

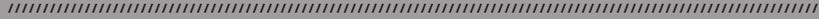
# STADT DER ZUKUNFT



Dokumentation einer Gesprächsreihe der Stadtentwicklung Wien



# ZUKUNFT DER STADT



# STADT DER ZUKUNFT



Dokumentation einer Gesprächsreihe der Stadtentwicklung Wien



**Eigentümer & Herausgeber:**

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gesamtkoordination: Wolfgang Dvorak, MA 18

Technische Koordination:  
Christoph Schuster, MA 18

Inhaltliche Konzeption und Gesprächsführung:  
Michael Kerbler

Texterstellung:  
Doris Kerbler, Kombinat3 – Kerbler KG,  
[www.kombinat3.eu](http://www.kombinat3.eu)

Grafik & Layout:  
Druckwelten.at, Markus Rothbauer

Lektorat: Andrea Eder

Druck: Gerin GmbH & Co KG  
Gedruckt auf ökologischem Druckpapier  
aus der Mustermappe von „ÖkoKauf Wien“

Alle Gespräche sind unter  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/vortraege/2014/stadt-der-zukunft/>  
als Audiodatei zum Nachhören abrufbar.

Copyright:  
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Wien 2014

Alle Rechte vorbehalten

[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

ISBN: 978-3-902576 93-4



# INHALT



Vorwort von Michael Kerbler	5
Mag. <sup>a</sup> Maria Vassilakou	6
Univ. Prof. Dr. Ing. Vittorio M. Lampugnani	12
DI Fritz Kobi	16
Univ. Prof. Dr. Konrad Paul Liessmann	20
Ao. Univ. Prof. DI. Dr. Erich Raith	24
Univ. Prof. Dr. Rolf Peter Sieferle	30
Prof. arch. MAA Jan Gehl	34
Univ. Prof. <sup>in</sup> Dr. <sup>in</sup> Martina Löw	40
Mag. arch. Dietmar Steiner	44
Mag. arch. Roland Gruber	48
Architect Tina Saaby	54
Dipl. arch. Regula Lüscher	60
Michael Kerbler	66



# VORWORT

## „ Die Stadt der Zukunft – die Zukunft der Stadt “



Die Zukunft der Menschheit liegt in den Städten. Im Jahr 2050 werden mehr als drei Viertel der Weltbevölkerung in Ballungszentren leben. Dieser Trend wird auch vor den europäischen Metropolen nicht haltmachen. Die Dimensionen der vor uns liegenden urbanen Entwicklung sind überwältigend: Städte verschmelzen und entwickeln sich zu Gebilden, in denen zwanzig bis dreißig Millionen Menschen leben werden.

Was werden die signifikantesten Veränderungen sein? Wird die vertikale Stadt wirklich die einzige Antwort der Stadtplanung sein, weil der Baugrund in der Stadt der Zukunft immer teurer und der öffentliche Raum als Ort der Begegnung immer wichtiger wird?

Die Stadt der Zukunft zu entwerfen, bedeutet mehr, als ein architektonisch gelungenes Gebäude zu konzipieren: Wir leben nicht nur in einem Haus, wir leben auch dazwischen. Deshalb kommt der Frage, wie viel an Baukultur in Europa erhalten werden kann, zentrale Bedeutung zu. In der Charta der Architekturbiennale Venedig 2008 ist nachzulesen: *„Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung von Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. Diese kann durch eine Stadt- und Regionalplanung, die eine Zersiedelung des städtischen Umlandes verhindert, erreicht werden. Hier muss engagiert dafür gesorgt werden, dass das Flächenangebot gesteuert wird und Spekulationen eingedämmt werden. Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Quartieren erwiesen.“*

Damit werden auch zwei Aspekte angesprochen, die es für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts einzulösen gilt: Wie muss eine ökologisch nachhaltige Stadt geplant und gestaltet werden, lautet die erste Frage. Wie muss eine sozial nachhaltige Stadt konzipiert und mit Leben erfüllt sein, lautet die mindestens ebenso wichtige zweite Frage. Und was können ArchitektInnen, Stadt- und Verkehrsplanung dazu beitragen, beide Konzepte zusammenzuführen?

Im Baukulturreport der Bundesregierung aus dem Jahr 2011 findet sich eine Passage, die besondere Beachtung verdient, wenn wir über die *„Stadt der Zukunft bzw. die Zukunft der Stadt“* debattieren. Dort heißt es: *„Der Sinn des Bauens ist die Schaffung von Lebensraum und Entwicklungsmöglichkeit für die Menschen, daran muss sich letztendlich alles Bauen messen. Dieser Anspruch droht oftmals in der Fülle rechtlicher, technischer, wirtschaftlicher und kultureller Argumente unterzugehen.“* Wie tief greifend müssen Bauvorschriften und Normen reduziert bzw. vereinfacht werden, um der Kreativität der Stadtplanung und Architektur jene Gestaltungsoptionen zu eröffnen, um die Stadt der Zukunft tatsächlich menschengerecht entwerfen zu können? Damit die Menschen, die in diesen Städten wohnen und arbeiten, einen Lebensraum vorfinden, der das Prädikat *„human“* verdient.

Verschiedene Formen der Partizipation sollen es Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, sich mittels demokratisch strukturierter Beteiligungsprozesse zu involvieren. Die Zielsetzung, die Menschen mögen sich auf diese Weise die Stadt aneignen, sie also *„zu ihrer Stadt“* machen, würde allerdings zu kurz greifen, wenn ein wesentlicher Aspekt unbeachtet bleibt: Dass Partizipation Teilhabe bedeutet und Teilhabe konsequenterweise die Übernahme von Verantwortung für die Zukunft Stadt und ihre Menschen bedingt.

Nicht zuletzt wird es für die Zukunft der Stadt – insbesondere der europäischen Stadt – entscheidend sein, ob es der Politik gelingt, Rahmenbedingungen zu schaffen, die der Stadtentwicklung abverlangt, auf die Identität der Stadt Rücksicht zu nehmen, also das Unverwechselbare zu bewahren. Allen an der *„Stadtwerdung“* Beteiligten ist die Einsicht in die Notwendigkeit zu vermitteln, mit dem Entworfenen Identität zu stiften, d.h. sich mit dem Kontext auseinanderzusetzen, um das *„Wesen des Ortes“* zu stärken. Nur dann wird die Stadt eine Stadt sein, in der die Menschen gerne miteinander leben.

Michael Kerbler, September 2014

### **Maria Vassilakou**

Mag.<sup>a</sup>, Vizebürgermeisterin der Stadt Wien  
Amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung,  
Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und  
BürgerInnenbeteiligung

Die Grüne-Politikerin Maria Vassilakou war  
Wiens erste Gemeinderätin und Stadträtin mit  
Migrationshintergrund. Die gebürtige Griechin  
Maria Vassilakou begreift Wien als weltoffene,  
moderne und vielfältige Stadt und bemüht sich  
seit Jahren aktiv um eine Politik, die der Vielfalt  
Wiens gerecht wird. Von 1996 bis 2001  
Gemeinderätin und Abgeordnete zum Wiener  
Landtag. Von 2001 bis 2004 Mitglied der Wiener  
Landesregierung und Stadträtin. Von 2001 bis  
2010 Gemeinderätin und Abgeordnete zum  
Wiener Landtag. Seit 25.11.2010  
Vizebürgermeisterin, Landeshauptmann-  
Stellvertreterin und amtsführende Stadträtin.



# MARIA VASSILAKOU

## VIZEBÜRGERMEISTERIN DER STADT WIEN



Drei Aspekte sind sehr zentral für eine lebenswerte europäische Stadt der Zukunft. Der erste betrifft die Mobilität. Es muss für jeden Mann und jede Frau möglich sein, bequem und vor allem auch leistbar unterwegs zu sein. Der zweite Faktor ist leistbares Wohnen. Ich glaube, dass der Wohlstand einer Stadt – nicht nur des einzelnen Bürgers und der einzelnen Bürgerin, sondern auch der lokalen Ökonomie – sehr zentral abhängt von der Höhe der Mieten. Wenn wir leistbare Mieten haben, bleibt am Monatsende viel mehr Geld in der Tasche übrig, das wir für Konsum und Dienstleistungen ausgeben können, das eins zu eins in die Stadtwirtschaft fließt. Und ein dritter, sehr zentraler Aspekt ist für mich die Frage der Freiheit: Eine lebenswerte europäische Stadt muss sehr viel organisieren und anbieten für die Bevölkerungsgruppen, die das selbst nicht können, im Bereich Altenpflege, im Bereich Schule, Kindergarten. Aber sie muss all jenen, die die Möglichkeit haben, die Freiheit geben, sich selbst zu organisieren. Angebote geben, um selbst eine Diversifizierung der Leistungen erreichen zu können.

Sicherheit ist ein Ergebnis von leistbarem Wohnen, der Möglichkeit, sich frei bewegen zu können und sich selbst organisieren zu können. Und auch von der guten Qualität von öffentlichen Räumen. Eine Stadt mit öffentlichem Raum, der gut funktioniert, gut gestaltet und daher auch belebt ist, ist immer auch eine sichere Stadt. Sicherheit ist primär das Ergebnis von Prosperität, von sozialer Stabilität und von gut gestalteten öffentlichen Räumen und erst sekundär – wenn überhaupt – auch das Ergebnis von Überwachungskameras und verstärkter Polizeipräsenz.

Je nachdem, wie ein neuer Stadtteil gestaltet ist, prägt er die Bürgerinnen und Bürger, die dort leben und arbeiten. Auch deren Verhalten im Alltag. Ob es Möglichkeiten gibt zur Begegnung. Ob es Möglichkeiten gibt, einander kennenzulernen, sich zu vernetzen. Und ob es ein Viertel ist, das so gestaltet ist, dass kreative Prozesse eingeleitet werden und damit nicht nur gesellschaftliche Veränderung ermöglicht wird, sondern auch Gemeinschaft geschaffen und auch die Produktivität gesteigert wird. Oder

ob wir es mit einer ausgestorbenen Pyjamastadt zu tun haben, in der jeder mit dem Auto in die Tiefgarage fährt und mit dem Lift direkt in die eigene Wohnung, isoliert und ohne Kontakt zu allen anderen.

Spannend ist die Frage: Wie kann ich kreative Prozesse einleiten? Wie kann ich den Austausch fördern, der ja auch eine Inspirationsquelle darstellt, damit gesellschaftliche Veränderungen eingeleitet werden?

Einerseits stehen die Städte im Wettbewerb um die jungen kreativen Köpfe. Ein wesentliches Asset, damit eine Stadt in diesem Wettbewerb bestehen kann, ist die Lebensqualität im Alltag, denn genau diese jungen Kreativen legen sehr viel Wert auf Lebensqualität. Da ist die Qualität von öffentlichen Räumen, die städtebauliche Qualität von neuen Stadtteilen ein wichtiger Aspekt. Dann muss es leistbare Mieten für Büroräumlichkeiten geben. Es muss sehr, sehr viel Flexibilität geben und Möglichkeiten, selbst sein Umfeld so zu gestalten, wie man es braucht. Der Faktor Selbstorganisation ist meines Erachtens zentral für die Zukunft von Städten. Und es muss ein gutes Klima geben für die Kooperation zwischen Forschungseinrichtungen, Universitäten und kleinen Start-up-Unternehmen.

Aber andererseits meine ich auch das Initiieren von kreativen Prozessen in der gesamten Bevölkerung, abseits der „Eliten“, durch einen neuen Stadtteil, der die Vernetzung vorantreibt und gut funktioniert. Ich meine zum Beispiel den Nordbahnhof, wo wir eine recht gute Durchmischung der Bevölkerung haben, einen zentralen Park, der sehr gut genutzt wird, einen öffentlichen Raum, der einlädt, das Schrittempo zu verlangsamen und um sich zu blicken, ob man ein bekanntes Gesicht sieht. Oder wenn ich unterwegs bin auf der Mariahilfer Straße, der neu entstandenen Fußgängerzone, die neugierig macht und einlädt, zu verweilen und um sich zu blicken – der öffentliche Raum kann viel stärker eine Quelle der Inspiration sein und kreative Prozesse einleiten. Und zwar, über die Topforschung hinaus, kreative Prozesse in Gang setzen kann und auch die Wirtschaft beleben.

////////////////////////////////////

**Bürgerbeteiligung bringt den Vorteil mit sich,  
dass man zu Beginn des Planungsprozesses  
wesentliche Fragen klärt und dann zügig im  
Verfahren vorankommen kann.**

////////////////////////////////////



Das Auto wird in den nächsten Jahrzehnten und wahrscheinlich auch noch im Jahr 2050 eine Rolle spielen. Worum es geht, ist, die Abhängigkeit vom Auto auf null zu reduzieren, sodass jene Fahrten, die mit dem Auto erledigt werden, nur diejenigen sind, auf die man schlicht Lust hat. Das klingt überraschend, wenn man das von einer Grünen hört. Aber ich denke, ab und an hat man auch schlicht keine Lust auf Kommunikation oder Kontakt mit anderen und entscheidet sich dafür, eine bestimmte Strecke mit dem Auto zurückzulegen. Aber: Dass man nicht mit dem Auto fahren muss, das ist das, woran wir arbeiten müssen. Dieses Muss sollte in einer Stadt, die perfekt organisiert ist, gegen null tendieren. Und das ist schon eine ordentliche Aufgabe für die Stadtentwicklung in Wien. Wenn wir um das Jahr 2050 an die 3 Millionen Menschen sein werden, dann gilt es, dafür zu sorgen, dass praktisch alle täglichen Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, ohne dass man länger als maximal 10 Minuten warten muss auf den Bus, die Straßenbahn oder auf die S-Bahn. Weil das ist die Wartespanne, die in der Regel funktioniert, ohne dass man glaubt, jetzt wieder aufs Auto umsteigen zu müssen. Ich begegnete in den vier Jahren, seit ich Vizebürgermeisterin bin, immer mehr sehr wohlhabenden Menschen, die ganz bewusst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Das hat primär damit zu tun, dass man damit am schnellsten von A nach B kommt. Hier liegt der Schlüssel zum Erfolg der öffentlichen Verkehrsmittel. Wir alle wollen von A nach B kommen – so schnell wie möglich. Das bedeutet für Wien Milliardeninvestitionen in den nächsten Jahrzehnten, denn innerhalb der gründerzeitlichen und dicht bebauten Stadt ist das Öffi-Netz ein sehr, sehr gutes. Viele Städte beneiden uns darum. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist nicht mehr eine Frage von Status und Einkommen. Aber an Randlagen ist es teilweise unzumutbar, mit Wartezeiten von einer halben Stunde bis

sogar manchmal einer Stunde für den Bus oder die S-Bahn konfrontiert zu sein. Da hat die Stadt einen ganz klaren Auftrag.

Ein zukunftssträchtiges System hat nicht nur die klassischen öffentlichen Verkehrsmittel, sondern kann mit ein und derselben Karte auch Leihräder oder Car-Sharing-Angebote nutzen und auf diese Art und Weise die täglichen Wege vorausplanen, aber auch sehr spontan den Modus wechseln. Das ist zweifelsohne die Zukunft der Mobilität. Das bedeutet für Wien, dass wir in die Entwicklung einer entsprechenden Karte investieren müssen, mit der man alle Angebote, die es jetzt schon gibt, optimal miteinander kombinieren kann. Ohne dass man zehn verschiedene Mitgliedskarten und unterschiedliche Systeme hat, die man zahlen muss.

Für den Großraum Wien muss die S-Bahn eine sehr zentrale Rolle spielen. Wir haben vielfach die Debatte, die U-Bahn an den Stadtrand zu führen. Aber man vergisst, dass man mit der S-Bahn bereits eine vollwertige Schieneninfrastruktur hat, die untergenutzt bleibt. Im Inneren der Stadt haben wir die U-Bahn. Mit ihr werden wir auch in den nächsten Jahrzehnten sehr gut auskommen innerstädtisch. In Randlagen müssen wir dafür zu sorgen, dass entweder S-Bahn-Verbindungen kurzgeführt werden bis zum nächsten Wiener U-Bahn-Umsteigeknoten oder neue Hochgeschwindigkeitsstraßenbahnverbindungen mit nur wenigen Stationen schaffen, die Wien mit dem Umland verbinden.

Wien hat gegenüber anderen Städten den Vorteil, dass es auf eine nahezu hundertjährige Tradition des sozialen Wohnbaus zurückgreifen kann. Das hat auch dazu geführt, dass bereits 65% der Wiener Bevölkerung in Gemeindewohnungen oder geförderten Wohnungen wohnen.

Für den Bürger, die Bürgerin liegt die Schmerzgrenze für die Mietausgaben bei etwa einem Viertel des monatlichen Einkommens, so die Expertenmeinung unisono. Das ist ein Drittel für das Kapitel Wohnen insgesamt, also inklusive Heizkosten usw. Mehr kann es nicht sein, denn wenn bei einem jungen Paar einer der zwei nur mehr für das Wohnen arbeitet, dann gerät etwas endgültig aus den Fugen. Das führt dazu, dass junge Paare sich das Leben in der Stadt nicht mehr leisten können, ins Umland ziehen, lange Wege zurücklegen müssen, damit sie Schule oder Arbeitsplatz erreichen. Das hat wiederum fatalen Folgen, sowohl für die Stadtwirtschaft und auch für das Kapitel Mobilität. Nur warne ich davor, zu glauben, dass die Stadt mit dem geförderten Wohnbau allein die Mietentwicklung in den Griff kriegen kann. Das geht nicht, ohne dass es zu einer Mietrechtsreform kommt in Österreich.

Der Bund steht uns schon seit Jahren im Wort, dass die Mietrechtsreform, die wir dringend brauchen, angegangen wird. In meinen Augen ist jedes Jahr, das wir jetzt verlieren, ein verlorenes Jahr. Ein Jahr, das dazu führt, dass bei Neuvermietungen die Preise noch weiter steigen, und dass vor allem bei Neuvermietungen nur mehr Befristungen da sind. Die bedeuten, dass man gezwungen ist, alle paar Jahre die Koffer zu packen und sich erneut auf die Suche zu begeben. Es würde in Wien funktionieren, wenn bei Neuvermietungen nicht mehr als 10% auf den Mietpreis des Vorgängers aufgeschlagen werden dürfen und zugleich die Befristungen fallen. Nur in Ausnahmefällen dürfen befristete Mietverträge erlaubt sein, etwa weil man selbst für wenige Jahre ins Ausland geht und danach die Wohnung wieder braucht.

In Wien haben wir traditionell hohe Dichten, insbesondere im Bereich des geförderten Wohnbaus. Es gibt nicht so eine große Skepsis gegenüber hoher Dichte, wie im ländlichen Raum. Was es allerdings braucht, sind ganz klare Qualitätsvorgaben, damit man, wenn man sehr dichte, neue Stadtteile realisiert, sicherstellt, dass es großzügige, zugängliche Freiräume und Grünräume gibt und dass etwa Balkone unbedingt verwirklicht werden. Um jetzt nur zwei Beispiele zu geben. Ziel ist, dass es zu einer durchmischten Nutzung innerhalb der Objekte kommt, auch dass die Erdgeschosszone für die Nahversorgung zur Verfügung steht. Wie am Nordbahnhof, wo es im Übrigen auch ein aktives Parterremanagement gibt. Denn, was nutzt es mir, wenn ich kleine Geschäfte baue in Erdgeschossbereichen und sich niemand dort ansiedeln will. Hier liegt der Schlüssel zu mehr Erfolg für neue Stadtteile und auch zu einer besseren Ausnutzbarkeit in Wien.

Wien hatte in den vergangenen Jahrzehnten Erfolg mit der Willkommensfunktion der gründerzeitlichen Stadt und mit der guten Durchmischung in den Bezirken. In anderen Städten sind Neuzuwanderer aufgrund der Höhe der Mieten im Stadttinneren gezwungen, nicht nur an den Stadtrand, sondern buchstäblich in Trabantenstädte zu ziehen, wo sich Fuchs



und Hase gute Nacht sagen. Warum? Weil das der einzige Ort ist, wo man sich ein Zimmer leisten kann, das man meistens übrigens mit zehn anderen teilt. So entstehen Gegenden, in denen „soziale Spannungen“ ein Beschönigungsbegriff dafür ist, wie sich das Leben dort abspielt. In Wien war es aufgrund der Leistbarkeit der Mieten in der gründerzeitlichen Stadt bis vor Kurzem üblich, dass sich der Neuzuzug zunächst in den Altstadtgebieten aufteilte, um wenige Jahre später über den geförderten Wohnbau eine Wohnung zu bekommen, z.B. in einem neuen Stadtteil. Wenn dieser Wiener Weg weiterhin garantiert sein sollte, ist es von zentraler Bedeutung, dass wir die Mietrechtsreform bekommen. Und ich denke, hier sieht man auch, wie wichtig die Frage der Mieten ist, um sehr, sehr viele Prozesse in einer Stadt steuern zu können.

In den Stadtvierteln, die in den sechziger, siebziger Jahren gebaut worden sind, haben wir sehr oft das Bild von sogenannten Stadtvillen mit dem klassischen Abstandsgrün dazwischen, sprich absolut wertlose

Rasenstreifen, die zu nichts genutzt werden. Der Begriff Sanierung greift hier ein bisschen zu kurz. Hier geht es um eine Transformation dieser Stadtteile. Wenn man etwa hier Nachverdichtungen vornimmt, neue Konzepte entwickelt, wie der öffentliche Raum aufgewertet werden kann, wenn man diese zusätzlichen Bauten verbindet mit Sanierungsmaßnahmen und mit ästhetischen Neugestaltungsmaßnahmen, dann kann man innerhalb der nächsten zwei Jahrzehnte das Antlitz dieser Stadtteile entscheidend verändern. Die Finanzierung dieser Vorhaben könnte in Wien weitestgehend aus dem Kapitel „geförderter Wohnbau“ erfolgen. Und in diesem Zusammenhang ist hier bereits ein Masterplan in Ausarbeitung, der klare Strategien und Perspektiven aufzeigen soll. Aber es wird sehr wesentlich sein, die Bewohner solcher Stadtteile einzubinden und für diesen neuen Weg zu gewinnen, denn ich könnte mir vorstellen, dass es in diesem Bereich auch einiges an Widerstand geben könnte.

Wenn man Wohnungen errichten will, in denen sich die Menschen zuhause fühlen, geht es zunächst einmal um die Frage der Grundrisse, die in meinen Augen schon eine sehr zentrale ist. Es geht um die Frage von Begegnungsmöglichkeiten innerhalb eines Objekts. Gibt es Gemeinschaftsräume? Gibt es Freizeiteinrichtungen? Was geschieht z.B. auf dem Dach? Ist das Dach nur für die Wohlhabenden reserviert oder gibt es dort vielleicht einen kleinen Garten? Auch die Frage des „Community Gardening“ wird uns in den nächsten Jahren und Jahrzehnten begleiten. Dächer sind in dem Fall auch kleine Paradiese, die man nutzen könnte. Das sind nur ein paar Beispiele dafür, was man schon auf Objektebene erreichen kann. Die Frage der Ästhetik ist eine, die nicht ausgeblendet werden kann. Es ist nicht unwesentlich, was ich aus meinem Fenster tagtäglich sehe, damit ich mich auch wohlfühle in meinem Grätzl. Und damit landen wir unweigerlich bei der Frage der Qualitäten des öffentlichen Raums. Der öffentliche Raum ist auch ein erweitertes Wohnzimmer für uns alle. Ganz besonders diejenigen, die nicht das Privileg haben, eine wunderbare Wohnung mit Dachgarten oder eine Villa im Grünen zu besitzen, sind auf den öffentlichen Raum angewiesen. Um dort das Leben im Freien genießen zu können. Stichwort genießen. Ich bin dafür, dass es öffentliche Räume gibt, die genutzt werden können, wo man sich auf den Rasen hinsetzen kann, wo man grillen kann, wo man spielen kann, Ballspielen oder was auch immer. Gerade bei neuen Stadtteilen geht es darum, wie wir die einzelne Wohnung bauen, wie wir das erweiterte Wohnzimmer der Stadt bauen, damit sich Menschen wohlfühlen.

Stadtplanung von unten ist ein großartiger Gedanke. Nur: Um das zu erreichen, braucht es einen Konsens darüber, welche Dichten erforderlich sind, damit wir Tausende von neuen Wienerinnen und Wienern mit ausreichend Wohnraum und auch Arbeitsraum versorgen können. Unter der Voraussetzung, dass es gleich zu Beginn eines solchen Planungsprozesses diesen Konsens gibt, können Stadtteile entstehen, die eine vollkommen andere Kraft und Qualität haben als das, was auf dem Reißbrett entsteht. Einen Mittelweg haben wir am Nordbahnhof bereits ausprobiert, indem wir

die Bürgerbeteiligung zu Beginn abgehalten haben. Die Ideen, die Wünsche und die Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger waren da, noch bevor das Leitbild entstanden ist. So und nicht anders soll Stadtplanung funktionieren.

Dass Bürgerinnen und Bürger Verantwortung für die Entwicklung der Stadt übernehmen, ist ein sehr, sehr schöner Gedanke, nur ich habe gewisse Restzweifel: Weil wir alle Menschen sind und schon bei sehr viel einfacheren Dingen dazu neigen, jede Schuld und jede Verantwortung von uns wegzuschieben, geschweige denn, Verantwortung für gesamtgesellschaftliche Prozesse zu übernehmen.

Ich finde es weit spannender, Ziele zu formulieren, die aus Sicht der Stadtplanung einfach zu erfüllen sind, wie etwa eine Anzahl von Wohnungen innerhalb eines bestimmten Areals und dann wirklich frei, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, zu planen. Worum es geht, ist, zu begreifen, dass der Bürger in den nächsten Jahrzehnten aus der Wutbürgerrolle hinauskommt und sich immer mehr zum Profibürger entwickelt, der die Möglichkeiten und die Unterstützung der Stadt bekommt, um eigene Konzepte zu entwickeln und diese auch umzusetzen. Immer allerdings auch mit einem Blick auf das Allgemeinwohl und nicht lediglich auf das unmittelbar individuelle Interesse.

Beide, das Grätzl und das Stadtviertel, haben die Kraft, sich viel schneller zu lebendigen Stadtteilen zu entwickeln. Denn da, wo die offizielle Stadtplanung arbeitet – auch mit den besten Methoden – dauert es Jahrzehnte, bis ein neuer Stadtteil jenes Ausmaß an Lebendigkeit erhält, das wir aus der gründerzeitlichen Stadt kennen. Da, wo die Bürgerinnen und Bürger es selbst entwickelt haben und sich vollends damit identifizieren, bereit sind, Verantwortung zu übernehmen, sind sie es, die sich aktiv umschauen nach jungen Menschen, die Büroräumlichkeiten brauchen, nach Gastronomen, die sich niederlassen wollen, nach kleinen Boutiquen, was auch immer es braucht, damit das Viertel angenommen wird und funktioniert.

Bürgerbeteiligung bringt den Vorteil mit sich, dass man zu Beginn des Planungsprozesses wesentliche Fragen klärt und dann zügig im Verfahren vorankommen kann. Sonst ist es häufig der Fall, dass protestierende Bürger schlussendlich erzwingen, dass ein Projekt gestoppt wird, dass es abgeändert wird und dass in Summe das Widmungsverfahren wesentlich länger dauert.

Die Planungen rund um das Ostareal des Otto-Wagner-Spitals sind ein Lehrbeispiel dafür, wie es nicht laufen soll. Hier hat es eine Widmung ohne Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gegeben. In der Folge hat es massiven Bürgerprotest gegeben, bis etwas mehr als 60.000 Unterschriften die Stadt gezwungen haben, ein Mediationsverfahren einzuleiten, eine Neuplanung vorzunehmen. Am Ende wurde – mit weitestgehendem Konsens auch der Bürgerinnen und Bürger – die geplante Bebauung drastisch reduziert und komplett neu gestaltet. Das gesamte Verfahren hat

////////////////////////////////////

## Der öffentliche Raum ist auch ein erweitertes Wohnzimmer für uns alle.

////////////////////////////////////



nun viermal so lang gedauert, als wenn man von Anfang an die Bürgerbeteiligung mitgedacht hätte. Aus den Erfahrungen mit der Mariahilfer Straße war meine Lehre, dass man nicht früh genug mit der Bürgerbeteiligung beginnen kann. Und dass sie ein Muss ist bei Neuplanungen, egal ob es uns in der Politik schmeckt oder nicht. Die Erwartung der Bürgerinnen und Bürger ist heutzutage eine völlig andere als vor zehn oder fünfzehn Jahren. Heute gibt es von vielen Menschen den Anspruch, sich einzubringen, sich substantiell einbringen zu können. Kluge Politik macht das rechtzeitig, von Beginn an und nicht dann, wenn alles schon fertig geplant ist und pro forma, wo doch jeder weiß und spürt, dass eigentlich schon alles vorbei ist. Die Mariahilfer Straße ist ein gutes Beispiel, weil wir sehen, dass die Stadt immer noch lernt, wie mit Bürgerbeteiligung umzugehen ist. Wir haben von Anfang an einen transparenten Beteiligungsprozess gestartet. Wir haben den Bürgerinnen und Bürgern nicht nur die Möglichkeit gegeben, sich übers Internet, sondern auch direkt vor Ort einzubringen. Es hat einen Info-Container gegeben, der wochenlang auf der Straße war. Und man hatte die Möglichkeit, auch als Passant oder Anrainer zu sagen, was man braucht. Schließlich gab es auch eine Befragung aller Bürger beider betroffener Bezirke, um zu entscheiden, ob die Straße umgebaut werden darf. Mit positivem Ausgang. Aber in der Retrospektive finde ich, dass eine Befragung gleich zu Beginn, bei der jeder Haushalt die Möglichkeit gehabt hätte, die unterschiedlichen Gestaltungsfragen aus eigener Sicht zu beantworten, geholfen hätte, das Design der neuen Mariahilfer Straße so anzulegen, dass eine Vielzahl der späteren Konflikte und Auseinandersetzungen vermieden worden wären. So haben wir die Straße traditionell geplant. Verkehrsexperten haben sich mit Politikvertretern des 6. und 7. Bezirks zusammengesetzt und haben dann eine Einigung erzielt. Hätte man gleich zu Beginn die Bürger stärker eingebunden, dann wäre es nicht ein Konzept der Verkehrsexperten und der Politik, sondern ein Konzept aller Bürger von Anfang an gewesen.

Wir befinden uns am Beginn eines Transformationsprozesses unserer Demokratie und ich bin überzeugt davon, dass wir alle erst lernen, damit umzugehen. Die Stadt muss lernen, sehr früh und sehr ehrlich die Bedürfnisse, Meinungen und Anliegen der Bevölkerung in ihren Planungsprozess einfließen zu lassen. Die Bürgerinnen und Bürger lernen gerade, dass sie sich von Anfang an einbringen müssen, wenn sie Ergebnisse beeinflussen wollen. Allerdings, weil das gerade der Anfang ist und jeder Anfang mit Schmerzen verbunden ist, sind wir auch immer wieder mit Planungsprozessen konfrontiert, wo engagierte Bürgerinnen und Bürger mitmachen, dann ist die Planung fertig, und dann kommen andere Bürger, die erst jetzt darauf kommen und denen relativ egal ist, was die anderen bisher erarbeitet haben.

Die Stadt der Zukunft wird auf alle Fälle partizipativer sein als heute. Und ich weiß – ehrlich gesagt – nicht, ob dann alles gut sein wird. Aber sicher bin ich mir, dass wir bis dahin alle gelernt haben, mit Partizipation als Selbstverständlichkeit umzugehen.



### **Vittorio Magnago Lampugnani**

Prof. Dr.-Ing., ETH Zürich, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur

Vittorio Magnago Lampugnani ist italienischer Architekt, Architekturtheoretiker, Architekturhistoriker und ordentlicher Professor für Geschichte des Städtebaus an der ETH Zürich. Er verbindet in seiner Arbeit Theorie mit Praxis und gilt als Vertreter des traditionellen Stadtbildes.

Er propagiert eine formal disziplinierte, ortstypisch-kontextuelle und ästhetisch nachhaltige Architektur ohne modernistische oder postmodernistische Extravaganzen. Als Autor und Herausgeber mehrerer viel beachteter Werke zur Architekturgeschichte und -theorie und Autor zahlreicher Aufsätze wird seine pointierte Auffassung weit rezipiert.

Er ist seit 2010 Vorsteher des Instituts für Geschichte und Theorie der Architektur an der ETH Zürich. Mit seinem städtebaulichen Masterplan und dem Forschungszentrum für den Novartis-Campus in Basel hat er ebenso neue Maßstäbe gesetzt wie mit dem Richti-Quartier in Wallisellen bei Zürich.

# VITTORIO M. LAMPUGNANI

## PROFESSOR FÜR GESCHICHTE DES STÄDTEBAUS, ETH ZÜRICH

---

Eine gute Stadt der Zukunft ist eine Stadt, die ein Zentrum als urbanen Magneten aufweist und viele Unterzentren mit den entsprechenden Infrastruktureinrichtungen, wo die Menschen des jeweiligen Quartiers zusammenkommen können. Sie müssen einen Ort der Identität haben, einen Ort, wo es zumindest möglich wäre, dass man sich trifft. Das sind die Quartiersplätze, die es in jeder Stadt in ganz unterschiedlichen Ausformungen gibt und die in der Regel sehr gut funktionieren. Man kann ja nicht mit unendlich vielen Menschen verkehren, man braucht eine überschaubare Gruppe und genau das bietet das Quartier. Deswegen ist das Quartier, also der Bezirk, so wichtig.

Eine lebenswerte Stadt muss eine starke Durchmischung der Nutzungen aufweisen. Es muss dort gewohnt werden. Es muss dort gearbeitet werden. Es muss Kultur, Ausbildung, Sport, all das geben, was wir heute für ein gutes Leben brauchen. Und alles muss möglichst kompakt zusammengefügt sein, muss auf möglichst wenig Raum verfügbar sein, damit die Bewegung zwischen den verschiedenen Orten, zwischen den verschiedenen Funktionen möglichst kurz, schnell und natürlich auch angenehm ist.

Je mehr diese Nutzungen miteinander verbunden sind, desto besser funktionierend ist die Stadt, weil die Nutzungen miteinander auch ein Wechselspiel eingehen und nicht nur zur Lebendigkeit der Stadt, sondern auch zu ihrer Lebensqualität beitragen.

Und natürlich sollte eine gute Stadt nicht eine Stadt nur für Reiche und auch nicht eine Stadt nur für Arme sein. Die unterschiedlichsten Einkommens- und Bildungsschichten sollten miteinander vermischt sein. Die Stadt war ja im Grunde immer, wenn sie funktioniert hat, ein Ort der Integration, ein ganz starker Ort der Integration. Viel mehr als das Dorf, viel mehr als das Land. Und das muss sie auch bleiben.

Für die europäische Stadt ist eine, sagen wir mal, moderate Dichte mit nicht allzu hohen Häusern, mit angenehmen Straßenräumen, mit angenehmen Platzräumen, mit schönen Gartenanlagen und Parkanlagen letztendlich das Beste. Es ist ein Mythos, dass man mit Hochhäusern in unseren Gegenden dichter baut als etwa mit einer fünfgeschößigen Bebauung. Wenn Sie ein Hochhaus bauen, brauchen Sie solche Abstandsflächen, damit Sie nicht die ganze Umgebung verschatten, dass die Dichte kaum wirklich höher wird. Ich denke, dass das Modell der Stadt des 19. Jahrhunderts weiterhin ein sehr tragfähiges Modell ist.

Die große Aufgabe, die wir Architekten haben, ist, neue Typologien zu entwickeln, die sich aus der Geschichte ableiten und die schwierige Balance zwischen Privatheit und Öffentlichkeit, zwischen Dichte und Großzügigkeit, zwischen einer steinernen Stadt und dem Grün, das natürlich inzwischen alle wollen, verwirklichen.

Große Teile unserer Städte, darunter die mittelalterliche Stadt und eben die Stadt des 19. Jahrhunderts, haben das Potenzial, modernisiert zu werden, verbessert zu werden. Sie stellen eine städtische Substanz dar, die wir erstens nicht missen möchten und mit der wir zweitens auch wirklich produktiv arbeiten können. Skeptischer bin ich gegenüber den großen Erweiterungen, die nach dem 2. Weltkrieg gebaut wurden. Diese Schlafstädte, diese Siedlungen, dieser Siedlungsbrei, der um unsere Städte herum gewuchert ist, macht inzwischen ja flächenmäßig den Hauptteil unserer Städte aus. Und da bin ich sehr unsicher, ob sich daraus noch etwas machen lässt. Ich glaube, die Dichte ist zu niedrig. Die Funktionen sind zu einseitig definiert. Diese Siedlungen sind immer noch von der Idee der Charta von Athen geprägt, dass man die Funktionen schön trennen sollte in der Stadt. Und von der Vorstellung, dass es jedem gegönnt sein sollte, ein Häuschen mit Garten zu haben. Dann wird das Häuschen halt immer kleiner, weil das Geld nicht reicht. Der Garten wird auch immer kleiner. Ich glaube, diese Art von Bebauung ist weder

zukunfts-fähig noch ist sie verwandelbar. Da wird es zu ganz radikalen Veränderungen kommen. Es kommt ja schon zu radikalen Veränderungen. Denken Sie nur an die Siedlungen der 60er- und 70er-Jahre, vor allem die Banlieues von Paris, die jetzt, wie ich finde, ein bisschen vor-eilig, großflächig gesprengt werden.

Natürlich darf es auch 300 Meter hohe Häuser geben, wenn ihre Funktion das wirklich verlangt, wenn ihre Sinnhaftigkeit in der Stadt das ermöglicht. Die Kathedralen des Mittelalters waren ja auch gewaltige Maßstabsbrüche in der Stadt. Sie versinnbildlichten die Macht der Kirche, aber letztendlich auch die Macht der Gemeinschaft. Problematisch finde ich es, wenn die neuen Monumente, die wir heute bauen, nichts mehr mit unserem kollektiven Verständnis zu tun haben. Wenn sie einer Bank gehören, einer Versicherungsgesellschaft oder Luxuswohnungen beinhalten. Für mich spricht noch etwas anderes, vielleicht sogar Wichtigeres, gegen diese Großstrukturen. In der Regel sind diese Großstrukturen sehr unflexibel und schwierig zu bewirtschaften. Es entsteht keine kleine Gemeinschaft im Quartier, es gibt nicht die Orte der Integration, des Austausches. Wenn man nur wohnt und nicht zusammenlebt, sind die sozialen Probleme vorprogrammiert.

Ich nehme für meinen Berufsstand schon in Anspruch, dass wir aufgrund unserer Ausbildung eine gewisse Kenntnis davon haben, welche städtischen Lösungen sich bewährt haben in der Geschichte und welche nicht. Allerdings denke ich auch, dass wir von den Menschen, die in unseren Wohnungen wohnen oder wohnen werden, viel lernen können.



Aus ihren Bedürfnissen und aus ihren Äußerungen. Ich glaube auch, dass wir das, was wir tun, vermitteln müssen. Aber zum Schluss muss so viel Vertrauen da sein, dass man einfach einen Architekten machen lässt. Die schönsten Stadtviertel, die es gibt, tragen ja eine Handschrift. Haussmann war sicher kein Engel und auch kein netter Mensch. Aber das, was er in Paris geschaffen hat, besitzt eine Einheitlichkeit und hat einen Charakter, die ihresgleichen suchen. Es ist großartig und Teil des Charmes, den wir heute Paris zuschreiben.

Die Idee, dass eine Stadt auf der Grundlage des Automobilverkehrs gebaut werden kann, ist natürlich eine Idee, mit der wir heute gar nichts anfangen können. Weil wir mittlerweile wissen, dass städtisches Leben und zwischenmenschliche Beziehungen – auch wenn es nur schnelle Blicke oder ein paar eilige Worte sind – nur geschehen, wenn man zu Fuß geht. Ich glaube, dass die Stadt der Zukunft die Fußgängerstadt ist. In der modernen Peripherie braucht jeder, der eine autonome Mobilität haben will, ein Auto. Das werden wir uns künftig weder ökonomisch noch ökologisch leisten können, ganz abgesehen davon, dass irgendwann einmal unser Erdöl zu Ende ist.

Ich glaube, dass die Fußgänger grundsätzlich den Vorrang haben sollten, und dass die Stadt zunächst einmal für die Fußgänger entworfen werden muss; erst danach muss man schauen, dass auch die Autos Raum finden. All das spricht noch mehr für die kompakte Stadt, für die Stadt der kurzen Distanzen, für die fußgängerfreundliche Stadt. Womit ich nie meine, dass die Autos ganz aus der Stadt verbannt zu werden brauchen.

Ein prinzipielles Problem der Stadtplanung besteht darin, dass man viele unterschiedliche Interessen und viele unterschiedliche Akteure hat. Es ist immer ein Seiltänzerstück, diese Interessen und diese Akteure zu koordinieren. Und letztendlich von der Politik stark, sehr stark mitbestimmt. Und von der Ökonomie: Weil Stadtplanung das beste Mittel ist, um sehr schnell Geld zu machen. Trotzdem gibt es einen Spielraum. Und ich glaube, dass man mit guter Stadtplanung auch Nachhaltigkeit erzeugen kann. Die kompakte Stadt, egal wie und aus welchen Materialien sie gebaut ist, ist an sich ungleich nachhaltiger, als die Peripherie. Man hat berechnet, dass eine kompakte Stadt etwa ein Drittel der Energie verbraucht als Suburbia. Das hat mit den Leitungen, aber auch mit der Frage der Mobilität zu tun. Und was die soziale Integration, die soziale Sicherheit anbelangt, das sind ja auch politische Probleme. Es hat mit der Kontrolle der Grundstückspreise zu tun, es hat mit dem sozialen Wohnungsbau zu tun, der jetzt plötzlich totgesagt wird, was ich gar nicht glaube. Ich glaube, wir brauchen den

die Landwirtschaft wird gefördert, auch subventioniert. Einige finden das eine falsche Investition. Ich glaube, es ist eine sehr gute Investition, denn erstens brauchen wir etwas zu essen. Zweitens lebt die kompakte Stadt, wie sie mir vorschwebt, letztendlich auch davon, dass hinter der klaren Kante, die ich mir wünsche – es muss nicht eine Stadtmauer sein, aber es muss eine Grenze geben –, auch wirklich wirkliche Landschaft beginnt. Die Landschaft kann nur geschützt werden, wenn sie benutzt wird, und die Benutzung der Landschaft ist die Landwirtschaft.

////////////////////////////////////

**Aber zum Schluss muss so viel Vertrauen  
da sein, dass man einen Architekten  
einfach machen lässt.**

////////////////////////////////////

sozialen Wohnungsbau genauso wie vor 20 Jahren. Ein kluger Stadtplaner sollte die Weichen so legen, dass soziale Maßnahmen zumindest möglich sind. Wir, als Architekten, können sie ja nicht umsetzen. Unsere Möglichkeiten sind beschränkt. Aber wir können die Wohnungsspiegel so gestalten, dass es größere und kleinere Wohnungen gibt, dass es unterschiedliche Anforderungen und letztendlich auch unterschiedliche Baupreise gibt.

Die Menschen ziehen nicht nur in die Stadt, weil sie Arbeit suchen. Sie ziehen in die Stadt, weil sie neben der Arbeit auch Orte suchen, wo sie freier sein können als auf dem Land. Wo es mehr Integrationsmöglichkeiten gibt als auf dem Land, wo es auch eine gewisse Anonymität gibt und eine gewisse Toleranz. Das schöne Wort „*Stadtluft macht frei*“ gilt mutatis mutandis bis heute. Aber die Stadt wird nur solange funktionieren, solange es neben ihr andere Strukturen gibt, dörfliche Strukturen, kleinstädtische Strukturen, einfach auch Landschaft; und da sind die Politiker gefragt. In der Schweiz passiert schon einiges,

**Fritz Kobi**

Dipl. Bauingenieur ETH Zürich, Verkehrsplaner  
ETH bürokobi GmbH

Fritz Kobi befasste sich als Oberassistent an der ETH Zürich mit Verkehrsplanung sowie Planung und Betrieb von Anlagen des öffentlichen Verkehrs. Als Kreisoberingenieur im Berner Tiefbauamt war er unter anderem zuständig für Planung, Projektierung, Bau sowie Betrieb von Kantonstraßen in der Region Bern und im Voralpengebiet. Er gilt als Erfinder des sogenannten „Berner Modells“, das im Straßenverkehr die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ins Zentrum rückt. Seit 2008 leitet Fritz Kobi eine eigene Beratungsfirma. Im In- und Ausland arbeitet er als Experte und Konsulent für Verkehrs- und Straßenplanung sowie für partizipative Prozesse. Er referiert an Fachhochschulen und im In- und Ausland über das „Berner-Modell“, über den „Stadtraum Straße“ und den neu entwickelten Planungsansatz „Koexistenz statt Dominanz“ im Straßenverkehr.



# FRITZ KOBI

## ETH ZÜRICH, VERKEHRSPLANER



Die Stadt der Zukunft weist Lebensqualität auf, weist Außenräume auf, die attraktiv sind. Wir gehen mit dem Klimawandel wahrscheinlich auch ein wenig Richtung Mediterranisierung. Die Leute halten sich wieder vermehrt draußen auf.

Im Verkehr sinken die Geschwindigkeiten. Es wird so sein, dass wieder im Fuß- und Velobereich der tägliche Einkauf gemacht werden kann, zum Teil vielleicht noch mit dem öffentlichen Verkehr. Jedoch viele FußgängerInnen, viele Radfahrende. Dies wird die Stadt auszeichnen. Die Stadt wird attraktive Lebensräume haben. Die Straßen werden weniger trennen. Ein Teil des Lebens findet wieder im öffentlichen Raum statt. Das wäre sehr gut auch im Hinblick auf die soziale Sicherheit, dass man sich sicher fühlt im öffentlichen Gebiet. Dies ist wichtig. Wenn ich mich nicht sicher fühle, nehme ich das Auto.

Das ist für mich so der Rahmen der Stadt der Zukunft, und da sind für mich zwei Faktoren maßgebend. Der eine Faktor ist der Mensch. Der Mensch will eigentlich wieder zurück in die Stadt, wo viele Attraktivitäten sind, wo die Arbeitswelt auch vielfältiger ist, Kultur, Einkaufen, wo die sozialen Kontakte vielschichtig sind. Es ist wieder „in“, in der Stadt zu leben, ein Megatrend eigentlich weltweit. Und der zweite Faktor ist bei uns in der Schweiz die Raumplanung. Vor einem Jahr haben wir ein neues Raumplanungsgesetz angenommen mit dem Grundsatz des haushälterischen Umganges mit dem Boden. Und da kommt natürlich die Forderung: Verdichtet innen und nicht immer weiter nach außen auf die grüne Wiese. Das wird dann zu ganz neuen Herausforderungen an den Umgang mit dem Verkehr, der Mobilität, führen. Ein Paradigmenwechsel zwingend erforderlich. Vielleicht gibt es noch punktuelle Entwicklungen an der Peripherie, praktisch eine Stadterweiterung. Ich denke in Wien an Aspern, die Seestadt. Was heißt das für den Verkehr? Das ist immer die Frage, wenn eine Stadtentwicklung, eine Gebietsentwicklung abläuft: Wie viel Autoverkehr wird erzeugt? Man macht dann ein Verkehrsmodell und sagt, so viel Autoverkehr gibt es und für das bauen wir nun die Ver-

kehrsanlagen. In einer dichten Stadt der Zukunft muss diesbezüglich ein Umdenken stattfinden, in der Politik, in der Verwaltung, bei den Investoren, bei den Leuten. Denn die Frage wird lauten: Wie viel Autoverkehr darf eine Siedlung noch produzieren, damit das Ganze verträglich bleibt? Sie können ja die Straßenfläche in einer dichten Stadt nicht mehr erweitern.

Eine Straße hat verschiedene Funktionen in einer Ortschaft. Die Schere zwischen dem Maßstab Auto und den Wertvorstellungen der Menschen ist auseinandergegangen, die muss wieder zusammengefügt werden. Es gibt nicht nur den Maßstab Auto in einer Ortschaft. Es gibt den Maßstab des Ladenbesitzers. Es gibt den Maßstab der FußgängerInnen. Es gibt den Maßstab für Velofahrende. Also es gibt ganz viele Maßstäbe, und man muss eigentlich eine Koexistenz, ein Miteinander erreichen und nicht alles dem Auto opfern.

Stadtplanung und Verkehrsplanung – lange Zeit waren es einfach zwei Disziplinen. Die Architekten machten ihre Städte, ihre Hochbauten und die Ingenieure sagten, wie der Verkehr abzuwickeln ist. Und das ist ja heute immer noch eine Gratwanderung. Es gibt gute Beispiele, wo die beiden Disziplinen zusammenarbeiten. In einem Team, das wirklich versucht, alle Gesichtspunkte einzubringen und gesamtheitlich zu denken und zu arbeiten.

Wenn eine Straße zur Wohnstraße umgestaltet werden soll, zieht man die Einwohner bei. Es ist ja ihre Straße, sie leben dort. Und so war es auch beim Projekt der Ortsdurchfahrt in Zollikofen. Wir sagten dem Gemeinderat: Ja, aber ihr lebt dort. Wo der Schuh drückt, das wissen eure Leute und nicht wir. Und das möchten wir abholen. Und wir, als Planende, als Ingenieure, auch mit Architekten im Team, müssen anschließend die Lösungen finden. Und die Leute können noch Inputs geben, sagen, wo könnte man das Projekt noch verbessern. Das Projekt nicht eben nur projektieren, sondern eigentlich weiterentwickeln. Später zeigt sich, dass nicht riesige Beschwerden die Projekte jahrelang verzögern. Da ist eine positive Erwartungshaltung in der Bevölkerung feststellbar.

Ich glaube, da begreifen dann plötzlich auch Leute, die bisher das so nicht gesehen haben, das wäre doch auch ein Weg. In unseren Projekten habe ich die Moderation übernommen. Wir haben immer wieder versucht, Konsense zu erreichen. Es gab auch nie Abstimmungen. Sind wir alle einverstanden, so geht es weiter. Es war auch ein gemeinsames Erarbeiten: die Verwaltung des Kantons, die Straßenverwaltung, die Leute im Dorf oder in der Ortschaft oder im Quartier, die bearbeitenden Ingenieur- und Architekturbüros. Es war ein gemeinsames Erarbeiten.

Das holländische Modell des Shared Space, der Gemeinschaftsstraße, muss ich ehrlich sagen, kannten wir in den 80er-Jahren und auch später noch nicht. Erst so 2007/2008 hat man sich zum ersten Mal getroffen. Wir haben an sich schon 2002 unser erstes Shared-Space-Projekt in einer kleinen Gemeinde realisiert und dann das wegweisende 2004 in Köniz. Rückblickend sind wir eigentlich zu den gleichen Ergebnissen gekommen wie die Holländer. Und das finde ich das Spannende, dass man unabhängig voneinander auf gleiche Ergebnisse, gleiche Erkenntnisse gestoßen ist.

In der Schweiz haben wir immer von Koexistenz gesprochen, nicht von Shared Space. Aber das Wichtigste, das wir bereits bei unserem Projekt in Zollikofen festgestellt haben, ist, dass die Leute, wenn der Verkehr ein wenig an Geschwindigkeit verliert, wenn man gewisse bauliche Elemente macht – wie Mittelstreifen – in einer Ortschaft, wo links und rechts Geschäfte sind, dass die Leute plötzlich flächig queren. Überall, nicht nur auf den Fußgänger- oder Zebrastreifen. Und das ist ja eine Qualität. Ich gehe direkt von einem Geschäft ins andere, auch in einem Quartierzentrum, in einem Stadtzentrum, in einem Ortszentrum. In Zollikofen ist immer noch Tempo 50, aber über die Gestaltung,



über die architektonische Einbindung – auch dass Leute wieder entlang der Straßen gehen, queren – ist die Geschwindigkeit gesunken. Das ist eigentlich der Schlüssel. Da haben wir gemerkt, Geschwindigkeit ist wichtig, ja ausschlaggebend. Es kamen plötzlich Ladeninhaber, Geschäftsinhaber und sagten, unsere Umsätze sind gestiegen und jetzt kommen die Leute von der anderen Straßenseite wieder zu mir. Die Zahl der Unfälle ist zurückgegangen. Rund ein Drittel weniger Unfälle. In der Folge hat die Gemeinde Zollikofen ihre Ortsplanung revidiert und die Großverteiler Migros und COOP haben, statt auf der grünen Wiese, im Zentrum ihre neuen Geschäfte realisiert. Die neuen Gebäude dieser Gesellschaften öffnen sich wieder gegen die Straße hin. Sie präsentieren einen gewissen Teil der Ware und das ist sehr wichtig, weil sich dann dort Leute aufhalten. Und wo sich Leute aufhalten, sinken sofort die Geschwindigkeiten. Das sind die richtigen Schritte in Richtung Verdichten. So eine dichte Stadt zeichnet sich aus durch mehr Fußgängerverkehr, mehr Veloverkehr, mehr öffentlichen Verkehr, weniger Autoverkehr. Also das Ganze geht in Richtung Stadt der Zukunft.

Das Berner Modell, respektive unsere damaligen Projekte, gehen von der politischen Vorgabe der Drei-V-Strategie aus: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern auf den öffentlichen Verkehr, auf den Langsamverkehr, und Verkehr verträglich ausgestalten.

Verkehr vermeiden heißt Verdichten nach innen. Es ist nicht die Anzahl der Bewegungen, die wir vermeiden. Was wir möchten, sind kürzere Distanzen. Man sieht, dass dichtere Siedlungen weniger Verkehrsleistung, also Personen-Kilometer mit dem Auto im Jahr, erzeugen. Wenn wir mit Straßenumgestaltungen das Verdichten im Zentrum ermöglichen,

wenn wir dort funktionierende, wirtschaftlich und verkehrlich funktionierende Zentren haben, dann vermeiden wir Verkehr.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist wichtig. Das Angebot muss auch stimmen, die Leute müssen einen Platz im Bus finden oder in der U-Bahn oder in der Straßenbahn. Das Zweite ist die Parkraumbewirtschaftung bei den Einkaufsgeschäften, aber auch bei neuen Arbeitsplätzen. Es gibt ein schönes Beispiel gerade in Köniz, am Hauptsitz von Swisscom Mobile mit etwa 1.800 Arbeitsplätzen. Da gibt es nur noch 120 Parkplätze, inklusive der Betriebsfahrzeuge. Da können nicht mehr viele Leute mit dem Auto zur Arbeit kommen. Sie müssen mit dem Bus oder mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen. Dahinter steht natürlich eine Mobilitätsberatung. Viele Leute wissen ja heute nicht mehr, wie ich einen Fahrplan lesen muss. Das ist also auch dazugekommen, das ganze Mobilitätsmanagement. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurde aber auch Neuverkehr durch Pendler induziert. Mit der Schnellbahnlinie zwischen Bern und Zürich, 55 Minuten Fahrzeit, da induziert der öffentliche Verkehr natürlich das Pendeln.

Schulweg selbstständig zurücklegen können, das ist eine Qualität. Oder auch zur Freundin, zur Kollegin am Nachmittag zu Fuß alleine zu gehen, ist eine Qualität. In Wabern – 20.000 Fahrzeuge, alle vier Minuten pro Richtung eine Straßenbahn – da gehen die Kinder ab dem ersten Schuljahr selbstständig über diese Straße.

Auf dem Zebrastreifen hat bei uns in der Schweiz der Fußgänger Vortritt. Unsere Untersuchungen haben gezeigt, dass der Fußgänger ohne zu schauen über die Straße geht. Er erzwingt sich den Vortritt, und das ist gefährlich. Die Unfälle auf den Fußgängerstreifen haben ja auch zugenommen. Bei Tempo 30, keine Zebrastreifen, können die Leute überall queren. Dann nehmen sie wieder Blickkontakt auf, Autofahrende und FußgängerInnen schauen einander an, bevor die Querung stattfindet und kommunizieren miteinander. Die Autofahrenden signalisieren durch ein wenig weg vom Gas oder mit Handzeichen oder irgendwie, du kannst rüber. Die Verkehrssicherheit wird verbessert, was dann auch bewiesen werden konnte.



## **Identität ist wichtig, dann sind wir auch zufrieden und glücklich.**



Das dritte V, Verkehr verträglich abwickeln. Ziel der Verträglichkeit ist, dass die Anliegen aller Verkehrsteilnehmer, dass die Anliegen der Umwelt und dass die Anliegen der anstoßenden Geschäfte, Anwohner unter den berühmten einen Hut zu bringen sind. Es braucht ein Ambiente, dass ich dort einkaufen gehe, flanieren gehe. Wenn man von einer Belastbarkeit ausgeht und sagt, dieses Gebiet trägt soundso viel Autoverkehr, und feststellt, dass wir uns der Belastbarkeitsgrenze nähern, dann müssen wir Maßnahmen ergreifen: Fördern des öffentlichen Verkehrs, Eindämmen des Autoverkehrs, Gegensteuern. Da kommt nun das Element des Beobachtens und Steuerns dazu, Monitoring und Controlling. Das brauchen wir.

Die Bewegungsfreiheit der Kinder ist sehr wichtig. Bei uns ist die Quartierstraße der Spielplatz der Kinder, dort wird Fußball oder Eishockey oder Straßenhockey gespielt. Das Zweite: Es ist äußerst wichtig, dass die Kinder den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad gehen können, alleine und nicht mit dem Taxi Mama oder Taxi Papa. Zum Dritten: Die Persönlichkeitsschulung findet auch auf dem Schulweg statt. Also den

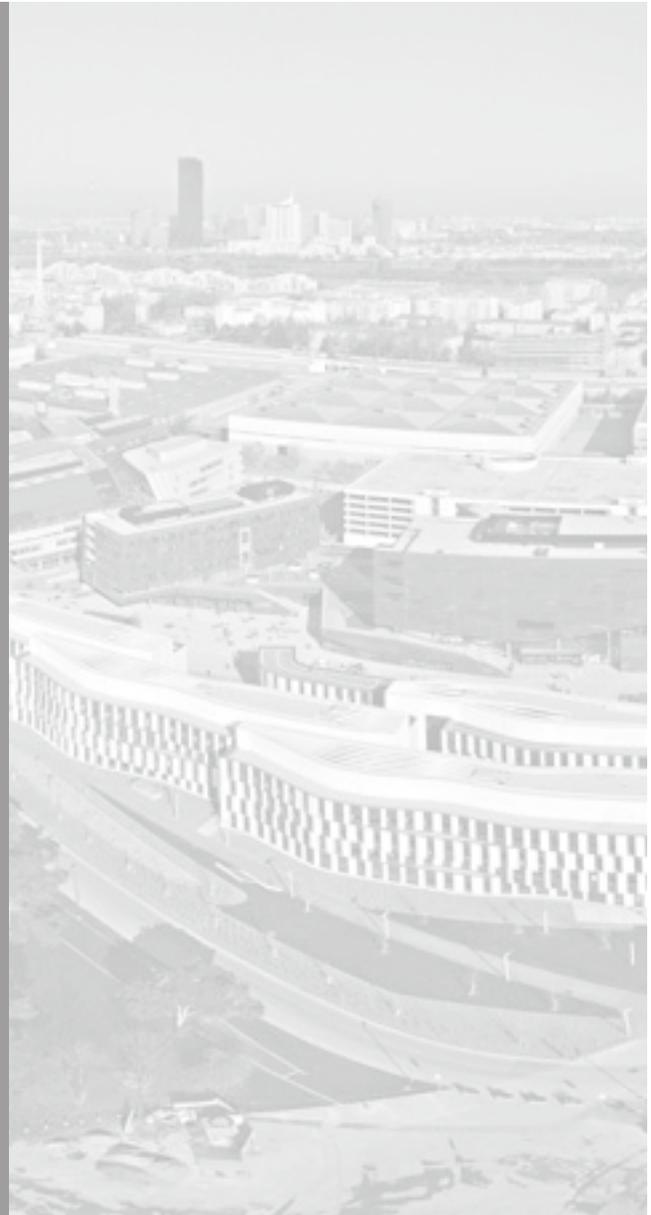
Es wird auch in Zukunft Lichtsignalanlagen geben. Zum Teil brauchen wir sie, um dem öffentlichen Verkehr die Priorität zu geben. Man sieht ja auch an Schnittstellen, wie an Bahnhöfen oder wichtigen Umsteigepunkten, dass der Fußverkehr den öffentlichen Verkehr zum Erliegen bringen kann. Aber es wird viel mehr Straßen geben, die selbsterklärend sein werden. Und es wird wahrscheinlich Ampeln geben an den Eingängen zu den Zentrumsbereichen. Also sprich Richtung Dosieren des Verkehrs. Nur so viel Autoverkehr reinlassen, dass es im Zentrum immer funktioniert.

Die Philosophie, die hinter dem Berner Modell steckt, ist wichtig. Die Planungsphilosophie, wie gehe ich mit dem Verkehr um, mit der Mobilität, mit dem Zusammenwirken von Stadtentwicklung und Verkehr. Das ist das eine. Das andere ist, wie gehe ich mit den Einwohnern um. Beziehe ich die mit ein, mache ich faire, ehrliche Prozesse, damit auch deren Anliegen miteinfließen und wir zu Städten kommen, wo sich die Leute wieder mit der Stadt, mit ihrem Wohnbereich identifizieren. Identität ist wichtig, dann sind wir auch zufrieden und glücklich.

### **Konrad Paul Liessmann**

Univ. Prof. Mag. Dr., Universität Wien,  
Institut für Philosophie

Konrad Paul Liessmann ist Universitätsprofessor für Methoden der Vermittlung von Philosophie und Ethik an der Universität Wien. Er ist Essayist, Literaturkritiker und Kulturpublizist. Er wurde im Jahr 2006 zu Österreichs „Wissenschaftler des Jahres“ gewählt. Er studierte Germanistik, Geschichte und Philosophie in Wien, erwarb 1976 das Magisterium, promovierte 1979 und habilitierte sich zehn Jahre später. 1995 wurde er zum außerordentlichen Universitätsprofessor am Institut für Philosophie der Universität Wien ernannt, 2011 auf die Professur für Methoden der Vermittlung von Philosophie und Ethik an der Fakultät für Philosophie und Bildungswissenschaft der Universität Wien ernannt. Seit 2011 ist er Vizekanzler der Universität Wien und Vizekanzler der Fakultät für Philosophie und Bildungswissenschaft der Universität Wien. Er hat zahlreiche wissenschaftliche und essayistische Veröffentlichungen zu Fragen der Ästhetik, Kunst- und Kulturphilosophie, Gesellschafts- und Medientheorie, Philosophie des 19. und 20. Jahrhunderts und Bildungstheorie publiziert. Seit 1996 ist er wissenschaftlicher Leiter des „Philosophicum Lech“ und Herausgeber der gleichnamigen Buchreihe im Zsolnay Verlag.



# KONRAD PAUL LIESSMANN

## PHILOSOPH, UNIVERSITÄT WIEN



*„Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll, Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Wasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.“*

Karl Kraus

Worauf Kraus anspielt, war natürlich, dass man von einer Stadt bestimmte Formen von Infrastruktur erwarten kann. Dass das in hohem Maße auch die Attraktivität urbaner Lebensräume ausmacht. Dass es aber nicht zur Aufgabe der Stadt gehört, für das innere Wohlbefinden zu sorgen. Karl Kraus hat vielleicht übersehen, dass die Frage, wie eine Stadt gestaltet ist, welche Architekturen es dort gibt, wie die Infrastruktur aussieht, auf die Frage, fühle ich mich wohl, möchte ich dort leben, möchte ich dort bleiben, möchte ich dort arbeiten, wohnen, nicht ohne Bedeutung bleibt. Man könnte diesen viel zitierten Satz von Karl Kraus ja auch so verstehen: Wenn eine Stadt diese bestimmte Infrastruktur bietet, dann kann ich auch gemütlich sein. Das heißt also, die Frage, die Karl Kraus aufgeworfen hat, ist schon die, die uns auch immer wieder beschäftigt, welche infrastrukturellen architektonischen Gegebenheiten erfüllt sein müssen, damit sich so etwas wie ein urbanes Lebensgefühl entwickeln, etablieren kann. Das lässt sich ja nicht einfach beziffern. Es gibt Städte, wo man sich lieber aufhält als in anderen oder Stadtvierteln, wo man sich wohler fühlt als in anderen. In der neueren ästhetischen Theorie sprechen wir von dieser ganz zentralen Kategorie der Atmosphäre, die hier eine Rolle spielt. Wahrnehmungstheoretisch gesehen, nehmen wir überhaupt, bevor wir noch Einzelheiten wahrnehmen – Straßenzüge, Verkehr, Architektur, Menschen, was auch immer – die Atmosphäre wahr. Und Atmosphären sind genau dadurch definiert, dass sie nicht definiert sind. Eine moderne Stadt muss notgedrungen ihre spezifische, individuelle Atmosphäre erzeugen.

Zu einer europäischen Stadt gehört im hohen Maße ihre Geschichte, die gleichzeitig auch zu ihrem Problembestand zu zählen ist. Das unter-

scheidet die europäischen Städte auch sehr von vielen Städten in anderen Regionen dieser Erde. Sie reichen tief in die Vergangenheit zurück. Die meisten wirklich wichtigen europäischen Städte haben antike Wurzeln, die bis heute in einer bestimmten Struktur spürbar sind. Zweitens bedeutet tief zurück in die Vergangenheit, dass eine europäische Stadt ein aufgeschlagenes Geschichtsbuch ist. Dass man unterschiedliche historische Schichten in der Bebauung der Stadt entdecken kann. Architektonische Bau-Dokumente, auch Infrastruktur-Dokumente sind so etwas, wie gespeicherte Erinnerungen. Gerade diese historische Gewachsenheit muss Städteplanern sehr oft natürlich ein Dorn im Auge sein, weil sie mit bestimmten modernen Bedürfnissen nicht korreliert. Winkelige Gassen, auf eine mittelalterliche Stadt zurückzuführen, taugen einfach nicht für modernen Autoverkehr. Aber europäische Städte sind deshalb europäische Städte, weil sie historisch gewachsene Zentren haben: mit allen Vor- und Nachteilen.

Urbanität ist eine Art von sozialer Maschine, die es erlaubt, dass Menschen unterschiedlichster Herkunft, unterschiedlichster Überzeugung, unterschiedlichster Lebenskonzepte, unterschiedlichster Tätigkeiten auf engstem Raum irgendwie miteinander leben können und miteinander auskommen können. Natürlich ziehen Menschen in die Stadt, weil sie von dieser Integrationskraft wissen. Auf der anderen Seite war es immer auch ein Konzept von Stadt, „Integration“ nicht unbedingt als ein inkludierendes Miteinander zu verstehen, sondern als ein sich wechselseitig tolerierendes Nebeneinander. Die Städte waren eigentlich immer multikulturell. Aber diese Vielfalt hat sich jetzt nicht in einem ständigen Durcheinander und Miteinander geäußert, sondern die Stadt als der Raum, der es auch erlaubt, dass Menschen zwar zusammenleben, aber im Zusammenleben nebeneinander leben können.

Ohne Kunst, ohne Kultur, ohne Wissenschaft, ohne Bildung und die entsprechenden, auch städtebaulichen und architektonischen Dokumente, ist eine Stadt keine Stadt. Das heißt also, dass man moderne architekto-



nische Akzente setzen soll. Nur Bürohäuser, nur Banken wäre ein bisschen wenig. Moderne Architekten sollen auch Museen gestalten können, Theater oder, wie in Paris, eine Nationalbibliothek bauen können. Das macht das wirklich Urbane aus. Raiffeisen-Architektur gibt es auch am flachen Land. Das Zweite, das Entscheidende: Die Bewohner der Stadt, egal von welchem Herkunftshintergrund sie kommen, egal mit welchen

Was die sozial durchmischte Stadt betrifft, gibt es die Vorstellung, dass das ein Ideal wäre, dass unterschiedliche Generationen, Alte, Junge, Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft, unterschiedlicher ökonomischer Standards miteinander leben. Ich weiß gar nicht, ob das in jeder Hinsicht so gut wäre. Oder dass es Regionen gibt, wo man sagen kann, das ist Jugendkultur. Und dann gibt's wieder andere



**Urbanität ist eine Art von sozialer Maschine,  
die es erlaubt, dass Menschen unterschiedlichster  
Herkunft und unterschiedlichster Überzeugung  
miteinander auskommen können.**



Lebenskonzepten sie kommen, sie müssen das Gefühl haben, dass sie alle gemeinsam in einer Stadt leben und dass diese Stadt und das Zusammenleben in dieser Stadt und die Art und Weise, wie sie dieses Zusammenleben regeln, das sind ihrer aller Angelegenheiten. Also das, was man wirklich engagierte Bürgerschaft, also das, was den Citizen auszeichnet, das gehört unbedingt zum Stadtleben, damit eine Stadt eine wirkliche Stadt ist.

Regionen, wo Menschen mit anderen Interessen leben und arbeiten. In einem Punkt allerdings würde ich auch diese Durchmischungskonzeption ganz stark vertreten. Wir hatten ja auch schon Phasen, in denen man Bürozentren gehabt hat, wo kein Mensch mehr gewohnt hat und Wohnsiedlungen, wo kein Mensch mehr gearbeitet hat. Also solche Differenzierungen halte ich wirklich für ganz fatal. Wenn man hier nicht wirklich sehr klug planend und steuernd eingreift, hat man sofort Geschäftsstraßen, wo überall die internationalen Ketten sind, kein



Einheimischer, kein Betrieb mehr angesiedelt ist. Wir haben sofort die Wohnsilos und Wohnstraßen und wir haben die Bürotürme, wo kein Mensch mehr am Abend anzutreffend ist. Das wäre echt deprimierend.

Ich kann auf der einen Seite diesen alten Konzeptionen des menschlichen Maßes viel abgewinnen. Und wir haben auch das Gefühl, dass Architektur, Wohnhäuser, Wohnräume, Straßenzüge, die mit dem Menschen und seinen Bedürfnissen korrespondieren, ästhetisch ansprechender erscheinen, als wenn wir das Gefühl haben, hier regieren andere – vielleicht notwendige – aber es regieren andere Bedürfnisse. Es gibt wenig Menschen, die achtspurige Stadtautobahnen wirklich als Inbegriff der ästhetischen Gelungenheit bezeichnen werden.

Auf der anderen Seite ist es natürlich auch so, dass es eine ästhetische Faszination ausüben kann, wenn dieses menschliche Maß überschritten wird, transzendiert wird, wie es etwa das moderne Hochhaus darstellt. Dieses in die Höhe Bauen fasziniert uns. Seit dem Turm zu Babel fasziniert uns das. Und sehr viele Stadtsilhouetten leben davon. Was man sich wünschen kann, ist, dass es sich hin und wieder eine Stadt auch leisten kann, ein Gebäude hinzustellen, wo das Ästhetische vorrangig ist. Das mögen dann exzentrische Bauten sein. Auch das gehört zur Attraktivität einer Stadt, dass es exzentrische Bauten gibt, an denen man sich auch entzünden kann. Über die man auch debattieren kann. Stadtarchitektur hat bis zu einem gewissen Grad eine provozierende Funktion, weil dadurch der Bürger auch aufmerksam gemacht wird, was möglich ist. Weshalb Städte zum Tourismusmagneten werden können? Die Stadt als solche, das Ensemble, das Ambiente, die Spannung zwischen unterschiedlichen architektonischen Stilen und Epochen, die hier

herrschen können, die unterschiedlichen Lösungen, die man in Berlin, in Wien, in München, in Paris, in Rom, in London gefunden hat, auf Grundlage von völlig unterschiedlichen historischen Entwicklungen. Das finde ich sehr, sehr spannend. Und dann gibt es natürlich auch europäische Städte, die es durch ihre Geschichte nahezu verbieten, dass man zusätzlich architektonische Akzente setzt. Ich möchte am Markusplatz kein Hochhaus.

Ich weiß es nicht, ob es zu einem gelungenen Konzept von Urbanität gehört, wenn Städte grenzenlos werden. Wenn diese Prognose stimmt, dass in naher Zukunft ein Großteil – zwei Drittel, drei Viertel – der Bevölkerungen in urbanen Ballungszentren leben wird, dann ist da kein Gleichgewicht mehr. Das heißt, da muss man schon überlegen, was das dann tatsächlich bedeutet. Gleichzeitig stimmt die These, dass die Welthaltigkeit von Stadt kommt. Urbanität ist Inbegriff der Welt im Guten wie im Bösen übrigens. Die großen Verbrechen, die großen Sünden, die großen Laster gab es zumindest früher nur in der Stadt. Wenn die Grenzen verschwimmen, verschwindet auch diese Welthaltigkeit, und damit auch die Möglichkeit, die Identität, das Wesen, das Besondere, die Ambivalenz des Lebens in der Stadt tatsächlich zu bestimmen. Riesige Areale, besiedelt durch Betonarchitektur, Einkaufszentren, Tankstellen und Stadtautobahnen, und man fährt endlos und es ändert sich nichts, das ist wirklich nicht meine Vorstellung von Urbanität. Und was mir besonders paradox erscheint, ist, dass diese sich beschleunigende Landflucht und die Ausdehnung der Städte zu einer Zeit passiert, wo wir aufgrund der modernen Kommunikationstechnologien seit Jahren gesagt bekommen: Du musst jetzt nicht mehr in die Stadt, du kannst am Land arbeiten. Du hast dort einen Internetanschluss. Du brauchst nicht mehr in die Nationalbibliothek, du kannst dir virtuell alle Bücher dieser Erde über Google Books herunterladen. Du brauchst nicht mehr in die Oper, du kannst dir über den Klassik-Kanal alle Opern dieser Welt am Bildschirm anschauen. Warum ist das so, noch dazu, wo die Stadt zunehmend mit Problemen zu tun hat, die man früher nur von Dörfern kannte? Soziale Kontrolle zum Beispiel. Überall Kameras, überall Beobachtungen, überall Datenspuren, die man hinterlässt, überall Kontrolle. Schlimmer konnte der beißende Blick einer Dorfgreißlerin auf den Zustand ihrer Kundin auch nicht gewesen sein. Was treibt Menschen heute noch in die Stadt? Das wär vielleicht einmal eine Frage.



Neue Urbanität in ländlichen Räumen. Projekt: Wohnen & Arbeiten in Neupölla, Waldviertel, NÖ. raith nonconform architektur vor ort, 2009.



### **Erich Raith**

Architekt Ao. Univ. Prof. DI Dr.  
Technische Universität Wien, Fachbereich Städtebau

Erich Raith studierte von 1973 bis 1982 Architektur an der TU Wien. Seit 1991 Assistent am Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien. Danach Lehrbeauftragter für Stadtmorphologie an der TU Wien. Raith promovierte 1996. Drei Jahre später Habilitation zum Universitätsdozenten für das Fach Stadt- und Siedlungsmorphologie. Seine Habilitationsschrift zum Thema „Stadtmorphologie. Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten“ ist im Jahr 2000 im Verlag Springer Wien/New York, erschienen. Er war von 1999 bis 2010 Vorstand des Instituts für Städtebau und Raumplanung an der TU Wien. Arbeitsschwerpunkte sind Städtebau und Wohnbau.

# ERICH RAITH

## ARCHITEKT, TU WIEN



„Der Mensch ist nicht zum Bauern geboren“, sagt Dirk Althaus in einem der ersten Bücher über Stadtökologie. Die Menschheit ist bekannterweise die längste Zeit ihres Bestehens als jagende und sammelnde Gesellschaft irgendwo durch die Naturlandschaft gezogen und die Verhaltensforscher erklären uns, dass wir immer noch genauso funktionieren, sowohl was unseren Körper betrifft, was unsere Stressbewältigungsstrategien betrifft, als auch was unser soziales Gefüge betrifft. Auch die Raumwahrnehmung. Jäger und Sammler nehmen den Raum viel elastischer wahr. Entfernungen werden nicht in Metern oder Kilometern gemessen, sondern im Ausmaß der Anstrengung, die es braucht, eine bestimmte Distanz zu überwinden. Wenn wir mit dem Rad unterwegs sind oder zu Fuß und nicht mit fossiler Energie angetrieben, und wir stehen vor einem Hügel, überlegen wir uns genau, ob wir den kurzen Weg oben drüber nehmen oder einen langen Umweg in Kauf nehmen und dafür im Ebenen bleiben dürfen. Irgendwo im Kleinhirn wissen wir, welche Route mehr Kraft kostet und das haben wir wahrscheinlich Hunderttausende Jahre antrainiert. Dirk Althaus kommt dann zu dem Punkt und sagt: *„Nach der freien Wildbahn ist der städtische Lebensraum der zweitbeste Lebensraum für Jäger und Sammler“*. Ich würde mittlerweile sagen *„Nein, die Stadt ist noch viel besser für Jäger und Sammler, als es die freie Wildbahn je war“*, weil wenn wir in den Supermarkt gehen, um dort zu jagen und zu sammeln, sind wir nicht den Risiken ausgesetzt, und wir haben auf engem Raum eine unverhältnismäßig größere Auswahl an Beute, die wir dann mit nach Hause tragen können.

Ich würde wissenschaftlich ganz unkorrekt sagen: Hinter der Verstädterung, die global stattfindet, steckt auch dieser Motor, dass der Mensch eben nicht dazu geboren ist, ein Bauer zu sein, sondern dass er so leben will, wie Jäger und Sammler. Bauern müssen unglaublich viel arbeiten und haben ständig die Natur gegen sich. Sie müssen ständig schauen, dass ihnen nicht die Erdkrume davongeschwemmt wird, dass sie mit Überschwemmungen fertig werden, dass sie mit Unkraut fertig werden. Bauern sind in einem permanenten Rüstungswettlauf mit

der Natur. Und für dieses Übermaß an Arbeit werden sie ganz schlecht belohnt. Weil alle Überschüsse durch ein weiteres Bevölkerungswachstum aufgefangen werden. Bäuerliche Gesellschaften sind immer total am Limit und leben mit einem extrem hohen Risiko.

Städte sind Phänomene einer ganz bestimmten Phase in der Menschheitsentwicklung. Sie sind aufgetaucht mit der Sesshaftwerdung in einer agrarischen Welt, weil diese verwaltet und militärisch abgesichert werden musste. Auch Innovation wurde in der Stadt generiert.

Diese Städte verschwinden zurzeit von der Erdoberfläche, weil man sie in der Form nicht mehr braucht. Es gibt eine wunderbare Skizze von Cedric Price, die Ancient City als ein Ei: die harte Schale rundherum und einen saftigen Dotter in der Mitte, das ist die Kathedrale oder der Marktplatz. Diese alte Stadt ist nie wirklich im Gegensatz zum Land gestanden. Es waren zwei untrennbar miteinander verknüpfte Komponenten eines Systems.

Dieses System konnte erst aufgeknackt werden durch Einsatz fossiler Energie. Dadurch wurde ein ganz anderes Flächenmanagement zugelassen als vorher, als man die Sonnenenergie flächendeckend von der Erdoberfläche abernten musste. Man hat durch die Eisenbahnen ganz andere Transportleistungen gehabt, ganz andere Distanzen überwinden können. Die Wirtschaft hat sich umgebaut. Die Erdoberfläche hat sich umgebaut. Bei Cedric Price ist diese industrielle Großstadt ein Spiegelei. Sie hat die Eierschale verloren. Sie rinnt irgendwie aus ins Umland. Aber man kann immer noch die Kernstadt, den Dotter, erkennen. Rundherum hat man das Eiklar, vielleicht mit ein bisschen ausgefransten Rändern. Und rundherum ist immer noch irgendwie Land. Die moderne Stadt ist bei Cedric Price dann die Eierspeise, das Rührei. Mittlerweile ist diese Eierspeis über die ganze Erdoberfläche verkleckert. Dort, wo die Eierspeis noch halbwegs kompakt ist, sagen wir jetzt Stadt dazu. Dort, wo die Eierspeis Hohlräume und Löcher hat, sagen wir Land dazu.



Der Umwelthistoriker Rolf Peter Sieferle spricht deswegen auch von der totalen Landschaft als einer heutigen territorialen Organisation, in der alles das aufgeht, was einmal Stadt und Land war, und wo ganz neue Phänomene wie der Urban Sprawl usw. dazukommen.

Ich würde allen Stadtplanern und allen Raumplanern und Regionalplanern empfehlen, die Begriffe Stadt und Land nicht mehr zu verwenden, weil sie konzeptionell nicht mehr funktionieren. Wie wenn ein Koch probieren wollte, die Eierspeis auseinanderzusortieren, damit er wieder einen Dotter und ein blütenweißes Eiklar hat. Das kann nicht funktionieren. Wir können uns nur bemühen, eine Gourmeteierspeis zu machen.

Das heute mehr oder weniger allgemein akzeptierte Leitbild für europäische Stadtentwicklung ist die dichte Stadt, die kompakte Stadt, die Nutzungsgemischte Stadt, die Stadt der kurzen Wege. Ich würde den Begriff „*Nutzungsmischung*“ durch „*Nutzungsoffenheit*“ ersetzen. Urbanität entsteht nicht, wenn sich schlaue Planer bestimmte Nutzungen ausdenken und dann für ewige Zeiten an einem bestimmten Standort festschreiben. Eine Kernfrage ist, wie wir mit den Veränderungsdynamiken der Gesellschaft umgehen. Die Lösung kann nur sein, dass wir räumliche Ressourcen schaffen, in denen dynamische Selbstorganisations- und Selbstregulationsprozesse einer urbanen Gesellschaft stattfinden können. Also eine Planungs- und Baukultur, die auf Transformation abstellt, die diesen prozessualen Aspekt in den Vordergrund stellt. Wien ist eine Stadt, die lustvoll in goldene Zeiten zurückblickt. Da gibt es sehr starke Kräfte der Beharrung, man will alles schützen, Denkmalschutz, Schutzzonen, Weltkulturerbe. Man fürchtet sich vor jeder Veränderung, sogar wenn eine Einkaufsstraße in eine Fußgängerzone

verwandelt werden soll. Diejenigen, die diese Form der Bewahrung betreiben, arbeiten nicht an einer Steigerung der Vitalität dieser Stadt, sondern an der Mumifizierung. Auf der anderen Seite gibt es auch Leute, die am liebsten alle Kulturlandschaften und alles, was da ist, niederbügeln würden, um der eigenen oder der zeitgenössischen Genialität Raum zu verschaffen. Das sind zwei todeszentrierte Szenarien: die Erstarrung und die radikale Veränderung. Dazwischen muss es einen dritten Weg der Weiterentwicklung geben. Einen evolutionären Weg, der in der Lage ist, mit den vorhandenen baulich-räumlichen Ressourcen intelligent umzugehen. Und Bestehendes zu transformieren. Weil wir wissen, dass sich nichts schneller ändert, wie ganz bestimmte Arbeitsweisen, Funktionen, auch Lebensstile. In dem Augenblick, wo wir sagen alle unsere Baulichkeiten müssen für eine bestimmte Funktion maßgeschneidert werden, handeln wir uns das Risiko ein, dass wir alles wieder wegreißen müssen, wenn sich die Funktion ändert. Das ist der Hintergrund, warum Lampugnani von Nutzungsneutralität redet oder ich von Nutzungsoffenheit, bei der der Entwicklungsaspekt stark im Vordergrund steht: offen für Neues, nicht nur neutral, offen für Veränderung, offen auch für Dinge, für die wir heute vielleicht noch gar keinen Namen haben. Das Prozesshafte.

Transformation würde ich nicht nur auf die klassische Stadt beziehen, sondern Transformation heißt, dass alles mit allem verbunden ist, kommunizierende Gefäße repräsentiert. Das Schrumpfen an der einen Stelle – klassisch in den alten europäischen großindustriellen Regionen, wie dem Ruhrgebiet – bedeutet wahrscheinlich woanders ein Wachstum. Genauso ist es bei ländlichen Räumen. In schwierigen Lagen, in Österreich z.B. im Waldviertel, haben alle Maßnahmen, um

die Abwanderung aus diesen strukturschwachen Regionen aufzuhalten, nicht funktioniert. Wenn sie eine Zeit lang einschlafen, können sie vielleicht Nationalpark werden. Aber unter Umständen wäre es gescheiter, den Leuten sehr viel Geld zu geben, um sich einen anderen Standort zu suchen, als dass man ihnen mit ein bisschen Wohnbauförderung noch Mut macht, sich dort ein Passivhaus zu bauen. Transformation hat viele verschiedene Gesichter, Gewinner und Verlierer. Und ist damit ein hochpolitisches Thema. Wir brauchen Methoden, Instrumente und eine Kultur, die mit Transformation umgeht, die mit Veränderung umgeht, die mit dem Umbau des Hauses und der Regionen umgehen kann. Im Österreichischen Raumordnungsgesetz steht das alles drin. Aber in der Umsetzung passiert absolut nichts. Vor zehn Jahren wollte man von diesen 20 Hektar Versiegelung pro Tag wegkommen. Auf 10% innerhalb von zehn Jahren. Wir sind heute noch genau dort, wo wir vor zehn Jahren waren. Das heißt, wir haben es in dem Bereich mit einer absoluten ordnungspolitischen Ineffizienz zu tun.

Die Aufgabe, Energie zu produzieren, wird wieder auf die Fläche zurückgespielt werden. Früher war die agrarische Kulturlandschaft in ihrem präzisen Management von Wald, Weide, Feld eine energetische Konstruktion. Heute kann ein hochleistungsfähiger Sonnenkollektor oder ein photovoltaisches Element auf der gleichen Fläche mehr Energie produzieren, wie ein Weinstock, wie klassisch über Biomasse. Das heißt, mich würde das nicht wundern, wenn man jetzt ein paar hundert Jahre vorausdenkt, dass irgendwann einmal die Erdoberfläche so mit Photovoltaik überzogen sein wird, wie sie einmal mit Wiesen, Wäldern und Äckern überzogen war.

Die Landwirtschaft operiert zurzeit mit einem negativen Energiequotienten. In die Produktion wird viel mehr Energie hineingesteckt, als bei der Ernte drinnen steckt. Hätten die vorindustriellen Bauern so gewirtschaftet, wären sie innerhalb kürzester Zeit verhungert und erfroren. In Österreich rechnen wir mit negativen Faktoren von zwei

////////////////////////////////////

**Urbanität entsteht nicht, wenn sich schlaue Planer  
bestimmte Nutzungen ausdenken.“**

////////////////////////////////////

Wenn wir heute über die Ressourcen Fläche und Raum diskutieren, steht dahinter, dass wir uns irgendwann einmal dieses Leben nicht mehr leisten können, weil die energetischen Ressourcen verbraucht sein werden. Das ist eine wunderbar entwickelte Theorie von Sieferle, der nachweist, wie die vorfossilen Gesellschaften Fläche in Wert umsetzen mussten, weil Energie nur über die Fläche zugänglich war. Wenn wir uns heute leisten, die Landschaft zu verschleifen, täglich 20 Hektar zu versiegeln, die Landschaft zu zersiedeln, dann ist der einzige Grund dafür, dass wir einen Überfluss an leistbarer billiger Energie überall flächendeckend verfügbar haben. Wenn wir irgendwann wieder darauf angewiesen sein werden, mit Sonnenenergie auszukommen, oder eine Energielandschaft zu kreieren, dann wird ein ganz anderes Flächenmanagement entstehen. Und man wird wieder sehr viel stärker schauen müssen, möglichst wenig Energie zu verbrauchen. Das ist in kompakten Siedlungsformen viel besser möglich. Das wesentliche Potenzial des Ballungsraumes ist, dass man dort leben kann und weniger Energie verbraucht.

bis vier, hochindustrialisierte Landwirtschaften, wie in Amerika, oft mit einem negativen Faktor zehn. Das erklärt, warum das Land nicht mehr das Land ist, von dem wir glauben, dass es das Land ist, weil es immer noch so aussieht und eben noch grün ist dort. Eine Kernfrage ist, wird die Nahrungsmittelproduktion in Zukunft noch so viel Energie verbrauchen dürfen wie jetzt. Ein Thema, das ganz stark im Raum steht und es kümmert sich niemand darum. Wenn heute von Energie-raumplanung die Rede ist, dann fängt man an, über Kleinkraftwerke zu reden, über intelligente Stromleitungsnetze, über Elektromobilität oder das Passivhaus. Aber ich wüsste nicht, wer auf einer grundlegenden Ebene fragt, wie unter den Bedingungen knapper Ressourcen diese Erdoberfläche in hundert Jahren ausschauen wird. Dieser Umbau passiert. Das kann unglaublich geschwind gehen. Es ist die Frage, ob unter diesen Bedingungen knapper und immer teurer werdender Ressourcen globale Verdichtungsphänomene erzwungen werden oder ob sich die Menschheit wieder flächig über die ganze Erdoberfläche verteilen wird wie vor der

Industrialisierung. Ich vermute Ersteres. Urban Gardening wird nur eine symbolische Komponente dieser Transformation sein. Wie solche Modelle wirklich ausschauen könnten, wäre natürlich superspannend. Aber ich habe den Eindruck, es kümmert sich niemand darum.

Es braucht nirgendwo so viel Frustrationspotenzial wie in der Welt der Planung. Weil es einfach immer anders kommt als geplant, und weil wir immer noch erwarten, dass man die Aufgabe sehr genau beschreiben kann, und dann ist man fertig und es ist perfekt. Das funktioniert auf den größeren Planungsebenen nicht so. Man muss sich von diesem Bild des städtebaulichen Projekts verabschieden. Es gibt sehr viele Modelle der Bürgerbeteiligung. Da stehen wir wirklich noch sehr am Anfang. Die Gestaltung eines Lebensraums ist viel zu wichtig, um das nur den Experten zu überlassen. Die Ortansässigen sind auch ganz spezielle Experten, die sich viel besser auskennen in bestimmten Bereichen als der Experte, der aus einer Distanz draufschaut. Aber dieser Blick aus der Distanz ist auch wichtig.

Es gibt klarerweise Entscheidungen, die Top-down getroffen werden müssen, wo es um Qualitäten geht, die nicht diskutiert werden müssen. Ein Problem sehe ich z.B. in Planungsinstrumenten wie der Wiener Bauordnung. Das sind Tausende Seiten Papier mit Tausenden Paragrafen, kleingedruckt – die kümmert sich um alles, bis zum Abstand der Geländersprossen. Ich wünsche mir eine Bauordnung, die so funktioniert wie die Zehn Gebote. Da steht nur drauf, was nicht mehr diskutiert werden muss, was auf einer allgemeinen Ebene Gültigkeit hat und sowohl großflächig wie auch langfristig nicht immer wieder neu infrage gestellt werden muss. Und der letzte Paragraf dieser Bauordnung müsste definieren, wie dann das Planungsinstrument auf der nächstniedrigeren Ebene aussieht. Das könnte so ein mehrstufiges Modell sein. Je weiter man nach unten kommt, umso stärker werden die Bottom-up-Komponenten. In Wien z.B., repräsentiert durch die Gebietsbetreuungen, ein permanentes Grätzl-Management. Und dort ist es sicher gut, wenn man das nicht nach Paragrafen definiert, wie irgendwas zu sein hat, sondern wo man einfach Spielregeln für Aushandlungsprozesse definiert. Aber ich will nicht über die Zehn Gebote diskutieren müssen jede Woche.

Hinter dem neuen Stadthaus vom Architekturbüro „*Nonconform Architektur*“ steckt eine zweijährige Forschungsarbeit, auch getragen vom Städtebauinstitut der TU Wien. Da ging es um die Frage der Nutzungsoffenheit. Wie baut man für eine Zukunft, die wir nicht prognostizieren können? Da kommt es einem manchmal vor, man erfindet das Rad neu, weil durch Jahrtausende genau solche Häuser gebaut worden sind. Häuser, denen es im Grund genommen ziemlich egal war, ob man darinnen wohnt oder arbeitet. Ich war so frech, in Wien, der Welthauptstadt des Wohnbaus, zu sagen: Schluss mit Wohnbau. Wien hat in den 20er-, 30er-Jahren eine Antwort gefunden auf die Probleme der Industriegesellschaft, mit dem sozialen Wohnbau, und Wien hätte gute Chancen, mit

diesem Erfahrungsschatz jetzt eine Antwort auf neue gesellschaftliche Verhältnisse zu finden. Das neue Stadthaus ist ein nutzungsneutrales Haus, das eine vernünftige Stadtstruktur erzeugt, das etwas leistet für den öffentlichen Raum und dem es darüber hinaus ziemlich egal ist, was in den Innenräumen passiert, die man sehr leicht umkonfigurieren kann. Keine Flexibilität, sondern Offenheit. Eine Grundstruktur, eine räumliche Ressource, die von jeder Generation neu angeeignet, anders genutzt werden kann. Ein Haus, das wahrscheinlich für keine Nutzung perfekt ist, aber für sehr, sehr viele Nutzer sehr gut geeignet.

Gerade dort, wo es um Städtebau geht, um Massenproduktion, muss man den Leuten das Haus als Halbfertigprodukt zur Verfügung stellen und sagen, macht damit, was ihr wollt. Wenn sie dann ausziehen, ist es relativ leicht, dieses Haus wieder in den Zustand des Halbfertigprodukts zurückzuführen. Das erscheint mir die richtigere Strategie mittlerweile.

Ich würde sagen, Urbanität kann man überhaupt nicht definieren, aber der Begriff beschreibt eine Qualität: Dass viele verschiedene Menschen, die unterschiedliche Hintergründe haben, unterschiedliche Potenziale haben, unterschiedliche Interessen haben, auch unterschiedliche Alltagskulturen leben, auf engem Raum, ressourcenschonend, anständig miteinander leben können, in Menschenwürde. Um diese Komplexität wirklich als Qualität empfinden zu können, braucht's Urbanität. Urbanität garantiert soziale Nachhaltigkeit.

Und es braucht ein ganz ein bestimmtes Verhältnis von Regulation und Deregulation. Wenn eine Gesellschaft das sowohl in der Hardware wie in der Software ermöglicht, dann wird es funktionieren. Wir müssen dann nur noch den Energiehaushalt irgendwie hinkriegen.



Offene Raumangebote für eine offene Gesellschaft. Projekt:  
Das Neue Stadthaus, Wien 10, Jagdgasse. raith nonconform architektur vor ort, 2013.



### **Rolf Peter Sieferle**

Prof. Dr., Universität St. Gallen,  
School of Humanities and Social Sciences

Rolf Peter Sieferle ist deutscher Historiker. Nach dem Studium der Geschichte, Politikwissenschaft und Soziologie an den Universitäten Heidelberg und Konstanz wurde Sieferle im Jahr 1977 ebendort promoviert. Er habilitierte sich im Jahr 1984 für das Fach Neuere Geschichte. Ab 1991 war er außerplanmäßiger Professor für Neuere Geschichte an der Universität Mannheim. Seit 2000 lehrt er an der Universität St. Gallen, seit 2005 als ordentlicher Professor für Allgemeine Geschichte. Sieferles Arbeitsschwerpunkte liegen in den Bereichen Umweltgeschichte, Universalgeschichte, Sozial-, Kultur- und Ideengeschichte der Industrialisierung.

# **ROLF PETER SIEFERLE**

## **UMWELTHISTORIKER, UNIVERSITÄT ST. GALLEN**



Historische Transformationen dauern in der Regel sehr lang und niemand weiß, wo sie hingehen. Wenn wir die großen Übergänge in der Geschichte anschauen, die großen sozialmetabolischen Übergänge, etwa den Beginn der Landwirtschaft oder auch die Industrialisierung, das sind Prozesse, bei denen niemand gewusst hat, wo es hingehen wird, wo es hingehen soll. Das ist einfach passiert. Heute hat man vielfach die Vorstellung, dass wir aus der Situation, in der wir uns im Augenblick befinden, in irgendeiner Weise gezielt herauskommen sollten. Man kann die Situation, in der wir uns befinden, als eine der strukturellen Nichtnachhaltigkeit bezeichnen. Wir können nicht über Jahrhunderte so leben, wie wir heute leben. Wir werden einen grundsätzlichen Transformationsprozess erleben auf die eine oder andere Weise. Die Frage ist: Wo geht dieser Übergang hin?

Man kann die Geschichte der menschlichen Energienutzung in drei große Phasen einteilen. Die erste große Phase beginnt vor ungefähr einer Million Jahre, und das ist das Zeitalter des Feuers. Der Mensch ist das einzige Säugetier oder vielleicht sogar das einzige Tier, das das Feuer liebt. Der Mensch nutzt das Feuer. Er braucht das Feuer. Ohne das Feuer können wir uns nicht ernähren. Unser Stoffwechsel reicht nicht aus, um ohne zu garen, die Nahrung verdauen zu können. Wir brauchen das Feuer, um Wärme zu erzeugen, um uns zu wärmen. Aber die Jäger- und Sammlergesellschaften, bis vor ungefähr 10.000 Jahren etwa, kontrollieren nicht den gesamten Prozess der Energienutzung, sondern man nimmt Biomasse, die verfügbar ist, im Wesentlichen Holz oder Gras oder Stroh oder Torf, zündet das an und organisiert dann seine Lebensprozesse um diesen Feuerprozess herum.

Die Landwirtschaft dagegen, die vor ungefähr 10.000 Jahren anfängt, benutzt nicht nur das Feuer, sondern sie organisiert ganze Energiesysteme. Man kann im Grunde die Landwirtschaft als ein System beschreiben, indem man Sonnenenergie kontrolliert zur Bildung von Biomasse nutzt, künstliche Biotope schafft. Die Ursprungsvegetation entfernt. Gewünschte

Vegetation an ihre Stelle setzt, künstlich bewässert oder entwässert. Indem man die Organismen züchtet. Und neben der Biokonversion, also dem Einsetzen von Pflanzen und Tieren, dann auch Maschinen einsetzen kann: das Segelschiff, eine der größten solarenergetischen Maschinen, wo man den Wind benutzen kann für Transportzwecke. Und dann die Wassermühlen. Das sind also Technologien, die sich über die großen agrarischen Zivilisationen verbreitet haben, wo immer es möglich war.

Die Arbeitsprozesse muss ich über einen ganzen Vegetationszyklus hinweg organisieren, ich muss speichern, ich muss Vorräte halten. Das unterscheidet landwirtschaftliche Gesellschaften von Jäger- und Sammlergesellschaften.

Wenn wir uns die Agrargesellschaft vorstellen, wie sie in Europa in der frühen Neuzeit bestanden hat, im 17./18. Jahrhundert, die benutzen drei verschiedene Flächentypen. Das sind die Brennstoffflächen, das ist der Wald, das sind die Treibstoffflächen, das sind die Wiesen, wo die Tiere ernährt werden, und das sind die Nahrungsflächen, die Äcker, wo die Menschen ernährt werden. Die Gesamtfläche kann man nicht vermehren. Man kann nur die Proportionen verschieben. Und hier bietet es sich nun an, dass man bestimmte Flächentypen durch etwas anderes ersetzt. Und ein wichtiger Ersatz war die Kohle, die Steinkohle, die man zunächst als Brennstoff für alle möglichen Zwecke im Haus und auch für gewerbliche Zwecke verwendet hat. Und dann kommt schließlich die große fundamentale Erfindung, die Dampfmaschine. Also die Kohle als Kraftmaschine, die Rotationen erzeugt und dann auch das neue Transportsystem mit der Eisenbahn und dem Dampfschiff. Und was auch wichtig ist: Die Kohle wird eingesetzt zur Eisenverhüttung. Das ist ein ganz entscheidender Punkt, denn Eisenverhüttung war vorher auf der Holzkohlebasis immens teuer. Und wichtig ist das neue Verkehrssystem, das sich jetzt als Eisenbahnsystem seit dem frühen 19. Jahrhundert bildet. In Agrargesellschaften gibt es immer das Prinzip, in die Fläche zu gehen. Die Dörfer sind immer sehr klein, aber sehr nah beieinander. Es gibt große

Städte. Aber die müssen natürlich von außen ernährt werden. Die haben einen enormen Transportaufwand, um gehalten werden zu können, und die sind in jeder Beziehung eine Senke. In diesen Städten verschwindet gewissermaßen alles. Die ziehen Stoffe an sich, die ziehen Material, Nahrung, Menschen an. Das alles verschwindet in den Städten. Die Städte sind ein großer Abzugskanal dieser Gesellschaften. Aber es sind zugleich Machtzentren. Deswegen können sie sich auch halten.

Im frühen 20. Jahrhundert gab es die Vision der Gartenstadt. Einen Gürtel um die verdichtete Stadt herum, mit lockerer Bebauung, wo man im Grunde im Grünen lebt, aber in einem Parkgrünen. Das ist keine Landwirtschaft, wo etwas produziert wird, sondern im Grunde ein Konsumraum.

Heute denken wir eher in Verdichtungskategorien. Die Stadt soll immer dichter werden, soll weniger Raum brauchen, weil wir den Raum für andere Zwecke verwenden müssen. Es gibt so landschaftspsychologische Untersuchungen, dass Menschen sich am wohlsten fühlen, wenn sie Grün in der Nähe haben, vielleicht irgendwo noch Wasser in der Nähe haben. Ja, wir sollten Architektinnen und Architekten dazu bringen, die Natur in die Stadt zu holen, um das Häuschen im Grünen obsolet zu machen.

Was das neuere Bauen anbetrifft, glaube ich, dass die Zeit der Stilbildung vorbei ist, weil die Beschleunigung zu groß ist. Stile können sich nur dann stabilisieren, wenn es einen langsamen Wandel gibt. Wenn es einen raschen Wandel gibt, gibt es nur Moden. Und Moden sind keine Stile. Wenn das so ist, dann sollte man so bauen, dass man es leicht wieder abreißen kann. Eine Übergangsperiode sollte keine Denkmäler bauen, sondern sollte Übergangsbauten haben und die evolutionäre Offenheit in das Bauen mit aufnehmen.

Es gibt nur eine Industrialisierung und die hat in Europa begonnen. Sie ist im Wesentlichen von unten entstanden. Wenn das System einmal besteht, kann es auch zentral von oben eingeführt werden, wie dann in China zum Beispiel. Die dezentralen Systeme haben den großen Vorteil, dass sie evolutionär sehr flexibel sind. Sie können schwer kontrolliert werden. In Europa, da haben wir nicht nur die Kleinräumigkeit des Agrarsystems, wir haben auch die politische Kleinräumigkeit der zahlreichen kleinen Staaten. In Europa ist es praktisch unmöglich, irgendetwas zu verbieten. Das ging nicht, weil die Handwerker woanders hingegangen sind und dann gab es dort plötzlich auch diese Waffe. Also das ist ein großer Vorteil für die Innovationen gewesen.

Wir haben heute das Grundproblem, dass wir uns in einer Situation der strukturellen Nichtnachhaltigkeit befinden, nicht nur in energetischer Hinsicht, sondern auch in Bezug auf Agrarerträge, in Bezug auf Fischbestände, in Bezug auf Ökosysteme, auf Bodenerosion. Man kann



////////////////////////////////////  
**Das ist keine Landwirtschaft, wo  
etwas produziert wird, sondern im  
Grunde ein Konsumraum.**  
////////////////////////////////////

eine ganze Reihe von solchen Prozessen nennen. Das Energiethema bietet sich deswegen an, weil es einfacher ist als die anderen Systeme. Energie kann man genau definieren, messen.

Mit der Energie haben wir aber ein doppeltes Problem. Wir haben erst einmal ein Ressourcenproblem. Das weiß man schon seit dem 19. Jahrhundert. Wenn ich fossile Energieträger verbrenne, sind die irgendwann verbraucht. Das ist ein Bestand und ist irgendwann verbraucht. Das ist die Bestandsseite. Es gibt noch eine zweite Seite und die kennen wir seit ungefähr 30 Jahren. Das ist das Senkenproblem: Was passiert eigentlich mit dem Kohlenstoff, den wir verbrennen, in der Atmosphäre? Das führt zu Klimaproblemen. Heute sagen wir, dass diese Klimaprobleme drängender sind als die Ressourcenprobleme, ungefähr um den Faktor 15. Ressourcenprobleme sind eigentlich immer Preisprobleme. Die ökonomischen Akteure können über Preisbildung reagieren. Bei künftiger Verknappung steigt der Preis überproportional, dann nimmt zwangsläufig der Verbrauch ab. Das ist ein rein ökonomischer Prozess. Dazu brauche ich im Grunde keine Politik. Bei der Senkenseite ist es viel komplizierter, denn die Atmosphäre hat keinen Preis. Sie muss einen künstlichen Preis bekommen und das geht nur im politischen Raum. Das muss eine politische Entscheidung sein. Und die ist außerordentlich schwierig, weil es da unterschiedliche Interessenten gibt. Irgendwann ist der gesamte Kohlenstoff, der jetzt in der Erdkruste ist, in der Atmosphäre. Dann hätten wir eine Klimakatastrophe. Aber wo genau der kritische Punkt ist, weiß niemand. Darüber gibt es einen großen politischen Streit.

Wie kann ein postfossiles Energiesystem aussehen? Wir werden wahrscheinlich zu so einem System übergehen müssen, obwohl es noch fossile Energieträger unter der Erde gibt. Das setzt einen enormen politischen Verzicht voraus. Die Frage ist jetzt: Was kennt man eigentlich für postfossile Energiesysteme? Das Grundproblem für ein Energiesystem der Zukunft ist, unabhängig zu sein vom Senkenproblem und vom Ressourcenproblem. Auf jeden Fall kann es kein fossiles Energiesystem sein. Und da muss man ganz klar sagen, die einzige Energiequelle ist Kernenergie. Sonst kann man Energie nur transformieren. Chemische Energie in Wärme etwa. Aber durch kernenergetische Prozesse kann man Energie erzeugen. Es gibt im Prinzip vier Möglichkeiten: Die technische Kernspaltung, die wir heute haben, die wird nicht total verschwinden. Das Zweite ist die natürliche Kernspaltung, also die Geothermie. Der Zerfall von Elementen mit hohem Atomgewicht. Das ist eine große Wärmequelle, die natürlich ebenso Probleme macht, weil man damit geophysische Prozesse auslösen kann, Erdbeben, Erdbeben, radioaktive Gase können austreten. Länder wie Island oder Neuseeland nutzen in starkem Maße Geothermie. Das Dritte ist die Kernfusion. Die technischen Probleme sind noch nicht gelöst. Der Fusionsstoff, Wasserstoff, ist praktisch unerschöpflich. Das Vierte schließlich, ist die natürliche Fusion. Das ist Solarenergie, die Sonnenstrahlung,

die die Erde erreicht. Sie wurde vor den fossilen Energiesystemen immer genutzt. Wir können aus der Geschichte der Agrargesellschaften, auch der Jäger- und Sammlergesellschaften, einiges lernen über Solarenergiesysteme. Das Grundelement ist, dass es große Mengen von Sonnenenergie gibt, die auf die Erde einstrahlen, aber die Energiedichte ist sehr gering. Ich muss Sonnenenergie immer erst einsammeln. Ich brauche große Flächen, in der Regel auch Material, damit ich aufkonzentrieren kann.

Es gibt verschiedenen Methoden: erst einmal die Landwirtschaft, da gibt es die Wärmeflächen, die Treibstoffflächen und die Ernährungsflächen. Die konkurrieren miteinander. Wenn man Biosprit macht, muss man ja alles in die Bilanz aufnehmen: Was haben die Traktoren verbraucht? Was haben die Pestizide verbraucht? Was haben die Düngemittel verbraucht? Was muss ich transportieren? Usw. Dann sieht das nicht mehr so schön aus. Und ich verbrenne gewissermaßen potenzielle Nahrung. Da habe ich eher meine Bedenken. Das Zweite ist die Windenergie. Da ist die optische Beeinträchtigung groß. Aber das große Problem dieser Nutzung, und das gilt auch für Photovoltaik oder Photothermie, ist die Intermittenz. Das ist die Unzuverlässigkeit, die permanente Unterbrechung. Dieser Unterbrechung kann man eigentlich nur mit zwei Methoden begegnen. Das ist einmal eine Portfoliobildung. Also wenn ich Photovoltaik auf der ganzen Erde verbinden kann und ein globales System habe, ist die Intermittenz praktisch weg. Ich habe ein globales Portfolio. Die zweite Möglichkeit ist die Speicherung. Im Moment ist das effizienteste immer noch das Pumpspeicherwerk. Das hat einen Wirkungsgrad von ungefähr 75%. Chemische Speicherung hat einen Wirkungsgrad von ungefähr 20%.

Auch wenn wir den Übergang in die klimafreundliche Gesellschaft nicht schaffen, glaube ich nicht, dass die Menschheit aussterben wird. Aber wir werden viele Standards nicht aufrechterhalten können. Den Massenwohlstand werden wir nicht aufrechterhalten können. Es wird wahrscheinlich sehr viel schärfere Herrschaftssysteme geben. Die Staaten werden vielleicht diesem Prozess zum Opfer fallen und wir werden an ihrer Stelle eher mafiose Strukturen bekommen, eher tribale Strukturen bekommen. Es gibt eine ganze Reihe von Indizien bereits heute, dass wir in Richtung einer Tribalisierung gehen. Also dass es eben Personenverbände gibt, die hohe Loyalität untereinander entwickeln und die es geschickt verstehen, in diesen Räumen zu agieren. Und dass die Menschenrechtsverfassungen dem zum Opfer fallen. Es gibt keine reinen Umweltkrisen. Die politischen Krisen sind immer früher. Und politische Krisen können von allen Seiten kommen. Das sind evolutionäre Prozesse. Dass es eine Totalkatastrophe in dem Sinne gibt, dass die Menschheit verschwindet, das halte ich für extrem unwahrscheinlich, das wird nicht passieren.

Und die Stadt wird auch nicht verschwinden. Städte bleiben immer erhalten, weil Städte auch Organisationszentren sind.



### **Jan Gehl**

Architekt und Stadtplaner  
Gehl Architects, Kopenhagen

1960 schloss Gehl sein Studium an der Königlich Dänischen Kunstakademie ab und arbeitete von da an, bis 1966, als Architekt. 1966 bekam Gehl ein Forschungsstipendium und wurde Gastprofessor in Kanada, USA, Mexiko, Australien, Belgien, Deutschland, Polen und Norwegen. Die Stroget in Kopenhagen, als längste Fußgängerzone in Europa, geht auf Gehl zurück. Sein Buch „Public Spaces, Public Life“ beschreibt am Beispiel Kopenhagens, wie innerhalb von 40 Jahren aus einer autogerechten eine fußgängerfreundliche Stadt geworden ist. Gehl betreut Stadtentwicklungsprojekte auf der ganzen Welt. So arbeitete er 2004 eine Studie für „Transport for London“ über die Qualität des öffentlichen Raums in London aus. 2007 wurde er vom Department of Transportation von New York City beauftragt, dort die Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern. Er arbeitet auch in der Dänischen Fahrrad-Botschaft (Cycling Embassy of Danmark) mit, die Kenntnisse und Erfahrungen bei der Förderung des Radverkehrs weltweit verbreitet.

# JAN GEHL

## GEHL ARCHITECTS, KOPENHAGEN



Mein Interesse gilt vor allem dem Menschen und seiner Entwicklungsgeschichte. Unter diesem Aspekt habe ich Städte auf der ganzen Welt auf ihre Gemeinsamkeiten hin untersucht. Wir alle sehen gleich weit, wir können dasselbe hören, wir haben mehr oder weniger die gleichen Regeln für den Umgang miteinander. Es gibt vieles, was auf unserer Entwicklungsgeschichte beruht. Unsere Siedlungen gleichen sich mehr oder weniger. Sie sind niedrig und eher dicht, denn wir müssen ja zu Fuß ans andere Ende gelangen können. Es gibt zwei Elemente, die die gesamte Geschichte der Städte durchziehen: Straßen und Plätze. Die Geschichte der Straße begann mit einem Pfad. Die Straße dient also der Fortbewegung. Die zweite Art von Raum in allen Städten ist weltweit der Platz. Für Märkte, Prozessionen oder Militärparaden schufen die Menschen Plätze, die vorzugsweise so groß waren, dass man sie von einem Ende zum anderen überblicken konnte. Plätze stehen für das Anhalten und Beobachten. Auf Straßen gehen Menschen zügig dahin. Aber wenn sie einen Platz betreten, werden sie langsamer, um wieder zu beschleunigen, sobald sie auf die nächste Straße gelangen.

Auf Plätzen sind die Menschen ja auch immer zusammengekommen, um ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen, und genau deshalb wollte Metternich in Wien nicht zu viele Plätze. In Paris plante Haussmann nach der Revolution all die neuen Boulevards rund um die einzelnen Viertel, damit die Truppen rasch zu Problemherden gelangen und sie eindämmen konnten.

Meine Forschungsarbeiten galten der Art und Weise, wie Menschen Räume und Städte nutzen. Das umfasst alle Generationen, auch Menschen mit Behinderung und andere Gruppen. Für mich besteht kein Zweifel daran, dass sich der Mensch als gehendes Lebewesen entwickelte. Wir sollten zelebrieren, dass der Mensch ein gehendes Lebewesen ist. Dass wir beim Gehen durch die Stadt unsere Freunde treffen können, dass wir dabei das Gefühl haben, dass dies unsere Welt ist. Dies ist auch für die Gesundheit überaus wichtig. Es ist auch angenehm. Man trifft viele Bekannte,

man grüßt sich, tauscht Neuigkeiten aus. Achten Sie in einer Stadt immer darauf, ob viele ältere Leute, viele kleine Kinder und auch Jugendliche zu sehen sind. Das ist ein Indikator für die Qualität einer Stadt.

All die Gehsteige und Fußgängerzonen, all die Parks und anderen Plätze dienen als Stätten der Begegnung mit Menschen aus der Gemeinschaft, gleichgültig, ob sie zur eigenen oder zu einer anderen Familie oder zu anderen Gruppen der Gemeinschaft gehören. Die Stadt ist ein Forum für die Begegnung mit anderen Menschen. Interessanterweise gewährt der erste Zusatz zur amerikanischen Verfassung Bürgerinnen und Bürgern das Recht der freien Meinungsäußerung in einem solchen Forum. Dafür ziehen sie in den Krieg. Aber daheim leben sie in Städten, in denen sie nicht mehr vor die Tür gehen, weil es kein Forum gibt, sondern bloß Einkaufszentren, wo man hinausgeworfen wird, wenn man auch nur dazu ansetzt, die Stimme zu erheben. Das ist schon etwas paradox. Jedenfalls ist das öffentliche Forum eine wichtige Quelle der Demokratie.

In meiner Vision besteht eine gute Stadt aus gut funktionierenden Vierteln, in denen man überallhin zu Fuß gelangen kann. Interessanterweise sind die Stadtzentren überall auf der Welt höchstens 1 km x 1 km groß. Eine Distanz, die man zu Fuß bewältigen kann. Das Zeitalter des motorisierten Individualverkehrs geht dem Ende zu. Das Auto wird von sehr intelligenten, modernen Formen der Mobilität abgelöst werden. In Kopenhagen gibt es zwar heute mehr Autos, als in den letzten 50 Jahren. Ihre Anzahl ist sehr langsam, aber doch gestiegen. Aber die Systeme für Fußgänger, für das öffentliche Leben und das Radfahren wurden nach und nach besser ausgestaltet. Sie funktionieren auch sehr gut. Der Platz für fahrende und parkende Autos wurde allmählich verringert, es wurden Beschränkungen eingeführt, um sicherzustellen, dass sie langsamer fahren und sie an den wichtigeren Plätzen nicht zu zahlreich sind. Kein „Entweder-oder“, sondern Koexistenz. Aber man muss sich zuerst um die Menschen, einschließlich der Radfahrer, kümmern und dann sehen, wie viel Platz für den motorisierten Verkehr übrig bleibt. Natürlich sollte



man eigene Busspuren vorsehen, damit Busse nicht im Stau stecken bleiben. Dann kann die Koexistenz funktionieren. Ich bin kein Fundamentalist, sondern eher ein Humanist.

In New York übertrug man uns die Aufgabe, die Menschen in der Stadt zu studieren, so wie wir dies für gewöhnlich tun. In allen Städten

Die Gehsteige waren überfüllt, und es gab eine breite, mehrspurige Straße. 90% aller Menschen waren auf nur 10% der vorhandenen Fläche im Gedränge auf den Gehsteigen unterwegs, während 10% der Menschen in Autos fahren und 90% des Platzes für sich hatten. Wir schlugen dort eine Sperre des Broadways vor, da die 7<sup>th</sup> Avenue eine Einbahn in dieselbe Richtung ist und der Verkehr dann dort sogar besser



**Wenn man eine Stadt umgestalten will,  
braucht man eine mutige Führungspersönlichkeit,  
die nicht bloß Akten schlichtet.**



weltweit gibt es zwar gute Statistiken über den Autoverkehr, aber im Allgemeinen nicht über das öffentliche Leben und die Fußgänger. Wir stellten fest, dass viele Leute auf den Gehsteigen unterwegs waren. Es gab kaum Bänke oder Straßencafés, sodass man sich nirgends niederlassen konnte. Wir zeigten auf, dass dies ein Schwachpunkt ist, da die Menschen heute mehr Freizeit haben und es mehr Senioren und Touristen gibt, und man also auch Plätze braucht, wo man sitzen und verweilen kann. Times Square und Broadway sind ein typisches Beispiel:

vorankäme. In New York ein entscheidendes Argument. Am Broadway konnte man damit Tische und Sessel aufstellen und das Leben genießen. Es war einer der größten Erfolge in der jüngeren Geschichte der Stadtplanung in New York.

Alle Geschäfte in den Bereichen, die menschenfreundlicher gestaltet wurden, florierten: Ihr Umsatz stieg, der Wert der Geschäfte nahm zu, ebenso die Anzahl der Kunden und der Mitarbeiter. Die Leute wol-



len in Ruhe einkaufen, ohne sich zu hetzen, von Geschäft zu Geschäft schlendern, Angebote studieren und ungestört vom Verkehrslärm vor den Auslagen darüber reden, ob sie dies oder das kaufen sollen oder nicht.

In den 45 oder 50 Jahren, in denen ich mit Städten zusammengearbeitet habe, um sie menschenfreundlicher zu gestalten, habe ich, wenn es um die Schließung einer Straße oder die Verlangsamung des Verkehrs ging, zu hören bekommen: *„Das geht hier niemals. Sie müssen einsehen, dass es sich hier um eine ganz besondere Straße oder ein ganz besonderes Gebiet handelt.“* Dann wurden die Änderungen umgesetzt und erwiesen sich als großer Erfolg. Sie können Gift darauf nehmen, dass es die kapitalistische Wirtschaft in all den Städten nie zugelassen hätte, dass sich Fußgängerzonen ausbreiten, wenn sie nicht gut fürs Geschäft wären. Es gäbe nicht einmal eine einzige. Geschäftsleute sind im Allgemeinen bloß etwas konservativ und ein wenig unsicher, wenn es um die Zukunft geht. Bei jeglichen Veränderungen sind sie daher eher sehr kritisch und danach hört man nichts mehr.

Mittlerweile gibt es recht umfassende Untersuchungen zu den wirtschaftlichen Faktoren, die bei der Humanisierung von Städten mitspielen. Es ist mittlerweile eine anerkannte Tatsache, dass die Geschäfte profitieren, wenn man es richtig angeht.

Es besteht ein sehr starker Trend zum Leben in der Stadt, wo viele Dienste angeboten werden und Einrichtungen leicht erreichbar sind. Insbesondere, wenn man älter wird und nicht mehr so mobil ist, braucht man alles, was man haben möchte, in der Nähe. Das ist

ein sehr starker Trend. Eines der interessantesten Beispiele dafür ist Melbourne, die zweitlebenswerteste Stadt weltweit. Die Stadt hat jetzt etwa vier Millionen Einwohner, ein sehr großer Anteil in Vororten, die in Australien noch viel ausgedehnter sind als in Amerika. Die Bevölkerung wird sich innerhalb der nächsten 30 Jahre von vier auf acht Millionen verdoppeln. Es wurde ein Plan erstellt, damit alle acht Millionen Einwohner innerhalb der bestehenden Stadtgrenzen Platz finden. 20% der Fläche der Vororte soll für Korridore entlang von vorhandenen und neuen Bahntrassen genutzt werden, um dort sechs- oder siebenstöckige Häuser zu errichten. Dadurch kann man alle neuen Einwohner unterbringen und gleichzeitig den 80% der Vorortbewohner, die von den Maßnahmen nicht betroffen sind, fußläufig Zugang zu Dienstleistungen, Ärzten, Apotheken, Büchereien, Kinos usw. verschaffen. Sie erhalten vor Ort Dienste, die es da nie zuvor gegeben hat, und werden an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Der Stadtbaumeister und einige Visionäre haben mit diesem Plan das Ei des Kolumbus gefunden. Zunächst braucht man also eine Vision, die von einigen wenigen erarbeitet wird, und dann kann man einen Dialog darüber anstoßen. Man kann von den normalen Vorortbewohnern in Melbourne nicht erwarten, dass sie einen derartigen Plan vorschlagen. Es ist extrem wichtig, Informationen zu verbreiten. Wenn wir wissen, was weltweit läuft und wo es gute Lösungen gibt, können wir den Menschen verschiedene Modelle zeigen. Die Leute sind sehr geschickt im Finden guter Lösungsansätze für ihre Probleme, aber man muss sie informieren, welche Möglichkeiten es gibt.

Wir waren in die Planung des Wiederaufbaus von Christchurch nach dem Erdbeben involviert. Dort wurde ein umfangreicher Bürgerbeteiligungsprozess durchgeführt, in dem 106.000 Vorschläge gemacht wurden. Für mich war es völlig verblüffend, wie visionär die normale Bevölkerung war: eine Stadt, ziemlich verdichtet, multifunktional, fußgänger- und radfahrerfreundlich, viele Parks und Orientierung auf den Fluss, ein sehr geringer Schwerpunkt auf Straßen und Parkplätze.

Man sagt, dass in einer Stadt feststehende, flexible und flüchtige Elemente nötig sind. Nehmen wir Venedig als Beispiel. Das Feststehende wäre die Stadt selbst, das Flexible die Regatta, der Karneval und Ähnliches, und das Flüchtige schließlich wären kleine Dinge, wie zum Beispiel Buben, die auf einem Platz Gitarre oder Fußball spielen, oder ein Feuerwerk. In Kopenhagen wurde 50 Jahre lang daran gearbeitet, die Qualität des öffentlichen Raums zu verbessern. Seither ist eine Vielzahl neuer Festivals entstanden und neuer Möglichkeiten, gemeinsam mit den Mitbürgern zu feiern. Mit Ideen kann man beginnen, Räume zu nutzen. Allerdings muss man, wie daheim, auch in der Stadt akzeptieren, dass es Konflikte gibt und dass es Jugendliche gibt, die feiern wollen und ihre Reibereien mit den Älteren haben. Konflikte gehören einfach zum Leben in der Stadt dazu.

Die Kunst ist für die Stadt der Zukunft ein sehr breites Thema. Wien zum Beispiel ist in einer Reihe traditioneller Künste oder Künste der Alten Welt sehr gut etabliert, in der Musikkultur, in vielen Traditionen aus der guten alten Zeit. Vielleicht manchmal etwas verstaubt, aber es gibt hier auch eine große Anzahl moderner Künstler, die da anknüpfen. Melbourne ist ganz anders, dort gibt es neue, andere Formen des Umgangs mit der Kunst. In Melbourne lautet das Motto, dass die Straßen und Plätze der Stadt eine sich ständig wandelnde Galerie für moderne Kunst sein sollen. Einige Werke werden zwar fix aufgestellt, aber dann wiederum erhält ein Künstler Geld und drei Monate Zeit, um in einer bestimmten Straße oder Gasse oder auf einem Platz etwas zu schaffen. Man macht sich zunutze, dass es in unserer Gesellschaft mit viel Freizeit ein fantastisches Potenzial für Kunst und Kreativität in der allgemeinen Bevölkerung gibt, von sehr hochstehenden bis zu sehr bodenständigen Formen.

Wenn man eine Stadt umgestalten will, braucht man eine mutige Führungspersönlichkeit, die nicht bloß Akten schlichtet, sondern etwas in Gang setzen will, die die Herausforderungen des Klimawandels, der Lebensqualität, der Demokratie und der gesellschaftlichen Ausgrenzung erkennt. Es ist auch wichtig, viele gute Modelle und Best Practices zu sammeln, auf die man zurückgreifen kann. Denn für jedes Problem, gab es schon eine sehr gute Lösung in einer anderen Stadt. Uns obliegt es, dieses Wissen weltweit zugänglich zu machen. Die Städte beobachten heute gegenseitig, welche Maßnahmen die anderen setzen. Alle wollen lebenswerte, gesunde und nachhaltige Städte sein und konkurrieren miteinander.

In Nordamerika gibt es eine Organisation namens „*Eight Eightyeight*“: Man sollte immer fragen, ob es Achtjährigen und auch Achtundachtjährigen hier gut geht. Wenn man die Frage für beide Gruppen bejahen kann, wäre die Stadt auch für alle anderen Altersgruppen in Ordnung.



### **Martina Löw**

Prof.<sup>in</sup> Dr.<sup>in</sup>, Technische Universität Darmstadt, Institut für Soziologie

Martina Löw habilitierte im Jahr 2000 im Fachbereich Geschichte, Philosophie und Sozialwissenschaften der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Für ihr bisheriges Werk, insbesondere für ihre Habilitationsschrift zur Raumsoziologie, erhielt sie den Christian-Wolff-Preis. Von Januar 2002 bis Juli 2013 war sie Professorin für Soziologie an der TU Darmstadt mit den Arbeitsschwerpunkten raumbezogene Gesellschaftsanalyse, Stadt- und Regionalsoziologie sowie Frauen- und Geschlechterforschung. Sie lehrt an der TU Berlin Architektur- und Planungssoziologie. Von 2011 bis zum März 2013 war sie Vorsitzende der Deutschen Gesellschaft für Soziologie.



# MARTINA LÖW

## SOZIOLOGIN, TU BERLIN



Im Mittelpunkt unserer Forschungsarbeit zur Eigenlogik der Städte steht die Frage, welche Strukturen Städte entwickeln und wie sie uns Menschen in unserem Alltag prägen. Die Stadt besteht sowohl aus dem gebauten Raum als auch aus Regeln und Gewohnheiten, die uns ganz sanft zwingen, den Rhythmus einer Stadt anzunehmen, bestimmte alltägliche Gewohnheiten anzunehmen, die in dieser Stadt üblich sind. Die Städte ticken unterschiedlich und wir, die diese Städte besuchen oder in diesen Städten wohnen, müssen auf dieses Ticken reagieren. Charaktereigenschaften würde ich der Stadt nicht zuweisen. Aber Typenbildung ist natürlich schon wichtig. Also dass wir nicht jede Stadt immer wieder neu verstehen müssen, sondern dass wir schauen können, ob es typische Muster gibt, jenseits von nationalstaatlichen Grenzen.

Die Eigenlogik der Städte bezeichnet, dass sich spezifische Wissensbestände und Praktiken herausbilden, die die Menschen in ihrem Handeln beeinflussen. Und dieses Handeln ist Bauen, das Handeln ist Wohnen, das Handeln ist Arbeiten, das Handeln ist Freundschaften-Pflegen. Dass wir bestimmte Formen der Praxis entwickeln, die selbstverständlich werden und die wir auch nicht hinterfragen. Es gibt auch das Scheitern des Projektes, dass die Leute wegziehen oder immer unzufrieden sind mit dieser Stadt.

Wir haben in einem Forschungsprojekt festgestellt, dass Städte unterschiedliche Themen zum Problem machen. Ökologie z.B.. Manche Städte machen daraus ein Riesenthema, andere machen gar kein Thema daraus. Und dann ist der nächste Schritt: Wie wird es denn zum Problem gemacht? Ist es unsere Herausforderung oder eine dramatische Katastrophe, deren Opfer wir sind? Und die Leute leben sich ein in diese Muster, wie etwas zum Thema gemacht wird. Das wird eine selbstverständliche Perspektive, die sie mit einnehmen.

Wenn man eine Stadt untersucht, ist das ideale Setting zunächst einmal ein interdisziplinäres Setting. Ein Forschungsverbund, in dem

ich derzeit arbeite, besteht aus vier Forschungsprojekten, interdisziplinär zusammengesetzt. Vier verschiedene Perspektiven. Ein Projekt beschäftigt sich mit Kriminalliteratur. Das zweite Projekt bearbeitet die Frage, was wird in einer Stadt zum Problem. Das ist eine Kooperation aus Philosophie und Politikwissenschaft. Das dritte Projekt untersucht das Stadtmarketing und das vierte Projekt untersucht das Friseurwesen in einer Stadt. Vier gleiche Städte, jeder macht seine Forschung und dann bringen wir die Forschungsergebnisse zusammen: Welche Strukturen haben sich in einer Stadt ausgebildet, aber in den anderen Städten nicht? Wenn wir das in vier Feldern finden, können wir sicher sein, dass es wirklich Strukturen sind, die diese Stadt durchziehen.

Wir haben in den letzten Jahren sehr stark über Globalisierung und Homogenisierung der Städte nachgedacht. Städte werden sich immer ähnlicher, z.B. Innenstädte, Flughafenareale, z.T. auch Bahnhöfe. Gleichzeitig stecken Städte extrem viel Energie hinein, um sich zu differenzieren. Noch nie wurde so viel Geld in Stadtmarketing investiert. Noch nie war das so ein starkes Thema, herauszustellen, was ist das Spezifische.

Wir haben auf jeden Fall ein Problem, da sich die Innenstädte immer stärker als Einkaufsflächen präsentieren, wo die immer gleichen Ketten ihre Angebote machen. Wenn wir dafür nicht eine politische Lösung finden, wird das innerstädtische Leben immer unattraktiver werden. Trotzdem sind Innenstädte immer noch Zentren der Identifikation. Da versuchen die einzelnen Städte schon, noch durch Signature Buildings und durch eigene städtische Sprache, Differenzierung herzustellen. Da kann man die Städte schon noch gut unterscheiden. In jeder historischen Phase gibt es den Wunsch, dass die Stadt, in der ich lebe, eine spezifische ist und dass meine Umgebung nicht langweilig erscheint. Das Thema der Spezifik mit der Möglichkeit von Identifikation ist ein ganz wichtiges. Auch ein hochkompliziertes,

weil wir vielerorts übertreiben und versuchen, Tradition zu erfinden und Spezifik künstlich herzustellen, anstelle sie auch wachsen zu lassen.

Worüber ich sehr viel nachdenke, ist, dass dort Stadt ist, wo wir Heterogenität erleben. Wenn es keine Heterogenität gibt in der Lebenspraxis, in der Vielfalt der Menschen, Gebäuden und Techniken, ist es keine Stadt. Mir scheint die wichtigste Vorbedingung zu sein, dass Heterogenität nicht als ein Auseinanderfallen oder eine Fragmentierung erlebt wird, sondern als ein Aufeinander-bezogen-Sein. Als die Notwendigkeit, dass die anderen da sind, weil ich von ihnen auch abhängig bin, weil sie mich mitformen. Und wenn es in einer Stadt gelingt, dass man Vielfalt gleichzeitig als Bezogenheit erfahren kann, dann ist das ein wichtiges Kriterium für Qualität. Wir neigen kulturell dazu, stark auf die Homogenität zu vertrauen. Die am höchsten verdichteten Quartiere in Paris oder London, Chelsea oder das siebte Arrondissement in Paris sind allerdings die beliebtesten. Die funktionieren richtig gut, da wollen alle hin. Wir haben eine viel größere Fähigkeit und Leidenschaft für Dichte und Heterogenität, als wir das oft annehmen.

Städte haben tatsächlich eine integrative Kraft. Dieses Gefühl, „Wir gemeinsam in Berlin“ oder „Wir gemeinsam in Wien“, schafft einen Rahmen, um eine ganze Menge an Spannungen auszuhalten. Man könnte uns als Bürger dieser Stadt durchaus mehr zutrauen. Politik ist da oft zu vorsichtig und sagt, da gehen die Bürger nicht mit usw. Meine soziologische Erfahrung sagt mir, das ist gar nicht der Fall. Es gibt immer die Möglichkeit, sich mit Konflikten auseinanderzusetzen und Verständigungsprozesse zu organisieren.

Es gibt katastrophale stadtplanerische Entscheidungen, wie z.B. durch die Autobahn ganze Quartiere abzuhängen, nicht ordentlich an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Diese Art von Exklusion kann langfristig nicht funktionieren. Bestimmte Adressen werden hochgradig stigmatisiert. Mit denen braucht man sich gar nicht zu bewerben. Es setzt sich ein sozialer Prozess noch darauf, auf diesen räumlichen Exklusionsprozess. Da wäre eine Stadt gut beraten, mit Soziologen, Soziologinnen und Vertretern ähnlicher Disziplinen zusammenzuarbeiten und tatsächlich auch mit neuen Ideen zu arbeiten. Wenn z.B. die Polizei aus der gleichen ethnischen Gruppe kommt, deeskalieren Konflikte früher.

Eine wichtige Erfahrung, die ich in den letzten Jahren gemacht habe, ist, dass es für die Stadtplaner der jeweiligen Städte einen großen Unterschied macht, ob wir von außen kommen und Fördergelder mitbringen und uns überlegt haben, dass wir diese Stadt mal untersuchen oder ob diese Stadt uns selber beauftragt hat, sie zu untersuchen. Es hat eine



////////////////////////////////////  
**Städte haben tatsächlich eine integrative Kraft.  
Dieses Gefühl, „Wir gemeinsam in Wien“,  
schafft einen Rahmen, um eine ganze Menge  
an Spannungen auszuhalten.**  
////////////////////////////////////

ganz andere Relevanz, wenn ich als Stadtplaner den Auftrag erteile, herauszufinden, wo kommt diese Stadt her, wo steht sie heute und was könnte man sich vorstellen, wo es hingehen könnte. Dann ist man nicht Opfer einer Untersuchung mit Ergebnissen, die man nie hören wollte. Sondern es führt dazu, dass die Stadtplanung, die Stadtpolitik, bei Neubauprojekten darüber nachdenkt, einmal anders zu entscheiden und den Rat der Stadt zu überzeugen, auch einmal etwas Neues auszuprobieren. Was die Stadtplaner, die Stadtplanerinnen gewinnen, ist, dass sie viel besser Bescheid wissen, was in ihrer Stadt selbstverständliche Praxis ist und ob diese Praxis nicht mal eine Veränderung braucht.

Es hat zum Teil katastrophale Folgen, dass wir vor allem Investorenarchitektur in der Stadt haben. Da sind die Architekten gefragt, und auch eine politische Neujustierung ist gefragt. Nicht ein Modell für jede Stadt, sondern auch da ist wieder die Frage zu stellen, wie tickt die Stadt.

An allen möglichen Städteentwicklungsprozessen kann man sehen, dass die Bürger im Moment verlangen, involviert zu werden. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dafür Strukturen zu schaffen, dass die Bürger sich beteiligen können und dass sie Möglichkeiten haben, mitzuentcheiden, wie ihre Stadt sich weiterentwickelt. Es ist aber extrem schwierig, Städte oder Stadtteile zu planen, wenn sie zuvor keine Substanz haben, wo etwas gewachsen ist. Neubaugebiete haben oft eine ganz lange Phase, bis sie funktionieren. Offensichtlich braucht es einen Prozess des sich Eingewöhnens und des Aneignens. Nichtsdestotrotz sollten Planer planen. Es macht überhaupt keinen Sinn, die Disziplin der Planer und Architekten abzuschaffen. Sie haben viel Wissen, um Städte weiterzuentwickeln. Natürlich müssen die verschiedenen Gruppen zusammenarbeiten.

Meine Vision von der Stadt, in der ich in Zukunft gerne leben möchte: Die Stadt muss dicht sein, auch anregungsreich. Dichte meint für mich nicht einfach nur viele Menschen, sondern auch vielfältige Architekturen. Wir experimentieren nicht genug mit Architektur. Wir trauen den jungen Architektinnen und Architekten auch viel zu wenig zu. Also vielfältige Bauformen, vielfältige Arrangements, Plätze, nicht standardisiert, überraschend. Und wir sollten von diesem Individuumsdenken ein Stück wegkommen und stärker in Beziehungen denken. Beziehungen zwischen Gebäuden, Beziehungen zwischen Menschengruppen, Beziehungen zwischen Bevölkerungsgruppen. Wie kann man ein Zentrum gestalten, das der multikulturellen Stadt gerecht wird, anstelle ein deutsches Mittelalter im Hintergrund zu haben. Wenn man über Zukunft nachdenkt, muss man an diesem Thema dranbleiben.

Mir fallen drei Faktoren spontan ein, warum Menschen in der Stadt leben wollen. 1. Kultur ist wichtiger geworden. Die Leute wollen an den kulturellen Ereignissen der Stadt partizipieren. 2. Viele Menschen mögen es, in heterogenen Settings zu leben, mit wenig sozialer Kontrolle, wo sie damit auch große Freiheitsmöglichkeiten haben. 3. Es ist ökonomisch sinnvoll. Also Gesellschaften wirtschaften am besten, wenn wenig Menschen auf dem Land wohnen, weil dann die Landwirtschaft und die Produktion auf dem Land am besten funktionieren und sich der Rest der Produktivität in der Stadt sammelt. Man könnte auch noch als vierten Grund nennen, die komplexen Familienverhältnisse, in denen wir leben, wo beide Eltern berufstätig sein wollen, funktionieren nur in der Stadt, weil dort bessere Bildungs- und Betreuungsinstitutionen existieren. Also die Stadt bietet extrem viel und es macht großen Sinn, das Leben genauso zu organisieren.

### **Dietmar M. Steiner**

Direktor Architekt Mag. arch.,  
Architekturzentrum Wien

Dietmar M. Steiner ist österreichischer Architekturpublizist und Architekturhistoriker. Er ist seit dem Jahr 1993 Direktor des Architekturzentrums Wien. Steiner studierte Architektur bei Ernst Plischke und Gustav Peichl an der Akademie der bildenden Künste in Wien. Er war lange Jahre Mitarbeiter von Friedrich Achleitner am Archiv „Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert“. Steiner lehrte bis 1989 an der Hochschule für angewandte Kunst in Wien an der Lehrkanzel für Geschichte und Theorie der Architektur. Zahlreiche Beiträge zur Kritik und Theorie der Stadt und Architektur in internationalen Medien. Zahlreiche Ausstellungen und Publikationen. Steiner gründete im Jahr 1989 sein eigenes Büro für Architekturberatung in Wien. Er war 2002 Kommissär des österreichischen Pavillons bei der Architektur-Biennale in Venedig. 2006 wurde er zum Präsidenten des Weltverbandes der Architekturmuseen gewählt. Steiner veröffentlichte zahlreiche Beiträge zur Kritik und Theorie der Stadt und Architektur sowie Baukultur in nationalen und internationalen Medien.



# DIETMAR STEINER

## DIREKTOR ARCHITEKTURZENTRUM WIEN



Ab den 80er- und 90er-Jahren bis heute hat sich eigentlich in allen europäischen Städten ein enormer Modernisierungsprozess vollzogen. Die europäische Stadt verändert sich nur mit politischem Willen, auch wenn wir in den letzten 30 Jahre die Stadtentwicklung eigentlich den Investoren überlassen haben und sich die öffentlichen Hände aus dieser Entwicklung zurückgezogen haben. Die öffentlichen Investitionen, im Wiederaufbau mit Schulen, mit Amtshäusern, mit Museen, Theatern etc., waren quasi abgeschlossen. Das Wichtigste, würde ich fast sagen, war ein enormer Modernisierungsschub in der Infrastruktur, was hier an öffentlichen Transportsystemen geschaffen und entwickelt wurde. Und dann natürlich durch neue Bauaufgaben. Ich erinnere immer daran, dass eine Immobilienwirtschaft im heutigen Sinn in Wien erst mit der Expo und mit dem EU-Beitritt eingetreten ist. Also Anfang/Mitte der 90er-Jahre. Bis dahin hat eine Firma, die ein Bürohaus gebraucht hat, sich eines gebaut. Aber es gab eigentlich bis Mitte der 90er-Jahre nicht sogenannte Immobilienentwickler, die auf Verdacht Bürohäuser gebaut haben und gehofft haben, dass da wer einzieht.

Als Stadt hat sich mit Sicherheit Barcelona am stärksten verändert, weil sie haben tatsächlich die Stadt komplett umgedreht. Das ganze Hafengebiet war früher Industriezone. Schon zu den olympischen Spielen '92 haben sie das olympische Dorf dort gebaut. Die Stadt war immer mit dem Rücken zum Meer. Das hängt wieder mit der andalusischen Zentralregierung zusammen. Und erst mit der Befreiung nach Franco haben sie die Stadt zum Meer geöffnet.

Was das soziale Gefüge betrifft, das gedeihliche Zusammenleben, in dieser Hinsicht ist es ein bisschen unangenehm, in Wien darüber zu reden, weil im Verhältnis zu anderen europäischen Städten hier Wien sehr vieles richtig macht. Wenn man es in dieser Gesamtheit, von Sozialpolitik bis hin zur Stadtentwicklungspolitik, sieht, bis hin zur Wohnungspolitik, die ja das eigentliche Weltkulturerbe dieser Stadt ist, macht Wien sehr wenig falsch. Aber tatsächlich müssen wir uns gewärtig sein, dass die

internationale Entwicklung schon in die Richtung eines starken Auseinanderdriftens der Bevölkerung geht. Dieses Auseinanderdriften der Gesellschaft, das wir ja auch in Südamerika und in asiatischen Städten kennen, das wird die Entwicklung sein. Wie wir sie aufhalten können, ist die große Herausforderung, eine politische Herausforderung. Das hat nichts mit Städtebau und Stadtplanung zu tun oder nur mittelbar damit zu tun. Das ist die große Herausforderung. Wir haben in Europa natürlich noch gewisse Standortvorteile aufgrund der gewachsenen Strukturen, aufgrund der doch wohlfahrtsstaatlichen Regelungen, die in der Lage sind, dieses Auseinanderdriften der Gesellschaft zu bremsen.

Was die Dichte, die kompakte Siedlungsstruktur und die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung, betrifft, rudern wir eigentlich seit den 70er-Jahren zurück. Das Erbe, das wir trugen in der Stadtplanung, war von der gegliederten und aufgelockerten Stadt der Charta von Athen geprägt, der nach dem Krieg alle Städte gefolgt sind – von Le Corbusier bis Roland Rainer. Erst seit den 70er-Jahren mit dem Ölschock, mit dieser prinzipiellen Zukunftskrise, arbeiten alle europäischen Städte wieder darauf hin, die Durchmischung zu finden. Ein Problem ist sicherlich, dass wir lange Zeit aufgrund der Postmoderne in den 70er-Jahren glaubten, es gibt die dichte gebaute Stadt und das friedliche paradiesische grüne Umland. An dem haben die europäischen Städte bis in die 90er-Jahre noch gearbeitet. Das ist aber überrollt worden durch einen Versuch, die Stadt stärker mit der Natur zu verbinden, die Natur wieder zurückzuholen. Es gibt in den letzten Jahrzehnten drei Themen, die mir aufgefallen sind, die auf einmal in der Stadtbevölkerung virulent wurden. So eine gewisse Sucht oder Sehnsucht nach Wasser in der Stadt. Das, was überall an den Flüssen in Paris, Berlin etc. geschieht. Auch der Donaukanal. Das hat überall in den Städten stattgefunden. Auf einmal wollen die Menschen Wasser in der Stadt. Das Zweite war die Wiedergewinnung oder Erringung des öffentlichen Raums als Raum für alle. Und das Dritte war eben diese neue Sehnsucht nach Grün, einer neuen Form der Urbanisierung, die gleichzeitig Verländlichung ist.



Das Stadtzentrum ist wieder mehr gefragt. Es spielt sich nämlich etwas im Moment ab, von dem wir noch nicht wissen, wie wir damit umgehen sollen. Die Speckgürtelgeneration, die so in den 60ern/70ern hinausgezogen ist, deren Kinder jetzt weg sind, die sitzen jetzt in ihren Main-Taunus-Landvillen herum und sind einigermaßen wohlhabend und denen ist schrecklich fad. Es gibt kaum eine deutsche Stadt, wo jetzt nicht privatfinanzierte Apartmenttürme in die Städte reingesetzt werden für Leute, die ja aus der Stadt gezogen sind und jetzt doch das

bestehenden Stadt, wirklich die Verkehrsräume neu zu definieren und als Bewegungs- und Begegnungsräume für alle zu sehen. Aber da wird in Wien mit Sicherheit der größte Widerstand erwachsen, weil unsere Automobilkultur ist eben eher mit Kiew und mit Baku vergleichbar und weniger mit Zürich oder Madrid.

Zur Investorenarchitektur habe ich voriges Jahr oder vor zwei Jahren schon bei einem Interview gesagt: Die Stadt hat ihre Würde verloren

////////////////////////////////////  
**Ich sag es jetzt ganz bewusst ein wenig subversiv:  
ein bisschen langwierigere Genehmigungsprozesse, weil  
dann stürzen alle kreditfinanzierten Spekulationen.**  
////////////////////////////////////

städtische Angebot, sei es jetzt kulturell, sei es wegen der Begegnung, sei es des Flanierens wegen, einfach vermissen. Es gibt wirklich den Zug zurück in die Stadt. Wie wir das jetzt mit den neuen Wünschen der Bevölkerung, eben nach Grünraum etc. verbinden können, öffentlichem Raum verbinden können, das ist eine riesige Herausforderung. In meiner Beobachtung betrifft das nicht so sehr die Stadtplanung, sondern immer noch die Dominanz der Verkehrsplanung. Wir müssen einfach die Verkehrsbänder anders interpretieren. Was da jetzt in den letzten Jahren in Madrid passiert ist mit dem Fluss, der durchgeht – früher auch Industriegegend –, komplett als öffentliche Parkanlage. Die Westausfahrtsstraße nach Portugal ist auf eine Fahrbahn zurückgebaut worden und ein Park in der Mitte. Da ist eigentlich das größte Potenzial in der

gegenüber diesen Anmaßungen. Hier muss man wirklich ein bisschen entflechten, auch zeitlich entflechten. Hier dürfen sich die Städte nicht so unter Druck setzen lassen. Ich sag es jetzt ganz bewusst ein bisschen subversiv: ein bisschen langwierigere Genehmigungsprozesse, weil dann stürzen alle kreditfinanzierten Spekulationen. Die halten nicht so lang durch, ganz pragmatisch gesagt. Wenn die zehn Jahre auf eine Baugenehmigung warten, dann geht ihnen die Luft aus. Aber das ist kein Wiener Problem. Das ist ein europäisches Problem.

Die baukulturellen Leitsätze, die jüngst formuliert und präsentiert worden sind: Wie geh ich damit um? Wie setze ich das um? Die Instrumente, die fehlen mir ganz eindeutig. Zum Beispiel schon auf



Bezirksebene angesiedelte Fachbeiräte. Den jetzigen Fachbeirat zu einem Architekturbeirat mit auch ausländischer Beteiligung zu machen. Also so wie es einfach schon vor 20, 30 Jahren der Salzburger Gestaltungsbeirat und sehr viele kleine Gemeinden gemacht haben. Bei einer Großstadt wie Wien ist das natürlich viel schwieriger, weil einfach viel mehr an Aufgaben anfällt. Ich habe, nur so ins Wilde gedacht, die Überlegung, dass man damit eigentlich schon auf Bezirksebene anfangen müsste. Weil wir immer wieder erleben, dass sehr viele Einsprüche schon von Bezirksebene kommen. Also dann sind wir wirklich bei der Bevölkerung.

Also hier braucht es schon einmal Aufklärungsarbeiten. Ich bin ein alter Monarchist und Zentralist. Nachdem den Bezirken zu viel Macht gegeben wurde, waren sehr viele Entscheidungen provinzialisiert oder behindert. Das ist leider so. Andererseits wieder ermöglicht das sehr viel. Das ist also eigentlich eine ambivalente Geschichte. Im Bregenzerwald haben sie noch diese alte Allmendetradition, dass eigentlich alles mit der Bevölkerung besprochen wird. Aber ein Bürgermeister hat mir eben jetzt gesagt: Wenn du wirklich ein gutes Projekt hast, dann darfst du es ihnen vorher nicht sagen. „Was ned kennan, des mögen's a ned“. Aber du musst dann in der Umsetzung davon überzeugen. Wie das im städtischen Raum funktioniert, weiß ich nicht oder kann ich mir nicht wirklich vorstellen. Nur muss ich sagen, mit den Bürgerentscheiden sind sehr viele gute Projekte gestorben.

Es gibt Werte in der Architektur, die verloren gegangen sind und die ich gerne wieder hätte. Das ist Wohlbefinden. Das ist Dauerhaftigkeit. Das ist Nachhaltigkeit. Also diese Dinge wie Standfestigkeit, also die

antiken Fragen sozusagen, die sind nach wie vor gültig. Andererseits kann man natürlich sagen, es gibt auch das Vergängliche, das Ephemere, das Temporäre.

Ich stimme gern in den Chor ein, dass die jetzige Investorenarchitektur einfach dumm und blöd und teuer und nicht nachhaltig und zum Verrecken schlecht ist. Was aber nicht heißt, dass es nicht immer noch qualitätsvolle Architektur in unserer Zeit gibt. Bis vor 20 Jahren gab es noch – typisch aus der Postmoderne kommend – die Künstlerarchitekten und die Business- oder Geschäftsarchitekten. Also wie es der Generalsekretär vom Royal Institut of British Architects einmal gesagt hat: „*Art architects need patrons. Business architects need clients*“. Das hat sich aber in den letzten 20 Jahren umgedreht. Die früheren Künstlerarchitekten sind im Zuge der Medialisierung der Stararchitekten riesige Firmen geworden. Und wir haben jetzt wieder so eine Mainstream Business Architektur im Wesentlichen. Das ist global so. Wir haben diese Qualitäten eigentlich überall. Wir haben in den letzten 20 Jahren eine Explosion an Architekturstudenten gehabt. Und da ist natürlich der Markt eng. Ist ganz klar. Also wir produzieren so viele begabte junge Architekten, für die es aber noch keine entsprechenden Arbeitsfelder gibt. Das ist das Problem, das wir in Europa heutzutage haben.

Die identitätsstiftenden Merkmale einer Stadt im 21. Jahrhundert lassen sich nicht mehr an Gebäuden allein festmachen. Es geht nicht mehr darum, wer hat die schönste Kirche oder das schönste Theater, sondern das ist eine Vielzahl von Atmosphären und Stimmungen und Möglichkeiten, die eine Stadt bietet. Also das, was Conchita Wurst gemacht hat, das ist schon eine Leistung, die das Image Wiens ändert. Das kann ich mit einem Bau gar nicht erreichen. In Barcelona war es auch nicht ein Bau allein, sondern da war es eine gesamte Stadtatmosphäre. Das hat in den 80er-Jahren mit der Neugestaltung der Plätze begonnen. Und riesigen Infrastrukturbauten, die man kaum sieht als Stadttourist, eine ganze Autobahn in den Berg hineingelegt.

Wir haben das Wort Städtebau völlig vergessen und verlernt. Wir reden über Stadtentwicklung, wir reden über Stadtplanung. Und in immer abstrakteren Kategorien. Wir tun uns ganz schwer, uns für die Zukunft der Stadt eine Gestalt der Stadt vorzustellen. Wir stellen uns einzelne Objekte in einzelnen Situationen vor. Aber wir haben kein Bild der Stadt der Zukunft. Das haben wir nicht. Das gab es noch in den 60er-/70er-Jahren. Alt Erlaa war so ein Bild einer Stadt der Zukunft. Die Typologie der Wiener Höfe war auch so ein Bild. Diese Bilder oder Wunschprojektionen sind verloren gegangen, wir wurschteln auf Parzellen herum und das eingeeengt von tausenderlei Vorschriften und Festlegungen und das war's dann. Aber wie ein gesamter Zusammenhang eines Quartiers aussehen sollte oder könnte, das ist verloren gegangen.



### **Roland Gruber**

Architekt Mag. arch., MAS MBA  
nonconform architektur vor ort ZT KG

Roland Gruber studierte Architektur an der Kunstuniversität Linz (Diplom bei Roland Gnaiger) und an der ETH Zürich. Außerdem studierte er Kulturmanagement an der Universität Salzburg. Er ist Mitgründer und Partner des Architekturbüros „nonconform architektur vor ort“, das sich 1999 gründete. Im selben Jahr hat Gruber die Initiative „LandLuft Verein zur Förderung von Baukultur im ländlichen Raum“ mitbegründet, deren Vorsitzender er ist. Von 2004 bis 2008 war er für das Lehrgangsmanagement „überholz – Masterlehrgang für Holzbaukultur“ an der Kunstuniversität Linz verantwortlich. 2008 wurde ihm der Österreichische Staatspreis für Consulting (Jurypreis) zuerkannt. Von 2011 bis 2013 war er federführend für die Projektleitung des Forschungsprojekts „Baukultur in ländlichen Räumen“ des deutschen Bundesministeriums für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung in Berlin zuständig. Roland Gruber wurde gemeinsam mit nonconform „Österreicher des Jahres 2012“, eine Auszeichnung, die die Tageszeitung „Die Presse“ verleiht.

## ROLAND GRUBER

### NONCONFORM ARCHITEKTUR VOR ORT



Es sind drei Dinge, mit denen ich mich beschäftige. Ich bin sozusagen im Gatsch, im Dreck, wenn wir mit der „vor ort ideenwerkstatt“ etwas entwickeln. Wir arbeiten in Orten, die vielleicht in 25 Jahren als Baukulturgemeinden ausgezeichnet werden. Dann gibt es die Initiative „Landluft“. Da suchen wir die besten Gemeinden. Und dann haben wir noch eine andere Initiative, die Besten, die wir gefunden haben, zu vernetzen. Das nennt sich „Zukunftsorte“ und soll einen Dialog aufbauen mit den jungen Leuten in der Stadt. Das „Kommunalkonsulat“ in Wien ist die Vertretung dieser innovativen Gemeinden in Wien. Es gibt BotschafterInnen dieser Gemeinden, die sind meistens Studierende in Wien, aber gleichzeitig auch BerichterstatterInnen an den Gemeinderat. Diese drei Standbeine hat der Verein „Landluft“. Ich bin nur ehrenamtlicher Obmann.

Authentische Landkultur gibt es in Österreich nur noch in der Werbung. Natürlich gibt es noch kleinste Idyllen. Ich komme ursprünglich aus Bad Kleinkirchheim. Das ist ein Tourismusort in den Kärntner Nockbergen. Ein Ort, der in den letzten Jahrzehnten explodiert ist, von 1950 bis 1970: das aufgeblasene Bauerndorf mit 8.000 Gästebetten. Ich bin zwischen Hotels aufgewachsen. Die Schwierigkeit ist, so einen Ort, der irgendwie ein bisschen in die Jahre gekommen ist, neu zu erfinden. Und da durfte ich als quasi „Ausheimischer“ – als Person, die einmal dort war, aber jetzt nicht mehr dort ist – mitdenken, wie kann man so einen Ort neu erfinden. Und ein Projekt, das herausgekommen ist, ist die Neuerfindung des Wanderns, Wandern wird immer wichtiger. Die klimatischen Verhältnisse bevorzugen in Zukunft genau solche Regionen für den Sommertourismus. Aber Wandern als Wandern für den klassischen Städter – das ist es auch nicht mehr. Es gibt 3.000 Orte in den Alpen, die Wanderwege ausweisen. Herausgekommen ist dann die Verknüpfung mit Kunst. Also Wandern und Kunst, internationale Kunst. Wir haben uns den Edelbert Köb geschnappt, der ja Leiter des Museums Moderner Kunst war. Und hatten die Metapher: Wie bringen wir die Gäste auf den Berg hinauf? Wenn wir sie Steine raufragen lassen. Die Idee der Amei-

sen. Man trägt Steine auf einen Berg hinauf, ein bisschen unlogisch, aber das hat was, und oben machen wir dann irgendwelche Skulpturen. So über die Jahre entsteht etwas mit internationalen Künstlern. Dann hat Edelbert Köb gesagt, mit Künstlern kann man schon so arbeiten. Aber wenn der Kurator dachte, der Künstler lachte. Die werden ganz etwas anderes tun. Und was die jetzt machen, ist wirklich großartig. Er hat zehn internationale Künstler geholt und die versuchen jetzt, durch Interventionen ganz atypischer Art für diese Veränderung zu sorgen. Eine Geschichte ist: Künstler haben ein Hotel übernommen und das nennt sich „Hotel Konkurrenz“, und haben es aufgemacht für die Bevölkerung und für die anderen. Und machen so etwas wie einen vierwöchigen Think-Tank über die Zukunft des ländlichen Raumes, und über das, was wir dort machen. Es wurde auch ein Kunstwerk eröffnet, mitten in der Landschaft. Und das Spannende ist, es waren ganz viele Menschen auch aus Wien da, die genau aus diesem Grund, weil es hier so etwas Besonderes gibt, herausfahren und diese Idylle auch wertschätzen. Jetzt wird die Idylle durch die Kunst gestört. Aber genau das zieht jetzt eine andere Klientel an. Dieses Kunstprojekt wird von der Bevölkerung auch angenommen, weil es nicht vordergründig um die Kunst geht, sondern eigentlich geht es bei diesem Hotelprojekt um das Essen. Plötzlich ist es interessant. Es sind Top-Köche dort, die nur mit regionalen Ressourcen, mit den Rohstoffen, die es in den Bergen gibt, exzellent kochen. Und das bewegt einen Ort, darüber nachzudenken. Dass wir nämlich viel mehr können, als aus der Großküche oder aus dem Großeinkaufszentrum Standardware zu produzieren.

Den Prozess der Abwanderung aus dem ländlichen Raum wird man durch Baukulturinitiativen nicht aufhalten können. Es zeigt sich zwar durch die Recherchen für unseren Baukulturgemeinde-Preis, dass es immer wieder Orten gelingt, durch Dinge, die eigentlich das urbane Leben prägen – also etwas neu erfinden, die Bürgerbeteiligung, die hohe Qualität dessen, was gebaut wird – sich wirklich einen lebenswerten Raum zu erhalten. Das gelingt aber sehr, sehr wenigen: Unser Verein



„Landluft“ hat z.B. die Vorarlberger Gemeinde Zwischenwasser mit dem Baukulturgemeinde-Preis ausgezeichnet. Dort ist ein Bürgermeister, Josef Mathis, seit 33 Jahren im Amt. Der war Autospengler. Er hat es geschafft, Dinge zuzulassen und zu fördern, von denen wir nur träumen in unserer Branche. Er hat einen Beirat für Architektur und Gemeindeentwicklung eingeführt. Er hat gesagt, ich bin die erste Bauinstanz,

Zukunftsfonds, wo Bürgerinnen und Bürger Geld einzahlen in einen Gemeindetopf, damit die Gemeinde z.B. Grundstücke kaufen kann. Diese Grundstücke werden dann auf Erbbaurecht den Bürgerinnen und Bürgern übergeben zum Bauen. Sie können zu ganz günstigen Konditionen dort auf 99 Jahre oder vielleicht auf 149 Jahre leben und hausen. Und das Dritte ist ein Leerstandsmanagement: In den Einfamilienhäusern

////////////////////////////////////

**Wir müssen ein bisschen das Dorf in die Stadt  
bringen und die Handschlagqualität dazu.**

////////////////////////////////////

aber ich bin ja überhaupt nicht vom Fach, wie kann ich Entscheidungen treffen? Er hat sich Fachleute geholt, die ihn beraten. Alles geht durch diesen Beirat, ob es ein Carport ist oder ein großes Projekt. Wir selbst konnten mitdenken, wie schaut die räumliche Zukunft so eines Ortes aus. Wie geht man mit den Baulandressourcen um? Es gibt 40% gewidmete Flächen, die nicht bebaut werden, und es muss ganz teuer Grund gekauft werden. Die Gemeinde wird jetzt drei Dinge einführen: Sie wird keine Neuwidmungen mehr zulassen. Das Zweite ist ein

um die großen Ballungsräume wohnt oft nur mehr eine Person, und die hat natürlich Angst, wenn jemand anderer einziehen würde. Beim aktiven Leerstandsmanagement wird jeder Bürger, jede Bürgerin, die aufs Gemeindeamt kommt, gefragt, ob sie Leerstand im Haus hat und es wird proaktiv Beratung angeboten, um diese Barrieren vor anderen Leuten, die vielleicht einziehen könnten, zu reduzieren, um das Umbauen von Häusern, um das Teilen von Häusern zu fördern. Also genau die Dinge, die uns alle betreffen werden in den nächsten Jahren.



Auch Kärnten hat einen großen Überschuss an gewidmeten Baulandflächen. Diese gewidmeten Baulandflächen sind nicht am Markt, weil sie gehortet werden für Erben und als Geldanlage. Es muss zu relativ hohen Preisen neu gewidmetes Bauland gekauft werden. Und es zieht sich dasselbe Regelwerk über das gesamte Bundesgebiet. Und da braucht es eine Radikalkur. In den eher städtisch geprägten Zonen, von Spittal bis nach Villach, Klagenfurt usw., da können wir mit ganz normalen, vielleicht intelligenteren Mitteln und Gesetzen arbeiten. Aber es muss Zonen geben, die wir freigeben können.

Wir werden einige Gebiete in Österreich zusperrern müssen oder freigeben: Teile des Waldviertels, den ganzen obersteirischen Raum oder Regionen in Kärnten, wo sich die Frage stellt: Ist es dort echt so lebenswert, dass man das mit denselben planerischen, raumplanerischen, finanziellen Mitteln am Leben erhalten soll, wie die Zentralräume? Also ich glaube, wir werden dort andere Dinge brauchen. Es gibt ein Forschungsprojekt aus Deutschland von einem Soziologen, Jürgen Aring, der das Modell der Selbstverantwortungsräume entwickelt hat. Das sind Gebiete, die wir freigeben. Wo man den Menschen überlassen kann, was dort passiert. Da brauchen wir kein Raumplanungsgesetz. Da brauchen wir keine Regelwerke, die wir gewohnt sind. Dort ist so wenig los und dort passiert so wenig, dass man eigentlich ein neues Paradies ausrufen könnte, einen Biosphärenpark sozusagen.

Die Themen, die anstehen, sind: Wie schafft man es, trotz der ganzen Abwanderungsbewegungen, einige spannende Knotenpunkte außerhalb der großen Ballungszentren aufrechtzuerhalten? Wie können wir diese stärken? Und wie schaffen wir es, dass wir diesen Speckgürtel, der sich

auch um die kleineren Orte angesiedelt hat, wieder in den Griff kriegen? Frau Prof. Schröteler von Brandt, von der Universität Siegen, spricht immer vom Donut-Effekt. Wir haben die Zentren dieser Kleinstädte so entleert, dass das soziale urbane Leben dort nicht mehr funktioniert, sondern nur rundherum.

Es gibt eine Erkenntnis aus Ostdeutschland. Dort sind sehr starke Schrumpfungsprozesse im Gange. Und es geht in die Richtung, dass die zentralen Orte gestärkt werden. Aber rundherum die kleineren Dörfer, die kleineren Einheiten, die werden mehr oder weniger aufgegeben. Also die schrumpfen relativ intelligent. Es entstehen dichtere Orte, und das Land ist großteils Produktionsstätte für Waren geworden.

Das Thema Raumplanung hatte noch nie so viel mediale Wahrnehmung wie in den letzten Monaten. Bei einer Enquete für Baukultur bei der Landesregierung in der Steiermark war das ein Megathema: Wie können wir in Zukunft mit Grund und Boden umgehen? Wir brauchen eine radikale Änderung im Raumplanungsdenken. In Kärnten, in Vorarlberg, in Wien ist das auch ein Megathema. Auch der Bund wird irgendwann draufkommen, dass wir die Raumplanungsinstanz den Bürgermeistern wegnehmen und auf eine andere Ebene heben müssen. Wir merken in den Gesprächen mit innovativen Bürgermeistern – ich habe in den letzten 15 Jahren sicher 100, 150 sehr innovative Bürgermeister kennengelernt – die sagen: Für uns wäre das überhaupt kein Problem. Wir werden einige echte Probleme und Sorgen los, weil dieser Entscheidungsdruck, gerade vor Wahlen, dieser Druck, Dinge irgendwie zu widmen oder auch nicht zu widmen, ist brutal. Und wenn sie sagen könnten, das ist nicht unser Job, das ist auf einer anderen Ebene angesiedelt, könnte man viel, viel Positives bewirken. In Deutschland ist die Raumplanung viel, viel weiter. Wir haben Gemeinden kennengelernt, die überhaupt keine Handelsflächen außerhalb der Zentren gewidmet haben. Da gibt es viel Rückgrat bei der politischen Verantwortung, um diesen Donut-Effekt, diesen Speckgürtel, nicht zuzulassen, sondern die Konzentration ganz auf den Ort selbst zu legen. Auch wenn jeden Tag die Manager von Lidl, von Hofer oder wie auch immer sie heißen beim Bürgermeister am Gemeindeamt stehen und sagen, wir wollen dort ein Stück Fläche haben, er lässt es nicht zu. Der hat wirklich Rückgrat der Bürgermeister, auch der Gemeinderat. Die Firmen bauen dann dort, aber im Zentrum, und es ist nicht eine Schachtel, die irgendwo steht, sondern am Dach ist der Turnsaal der Gemeinde. Es gibt also genau diese Synergieeffekte, die wir für die qualitätsvolle Raumentwicklung brauchen. Wir müssen Nutzungsdurchmischungen denken und bauen und nicht Monofunktion irgendwo hinstellen.

Ich habe die Beobachtung gemacht, dass viele junge Kolleginnen und Kollegen, die den Mut hatten, hinauszugehen in die Gemeinden, wo sie herkommen, in kürzester Zeit ganz viele Aufträge haben, weil sie sich in diesen kleinen Strukturen wie Bürgermeister verhalten. Also sie können gestalten, in Dialog treten, Probleme oder mögliche Aufgaben

sehen. Sie können sehr schnell ins Geschäft kommen, sozusagen die Baumeister werden. Der Architekt vor Ort ist ein wesentlicher Motor für die Zukunftsentwicklung von Gemeinden. Er sieht viel, er gestaltet mit, er denkt vor, er ist eine dieser Säulen: der Bürgermeister, der Pfarrer, der Hauptschuldirektor und der Baumeister. Die Architektinnen und Architekten sind dort zunächst Bürger, sind dort Teil einer aktiven Bürgerschaft, die etwas Neues entwickelt, die Aufgaben definiert. Erst in einer zweiten Phase werden sie zu Architekten und zu Planern. Das ist ein fließender Übergang. Und deswegen gibt es oft Wehmut und auch Kritik, wenn ein Architekt so viel Vertrauen gewonnen hat in einer Bürgerschaft, sozusagen den Humus bereitet hat, um ein Projekt zu machen, und dann kommt das ganze Regelwerk des Bundesvergabegesetzes und der Architekturwettbewerbe usw. Man muss den ganzen Wust an offiziellen Wegen gehen. Ich glaube, dass wir gerade im ländlichen Raum andere Modelle des Wettbewerbs brauchen. Der klassische Architekturwettbewerb ist dort nicht immer die beste Antwort.

Wir sprechen nicht über Baukultur, sondern über Funktionen, über Zentrumsentwicklung, über Freiraumqualitäten, über den Dorfplatz, über Dinge, die die Leute verstehen. Wenn man qualitätsvolle Entwicklungsprozesse macht, Gesprächskultur pflegt, einen Dialog mit dem Bauherrn führt, wenn die Verwaltung die richtigen Dinge macht und zulässt, einen Fachbeirat zu holen, dann ist Baukultur watscheneinfach. (aus den 12 Thesen von „Landluft“) Das ist dann nicht die aufgezwungene „Hirnwixerei“ der Fachexperten, sondern entsteht aus dem grundguten Humus, der entsteht, wenn man die Dinge richtig angeht. Wenn man einen Dialog mit den richtigen Leuten führt und auch in der richtigen Gesprächskultur, dann kommt man vom Thema Geschmack weg und kommt hin zu den wirklich substanziellen Auseinandersetzungen und Entscheidungen, und dann gibt es andere, sachliche Argumente und es bleibt nicht eine oberflächlichen Bauchgeschichte.

Was mir so gefällt an der Arbeit draußen, in kleinen, nicht so dicht besiedelten Einheiten am Land, ist die Unmittelbarkeit, mit der man es mit Führungskräften zu tun hat. Für unsere „vor ort ideenwerkstatt“ haben wir so ein gelbes Band, mit dem wir Orte oder Räume, um die es geht, einwickeln. Wenn wir das in einer Gemeinde machen, läuft das so: Der Bürgermeister ist da, ruft den Bauhof an und der Bauhof macht das. Oder der Bürgermeister ruft die Schuldirektorin an und die macht das mit den Kindern. Das ist ein lässiger Akt und alle freuen sich darüber. Wir haben dasselbe in Innsbruck gemacht, ein räumliches Gebiet in der Stadt einzuwickeln. Es braucht 28.000 Genehmigungen, hat 24 Schnittstellen in der Verwaltung, bis man dort ist, dass die Feuerwehr uns hilft. Das Dorf ist so etwas Ähnliches wie das Grätzl, eine kleinere Einheit. Die müsste noch viel entbürokratisierter werden. Ein bisschen das Dorf in die Stadt bringen und Handschlagqualität in die Stadt bringen. Gleichzeitig muss das Land um eine Spur urbaner werden im Denken, im Handeln, im Entwickeln und im Tun.



### **Tina Saaby**

Stadtarchitektin von Kopenhagen

Tina Saaby hat seit dem Jahr 2010 die Funktion der Stadtarchitektin von Kopenhagen inne. Sie ist als externe Expertin an der Roskilde Universität, genauer für das Umweltdepartement, tätig. Saaby arbeitet auch an der Copenhagen University KU LIFE, ist Visiting Professor an der Universität von Sheffield. Tina Saaby war lange Zeit Vizepräsidentin der Dänischen Architektenvereinigung. Sie war Eigentümerin des dänischen Architekturbüros Witraz Architects.



# TINA SAABY

## STADTARCHITEKTIN VON KOPENHAGEN



In Kopenhagen haben wir zwei besondere Schwerpunkte auf politischer Ebene. Erstens wollen wir nachhaltig agieren. Bei der zweiten wesentlichen Säule geht es um die Lebensqualität. Wir müssen unsere Visionen auf die lebenswerte Stadt konzentrieren, auf die Art des Lebens, das man führt. Unsere politische Strategie ist, dass wir an das Leben in der Stadt denken, bevor wir an urbane Räume denken und dass wir an urbane Räume denken, bevor wir an Gebäude denken. Wir, in der Verwaltung, müssen uns bei jedem Projekt, das wir in Angriff nehmen, und bei jedem Dialog, den wir führen, bewusst sein, wie ein Gebäude oder ein Projekt unsere Stadt lebenswerter machen kann. Wenn man sagt, dass das städtische Leben vor dem städtischen Raum kommt, so heißt das, dass man zuerst über die Menschen redet und versucht, ihren Alltag und die Art und Weise, wie sie sich in der Stadt bewegen, zu begreifen und dann danach trachtet, die Stadt so zu gestalten, dass die Menschen Blickkontakt zueinander haben können. Wir sind uns darüber einig, dass das Gefühl der Gemeinschaft zu den grundlegenden Bedürfnissen des Menschen gehört.

Wir versuchen, diesem Gedanken bei jeder Besprechung mit Investoren Aufmerksamkeit zu schenken. Wenn ein Investor ein Gebäude in der Stadt errichten will, reden wir auch darüber, was das Projekt der Stadt zurückgeben kann. Oft kommen zur ersten Besprechung nur der Bauherr und der Architekt. Wir fragen dann, wo denn die Fachleute für Stadtplanung oder Landschaftsarchitektur seien. Häufig wird auf diesen Teil der Diskussion vergessen, weil der Bauherr natürlich an der Planung seines Gebäudes interessiert ist und weniger Augenmerk darauf legt, wie sich das Gebäude in die Stadt einfügt. Deshalb ist es so wichtig, dass wir sehr früh, in den ersten Phasen des Prozesses, in einen Dialog eintreten.

Wir haben die Organisationsstruktur in der Verwaltung geändert. Vor einem Jahr hatten wir noch eine Abteilung für den Verkehr, eine für Fahrräder, eine Mobilitätsabteilung, eine Abteilung für Grünflächen und Bäume in der Stadt, eine für den Dialog mit den Bürgern, eine Abteilung

für Baubewilligungen und auch noch eine für den städtischen Raum – für Plätze und dergleichen. Meine Vorgesetzte hat vor einem halben Jahr all diese Abteilungen aufgelöst und hat begonnen, Teams aufzubauen. Diese Teams konzentrieren sich auf folgende vier Phasen: die Planung und Gestaltung des städtischen Raums, die Instandhaltung, die Nutzung, sowie die Entwicklung der Stadt im Allgemeinen. Wir orientieren uns jetzt eher an der zeitlichen Abfolge und nicht mehr am „Silodenken“. Zurzeit ist es kompliziert, weil die Umstellung erst vor einem halben Jahr erfolgte und alles noch ein Durcheinander ist. Gut daran ist allerdings, dass wir jetzt nicht bloß über Einzelmaßnahmen oder infrastrukturelle Aspekte reden, sondern ganzheitlicher vorgehen. Es arbeitet nun nicht mehr jede Abteilung für sich, sondern ein Team mit Vertretern aus jeder Abteilung. Man darf sich nicht mehr so stark auf das eigene Wissen und die eigene Ausbildung konzentrieren, sondern muss viel mehr Fragen stellen als bisher.

Früher gab es oft Diskussionen am Ende des Projektes. Wir gestalteten zum Beispiel einen neuen Platz in der Stadt und einigten uns mit den Bauherren über die Gestaltung. Manchmal hatten wir auch schon zu Beginn eine Besprechung mit den Zuständigen für Verkehr und Parkraumbewirtschaftung sowie mit der Polizei, aber manchmal stellte sich am Ende heraus, dass wir mit den falschen Leuten geredet hatten. Wir bekamen dann zu hören, dass der Verkehr wichtiger sei oder dass die FußgängerInnen hier wichtiger seien als die RadfahrerInnen. Und dann fingen wir wieder von vorne an. Jetzt werden schon früher gemeinsam die Prioritäten festgelegt und was bei einem spezifischen Projekt Vorrang hat. Das wird je nach Gegebenheiten, Kontext, Größe und Zielsetzungen der einzelnen Projekte variieren.

Was die Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger betrifft, können wir uns noch stark verbessern. Es ist politischer Wille und wird auch durch die neue Organisationsstruktur gefördert, dass wir hier einen recht starken Schwerpunkt setzen. Dabei versuchen wir, herauszuarbeiten,



was die Stadt braucht, anstatt darüber zu reden, was die Verwaltung glaubt, dass die Stadt braucht. Es geht also auch darum, die Menschen in der Stadt auf neue Art und Weise wahrzunehmen. Wir können dazu verschiedene Wege beschreiten. Eine der Möglichkeiten besteht darin, bei der Verbesserung von benachteiligten Stadtteilen – das sind einkommensschwache Gebiete mit Integrationsproblemen – direkt an Ort und Stelle präsent zu sein. In einem fünfjährigen Programm, das vom Staat und von der Gemeinde zu gleichen Teilen finanziert wird, gehen unsere Leute in die Bezirke und arbeiten vor Ort und versuchen, gemeinsam mit den dort wohnenden Menschen ihr Gebiet weiterzuentwickeln. Ein Aspekt dabei ist, dass dort Geld in die Aufwertung des städtischen Raums investiert wird. Natürlich wird auch versucht, private Investitionen zu mobilisieren. Aber der Punkt ist, dass wir hier vor Ort ein Büro einrichten und die Planung gemeinsam mit den hier ansässigen Menschen und Organisationen durchführen und zwar in einem Dialog. Wir machen das nicht bei jedem Projekt, aber fünf bis sechs derartige Vorhaben sind immer im Laufen.

Wir versuchen, die Stadtbevölkerung zu verstehen, deshalb sammeln wir Daten. Wir haben in den letzten 50 Jahren Daten über die Stadt erhoben, um das Alltagsleben und die Stadt zu verstehen. Wir beobachten, was die Menschen in der Stadt tun und versuchen, die Auswirkungen dieser Aktivitäten zu erfassen. Es geht darum, zu verstehen, wer die Bürger und Bürgerinnen sind, was sie machen und wie ihr Alltag abläuft. Beim sogenannten „Urban Life Account“ erfassen wir, wo sie zu Fuß gehen oder wie lange sie sich an einem Ort aufhalten. Wir befragen auch viele Menschen. Daneben haben wir eine Fahrradstatistik und eine Klimastatistik usw. Wir sammeln also Daten zu verschiedenen Themen

und versuchen, daraus neue politische Maßnahmen abzuleiten. Dadurch können wir auch rasch Lehren darüber ziehen, was in der Stadt geändert werden soll. Wir haben eine ausgeprägte Kultur bei der Evaluierung von Daten und bei der Beobachtung der Menschen entwickelt.

Eines der politischen Ziele besteht darin, dass der öffentliche Raum im Jahr 2015 um 20% mehr genutzt werden soll als fünf Jahre davor. Das bedeutet auch, dass die Politik Mittel dafür im Budget bereitstellt. Das war der erste Schritt. Praktisch versuchen wir, Ideen zu finden, wie wir die Menschen dazu bringen, länger im städtischen Raum zu bleiben. Sehen wir uns das am Beispiel eines Spielplatzes an. Auf einem normalen Spielplatz spielen die Kinder für eine gewisse Zeit, während sich ihr Vater auf der Parkbank vielleicht mit seinem Handy beschäftigt. Und dann gehen sie wieder nach Hause. Wenn wir aber den Spielplatz und den städtischen Raum so gestalten, dass der Vater mit den Kindern gemeinsam spielt, dann wird er auf die Zeit vergessen und länger bleiben. Wenn man also will, dass Vater und Kind gemeinsam spielen, dann muss man den Spielplatz tatsächlich ganz anders anlegen. Besonders wenn man dort Bewegung machen kann, zeigt sich, dass die Leute länger bleiben. Damit können wir gegenüber den Politikern argumentieren, dass diese Spielplätze besser sind, weil Zählungen ergeben, dass die Verweildauer länger ist.

Ein weiteres politisches Ziel ist, den Fußverkehr gegenüber 2010 um 20% auszuweiten. Aus verschiedenen Gründen: wegen des Klimas, denn beim Zuzußgehen verbraucht man keine fossile Energie; wegen der Dichte, denn beim Gehen braucht man weniger Platz als bei anderen Fortbewegungsarten; wegen der Gesundheitspolitik, denn durch das Gehen



wird man weniger dick und bleibt gesünder; und wegen unserer Strategie zur Förderung der Lebensqualität, denn im Gehen durch die Stadt hat man Blickkontakt zu anderen. Zum Glückhsein gehört, Teil einer Gemeinschaft zu sein. Und das hat viel zu tun mit der Geschwindigkeit der Stadt und der Möglichkeit, Blickkontakt mit anderen Menschen zu haben. Es gehört wirklich zu den Grundbedürfnissen, dass wir anderen in

Radverkehr im innerstädtischen Bereich. Ihnen zufolge benutzen 55% der Einwohner dort täglich das Fahrrad für den Weg zur Arbeit oder zur Schule. Wir verbreitern die Radwege, denn dadurch verringern sich auch die Radunfälle und die Konflikte. Wo immer dies möglich ist, werden wir die Radwege so umgestalten, dass es eine langsame Spur und daneben eine Überholspur gibt. Konflikte mit dem Autoverkehr wird es immer geben. Aber in Kopenhagen gibt es eine politische Entscheidung: Der neue Bürgermeister meint, er räume lieber dem Fahrrad den Vorrang ein. Denn wenn wir uns besser um die Räder kümmern, dann wird es auch mehr Platz für die Autos geben. Es ist jedenfalls gut, über Mobilität im Allgemeinen zu sprechen, und sich nicht auf den Standpunkt „*Ich bin fürs Auto*“ oder „*Ich bin fürs Rad*“ zu stellen. Wir müssen an dieser Frage gemeinsam arbeiten. Denn ohne Autos hätten wir – aus meiner Sicht – eine langweilige Stadt. Schließlich brauchen wir etwas Lärm, einen gewissen Kontrast, ein bisschen Chaos und auch unterschiedliche Geschwindigkeiten. Das Auto ist also Teil des Stadtlebens, und wir müssen ein Gleichgewicht finden, bei dem für uns alle Platz ist und wir müssen weniger Raum beanspruchen als heute, wenn wir im Auto sitzen.

Kopenhagen hat einen monatlichen Zuzug von 1.000 Menschen. Wir müssen zwei Aufgaben lösen. Erstens, wo bringt man die Zuwanderer unter? Und zweitens, wie können wir gute Viertel schaffen, in denen es leistbare Wohnungen gibt? Damit Arm und Reich, SeniorInnen, Familien, und alle anderen Bevölkerungsgruppen gut zusammenleben können. In ersterer Hinsicht haben wir in Kopenhagen mit dem Hafen großes Glück. Früher war dies ein Industriegebiet. Die Betriebe sind mittler-

////////////////////////////////////

**Wir haben auch das Ziel, dass ein Drittel der Bevölkerung das Auto verwendet, ein Drittel die öffentlichen Verkehrsmittel und ein Drittel das Fahrrad. Das ist das allgemeine Ziel.**

////////////////////////////////////

die Augen sehen können und damit das Gefühl haben, hierherzugehören, dazuzugehören. Beim Gehen gerät man so nahe aneinander, dass man Zeit für Blickkontakte hat. Blickkontakt ist sehr, sehr wichtig.

Wir haben auch das Ziel, dass ein Drittel der Bevölkerung, (die Pendler eingeschlossen, Anm. d. Red.), das Auto verwendet, ein Drittel die öffentlichen Verkehrsmittel und ein Drittel das Fahrrad. Das ist das allgemeine Ziel. Die neuesten Zahlen, die ich habe, betreffen vorwiegend den

weile aus dem Zentrum abgewandert, sodass wir nun mitten in der Stadt viel Platz haben, den wir für neue Stadtteile erschließen können. Das sind große Flächen, die sich recht leicht in die Stadt integrieren lassen und sich nahtlos an die bestehenden Stadtgebiete anschließen. Wir können hier im Hafengelände neue Wohngebiete erschließen und trotzdem den Hafen als größten und attraktivsten städtischen Raum nutzen. Auch die nicht hier Wohnenden können die neuen Viertel durchqueren, zum Wasser gelangen und sich unter die hier Ansässigen mischen. Das ist

gut, denn dann bildet sich kein Speckgürtel. Wir können die Stadt dort verdichten, wo wir keine neue Infrastruktur und dergleichen brauchen und wo die Wege kurz sind, sodass alle mit dem Rad auskommen. Das ist eine gute, nachhaltige Art der Stadtentwicklung.

Zum Thema leistbarer Wohnraum: Ich bin sehr beeindruckt über den sozialen Wohnbau und die neuen Stadtviertel in Wien. Wir sind da nicht so gut. Politisches Ziel bei uns ist, dass 20% des gesamten Wohnraums – auch in den neuen Stadtteilen – auf Sozialwohnungen entfallen. Deshalb werden mit dem Eigentümer Verhandlungen darüber geführt, wo und wie diese 20% bereitzustellen sind, damit auch in einem neuen Viertel erschwingliche Sozialwohnungen entstehen. Auf dem privaten Wohnungsmarkt sind die Preise derzeit aufgrund der starken Nachfrage sehr hoch. Da die Stadt Kopenhagen keinen Grund und Boden besitzt, werden Sozialwohnungen von einer sozialen Wohnbaugesellschaft errichtet und da ist es wirklich schwierig, rasch genug ausreichenden Wohnraum zu schaffen.

Für die Entwicklung der Stadt der Zukunft kann man nicht andere Städte 1:1 kopieren. Die Erkenntnis, dass man einen guten städtischen Raum schaffen muss, ist etwas Grundlegendes. Aber wie man dieses Wissen in eine konkrete Gestaltung umsetzt, wäre auf der ganzen Welt unterschiedlich. Ich würde mir wünschen, dass man, bevor man Lösungen entwickelt, mehr über das Wesen eines Standorts erfährt und versucht, die Kultur, den Kontext und die Menschen zu verstehen. Die Städte sehen mehr und mehr gleich aus. Dasselbe gilt für den städtischen Raum und die Geschäfte. Bevor wir darüber reden, was man übernehmen und von anderen lernen kann, wäre es meines Erachtens nach am wichtigsten, die eigene Stadt, ihre Kultur und Topographie, ihr Klima und die Besonderheiten des Standorts zu verstehen. Das Verstehen des Standorts hat nämlich viel mit der Identität zu tun. Typisch für Kopenhagen ist der Maßstab und die vielen fünf- bis sechsgeschoßigen Backsteinbauten. Außerdem ist unser Stadtbild geprägt von Kirchtürmen und anderen Türmen. Das ist sicher Teil des Verständnisses von Kopenhagen. Deshalb errichten wir auch keine Hochhäuser in der Innenstadt, sodass der Blick auf die Türme nicht versperrt wird. Das ist eines der besonderen Charakteristika. Aber Hochhäuser können auch wichtig sein – vielleicht nicht die Hochhäuser an sich. Vielmehr ist es wichtig, dass ein Stadtteil über einen Bau mit Symbolkraft verfügt. Es ist wichtig, dass sich die Leute orientieren können und wissen, wo sie sind und in welche Richtung sie gehen müssen. In diesem Sinn können Hochhäuser in neuen Stadtteilen sehr nützlich sein, da sie uns bewusst machen, wo wir sind. Das nächste Charakteristikum von Kopenhagen ist selbstverständlich das Wasser. Und mittlerweile sind auch die Radfahrer ein wesentliches Merkmal. Weil man Blickkontakt mit so vielen Menschen hat, wird das Stadtleben heute auch zu einem Teil des Wesens der Stadt. Wenn man sich umhört und über Kopenhagen liest, dann ist von glücklichen Menschen die Rede. Ich glaube, dass dieser Blickkontakt und

die Bewegung im Freien zum Glücklichein beitragen. Auf der architektonischen Ebene prägen die fünf- bis sechsgeschoßigen Gebäude und die Türme das Bild, während es in Bezug auf das Stadtleben die Menschen zwischen den Gebäuden sind.

Vom kulturellen Erbe der Stadt hatten wir vor zehn Jahren noch eine mehr museale Vorstellung als heute. Es ist nicht so bedeutsam, alle Rauchfänge für das Stadtbild zu erhalten, wenn man sie nicht braucht. Wesentlich ist, dieses Bild in einem Teil von Kopenhagen zu bewahren, aber nicht in der ganzen Stadt. Für Dachausbauten brauchen wir ausreichende Raumhöhen und gutes natürliches Licht. Da hat sich etwas geändert. Es ist uns stärker bewusst, was in einem spezifischen Fall zum kulturellen Erbe gehört und was wir hier erhalten wollen. Und das kann sich von dem unterscheiden, was in einer anderen Straße gilt, weil dort die Geschichte anders gelagert ist. Wir müssen also in jedem einzelnen Fall analysieren und besprechen, was wichtig ist. Wenn wir architektonisch stimmige Städte haben wollen, dann müssen wir uns dessen bewusst sein, dass sich Gebäude immer verändert haben. Wenn Sie zum Beispiel eine Kirche sehen, dann ist das nicht die Kirche, wie sie vor 1000 Jahren gebaut wurde – sie hat sich im Lauf der Geschichte im Dialog mit der Gesellschaft ständig verändert. Diesem Beispiel sollten wir folgen: Wir sollten uns – mit einem guten Verständnis der Geschichte – die Gesellschaft ansehen und dann manchmal auch heute das kulturelle Erbe verändern.

Für die Zukunft von Kopenhagen wünsche ich mir, dass die Infrastruktur etwas weniger chaotisch sein wird. Jetzt haben wir überall in der Stadt Baustellen, sodass man selbst für kurze Strecken furchtbar lange braucht – gleichgültig ob mit dem Rad oder mit dem Auto. Ich hoffe, dass der Verkehr in der Stadt reibungsloser fließt. Außerdem wird es hoffentlich mehr Grün geben. Es werden mehr Menschen hier leben – nicht nur in bestimmten Teilen der Stadt sondern auch in allen neuen Vierteln. Ich hoffe, dass es uns gelingt, öffentliche Funktionen nicht nur im Zentrum von Kopenhagen anzusiedeln, sondern auch in anderen Stadtteilen attraktive Kulturzentren und Anziehungspunkte zu schaffen, sodass die Menschen ganz Kopenhagen nutzen und nicht nur ihr eigenes Viertel. Und schließlich hoffe ich, dass eine große Vielfalt existiert: verschiedenartige Stadtteile und unterschiedliche Architektur, Vielfalt der hier lebenden Menschen, Vielfalt der öffentlichen Räume und eine Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten.





### **Regula Lüscher**

Senatsbaudirektorin Hon. Prof.<sup>in</sup> Dipl. Arch.<sup>in</sup> (ETH)  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und  
Umwelt, Berlin

Regula Lüscher studierte Architektur an der ETH Zürich. Danach arbeitete sie zuerst in einem Zürcher Architekturbüro und daraufhin im Atelier von Adolf Krischanitz in Wien. Im Jahr 1989 eröffnete sie mit ihrem damaligen Mann Patrick Gmür ein eigenes Architekturbüro in Zürich. Vor der Jahrtausendwende wechselte sie in die Zürcher Stadtverwaltung, und zwar in das Amt für Städtebau der Stadt Zürich, zuerst als Bereichsleiterin für Architektur und Städtebau, ab dem Jahr 2000 als Gesamtleiterin Stadtplanung und von 2001 bis 2007 als stellvertretende Direktorin. Dort entwickelte sie unter anderem das Gewerbeareal Zürich West zu einem neuen Wohn- und Dienstleistungsviertel. Mit 1. März 2007 übersiedelte sie als Senatsbaudirektorin im Rang einer Staatssekretärin nach Berlin. Vor drei Jahren wurde Lüscher von der Universität der Künste Berlin (UdK) zur Honorarprofessorin ernannt. Die Ernennung wurde mit der großen Expertise, der Kompetenz und der hervorragenden Vernetzung im Bereich Städtebau begründet.

# REGULA LÜSCHER

## SENATSDIREKTORIN BERLIN



Eine Stadt der Zukunft muss zuerst einmal eine Stadt sein, in der ein sozialer Ausgleich weiterhin möglich ist, weil das gute Zusammenleben unterschiedlichster Bevölkerungsschichten, auch mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund, möglich sein muss. Das ist eines der wesentlichsten Ziele. Das Zweite, neben diesen Soft Factors: Es ist wichtig, dass die Städte trotz höherer Verdichtung sich weiter verdichten, weil wir das Umland schonen und bewahren müssen. Es ist wichtig, dass der öffentliche Raum von ganz hoher Qualität ist, dass wir die Naturressourcen in der Stadt pflegen, also das Grün, das Wasser, das Klima, um auch gesund leben zu können in einer Stadt. Es geht also um geistige und körperliche Gesundheit. Das muss eine Stadt nach wie vor gewähren.

Ein wichtiges Kriterium ist die Durchmischung, und zwar die soziale Durchmischung, aber auch die funktionale Durchmischung und die Durchmischung in Bezug auf bebaute Fläche und unbebaute Fläche. Die Stadt der Zukunft wird eine Stadt sein, die sowohl in der Mikrolage durchmischt sein muss als auch in der Makrolage. Wir brauchen unterschiedliche Zentren, mit denen sich die Menschen identifizieren können. Also eher polyzentrale Städte und nicht Städte, die auf ein Zentrum konzentriert sind. Wir brauchen Städte, die in ihrem Stadtkörper in gut erreichbarer Nähe immer wieder Grünräume haben, die mehr sind als „Pocketparks“. Und wir brauchen Städte, in denen wir die Monofunktionalität, die ja die Moderne mitgebracht hat, wieder Schritt für Schritt überwinden. Das bedeutet erstens kürzere Wege und es bedeutet auch lebendigere Quartiere, interessantere Quartiere.

In Berlin wird die große Herausforderung sein, dass mit dem Wachsen der Stadt, und das ist eher ein neueres Phänomen, dass es gelingt, den sozialen Zusammenhalt weiterhin aufrechtzuerhalten und das hat im Wesentlichen damit zu tun, dass bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung steht, und das war bis jetzt kein Problem für Berlin. Mit einer höheren Verdichtung wird der Boden knapper und die Immobilienpreise

steigen. Und darum muss Berlin da einfach politisch eingreifen und Steuerungsmechanismen einführen.

Gute Architektur setzt sich immer mit dem Ort, und zwar mit dem ganz spezifischen Ort auseinander, mit der Nutzung und mit ihren zukünftigen Nutzern. Gute Architektur kann man nicht als Bild beschreiben, sondern gute Architektur entsteht durch den Dialog zwischen den unterschiedlichen Beteiligten. Gute Architektur ist in einem Fall Architektur, die sehr kontextuell ist, die sich zurücknimmt, die bescheiden ist, die im Detail schön gestaltet ist, aber in sich nicht schreit. Gute Architektur kann aber genau das Gegenteil sein, wenn ich einen öffentlichen Bau erstelle, wie wir das kürzlich vorhatten auf dem Tempelhofer Feld, nahe Zentral- und Landesbibliothek, dann darf Architektur auch ein Monument sein. Also mit dem will ich sagen, jeder Ort, jede Aufgabe, jeder Kontext verlangt nach seiner eigenen Antwort und gute Architektur entsteht darum nicht per Rezept, sondern per intensiver Auseinandersetzung.

In Zürich hatten wir die Möglichkeit, für bestimmte Orte und Bauaufgaben eine besonders gute Gestaltung zu fordern. Hier in Berlin habe ich ein nicht ganz so scharfes Schwert. Das heißt zum Beispiel die Forderung, dass sich etwas besonders gut in den Kontext einordnet. Dieses besondere Gut kann ich hier nicht einfordern. Das hindert aber keinen Architekten und keinen Stadtplaner, trotzdem architektonische Qualität zu erwirken. Ich habe natürlich harte Schwerter. Wir setzen Bebauungspläne fest. In diesen Bebauungsplänen können wir städtebauliche Verträge aushandeln, in denen wir z.B. auch vereinbaren, dass an besonderen Orten Architekturwettbewerbe als qualitätssicherndes Instrument durchgeführt werden. Ich habe also schon harte Schwerter. Aber das tägliche Brot einer Senatsbaudirektorin liegt doch stärker auf der Ebene der Motivation und der Aushandlungsprozesse. Ich habe einen Gestaltungsbeirat, ein Baukollegium nennt sich das. Wir hatten gerade gestern die 46. Sitzung, seit ich hier bin. Da bearbeiten wir immer so

zwischen vier und maximal sieben Projekte und dieses Gremium begleitet die Bezirke, die zuständig sind für die Baugenehmigungsverfahren, und eben die Investoren und Architekten während der Erarbeitung ihrer Projekte. Das Baukollegium wird eingesetzt, wenn ich z.B. bei einem Investor nicht durchsetzen konnte, dass er ein konkurrierendes Verfahren durchführt. Das Baukollegium empfiehlt, in Situationen, in denen das Projekt einfach nicht weiterkommt, dem Investor nahezu legen, er solle doch vielleicht nochmals ein Verfahren durchführen, indem er nochmals die Chance hat, das Projekt etwas neu zu denken. Das Baukollegium berät also nicht nur in Bezug auf das Projekt konkret, was am Projekt noch verbessert werden kann, sondern gibt auch oft Verfahrensunterstützung. Damit will ich sagen: Neben den gesetzlichen Möglichkeiten, Qualität einzufordern, braucht man immer auch Instrumente, um gute Architektur im Dialog zu entwickeln.

Und in ganz, ganz vielen Fällen ist da Konsens. Ich begegne natürlich Wohnungsbaugesellschaften, die per se in einem öffentlichen Interesse agieren, dem Gemeinwohl verpflichtet sind, aber ich begegne wirklich auch vielen Entwicklern, die verstehen, dass sie Qualität, städtebauliche Qualität, soziale Durchmischung, urbane Qualität, Freiraumqualität bauen müssen, damit ihr eigenes Investment nachhaltig ist. Ich glaube nicht, dass das alle Gutmenschen sind, so naiv bin ich nicht, aber es setzt sich doch die Lehre durch, dass Immobilien nur längerfristig interessant sind, wenn sie auch in einem qualitätsvollen Kontext stehen.

Ein Hochhaus bietet per se für einen Investor, einen Entwickler, die Möglichkeit, sich selber darzustellen. Ein Hochhaus will nicht in einem Ensemble untergehen. Wenn sich ein Investor schon für eine solche



risikohafte Investition entscheidet, dann hat er auch das Bedürfnis, sich selber in einem kleinen Monument darzustellen. Wenn man also eine Ensemblewirkung als Städtebauer sucht, dann sollte man tunlichst darauf verzichten, an der Stelle Hochhäuser planungsrechtlich zuzulassen. Ich finde es aber umgekehrt nicht ein Problem, wenn man sich an gewissen Stellen für Hochhäuser entscheidet. Jede Metropole braucht solche Orte. Sie sind Ausdruck der Metropole. Das müssen Orte sein, die extrem gut erschlossen sind, die eine ganz hohe Zentralität haben, die sehr belebt sind. Das sind meistens Orte, die nicht gemütlich und schön sind, im schöngestigen Sinn. Es sind pulsierende Orte.

Die Politik muss Rahmenbedingungen formulieren, die Investoren, aber auch Wohnungsbaugesellschaften, also all jene, die bauen, aber auch Verkehrsplaner dazu zwingen, dass man sich untereinander verständigt. Und Politik muss auch gewisse harte Schwerter, also Rahmenbedingungen vorgeben. Ein Beispiel: Politik muss eine Wohnungsbaupolitik formulieren, die sagt: 30% einer Bauprojekt-Entwicklung muss bezahlbarer Wohnungsbau sein. Punkt! Schluss! Das ist ein hartes Schwert. Das ist auch klar. Dann wissen alle, was zu tun ist. Und wenn man das von Anfang an weiß als Investor, plant man auch dementsprechend, macht die Kalkulation dementsprechend. Es braucht also Verbindlichkeit. Das ist ganz wichtig. Und das Zweite ist: Politik muss von ihrer Verwaltungsebene einfordern, dass Planung betrieben wird, dass man vorausdenkt, dass man ein Bild der Stadt permanent entwirft, dass man Masterpläne macht. Dass man vorgibt, an welchen Stellen Industrie sein soll, wo Gewerbe sein soll, wo Wohnungsbau sein soll. Welche großen Verkehrsachsen da sein sollen, an welcher Stelle Verkehrsachsen eingedämmt werden müssen. An welchen Stellen Freiraum erhalten werden muss.



hat bis jetzt so funktioniert, dass die Stakeholder, die Verantwortung übernehmen, sei das der Investor, der das unternehmerische Risiko trägt, sei es der Politiker, der die politische Verantwortung trägt, die Verwaltung, die fachliche Verantwortung trägt, die Anrainer, die berechnete Interessen haben, dass die einbezogen werden. Die übernehmen aber alle in einem solchen Prozess Verantwortung und darum sind sie auch in Verbindlichkeiten einzubinden. Wohingegen partizipativ, da muss ich ja Bevölkerungsschichten mitnehmen, die allenfalls Anrainer sind, oftmals aber nicht, und die im Grunde genommen für ihr Tun oder Nichttun, für ihren Widerstand oder für ihr Mitgehen nicht Verantwortung tragen müssen. Gegen Bebauung zu sein und gleichzeitig zuzugucken, dass die Mieten steigen, bedeutet nicht, die Konsequenzen meines eigenen Handelns mitzutragen. Und darum sind partizipative Planungen so viel komplizierter, weil es viel schwieriger ist, diesen Aspekt der Verantwortung verbindlich zu vereinbaren.

Es gibt ganz, ganz viele Projekte, die schnell abgewickelt werden können, indem man durch eine gute Informationspolitik einen Generalwiderstand verhindern kann. Es muss einfach State of the Art sein, dass man informiert. Und das Informieren ist ja auch nicht so schwierig. Wir sind in einer Informationsgesellschaft. Die Mittel sind da und meine Erfahrung ist, dass man 90% der Skepsis weghat, wenn man einfach sagt, um was es geht, was die Ziele sind, was die Beweggründe sind und dass das ja nicht alles Schlechtmenschen sind, die hier jetzt etwas umsetzen wollen. So gesehen bin ich nicht so pessimistisch. Ich glaube aber, dass man in komplizierteren Kontexten erfolgreicher sein wird, auch als Investor, wenn man offen ist für gemischte Akteurskonstellationen, wenn man bereit ist, in seinem Planungsvorhaben sowohl Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften, private Kleinunternehmer als Akteure miteinzubeziehen. Im Sinne der gemischten Stadt. Und dass man dadurch auch eine größere Akzeptanz bewirken kann. Ich glaube schon, dass der kritische Bürger und die kritische Bürgerin verstanden haben, dass die gesunde Stadt durch soziale Durchmischung entsteht. Meistens sind das die kritischen Punkte, neben der Angst vor zu hoher Verdichtung.

Ich glaube schon, dass meine Grundmotivation ist, dass ich die Welt verbessern will. Ich will mit anderen zusammen, und das ist mir ganz wichtig, mit anderen zusammen will ich Qualität in den Vordergrund stellen. Es geht mir nicht um die Quantität, sondern es geht mir um den qualitativen Aspekt. Und ich bin umgekehrt überzeugt, dass dieser ethische Anspruch an die Arbeit nur umsetzbar ist, wenn man im Gegenüber auch Menschen trifft, die diesen ethischen Anspruch teilen. Darum ist es eben wichtig, dass es Architekten und Architektinnen gibt, die mit einem solchen ethischen Anspruch ans Werk gehen, dass es Politiker, aber auch Investoren und Bürger gibt, die diesen ethischen Anspruch einfordern. Denn alleine als Stadtplanerin und Senatsbaudirektorin kann man sich das zwar wünschen, aber ohne Partner kann man es nicht umsetzen.





# MICHAEL KERBLER

## FREIER JOURNALIST



Michael Kerbler zählt zu den prominentesten Rundfunkjournalisten Österreichs. Er gehörte fast 38 Jahre in unterschiedlichen Funktionen dem ORF an. Ab 1976 arbeitete Michael Kerbler für den aktuellen Dienst Hörfunk als Wirtschaftsredakteur, danach war er als Moderator der „*Journale*“ und als Reporter tätig.

In den Jahren 1985 und 1986 arbeitete er als ORF-Auslandskorrespondent in Bonn. Ab 1986 war er stellvertretender Ressortleiter der Redaktion Außenpolitik Hörfunk. In den Jahren bis 1994 war er außerdem als Reporter mehrfach in den Krisengebieten Ostafrikas, in den arabischen Staaten, im Iran aber auch in der ehemaligen DDR im Einsatz.

Von Herbst 1994 bis Ende 1998 leitete Michael Kerbler als Chefredakteur des aktuellen Dienstes die österreichweite aktuelle Berichterstattung des ORF-Hörfunks.

Im Dezember 1998 wurde er zum stellvertretenden Intendanten und Chefredakteur von Radio Österreich International bestellt, das er bis zu seiner Stilllegung im Jahr 2003 leitete. Danach übernahm Michael Kerbler die Ö1-Sendereihe „*Im Gespräch*“, die seit mehr als zweieinhalb Jahrzehnten zu den erfolgreichsten Ö1-Sendungen zählt. Kerblers Gesprächsgäste waren u.a. Václav Havel, Peter Handke, Günter Grass, Margarete Mitscherlich, Christoph Schlingensiefel, Hans Magnus Enzensberger, Maja Haderlap, Martin Walser, Stephane Hessel, Saul Friedländer, Olga Neuwirth, Barbara Prammer, Peter Sloterdijk oder der Dalai Lama.

Darüber hinaus leitete Kerbler von 2008 bis 2011 das neue Ö1-Quiz „*gehört. gewusst*“ und war bis Jahresende 2013 auch für die von ihm kreierte Sendereihe „*Café Sonntag*“ verantwortlich.

Im Juli 2013 wurde Michael Kerbler in Anerkennung seiner journalistischen Leistungen das Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich verliehen.

Vor seiner Laufbahn im ORF arbeitete Michael Kerbler, der Publizistik und Psychologie studiert hat, als freier Wirtschaftsjournalist für die „*Neue Zeit*“ in Graz, die „*Neue Kronen Zeitung*“ und für die Tageszeitung „*Die Presse*“.

Seit 1. Jänner 2014 ist Michael Kerbler als freier Journalist für Printmedien und für Ö1 tätig, führt Gespräche „*on air*“ und „*off air*“ für Podcasts. Er moderiert Diskussionsveranstaltungen, wie z.B. die „*Salongespräche*“ im Rahmen der „*Wiener Festwochen*“. Michael Kerbler ist für Kombinat3 tätig: [www.kombinat3.eu](http://www.kombinat3.eu)

Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit liegt auf Themen aus den Bereichen Kunst, Kultur, Politik, Wissenschaft und Wirtschaft.

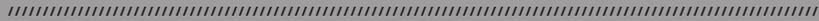
# ZUKUNFT DER STADT



© Abbildungsverzeichnis:

Seite 1, 2, 4, 8, 9, 20, 22, 23, 44, 46, 47, 50, 51, 56, 68 – MA 18/Fürthner | Seite 6, 11 – MA 18/Schaub-Walzer | Seite 12 – Lukas Roth  
Seite 24, 29 – raith nonconform architektur vor ort | Seite 30 – Manfred Burger | Seite 34, 36, 37, 39 – Gehl Architects  
Seite 40 – Patrik Budenz | Seite 48 – Kurt Hoerbst | Seite 53 – Astrid Meyer | Seite 54, 57, 59 – Ursula Bach | Seite 60, 65 – Stockvault

# STADT DER ZUKUNFT



Dokumentation einer Gesprächsreihe der Stadtentwicklung Wien

# ZUKUNFT DER STADT

