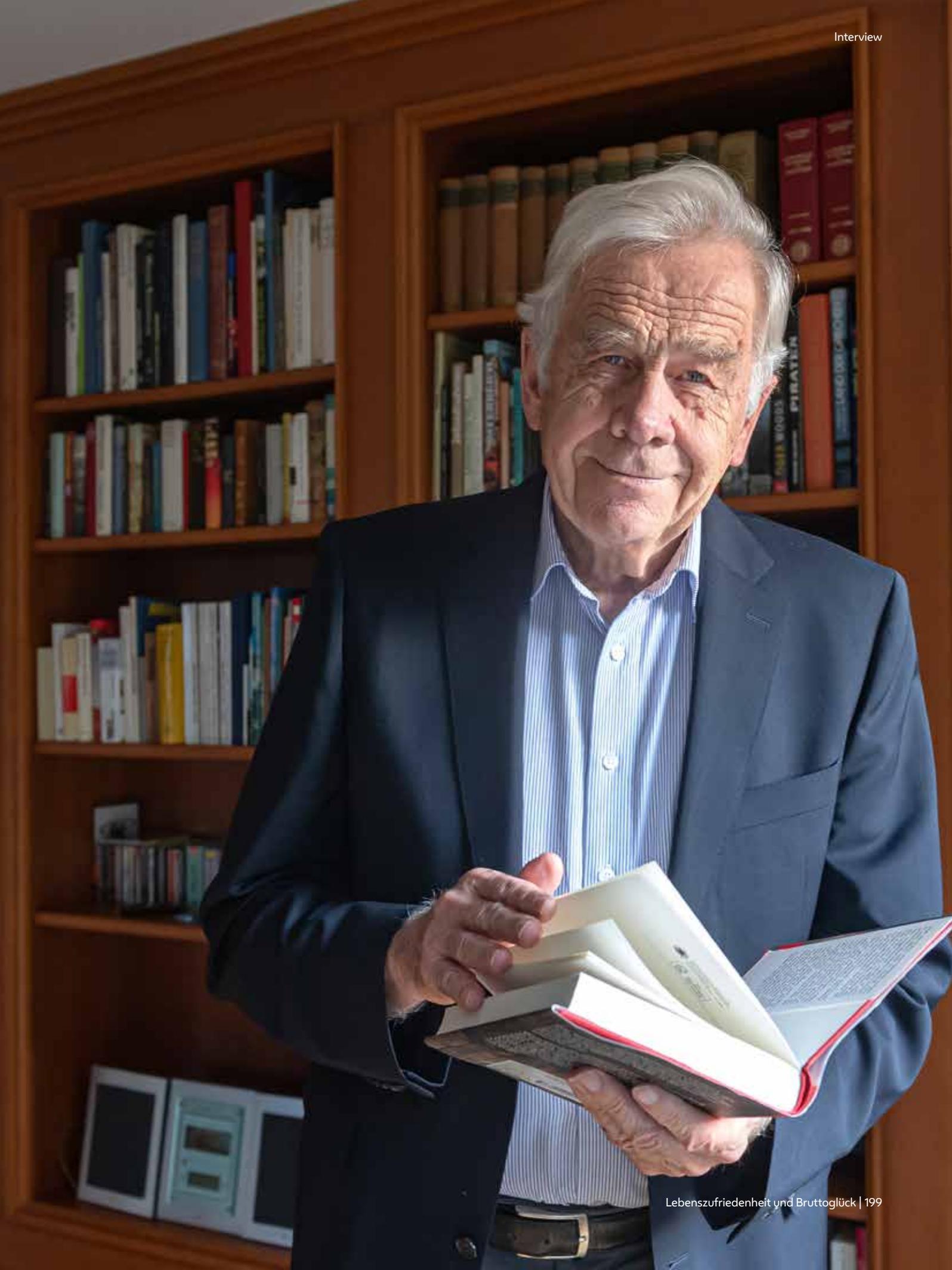
Görg: Ja. Im *Dürnsteiner Puppentanz* habe ich aufgezeigt, wie gewisse Aspekte in der Politik funktionieren. Man kann dieses Funktionieren gutheißen oder auch nicht, aber wenn man das nicht akzeptieren und mit seinem Wertesystem nicht vertreten kann, dann ist man in der Politik ohnehin am falschen Platz.

Am Ende war's der Butler, der Gärtner, der Politiker?

Görg: Ich kenne zum Glück keinen Politiker, der jemals in diese Abgründe abgerutscht worden wäre.

Wovon wird Ihr nächstes Buch handeln?

Görg: Das verrate ich nicht. Jetzt, da ich Nichtpolitiker bin, nehme ich mir die Freiheit, diese Frage nicht zu beantworten. ❖





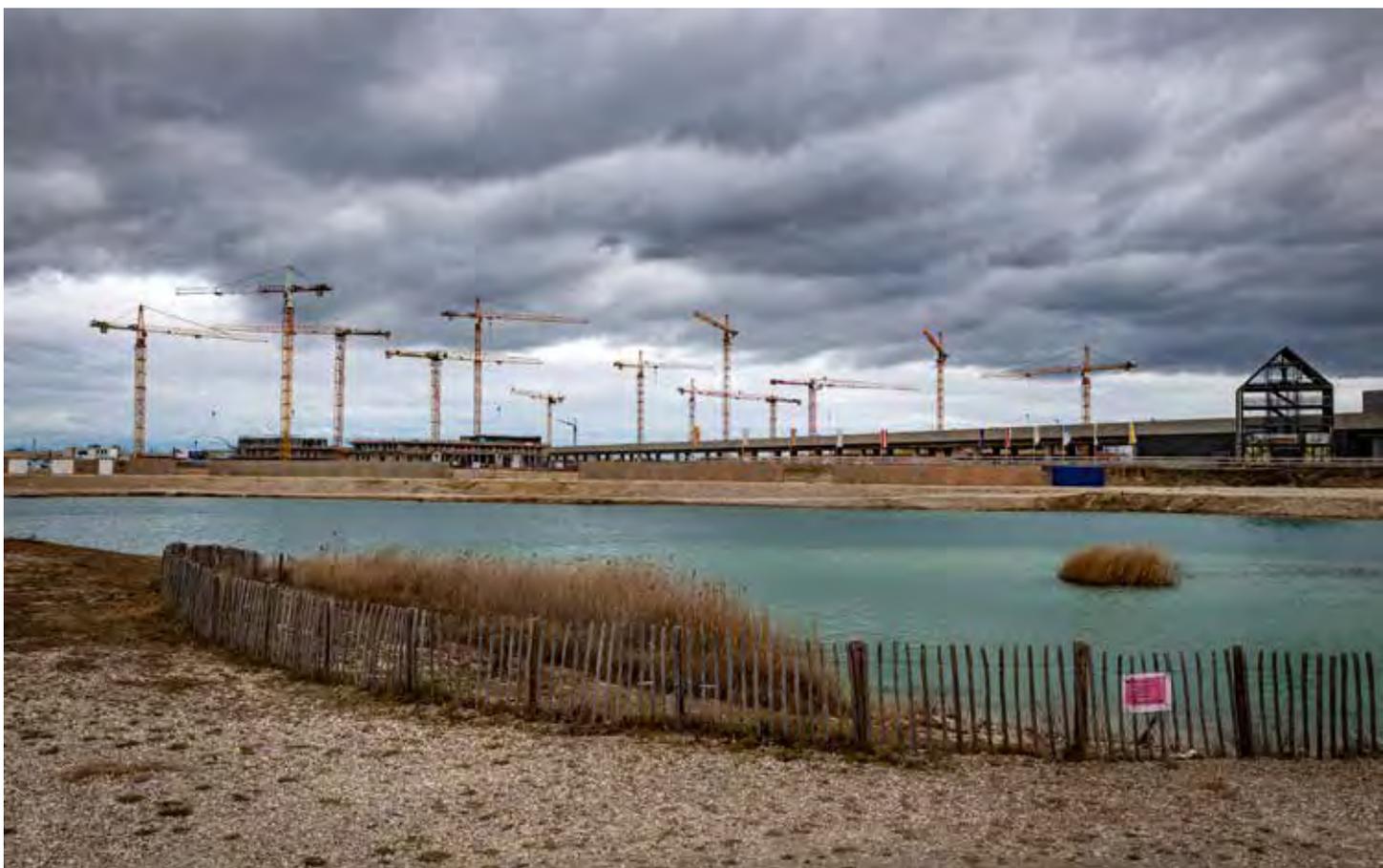
„Ich bin in Klosterneuburg aufgewachsen. Als ich jung war, habe ich mich am Abend oft in die Wiese gelegt und zu den Sternen hochgeschaut. Dieses Nachdenken, dieses Sinnieren, dieses Reflektieren über das Leben ist auch hier möglich. Ich kann gut abschalten, die vielen Kräne stören mich eigentlich überhaupt nicht. Auf einer Skala von 0 bis 10 würde ich der Seestadt derzeit 7,5 Punkte geben. Mit der Zeit werden es noch mehr Punkte werden.“

Rhonda D’Vine (46), Systemadministratorin,
wohnt im Que[e]rbau in der Seestadt



„Wir arbeiten beide außerhalb – in der Innenstadt und Korneuburg. Und sobald wir heimkommen, fühlen wir uns wie im Urlaub, wie in einem All-inclusive-Club in Tunesien oder in der Türkei. Im Sommer ziehen wir uns in der Wohnung die Badeklamotten an und marschieren über die Sonnenallee zum See. Ist das nicht herrlich?“

Arno Umfahrer (55) und Viktoria Hofer (33) fühlen sich in der Seestadt wie im Urlaub





„Ich kenne den zweiten Bezirk schon seit langer Zeit, aber in den letzten Jahren hat sich hier wahnsinnig viel getan. Ich hätte mir nie vorstellen können, hier zu wohnen: zu alt, zu dicht, zu städtisch. Aber hier am Nordbahnhof-Areal ist es, als wäre man in einem Zwischending aus Stadt und Land. Es ist ein lebendiges Viertel mit viel Grün und fast dörflichem Charakter.“

Krisztian Marcin (27) ist stellvertretender Filialleiter im Supermarkt Hofer Am Tabor



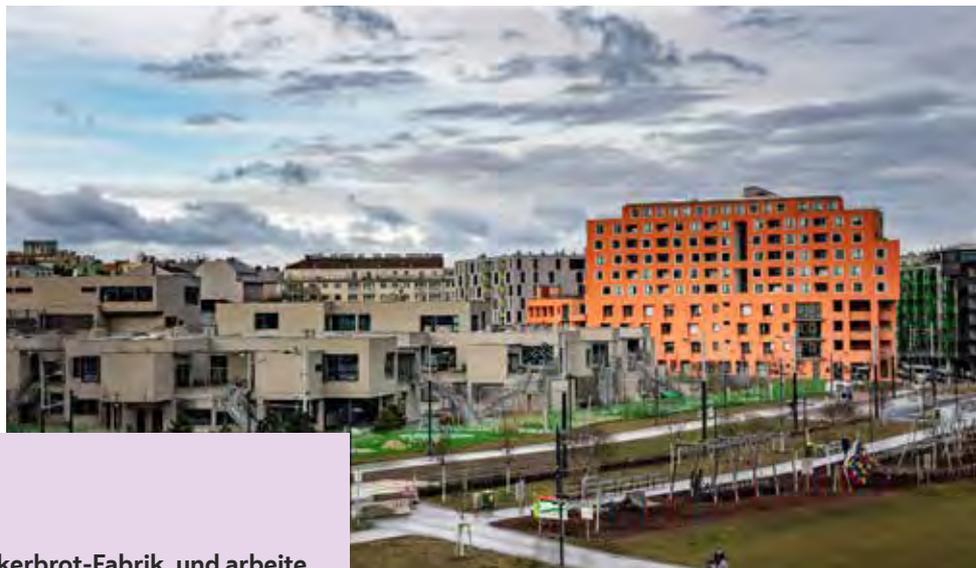
„Früher habe ich im 19. Bezirk gewohnt. Dort konnte ich zwar zu Fuß in den Wienerwald spazieren, doch hier habe ich einen Park vorm Fenster und bin in kürzester Zeit im Böhmisches Prater. Das Viertel wurde nicht mit dem Lineal gezogen wie viele andere Wohnquartiere. Ich fühle mich wohl hier, ja. Noch befindet sich das Sonnwendviertel in der Aufbauphase. In zwei Jahren aber wird hier Remmidemmi sein!“

Michael Kerbler (65), Journalist, wohnt beim Helmut-Zilk-Park



„Wir waren auf der Suche nach einer größeren Wohnung. Ich war ehrlich gesagt ein bisschen skeptisch. Aber es tut sich viel hier. Einmal in der Woche treffe ich mich mit anderen Müttern. Gemeinsam mit mamaFIT machen wir Outdoor-Übungen – und das bei jedem Wetter!“

Reka Varga (32), Finanzbuchhalterin in Karenz, wohnt im Sonnwendviertel



„Ich wohne im alten Favoriten, bei der Ankerbrot-Fabrik, und arbeite hier im neuen Favoriten. Man geht ein paar Blocks und ist plötzlich in einer vollkommen neuen Stadt. Noch fehlt mir die Lebendigkeit. Aber dafür bin ich beeindruckt, wie gut sich die Menschen hier vernetzen. Es ist, als würde über der Stadt, wie in einem kleinen Dorf, ein unsichtbares Spinnennetz von privaten und beruflichen Kooperationen liegen.“

Sabine Anreiter (57) arbeitet im Sonnwendviertel im Greißlerladen Bio Mio

„2015 haben Bettina Wagner und ich unsere Buchhandlung in der Seestadt Aspern gegründet. Aber wir sind weit mehr als das. Unsere Leserinnen und Leser verstehen uns als verlängertes Wohnzimmer. Wir sind Treffpunkt, Nahversorger und Veranstaltungsort. Abgesehen davon gibt es auch Kaffee! Genau solche Orte braucht's in der Stadt.“

Johannes Kößler (38) betreibt die Buchhandlung Seeseiten



„Lebensqualität ist für mich eine Mischung aus vielen Menschen, guten Lokalen und allem, was man für das tägliche Leben braucht. So wie Berlin oder Istanbul! Wir sind hier in einem neuen Stadtviertel, und für diese kurze Zeit tut sich echt schon viel Multikulti hier. Jetzt fehlt nur noch die Straßenbahn.“

Sengül Çinkiliç (41) arbeitet im Restaurant Habibi & Hawara im Nordbahnhof-Viertel



„Wir wohnen ganz in der Nähe und haben seit ein paar Monaten die Bella, eine ganz junge Magyar-Vizsla-Dame, die sich jetzt an die Stadt gewöhnen muss. Und ja, der ehemalige Nordbahnhof ist Stadt mit allen Vor- und Nachteilen. Früher war das ein abgezauntes, versperrtes Areal, heute ist das ein lebendiges Grätzl, das bis auf den Rudolf-Bednar-Park aber leider auch vollkommen zugepflastert und zubetoniert ist. Das finden wir ziemlich schade.“

Gerhard Kohlmaier (66) und Johanna Brinnich (65) nutzen den Nordbahnhof zum Spaziergehen







Wir träumen von der Zukunft



SHARK



A close-up portrait of a woman with shoulder-length, wavy, light brown hair and blue eyes. She is wearing a black turtleneck sweater and has a slight, pleasant smile. The background is softly blurred, showing hints of green and red.

Wojciech Czaja
im Gespräch mit
Birgit Hebein,
Andreas Trisko
und Elke
Delugan-Meissl

**„Der Wandel ist
schmerzhaft und
lustvoll zugleich“**

Wien bleibt Wien. Oder doch nicht? Gespräch mit einem Dream-Team, bestehend aus Birgit Hebein, Vizebürgermeisterin und Planungsstadträtin, Andreas Trisko, Leiter der Abteilung MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, sowie Elke Delugan-Meissl, Architektin und Vorsitzende des Wiener Fachbeirats für Stadtplanung und Stadtgestaltung.

„Wien bleibt Wien – diese Feststellung ist halb Verheißung, halb gefährliche Drohung“, hat der Wiener Schriftsteller Hans Weigel gesagt. Verheißung oder Drohung?

Delugan-Meissl: Für mich ist diese Aussage weder eine Verheißung noch eine Drohung. Weigel wäre überrascht, welche Veränderungen Wien seit den Neunzigerjahren vollzogen hat, insofern ist seine damalige Prognose nicht mehr zutreffend. Vielmehr repräsentiert Wien für mich Kontinuität und stetigen Wandel. Natürlich ist Wien weder mit London noch Berlin zu vergleichen, aber es ist eine aparte, gemäßigte Stadt mit einer unglaublich hohen Lebensqualität.

Hebein: Ganz klar Verheißung! Viele andere Städte beneiden uns um die Chancen, die Wien in den letzten 100 Jahren wahrgenommen hat. Es gehört ohne jeden Zweifel zum Wiener Wesen dazu,

die eigene Stadt zu lieben, sie zugleich aber auch ein bisschen runterzureden. Ich bin mir jedoch sicher, dass es nicht erst einen internationalen Vergleich benötigt, um die Qualitäten dieser Stadt zu erkennen. In der Nörgelei der Wiener und Wienerinnen erkenne ich auch eine Art Treue der eigenen Stadt gegenüber.

Trisko: Es ist beides da: Verheißung und Drohung. Wien hatte nach den beiden Weltkriegen und in der Schrumpfung in den Siebzigern und Achtzigern große Krisen zu bewältigen. In der jüngsten Vergangenheit ist Wien zu einer wunderbaren Stadt gediehen, war dabei aber niemals einem Hype verfallen wie andere Städte. Auch wenn nicht alles super ist, aber ich sehe eine sehr große Problemlösungskompetenz. Am Ende wird's in Wien immer gut. Und wenn die Dinge noch nicht gut sind, dann sind sie halt noch nicht zu Ende gedacht. ›

”
Am Ende wird's in Wien immer gut.

Andreas Trisko

”



In seinem Buch „Das tausendjährige Kind. Kritische Versuche eines heimlichen Patrioten zur Beantwortung der Frage nach Österreich“, erschienen 1965, schreibt Weigel außerdem über die Architektur und Stadtentwicklung: „Man baut weiter scheußlich, aber Wien bleibt trotzdem schön.“ Was ist dran an seinem Urteil?

Trisko: Es gibt eine Zeit, da wurden schon ein paar ziemlich hässliche Häuser gebaut. Damals hat man Wege aus der Moderne gesucht, die durch den Druck der Nachkriegsjahre etwas banal geraten war – und hat diese Wege nicht immer auf Anhieb gefunden. Aber das ist schon okay, denn die Kernaussage dieses Zitats für mich ist, dass eine schöne Stadt durchaus imstande ist, ein paar scheußliche Häuser zu ertragen.

Delugan-Meissl: Wir haben ein großes imperiales Erbe und eine dichte Struktur an gründerzeitlicher Bausubstanz, die in der Lage ist, auch Bausünden zu absorbieren und zu kompensieren. Wien hat eine gute Balance gefunden, dennoch sehe ich in meiner Rolle als Architektin die Schönheit der Stadt nicht nur in den Gebäuden. Manchmal zeigt sie sich vor allem auch in den Zwischen- und Außenräumen – in dem von uns allen genutzten öffentlichen Raum.

Hebein: Für mich liegt die Schönheit dieser Stadt in ihrer Vielfalt. Sie begegnet mir täglich, und ich erkenne sie im ersten Bezirk genauso wie in den Industrie- und Landwirtschaftsgebieten in Favoriten, Simmering und der Donaustadt. Dass nicht alle Menschen jedem Baustil etwas abgewinnen können, ist Teil der Vielfalt.

Bedingungslose Liebe also?

Hebein: Nein. Stadt ist immer ein Kompromiss und daher nie fertig. Wo ich allerdings keinen Kompromiss gelten lassen kann, sind Orte, wo es an Bäumen, an Schatten, an Wasser fehlt, sowie Wohngegenden mit vielen Kindern, mit vielen alten Menschen, die sich gerne im öffentlichen Raum treffen würden, die aber nichts anderes vorfinden als enge

Gassen mit Beton und Asphalt, ohne Grün und ohne Bankerl.

Was tun?

Hebein: Wir sind es gewohnt, diesen Schmerz bis zu einem gewissen Grad auszuhalten. Kinder sind imstande, sich alles Mögliche und Unmögliche anzueignen, sich jeden Raum zu nehmen, den sie sich nehmen wollen. Wir können viel von ihnen lernen.

Delugan-Meissl: Schmerz empfinde ich, um ehrlich zu sein, bei den Agglomerationen aus Shoppingcentern und Fachmarktzentren an den Stadträndern Wiens. Das sind für mich lebens- und menschenverachtende Orte, die wirklich ziemlich negative Emotionen in mir hervorrufen.

Und Ihr Schmerz, Herr Trisko?

Trisko: Der Werbe- und Schilderwald. Die Künstler Steinbrener/Dempff haben im Sommer 2005 die Neubaugasse entschriftet und entworfen. Was für ein schönes Bild das war! So würde ich mir Stadt wünschen, auch wenn das eine Utopie ist.

In São Paulo ist diese Utopie Wirklichkeit geworden.

Trisko: Ja, Bürgermeister Gilberto Kassab hat einen sehr radikalen Weg eingeschlagen und hat öffentliche Großwerbung verboten. Ich weiß nicht, ob ich diese Maßnahme auch auf Wien anwenden wollen würde, aber eines ist nicht von der Hand zu weisen: Die Stadt erstrahlt dadurch in einer schon verschwunden geglaubten Schönheit.



In einem Interview haben Sie die Arbeit der MA 18 einmal als „kreative, strategische Knochenarbeit“ bezeichnet. Wo können Sie sich kreativ austoben? Und wo beginnt die Knochenarbeit?

Trisko: Als Abteilung für Stadtplanung und Stadtentwicklung haben wir eine gewisse Kreativitätshoheit, denn wir sind keine Umsetzer, sondern strategische Planer. Unsere Aufgabe ist es, Gegebenheiten zu hinterfragen und über den Tellerrand zu blicken. Das ist der kreative Teil. Die Knochenarbeit fängt dort an, wo wir merken, dass eine von uns geplante und intendierte Strategie nicht als Vision in den Wolken schweben darf, sondern dass wir sie in Zusammenarbeit mit der Politik, mit der Verwaltung und mit unseren Partnern und Partnerinnen aus diversen Fachbereichen auf das Machbare herunterbrechen müssen.

Hebein: Ich tue mir damit wahrscheinlich etwas leichter, denn meine Aufgabe ist es, die Pläne, die strategischen Überlegungen der MA 18 und all der anderen Abteilungen der Stadt mit den Menschen in die Realität umzusetzen. Die dafür benötigte Kreativität kommt auch aus der Bevölkerung. Die Politik muss hier lediglich den Rahmen halten und den Platz zur Verfügung stellen.

Trisko: Ich denke, wir arbeiten einander auf mehreren Ebenen zeitversetzt zu.

Hebein: Ich glaube, dass wir uns gegenseitig brauchen.

Das klingt nach dem perfekten Dream-Team!



Hebein: Das Dream-Team Wien besteht aus deutlich mehr Protagonistinnen und Protagonisten.

Zum Beispiel aus Frau Delugan-Meissl. Seit 2017 sind Sie nun Vorsitzende des Wiener Fachbeirats für Stadtplanung und Stadtgestaltung. Welche Rolle nehmen Sie in diesem strategischen Tun ein?

Delugan-Meissl: Wir sind ein beratendes Gremium, wir haben nicht das Pouvoir, Entscheidungen zu treffen, wir können lediglich Empfehlungen und Stellungnahmen abgeben. Vielleicht sind wir so gesehen eine Art kritische, außenstehende Kontrollinstanz. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Flächenwidmung: Unsere Arbeit bezieht sich auf Widmungen auf Basis von Studien und kooperativen Verfahren, auf individuelle Anfragen und konkrete Projekte, die von Privatinvestoren eingebracht werden, sowie auf vorausschauende Widmungen in Hinsicht auf Angemessenheit und Positionierung im städtischen Kontext. Mir persönlich ist außerdem ein Anliegen, auch die gestalterische Qualität der Gebäude zu sichern. Allerdings haben wir immer wieder mit quartiers- und bezirksübergreifenden Entwicklungen im Bereich Verkehr und Grünraumplanung zu tun. Meilensteine werden in der Stadtentwicklung gesetzt!

Das heißt?

Delugan-Meissl: Für die Entscheidungsfindung, für eine kritisch-fundierte Betrachtung, ist es unerlässlich, dass hier verschiedene Planungsinstrumente ineinandergreifen. Da sehe ich ehrlich gesagt noch Potenzial.

Trisko: Ein wichtiger Punkt! Ich muss Frau Delugan-Meissl vollkommen Recht geben: Die wesentlichen Zusammenhänge auf planerischer, strategischer und verwaltungstechnischer Ebene herzustellen und abzustimmen, ist eine komplexe Aufgabe, denn Stadtentwicklung setzt eine permanente Befassung von oft widersprüchlichen Zielkonflikten voraus. Wir sind mit den Kollegen der

”
Meilensteine werden in der Stadtentwicklung gesetzt!

Elke Delugan-Meissl

“



Birgit Hebein

ist 1967 in Villach geboren. Die diplomierte Sozialarbeiterin war im Bahnhof-Sozialdienst der Caritas Wien beschäftigt, engagierte sich in der ARGE Wehrdienstverweigerung und war bei der Österreichischen HochschülerInnenschaft für Sicherheitspolitik zuständig. In die Politik gelangte sie als Bezirksrätin und Klubobfrau der Grünen in Rudolfsheim-Fünfhaus. Seit 2010 ist sie Mitglied im Wiener Landtag und Gemeinderat. Seit Juni 2019 ist sie Wiener Vizebürgermeisterin sowie Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung.

Stadtteilplanung gerade dabei, die vielfältigen Ansätze der Vergangenheit zu systematisieren und damit auch besser nachvollziehbar zu machen. Aber eines ist auch klar: In der Öffentlichkeit werden natürlich lieber konkrete Stadterweiterungsprojekte diskutiert als die Gesamtentwicklung einzelner Stadtgebiete.

Hebein: Ein Areal, in dem wir uns ganz bewusst um diesen großflächigen Zusammenhang bemühen, ist Favoriten-Süd. Der Südraum Wiens zählt zu jenen Stadtentwicklungsgebieten, in denen wir sehr darauf Acht geben, Planung und Entwicklung nicht nur großflächig, sondern auch vernetzter und interdisziplinärer zu denken und auch an die benachbarten Stadtareale anzuknüpfen. Darf ich daher kurz nachhaken: Hat sich das aus Ihrer Sicht seitdem nicht verbessert?

Delugan-Meissl: Ja, es ist besser geworden. Aber Nachverdichtung – vor allem die großflächige, großmaßstäbliche Nachverdichtung in Wien – ist eine hochkomplexe Angelegenheit, sodass wir diese Entwicklung, diese Vernetzung der Stadtteile, der Korridore, der Infrastrukturen eigentlich noch viel intensiver, viel großräumiger betrachten müssen, als dies jetzt schon der Fall ist.

Was schlagen Sie vor?

Delugan-Meissl: Für die großen Entwick-

lungsgebiete würde ich mir bezüglich unserer Arbeit eine Art Thinktank wünschen, wo durch intensiven Informationsaustausch neues Wissen gewonnen und die Erarbeitung neuer Strategien ermöglicht wird.

Trisko: Genau das ist unser Ziel. Die MA 18 und MA 21 arbeiten in den großen Entwicklungsgebieten sehr eng zusammen. Ich denke da nur an die Strategieplanung *Perspektive Liesing* oder an die Zielgebiete entlang der neuen U2, *Wo willst du hin, meine Donaustadt?* Das Dilemma ist nur, dass diese Arbeiten leider immer noch zu wenig sichtbar sind und nicht genug wahrgenommen werden. Doch auch daran arbeiten wir!

Der Fachbeirat ist ein heterogenes Ensemble aus zwölf Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachrichtungen. Spricht man immer die gleiche Sprache?

Delugan-Meissl: Die Heterogenität des Fachbeirats ist gegeben und meiner Meinung nach essenziell, denn auch Stadt ist eine heterogene Materie. Natürlich gilt es, am Ende der Diskussion eine gemeinsame Aussage zu treffen. Wir gehen respektvoll miteinander um. So gesehen würde ich wagen zu behaupten, dass wir, trotz unterschiedlicher Zugänge, die gleichen Qualitätsziele verfolgen.



Frau Hebein, Stadtplanung und Stadtentwicklung ist eine komplexe, vielschichtige Materie. Wie gut lässt sich dieses Thema in der Bevölkerung kommunizieren?

Hebein: Mein Zugang ist es, nicht mit Angst zu arbeiten, sondern mit dem Machbaren und natürlich mit den Menschen – und zwar nicht vom Schreibtisch aus, sondern mitten in der Stadt, denn sonst wäre ich fehl am Platz. Aus den bisherigen drei Jahreszeiten, die ich als Planungsstadträtin tätig bin, kann ich nur sagen: Sobald man Stadtplanung und Stadtentwicklung auf einen menschlichen Maßstab herunterbricht – auf Bäume, auf Wasserflächen, auf Beschattungsmaßnahmen –, kommt man ganz einfach und schnell ins Gespräch! Ich bin beeindruckt von der Bereitschaft der Auseinandersetzung. Ohne die Neugier der Bevölkerung wäre Stadtentwicklung nicht möglich.

Bei Ihrer Vorgängerin Maria Vassilakou hat sich gezeigt, dass sich die emotionalen, polarisierenden Themen am stärksten im kollektiven Bewusstsein verankern. In gewisser Weise trifft das auf jede Stadt zu. Braucht es Aufreger? Braucht es mediale Skandale?

Hebein: Veränderung bringt immer gewisse Schmerzen mit sich. Und große Projekte, die Vieles verändern, haben mit entsprechend großen Schmerzen zu tun. Die Verkehrsberuhigung in der Mariahilfer Straße werden wir alle stets mit Maria Vassilakou in Verbindung bringen. Ja, sie hat mit der Fußgänger- und Begegnungszone für Aufregung gesorgt. Ob es sich bei diesem Projekt, das einen wertvoller Beitrag zum Klimaschutz darstellt und international Nachahmung erfährt, um einen Skandal handelt, möchte ich aber stark anzweifeln.

Trisko: Dem kann ich nur zustimmen: Veränderung in der Stadtplanung und in den Verwaltungsstrukturen der Stadt braucht mutige Entscheidungen, und diese Entscheidungen verursachen Schmerzen, denn sie haben mit Umdenken zu tun, sie konterkarieren die sich

eingeschlichene Bequemlichkeit, und es wird immer Menschen geben, die diese Entscheidungen missbilligen. Und wissen Sie was? Genau diese Menschen müssen wir mitdenken und abholen!

Was sind denn konkrete Punkte des Umdenkens? Können Sie uns ein Beispiel nennen?

Delugan-Meissl: Ich blicke da gerne nach Kopenhagen, wo die drei Architekturbüros BIG, Superflex und Topotek 1 im Stadtteil Nørrebro einen drei Hektar großen Platz unter dem Titel Superkilen geplant haben. Das ist eine Platzgestaltung in einem Viertel mit sozialen Spannungen und starkem sozialen Gefälle, der viele verschiedene Nutzungen für die unterschiedlichsten Menschen zur Verfügung stellt: Park, Sitzgelegenheiten, Hügel zum Radfahren und Skaten, Grillplätze, Laufstrecken, Rennbahnen, Spielplätze, Cafés und so weiter. Dieser Platz schafft wirklich Identifikation! Das ist integratives architektonisches Denken. Das lässt sich nicht mit einem eingezäunten Fußballkäfig und ein paar aufgestellten Sandkisten bewerkstelligen, wie das in Österreich oft gemacht wird. Da bedarf es mehr Mut und Offenheit.

Hebein: Ich denke an die „Coolen Straßen“, die wir erstmals im Sommer 2019 umgesetzt haben. Sie sind Orte der Begegnung, wo Autos keinen Platz haben. Es geht darum, Straßenraum anders zu denken und die sehr begrenzte Ressource öffentlicher Raum mit der Bevölkerung neu auszuhandeln. Die Aktion war sehr erfolgreich und wird heuer an mehreren Standorten stattfinden.

Wie viele dieser „Coolen Straßen“ sind für kommenden Sommer geplant?

Hebein: Wir befinden uns derzeit noch im Austausch mit den Bezirken, aber ich denke, es wird an die 20 „Coolen Straßen“ geben.

Im Vorwort dieser Publikation schreiben Sie, dass Wien europäische Klimahauptstadt werden könnte. Wie denn das? ›



Andreas Trisko, geboren 1965 in Wien, studierte Architektur, Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien und war danach einige Jahre als Architekturschaffender tätig. Er arbeitete u. a. bei Wilhelm Holzbauer sowie in diversen Raumplanungsbüros. Von 2001 bis 2009 war er Planungsreferent in der MA 21, von 2008 bis 2011 Projektkoordinator für den neuen WU-Campus im Prater und von 2009 bis 2013 Dezernatsleiter für Stadtentwicklung in Donaustadt. Seit 2013 ist er Abteilungsleiter der MA 18.



Elke Delugan-Meissl,

geboren 1959 in Linz, studierte Architektur in Innsbruck. Neben zahlreichen Wohnbauten realisierte das 1993 gegründete Büro DMAA Delugan Meissl Associated Architects u. a. das Porsche-Museum in Stuttgart (2008), den FH-Campus Wien (2009), das Eye Film Institute in Amsterdam (2011), das Festspielhaus der Tiroler Festspiele Erl (2012), das Hyundai Motorstudio Goyang in Südkorea (2017) und den Campus Tower Hamburg (2019). Aktuell arbeitet DMAA an Projekten in Europa, China und in den USA. 2015 wurde DMAA mit dem Großen Österreichischen Staatspreis ausgezeichnet. Seit 2017 ist Elke Delugan-Meissl Vorsitzende des Wiener Fachbeirats für Stadtplanung und Stadtgestaltung.

dmaa.at

Hebein: Genauso! Die „Coolen Straßen“ sind eine Maßnahme zur Klimawandelanpassung. In Zukunft müssen wir noch größer denken. Vor allem aber können wir es uns nicht leisten, die nächsten acht Jahre Arbeitsgruppen zu bilden oder Diskussionen um fossile Energieträger und Parkplätze zu führen. Diese Zeiten sind vorbei.

Trisko: Ich möchte allerdings darauf hinweisen, dass die Lösung auf alle Probleme und Herausforderungen nicht ausschließlich in neuen Plätzen und neuen Bauwerken liegen kann! Betrachtet man den aktuellen Gebäudebestand Wiens, so kann man daraus schließen, dass rund 80 Prozent aller Häuser, die 2050 in Wien herumstehen werden, heute bereits existieren. Das heißt: Noch mehr als bisher werden wir einen Großteil unserer Gelder, Energien und Anstrengungen in die Sanierung und Erneuerung der bestehenden Bausubstanz investieren müssen. An der Aufwertung der bestehenden Stadt führt kein Weg vorbei. Hier müssen wir radikal umdenken.



Wird das gelingen?

Trisko: Es muss gelingen.

Delugan-Meissl: Das sehe ich genauso. Mit Neubau alleine werden wir die Klimakrise nicht in den Griff kriegen. Ich denke, hier sind wir Architektinnen und Architekten gefordert, unser Berufsbild neu zu definieren und der Zukunft ins Auge zu blicken.

Sie haben vorhin die Veränderungsschmerzen angesprochen. Mit Angst, Zwang und Schmerzen kommen wir nicht weiter. Am Ende würde ich Sie gerne fragen: Wie können wir die Schmerzen transformieren? Wie können wir für das Wien der Zukunft einen Lustgewinn herauskitzeln?

Trisko: Unser gemeinsames Ziel ist eine Stadt, in der nach wie vor der Mensch im Mittelpunkt steht – und nicht das Auto, nicht die höchste Bebauungsdichte, nicht die neueste und smarteste Technologie. Wir sind Rudel- und Gemeinschaftstiere. Ohne 200 bis 300 Augenkontakte pro Tag, die wir für unser Wohlbefinden und für unsere Sozialisation brauchen, werden wir depressiv. Mein Lustgewinn liegt in einer Stadt der Begegnung und der Augenkontakte.

Delugan-Meissl: Wenn man Prozesse gut steuert und transparent gestaltet, dann kann man damit bei allen Beteiligten Lust erzeugen. Beispiele dafür gibt es zur Genüge!

Trisko: Die niederländische Stadt Utrechtse Heuvelrug mit rund 50.000 Einwohnern praktiziert seit 2015 Partizipation nach soziokratischem Vorbild. Die Stadtplanung und Stadtentwicklung liegt in der Verantwortung aller. Natürlich ist das anstrengend, aber der langwierige Prozess zahlt in entsprechend hochwertige und breit getragene Resultate ein.

Frau Hebein, wie kommen wir von den Schmerzen in die Lust?

Hebein: Im Grunde genommen ist das ganz einfach: Alles wird leichter sein als jene Schmerzen, die wir erleiden, wenn

wir uns nicht jetzt von den gewohnten Bequemlichkeiten unseres Alltags verabschieden. Die insgeheime Sehnsucht von uns Menschen bleibt immer die gleiche – und zwar ein Leben in Frieden und Zufriedenheit, vielleicht mit einem kleinen bisschen Glück. Wir sind auch immer Kinder unserer Zeit. Zu Beginn dieses Round Table haben wir über Veränderung gesprochen, über Verheißung und Bedrohung des Neuen: „Wien bleibt Wien.“ Vielleicht könnte man diesen Satz weiterdenken und sagen: Wien verändert sich, weil alles im Wandel ist – und diese Feststellung ist sowohl ein bisschen schmerzlich als auch ziemlich lustvoll. ❖

”

Wien verändert sich, weil alles im Wandel ist

Birgit Hebein

“





Die Intelligenz der großen Städte

Klimaschutz, Sicherheit, Integration, Zusammenhalt und der Kampf gegen Populismus sind die großen Fragen unserer Zeit. Nicht nur in Wien, sondern auch anderswo. Ein Überblick darüber, wie progressive Bürgermeister in aller Welt eine neue globale Zukunftspolitik erschaffen. Und eine Einladung zur Kooperation.

Daniel Dettling



Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der Weltreiche, das 20. Jahrhundert das Zeitalter der Nationalstaaten, und das 21. Jahrhundert wird das Zeitalter der Städte sein.

Wellington Webb, Ex-Bürgermeister von Denver



Weltweit leben bald 80 Prozent der Bevölkerung in Ballungsgebieten. Es sind die großen Städte, die die zentralen Probleme unserer Zeit lösen: Klima, Mobilität, Integration, Sicherheit und die Bedrohung von Demokratie und gesellschaftlichem Zusammenhalt durch den neuen Rechtspopulismus. In den USA haben Bürgermeister für ihre Städte neue CO₂-Ziele gesetzt – gegen Donald Trumps Klimapolitik. In Polen sind sie ein Bollwerk gegen die rechtspopulistische PiS. In Istanbul leistet ein Bürgermeister Widerstand gegen Recep Tayyip Erdoğan. Die Zukunft der Demokratie ist lokal und urban. Die globalen Städte und Bürgermeister formen die soziale und ökologische Wirklichkeit des 21. Jahrhunderts.

Städte sind motivierter, globale Probleme zu lösen, weil sie schneller ihr Opfer werden können. Beispiel: Klimawandel. Die Bürgermeister von London, Paris, Los Angeles, Kopenhagen, Barcelona, Mexiko-Stadt und Mailand haben sich verpflichtet, ab 2025 nur noch Elektrobusse zu kaufen. Bis 2030 wollen sie weitgehend emissionsfrei sein. Als erste Frau ist Anne Hidalgo seit 2014 Bürgermeisterin von Paris. Die Sozialistin mit spanischer Herkunft verfolgt eine ökologische Agenda. Paris soll sauberer und grüner werden – durch urbane Landwirtschaft und weniger Verkehr.

FÜR INTEGRATION & SICHERHEIT

Deutlich wird die neue Rolle der Städte auch bei den Zukunftsthemen Integration und Sicherheit. Vor zwei Jahren wurde Bart Somers zum besten Bürgermeister der Welt gewählt. Ein Jahr zuvor wurde die von ihm regierte Stadt Mechelen in die Top Ten von „Europas Städten der Zukunft“ aufgenommen. Zu Recht: Der liberale Somers hat in der belgischen Stadt mit 86.000 Einwohnern aus mehr als 130 Nationen geschafft, was den meisten Städten mit sozialen Brennpunkten nur selten gelingt. Mit einem Mix aus „null Toleranz“ und unorthodoxen Integrationsideen hat er Mechelen zu einer der sichersten und saubersten Städte in Belgien gemacht. Seine Erfolgsformel: „Ohne Sicherheit kein bürgerschaftliches Engagement!“ Mechelen wendet heute pro Kopf mehr als andere Städte für Sicherheit auf. Somers kritisiert die ideologische Kurzsichtigkeit linker und rechter Politiker, die in Migranten nur Arme und Opfer sehen oder eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Die linke und rechte Kurzsichtigkeit führte zu einer Sozialpolitik, die Armut zementierte, und zu einer gescheiterten Sicherheitspolitik. Nirgendwo in Belgien findet die Integrationspolitik heute so viel Zustimmung wie in Mechelen. Die Bürger sind wieder stolz auf ihre Stadt. ›

Auf Bürgerbeteiligung, Digitalisierung und lokale Wirtschaft setzt die linke Bürgermeisterin von Barcelona, Ada Colau, die im Juni 2019 wiedergewählt wurde. Drei Viertel des Regierungsprogramms stammen von 40.000 Bürgerinnen und Bürgern. Die Stadt zeigt, wie die technische Revolution einer Smart City die Demokratie revolutionieren kann. Barcelona setzt auf Infrastruktur und lokale Tech-Unternehmen. Die Daten gehören den Stadtbewohnern und sollen ausschließlich für soziale Zwecke genutzt werden.

GEGEN HASS & AUTORITARISMUS

Während die Demokratie auf nationaler und supranationaler Ebene in der Krise steckt, gewinnt sie auf kommunaler und städtischer Ebene neue Vitalität. So trafen sich 2017 in Barcelona Bürgermeister und Stadträte aus Spanien, Griechenland, Chile, Indien, Brasilien und den USA, um für Menschenrechte, Demokratie und Gemeinwohl einzutreten. Das Bündnis nennt sich Fearless Cities. Sein Ziel ist, es kommunalen Bewegungen zu ermöglichen, „globale Netzwerke der Solidarität und der Hoffnung im Angesicht von Hass, Mauern und Grenzen aufzubauen“.

Akteure und Avantgardisten des Neuen und Kreativen sind pragmatische und nicht polarisierende Bürgermeister. Städte, die auf Beteiligung, Lebensqualität und Offenheit nach außen setzen, haben glücklichere Bürger, sind wirtschaftlich erfolgreicher und sozial innovativer. Die Bürgermeister sind es, die Weltoffenheit und Ökologie machtpolitisch vor dem Neonationalismus retten. Die neue „glokale Demokratie“ setzt auf Bürgerbeteiligung und Demokratie von unten. Die neuen Governance-Themen wie Klimaschutz, gesellschaftlicher Zusammenhalt, Diversität und Migration können nicht allein durch zentralstaatliches Handeln beantwortet werden. In den Städten existiert längst eine kollaborative und ko-kreative Praxis. Mit Erfolg. ❖

Daniel Dettling,

geboren 1971 in Bonn, studierte Rechts-, Verwaltungs- und Politikwissenschaften in Israel sowie Politische Ökonomie in Freiburg/Fribourg und Potsdam. Er ist Gründer der Denkfabrik Institut für Zukunftspolitik, Mitgründer der Deutschen Gesellschaft für Politikberatung (degepol), Herausgeber der *edition Zukunftspolitik* und leitet das Berliner Büro des Zukunftsinstituts. Zahlreiche Veröffentlichungen zu Fragen der Demokratie, Demografie, Digitalisierung, Sozial- und Wirtschaftspolitik, Bürgergesellschaft und politischen Kommunikation. Ende 2019 ist der *Zukunftsreport 2020* erschienen. Im Frühjahr 2020 erscheint sein neues Buch *Zukunftsin-telligenz statt Zukunftsangst. Menschliche Antworten auf die digitale Revolution*.

Der Text ist als Kommentar der anderen am 9. Dezember 2019 in *Der Standard* erschienen.







Mein Wien 2120

Wie geht es nun weiter in dieser Zeit rapider Veränderung? Wie wird Wien nach weiteren 100 Jahren aussehen? Und welche Rolle spielt dabei das Grün? Eine Vision.

Helga Fassbinder

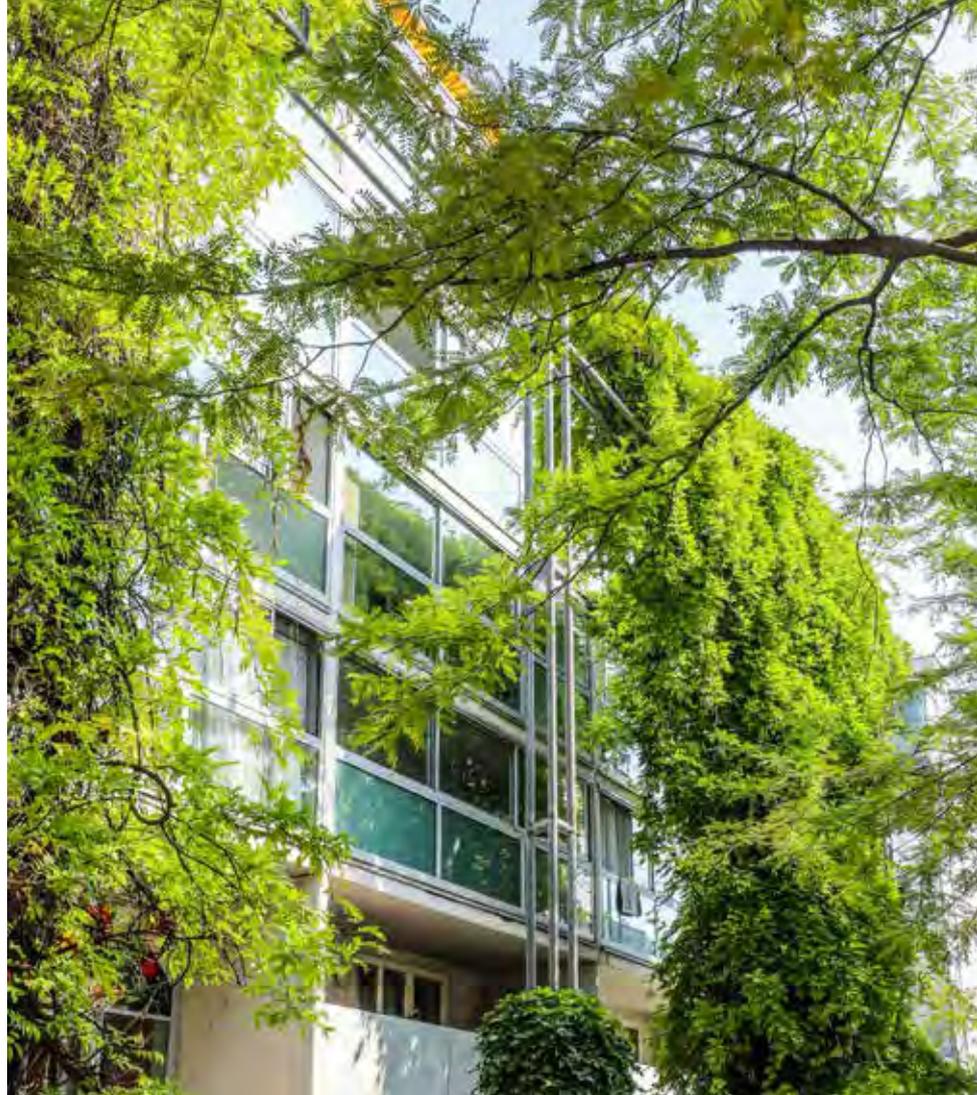
Ich hebe den Schleier und sehe: Es wird ein grünes Paradies sein, weltweit berühmt für ihren Umgang mit Stadterweiterung in höchster Verdichtung, eine Metropole als Natur, die die lange sommerliche Hitze nicht mit Airconditioning, sondern auf natürliche Weise abkühlt, quasi durch einen Wald von Blättern.

Dabei wird das Wien von 2120 um das Dreifache gewachsen sein. Doch die alte Stadt liegt nun ringsum eingebettet in grüne Hügel – im Süden die vertraute Wienerberglandschaft, aber jenseits der Donau hat sich eine neue Hügellandschaft erhoben, Hügel aus immens hohen, begrünten Gebäuden, eingekleidet in Algen, bedeckt mit Blattgrün, terrassenförmig ansteigend, rundum Balkone mit tiefen Trögen in üppigem Grün.

Damit, jawohl, hat Wien auf dem Weg in die Zukunft auf eigene Meilensteine zurückgegriffen – auf die Hochhäuser von Alterlaa, auf die grünen Fassaden der 2010er- und 2020er-Jahre, auf die autofreie, von begrünten und baumbewachsenen Freiflächen durchzogene Biotope City am Wienerberg. Das Know-how von damals wurde hell-sichtlich weiterentwickelt: In den großen inneren Hohlräumen der künstlichen Hügel befinden sich – neben zahlreichen Räumen für soziale Aktivitäten – die Gärten der urbanen Landwirtschaft.

2120 kann sich Wien im Wesentlichen autark ernähren. Unter energiereichen Leuchtkörpern wachsen Salate und Gemüse aller Art, Fische schwimmen in großen Becken, auch Geflügel und Säugtiere werden hier gehalten, denn trotz starken Rückgangs im Fleischkonsum gibt es dafür immer noch ausreichend Nachfrage – sehr zum Ärger von radikalen Öko-Freaks.

Das Grün der künstlichen Hügellandschaft ufert in die Straßen der alten Stadt aus. Wo vor 100 Jahren noch Autos parkten, gibt es nun Gärten, und selbst enge Gassen gleichen oft fast grünen Schluchten mit an vielen Fassaden emporkrankenden Pflanzen. Nur schmale Fahrbahnen gibt es noch,



die Menschen bewegen sich zu Fuß, auf Fahrrädern, auf Scootern, für darüber hinausgehende Bedarfe huschen auf Abruf lautlos selbstfahrende Taxis herbei. Garteln, von der MA 48 großzügig gefördert, ist das große kollektive Urban Doing geworden und hat auf diese Weise zu einer ausgeglichenen Gesellschaft beigetragen – und das trotz ihrer heterogenen Zusammensetzung.

Dennoch gibt es in dieser fast idealen Wiener Welt etwas, was man 100 Jahre zuvor nicht gekannt hatte, eine neue Form von Klein-Kriminalität: Urban Hunting. In den Gartenstraßen tummeln sich Hühner, Tauben, Kaninchen, immer wieder auch Füchse, Wildschweine und wilde Waschbären. Ihr größter Feind ist der menschliche Karnivor. Erst kürzlich wurde Wien zur „Weltmetropole der urbanen Natur“ gekürt. 

Helga Fassbinder,

geboren 1941 in Baden-Baden, studierte Architektur, Städtebau, Kunstgeschichte und Politologie. Sie lehrte in Hamburg und Berlin. Seit 1975 ist sie Professorin für Stadtplanung an der TU Eindhoven. 2004 gründete sie die Stiftung Biotope City, die sich mit Konzepten für Stadtbe-grünung beschäftigt. Beim Projekt *Biotope City* auf den Coca-Cola-Gründen in Wien-Favoriten ist sie als Initiatorin und Expertin maßgeblich beteiligt. Sie lebt in Amsterdam und Wien.

biotope-city.net



wien is super

na geh
sagt der wiener
wien is a schas
sagt der wiener

wien is super
sag ich
na geh
sagt die wienerin
wien is laut
sagt sie
wien is schiach
sagt sie
und überhaupt
wien is a schas
sagt sie

aber wien is super

wien hat viel grün
soll so bleiben

wien hat gute luft
soll so bleiben

schaust du in wien in den himmel
 siehst du den himmel
 soll um himmels willen so bleiben
 der himmel ist schöner
 voller wolken
 als voller beton

wien hat die donau
 die donau is sauber
 wir gehen drin baden
 und denken nicht mal dran
 dass wir in fast jeder anderen hauptstadt der welt
 einen ausschlag bekommen würden

die donau hat die insel
 die donau hat auen
 wir fahren mit dem radl
 wir gehen drin baden
 wir gehen mit dem hundl äußerln
 zwischen moorfrosch und seefrosch
 neben flussbarsch und giebel

wir bleiben
 bis das nacht- das tagpfauenauge ablöst
 und wenn wir heimradln
 und der donauturm
 rosa eintunkt wird
 fällt's uns wieder ein
 wir leben eh im paradies

die schönsten platzerln wiens
 sind für alle da
 soll so bleiben

wir leben ja eh im paradies
 soll so bleiben

nicht nur für uns
 oder für die nächste generation
 viel langfristiger müssen wir denken
 viel nachhaltiger sollten wir planen
 nicht von kurzfristig attraktiven ideen
 verführen lassen

wien is ein paradies
 und wenn wir nicht deppad sind
 dann wirds das auch bleiben

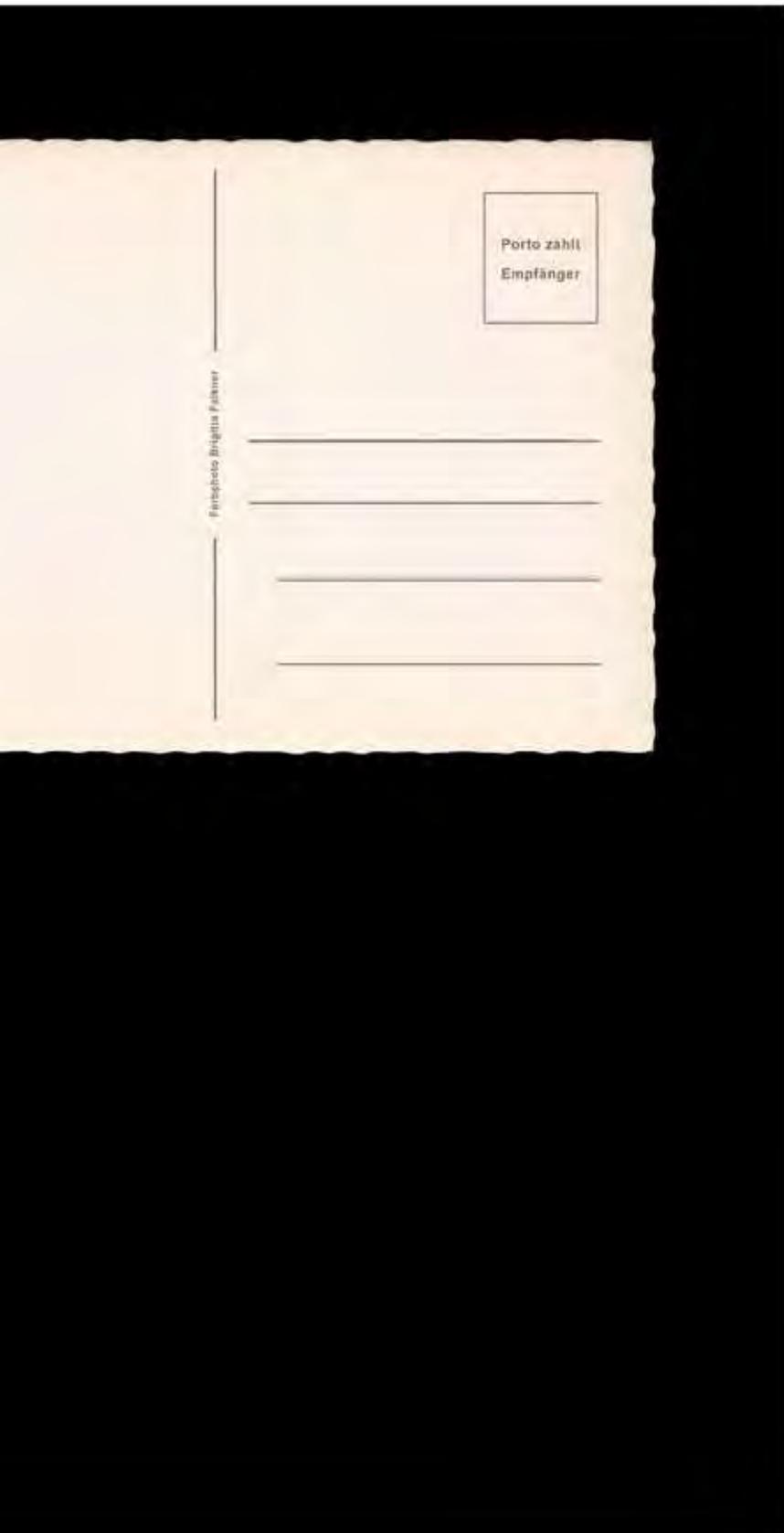


Sigrid Horn,

geboren 1990 in Neuhofen an der Ybbs, studierte Musik und Spanisch und ist seit ihrem 16. Lebensjahr als Sängerin tätig. 2019 hat sie mit ihrem Lied *Bavn*, in dem sie gegen die zunehmende Zersiedelung und Verhüttelung der österreichischen Landschaft protestiert, den FM4-Protestsongcontest gewonnen. Im Frühjahr 2020 erscheint ihr neues Album *I bleib do*.

sigridhorn.at





Brigitta Falkner,

geboren 1959 in Wien, lebt als Autorin, Zeichnerin und Sprachkünstlerin im 20. Bezirk in Wien. In ihrer Arbeit verschneidet sie Bild, Text und Stimme zu oft multimedialen Werken – darunter etwa Texte, Comics, Kurzfilme, Hörspiele, Bücher und Beiträge in Anthologien und Zeitschriften. Ihr Portfolio umfasst u. a. *TOBREVIERSCHREIVERBOT. Palindrome*, Ritter Verlag (1996), *Prinzip i*, Ö1 Kunstradio (1999), *Bunte Tuben. Anagramm*, Engeler Editor (2004), *Flüchtige Architekturen* (2012), *Ganz kleines Kino*, Literaturhaus Graz (2015), *Habitat Sounds*, Ö1 (2017) und *Strategien der Wirtsfindung*, Matthes & Seitz Berlin (2017). 2011 erhielt sie den Preis der Stadt Wien für Literatur. 2019 war sie in Ausstellungen in der Landesgalerie Linz und im Kunsttempel Kassel zu sehen. Im Projekt *Greetings from the Past*, das sie exklusiv für diese Publikation gemacht hat, beschäftigt sie sich mit der Gegenwart und Zukunft ihres gleichnamigen Wohnbezirks Brigittenau.

Bildnachweis

Cover: iStock
Umschlag-Illustrationen: Stefanie Hilgarth
Flappe vorne: Sammlung Peter Payer
Flappe hinten: iStock
4–7: Wiener Linien / bildstrecke.at
9–14: Sammlung Peter Payer
15: Wiener Linien / bildstrecke.at
18: MA 18 / Christian Fürthner
20: Stadt Wien
21: Wiener Linien / bildstrecke.at
22–26: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
28–31: MA 18 / Christian Fürthner
34–35: Peter Strobl
36–41: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
42: Wojciech Czaja
44: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
45: iStock
47: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
50: Dietmar Feichtinger Architectes
51: beyer.co.at
52–53: Dietmar Feichtinger Architectes
54–57: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
59–63 Pläne: MA 18
62–63: Franz Pfluegl
64 Plan: MA 18
65–83: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
84–87: iStock
88: Mobilitätsagentur / Stephan Doleschal
89–90: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
91: Wiener Linien / Johannes Zinner
91–94 Grafiken: MA 18 / Grafik im EG / swm / Josef Langer
94: Wiener Linien / Severin Wurnig
95: iStock
96: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
97: iStock
98: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
99–101 Grafiken: MA 18 / swm / StudioVlayStreeruwitz
102–105: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
106: Ludwig Schedl
107: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
107–109 Grafiken: MA 18 / superwien urbanism ZT OG
109–121: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
123: Peter Strobl
124–129: Wiener Linien / Archiv Johann Hödl
131: KÖR / Iris Ranzinger
132: enf Architekten
132–133: schreiner kastler
133: Wiener Linien / Manfred Helmer
134–135: Wiener Linien / Johannes Zinner
136 (1): PID / C. Jobst
136 (2): Wien3420 / Schedl
136 (3): PID / Kedl-Hecher
137: MA 18 / Christian Fürthner
138–140: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
143–145: Wiener Linien / Johannes Zinner
146–164: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
168–169: Global Futures Group (GFG) / Dawid H.
171: iStock
172–175: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
176: stadt wien marketing / Sebastian Tóth
177: iStock
178: Wiener Wohnen / Scheurer / Haderer
180: iStock
181: stadt wien marketing / Sebastian Tóth
182–189: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
190–191 Grafiken: wien.gv.at / swm / Josef Langer
192–201: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
202–203: MA 18 / Christian Fürthner
204–213: MA 18 / Gerd Götzenbrucker
216–219: MA 18 / Christian Fürthner
222–223: Brigitta Falkner
226–227: MA 18 / Gerd Götzenbrucker

100 x 18

Eigentümerin

Magistrat der Stadt Wien
MA 18 – Abteilung für Stadtentwicklung
und Stadtplanung

Herausgeber

Wojciech Czaja

Redaktionelle Beratung

Franziska Leeb

Projektkoordination

Gabriele Berauscheck
Willibald Böck
Stephanie Dornig

Grafisches Konzept und Layout

stadt wien marketing
Carina Stockinger

Fotoredaktion

Ingrid Kammerer
Dominik Lenz

Illustrationen Porträts

Sarah Egbert Eiersholt, Agentur Caroline Seidler

Illustrationen Stadtpläne

Stefanie Hilgarth, Agentur Caroline Seidler

Porträtfotografie Interviews

frischesgras, Gerd Götzenbrucker

Lektorat

Andreas Deppe

Schrift

Wiener Melange

Papier

Pergraphica Classic Smooth 120 g/m² (Kern)
und 240 g/m² (Cover)

Druck

Print Alliance HAV Produktions GmbH

Autoren, Autorinnen, Beitragende

Katharina Conrad, Elke Delugan-Meissl, Daniel Dettling,
Andrea Maria Dosl, Brigitta Falkner, Sabine Fasching,
Helga Fassbinder, Dietmar Feichtinger, Judith Frank,
Gianluca Galletto, Johannes Gielge, Bernhard Görg,
Simon Andreas Güntner, Udo Häberlin, Gudrun
Haindlmaier, Birgit Hebein, Johann Hödl, Ina Homeier,
Sigrid Horn, Brigitte Jilka, Franziska Leeb,
Michael Ludwig, Thomas Madreiter, Kurt Mittringer,
Gerlinde Mückstein, Peter Payer, Erich Raith, Angelika
Rauch, Christoph Reinprecht, Michael Rosenberger,
Rudolf Schicker, Christina Stockinger, Hannes Swoboda,
Gregory Telepak, Andreas Trisko, Barbara Uhde,
Maria Vassilakou, Bernd Vogl, Isabel Wieshofer,
Angelika Winkler

*Gedruckt in Österreich auf ökologischem Druckpapier
nach den Kriterien von ÖkoKauf Wien.*

Die papierfreie Variante: Die Publikation finden Sie auch
digital unter wien.gv.at/festschrift-stadtentwicklung

Rechtlicher Hinweis

Die enthaltenen Daten, Tabellen, Grafiken, Bilder etc. sind
urheberrechtlich geschützt. Haftungsausschluss: Wir über-
nehmen keine Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und
Aktualität des Inhaltes. Nachdruck nur mit Quellenangabe.

*Die Meinung der Gastautorinnen und Gastautoren spiegelt
nicht zwingend den Standpunkt der Stadt Wien wider. Wir
wünschen umso mehr viel Vergnügen mit der hoffentlich
vielfältigen, heterogen zusammengestellten Lektüre!*

© März 2020, Stadtentwicklung Wien

ISBN 978-3-903003-60-6

Impressum





Wojciech Czaja,

geboren 1978 in Ruda Śląska, Polen, studierte Architektur an der TU Wien und arbeitet als freischaffender Architekturjournalist für Tageszeitungen und Fachmagazine, u. a. für *Der Standard*. Er ist Autor zahlreicher Bücher, u. a. *Das Buch vom Land* (Zukunftsorte), *Überholz* (Pustet), *Der Erste Campus* (mit Cordula Alessandri, Alexander Doepel und Markus Spiegelfeld, Brandstätter), *motion mobility* (mit Matthias Boeckl, Park Books) und *Hektopolis. Ein Reiseführer in hundert Städte* (Edition Korrespondenzen). Er ist Dozent an mehreren Universitäten und Fachhochschulen in Österreich. Seit 2015 ist er Mitglied im Stadtbaubeirat in Waidhofen an der Ybbs.



tip & win

Die schönsten Sommerferien
zusammen mit dem Besten
GASTGEBER

ST. HELENA

ST. HELENA



„The point of cities is multiplicity of choice“, sagte die kanadische Stadtforscherin Jane Jacobs. Zum 100. Geburtstag der Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung, besser bekannt als MA 18, werfen wir einen harmonischen, aber auch kontroversiellen Blick auf die Vielfalt der Stadt Wien. *100 x 18* ist ein Jahrhundertgeschenk und zugleich eine Einladung, aus der Geschichte zu lernen und die Zukunft miteinander zu gestalten.