

Rudolf Kohoutek / Gottfried Pirhofer

Neue Wohnqualitäten und Planungsstrategien für Stadtentwicklungsprojekte

am Beispiel der Programmierung des Asperner Flugfeldes

Eine Studie im Rahmen der Wohnbauforschung / MA 50

Dezember 2004

Inhalt

Vorwort ____ Seite 4

1. Einleitung ____ Seite 6

- 1.1. Anreicherung des Masterplans – Arbeit mit „Bildern“
- 1.2. Stadttypus und Raumstrukturen für das Flugfeld
- 1.3. Spezifische Planungsverfahren

2. Rahmenbedingungen eines Städtebaus am Flugfeld ____ Seite 10

- 2.1. Ein neuer Attraktor für den Standort Wien
- 2.2. Lage in der Region: Großprojekt in der Achse Wien – Bratislava
- 2.3. Eigenqualitäten des Zielgebiets: Die absolute Größenordnung als Potential
- 2.4. Urbanes Wohnen und Arbeiten – Umkehrung der Randwanderung
- 2.5. Attraktionspole im Umfeld
- 2.6. Die Beziehungen des neuen Stadtteils zum Stadtzentrum
- 2.7. Konkurrenz oder Komplementarität der beiden Achsen nach Bratislava: Flughafen Schwechat / Flugfeld Aspern
- 2.8. Die Zielgruppen in Bezug auf den neuen Stadtteil

3. Anforderungen an einen neuen Stadtteil ____ Seite 20

- 3.1. Eine zu wenig beachtete Entwicklung
- 3.2. Was bedeutet „Stadt bauen“? – Was ist ein „Stadtteil“?
- 3.3. Die Stadt als Ort der Wahrnehmung und der Kommunikation / Exkurs
- 3.4. Die Stadt als Ort des Nebeneinander von „Vertrautem“ und „Unbekanntem“ / Exkurs
- 3.5. Keine „Nachbarschaften“ und keine Addition von „Einheiten“
- 3.6. Die Ausgestaltung der Grenze von „Innen“ und „Außen“ / Exkurs
- 3.7. Die Zeichen der Stadt werden anspruchsvoller
- 3.8. Leerstelle öffentlicher Raum in zentrumsfernen Stadtgebieten
- 3.9. Mit Bildern arbeiten – Der neue Stellenwert von Gestaltung
- 3.10. Nachhaltige Raumbilder
- 3.11. Typologien städtebaulicher Anordnung von Freiräumen

4. Die Operatoren der Entwicklung des Flugfeldes _____ Seite 36

- 4.1 „Operatoren“ als übergeordnete Programme vor den konkreten Nutzungen
- 4.2 Operator Öffentlicher Raum
- 4.3 Operator Grünraum
- 4.4 Operator Zeichenhaftigkeit, Image und Höhenentwicklung
- 4.5 Operator Qualifizierungs-Town / Standort Universität
- 4.6 Operator Flugfeld als Betriebsstandort und Bratislava-Achse
- 4.7 Operator Städtisches Wohnen
- 4.8 Operator Lobau, Wasserflächen und Mikroklima
- 4.9 Operator „Zentrum“
- 4.10 Operatoren-Programmierung – Paradigmen-Kranz – Attraktoren-Set
- 4.11 „Stadtteil ohne „Eingang“

5. Planungsverfahren und Ausbaustufen _____ Seite 51

- 5.1. Inhaltliche Prämissen und Vorgangsweise
- 5.2. Vertiefungen im Dialog mit den wesentlichen Akteuren
- 5.3. Kupplungs-Workshop zum Zusammenhang Nutzungen und öffentlicher Raum
- 5.4. Qualitative Betreuung des Verfahrens durch eine städtebauliche Begleitgruppe
- 5.5. Ausbauetappen – Vorständigkeit der ersten Ausbaustufe
- 5.6. Nachverdichtungsmöglichkeiten – Temporäre Nutzungen
- 5.7. Offenheit für künftige Anforderung: Erweiterungen, Modifikationen, Spielräume
- 5.8. Kooperative Planung des Flugfeldes Aspern
- 5.9. Lokales Forum
- 5.10. Laufende Konkretisierungen im Dialog mit den wesentlichen Akteuren /
Frühzeitiger Beginn eines Stadtteil-Managements

Anhang: Kurzfassung _____ Seite 56

Vorwort

Der vorliegende Bericht zur Studie „Neue Wohnqualitäten und Planungsstrategien für Stadtentwicklungsprojekte am Beispiel der Programmierung des Asperner Flugfeldes“ kann – aufgrund des Umfangs an Arbeitspapieren und der Lesbarkeit – lediglich einen komprimierten Überblick über die Rahmenüberlegungen zu den Stadtteilqualitäten sowie zu Eckpunkten eines möglichen bzw. wünschenswerten Planungsverfahrens geben.

Die Studie wurde im Jahr 2004 – also vor Beginn des konkreten Planungsverfahrens zum Flugfeld Aspern – bearbeitet und war ursprünglich dazu bestimmt, zu letzterem einen Beitrag zu leisten.

Im Kern ging es um allgemeine Fragestellungen zu Wohnformen und Stadtqualitäten in Gebieten der ehemals so genannten „Stadterweiterung“, wenn nunmehr grundsätzlich – aber auch aufgrund der Größenordnung etwa des Flugfelds Aspern – neue Ansprüche gestellt werden, welche die Dimensionen von „Siedlung“, „Wohnhausanlage“, peripherem „Zentrum“, „Bürocity“ oder „Gewerbegebiet“ (und / oder deren Addition) überschreiten.

Damit verbunden ist die Frage einer Neufassung dessen, was traditionell als „Urbanität“ verstanden wurde: Sind bestimmte „städtische Qualitäten“ auch am Stadtrand möglich bzw. wünschenswert? Gibt es dafür – bei gegebener Größenordnung der Neuentwicklung, wie im Fall des Flugfelds Aspern – bestimmte Voraussetzungen, Erfahrungen bzw. entsprechende, dafür besser geeignete Planungsverfahren.

Anders gesagt geht es damit auch um eine Neufassung und Konkretisierung eines „dritten Pols“ zwischen „Wohnen im Zentrum“ / im dicht bebauten Stadtgebiet einerseits, und „Wohnen im Grünen“ bzw. an der Peripherie der Stadterweiterungen andererseits.

Die Studie versucht in einem Überblick bzw. in einem „Schnelldurchlauf“ einige Erfahrungen und Rahmenbedingungen bisheriger Entwicklungen und europäischer Paradigmen der Planungs- und Städtebaudiskussion der letzten 15 Jahre einzubeziehen und damit Diskussionen anzuregen, die bisher immer nur punktuell geführt worden sind.

Viele der getroffenen Aussagen wären nicht möglich gewesen ohne Erfahrungen mit konkreten Bearbeitungen der Verfasser (Strategieplan für Wien, Planungsverfahren Kabelwerk, Urban Catalyst, Lifting Vienna, wie auch ältere Arbeiten zur Donaucity, zu „Wien über die Donau“, die Identität von Stadtrandgebieten etc., oder die auf die Zukunft der gründerzeitlichen Stadt

angewandte Methode der Szenarien) sowie die langfristige Beobachtung der Entwicklungsprozesse von Stadtteilen in den letzten 30 Jahren, und schließlich die Auseinandersetzung mit führenden Planungsexperten (wie Thomas Sieverts, Philipp Oswald u.a.) im Kontext der genannten Bearbeitungen.

Insofern die Studie das Flugfeld Aspern zwar als einen zentralen Bezugspunkt nimmt, aber außerhalb des konkreten Planungsverfahrens erstellt wurde, handelt es sich um eine „theoretische Arbeit“, die grundsätzliche Annahmen, Qualitäts- und Zieldefinitionen sowie Überlegungen zur Weiterentwicklung planerischer und städtebaulicher Modelle und Verfahren zur Diskussion stellt.

Die vielfach in der Studie vorgebrachte Distanzierung vom Instrument „Masterplan“ ist dahingehend zu verstehen, dass dieses Modell eine umfangreiche und begründete Skepsis verdient und auf verschiedenen Ebenen und in verschiedene Richtung hin weiterentwickelt bzw. modifiziert werden sollte.

Der vorliegende Ansatz versucht, eine Balance zwischen großräumigen ökonomischen und image-mäßigen „Standort“-Anforderungen, dem Ziel alltäglicher Wohn- und Lebensqualität in einem neuen Stadtteil sowie stadträumlichen, städtebaulichen, sozialen Qualitäten bis hin zum „Raumbild“ – zur ästhetischen Dimension von neuen Stadträumen – zu thematisieren.

Die Dimension der Raumbilder, stadträumlichen Typologien und Elemente wurden in einem gesonderten, nachträglich bearbeiteten „zweiten Teil“ zusammengefasst.

Für die Möglichkeit, neue Wohn- und Stadtraum-Qualitäten und deren Voraussetzungen in entsprechenden Planungsverfahren für größere Stadträume zu reflektieren und in einem thesenhaften Gesamtzusammenhang darzustellen, ist der Wiener Wohnbauforschung / Mag.-Abt. 50 zu danken.

Rudolf Kohoutek

Gottfried Pirhofer

1. Einleitung

1.1. Anreicherung des Masterplans – Arbeit mit „Bildern“

Im folgenden soll ein Diskussionsrahmen für die laufende planerische und städtebauliche Programmierung des Zielgebiets „Flugfeld Aspern“ vorgestellt werden, der Beiträge in Richtung eines qualitativen Masterplans sowie eines kooperativen Planungs- und Entwicklungsverfahrens enthält.

Mit der Einführung der Kategorie „Operator“ (Abschnitt 4) in Ergänzung zu den Kategorien „Funktionen“ oder „Nutzungen“ soll betont werden, dass mit den Nutzungen bereits unmittelbar „Bilder“ und „Bedeutungen“ verbunden sind: neue Images und räumliche Anforderungen, die es sinnvoll und notwendig erscheinen lassen, von Anfang im Entwicklungsprozess der Stadtteilplanung einbezogen zu werden.

Die vorliegenden Überlegungen gehen davon aus, dass jeder städtebauliche Entwurf und jeder Masterplan – auch wenn zunächst „nur“ von funktionellen Grundentscheidungen (Nutzungsverteilung im Raum, Verkehrserschließung, Dichtewerten etc.) ausgegangen wird – unvermeidlich mit „Raumbildern“ und alltäglichen Qualitäten der Stadtbenützung verbunden ist: Diese werden in einem Masterplan nicht thematisiert und konkretisiert, was in den Konsequenzen zu den stadträumlich häufig unbefriedigenden Formen führt, und zwar sowohl gebrauchswertbezogen wie ästhetisch.

Auch eine rein flächen- und kubaturen-verteilende Grundanordnung des Masterplans hat bereits eine „Bild-Funktion“: höherrangige Straßen und Plätze (die immer unweigerlich mit den tief verankerten Bildern von Straßen und Plätzen verglichen werden), Erschließungsnetze, Kreuzungen, Abstände, Höhen, Dichten, Silhouetten: Der „Masterplan“ bildet das zwar modellbaukasten-artig ab, kann aber nicht die kontinuierliche Arbeit an den Raumqualitäten, Querschnitten und Typologien, an den Raumsituationen, Wegen und Orten der öffentlichen Räume, an den „Namen“ und „Bildern“ des neuen Stadtteils ersetzen.

Schon die Formel „*eine Stadt bauen*“ – wie sie im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flugfelds und in Absetzung von „Siedlung“ und konventioneller „Stadterweiterung“ geprägt wurde – impliziert eine ganze Reihe von Ansprüchen, ohne freilich damit schon auszudrücken, welche „Art von Stadt“ angestrebt wird.

Die entsprechende Planungsmethode muss primär ein Entwerfen unter Einbeziehung von „Bildern“ sein, die nicht erst nachträglich einem Masterplan aufgesetzt werden können. Dies jedenfalls ist das Ergebnis von breit angelegten Diskussionen und Untersuchungen zum europäischen Städtebau und zur Stadtentwicklungsplanung der letzten drei Jahrzehnte. (Siehe dazu u.a.: Becker H., Jessen J. u. Sander R., Hrsg.: Ohne Leitbild ? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart, Zürich: Karl Krämer Verlag 1998; ebenso Detlev Ipsen, Rem Koolhaas, Thomas Sieverts, Jan Verwijnen u.v.a.)

1.2 Stadttypus und Raumstrukturen für das Flugfeld

Voraussetzung für einen neuen Stadtteil mit optimalen Synergie-Effekten für alle angestrebten Nutzungen ist eine bestimmte Raumstruktur, die eine neuartige städtebauliche Lösung erfordert.

Ein Masterplan als Planungsinstrument im Vorfeld von Flächenwidmung und Bebauungsplan funktioniert, wenn es bereits zuvor einen Konsens über die Typologien der Funktionen / Nutzungen und über das Raumbild und den angestrebten „städtischen Charakter“ gibt.

Im Fall des Flugfelds handelt es sich gewissermaßen um eine verdichtete „Insel“, die durch direkten U-Bahnanschluss an das Zentrum und von ihrer Größe her ein eigener „Stadtteil“ werden kann, wobei hier neben den Wohnungen auch großflächige Einrichtungen der Forschung, Büros, Dienstleistungen, Gewerbe und gegebenenfalls auch eine Universität oder Kulturstätten angesiedelt werden sollen.

Entscheidend sind die Typologien der Anordnung und der Mischung, vor allem die Typologien der Gebäude, und mehr noch der Freiräume, d.h. die Entwicklung eines spezifischen Raumbilds, das eine hohe alltägliche Lebensqualität aufweist, und zugleich als neuer Standort bildfähig und attraktiv sein muss. Diese Raumfiguren sind in mehreren Durchgängen zu entwerfen und zu definieren.

Die Raumstruktur für einen neuen Stadtteil wird – wenn städtische Qualitäten erreicht werden sollen – eine Mischung aus einem urbanen Regelwerk und dem Einsatz von Sondersituationen und individuellen Formationen sein. Das Regelwerk wird so „streng“ – und zugleich so flexibel – sein müssen, dass weder eine ausschließlich geschlossene noch eine offene Bauweise durchgehalten wird, vielmehr auf spezifische Anforderungen der einzelnen Nutzungen, Konzepte der Bauträger und Architekten etc. und das Raumbild und die Stimmungen von Teilräumen reagiert werden kann.

Damit soll eine zunächst gegenläufige, paradoxe Anforderung erfüllt werden: neue Stadträume zugleich stärker „städtisch“ (urban) auszuprägen, und gleichzeitig – gegenüber der dicht bebauten gründerzeitlichen Stadt – den Grün- und Freiflächenanteil zu erhöhen und diese Freiflächen wiederum anders als in der offenen Bauweise bisheriger Stadterweiterungen differenziert nutzbar zu machen.

Als Formel dafür beginnt sich eine Unterscheidung von „öffentlichen“ und „halböffentlichen“ (damit auch „halb-privaten“?) Räumen einzubürgern, die im Detail ihrer Ausgestaltung wie in ihren Konsequenzen noch wenig studiert und diskutiert worden ist und die in konkreten Entwürfen meist vorschnell „abgenickt“ wird.

Die konkrete „Bauordnung“ für einen (neuen) Stadtteil wird bei höheren Dichten (soweit sie aus unterschiedlichen Gründen geboten erscheinen) wieder gemischt genutzte und attraktive Erdgeschosszonen anordnen / ermöglichen. Dies setzt allerdings entschlossene Festlegungen – und kluge Typologien – voraus, die die Grundeigentümer / Developer und Architekten aufgreifen müssen und dabei kreativ variieren können.

Wenn weder unmittelbar von den innerstädtischen Typologien von „Straße“, „Gasse“, „Platz“, „Baublock“ oder „Park“ ausgegangen werden kann, noch von den bekannten

Typologien der offenen Bauweise mit Gebäuden und Abstandsgrün, Spiel- oder Parkplätzen (wie in den inzwischen kritisierten sog. „Stadterweiterungen“), sind die unterschiedlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsmittel, die Typologien von Grün- und Freiflächen erst mit konkreten Nutzungsanforderungen, Raumbildern, „Querschnitten“ und Bebauungsregeln zu verbinden.

Sowohl für die funktionelle Erschließung wie für die Erlebnisqualität der öffentlichen Räume kommt der Anordnung des Straßen- und Wegesystems eine primäre, raumprägende Bedeutung zu, die in den frühzeitigen und überwiegend funktionalistischen Entscheidungen eines Masterplans zumeist noch nicht einbezogen werden, aber umgekehrt nur mehr sehr schwer (oder gar nicht) nachträglich thematisiert werden können. Sie kann auch nicht durch das Aufstellen von „Kunst im öffentlichen Raum“ oder allein durch mehr Grün repariert werden.

Das in einem „verfrühten Masterplan“ definierte Erschließungsnetz und die Anordnung der Nutzungsarten, die Straßenquerschnitte und durch Dichten, Bauhöhen definierten Bauplätze ergeben in jedem Fall ein „unwillkürliches Raumbild“, das in seinen Konsequenzen noch kaum absehbar ist und in der Folge durch die architektonische Detaillierung nur mehr sehr bedingt modifiziert und angereichert werden kann.

Die Aushandlung dieser Verteilung der großen entwicklungsleitenden Nutzungen – vor allem der Büroflächen, Betriebe, Forschungseinrichtungen, des Hochschul-Areals wie eines Kurbezirks, aber auch die Definition der Abstufungen der Wohnnutzungen zwischen stärker „zentralen“, „städtischen“ und stärker grünraumbezogenen Wohntypologien – muss Hand in Hand mit der Entwicklung der Raumbilder, der Erschließungs-Typologien, der Festlegung der Befahrbarkeit, der Garagen-Typologien, der verkehrsberuhigten Zonen etc. erfolgen. Nur auf diese Weise können auch die einzelnen Developer, Investoren, Bauträger dazu motiviert werden, parallel zur Definition ihrer Nutzungen, Raumprogramme und Gebäudetypologien auch einen maximalen Beitrag zur Schaffung durchgängiger städtischer Raumqualitäten einzubringen.

Dies hängt eng mit der Ausbildung der Erdgeschosszonen bzw. der Anordnung von „Interventionszonen“ in diesen Übergangsbereichen zusammen. Die Planung isolierter kommerzieller Bereiche oder Gemeinschaftseinrichtungen bietet demgegenüber keine Möglichkeiten solcher laufenden Interventionen und Anreicherungen, die ein lebendiges Stadtviertel ausmachen.

In einem neuen Stadtteil ist unbedingt eine Wählbarkeit zwischen mehreren Wegen, etwa von den Wohnungen, Büros, Forschungseinrichtungen zur U-Bahn, zu den Grünräumen bzw. zu den übrigen städtischen Einrichtungen anzustreben.

Das Ziel ist eine Erweiterung der räumlichen Qualitäten, der alltäglichen Handlungsoptionen für die Bewohner, Beschäftigten, Besucher, wie für die Investoren und vor Ort tätigen Institutionen und Initiativen, wie sie üblicherweise in den urban geprägten Stadtteilen, aber bisher kaum noch in neu geplanten Stadterweiterungsgebieten erreicht worden sind.

1.3 Spezifische Planungsverfahren für „städtische Qualitäten“

Welche Stadtformen für das Flugfeld sind als Strukturtypus Erfolg versprechend und welche Planungsverfahren sind dafür geeignet?

Entscheidend ist, dass solche Fragen vor und zeitgleich mit dem Verfahren zum Masterplan gestellt und bearbeitet werden: Dies bietet die Chance, schon von Anfang an bzw. stufenweise die grundlegenden Varianten für den Typus von „Stadt“ bzw. Stadtteil am Flugfeld diskutieren zu können.

Diese qualitativen Anforderungen bedürfen eines kooperativen und „bildgebenden“ Planungsverfahrens unter Einbeziehung aller Akteure und sprechen gegen ein Verfahren, in welchem primär ein „Masterplan“ die städtebauliche Formation definiert, nach dem anschließend die „Bauplätze“ verteilt werden.

Die Eigengesetzlichkeiten der Nutzungen / Funktionen wie ihr Zusammenspiel – und die immer dabei implizierten „Bilder“ – haben weitreichende Konsequenzen für die Programmierung des städtebaulichen Planungsverfahrens, indem die funktionellen Aspekte und die Raumbilder nicht mehr nacheinander entwickelt werden können, vielmehr in einem mehrstufigen bzw. „iterativen“ – Verfahren gleichzeitig zu formulieren sind.

Im Planungsverfahren für das Flugfeld ist es von Anfang – begleitend zu den Phasen der Masterplan-Erstellung – von großer Bedeutung, die verschiedenen Grundeigentümer, Projektentwickler, Bauträger (Fonds, Institutionen, BIG, Wiener Linien, Abteilungen des Magistrats wie den Bezirk sowie die Anrainer) zu motivieren, qualitative Zieldefinitionen und Parameter intensiv zu diskutieren und zu formulieren. Dies könnte in Form von Interviews mit den Akteuren, kurzen Expertisen, prototypischen Raumentwürfen etc. vor allem aber in Workshops bzw. Charrettes erfolgen.

Während der Masterplan-Bearbeitung sollte es intensive Kupplungen (als Charrettes, d.h. als gut vorbereitete, ein- bis dreitägige Workshops) geben, bei denen die Akteure ihre Programme, Themen, Nutzungsanforderungen, Basis- und Zusatzqualitäten vortragen und sich in der Diskussion Nachfragen stellen.

Daraus sollte – noch innerhalb dieser Workshops – die anspruchsvollste Fragestellung jeweils ein Stück weit konkreter gefasst werden:

- Welchen Charakter von „Stadtteil“ soll das Flugfeld bekommen?
- Wie „städtisch“, wie kommunikativ und wie belebt soll das Flugfeld werden?
- Aus welchen Bausteinen wird sich die Identität des Stadtteils zusammensetzen?
- Mit welchen Nutzungskonzepten, Funktions- und Raumprogrammen lässt sich – gemeinsam mit den Abteilungen der Planung, mit Developern, Bauträgern, Architekten – welche Art von Zeichenhaftigkeit, von „Themen“, Images, Programmen und „urbanem Zusatznutzen“ für die Stadtbevölkerung darstellen?

2. Rahmenbedingungen eines Städtebaus am Flugfeld Aspern

2.1 Flugfeld – Ein neuer Attraktor für den Standort Wien

Ein entscheidender und übergeordneter Gesichtspunkt der Entwicklung und Positionierung des Flugfeldes wird für Wien darin bestehen, dass hier eine enorme Chance gegeben ist, Wien als ein „Zentrum“ des zukunftsweisenden Städtebaus in Europa auszuweisen. Und dies auch insofern, als es weder in Wien noch in anderen europäischen Großstädten sehr viele mit dieser Größenordnung vergleichbare Entwicklungen eines „neuen Stadtteils“ gibt. Der „Erfolg“ des Flugfeldes Aspern kann also nicht nur in der optimalen Erfüllung der verschiedenen Nutzungen und Funktionen gesehen werden, vielmehr in einer viel breiteren, auch medialen Positionierung als neuem Attraktor für den Standort Wien.

Die generelle Entwicklung der Raumnutzung auf allen Maßstabsebenen – global, europäisch, regional, aber selbst kleinräumig – tendiert dazu, eine Differenzierung bzw. Konkurrenz auf dem Raum-Markt von „Standorten“ zu forcieren.

So gelten heute selbst bei Wohnungsneubau vermehrt Gesichtspunkte des „Standorts“, die früher allenfalls bei großen betrieblichen Ansiedlungen, der Errichtung von Shopping Centers etc. eine Rolle spielten.

Bei der Planung des Flugfeldes geht es nunmehr darum, neue Wohnqualitäten zu definieren, die einerseits eine Alternative zur Randwanderung – zum „Wohnen im Grünen“ – darstellen, und die andererseits städtische Qualitäten anbieten, welche die Defizite peripherer Wohnanlagen oder Siedlungen aufheben können.

Wenn es weiter ein erklärtes Ziel der Entwicklung am Flugfeld Aspern ist, neben einer großen Zahl von Wohnungen auch Arbeitsplätze zu schaffen, so stellt die Option einer Technischen Universität Wien am Flugplatz eine entscheidende Brücke zu den Sektoren von Forschung, produktionsorientierten Dienstleistungen, innovativen Klein- und Mittelbetrieben etc. dar.

Die Vision eines vielfältigen, ja eines „vollständigen“ Stadtteils am Flugfeld bedingt einerseits eine gewisse „Spezialisierung“ dieses neuen Standorts, vor allem im Hinblick auf betriebliche Cluster im Zusammenhang mit der Option der TU Wien am Flugfeld, andererseits aber auch eine hohe Attraktivität der Angebote für das Wohnen.

Von der angestrebten Dichte der Nutzungen, die allein eine Verlängerung der U-Bahn rechtfertigen, kann das dominierende Leitbild hier nicht ein „Wohnen im Grünen“ sein. Aber auch für die verdichteten, „städtischen“ Wohnformen am Flugfeld wird gelten, dass dem unmittelbar wohnungsbezogenen Freiraum in Form von Balkonen, Loggien, Dachgärten, Hausgärten sowie halböffentlichen Grün- und Freiflächen ein entscheidender Stellenwert zukommen wird. Dazu gehören auch neu interpretierte und für einen solchen Stadtteil konkretisierte Modelle von „Themen-Wohnen“ in Zusammenhang mit Universität, Generationen-Wohnen, Wohnen-Arbeiten etc.

2.2 Lage in der Region: Großprojekt in der Achse Wien – Bratislava

Das Projekt Flughafen ist eng verknüpft mit der künftigen Rolle Wiens im Kontext der Entwicklung von CENTROPE – einer neuen europäischen Region im Vierländereck Österreich – Tschechien – Slowakei – Ungarn, zwischen den Städten Wien, Brno, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Eisenstadt und St. Pölten sowie der ihnen zugeordneten Teilräume.

In der gegenüber dem EU-Schnitt überdurchschnittlichen wachsenden Region leben knapp sechs Millionen Menschen. In Bratislava entwickelt sich u. a. einer der größten Auto-Cluster der Welt. Ein gemeinsames Ziel in der grenzüberschreitenden Entwicklung der Region ist die Stärkung des Wirtschaftsraums hin zu einem "global player".

Noch handelt es sich in vielen Bereichen um eine „virtuelle Region“, im Nebeneinander von unterschiedlich großen Kernstädten ohne leicht erkennbares Gesamtmuster: ein Netz von Siedlungskernen, kleineren und mittleren Städten, die durch (mehr oder weniger) gute Verkehrsverbindungen vernetzt sind. Diese verstreuten Kerne können einander konkurrenzieren, sie können aber auch eine Kooperation beschließen, oder gar durch eine großregionale, grenzüberschreitende Raumordnung zur Kooperation veranlasst werden, wie dies im niederländischen Raumentwicklungsprogramm im Prinzip erprobt ist.

Das eine sind nachhaltige, institutionelle Kooperationen strategischer Akteure auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Bereichen: der Aufbau einer gemeinsamen Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung und -realisierung, Bildungs- und Forschungspolitik, der Aufbau von Netzwerken in Kultur, Tourismus und Freizeit und eine engere Kooperation im Bereich der Umweltpolitik.

Das andere sind starke Projekte, die „Thesen“ oder Modelle schaffen, international vermarktbar Qualitätsstandorte für Wirtschaft und neues urbanes „Leben und Arbeiten in der Region“.

Die Lage des Flughafens zwischen Wien und Bratislava und das Konzept einer dynamischen Region ergeben große Potentiale, erfordern aber auch entsprechende Konzepte, die diesen Standortvorteil ausschöpfen können.

Mit dem Flughafen, dem größten Stadtentwicklungsprojekt im Nordosten Wien, in einer Achse zu Bratislava bietet sich für Wien die Chance, ein „Modellprojekt“ für CENTROPE zu schaffen, das in seiner Qualität über das bereits bestehende Angebot an Flächen und Standort-Parametern in Wien hinausgeht und ein neuer, grenzüberschreitender „Attraktor“ wird.

2.3 Die Eigenqualitäten des Entwicklungsraumes: Die absolute Größenordnung als Potential

Von der Größenordnung des Areals, von seiner Planungsgeschichte und dem Vorliegen eines anspruchsvollen Entwurfs aus der Phase der „großen Stadterweiterung“ der 1990er Jahre (von Rüdiger Lainer) sowie von den künftigen Anforderungen an den Standort Wien stellt das Projekt Flugfeld Aspern eine neuartige planerische und städtebauliche Aufgabenstellung dar, die über den reinen Wohnbau oder ein gemischt genutztes Areal hinaus eine städtische Entwicklung in der Dimension eines vollständigen Stadtteils ermöglicht.

Für diese Größenordnung gibt es in Wien für ein Stadtentwicklungs- und darin Wohnbauprojekt noch keinen Erfahrungswert. Es ist auch davon auszugehen, dass es – in dieser Größenordnung – auch (in absehbarer Zeit) keine Nachfolge geben wird.

Mit der Ansiedlung von General Motors am südlichen Rande des Flugfelds wurde in den 1970er Jahren eine Perspektive angerissen, die sich in dieser Form – als produktionsorientierter Industriestandort – nicht fortgesetzt hat und die nunmehr in die Richtung eines gemischt genutzten, lebendigen Stadtteils zu transformieren ist.

Die „Offenheit“ des Areals mit einem Minimum an Vorgaben und Einschränkungen bietet sowohl große Freiheitsgrade als auch eine beträchtliche Herausforderung für die Schaffung einer neuen Identität. Das Areal des Flugfelds kennt auch kaum Geländeformationen und Höhenunterschiede. Innerhalb des Areals kann sich die Planung an keinem Bestand und an keinen historischen Resten orientieren, außer einem Namen („Flugplatz Aspern“) und einer nur mehr schwach vorhandenen Erinnerung an den alten Flugplatz. Auch an den Verlauf und die Reste der Landebahnen kann die Planung nicht sinnvoll anknüpfen.

Insgesamt bedeutet dies die Notwendigkeit, eine völlig neue Vision zu entwerfen und mit einem Minimum an kontextuellen Vorgaben die künftige Identität dieses Stadtteils zu entwickeln.

2.4 Urbanes Wohnen und Arbeiten – Umkehrung der Randwanderung

Für die Entwicklung und Attraktivität des Flugfelds Aspern bietet sich nunmehr die einmalige Chance, dass hier einerseits ein direkter U-Bahnanschluss errichtet wird, und dass andererseits die städtebaulichen Leitbilder wesentlich flexibler geworden sind und – bei sorgfältiger Planung – eine Kombination städtischer Qualitäten mit den Potentialen der Randlage (leichte Erreichbarkeit der großen Grünräume, größere Bauplätze mit der Möglichkeit für neue Wohnformen etc.) gegeben ist.

Insofern könnte es für die Stadt Wien durchaus von Interesse sein, das Flugfeld bis zu einem gewissen Ausmaß auch ausdrücklich als Kanalisierung / Umlenkung / Rückholung der Randwanderung zu programmieren, indem bestimmte neue Wohnformen innerhalb der Stadtgrenzen entwickelt und auf die Wünsche und Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen zugeschnitten werden.

Die Kernfrage dabei ist, ob es einzig das Einfamilienhaus innerhalb der Stadtgrenzen sein kann, das einen Beitrag zur Eindämmung der Randwanderung leisten kann?

Vermutlich wird aber die Vorstellung von „Randwanderung“ generell einer Neubestimmung zu unterziehen sein, wenn eine neue Entwicklung der Region als Wohn-, Arbeits- und Lebensraum die Zweipoligkeit des Stadt-Land-Gegensatzes bzw. des „Umlandes“ der Stadt ablöst, wie dies schon bisher in mehrpoligen Verdichtungsräumen – etwa des Rhein-Ruhr-Gebiets – der Fall war.

Die großen Stadterweiterungen der 1970er bis 1990er Jahre in Wien – wie auch europaweit – waren der kommunalpolitisch aktive Teil jener allgemeinen Randwanderung, die ihre äußerste Zuspitzung in der Stadtflucht fand, die das Einfamilienhaus im Grünen als Leitbild favorisierte. Die Auswertungen der Statistik zeigen allerdings, dass die Neubautätigkeit im weiten Umkreis von Wien – wie von anderen Großstädten – keineswegs ausschließlich in Form von Einfamilienhäusern „im Grünen“ stattgefunden hat. Vielmehr ist der Anteil des Geschosswohnbaus mit mehrgeschossigen Wohnhäusern für 2 und mehr Haushalte mit rund zwei Drittel unerwartet hoch.

Die Wiederentdeckung und Aufwertung der zentrumsnahen, dicht verbauten Stadtviertel war noch nicht erfolgt (erst 1976 wurde die erste Wiener Fußgängerzone in der Kärntnerstraße eröffnet). Der Motor der Stadterweiterung mit dem Bau von Stadtrand-siedlungen bzw. einzelnen Wohnhausanlagen war weniger ein Bevölkerungswachstum, vielmehr der Wohnflächenbedarf, der sich aus der Zunahme der Wohnansprüche (von 15 Quadratmeter Wohnfläche pro Person auf bis zu 30 oder 35 Quadratmeter) ergab.

Die bisherigen Leitbilder in der Stadterweiterung waren von der städtebaulichen und architektonischen „Moderne“ geprägt, so dass keine Ansprüche an eine städtische Lebensqualität auf der Basis eines verdichteten urbanen Raums gestellt wurden.

Wie könnte man aber heute die Position des Flugfeldes als großes Stadtentwicklungsprojekt zwischen zentrifugalen und zentripetalen Kräften bzw. Wanderungsbewegungen einschätzen?

Zwar hat seit den 1990er Jahren eine deutliche „Rückkehr zur Stadt“ und eine Aufwertung der Stadt als Lebensform – gegenüber der „Stadtflucht“ – stattgefunden. Parallel dazu hat aber auch die Attraktivität des Wohnens im Grünen keinesfalls abgenommen. Das aktuelle Leitbild der wohlhabendsten Gruppen besteht wohl in einem innerstädtischen ausgebauten Dachgeschoss als einer Art von gehobenem Einfamilienhaus, mit Terrasse, freierem Grundriss sowie einer Garage im selben Haus – und parallel dazu einem Zweithaus, das heute wegen der verfügbaren Freiflächen in der innerstädtischen Dachwohnung vielleicht weiter von der Stadt entfernt liegen kann, weil es nur an Wochenenden bzw. selektiv aufgesucht wird.

Die Wohnqualitäten in den Siedlungen und Wohnhausanlagen der Stadterweiterung der 1970er bis 1990er Jahre waren – und sind bis heute – vom Wohnungsgrundriss und dem grünen Ausblick her zwar durchaus positiv zu bewerten. Die Entfernung zum Zentrum erschwert allerdings die Teilnahme am innerstädtischen Leben. Eine städtische Infrastruktur in diesen Wohngebieten selbst hat sich allerdings kaum entwickelt bzw. ist durch die Attraktivität großer Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen, sowie durch innerstädtische Attraktionspole für die Abend- und Wochenendfreizeit sogar im Rückbau begriffen.

Die gesamte großflächigere Raumentwicklung hängt aber auch von den Lebensvorstellungen der jüngeren Generationen ab. Feststellbar ist bei ihnen eine höhere Attraktivität der Stadt, soweit sie hier ihren Arbeits- und Lebensmittelpunkt haben. Die Folge ist eine bereits deutlich beobachtbare Entwertung von Einfamilien- und Siedlungshäusern im Umland von Wien, die für junge Menschen nicht mehr so attraktiv sind, wie für die Generation ihrer Eltern.

2.5 Attraktionspole im Umfeld

Wenn das Flugfeld – abgesehen von General Motors – im wesentlichen ein Standort „ohne Eigenschaften“ ist, eine große, leere und ebene Fläche, so bietet das Umfeld eine Reihe sehr starker Bilder und Anziehungspunkte.¹

Lobau – Alte Ortskerne – Marchfeld: Schlösser, Historischer Raum, Landwirtschaft etc.
– Bratislava.

Die Naturräume der Lobau sind hoch attraktiv, sollten allerdings nur bedingt auf einen massenhaften Besuch geöffnet werden.

Wenn die regionale Kooperation und die Städtepartnerschaft mit Bratislava Ernst genommen wird, wird Wien dabei auch in Kauf nehmen müssen, dass Bratislava tatsächlich vermehrt zu einem Ausflugsziel der Wiener wird oder sich Betriebe aus Wien und Bratislava konkurrenzieren.

¹ Umgekehrt bietet die „andere Achse“ Wien-Schwechat-Bratislava bereits mit der Verdichtung um den Flughafen, sowie mit den Stationen Carnuntum, Deutsch Altenburg (mit seinen römischen Resten) sowie als Weingebiet hohe Attraktivität und einen beträchtlichen zeitlichen Entwicklungsvorsprung.

2.6 Der Anschluss des neuen Stadtteils an das hochrangige Verkehrsnetz und die Beziehung zum Zentrum

Das Projekt eines neuen Stadtteils mit einem hohen Anteil an Wohnen, höchst-rangigen tertiären Zentrumsfunktionen sowie der Option einer Universität ist aber erst möglich geworden durch die Entscheidung, die U-Bahn vom Zentrum bis in das Flugfeld Aspern hinein zu verlängern und damit den Anschluss an das Stadtzentrum zu einem wesentlichen Teil vom Ausbau der das Flugfeld tangierenden S-Bahn-Linie abzukoppeln. Für die regionale Bedeutung des Flugfeldes und seine Bezüge zu Bratislava wird nichtsdestoweniger ein solcher S-Bahn-Ausbau nahe liegen.

Im Straßensystem ist der Stadtteil durch den neuen Umfahrungsring und die Donauquerung künftig auch besser an den Flughafen Schwechat angeschlossen.

Eine kurze Zwischenüberlegung verdient auch die Beziehung des Flugfelds zum Stadtzentrum und zu den vorhandenen Zentren nördlich der Donau. Parallel zum Ausbau der U2 und der S-Bahn, sowie der großräumigen Straßenverbindungen sind längerfristig auch die Verkehrsverbindungen mit Stadlau, Kagran und Floridsdorf zu stärken.

Was die Autonomie des Flugfelds als Stadtteil bzw. die Chance zur Situierung übergeordneter Einrichtungen in Ausbildung, Kultur, Freizeit betrifft, ist bei Subzentren am Stadtrand ein interessantes Gravitations-Phänomen zu beobachten: Von der Größenordnung her wird das Flugfeld durch die Anzahl von Wohnungen und Arbeitsplätzen sowie der sozialen Infrastruktur ansatzweise einer Kleinstadt von der Größe St. Pölten entsprechen. Dies gilt im Übrigen auch von zentrumsnäheren Stadtbezirken, die die Größenordnung österreichischer Mittelstädte aufweisen, wie etwa der 10., 11. oder 12. Bezirk.

Nun hat dies aber keinesfalls zur Folge, dass sich eine solche Einheit in gleicher Weise entwickeln kann, wie eine vergleichbare Stadt: d.h., dass die Attraktion des Zentrums Wien (mit dem 1. Bezirk mit allen übergeordneten Einrichtungen), aber auch der großen neuen Projekte wie der Bahnhöfe, etc) einen starken Sog ausübt, die es dem Flugfeld nicht erlauben wird, im selbem Umfang städtische, zentrale, übergeordnete Funktionen aufzunehmen.

Das Flugfeld stellt im Übrigen eine weitere Einlösung des Programms „Wien über die Donau“ dar. Dies wird – über Wohnungsbau hinaus – vor allem die Schaffung von Arbeitsplätzen und übergeordneten Einrichtungen betreffen, die Transdanubien gesamtstädtisch wichtiger werden lassen.

2.7 Konkurrenz oder Komplementarität der beiden Achsen nach Bratislava: Flughafen Schwechat / Flugfeld Aspern

Für die Programmierung des Flugfelds Aspern sollte die Parallelität der beiden Achsen Wien-Bratislava genauer analysiert und bewertet werden: im Hinblick auf Konkurrenz und Komplementarität bzw. auf eine sinnvolle Schwerpunktsetzung und Spezialisierung höherrangiger Funktionen.

Die zwei – besonders gewichteten – Standorte von Flugfeld und Erdberger Mais / Simmering brauchen auf gesamtstädtischer Ebene ein übergeordnetes Konzept, das sich vermutlich auch von Investorensseite her aufdrängen wird, weil die Banken und Developer / Bauträger gleichermaßen am Flugfeld, in Erdberg / Simmering wie auf anderen Entwicklungsflächen in Wien aktiv sind (Eurogate, Zentralbahnhof, Wien Mitte, Muthgasse etc.).

Ein Motor der Spezialisierung des Flugfelds Aspern könnte u.a. CENTROPE sein: Neue Märkte, Betriebe, Kooperationen mit Bratislava, Slowakei, auch Tschechien. Oder eben eine andere – noch zu formulierende und zu entwickelnde – Spezialisierung.

Zunächst hat die Achse von Wien nach Bratislava am rechten Donauufer – mit dem Erdberger Mais, der bereits bestehenden U-Bahn, den starken Zeichen der Gasometer, dem neuen T-Mobile-Gebäude, einer künftig attraktivierten und genutzten Rinderhalle, den Anschlüssen an die Tangente, dem Donaukanal und der Flughafeneinfahrt, sowie einer Reihe von großen Projekten, die fast fertig geplant sind (Town-Town etc.) – einen beträchtlichen Startvorteil.

Mit einem Ausbau der Flughafen-Schnellbahn nach Bratislava tritt die Schwechat-Achse ebenfalls in direkte Konkurrenz mit einem Ausbau der Schnellbahn S 80 über das Flugfeld Aspern. Wird es zwei beschleunigte Bahnlinien nach Bratislava geben?

Demgegenüber ist die zweite Achse Wien-Bratislava bisher nur sehr rudimentär entwickelt. Hier geht es wesentlich darum, welchen Beitrag die Entwicklung des Flugfelds Aspern erbringen kann, bzw. welche Vorteile / welchen Nutzen der Stadtteil am Flugfeld durch seine Lage „zwischen Wien und Bratislava“ ziehen kann.

Zwar haben diese beiden Hauptentwicklungszonen zwischen Wien und Bratislava ein deutlich unterschiedliches Profil, mittelfristig allerdings zum Teil auch dieselben – oder sehr ähnliche – Zielgruppen im Bereich der Betriebsansiedlung, der Dienstleistungen, sowie bevölkerungsbezogener Attraktionen für beide Städte.

Im Interesse von Wien liegt der Betriebsstandort Flugfeld Aspern innerhalb der Stadtgrenzen, während vermutlich die niederösterreichische Standortentwicklung stärker an der Achse über Schwechat interessiert ist.

Sollen also diese beiden Achsen einander künftig offen konkurrenzieren? – Oder gibt es auch in der Betriebsansiedlung Aspekte einer Spezialisierung der beiden Achsen Wien-Bratislava (über den Flughafen und über das Flugfeld), zumindest insoweit die Stadt Wien – und die ihr nahestehenden Fonds – unmittelbar involviert ist? Wie schauen die Zeithorizonte in der Entwicklung dieser beiden Areale Erdberg und Flugfeld aus?

2.8 Die Zielgruppen in Bezug auf den neuen Stadtteil Flugfeld – und deren möglicher städtebaulicher Konsens

Die Frage nach den Zielgruppen des Flugfelds – der künftigen Arbeits- und Wohnbevölkerung – soll hier nur in Bezug auf die stadträumliche, städtebauliche Charakteristik des künftigen Stadtteils gestellt werden.

Die Raumfiguren und Raumqualitäten des Stadtteils Flugfeld sollen möglichst alle potentiellen Bewohner, Beschäftigten, Unternehmer, Studenten, Besucher etc. ansprechen.

Dabei kann davon ausgegangen werden, dass ein neuer Stadtteil in einer Verbindung von alltäglichen Gebrauchsqualitäten, ansprechenden, mehr oder weniger auffälligen oder unauffälligen Teilräumen mit besonderen, herausragenden Bauwerken und Raumsituationen seine Qualität(en) und Identität(en) gewinnen wird.

Aber von welchem Konsens in Bezug auf stadträumliche Qualitäten, städtebauliche Ordnungen, architektonische Ausprägungen bzw. die Gestaltung der öffentlichen Räume kann für einen neuen Stadtteil ausgegangen werden, dessen Anspruch es ist, eine vielfältige Wohn- und Arbeitsbevölkerung anzuziehen und zugleich ein Standort für die Ansiedlung von Firmen zu sein?

Gewiss können unterschiedliche Gruppen der künftigen Wohnbevölkerung am Flugfeld – wie überall in der Stadt oder in der Region – in gesonderten Anlagen leben, die auf die jeweils spezifischen Bedürfnisse, Wünsche und ästhetischen Ambitionen zugeschnitten sind. Gewiss soll es den Unternehmen der Forschung, Verwaltung, Produktion etc. ermöglicht werden, die ihnen entsprechenden Raumstrukturen oder Bauplätze vorzufinden, zusammen mit einem städtebaulichen Regelwerk, das ihnen eine optimale Betriebsführung und gegebenenfalls die gewünschte „Repräsentation“ innerhalb des Flugfeldes ermöglicht. Gewiss kann es unterschiedliche Grün- und Freiflächen, Freizeit- und Sportanlagen geben, die sich ihre adäquaten Nutzer suchen müssen.

Das beantwortet aber nicht die zentrale Frage, worin die räumlichen, ästhetischen Gemeinsamkeiten bestehen, wie der gemeinsame und durchgängige, frei zugängliche öffentliche Raum ausgestaltet ist, und welches städtebauliche Regelwerk die Basis für die Planungen der einzelnen Bauträger und Architekten bilden soll? Und welches zusammenhängende Image des Flugfelds für BewohnerInnen wie für Investoren, für ForscherInnen wie für Studierende daraus hervorgehen wird?

In einer größeren Befragung könnte man die verschiedenen Grundeigentümer, Developer, potentiellen Bauträger, sowie die verschiedenen Zielgruppen der Stadtteilbevölkerung, der Nutzer (von den Angestellten der Büros, Forschungseinrichtungen bis zu den Studenten oder Professoren einer Universität) anhand vorgelegter Bilder befragen, wie dies heute auch größere Bauträger im Vorfeld ihres Marketings erheben lassen. Solche Erhebungen sollte man auch auf jeden Fall in Angriff nehmen, ohne dass damit die städtebaulichen Entwicklungsprozesse und -entscheidungen sich ausschließlich auf solche „Meinungen“ und „Vorlieben“ stützen könnten.

Wenn eine städtische Raumstruktur bereits vorhanden ist, geht es nur um die Gestaltung der einzelnen Nutzungseinheiten. Bei bestimmten größeren Projekten sind internationale Codes vorhanden, wie ein „neuer Bahnhof“, eine Bürocity, ein Einkaufszentrum etc. auszusuchen hat. Diese Bauaufgaben bzw. städtebaulichen Situationen gehorchen einer Fülle ökonomischer und technischer Vorgaben, so dass sich die Gestaltung über weite Strecken auf der Ebene der „Dekoration“ bewegt.

Zugespitzter ist die ästhetische Fragestellung im Fall der großen image-bezogenen Attraktoren, die heute häufig in gesonderten Verfahren bzw. von prominenten Architekten gestaltet werden. Hier kann eine gewisse ästhetische Provokation sogar Teil der Strategie sein, wobei die großen internationalen Stars im allgemeinen bereits ziemlich gut wissen, in welcher Dosierung sie das „Neue“ liefern müssen, um die Gratwanderung zwischen internationaler Aufmerksamkeit und lokaler Zufriedenheit der Entscheidungsträger wie der Bevölkerung zu schaffen.

Wenn die Entwicklung des Flugfelds mit dem Anspruch verbunden wird, hier keine isolierten Nutzungen nebeneinander zu stellen, keine „Siedlung“ und keine typische „Büro-City“ zu errichten, geht es um die entscheidenden großen Raumfiguren.

Es geht bei der städtebaulichen Formation um Orientierung, um ein Wohlfühlen in den öffentlichen Räumen, um ansprechende, gesicherte, gewohnte, aber auch mehr oder weniger abwechslungsreiche Raumfolgen, um entsprechende Anteile von Grünflächen und Grünelementen, um eine Differenzierung von belebteren und ruhigeren Zonen (wobei die Sicherheit in der Benützung auch in den Abend- oder Nachtstunden durch die Anordnung und Belebtheit gewährleistet sein soll).

Nun gehören interessanterweise Architektur und Städtebau – anders als Literatur, Musik oder bildende Kunst – nicht zu unserer „Kultur“: jedenfalls werden sie weder in den Schulen, noch in den Medien (am allerwenigsten im Fernsehen) behandelt, unterrichtet, diskutiert. Was die Arbeitsplätze in Büros, Labors oder Werkstätten betrifft, geht man nach funktionellen und ökonomischen Zielgrößen vor bzw. baut ein Minimum an erprobter Anmutungs- und Architekturqualität – zwecks Image oder Zufriedenheit der Kunden oder der Beschäftigten – in die Planung ein.

Architektur und Städtebau am Flugfeld wird sich aus diesem eingespielten Konsens nur bedingt hinausbewegen können bzw. wollen. Eine gewisse Differenzierung der Angebote und ästhetischen, architektonischen Ausprägungen wird in einem Stadtteil der Größenordnung des Flugfelds ohnedies möglich sein bzw. sich von selbst ergeben.

Diese individuelle Streuung ist aber nicht unabhängig von den städtebaulichen Vorgaben und ist zugleich – im Falle eines anspruchsvollen städtebaulichen Verfahrens und entsprechenden Qualitätsmanagements – auch Gegenstand einer über die Bauordnung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans hinausgehenden kooperativen Verhandlung.

Auf welche Parameter kann sich aber die städtebauliche Programmierung des Flugfeldes stützen?

Wie werden die gemeinsamen, die durchgängige Anmutung, den Charakter des Stadtteils prägenden Räume gestaltet? Sozusagen immer an der Grenze zwischen einem breiteren Konsens und spezifischen, identitätsprägenden und atmosphärenden Besonderheiten?

Kann man davon ausgehen, dass dieser Konsens zwischen den beiden Polen von „zu großer Monotonie“ und „zu großer Vielfalt (Beliebigkeit, Unruhe“ etc.) angesiedelt sein wird?

Kann man weiter davon ausgehen, dass der „richtige städtebauliche Ton“ des Flugfelds zwischen „zu innerstädtischen“ und zu „vorstädtischen“ (ja ländlichen) Raumbildern liegen wird? (Wobei die innerstädtischen, „zentralen“, klassisch urbanen Raumbilder nicht nach Belieben wählbar sind, da sie eine Verdichtung an Passantenströmen, Fahrzeugen, Erdgeschossnutzungen voraussetzen, die am Flugfeld nicht ohne weiteres verfügbar sein werden.)

Wenn also die sehr schöne – und zugleich sehr anspruchsvolle – Formel für das Flugfeld lautet: keine „Siedlung“, keine „Bürocity“, kein „Campus“, vielmehr „Stadt bauen“, so sollen die folgenden Annäherungen entlang von Bildern dazu beitragen, einen solchen programmierenden (nicht programmatischen) Diskurs über die künftigen stadträumlichen Charakteristika zu fördern, der parallel mit der Erstellung des Masterplans mitzuführen sein wird.

3. Anforderungen an einen neuen Stadtteil

3.1. Eine zu wenig beachtete Entwicklung

Seit etwa 15 Jahren ist mit einer Anzahl großer Projekte – wie auch mit den Neubauten mittlerer Größenordnung innerhalb und außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes – eine Art von „Neugründung“ von Wien im Gange. Der städtebauliche Diskurs zu dieser weit reichenden „Aufgabe“ ist nur ansatzweise existent, dessen Fehlen konnte aber so lange unbemerkt bleiben, als die bestehende Stadtgestalt von Wien bisher mühelos den Rahmen, die Fassung, den Hintergrund für diese Projekte abgab.²

Die Summe aus Donaacity, Brünnerstraße, Leberberg, Wienerberg, Monte Laa, Erdberg, Wien Mitte etc. schlägt aber – bei allen Unterschieden im einzelnen – einen neuen Ton in der Partitur der Wiener Stadträume an, ohne dass bisher nach deren Zusammenhang und nach deren Wirkung für das stadträumliche Gefüge von Wien insgesamt gefragt wurde.

Die Abwicklung dieser Bauaufgaben über jeweils gesonderte Verfahren reicht(e) für deren Umsetzung zunächst durchaus aus: Verschiedene Grundeigentümer, Developer, Bauträger, verschiedene Architekten und Bearbeiter innerhalb der Stadtplanung, auch verschiedene Preisgerichte in den jeweiligen Verfahren – und verschiedene Nutzer...! Dies hat aber in der Folge auch jenes „Museum der Architektur und des Städtebaus“ geschaffen, das sich in einigen äußeren Bezirken beobachten lässt: Hier stehen nebeneinander die Projekte aus drei Jahrzehnten, die sich – bei einiger Übung – auf plus/minus fünf Jahre datieren lassen.

Die Frage ist, ob eine solche Additivität und Eigendynamik, ein solches Nebeneinander von stadträumlichen Konzepten und Wohnbau-„Moden“ – bei aller Qualität der einzelnen Verfahren und Projekte – wünschenswert ist, oder ob es an der Zeit wäre, einen selbstreflexiven Blick auf diese Neugründung von Wien zu werfen?

Handelt es sich einfach um einen „Pluralismus“ von Projekten? – Oder gibt es unterschwellige Gemeinsamkeiten, einen unausgesprochenen Wiener Basiskonsens in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht? – Handelt es sich um eine neue „Schule des Wiener Städtebaus“? Es ist keine Frage, dass sich durch die genannten, großen städtebaulichen Projekte viele Bezirke und Teilräume von Wien wesentlich verändert haben bzw. – soweit es sich um Projekte „an der Peripherie“ handelt, überhaupt erst stadträumlich neu definiert worden sind.

Man könnte die Frage stellen, welchen Einfluss ein künftiger Stadtteil Flugfeld – zusammen mit den anderen großen Entwicklungsprojekten der „Zielgebiete“ des STEP 05, der Bahnhöfe, des Erdberger Maises etc. – auf das stadträumliche Gesamtbild und Image Wiens als Standort und Lebensraum haben werden.

² Zum Begriff der „Neugründung“: siehe André Corboz, Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen. Bauwelt Fundamente 123. Birkhäuser 2001

3.2. Was bedeutet „Stadt bauen“ – Was ist ein „Stadtteil“?

Wohnen, Arbeiten und Freizeit sind heute weniger deutlich getrennt, als in der gründerzeitlichen Stadt des 19. Jahrhunderts oder in der – idealtypischen – Stadt des Funktionalismus oder des sog. „Fordismus“. Daher sind heute „Wohnqualitäten“ zugleich immer auch Stadtqualitäten – und umgekehrt.

Der Unterschied von „Stadtteil“ gegenüber „Siedlung“ / „Anlage“ / „Bürocity“ oder „Zentrum“ ist, dass von einer gewissen Vollständigkeit von (städtischen) Nutzungen, einer gewissen Mischung der Bevölkerung, einer gewissen Autonomie der Versorgung und einem bestimmten – bzw. erst zu bestimmenden - „städtischen Flair“ (auch „Urbanität“) ausgegangen werden kann.

Vielleicht ist ein – freilich nicht allgemein artikuliertes – Kriterium von Stadtteil bzw. von „Städtischem“, dass hier ein ungezielter Aufenthalt im öffentlichen Raum möglich sein muss (und dass ein solcher Aufenthalt in den Straßen, auf den Plätzen, in Parks etc. auch attraktiv ist und nicht als befremdend empfunden wird). Das bedeutet, dass eine gewisse Balance von sozialer Kontrolle und Freizügigkeit im öffentlichen Raum gegeben sein sollte. In einer „Anlage“, in einer „Siedlung“ ist alles tendenziell kontrolliert: „Fremde“ haben hier keinen Raum, außer als ausgewiesene Besucher, Gäste oder als Servicepersonal.

In Siedlungen oder Wohnhausanlagen, auch in abgeschlossenen Büroprojekten, Bahnhöfen (und selbst in angeblich öffentlichen Zonen wie z.B. dem Museumsquartier) sind im wesentlichen alle öffentlichen / halböffentlichen Flächen, Erdgeschosszonen etc. unter der Kontrolle des (der) Bauträger und Hausverwalter.

Demgegenüber müssen in einem Stadtteil auch autonome Prozesse der Investition, der Verwertung, der Ideen und Verwirklichungen möglich sein: Geschäfte eröffnen, florieren oder schließen wieder; ein angstfreier Aufenthalt bzw. zumindest eine angstfreie, und gewissermaßen unkontrollierte Bewegung von Personen und Fahrzeugen findet laufend statt.

In einem Stadtteil – oder in einem „städtischen Raum“ – laufen unterschiedliche Zeitrhythmen im Raum nebeneinander ab.

Die historischen Städte und Stadtteile sind jeweils das Resultat vielfältiger Prozesse; Stadtteile sind immer datierbar entsprechend einem Status innerhalb von Linien der Auf- oder Abwertung. Dazwischen liegen „stabile Stadtteile“, innerhalb derer sich die Prozesse der Investition, der Attraktion, der Umstrukturierung, des Verfalls etc. einigermaßen die Waage halten.

An einen „neuen Stadtteil“ sind spezifische und paradoxe Anforderungen zu stellen. Ein neuer Stadtteil – also z.B. das Flugfeld – muss innerhalb kurzer Zeit eine gewisse Vielfalt, Lebendigkeit, Offenheit und überschaubare Unüberschaubarkeit erreichen. Der Städtebau und die gesamten Entwicklungsstrategien müssen „nachhelfen“, in kurzer Zeit so etwas wie „Stadtwerdung“ zu simulieren. / Dabei wäre es ein grundlegendes Missverständnis, eine solche Forderung als Plädoyer für eine beliebige – etwa postmoderne – städtebauliche Inszenierung abzutun.

3.3 Stadt als Ort der Wahrnehmung und der Kommunikation / Ein Exkurs

Als völlige Neuschöpfung kann ein neuer Stadtteil – wie das Flugfeld Aspern – auf keine Bestände und Vorgaben aufbauen. Damit besteht die anspruchsvolle Aufgabe, einen künftig zu benützenden und zu bebauenden Raum neu zu definieren.

Der Stadtteil Flugfeld soll sich als attraktiver Ort für städtisches Leben wie für die Wahrnehmung darstellen.

Das Raumbild in einem städtebaulich „jungen Raum“ ist keineswegs unempfindlicher oder bedeutungsloser als in den historischen Innenstädten, allerdings fehlen dafür häufig die Kategorien, Beschreibungen und operativen Bewertungen. Wenn Stadtplanung zunehmend in Richtung einer „Planung kultureller Bilder“ (Jan Verwijnen) entwickelt, müssen die „Bilder“ auch als zentraler methodischer Bestandteil in die Diskussionen und Verfahren einfließen. Dazu kommt, dass die Einbeziehung der „Bilder“ in Planungsprozesse auch eine andere und intensivere Beteiligung aller Akteure ermöglicht, als über relativ abstrakte „Pläne“, und durchaus nicht nur der lokalen Bevölkerung, vielmehr auch der Investoren, Forschungsträger, Unternehmen.

Mit der funktionalen Ausdifferenzierung der modernen Gesellschaft hat sich eine ganze Reihe von Teilsystemen herausgebildet, deren unverzichtbare Qualität darin besteht, dass ihr Funktionieren auf der Basis jeweils eigener „Medien“ zunächst von den jeweils anderen Funktionssystemen losgelöst ist. Die wichtigsten gesellschaftlichen Teilsysteme sind: die Wirtschaft, das Recht, die Politik, die Intimbeziehungen (Liebe, Familie etc.), die Wissenschaft, die Kunst, die Religion, die Erziehung, das Gesundheitssystem, der Sport, die Massenmedien.

Die entscheidende Errungenschaft der modernen Gesellschaft besteht darin, dass jedes Individuum im Prinzip einen autonomen und direkten Zugang zu diesen verschiedenen Funktionssystemen hat bzw. haben soll. D.h. jeder Mensch soll gleichen Zugang zum Rechtssystem haben, soll unabhängig von seiner Stellung im Wirtschaftssystem Zugang zu allen übrigen Teilsystemen haben, die jeweils nach eigenen Gesetzmäßigkeiten funktionieren.

Städte sind dichte Agglomerationen in einem Raum, innerhalb dessen die Menschen ihren verschiedenen Tätigkeiten nachgehen können. Die verschiedenen Funktionssysteme prägen sich unterschiedlich deutlich und unmittelbar im städtischen Raum aus. Der öffentliche Raum soll jener offene und freie Ort sein, an dem die Menschen sich aufhalten können, und über den sie buchstäblich „Zugang“ zu diesen verschiedenen Funktionssystemen (und Handlungsfeldern) haben.

Das Bild der Stadt als Ganzes wie die Erscheinungsform ihrer Teilräume – vorwiegend des verbindenden öffentlichen Raums – repräsentiert ein Bild der Gesellschaft, auch wenn praktisch alle Funktionssysteme inzwischen teilweise vom konkreten Ort losgelöst mittels der verschiedenen Medien funktionieren, und dies zunehmend weltweit und elektronisch vernetzt.

Der wahrnehmbare Stadtraum bleibt aber trotz des hohen Grades an Medialisierung (und Globalisierung) ein sehr konkreter Aktions- und Wahrnehmungsraum der Gesell-

schaft. Daher ist es auch ein allgemeines gesellschaftliches Anliegen, diesen Raum der Stadt nicht nur optimal funktionsfähig und „lebenswert“ (auch im Sinne alltagspraktischer wie ökologischer Qualitäten) zu gestalten, vielmehr ihn darüber hinaus auch ebenso übersichtlich, vielfältig wie ästhetisch zu gestalten. Ganz allgemein ist die Stadt – neben den elektronischen Medien, die für das Bild und die Kommunikation der Gesellschaft wie der einzelnen Teilsysteme immer wichtiger geworden sind – der dichteste Wahrnehmungsraum, naturgemäß nur für all das, was innerhalb der Stadt an Beständen und Bewegungen überhaupt sichtbar werden kann.

Ebenso wichtig wie die Wahrnehmbarkeit – d.h. das Erscheinungsbild – eines Stadtteils ist die Definition von Schnittflächen für Kommunikation, die Potentiale für Kommunikation, was bedeuten kann: Kontakte mit Bekannten wie mit Unbekannten, Raum und Frequenzen für das Angebot an Waren und Dienstleistungen mit realistischen, tragfähigen Umsätzen.

In einer Formulierung von Dirk Baecker „sortiert die Stadt die Möglichkeiten der Kommunikation, gibt Anschlüsse vor, ermutigt die einen Anschlüsse und entmutigt die anderen und ist bei all dem selbst das Ergebnis von Kommunikationen...“.³

Raumbilder sind ein Operator der Kommunikation aller städtischen Akteure.

Als Basis von Wahrnehmung und Kommunikation kann Urbanität auch als Gehenkönnen – als Möglichkeit eines motivierten ebenso wie eines unmotivierten Aufenthalts im öffentlichen Raum – verstanden werden. Die Konstitution des Städtischen erfolgt weniger durch eine Dichte der Bebauung, als durch „Gehen“, d.h. durch die Möglichkeit, auch ohne konkretes Ziel gehen zu können.

Zentral für einen Stadtteil erscheint daher die Entwicklung einer Struktur von Wegen. „Städtisch“ bzw. „urban“ sind nicht die einzelnen Attraktionen und Orte, die in diesem Raum „zielgenau“ und punktuell aufgesucht werden: Büros, Universität, Wohnungen, Shopping, vielmehr die Etablierung einer Struktur von Wegen zwischen diesen Orten. Dabei ist aber einer Bündelung und Verknappung dieser Wege der Vorzug zu geben, um urbane Zentralzonen zu entwickeln, die Belebtheit, Kommunikation und Sicherheit gewährleisten. Sowohl erfordern solche „Transversalen“ neben großen Nutzungseinheiten (Büros etc.) auch möglichst viele kleinteilige urbane Einrichtungen. Umgekehrt erfordern diese notwendigen kleinen städtischen Nutzungen wie Lokale, Läden, wohnungs-, freizeit- und betriebsbezogenen Dienstleistungen etc. für ihren Bestand und Umsatz auch eine gewisse minimale Fußgängerfrequenz.

Es ist keine Frage, dass dies ein „Planungsansatz“ ist, der bei herkömmlichen Konzepten für städtebauliche Planungsverfahren und „Masterpläne“ nicht ohne weiteres vorkommt. Es ist deshalb aber auch kein Zufall, dass sämtliche städtebaulichen Planungen und versuchten „Stadtgründungen“ der Moderne von den Gartenstädten, von Stadt-Neugründungen bis zu den groß angelegten Stadterweiterungen zwar vieles erreicht haben, aber fast immer eine Qualität verfehlt haben, die man als „städtische Qualität“ (vielleicht auch als eine neu zu definierende Spielart von „Urbanität“) bezeichnet hat.

³ Dirk Baecker, Die Städte der Gesellschaft, <http://homepage.mac.com/baecker>, 2004, S. 1

3.4. Die „Stadt als Ort des Nebeneinanders von „Vertrautem“ und „Unbekanntem“ / Ein Exkurs

Wenn die Funktion eines neuen, städtischen Raumes zur Diskussion steht, bringt es relativ wenig, die Stadt morphologisch oder als Ensemble von Zeichen zu definieren, denn damit wäre nur ausgesagt, dass sich die künftige städtische Struktur als Pattern von Zeichen (Gebäudetypen, Freiflächen, Schilder, Fußgänger, Fahrzeuge etc.) der Wahrnehmung darbieten wird. Fruchtbarer ist es, davon auszugehen, dass diese neue städtische Raumstruktur das Nebeneinander von einander bekannten und unbekanntem Menschen erfüllen soll.

Platon hat in seiner „*Politeia*“ die Auseinandersetzung über die Qualität der europäischen Stadt auf eine sehr spezifische und zugleich sehr konkrete Unterscheidung hin eröffnet: die Unterscheidung von Vertrautem und Fremdem, von Bekanntem und Unbekanntem.

„Seit Platons *Politeia* kann man wissen, dass Stadt jener soziale Ort ist, an dem Unbekannte aufeinander treffen, Handel miteinander treiben und ihren Leidenschaften nachgehen, ohne sich um die Vorgaben einer traditionellen [...] Ordnung zu kümmern und ohne deswegen außerhalb jeder sozialen Ordnung zu leben.“⁴

Für Dirk Baecker ist damit eine bis heute relevante – um nicht zu sagen „gültige“ – Antwort auf die Frage gegeben, „welche gesellschaftlichen Funktionen die Stadt in welcher Form erfüllt“.⁵

Wenn also die Stadt in dieser klassischen – aber recht wenig rezipierten – Formel die Funktion hat, das „Miteinanderleben von Leuten (zu ermöglichen), die sich unbekannt sind“ (Max Weber), so ist damit eine sehr abstrakte und zugleich anspruchsvolle Vorgabe für die Gestaltung der Raumstruktur, der Wege, der öffentlichen Räume, der Verteilung von Nutzungen gegeben. Es leuchtet damit auch sofort ein, dass diese Funktion nur von Städten oder Stadtteilen erfüllt werden kann, die „sicher“ sind, d.h., von einem öffentlichen Raum, in dem nicht jeder Unbekannte eine potentielle oder reale Bedrohung darstellt. Insofern ist die Frage der Sicherheit der Stadt, der öffentlichen Räume, natürlich auch der Wohnhäuser, Büros, Geschäfte etc., kein abgetrenntes Thema, sondern trifft einen Kern des Funktionierens von Stadt.

Weder kann der Raum der Stadt (bzw. eines Stadtteils) infolge seiner Größenordnung und der großen Anzahl von Menschen ausschließlich auf der alltäglichen Begegnung von einander „Bekanntem“ aufgebaut sein, noch soll die Anwesenheit von (fast) lauter Unbekanntem in Richtung des völlig Unvertrauten, ja Beunruhigenden oder Beängstigenden gehen.⁶

⁴ Dirk Baecker, Platon, oder die soziale Form der Stadt. In: Polis – Zeitschrift für Architektur und Stadtentwicklung (2002)

⁵ Dirk Baecker, Die Städte der Gesellschaft, <http://homepage.mac.com/baecker>, 2004, S. 1

⁶ Zwar erfordert jede „Stadt“ eine bestimmte Wachsamkeit, und keine Stadt ist ein für immer befriedeter Ort. Jede Stadt bleibt tendenziell immer auch ein „Ort von Wildnis“, nie „ganz vertraut und nie ganz unvertraut“. Es bleibt in der Stadt immer ein Rest von „unheimlicher

„Dies ist der soziale Code der Stadt. Sie ermöglicht den Wechsel zwischen Kommunikation mit Bekannten und Kommunikation mit Unbekannten. Sie ermöglicht es, mit Unbekannten bekannt zu werden, und Bekannte als unbekannt zu erleben, auch wenn Letzteres vielfach nicht so auffällig ist. Die Stadt funktioniert wie eine Vielzahl von Schwellenmechanismen (Turner 1969, und zur Attraktivität von Schwellen in beiden Richtungen Turner 1984), die jeweils organisieren, unter welchen Bedingungen und unter welchen Hinsichten man miteinander bekannt und einander wieder unbekannt werden kann.“⁷

D.h.: Nirgendwo gibt es einen so hohen Grad von Öffentlichkeit, aber auch von Anonymität, und umgekehrt gibt es keine Raumstruktur, in der man so stark den gesicherten Rückzug ins „Private“ pflegen kann, aber obendrein nirgendwo anders so leicht mit Unbekannten bekannt werden könnte, aber auch Bekannte negieren kann, ohne dass dies vom räumlichen und sozialen Code der Stadt her bereits verletzend oder feindlich interpretiert werden muss.

Die Motive des „Bekanntes“ und „Unbekanntes“ in der Stadt beziehen sich nicht nur auf andere Menschen, sondern auch auf die Vielfalt an räumlichen Situationen, vertrauten und unvertrauten Orten, Lokalen, etc. Hier ist durch Dichte, Anzahl von Passanten, Fahrzeugen und komplexere Raumstrukturen eine potentielle Anonymität des Einzelnen im öffentlichen Raum möglich.

Zu den Qualitäten des „Städtischen“ gehört auch, dass sowohl die Stadträume, Raumformen, Gebäude- und Zeichenformationen für die Wahrnehmung attraktiv sind müssen. D.h., dass auch in der von Menschen noch nicht belebten Formation (Raumfigur) eines solchen Stadtteiles eine Balance zwischen den bekannten, vertrauten Räumen, Gebäuden und einem Potential an Vielfalt besteht, das immer wieder leicht variiert, „verschoben“ und neuartig wirkt, was nicht zuletzt bereits an den unterschiedlichen Wetterbedingungen, Tageszeiten, Lichtverhältnissen und wechselnden Formen der Vegetation über die Jahreszeiten liegen wird.

Wenn der städtische Raum ein Ort ist, in dem man nicht nur vernünftige, liebenswürdige Bekannte trifft, vielmehr eine Mehrheit von Unbekannten, und dennoch ein Gefühl von Sicherheit im öffentlichen Raum gegeben sein soll, geht es um eine spezifische Anordnung und Verdichtung von heterogenen Nutzungen und Raumformen.

Zuallererst verbietet sich damit eine rein baumartige, hierarchische Struktur des Straßen- bzw. Wegenetzes, welches eine völlige Vorhersehbarkeit der Herkunft und der Ziele der Passanten (aber auch der Fahrzeuge) zur Folge hätte und keine Wahlmöglichkeit für Wege innerhalb des Stadtteils bietet. Aber ebenso verbietet sich eine bürokratische Addition von „Zellen“ (Wohneinheiten, Siedlungselemente etc.).

Vertrautheit“ (de Certeau). Aber die Stadt ist jener soziale Ort, „an dem die Übergänge zwischen den Zuständen des Vertrautseins und des Unvertrautseins entwickelt und erprobt werden. die Stadt ist der Ort, an dem man sich nicht kennt und dennoch Interaktion und Kommunikation miteinander aufnehmen kann.“ (Dirk Baecker, Platon, a.a.O.)

⁷ Dirk Baecker, Die Städte der Gesellschaft, <http://homepage.mac.com/baecker> 2004, S. 3

3.5. Keine „Nachbarschaften“ und keine Addition von „Einheiten“

Sehr leicht missverständlich – mit schwerwiegenden Folgen – wäre es für den Entwurf eines Stadtteiles, wenn man zur Vereinfachung davon ausginge, dass die Stadt aus „Einheiten“ besteht, also etwa aus Nachbarschaften.⁸

Irreführend wäre es in diesem Zusammenhang auch, wenn man aus der gründerzeitlichen Stadt – die in unserer Vorstellung sehr „städtisch“, wenn nicht überhaupt der zentrale Typus des „Städtischen“ ist – die Schlussfolgerung ziehen würde, die Stadt sei aus Baublöcken zusammengesetzt. Noch irreführender wäre die Vorstellung, dass man die Baublöcke als Ansammlungen von Haushalten, Arbeitsplätzen, Geschäften etc. dahingehend verändern sollte, dass sie auf Agglomerationen von möglichst einander Bekannten reduziert würden. Dann hätte man so etwas wie künstliche „Nachbarschaften“, wie sie für die realen sozialen Kontakte in der Stadt in dieser Form kaum relevant sind.

Einen Stadtteil aus „Zellen, aus Wohneinheiten, „Grätzln“ zu gestalten würde die Qualitäten des „Städtischen“ verfehlen bzw. missverstehen, indem man Einheiten von Haushalten, Büros etc. ausginge, die möglichst so groß und zueinander orientiert wären, dass hier tendenziell einander Bekannte in einer solchen Einheit organisiert wären. Der Weg zu „Condominiums“ oder „gated communities“ wäre damit nicht mehr weit. Nicht nur würde die Offenheit und Öffentlichkeit eines städtischen Raumes damit verfehlt, verfehlt würde vor allem das Prinzip Stadt, das aus einer Fülle, einem Nebeneinander und einer Überlagerung von Kommunikationen besteht.⁹

Ähnliches gilt für die Anordnung und Verbindung der städtebaulichen Einheiten. Eine Stadt ist weder ein Baum mit einem hierarchischen Netz von Ästen, die von einem „Zentrum“ zu den Rändern führen, noch besteht eine Stadt (bzw. ein neuer, autonomer Stadtteil) aus nach Nutzungen gegliederten „Einheiten“.

Der Funktionalismus organisierte die Stadt wie eine Wohnung mit verschiedenen Zimmern / Nutzungen (das sind immer noch die Farben der Flächenwidmungs- / Flächennutzungspläne)

Für einen neuen Entwicklungsplan geht es stärker um die Entwicklung und Formulierung von Typologien und Regeln in einer offenen Struktur, als um die „bestmögliche Verteilung“ von Nutzungen, Dichten und Bauformen in abgegrenzten Einheiten.

⁸ Die moderne Gesellschaft – wie auch die moderne Stadt – besteht aber nicht aus „Einheiten“ (Zellen, Baublöcke etc.), sondern aus Kommunikationen, aus einer Verdichtung von Kommunikationen. Individuen gehören in der modernen Gesellschaft nicht mehr primär bestimmten sozialen Einheiten an, sondern kommunizieren auf unterschiedliche Weise in unterschiedlichen (Teil-) Funktionssystemen: im Schulsystem, der Familie, im Wirtschaftssystem, in Religion, Kunst, im Rechtssystem etc.

⁹ “By city, I understand a complex and interactive network which links together, often in an unintegrated and de facto way, a number of disparate social activities, processes, and relations, with a number of imaginary and real, projected or actual architectural, geographic, civic, and public relations.” Elisabeth Grosz, *Bodies-Cities*. In: *Sexuality & Space*, ed. Beatrice Colomina, Princeton Papers on Architecture, 1992, p. 244

3.6 Die Ausgestaltung der Grenze von „Innen“ und „Außen“ / Ein Exkurs

Wenn die „Abschirmung“ als allgemeinstes Element der Architektur der gelten kann¹⁰, so war die Architektur und die städtebauliche Form in Bezug auf diese Abschirmung relativ konventionell und einheitlich strukturiert: die Straße als der öffentliche Raum; das durch ein Hauseingangstor davon abgeschirmte Haus, mit weiteren Abschirmungen der Wohnungseingangstüren etc.

Wenn für einen Stadtteil wie das Flugfeld weder die historischen städtebaulichen Formen (Straßen, Baublock, Randbebauung, Fassade) noch die prototypischen Formen der Moderne (freistehende Baukörper in einem Raumkontinuum, u. U. darüber hinaus vom Erdboden abgehoben auf Stützen, Öffnung der Wände) gewählt werden sollen, stellt sich grundsätzlich die Frage nach den Abschirmungen im stadträumlichen Kontext. In jedem Fall gilt der paradoxe Umstand, dass das „Außen“ der Architektur, der Gebäude, sozusagen zum „Innen“ des Stadtraums wird, d.h., dass die Straßen und Plätze tendenziell den (B-)Innenraum der Stadt darstellen.¹¹

Die Wiener Bautradition ist von einer starken Trennung von Innen und Außen bei den Gebäuden – wie in den städtebaulichen Formen – gekennzeichnet. Die Ausbildung der Fassade wie der Eingangszone zur Straße war in Wien immer relativ geschlossen und ist es im Grunde auch in den Bauformen von 1900 bis 2000 geblieben, anders als etwa städtische Gebäudetypologien in England (mit Vorgärten, Stiegen, belichtetem Tiefparterre etc.) oder in den stärker von der „Moderne“ geprägten Städten.

In Barcelona ist eine von der Straße einsehbare, großzügige Eingangshalle weit verbreitet, die halb-privat eingerichtet und am Abend beleuchtet ist (mit Sitzgruppe, Lampe, Bildern, Blumen, Brunnen). Dadurch erweitert sich sowohl unter Tags wie in den Abendstunden der Straßenraum; oder anders ausgedrückt ist dort die Grenze zwischen öffentlich und privat zumindest optisch nach innen ins Gebäude verschoben. Und dies gilt gleichermaßen für geschlossene Randverbauungen wie für halboffene Bauweisen mit gegenüber dem Gehsteig zurückgesetzten Baulinien. Der um die beleuchteten, offenen Erdgeschosszonen erweiterte Straßenraum bildet in der Nacht ein angenehmes und abwechslungsreiches Bild.

¹⁰ Dirk Baecker, Die Dekonstruktion der Schachtel. Innen und Außen in der Architektur. In: Niklas Luhmann, Frederick D. Bunsen, Dirk Baecker, Unbeobachtbare Welt. Über Kunst und Architektur. Bielefeld 1999, S. 92 ff.

¹¹ „Die räumliche Dispersion der Stadt hat nicht nur das Zentrum-Peripherie-Modell überholt, sondern verwischt auch die Grenzen zwischen *innen und außen*. Die vermittelnde Trennung von innen und außen war das konstitutive Raummodell der bürgerlichen Gesellschaft, die Fassade das Rauminventar. Mit dieser Grenzverwischung, einem späten Sieg der Moderne, büßen die urbanen Räume, Straßen, Plätze, Parks ihre soziale Bedeutung als der entgegen gesetzte Raum, als Außen ein, und sind offen für Neuinterpretation - aber auch für Exterritorialisierung. Im fließenden Raum der modernen Stadt konnte sich das bürgerliche Raummodell nur partiell etablieren, nun entfaltet sich auch in den geschlossenen Räumen der historischen Stadt ein eher privat geprägtes Verhaltensspektrum. Lässiger Freizeitlook ist nur ein Symptom. Folgt aus diesem Oszillieren der Grenze zwischen Innen und Außen eine Öffnung der Wohnung, eine Integration, z.B. der Arbeitswelt, oder weitere Introversion? Ist alles dabei, innen zu werden, und steht kurz vor der Implosion?“ (Sabine Kraft, ARCH + 133, S. 21)

Für das Flugfeld wäre zu überlegen und zu diskutieren, ob neue – von den Wiener Traditionen abweichende – Typologien der Grenzverschiebung(en) von Innen und Außen nicht sehr attraktiv aus mehreren Gründen sein könnten: etwa eine Weiterentwicklung oder Variation englischer Straßenquerschnitte mit Vorgärten, die einen breiten Spielraum für individuelle Gestaltung und Begrünung bieten und eine kleine, sozusagen halböffentliche Übergangszone vom Gehsteig zu den Hauseingängen bzw. Mauern und Fenstern schaffen.

Solche Straßenquerschnitte haben überdies den Vorteil, dass die Anlage von Alleen leichter ist, weil die zwischen Fahrbahn und Gehsteig stehenden Bäume nicht so nah an die Gebäudefront heranreichen, dass aber auch generell ein vielfältig nutzbarer Zwischenraum zwischen Fahrbahn und Hausmauer eine große Flexibilität für die Situierung von Kiosken, Schaukästen, Sitzbänken, Fahrradabstellplätzen, Rampen für Rollstuhlfahrer, Einrichtungen der Straßenpflege etc. bietet.

In diesen Typologien geht es um ein vermehrtes Spiel zwischen Öffentlichem und Privatem, zwischen Abgeschlossenheit und Offenheit, zwischen Ein- und Ausblicken und Abschirmungen. In jedem Fall stellen alle diese Formen und Typologien aber eine unbedingt zu favorisierende Alternative zu den von der Straße abgerückten Baukörpern der offenen Bauweise mit einem unbenützbaren Abstandsgrün dar.¹² Gegenüber den in der Stadterweiterung bisher zumeist angewendeten Formen des Abstandsgrüns könnten sogar Mauern (aus Klinker etc.; mit einer Reihe von Funktionen: Sichtschutz, Windschutz, Anbau von Müllkübelplätzen, Begrünung, Sitzplätze, Vitrinen, Wandzeitungen) attraktiver sein, wie sie z.B. in England und Frankreich Tradition haben, aber in Wien kaum verwendet worden sind.

Zur Ausgestaltung der Grenze von „Innen“ und „Außen“ gehören allgemein die Indoor-Outdoor-Relationen, und zwar sowohl beim Wohnen wie bei den Wirtschaftsfunktionen (einschließlich Einkaufen oder öffentlichen Einrichtungen):

- Was kann im Freien stattfinden, was soll nach innen verlegt werden, das konventionell im Außenraum situiert war?
- Wie kann gerade in Stadträumen außerhalb der alten, dichten Bebauung Unwirtlichkeit vermieden werden: lange kalte Jahreszeit mit kürzeren Tagen, Regen, Wind, aber auch die zunehmend heißen Sommer, für die die mitteleuropäischen städtebaulichen Formen (noch) nicht ganz optimiert sind: Insofern könnten hier ehemals mediterrane und orientalische Stadtbauformen relevant werden. (Neue Modelle am Flugfeld könnten mit hohem Interesse in Europa und darüber hinaus rechnen.)

Derzeit reagieren im Grunde die innerstädtischen Viertel (mit Schanigärten, Events, neuer Begrünung, Dachterrassen, Brunnen und öffentlichen Sitzgelegenheiten) stärker auf den Wandel der Bedürfnisse und Trends, als der neue Städtebau!

¹² das sich erfahrungsgemäß nur für die Aufstellung von Müllgefäßen, zusätzlichen Parkplätzen und dürrtiger Grüngestaltung (mit oder ohne Zäune) eignet

3.7. Die Zeichen der Stadt werden anspruchsvoller

Auch Städtebau ist eine öffentliche Sprache, wie dies Charles Jencks für die Architektur postuliert hat. Die Zeichen des Konsums und der Medien sind in den letzten 20 bis 30 Jahren wesentlich „reichhaltiger“ geworden:

Man vergleiche etwa Illustrierte oder Fernsehinszenierungen von damals mit heute. Jugendkulturen, Musik- und Kleidungsstile, Shopping-Inszenierungen und die Medien-Images spielen dabei eine große Rolle.¹³ Während die sanierten Gebäude der Gründerzeit in einem gesonderten Register stehen, zeigt sich das steigende Anspruchsniveau in Bezug auf Oberflächen, Materialien und deren Verarbeitung, Glas und Spiegel auch im Straßenbild deutlich gegenüber der schlichten Nachkriegsmoderne der 1950er und 60er Jahre. Aber auch innerhalb kurzer Zeitspannen seit 1970, 1980 oder 1990 findet eine stetige Verfeinerung statt, auch wenn sie nur das Oberflächendesign betrifft.

Ohne diesen Wandel hier weiter zu reflektieren, soll damit nur ausgedrückt werden, dass auch städtebauliche Standards auf der visuellen, materialmäßigen Ebene anspruchsvoller werden, und zwar nicht lediglich in einer Pendelbewegung von „Mode“ (schlicht – luxuriös – schlicht), vielmehr in einer allmählichen, linearen Entwicklung zu perfekteren, glatten Oberflächen. Städtebau – hier die gestalterische Ausformung des Äußeren der Bauten und öffentlichen Räume – muss sich in der einen oder anderen Form auf solche Tendenzen, Standards, Sehgewohnheiten beziehen.

Dazu kommt die Lockerung der eindeutigen Grenzen von „Innen“ und „Außen“. Für die öffentlichen Räume bedeutet dies, dass Einflüsse gehobener Standards von Innenräumen auch auf den Außenraum – bzw. die halb-öffentlichen Zonen – abfärben.

Ein „karger“ Städtebau – wenn er nicht auf einer besonderen Verfeinerung und Zitathaftigkeit von „Natur“, „von „Rohem“ oder „Wildem“ beruht – müsste heute im Vergleich zu den anderen zivilisatorischen Zeichen (auch des Wohnens) unvermeidlich „billig“ erscheinen.¹⁴

Wenn auch gegenwärtig – aufgrund der Wirtschaftslage (Arbeitslosigkeit, knappe Budgets der öffentlichen Hände) – die Zeit wieder „ärmer“ zu werden droht, wird der „Pluralismus“ und die Vielfalt, aber auch ein allgemein gestiegenes visuelles Anspruchsniveau aus der Zeit von 1985 bis heute erhalten bleiben und bei der gestalterischen Ausformung eines neuen Stadtteils zu berücksichtigen sein.

Hier könnte die Einrichtung eines Gremiums der Beratung in Fragen der Gestaltung – auch für den Dialog und die Kooperation der verschiedenen Akteure, Bauträger, Abteilungen – wie der Benutzer, Kulturproduzenten, Inhaber von Lokalen, Läden etc. von großer Bedeutung sein.

¹³ Zur Ausdifferenzierung und Wahrnehmung von Stadtbildern hat sicher die Ausbreitung des Städtetourismus beigetragen.

¹⁴ Vielleicht geht auch allmählich die Phase zu Ende, in der im Wohnungsneubau die Begrenztheit der Mittel für Formen und Materialien durch eine starke Farbigkeit kompensiert wurde.

3.8. Leerstelle öffentlicher Raum in zentrumsfernen Stadtgebieten

In allen „Vorstädten“ der großen Städte Europas existieren trotz zum Teil relativ hoher Dichten nur wenige Läden, Kaffeehäuser, höher frequentierte gemeinschaftliche Einrichtungen oder spezifische, angenehme „Orte“ und Raumsituationen im öffentlichen Raum. Auch halten sich die Aktivitäten auf den Straßen – selbst in der (erträglich) warmen Jahreszeit – in engen Grenzen: Daraus entsteht oft eine vorstädtische „Leere“ ohne die Qualitäten der alten Vorstadt.

Wie stark müssen die Attraktionen des öffentlichen Raums heute sein, um die Menschen auch außerhalb der eigentlichen Stadtzentren, Fußgängerzonen bzw. Einkaufszentren sowie einzelner zentraler Kultureinrichtungen im öffentlichen Raum zu „versammeln“?

„Bei der Neuformulierung von zukunftsgerichteten städtebaulichen Konzepten zeichnet sich ein Bedeutungsgewinn für die öffentlichen Räume ab, der sich aus den Modernisierungsprozessen unserer Gesellschaft ergibt.“¹⁵

„Bei der Neuinterpretation öffentlicher Räume geht es darum, den veränderten Anforderungen an die Raum-Zeit-Struktur der Städte, die gesellschaftliche Wandel entstehen lässt, Rechnung zu tragen.“¹⁶

„Im Spannungsfeld neuer Technologien, wirtschaftlicher Umstrukturierungen, veränderter Mobilitätsstrukturen und nicht zuletzt emanzipatorischer Prozesse in der Privatsphäre entstehen zunehmende Erwartungen an die Stadt als Lebensraum. Dabei erwachsen an die öffentlichen Räume neue Anforderungen aus sozialer, kultureller, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht.“

Die öffentlichen Räume in der Stadt sind „gleichbedeutend mit sozialen Räumen der Kommunikation, der Innovation und der Emanzipation und bilden die Voraussetzung für eine offene Stadtkultur. Sie haben als Träger einer ortsgebundenen Öffentlichkeit und Urbanität strategische Bedeutung für die Zukunft der Städte.“¹⁷

Die konkrete Ausprägung der öffentlichen Räume hängt eng mit der Bebauungsstruktur, der Führung der Wege sowie der Art der Nahversorgung zusammen:

Die außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes übliche, mehr oder weniger „*offene Bebauung*“ ergibt keine realistische Bündelung von stark frequentierten Wegen und Aktivitäten, entlang derer erst die notwendigen Umsätze, Belebtheiten, Frequenzen, aber auch „Sicherheit“ etc. gewährleistet sein können.

Die Folge davon ist, dass in den peripheren Stadträumen die Menschen den öffentlichen Raum nur als Korridor benützen, um an andere Adressen zu gelangen oder ein bisschen Luft zu schnappen. Nach Hause kommen oder von Zuhause

¹⁵ Ursula Paravicini, in: Becker H., Jessen J. u. Sander R. (Hrsg.) (1998): Ohne Leitbild ? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart, Zürich: Karl Krämer Verlag, S. 402

¹⁶ Ursula Paravicini, a.a.O., S. 403

¹⁷ Ursula Paravicini, a.a.O., S. 402

aufbrechen, Spaziergehen, Radfahren, Joggen oder den Hund ausführen sind damit die einzigen Nutzungsarten der Straßen und Wege in peripheren Stadtteilen.

Gibt es ein darüber hinausgehendes Potential für die „öffentlichen Räume“ der peripheren Zonen? Wie wichtig werden weiterhin - trotz der neuen elektronischen Kommunikationsmedien - die *Face-to-face-Kontakte* sein?¹⁸ Wird die rasante Ausweitung der Telekommunikation die „Verinselung“ und Segmentierung des gesamten Raumes noch verstärken? Oder werden die neuen Generationen der Jungen auf eine souveräne Weise mit Räumen wie mit den technischen Medien umgehen?

In einem völlig neu errichteten Stadtteil sollten sowohl die größeren Projekte wie auch die Ausgestaltung der öffentlichen Räume in ein übergeordnetes Konzept von Orientierungsachsen, attraktiven Wegen und kleineren städtischen Verdichtungen wie in die Schaffung von „Orten“ für den Aufenthalt im öffentlichen Raum einbezogen werden. Das bedeutet eine qualitative Definition von Wegen und Orten im Grundnetz: Kristallisationspunkte von Aktivitäten, von Urbanität, von "Inhalten". Prinzip der „Wege und Orte“: Identifikation und Ausgestaltung der Hauptwege / Erschließungen, Definition der wichtigen „Orte“: neue Akzente etc.; Übergänge zwischen den Teilgebieten („Inseln“) bzw. von vornherein die Wahl eines durchgängigen und egalitären Netzes öffentlicher Wege und Straßen von allgemeiner Zugänglichkeit etc.¹⁹

Bei den Modellen von kooperativer Planung im Bereich des Städtebaus (als frühzeitiger Beginn des Aufbaus von sozialen Netzwerken auf der Seite der großen Akteure wie zunehmend auch der beteiligten, „betroffenen“ Nutzer, Bewohner, Beschäftigten, Kulturschaffenden, der Vertreter der lokalen Politik, von Initiativen, etc.) geht es künftig vielleicht weniger um eine demokratiepolitische Dimension einer „nachträglichen Partizipation“, vielmehr um eine frühzeitige Programmierung und vor allem auch der Gestaltung der öffentlichen Räume und Einrichtungen.

Welche „*Ortbindung*“ die in diesem Stadtraum lebenden und arbeitenden Menschen im einzelnen haben bzw. wie diese zu fördern wäre, können nicht so sehr detaillierte Untersuchungen, Interviews und Beobachtungsstudien erhellen, vielmehr ein offener und qualifizierter (d.h. fachlich laufend vor- und nachbereiteter) kommunikativer Planungsprozess.

Die anspruchsvolle und intelligente Gestaltung der öffentlichen Räume reicht nicht aus: „Ob es zur Identifikation mit dem jeweiligen Raum kommt, wird weitgehend von den vorhandenen *sozialen Netzen* beeinflusst. Unbestreitbar leisten diese gerade für jüngere Menschen wichtige Orientierungen, um sich in dieser Umwelt zu-rechtzufinden.“²⁰ Kooperative Planung über einen längeren Zeitpunkt, die allmählich in eine Form von Gebietsmanagement übergeht, hat eine wichtige Funktion für den Aufbau sozialer (und auch betrieblicher, institutioneller) Netzwerke in einem neuen Stadtteil.

¹⁸ Bertels, Die dreiteilige Großstadt als Heimat. Ein Szenarium. Leske + Budrich, Opladen 1997

¹⁹ siehe dazu: Kohoutek/Plöckinger/Tiefenbacher, „Das Wege-und-Orte-Konzept“ für den Entwicklungsraum Praterstern - Kagran aus Anlass der Weltausstellung, Wien 1990 (im Auftrag der MA 21)

²⁰ Bertels, Die dreiteilige Großstadt als Heimat. Ein Szenarium. Leske + Budrich, Opladen 1997, S. 81

3.9 Mit Bildern arbeiten – Der neue Stellenwert von Gestaltung

Der gesamte Städtebau am Stadtrand ist bisher im Allgemeinen nicht davon ausgegangen, ausdrücklich „städtische Qualitäten“ schaffen zu wollen und den räumlich-baulichen Rahmen für einen als „städtisch“ zu bezeichnenden Stadtteil zu definieren.

Hierin liegt die eigentliche Herausforderung für neue Stadtentwicklungsprojekte und insbesondere für die Schaffung eines Stadtteils: die Definition eines neuen Typus von Stadtraum, der urbane Qualitäten, Aktivitäten, Erlebnisse bieten kann, ohne sich an historischen Stadtbildern orientieren zu wollen – und auch ohne beliebige aus Wettbewerben hervorgegangene Großformen zu implantieren.

Diesbezügliche neue Ansätze und Ansprüche zeichnen sich in der Beobachtung, Reflexion, Analyse – bzw. auch in der Kritik – von städtebaulichen Planungen der letzten Jahrzehnte bereits ab und kommen dabei zu bestimmten Schlussfolgerungen bzw. Prämissen:

Die Grundthese dabei ist, dass das Nacheinander von funktionalistischen Festlegungen in Masterplänen und Bebauungsplänen und anschließender „Gestaltung“ unzureichend ist, und dass es vielmehr um die gleichzeitige – bzw. frühzeitige – Einbeziehung von „Bildern“ und von „Qualitäten“ geht:

„In der klassischen Stadtplanung war die Gestaltung im Wesentlichen eine Resultante programmatischer Festlegungen und funktionaler Ordnungen. Erst wenn die funktionale Gliederung der Stadt oder des Stadtteils fixiert und auf deren Basis ein Programm entwickelt worden war, begann der Gestaltungsprozess. Demgegenüber – und das ist ein ganz wesentlicher Unterschied – bilden in den neuen Planungsansätzen die städtebauliche Gestalt, ihr Erlebniswert und ihre ‚Anmutungsqualität‘ eigene Wertkategorien. Ihre Bedeutung besteht vor allem darin, dass sie unvorhergesehene, zuvor nicht planbare Potenzen erschließen und neue programmatische Auslegungen für die Zukunft eröffnen können. Form folgt nicht mehr ausschließlich der Funktion, sondern hat ihre eigene Kapazität, ihre eigene Potenz, ihren eigenen Wert.“²¹

Hier ließen sich zahlreiche sehr ähnliche bzw. gleichgerichtete Argumentationen von führenden Planern, Städtebauern, Architekten oder Sozialwissenschaftlern – mit lediglich unterschiedlichen Akzentuierungen – anführen: Thomas Sieverts, Detlef Ipsen, Jan Verwijnen, Helga Fassbinder, Rem Koolhaas sowie von zahlreichen jüngeren Planer-Architekten.

Dies hat nicht nur, aber sehr wesentlich auch mit dem neuen Paradigma der Standortpolitik und dem Gebot zur Standortverwertung zu tun, ebenso aber auch mit der geforderten stärkeren Einbeziehung aller über die Fächer Stadtplanung, Architektur, Städtebau hinausgehenden Akteure und Interessen: der Bevölkerung, der Bewohner und Beschäftigten, der in Richtung neuer städtischer Lebensweisen orientierten sozio-ökonomischen und soziokulturellen Milieus, der Anrainer, Kulturschaffenden etc.

²¹ Jürgen Rosemann, in: Becker H., Jessen J. u. Sander R. (Hrsg.) (1998): Ohne Leitbild ? – Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart, Zürich: Karl Krämer Verlag, S. 365 f.

„Ein auffälliges Merkmal der neuen Planungskonzepte ist die große Aufmerksamkeit, die der Gestaltung der Projekte entgegengebracht wird. [...] Architektonische Qualitäten sind zu wichtigen Eigenschaften geworden, wenn es darum geht, das Interesse privater Investoren zu wecken und ein Projekt zu „verkaufen“. [...] Doch die Betonung von Gestaltungskonzepten ist mehr als nur ein Verkaufsargument: sie hat sich mittlerweile zu einer eigenständigen Dimension der städtebaulichen Planung entwickelt.“²²

„Wirksame Bilder sind erfahrbar, sie sind den Sinnen nicht nur zugänglich, sie regen sie an. Es wirkt nicht nur die reale Politik, sondern auch und gerade die symbolische Vermittlung. Über die Bilder führt der Weg zu den Emotionen und damit zu der leidenschaftlichen Teilnahme an den Projekten der Stadt.“²³

„Die städtebauliche Form, der städtebauliche Raum erschließt innerhalb gewisser Grenzen sogar neue Nutzungsmöglichkeiten und macht somit unterschiedliche programmatische Auslegungen möglich. Dementsprechend ist es nur logisch, wenn in den neuen Planungsansätzen Gestaltungskonzepte bereits frühzeitig einbezogen werden und auf allen Ebenen der Planung anzutreffen sind. [...] Der räumliche Entwurf ist nicht mehr nur ein Plan, sondern ein Instrument der „Exploration räumlicher Möglichkeiten“ sowie der Kommunikation zwischen den Beteiligten. Das Programm ist dem Entwurf nicht mehr ausschließlich vorgeschaltet; die Ergebnisse der räumlichen „Exploration“ können vielmehr zu neuen und eigenen programmatischen Schlussfolgerungen leiten.“²⁴

„Bilder können neben quantitativen Informationen auch Emotionen und Stimmungen ausdrücken. Sie sind geeignet, mehrdeutige Aussagen zu machen und damit ein gutes Verständigungsmittel, denn sie vermögen zwischen z. T. unterschiedlichen Auffassungen von Stadt zu vermitteln, weil diese fast immer einen gemeinsamen Kern als >Schnittmenge< haben, der sich in den Bildern wieder findet. Gute Bilder können zusammenführen, Interessen auf ein anschauliches Ziel bündeln und begeistern.“²⁵

Dabei wird also davon ausgegangen, dass für Stadtviertel das „Image“ keine oberflächliche, bloß mediale Kategorie darstellt, sondern für die Bewohner ebenso wie für Betriebsstandorte und andere Einrichtungen eine handfeste, materielle Bedeutung hat. Ein positives Image eines Stadtteils, einer Siedlung oder eines Betriebsstandortes hat einen konkreten „Gebrauchswert“ sowohl für die Identifikation und Ortbindung der Menschen wie für die ökonomische Verwertung und Dynamik eines Stadtraumes. Im Weiteren sollen die Aspekte der Gestaltung und der Bilder im Abschnitt 5 unter dem Thema Raumbild / Raumfiguren ausgeführt werden.

²² Jürgen Rosemann, a.a.O., S. 365 f.

²³ Detlev Ipsen, *Moderne Stadt – was nun ?*, S.54

²⁴ Jürgen Rosemann, a.a.O., S. 366

²⁵ Thomas Sieverts: *Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*, Vieweg, *Bauweltfundamente* Nr. 118, 1997, S. 215

3.10 Nachhaltige Raumbilder

Diese Dimensionen des Raumbildes, der Attraktoren, der Definition des „städtischen Charakters“ des Flugfeldes sollten begleitend zu den beiden Phasen der Masterplan-Bearbeitung intensiv und kreativ – unter Einbeziehung aller wesentlichen Akteure sowie Experten – diskutiert und präzisiert werden und zusammen mit dem Masterplan als grundsätzliche Zielvorgaben und Kriterien vorliegen. Auch sollten im Verlauf der Masterplan-Bearbeitung die Raumbilder, die „große Raumfigur“, die urbanen Qualitäten sowie die Potentiale von Attraktoren etc. in mehreren Sitzungen (Workshops, Charrettes) diskutiert und konkretisiert werden.

Unter „nachhaltigen Raumbildern“ soll eine grundsätzliche urbanistische Definition des Stadtteils verstanden werden, d.h. eine erste Annäherung an den erwünschten städtischen Charakter des Stadtteils. Dazu gehören Vorstellungen einer „urbanen Dichte“ und grundlegender Typologien, die geeignet erscheinen, eine solche städtische Qualität zu ermöglichen.

Hierher gehört aber auch das allgemeine Anspruchsniveau, welches davon auszugehen hat, dass hier nicht einfach ein konkreter „Stadtteil“ zu planen ist, vielmehr zugleich ein „Standort“, der sich von anderen Wiener Standorten abhebt, sowie innerhalb aktueller und künftig in Entwicklung befindlicher Standorte in Europa seine USP – seine Qualitäten und Besonderheiten – zu kommunizieren vermag.

Damit bleibt zunächst offen, inwieweit es gelingt, diese „besonderen Qualitäten“ allein durch den allgemeinen Städtebau zu erreichen, bzw. inwieweit es notwendig und sinnvoll erscheint, den Stadtteil Flugfeld durch „Attraktoren“, d.h. besondere Einrichtungen und besondere bauliche Zeichen, bzw. durch die Besonderheit / Prägnanz der gesamten städtebaulichen Anordnung – auch „große Raumfigur“ – sowie durch die Entwicklung von bildfähigen Gebrauchsqualitäten zu definieren.

Die Aufladung des Stadtteils mit einem – oder mehreren – starken Zeichen ist im Prinzip erfolversprechend: Jüngste Beispiele sind das Museum Bilbao oder die Musikhalle Porto.

Sehr hohe, benützernahe Qualitäten sind hingegen als europäisch / international vermarktbar Standortigenschaften vermutlich viel schwieriger zu kommunizieren. De facto sollte daher für das Flugfeld Aspern eine Kombination von einigen starken Zeichen sowie durchgängigen, neuen städtischen Qualitäten angestrebt werden.

3.11 Typologien städtebaulicher Anordnung von Bebauung und Freiräumen

Bei einer „Ausrichtung der Bebauung zur Haupteerschließung, bzw. der Trennung/ Verbindung von vorderen und rückwärtigen Bereichen“ geht es gewissermaßen um eine „neuen Interpretation der Moderne“.

Wesentlich dabei wird die Dimension, Größenordnung und Konfiguration der einzelnen Bauplätze / Parzellen. Bei einem erwünschten größeren Freiflächenanteil ist automatisch eine Mehrgeschossigkeit die Folge.

„Der Raum der zweiten Moderne und auch der Postmoderne ist der ‚nur teilweise raumbildende, eher vom Prinzip des fließenden Raumes bestimmte Raum‘ ohne eindeutige Trennung/ Verbindung vorderer und rückwärtiger Bereiche. Dieser Raum ist vor allem erfahrbar als Raum für Aufenthalt, Nutzung und Begegnungen, abhängig von Zeit, Ort und subjektiver Wahrnehmung, auch und vor allem erfahrbar als Übergang zu ‚Landschaft in der Stadt‘.“²⁶

Hier eröffnen sich die zentralen Fragen des Städtebaus, der nicht nur Erschließungen, Nutzungen und Dichten räumlich verteilt, sondern von bestimmten Raumbildungen, Raumqualitäten ausgeht und diese zu optimieren versucht, noch unabhängig von der architektonischen Gestaltung der Bauten im einzelnen.

Abgesehen von der Frage nach einzelnen „Plätzen“ und der Schaffung städtebaulicher Sondersituation im Um- oder Vorfeld öffentlicher Bauten bzw. Einkaufszentren, großer Komplexe von Büros, Hochschule etc. läuft die Frage nach der Raumstruktur, den Raumbildern wieder auf die Frage nach der „Straße“ hinaus: Kann und soll es im neuen Stadtteilen wieder „Straßen“ geben, deutlich mehr „qualifizierte Straßenräumen“, als dies in den meisten Stadterweiterungsgebieten der letzten Jahrzehnten der Fall war?

²⁶ ISL, Institut für Städtebau und Landesplanung der RWTH Aachen (1997) Grün. Raum. Struktur, Zur Komplementarität von Bebauungs- und Grünssystemen im Innenbereich der Stadt Aachen, Aachen. In: Projektwörterbuch; <http://www.stadtentwicklung-sachsen-anhalt.de/inhalt/woerterbuch>; Zugriff 20. August 2005

4. Die Operatoren der Entwicklung des Flugfeldes

4.1 „Operatoren“ als übergeordnete Programme vor den konkreten „Nutzungen“

Die unterschiedliche Faszination von Städten – von den europäischen historischen Städten höchster Attraktivität bis zu gelungenen neuen Projekten – liegt nicht in ihren Nutzungen und Funktionen, vielmehr in ihrer Raumbildung, einer Mischung aus Gebäudetypologien und Freiraumformen, im Einsatz von Naturelementen, Stadtmobiliar, Farben und Oberflächen.

Stadträume können sich nur weiterentwickeln und die Standards der Stadterweiterung der Jahre 1960 bis 2000, aber auch der gleichzeitig entstandenen Bürohauskomplexe, Zentren etc. überschreiten, wenn sie bereits im Kern der Programmierung andere „Themen“ und „Bilder“ einführen.

Der Grund, dass im folgenden die städtischen Nutzungen (Funktionen) vorübergehend durch den Arbeitsbegriff von „Operatoren“ ersetzt werden, liegt darin, zu betonen, dass es sich bei den Nutzungen / Funktionen nicht um letztlich eigenschaftslose Raum-Mengen handelt, vielmehr um historisch ausdifferenzierte „Systeme“ mit einer Fülle von Eigengesetzlichkeiten, aber auch mit autonomen Attraktionswerten, die in der städtebaulichen Konkretisierung jeweils definiert und entwickelt werden müssen.

Ein Wohn- oder Bürohaussektor, ein „Kurbezirk“, eine „Hochschule“ können im Masterplan nicht auf eine bestimmte Grundfläche, eine zu festzulegende Kubatur beschränkt werden. Vielmehr bilden diese Nutzungen autonome Attraktionswerte und stellen jeweils eigene räumliche, atmosphärische Qualitäten dar. Die verschiedenen Nutzungen sind als Operatoren einerseits autonom (Wohnen gehorcht anderen Anforderungen als Hochschule, Einkaufen, Kurbezirk), sie stehen aber untereinander in vielfältigen positiven (Synergien, Mehrfachnutzungen, Aufwertungsfaktoren) und negativen (störenden oder neutralen) Beziehungen, die als „Themen“ und als „Programme“, als Relationen und Überlagerungen untersucht und definiert werden sollen. Erst im Anschluss daran ist es möglich, die räumlichen Lagebeziehungen, städtebaulichen Konfigurationen, die Anforderungen an Zurückhaltung oder Zeichenhaftigkeit zu bestimmen.

Die folgenden „Operatoren“ stellen damit einerseits einfach die vorgesehenen, angestrebten Nutzungen dar, sie betonen aber zugleich die Autonomie dieser einzelnen „Programme“ als Qualitätsmarken, als Attraktionswerte, als bild- und image-fähige Entwicklungsfaktoren.

Entscheidend wird es dann im Vorfeld des Masterplans für das Flugfeld sein, die wesentlichen Querbeziehungen, Anforderungen und Synergien in der Beziehung und Kopplung dieser verschiedenen Operatoren zu optimieren.

4.2 Operator: Öffentlicher Raum

Wenn man die bisherigen Überlegungen zur Stadt mit der spezifischen Qualität der Begegnung mit Unbekannten als Essenz der Stadt – resümiert, so geht es für den neuen Stadtteil Flugfeld um weit mehr als um einen Masterplan der Verkehrserschließung und der Verteilung der Nutzungen, vielmehr um die kooperative Erarbeitung von Typologien des „Städtischen“.

Der öffentliche Raum ist die Kernfunktion bzw. Kernnutzung der Stadt und somit auch des Stadtteils. Dies erfordert – weil es für eine Stadtteilentwicklung dieser Größenordnung kaum gelungene Vorbilder gibt – eine intensive Beschäftigung mit der Typologie der öffentlichen Räume sowie mit den „Querschnitten“, d.h. mit den Übergängen von Bebauungen und öffentlichen Räumen. Wie sehr man sich dabei bekannten Typen von „Straßen“ annähert oder teilweise andere Formen erfindet, kann zunächst noch offen bleiben.

Bei der Definition der „Wege“ und urbanen (Zwischen-) Räume des künftigen Flugfeldes ist es wichtig, dass der städtische Raum – Wege, Straßen, Plätze etc. – nach dem Prinzip von „losen Kopplungen“ angelegt sind, die Verhaltensspielräume, ein Ausweichen ebenso wie eine Intensivierung von Kommunikation ermöglichen.

Im Typus „Straße“ – bzw. in deren Querschnitt – ist die wertvolle Möglichkeit inkludiert, dass es immer eine dieser Straße – und damit dem belebteren öffentlichen Raum – zugewandete Seite sowie eine von der Straße abgewandte Seite gibt, die die Möglichkeit ruhiger Räume sowie privater bzw. halböffentlicher Innenflächen (Höfe, Park, Garten etc.) anbietet.

Lokale Urbanität in neuen Entwicklungsgebieten und bei größeren Wohn- bzw. Investmentprojekten betrifft auch die Beziehung zwischen lokaler Kommunikation (in Gemeinschaftsräumen, Mieterforum etc.) und dem „allgemeinen öffentlichen Raum“: subtile Raumangebote, die sich nicht aufdrängen, wo aber Kommunikation, Versammlung, Sehen und Gesehenwerden sich von selbst organisieren kann.

Fragen der Belebung verbinden sich mit dem Zielen von Gender Mainstreaming (Lage der Hauseingänge, Garagen etc.), Sicherheit und sozialer Kontrolle.

Bei einem neuen „städtischen“ Stadtteil ist von einem Straßen- und Wegenetz auszugehen, dass keiner „Baumstruktur“ (mit nur einem einzigen Weg von der U-Bahn zur Wohnung, zum Büro etc.) folgt. Als für Wien neue Typologien sollten vermehrt überdeckte Vorzonen, Arkaden, Vordächer für Sommer wie für Schlechtwetter und Winter erprobt werden.

In solchen Typologien geht es um ein vermehrtes Spiel zwischen Öffentlichem und Privatem, zwischen Abgeschlossenheit und Offenheit, zwischen Ein- und Ausblicken und Abschirmungen, d.h. um eine neue Balance zwischen öffentlichen Räumen und privaten Nutzungen / Bauplätzen.

4.3 Operator: Grünraum

Der übergeordnete Grünraum ist zunächst eine der großen Nutzungen / Funktionen und steht in der Bedeutung gleichrangig neben Wohnen, Büros, Hochschule, Zentrumsfunktionen etc. sowie in einer spezifischer Relation zum öffentlichen Raum und zum Verkehrskonzept.

Wie „breit“ muss er sein, um eine Benützungqualität zu erreichen? – Bzw.: Wie lang muss der Grünraum sein, damit eine erwünschte lineare Fortbewegung möglich ist, ohne ständig durch Straßenüberquerungen unterbrochen zu sein? – Soll er zugleich eine durchgängige Wegverbindung durch das Flugfeld darstellen? – Soll diese Fußwegverbindung mit der Befahrbarkeit mit Fahrrädern gekoppelt sein? – Ist von einer Differenzierung von Nutzungsarten bzw. Benutzergruppen des Grünraumes auszugehen?

Wie sollen die Ränder dieses Grünraums zu den angrenzenden Nutzungen (Wohnen, Büros, Einkaufen, Universität etc.) ausgebildet werden? – Wie sind die Relationen des öffentlichen Grünraums zu den Grün- und Freiflächen innerhalb der Wohnbereiche, Bürokomplexe, Hochschule etc.? – Gibt es ausgewiesene Sonderzonen wie: Hundepark, Abenteurerspielplatz, Blumengarten, Obstbäume? Liegen die Freiflächen von Kindergarten sowie Schulen teilweise in bzw. an diesem übergeordneten Grünraum? – Welche Funktionen können die nahe gelegene Lobau bzw. das Marchfeld erfüllen, die nicht innerhalb des Flugfeldes angeboten werden müssen?

Ein erstes Bild für die funktionellen und räumlichen Beziehungen zwischen öffentlichem Raum, Grünraum und zentraler öffentlicher Zone könnte sein, dass es auf dem Flugfeld eine urbane Verdichtungszone gibt (außer wenn es ein Raster ohne spezielle Verdichtungen wäre) – quadratisch, länglich oder linear –, und dass der zentrale Grünraum an einer wichtigen Stelle an diese Verdichtungszone angrenzt oder in sie hineinreicht, bzw. dass der zentrale Grünraum (einmal oder mehrfach) von der Verdichtungszone „angeschnitten“ wird.

Als Bild und als funktionaler Grünraum kommt daher weniger ein großer Park infrage, als eine lineare Grünverbindung mit unterschiedlichen Segmenten, die die zentrale urbane Zone quert:

- TU Liegewiese: Studenten, erweiterter Pausenraum
- Erholungs- und Bewegungsraum für Angestellte, Freiberufler, Kinder
- Festplatz bzw. Zonen für Aktionen, Events

Diese Grünzüge hat also mehrere Abschnitte bzw. Sektoren und unterschiedliche Erweiterungen, in der Größe, Ausgestaltung und Zuordnung mit den Baufeldern, Dichten und Urbanität gekoppelt und von Anfang an sorgfältig auf Bau- und Erhaltungskosten, Trägerschaft, Robustheit und Pflegebedarf abgestimmt.

Für die (von der Bedeutung, nicht unbedingt von der Situierung her) zentralen Grünräume sind frühzeitig – also bereits in der Phase Masterplan – die entsprechenden Bilder zu entwickeln.

4.4 Operator: Zeichenhaftigkeit, Image und Höhenentwicklung

Die baulichen Verdichtungen und Höhenentwicklungen sind üblicherweise durch die notwendige Dichte unter dem Gesichtspunkt der Grundkosten und des Verwertungsdrucks (der Finanzierung, Rentabilität etc.) bestimmt. Dazu kommen städtische Interessen an der entsprechenden Auslastung von Infrastrukturen durch eine entsprechende Dichte.

Für das Flugfeld Aspern ist aber ebenso sehr von der umgekehrten Fragestellung auszugehen: Welche Images, welche Zeichenhaftigkeit und welche baulichen, architektonischen Dominanten das Flugfeld braucht, um sich als hochrangiger, innovativer, lebendiger Stadtteil zu positionieren.

Dazu gehört auch die Frage, ob es Alternativen zur bloßen Gebäudehöhe gibt, also Attraktoren, die nicht einzig mit dem Typus „Hochhaus“ operieren? Wenn die simple Aufmerksamkeit durch bloße Höhenentwicklung nicht das Grundprinzip sein soll, so müssen starke Images für Teilfunktionen wie für das Flugfeld insgesamt auf andere Weise konstituiert werden.

Welche Anforderungen müssen bauliche Attraktoren am Flugfeld aufweisen: d.h. hier die höchstrangigen und stärksten Institutionen: in Bezug auf die Größenordnungen, Höhenentwicklungen, Qualitäten und Images?

Dabei lässt sich auch nicht prinzipiell übersehen, wie relativ verlässlich und rasch neue Kulturprojekte mittlerer Größenordnung mit internationalen Stararchitekten weltweit und nicht ohne Nachhaltigkeit wirksam werden (wie man am Museum von Gehry in Bilbao oder an der soeben eröffneten Casa da Música von Koolhaas in Porto beobachten kann).

Es ist daher keine Frage, dass am Flugfeld die Möglichkeit, mit den größeren Kubaturen und prominenteren, per se international wie für die Region relevanten Nutzungen (z. B. Technische Universität, hochrangige Unternehmen der Forschung und Entwicklung, Büros, aber auch neue Wohnprojekte) stark wirksame „Zeichen“ zu setzen, nicht verspielt werden sollte.

Wichtig erscheint, dass es sich beim Image, der Bild- und Zeichenhaftigkeit nicht um eine nachträgliche Frage der Gestaltungsqualität und der Detaillierung des Masterplans bzw. Bebauungsplans handelt, vielmehr um eine vorweg zu stellende Grundsatzfrage für den qualitativen Masterplan.

Die Frage der „großen Zeichen“ muss naturgemäß einen zentralen Stellenwert des partnerschaftlichen, kooperativen Planungsverfahrens einnehmen, in das die großen Grundeigentümer, Fonds, Developer und Institutionen mit ihren Betriebswirten und sinnvollerweise mit eigenen Image- und Gestaltungsberatern eingebunden sind.

Für die Bildfähigkeit und das Image des Flugfelds ist auch zu berücksichtigen, dass das ebene Gelände eine zusätzliche Herausforderung darstellt.

4.5 Operator: Qualifizierungs-Town und Technische Universität

Eine Technische Universität ist zunächst ein großer autonomer Operator, dessen Vernetzung mit anderen Funktionen nicht unmittelbar sichtbar werden. Zunächst wird die Technische Universität ein wichtiger Bestandteil des Gesamt-Images des neuen Flugfelds sein. Die hohe Kompetenz im Bereich Wissen, Ausbildung, Forschung, Innovation ermöglicht aber eine Reihe von Anschlüssen, die bei der Planung des Flugfelds berücksichtigt werden sollen.

Von der TU wird es zahlreiche Brücken zu neuen Betrieben, Kompetenzzentren, Labors, außeruniversitärer Forschung, Repräsentanzen ausländischer Firmen geben, deren Ansiedlung im nahen Umfeld der TU möglich sein soll. Dies erfordert Reserveflächen im Anschluss an die TU, die aber nicht als störende Leerräume in der ersten Ausbauphase des Flugfelds (ca. 10 Jahre) auffallen sollen.

Ein wesentlicher Gewinn für den Stadtteil Flugfeld wird der dauerhaft hohe Anteil junger Menschen sein, die wesentlich zum lokalen städtischen Leben sowie zur Auslastung von Lokalen, Geschäften, Dienstleistungen und Sporteinrichtungen beitragen (Belebung der öffentlichen Räume, Grünflächen erhöht durch mehrere tausend StudentInnen, AssistentInnen und ProfessorInnen sowie durch das übrige Hochschulpersonal, durch Gäste, Kongresse, Seminare, Veranstaltungen etc.

Im Zusammenhang mit der Technischen Universität ist auch von einem Wohnbedarf auszugehen: Neues Studentenwohnen, weniger vom Typus „Studentenheim“, eher Startwohnungen, Mini-Wohnungen, Paar-Wohnen, StudentInnen mit Kindern etc.; Austauschprogramme (mit einem MOL-Schwerpunkt). Servicewohnen für Professoren, temporäres Wohnen und Sonderformen: Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten für Forscher, Gästewohnungen, Seminarteilnehmer (soweit sie nicht die Innenstadt bevorzugen); optimales und ruhiges Umfeld, mit breitem Angebot an Sport, Grünraum, Wellness am Flugfeld.

Anlagen des Hochschulsports können durch Mehrfachnutzungen (vor allem in den Hochschulferien und an Wochenenden) für die Bewohner des Flugfelds geöffnet und besser ausgelastet werden.

Die Universität selbst schafft einen Bedarf an Dienstleistungen (im Bereich EDV, Banken, Reisebüro, Reinigung, Wartung, Wäscherei, die zu einem vollständigen, lebendigen Stadtteil beitragen, der allein durch Wohnbau nicht gewährleistet wäre.

Für die Universität selbst ist das Ziel eine tendenzielle Offenheit der TU für Bewohner und andere Beschäftigte am Flugfeld sowie für die Wiener Bevölkerung: Daraus leitet sich eine zu entwickelnde Vision des „urbanen und offenen Campus“ ab.

Wenn es sich am Flugfeld weder um einen weitläufigen Campus mit offener Bauweise, noch um eine kompakte Megaform handeln soll, vielmehr um einen „urbanen Campus“, der in der Synthese die Vorteile dieser Extremmodelle verbinden kann, so stellen sich an die Bauplatzkonfiguration der Hochschule grundlegende Anforderungen. Sowohl „intern“ – innerhalb des Systems Hochschule – wie extern in der Anschlussfähigkeit und in den Synergien mit den anderen Nutzungen sind zahlreiche typologische Fragen zu stellen, die auch die Erschließung betreffen.

4.6 Operator: Flugfeld als Betriebsstandort und Bratislava-Achse

Eine wesentliche Aufgabe für die Programmierung des Flugfelds Aspern besteht darin, die Kohärenz von zumindest drei wesentlichen, zunächst heterogenen Nutzungen zu vermitteln; Wohnen, Büro/Betriebe und Hochschule / Forschung / Innovation. Die Flächenausweisungen dafür im Masterplan können diese mehrpolige Standort-Positionierung nicht tragen, bzw. umgekehrt: Die qualitativen, baulich-räumlichen Ausprägungen dieser Nutzungsblöcke müssen in eine integrierte „Erzählung“, in ein attraktives Gesamtbild gefasst werden.

Dies macht eine sehr kreative, aber auch klare Programmierung erforderlich. Ein Übergewicht der Wohnnutzung im Gesamtbild würde es wenig glaubhaft machen, dass hier ein zentraler Wissenschafts-, Entwicklungs- und Bürostandort entsteht.

Ebenso wäre umgekehrt die forcierte Definition des Flugfelds als Betriebsstandort – als Kern des Images oder Profils des Flugfelds – dysfunktional und auch nicht an die anderen, wichtigen Operatoren anschlussfähig: weder an den Operator hochwertige Wissenschaft und Ausbildung (TU) noch an ein neuartiges attraktives Wohnen.

Was den Bürosektor betrifft, wäre es vermutlich ein Gewinn, wenn sich um einige Kerne – bzw. im Anschluss an die Hochschulinstitute / Fakultäten – bestimmte Cluster bilden, die damit die „Eigenschaftslosigkeit“ einer beliebigen Büro-City überschreiten können. Sport- und Freizeiteinrichtungen können wichtige gebrauchswerthafte und image-mäßige Brücken zwischen Betriebs-, Hochschul- und Wohnstandort herstellen.

Wenngleich die Verwertung der wertvollsten Flächen des Flugfelds von Anfang an forciert werden soll, wird es für die Dynamik als Betriebsstandort wichtig sein, auch für einen längeren Zeithorizont Reserveflächen und Nutzungsentwicklungsspielräume offen zu halten, nicht zuletzt im Kontext einer äußerst dynamischen Region und der erst allmählich erstarkenden Achse Wien – Bratislava über das Flugfeld.

Nicht zuletzt ist noch nicht entschieden, wie sich die längerfristige wirtschaftliche Arbeitsteilung Wien – Bratislava im Einzelnen entwickeln wird.

Wie „städtisch“, wie architektonisch anspruchsvoll können und sollen Betriebe am Flugfeld ausgebildet werden? Mit welchen Typologien soll bei einem Impuls- / Innovationszentrum operiert werden? Welche baulichen Strukturen sollen für Betriebsgründer, Start-Ups entwickelt und angeboten werden?

Die Eigentümer / Verwerter haben hier die internationalen Trends, die Wiener Bestände und Potentiale / Perspektiven / Teilmärkte abzuschätzen. Dazu gehören neben den ökonomischen, technischen, zeitlichen Programmen auch die Faktoren des Images, der Positionierung ihrer Teilprojekte im Gesamtprojekt Stadtteil Flugfeld, aber auch die Anforderungen und Trends im Bereich von Zusatznutzungen wie Grünflächen, Sport, Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten, sowie die Mitwirkung an der Gestaltung der gesamten Raumfigur, der Außenflächen und Qualitäten der angrenzenden öffentlichen Räume, Parkgaragen etc.

4.7 Operator: Städtisches Wohnen

Die Realisierung des Wohnen am Flughafen wird im Rahmen der entsprechenden Strukturen und Baukörper erfolgen und von der laufenden Entwicklung des Wohnungsbedarfs, der Wohnbauformen, der künftig geltenden Förderungsstrategien, Architekturtrends, Lebensstile etc. bestimmt sein. Für die anzustrebende urbane Entwicklung des Flughafens sollen aber schon frühzeitig – zu Beginn des Masterplan-Verfahrens – die strukturellen Kopplungen und Synergien mit den anderen großen Operatoren, Nutzungen und „Themen“ untersucht werden.

Eine entscheidende Frage wird sein, was die spezifischen Qualitäten eines „städtischen Wohnens“ am Flughafen sein sollen, d.h. auch, welche strukturellen Kopplungen von „Stadtform“ und „Wohnform“ anzustreben sind.

Wenn als Perspektive für das Flughafen ein neuartiger städtischer Raum angestrebt wird, der die spezifischen Raumstrukturen von Wohnanlagen, Wohnsiedlungen, Bürokomplexen, Shopping-Zonen etc. zugunsten eines durchgängigen urbanen öffentlichen Raumes überschreitet, ist insbesondere der Erschließung der Wohnbereiche eine frühzeitige typologische Aufmerksamkeit zu widmen.²⁷

Im Wohnen ebenso wie im Bürobau hat sich der enge Zusammenhang zwischen Bauform und städtischer Lage weitgehend aufgelöst. Polarisiert hat sich allenfalls der Charakter des stadträumlichen Umfelds der Wohngebäude, je nach dem, ob dieses primär als „Wohnungsnahbereich“ von der Wohnung aus entwickelt wird, oder als städtisch geprägter öffentlicher Raum gesehen wird.

Die Freiräume vor den Wohnhäusern erfahren eine doppelte Kodierung: einerseits als konkrete „Vorzone“ der Gebäude, andererseits aber auch als Erweiterung der urbanen Typologie der Freiräume ins Innere der Gebäude. Zur Überwindung der Enge von „Hauseingängen mit Stiegehäusern / Aufzügen“ werden geschützte, einladende und halböffentliche Räume entwickelt, die zu einer – insbesondere für Wien – völlig neuartigen Inszenierung des „Wohnhauses“ geführt haben.²⁸

In den bis heute von der „Moderne“ geprägten Städten (wie etwa Barcelona) sind durchgängig sehr ansprechende Typologien von einsehbaren Eingangshallen mit Sitzbank, künstlerischer Ausgestaltung, Beleuchtung und einer angedeuteten Rezeption (zum Teil mit Wachpersonal) die Regel. Diese auch in der Nacht beleuchteten Eingangszonen erweitern optisch den Straßenraum, geben jedem Haus eine individuelle Prägung und ziehen in der Gestaltung Elemente des Außenraums (Pflanzen, Brunnen, Naturstein etc.) ins Innere der Erdgeschosszone.

²⁷ Potentiell städtisch wäre ein netzartige Struktur der Wege und Straßen anstelle einer baumartigen Struktur: städtisch wäre die Wahlmöglichkeit von jeweils zumindest zwei Wegen von einem Punkt (Wohnung, Büro, U-Bahnausgang) zu einem anderen, wie sie in jedem rechtwinkligen Baublockraster gegeben war.

²⁸ Diese hallenartigen Eingangs- und Erschließungsformen sind ökonomisch ohne Zweifel aufwändiger, eine eindeutige Bewertung des Nutzens und des Wohngefallens an diesen Lösungen von Seiten der Bewohner steht noch aus.

Für das Flugfeld wäre es (unter Kriterien der erweiterten Wohnqualität, aber auch eines eigenständigen stadträumlichen Image) lohnend, solche Typologien zu studieren und in unterschiedlichen Varianten in den verschiedenen Wohngebieten innerhalb des Flugfeldes anzuwenden (sei es durch Festschreibung von Bebauungsbestimmungen, oder durch eine freiwillige Gestaltungssatzung für Bauträger und Architekten).

Die Qualitäten und Gestaltungsformen der privaten, halböffentlichen und öffentlichen Freiräume sollten am Flugfeld einen wesentlichen Teil des Images konstituieren und gleichermaßen in den Gebäude-Architekturen wie in der städtebaulichen Ausbildung der Freiflächen ihren Ausdruck finden.

Es wäre reizvoll, wenn die meisten Wohnungen mit unmittelbar vom Wohnraum aus zugänglichen Außenflächen ausgestattet sind und damit zu einem Markenzeichen des „Wohnens am Flugfeld“ werden: weniger in Form von „Mietergärten“, jedoch in Richtung der schon zahlreich aber eher singulär realisierten „neuen Wohnformen“.

Was die Entwicklung des spezifischen „städtischen Charakters“ des Flugfeldes bzw. eines „städtisch geprägten Wohnens“ betrifft, sollten frühzeitig Studien mit relativ großmaßstäblichen Modellen der Typologien der öffentlichen Räume, Straßenquerschnitte, Plätze etc. in Kooperation mit Grün- und FreiraumplanerInnen begonnen werden.

Mit den Bauträgern, Sozialwissenschaftlern, Zukunftsforschern oder anderen Spezialisten sollten auch neue Konzepte für ein „urbanes Themen-Wohnen“ entwickelt und erprobt werden.

Die Beziehung des Wohnens zu den öffentlichen Räumen wie die Typologie der Grün- und Freiflächen (private, halböffentliche, öffentliche Flächen) sowie die PKW-Abstelllösung (Parkplätze, Hoch- oder Tiefgaragen, maximale Entfernung der Stellplätze zu den Wohnungen, Zufahrtsmöglichkeiten etc.) wird erst zu definieren sein, bestimmt aber wesentlich die erforderliche Größe der Baufelder / Bauplätze, deren Konfiguration und Beziehung zur Straße, zu „Hintaus-Zonen“ etc.

Anspruchsvolle Wohnformen können sich auch aus den Anforderungen der Betriebe, Büros, Dienstleister, der Hochschule etc. ergeben: Formen des temporären Wohnens, neues Wohnen für Selbständige mit Berufsausübung im Wohnbereich etc. Hier sind sehr frühzeitig Trägerschaften, Finanzierungsmöglichkeiten, Lage innerhalb des Stadtteils etc. zu untersuchen.

Solange Wohnen ein kulturell stabiles Dispositiv beinhaltete, konnte mit dem „Wohnungsgrundriss“ – also dem Masterplan für Wohnhaus und Wohnung – das Auslangen gefunden werden: Küche und Bad wurden selbsttätig von den jeweiligen Industrien mit verführerischen Bildern versorgt; Wohn-, Ess-, Schlaf- und Kinderzimmer waren in sich abgeschlossene, stimmige Bilder, für die nur mehr der Stil und der Preis zu entscheiden war. Wie man aber zunehmend in der Entwicklung der Wohnformen beobachten konnte, lösen sich die Wohnleitbilder von diesen feststehenden „Einheiten“ und „Funktionen“ innerhalb der Wohnung und tendieren zu neuen Entwürfen sowohl für den Wohnungs-Innenraum wie für die Beziehung zum Außenraum (Dachterrasse, Loggien, Hausgärten, Wintergarten etc.).

4.8 Operator: Lobau, Wasserflächen und Mikroklima am Flugfeld

Wien hat als Großstadt eine sehr starke Naturbasis, relativ enge Bebauungsgrenzen mit kurzen Wegen aus der dichten Stadt in die Grün- und Freiräume. Viele der großen Grünräume wie innerstädtischen Parks sind das Erbe des 19. Jahrhunderts. Gemessen daran hat der Städtebau seit der Mitte des 20. Jahrhunderts keine wesentlichen neuen Stärken im Bereich der Grünräume und der Grüngestaltung entwickelt (wenn man von den Arealen der beiden Gartenbauausstellungen absieht). Am Flugfeld bietet sich erstmals – infolge der Größe und der prinzipiellen Verfügbarkeit von Flächen im Eigentum der Stadt Wien bzw. großer Träger – die Möglichkeit, die Frage nach der Naturbeziehung neu zu stellen.

Die Lobau-Nähe sowie andere naturräumliche Qualitäten und kulturelle Zentren im Umfeld (Marchfeldschlösser; Naturparks) sind indessen so stark, dass es offen erscheint, welche großräumigen Grünflächen innerhalb des Flugfeldes einen Gebrauchswert haben werden. Vielleicht ist es sinnvoll, Grün- und Freiräume eher den konkreten Nutzungseinheiten zuzuschlagen, und dafür die Verkehrsverbindung zu den extern gelegenen Grünräumen zu optimieren. Wenn man einen „vor der Lobau“ (als Schutzgebiet) angelegten Park mit dem Fahrrad oder mit einem Linienbus mit kurzen Intervallen in 7 oder 10 Minuten erreichen kann, stellt sich deutlich die Frage, ob es sinnvoll ist, große Rasen- und Wasserflächen innerhalb des Flugfelds zu schaffen, die dann nutzungsoffen sein müssten, d.h. aber auch: für keine der zahlreichen Zielgruppen wirklich optimal benützlich.

Die Attraktion der westlichen und südwestlichen Bezirke von Wien ist wesentlich durch den Wienerwald bestimmt. Die weiträumige Landschaft der Donauauen und das landwirtschaftlich und gärtnerisch geprägte Marchfeld mit einem sehr spezifischen Mikroklima können hier komplementär dazu andere Erholungs-, Freizeit- und Sportangebote eröffnen (z.B. im „Flächensport“ wie Reiten, Golf etc.).

Durch die Entwicklung am Flugfeld wird auch die Entwicklung der Dörfer im Marchfeld tangiert sein: Freizeit- und Ausflugsangebote, z.B. für Familien mit Kindern, Ferienwohnungen, ev. Bau von Einfamilienhäusern etc.

Dem Mikroklima innerhalb des Flugfeldes ist durch die städtebauliche Struktur, die Anteile versiegelter und unversiegelter Flächen, die Bepflanzung, etc. Rechnung zu tragen.

Der städtebauliche Entwurf sollte dringend und von Anfang an die Windwirkungen, Windrichtungen, Temperaturunterschiede (Sommer / Winter, Luftfeuchtigkeit) reflektieren (was etwa in der Donaacity verabsäumt wurde).

Die Situierung und Gestaltung der Wasserflächen ist eine ähnliche Frage wie bei den zentralen, höherrangigen Grünräumen: Größenordnung und Qualitäten, Image-Faktoren, Gestaltung (Wasserflächen zum „Anschauen“, ökologisch und auf Mikroklima wirkende und/oder / vor allem „benützbare“ Wasserfläche). Und eben ein „Bild“ dieses Ensembles im Hinblick auf das Image, das Raumbild und die Identität de Flugfelds.

4.9 Operator: „Zentrum“

Ohne Zweifel werden in „zentrumsfernen Stadtteilen“ die größten städtebaulichen Fehler häufig in der Konzeption, Programmierung, Anlage und Ausgestaltung des „lokalen Zentrums“ gemacht.

Mehrere Dimensionen des Zentrums für einen Stadtteil können unterschieden werden:

- ein „Zentrum“ für die später ansässigen Bewohner und Betriebe
- ein „Zentrum“ für einen weiteren Einzugsbereich (jedoch werden keine „Zentrumsfunktionen“ für Bratislava realistisch sein),
- sowie aus dem Stadtzentrum Wiens ausgelagerte, gesamtstädtisch relevante Zentrumsfunktionen am Flughafen (also die eine oder andere höherrangige Kultur- oder Bildungs- und Forschungseinrichtung; hingegen würde ein Kurbezirk am Flughafen nicht solchen Zentrumsfunktionen zuzurechnen sein).

Bei kleineren Projekten ohne die Möglichkeit einer neuen städtischen Raumstruktur hat sich ein solches „Minimum-Zentrum“ von Supermarkt, Schule, Tankstelle etc. als einfachstes Denk- und Raummodell bisher aufgedrängt. Aber auch die größeren Stadterweiterungen sind bisher kaum über eine solche „primitive“ Konzeption von „Zentrum“ hinausgegangen.

In einem neuen Stadtteil sollte demgegenüber viel stärker von linearen Anordnungen und Abfolgen der öffentlichen, kommerziellen, sozialen oder kulturellen Einrichtungen ausgegangen werden, was neue (oder alte) Formen der „Straße“ voraussetzt. Allgemeiner könnte man auch von der Anlage von „Transversalen“ sprechen.²⁹

„Es gibt in dieser pulsierenden Stadt, die außerhalb der großen Zentren und Achsen natürlich nicht eine Rund-um-die-Uhr-Flanerie sein kann, immer eine **Transversale**, die fast lückenlos - zumindest in deutlicher Sicht- und Hörweite - Orte entlang von Fußwegen versammelt, die mindestens bis Mitternacht und vom frühen Morgen an belebt sind. So tastet / springt / gleitet man entlang dieser Linie von einem „Feld“ zum nächsten.

Die Einführung solcher „Transversalen“ geht von der Annahme aus, daß der baublockweise Straßenraster nicht mehr das einzige und durchgängige Organisationsprinzip eines neuen Stadtteils ist, und weiters, daß für ein „pulsierendes Stadtleben“ außerhalb der Zentren mit hoher Fußgängerdichte tendenziell ein Mangel an Nutzungen insbesondere in der Erdgeschoßzone besteht: Es geht also darum, diese Nutzungen einerseits neu zu definieren, zu erweitern, aber auch räumlich zu bündeln, d.h. linear so anzuordnen, daß auf Sichtweite eine Belebtheit von öffentlich sichtbaren und zugänglichen Aktivitäten entsteht.

²⁹ Siehe im folgenden: Rudolf Kohoutek, Die Vision der pulsierenden Stadt: Eine neue „Transversale“ in dezentralen Stadtteilen. In: Rüdiger Lainer Hrsg.), Die konkrete Utopie – Strukturelemente der Stadt. Millenniumsworkshop, Wien 1996

Es geht darum, die Stadt neu zu denken, außerhalb der historischen Zentren bzw. der zentralen Einkaufsbereiche und touristischen Kulturareale.

Es geht darum, die Stadt - in jenem formlosen Zwischenfeld, das nicht mehr geschlossener Raster der Bebauung, aber auch nicht identitätsstiftender Stadtteil für sich ist - von den „Aktivitäten“ und vom öffentlichen Raum her neu zu denken.

Die Transversale ist ein Modell, das von der Überzeugung ausgeht, daß heute allmählich wieder das „Potential“ dafür vorhanden wäre bzw. ausbaufähig ist, daß auch dezentrale Stadtteile sich um Linien verdichteter Aktivitäten wieder beleben können.

Die Transversale ist eine - die Aktivitäten bündelnde und strukturierende - „Bewegungsfläche“ innerhalb eines städtischen Teilraumes. Eine solche Transversale kann eine neu eingerichtete Linie in einem im Aufbau befindlichen Stadtteil sein, sie kann aber auch aus der Analyse der Bewegungsstruktur und der Bündelung von schon im Ansatz vorhandenen Aktivitäten in einem im Prinzip „fertigen“ Stadtteil entstehen.

Damit ist die Transversale vor allem durch ihre Haupteerschließungsfunktion - aber auch durch die an ihr angeordneten und gebündelten Aktivitäten von „Märkten“, neuen Dienstleistungen sowie von kleinteiligeren Elementen der ehemals monolithischen Institutionen (Schulen, Ämter) - jener „öffentliche Raum“, innerhalb dessen sich bevorzugt die individuellen Wege überlagern, kreuzen.

Vom Ziel der Transversalen, auch in jenen Stadtteilen außerhalb der unmittelbaren „Zentren“ (wie U-Bahnstationen oder alten Dorfkernen oder Bezirkszentren) dichtere Linien von Passanten, Wegeverbindungen, Aktivitäten, d.h. belebte und vielfältig benützbare öffentliche Räume von linearer Anordnung zu schaffen, ergibt sich eine gewisse erwünschte „Dichte“ der Bebauung.

Die Transversale ist die Spiegelung der gesellschaftlichen Verhältnisse, Ausdruck jenes Typus von „Städtischem“, „Repräsentation“ des kleinsten gemeinsamen Nenners der sich ausdifferenzierenden Lebensstile und Ästhetiken, „Ort des Konsenses“ (Marteen Hajer), oder auch sanfte Reibungsfläche zwischen den Generationen, den Geschlechtern, den „Milieus“...

Vorteile einer künftigen Präsenz aller Arten von Produktion und Dienstleistungen entlang der Gehwege bzw. Straßen - bzw. der genannten „Transversalen“ - wären: Sichtbarkeit der Arbeit für alle, besonders für die Kinder und Jugendlichen; soziale Kontrolle und Belebung des öffentlichen Raumes; Möglichkeit zu leichterem Kontakt; direkte Kommunikation über Aushänge an den Fenstern (Jobs, Treffpunkte, Information, Direktwerbung usw.): Sichtbarkeit von gesellschaftlichen, sozial, ökonomisch, politisch, kulturell relevanten Aktivitäten.

Das Prinzip der Transversale verlangt, daß möglichst alle kollektiven Aktivitäten von der öffentlichen Zone aus **einschbar, sichtbar** sind und damit dem öffentlichen Raum **Energie und Lesbarkeit** zuführen.

Die lineare Raumsequenz ist die Form, in der dem öffentlichen Raum eine gewisse **Intensität** gesichert werden kann: eine soziale „Kontrolle“ des öffentlichen Raumes unter Wahrung der „urbanen“ **Anonymität**. Es handelt sich dabei um eine lineare Versetzung / Verrückung des „Wohnungsnahbereichs“: Man geht nicht ins Tele-Center unter der eigenen Wohnung, sondern ins übernächste auf dieser Achse. Klar,

daß diese „Achsen“ von und zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs führen bzw. solche kreuzen. Man könnte von einer neuen, hybriden „**lokalen / lokalisierten Urbanität**“ sprechen.

Die Transversale sollte ein **Raum ohne Bewegungsvorgabe und ohne Anpassungserwartung** sein. - Das bedeutet aber auf keinen Fall, daß dies ein Ort „ohne soziale Kontrolle“ wäre, nur sollte diese ins Positive gewendet werden, in einen Ort der sozialen Kommunikation, wo er gewünscht bzw. dringend benötigt wird.

Die Transversale als ein **Ort des Rückzugs in der Öffentlichkeit**. Ein Ort, der belebt und doch ohne Anpassungsdruck ist. Wo es keine zu erfüllenden Erwartungen gibt, aber eine „Bühne“, die dicht genug ist, um sich zu stilisieren. –

Vielleicht entsteht entlang der Transversalen auch eine neue Zeichenwelt des Städtischen: nicht sosehr Leuchtreklamen, aber durchaus Schriftflächen, weniger traditionelle Plakatflächen, als vielmehr Flächen für rasch veränderbare städtische Zeichen, Ankündigungen lokaler Feste, Veranstaltungen, Märkte. – Für eine andere „Kunst des öffentlichen Raums“.

Die **Planung** greift - in enger Vernetzung mit anderen Abteilungen des Magistrats - die sich real verändernden Aktivitäten, prototypischen Organisationsformen auf und sie kann ihnen - mit den ihr im Verband mit einem ganzen Magistrat verfügbaren Interventionsmöglichkeiten - auch **aktiv** eine neue Form geben bzw. solche Formen unterstützen.

Die Stadtverwaltung beginnt die „neuen Netze“ medialer Dezentralisierung einzusetzen.

Die Stadt könnte durch eine **Politik der Baustruktur** (Orientierung der kommunikativen, öffentlichen und halböffentlichen Nutzungen „zur Straße“ hin, d.h. zur Transversale) die vielfältigen, das „rein Private“ übersteigenden Aktivitäten – vor allem in den Erdgeschoßzonen entlang der Transversalen – wieder sichtbar machen.

Die Transversale ist der bevorzugte Ort einer **integrierten Wohnbaupolitik**, welche das **stadt-bildende Potential** bisher kaum ausgeschöpft hat: von der öffentlichen Wohnbauförderung - mit der Möglichkeit von Prioritäten, „Bedingungen“ (Wohnungsgröße, Mischung, Ausbildung der Erdgeschosszonen) über die Investition in die Infrastruktur neuer Wohnbauten bis zu den Interventionen im städtebaulichen Umfeld neu entstehender Wohnanlagen und in Stadterneuerungsgebieten: In diesem Sinn ist die Transversale ein Konzept der Bündelung städtischer Aktivitäten, aber ebenso ein **Investitionspaket** (konzertierte Aktion) mit der gezielten und noch besseren Ausschöpfung vor allem auch der minimalen Interventionen im öffentlichen Raum.

Zum Teil würde eine bereits geringfügige Bündelung von Wegeführungen, sowie die Anordnung der neuartigen kleinen privaten und öffentlichen Dienstleistungen entlang solcher Transversalen die Belebtheit und eine bestimmte, erwünschte Anonymität des öffentlichen Raumes (im Vergleich zum Inneren von Wohnanlagen oder Bürokomplexen) - und damit auch seine Attraktivität - so erhöhen, daß Stadt im ausgehenden 20. Jahrhundert wieder eine Qualität wird, die auch außerhalb der Zentren, Hauptverkehrsstraßen oder Museumsinseln verfügbar ist.“

4.10 Operatoren-Programmierung – Paradigmen-Kranz – Attraktoren-Set

Das Flugfeld benötigt als „Standort“ über die Wohn- und Büronutzung (bzw. Betriebe, Hochschule, Kultur) hinaus starke Attraktoren. Für einen lebendigen Stadtteil ist dabei auszuschließen, dass dieses Ziel durch einen einzigen dominanten Haupt-Attraktor zu erreichen wäre. Einer der Attraktoren sollte die „große Raumfigur“ des Flugfeldes selber – sein stadträumliches Profil – sein.

Bei einem Stadtteil in der Größenordnung des Flugfeldes und einer allein unter Verwertungsgesichtspunkten geforderten hohen Attraktivität dieses Standorts gehören die Dimensionen der Bildhaftigkeit, der breit kommunizierbaren USP (*unique selling proposition*) zu den Kernaufgaben der städtebaulichen Programmierung.

Die hier thesenhaft vorgestellten Operatoren sind die Platzhalter für eine qualitative städtebauliche Programmierung, die von Anfang an in der Kohärenz von Funktion und Bild, von Ökonomie und Lebensweisen, von Bautechnologie, Architekturform und Images operiert.

In diesem Sinn sind die planerischen und städtebaulichen „Operatoren“ für das Flugfeld so etwas wie die „Quellcodes“, die von Beginn an beschrieben, diskutiert, aufgezeichnet, kombiniert und weiterentwickelt werden müssen, bis sie in einer Überlagerung und einer „dichten Packung“ zu den geforderten Festlegungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans führen und eine typologisch kreative architektonische Ausformung ermöglichen und anregen.

Die Bearbeitung von Operatoren postuliert, dass im Prozess ihrer Formulierung immer gleichzeitig die funktionellen, ökonomischen, technischen wie die symbolischen Dimensionen konkretisiert werden, und dabei im besonderen auch die Querbezüge, die strukturellen Kopplungen, die Synergien zwischen den Nutzungen, Baustrukturen und den „Wegen und Orten“ bearbeitet werden.

Die entscheidenden Qualitätsdimensionen können nur iterativ, d.h. laufend im Planungsverfahren konkretisiert, diskutiert, modifiziert und entschieden werden.

Ziel ist die laufende Bündelung zu einem „Paradigmen-Kranz“, zu einem für alle Developer, Institutionen, Bauträger verbindlichen Set von Operatoren.

Grundprinzip ist es, die Eigenlogiken und Eigen-Zeiten der verschiedenen Teilsysteme (Wohnen, Technische Universität, Forschung und Entwicklung, Bürohaus-Investment, Öffentlicher Raum etc.) zunächst autonom maximal zu entfalten bzw. zu steigern, um anschließend die Synergien als präzise strukturelle Kopplungen besser instrumentieren zu können.

Am Ende sollen die einzelnen Programm-Bausteine ein dichtes Patchwork von Qualitäten und Images ergeben.

Dafür sind sehr gut vorbereitete Kupplungen / Workshops einzurichten, in der die Akteure ihr Wissen, ihre Erfahrungen, aber auch ihre Anforderungen und Erwartungen ebenso wie räumliche Detailstudien einbringen.

4.11 Stadtteil ohne „Eingang“

Wenn man aus der U-Bahn aussteigt, soll man nicht das Gefühl haben, einen neuen Stadtteil zu „betreten“. Man ist unmittelbar in einem Stadtteil, was allerdings erfordert, dass nicht auf den ersten Blick bereits ein „Überblick“ über diesen Stadtteil gegeben ist. Der Stadtteil soll sich nicht als ein Gegenüber darstellen, das man zuerst erblickt und anschließend betritt.

Man kann nicht davon ausgehen, dass das Flugfeld in seiner ersten Ausbauphase zu jeder Tageszeit „belebt“ ist. Die Raumstruktur um die U-Bahn soll aber von Anfang an eine mittlere Dichte aufweisen, die Gebäude / Fassaden sollen eine vielfältige, heterogene, aber nicht zu unruhige Szenerie bieten.

Wenn man mit dem Auto am Flugfeld ankommt, soll es an zentralen Stellen kleinere Parkplätze geben, die man sofort stößt, also keine Suche nach einer Garage. Es sind Kurzparkplätze, die einen „Wächter“ haben, der einen freundlich einweist, den Preis für die erste Stunde nennt, Auskunft über Ziele gibt. Der Stadtteil empfängt einen persönlich.

Soll es bei der U-Bahn-Station einen ähnlichen „Empfang“ geben? Einen Informationsstand? Den man aber auch negieren kann.

Sowohl bei der Ankunft mit der U-Bahn wie mit dem Auto (oder dem Fahrrad) gibt es in den zentralen Zonen immer mindestens zwei Kaffeehäuser, zwei Lokale, die sehr einladend und sehr „städtisch“ sind.

Im Nahbereich der U-Bahn wie im Umfeld der Parkplätze gibt es sichtbare Arbeit: Hier sind Büros angeordnet, die offen sind, es soll Büros oder Dienstleistungen im Erdgeschoß geben, in die man hineinschauen kann.

Ist das ein Stadtteil, der nach dem Prinzip eines nach außen gestülpten Flughafens oder Bahnhofs angelegt ist? Die Gates sind die Wohnungen, Büros, die Universität, dort finden die Abflüge statt. Dort können auch „Eingänge“ und Sicherheitsschleusen angeordnet sein. Aber innerhalb des Flughafens ist man orientiert, man hat Wahlmöglichkeiten. So gibt es am Flugfeld Telefone, Toiletten, Fotokopieranstalten, einen Zeitungsstand, ein Büffet.

Über der U-Bahnstation befinden sich Bürohäuser, damit ist die Stationshalle am Tag belebt, mit einer Hotelhalle vergleichbar. Von hier aus verlaufen einige überdachte Gehsteige ins Zentrum des Stadtteils, zu den dichteren Nutzungen wie einigen Wohn-Appartementhäusern, zur Hochschule, zu Büros. Diese Nutzungseinheiten sind deutlich höher ausgeprägt und von weitem sichtbar. Diese hohen Türme stecken einen städtischen Raum ab, innerhalb dessen man sich relativ bald orientieren kann.

Um ein Kaffeehaus mit überdachten Zonen befinden sich die Busstation: hier kommt der kleine bunte Shuttlebus, der alle 5 oder 7 Minuten den Stadtteil umfährt. Weiter die Haltestelle einiger regionaler Buslinien, die in die angrenzenden Ortschaften fahren.

Die städtebauliche Form dieser zentralen Zone ist anspruchsvoll, ein ruhiger Hintergrund mit gestalterischen Akzenten. Ein maßstabgebender Raum, der angenehm ist, auch wenn er relativ ruhig ist. Die Technische Universität ist so angeordnet, dass

die Wege von und zur U-Bahn entlang dieser zentralen Zone verlaufen, die damit von morgens bis mindestens 21 Uhr immer belebt ist.

Auffällige und attraktive Gebäude in der Zentralzone sind: der Eingang in den Kur- und Wellness-Bereich, der so etwas wie den „Strand“ bildet, ein Kunsthaus, eine Kirche, und ein Einkaufszentrum. Dieses ist entlang der Straße angeordnet und hat im Erdgeschoss eine Reihe von autonomen Läden.

Die Grünelemente (Bäume, Blumen, Sträucher, Brunnen) sind nicht so sehr gleichmäßig verteilt, vielmehr zu Inseln gebündelt.

In weiterer Entfernung von der U-Bahnstation ist ein Parkhochhaus, von besonderer architektonischer Gestaltung.

[Bürger, Wohnungsinteressierte, Professoren, Assistenten und Studenten der TU, Investoren, Stadtplaner, Bauträger und Architekten sind in einem einjährigen Prozess angehalten, Beschreibungen des Stadtteils zu liefern, die immer wieder diskutiert, vernetzt, integriert, abgestimmt und bebildert werden, zunächst aber ohne jeglichen „Entwurf“, ohne Stadtgrundriss. ...]

Da im Umfeld des Stadtteils keine vorgegebenen Zielpunkte existieren, gibt es zwei „Hauptstraßen“, die leicht gekrümmt verlaufen, so dass man ihren Verlauf als Fußgänger, Autofahrer oder Busbenützer deutlich ablesen kann.

Die Investoren und Bauträger werden dazu angeleitet, architektonische Unikate zu entwickeln, und keine vorgefertigten Typologien von Blöcken oder Kästen. In der Höhenentwicklung und Grundrissform gibt es ein Grundmuster, das aber viele Variationen erlaubt. Die Lebendigkeit und Vielfalt des Stadtteils beruht auf diesen markanten Gebäuden. Von weitem dominierend sind Wohnformen mit hohem Anteil von Außenräumen, Loggien, Terrassen, Wintergärten, Penthouses.

Es gibt im Stadtteil zumindest drei markante Plätze, die unterschiedliche Formen und unterschiedliche Qualitäten aufweisen: Ein Marktplatz, ein Kunstplatz, ein Versammlungsplatz (weiter: Plätze im Raumzusammenhang mit einer Universität, einem Kurzentrum etc.).

[to be continued...]

5. Planungsverfahren und Ausbaustufen für einen Stadtteil

5.1. Inhaltliche Prämissen und Vorgangsweise

Für einen neuartigen öffentlichen Raum, der „städtische Qualitäten“ entwickeln und einen funktionierenden und lebendigen Stadtteil konstituieren soll, reicht es nicht aus, die Grundsätze und Linienführungen des Erschließungssystems und der übergeordneten Grünflächen zu definieren: Führung des Individualverkehrs, Lage der U-Bahn-Station(en) und mögliche Buslinien, Fußwege und Radwege (in Verbindung oder Trennung von den übrigen Verkehrsflächen) sowie die Autoabstellflächen (Parkplätze, Garagen, Parkspuren), um **anschließend** die zwischen Verkehrsflächen und Bebauung verbleibenden Flächen als befestigte Wege, „Plätze“, Grünflächen (mit oder ohne Brunnen, Kunst im öffentlichen Raum etc.) **zu „gestalten“**.

Das Planungsverfahren beinhaltet unter anderem die folgenden Punkte:

- Die Entwicklung von nachhaltigen Raumbildern in der Zeit
- Kooperativer Planungsprozess mit Einbindung aller Akteure
- Entwicklungs-Schritte, Ausbaustufen: Die tendenzielle Vollständigkeit des Stadtteils bereits in der 1. Stufe
- Nachverdichtungsmöglichkeiten – Etappen – Temporäre Nutzungen
- Offenheit für künftige Anforderung: Erweiterungen, Modifikationen, Spielräume
- Raum- und Flächenverteilungsagentur, Infrastruktur-Koordination, Gemeinsames „Konto“ für Kultur, Freiraum etc.
- Qualitätsforum / Gestaltungsbeirat Flugfeld
- Public Private Partnership, Qualitätsverträge etc.

Wenn man die Anforderungen an die Entwicklung des Flugfelds, die kritischen europäischen Erfahrungen mit Stadtentwicklungsprojekten sowie die innovativen Planungs- und Städtebau-Positionen zusammenfasst, so ergeben sich folgende Diskussions- und Bearbeitungsfelder:

- Der **integrative Stellenwert des öffentlichen Raumes**, der als die zentrale, städtische Funktion und Nutzungskategorie zwischen den „normalen Nutzungen“ (Wohnen, Büro, Geschäfte, Grünraum, Kultur, Verkehr etc.) häufig zu kurz kommt und daher von Anfang an qualitativ diskutiert und visualisiert werden soll;
- Dies betrifft vor allem die in großen Verfahren strukturell unterbelichtete **„Bild-Dimension“**: d.h. die Notwendigkeit der frühzeitigen, zumindest gleichzeitigen Entwicklung von Raumbildern, Images, Anmutungsqualitäten der Stadträume wie des gesamten Stadtteils bereits in der Phase der planerischen und städtebaulichen Programmierung auf der Ebene „Leitbild“, „Masterplan“ etc.;

- Dazu gehört auch eine **frühzeitige Anreicherung und Vertiefung der vorgesehenen Nutzungen**, die nicht einfach als Flächen bzw. Dichtewerte in den Masterplan eingehen sollen, vielmehr als „Qualitäten“ und spezifische Programme mit den Eigentümern / Projektentwicklern zu diskutieren und auf einer qualitativen, perspektivischen Ebene zu konkretisieren sind.
- Die **laufende Diskussion und Vertiefung der Beziehungen dieser Nutzungen** zu einem Gesamtimage und einer städtebaulichen Raumfigur, wie sie ein größerer Stadtteil darstellt. Die Synergien von Nutzungen, Qualitäten der öffentlichen Räume, Grün- und Freiflächen, Bebauungstypologien und Architekturqualität konstituieren einen attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum und damit auch den lokal wie global wahrgenommenen „Standort“ für weitere / laufende Investitionen.

5.2. Vertiefungen im Dialog mit den wesentlichen Akteuren

In Workshops der Akteure, PlanerInnen und ExpertInnen sollen die Fragen und Parameter der Nutzungsprogramme und die gemeinsamen Anforderungen an die städtebauliche Figur des Stadtteils diskutiert werden.

Dabei ergibt sich, in welchen Dimensionen frühzeitige Vertiefungen erforderlich sind, um bereits in die weitere Ausarbeitung des Masterplans, in Projektplanungen etc. Eingang zu finden.

Wenn die These zutrifft, dass Stadtentwicklung und Städtebau heute wesentlich in der Entwicklung „kultureller Bilder“, Raumbilder, Attraktoren, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten der öffentlichen Räume etc. besteht, so ist es sinnvoll, den Diskussionen innerhalb und zwischen der Gruppe der Akteure (Stadt Wien, Planung, Fonds, Developer etc.) laufend die Visualisierungen der Vorschläge und Diskussionsergebnisse vorlegen zu können. Dazu gehören jeweils auch Vergleichsmaterialien, Kostenschätzungen, Einzel-Expertisen etc.

5.3. Kupplungs-Workshop zum Zusammenhang Nutzungen und öffentlicher Raum

Hier ist auch der Raum, die Synergien der U-Bahn-Stationen und Linienführungen ebenso zu diskutieren, wie die Eckpfeiler der übergeordneten Grünraumplanung sowie die Formulierung von Leitsätzen zum Erschließungssystem am Flughafen (was die Radwege in Verbindung oder Trennung von den übrigen Verkehrsflächen, Fußwegen, die Alternativen der Garagen-Modelle etc. einschließt).

5.4. Qualitative Betreuung des Verfahrens durch eine städtebauliche Begleitgruppe

Falls eine solche städtebauliche Begleitgruppe ins Auge gefasst wird, wäre es sinnvoll, diese möglichst frühzeitig einzurichten, im Sinne der Qualitätssicherung, Orientierung und Verfahrenssicherheit für alle Beteiligten.

Als Arbeitsinstrument der Vorbereitung der Sitzungen, der Nachbereitung der Diskussionsergebnisse könnte sich eine schlanke – um Experten angereicherte – Arbeitsgruppe empfehlen.

5.5 Ausbauetappen – Vorständigkeit der ersten Ausbaustufe

Eine entwicklungsfähige räumliche Grundstruktur, die aber in sich schon die Qualität einer großen Raumfigur enthält, soll – mit einigen zentralen, attraktiven Nutzungen und Gebäuden sowie einem „Anschnitt“ an die größeren Grünräume und Verbindungen zum Umfeld – schon in der ersten Etappe sichtbar und wirksam werden.

In der ersten Bauetappe der ersten 5 oder 7 Jahre muss ein funktionsfähiger und äußerst attraktiver Kern da sein!

Dieser „Kern“ muss auch deutlich machen, dass und wo und wie es dann weitergehen wird – und weitere Ansiedlungen erstrebenswert machen.

Bereits die erste Ausbaustufe sollten vier Arten von „Bereichen“ / bzw. Operatoren enthalten sein:

- (1) einen Teil der urbanen Zone, die in sich schon funktionsfähig sein muss
- (2) wesentliche Grünraumverbindungen sollten an diese erste Etappe der Zentralzone angrenzen bzw. in diese Zone hineinreichen und
- (3) unmittelbar angrenzend an beides (1 und 2) sollten Nutzungen liegen, die schon das vollständige Nutzungsspektrum einigermaßen abdecken, also Arbeitsplätze und Wohnungen und Infrastrukturen,
- (4) und zugleich sollen auch genügend Nachverdichtungsmöglichkeiten in (und am Rand) der Zentralzone offen bleiben, so dass die Aufwertung des ganzen Areals dann noch – von der Grundstücksverwertung her – konsumiert werden kann. D.h., dass man zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Attraktivität schon vorhanden ist, hochrangigen Verwertern / Developer entsprechende Grundstücke anbieten kann (und nicht die gesamte Mittelzone bereits verbaut ist, und die hochwertigen, späteren Entwicklungen dann nur mehr „am Rand“ stattfinden können).

Die Zonierung des Areals nach Ausbauetappen hängt dabei eng mit der Lage der ÖV-Stationen und der Verkehrserschließung des IV, aber auch mit dem Konzept der Binnenerschließung (lokale Buslinie) zusammen.

Frühzeitig sind im Planungsprozess aber auch die zentralen Querschnittsmaterien einzubringen, die mehr als nur „Aspekte“ des Masterplans darstellen, und die nicht mehr „nachträglich“ angemessen einfließen können, vielmehr vorweg bzw. laufend zu konkretisieren und zu integrieren sind:

- Kleinteilige Stadtteilkultur (und dies umso mehr, als eine „große Kultureinrichtung“ am Flughafen weder gesichert ist, noch die Funktionen der kleinteiligen Stadtteilkultur übernehmen könnte)

- Kosten-Optimierung, vor allem im Hinblick auf Betriebskosten (bzw. insbesondere die Festlegung des erwünschten bzw. notwendigen Aufwands in der Ausgestaltung und Erhaltung der öffentlichen Räume und Einrichtungen)
- Stadtteil-Management
- Fortsetzung der Einbindung der Anrainer und frühzeitiger Aufbau einer „Lokalen Plattform“ – nicht als nachträgliche Verbesserung sondern als laufende Konstituierung einer Stadtteil-Öffentlichkeit als zivilgesellschaftliches Qualitäts-Management.
- Ökologisches und energie-technisches Gesamtkonzept für einen „Stadtteil der Zukunft!

5.6 Nachverdichtungsmöglichkeiten – Temporäre Nutzungen

Was passiert mit einzelnen noch unbebauten Bauplätzen in den Zwischenphasen? – Und welche Raumbilder ergeben sich daraus?

- Sind die noch unbebauten Flächen in der Zwischenzeit „temporäre Grünflächen“? – Oder welche temporären Nutzungen sind vorstellbar?
- Sind die vorläufig noch unbebauten Flächen am Rande bis auf weiteres so etwas wie „Gstettn“, d.h. nicht gestaltete Grün- bzw. Freiflächen?

Hierzu soll ein eigenes Konzept entwickelt werden. (siehe auch dazu die EU-Studie Urban Catalyst – Temporäre Nutzungen u.a.)

Soweit solche temporären Nutzungen geschlossene Räume brauchen, gibt es drei Optionen:

- Errichtung einer später umnutzbaren Struktur (mit geringem Mehraufwand)
- temporäre Gebäudestrukturen (Fertigteilsysteme etc.)
- Abbruch von Gebäuden der ersten Etappe des Flugfeldes und Neubebauung.

5.7 Offenheit für künftige Anforderung: Erweiterungen, Modifikationen, Spielräume

Generell sollen in der zentralen, urbanen Zone des Flugfelds die Möglichkeiten für spätere hochrangige Einrichtungen (Kultur, Freizeit, Wellness) freigehalten werden, auf Bauplätzen, die entweder in der Zwischenzeit begrünt oder anderweitig temporär genutzt werden.

Ähnliches gilt auch für künftige Projekte im Büro- oder Forschungssektor: Auch hierfür sind attraktive Standort nahe der zentralen Zone zur späteren Entwicklung vorzusehen.

5.8 Kooperative Planung des Flugfeldes Aspern

Die kooperative Planung und die Eröffnung eines lokalen Diskurses, sowie Veranstaltungen als Instrument der Planung und lokalen Identitätsbildung gehen über „Bürgerbeteiligung“ und eine davon abgetrennte Planung hinaus.

In einem lokalen Forum Flugfeld sollen auch alle Akteure der Stadt, der Bauträger, der Planer wie der lokalen Bevölkerung aus dem Umfeld, sowie der Bezirk, vertreten sein.

5.9 Lokales Forum Flugfeld Aspern

Soll die beim Projekt Flugfeld Aspern begonnene Bürgerbeteiligung im Inneren des zukünftigen Stadtteils weitergeführt werden, indem frühzeitig ein lokales Forum aus allen Akteuren gebildet werden, zu dem in der Folge die Bewohner und Beschäftigten dazukommen? – Soll hier eine neue Form von lokaler Öffentlichkeit erprobt werden? – Und brauchen diese Öffentlichkeiten bestimmte räumliche Vorkehrungen: Orte der Versammlung, Orte der Selbstgestaltung (falls man nicht will, dass der zentrale öffentliche Raum zum „Schrebergarten“ wird...)?

5.10 Laufende Konkretisierungen im Dialog mit den wesentlichen Akteuren: Städtebauliche Begleitgruppe, frühzeitiger Beginn eines Stadtteil-Managements

Auch wenn das Ziel eine offene, städtische Raumstruktur ist, die die Grundlage für individuelles Investment, vielfältige Lebensformen sowie die Flexibilität für laufende Entwicklungen und Veränderungen bietet, sind die gemeinsamen Interessen und Einsätze, die Anforderungen und Spielräume frühzeitig zu konkretisieren und abzustimmen.

Für das Raumbild des Stadtteils sind die Konfigurationen der Bebauung, die Straßenquerschnitte, die Ausgestaltung und Nutzung der Erdgeschosszonen und die Stadtraum-Qualitäten (Sommer/Winter, Wind, Hitze/Kälte, Mikroklima, Qualität der Raumsequenzen, Sicherheit, Orientierung bei gleichzeitiger Wahl der Wege, Beleuchtungskonzept etc.) wichtiger als die nachträgliche Gestaltung und Bepflanzung der öffentlichen Räume.

Alle „städtischen Akteure“ haben an der Entwicklung und Ausprägung dieser Qualitäten wesentlichen Anteil, die nicht allein durch den Bebauungsplan verfügt werden können bzw. die sich im Bebauungsplan als gemeinsam verdichtetes Raumbild manifestieren.

In einem „kontinuierlichen Workshop“ der Akteure des künftigen Stadtteils sollen die Qualitäten und Parameter der städtebaulichen Figur des Stadtteils diskutiert, konkretisiert und schrittweise entschieden werden.

Ein spezifischer und wesentlicher Gegenstand eines kooperativen Vorgehens betrifft auch die Zielsetzung, dass bereits die erste Ausbaustufe des Stadtteils funktionsfähig ist und das angestrebte Raumbild und Image, und damit auch die Positionierung des Standorts für weitere Investitionen erreicht. Damit in Zusammenhang stehen auch die

besonders für die Grundeigentümer wichtigen Entscheidungen, wo in den Kernzonen Spielräume für spätere Verdichtungen, Reaktionen auf neue Nachfrageentwicklungen und Verwertungsmöglichkeiten offen gehalten werden können, ohne dass in den Zwischenphasen unerwünschte Leerräume und „urbane Löcher“ gegeben sind. Dazu können auch temporäre Nutzungen wie die spezifische Ausgestaltung von Verträgen beitragen.

Der Vorschlag für das Planungsverfahren Flugfeld besteht hier im wesentlichen darin, von Anfang – begleitend zu den beiden Phasen der Masterplan-Erstellung – die verschiedenen Grundeigentümer, Projektentwickler, Bauträger (Fonds, Institutionen, BIG, Wiener Linien, Stadtgartenamt, Straßenbau etc.) zu motivieren, qualitative Zieldefinitionen und Parameter intensiv zu diskutieren und zu formulieren. Dies könnte in Form von Interviews mit den Akteuren, kurzen Expertisen, vor allem aber in Workshops bzw. Charrettes erfolgen.

Während der Masterplan-Bearbeitung sollte es intensive Kupplungen (als Charrettes, d.h. als gut vorbereitete, ein- bis dreitägige Workshops) geben, bei denen die Akteure ihre Programme, Themen, Nutzungsanforderungen, Basis- und Zusatzqualitäten vortragen und sich in der Diskussion Nachfragen stellen.

Daraus sollte – noch innerhalb dieser Workshops – die anspruchsvollste Fragestellung jeweils ein Stück weit konkreter gefasst werden:

- Welchen Charakter von „Stadtteil“ soll das Flugfeld bekommen?
- Wie „städtisch“, wie kommunikativ und wie belebt soll das Flugfeld werden?
- Welche Attraktivität und welche realistischen Frequenzen können öffentliche und kommerzielle Einrichtungen erreichen (und was sind die räumlich-lagemäßigen, gestalterischen, image-mäßigen Voraussetzungen)?
- Aus welchen Bausteinen wird sich die Identität des Stadtteils zusammensetzen?
- Welche Nutzungen bzw. welche Developer können sich welche Art von Zeichenhaftigkeit, von „Themen“, Images, Programmen vorstellen?

Anhang

Arbeitsgemeinschaft Dipl.-Ing. Gottfried Pirhofer / Rudolf Kohoutek

Neue Wohnqualitäten und Planungsstrategien für Stadtentwicklungsprojekte

am Beispiel der Programmierung des Asperner Flugfeldes

Kurzfassung

Fragestellung und Ansatz der Studie

Die Studie ging von der Fragestellung aus, inwieweit künftig in größeren Stadtentwicklungsprojekten spezifische – den Wohnbau betreffende – Qualitäten gefordert sind, die über die in laufender Optimierung begriffenen Wohnqualitäten hinausgehen. Als „Stadtentwicklungsprojekte“ sollen dabei jene Planungs- und Entwicklungsvorhaben verstanden werden, bei denen Wohnungsneubau im größeren Umfang inkludiert ist und von denen – im Verbund mit anderen Nutzungen – ein wesentlicher Einfluss auf die Entwicklung eines Stadtteils ausgeht. Dazu gehören insbesondere Vorhaben, bei denen es um eine Neudefinition oder tiefere Veränderung der stadträumlichen bzw. städtebaulichen Strukturen geht, also nicht nur um Wohnbau als Einfügung in eine bereits definierte städtische Struktur.

Wohnbau wird zu einem Operator von Standortpolitik

Eine Ausgangsthese lautet, dass Wohnbau sich zunehmend weniger auf die reine Erfüllung der Wohnfunktion bezieht, vielmehr die Wohnungspolitik sich künftig stärker zu einem zentralen Teil von Standortpolitik entwickeln wird. Die sich internationalisierenden Märkte beeinflussen unmittelbar das private Investment in Büros, Betriebe, Konsum- und Erlebnisräume; dies wird in mittelfristiger Perspektive zunehmend auch für den Wohnungsbau bzw. für die lokalen Wohnungsmärkte gelten. Die Effekte der Globalisierung betreffen nicht nur die Standards des Wohnens für globalisierte Eliten, sondern generell Lage und Qualitäten des Wohnens verschiedenster Bevölkerungsgruppen: die mobilen mittleren Ränge von Beschäftigten, das Wohnen von Zuwanderern, „Ausbildungswohnen“, aber ebenso das leistbare Wohnen für finanziell schwache Gruppen oder das Seniorenwohnen. Bei diesen tendenziell „globalisierten Wohnformen“ handelt es sich zunehmend auch um verschiedene Formen eines

„temporären Wohnens“, mit sehr unterschiedlichen Raum-Zeit-Mustern, Fristigkeiten und Eigengesetzlichkeiten.

Mit einer solchen neuen Auffächerung von Bewohnersegmenten werden die immer noch dominierenden mittelgroßen „Normalwohnungen“ (wie sie überwiegend gebaut bzw. gefördert werden) an Bedeutung und an Mengenanteilen verlieren und eine gezieltere Adressierung der Wohnbedürfnisse und Nachfragen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zur Folge haben.

Dies bedeutet neue Kopplungen von Wohnformen und Wohnungstypen mit den Potentialen und Attraktionen von Standorten: eine stärkere Einbeziehung städtebaulicher Qualitäten, Images, Identitäten ebenso wie der alltäglichen Benützungsqualitäten öffentlicher Räume.

Die Region als integrierter Wohn- und Lebensraum

In einer erweiterten, globalen Perspektive bilden Regionen zunehmend funktionelle und ökonomische Einheiten im Standortwettbewerb. Damit verschärfen sich aber auch innerhalb der Regionen Konkurrenzdruck und Nutzungskonflikte um begrenzte Ressourcen. Zwar sind Abwanderung, Randwanderung, Verlust von Kaufkraft bereits seit Jahrzehnten Themen: sie wurden aber als Probleme isoliert und verengt behandelt. Wenn die „Region“ ein dominierendes ökonomisches, funktionelles und lebenspraktisches Paradigma wird, muss die reale Entwicklung in den verschiedenen Segmenten des Wohnens und Lebens neu und chancenorientiert thematisiert werden. Damit verstärken sich auch die Querbezüge zwischen Wohnen, Arbeitsplätzen, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie einer Verkehrsorganisation, die nicht primär auf den PKW ausgerichtet ist.

Strategisch orientierte Wohnbaupolitik im engen Konnex mit Stadtentwicklungspolitik wird zur Schaffung neuer attraktiver Standorte Wohnformen entwickeln müssen, die zwischen dem Zentrumsmodell und dem Wohnen im Grünen etwas deutlich Neues bilden, das zugleich die Modelle der „Stadterweiterung“, die Defizite der „Peripherie“ die negativen Seiten der „Zwischenstadt“ (Th. Sieverts) überschreitet. Zu entwickeln sind Attraktions-Werte, die als „dritter Pol“ den Attraktoren Zentrumsmodell und Wohnen im Grünen gewachsen sind und eine „Alternative“ für die Zukunft bilden, auch im Sinne der Entwicklung neuer und global bzw. regional weiträumig attraktiver Standorte.

Vom Wohnungsnahbereich zum öffentlichen Raum

Sobald größere Entwicklungsprojekte den dicht bebauten und urban definierten Stadtraum verlassen, besteht nach wie vor große Unsicherheit über das, was dort als städtische Qualitäten geschaffen werden kann, wenn man über ein konventionelles – dem Paradigma der 1960er oder 1970er Jahre entstammendes – „Zentrum“ mit einem Supermarkt um einen Verkehrsknoten (U-Bahn- bzw. Bus-Station), die Situierung der neuen Schulstandorte, einige Bürogebäude und eine sehr eingeschränkte „soziale Infrastruktur“ etc. hinausgehen möchte.

Der geforderte neue Attraktionswert von Stadtentwicklungsprojekten im regionalen Kontext, in der Konkurrenz mit innerstädtischen urbanen Angeboten bzw. als europäisch wie global wahrgenommene Standorte wird wesentlich auf der Qualität der Freiräume basieren.

Öffentliche und halböffentliche Freiräume im Konnex mit Wohnbau konstituieren zunächst einen Wohnungsnahbereich. Komplementär dazu müssen diese Freiräume in Zukunft wesentlich stärker auch vom übergeordneten öffentlichen Raum her gedacht werden. Flächenwidmungs- und Bebauungspläne im Sinne immer noch traditionell definierter städtebaulicher Masterpläne sind nicht ohne weiteres in der Lage, den Freiräumen bzw. öffentlichen Räumen jene Priorität und Qualitätsdefinitionen zukommen zu lassen, wie sie die Entwicklung eines hochwertigen, gemischt genutzten Standorts erfordern. In der Frage, wie die Qualitäten, Dichten und Querschnitte öffentlicher Freiräume in neuen Stadtentwicklungsprojekten zu definieren sind, herrscht bis heute große Unsicherheit, sobald diese Projekte den städtebaulichen Kontext der dicht bebauten Stadtviertel verlassen und sobald man das „Abstandsgrün“ der „offenen Bebauung“ zu überwinden versucht. Hier müssen von Projekt zu Projekt Hypothesen und neue Lösungsmodelle gesucht und in einem „Observatorium für Urbanität“ bzw. für neu zu definierende „urbane Qualitäten“ beobachtet und evaluiert werden.

Kooperative Planungsverfahren zur Entwicklung städtischer Qualitäten und frühzeitiger bzw. laufender Einbeziehung der Raumbilder und raumbildenden Typologien

Zur Erzielung neuer Wohn- und Lebensqualitäten reichen die Ansätze einer gewissen Nutzungsmischung oder einer „anspruchsvolleren“ Grün- und Freiraumgestaltung allein nicht aus. Auch die „Dichte“ als positiver wie negativer Einflussfaktor ist planungspraktisch noch keineswegs geklärt. Wann und unter welchem Umständen der städtebaulichen Detaillierung aus Dichte und Nutzungsmischung attraktive Räume mit entsprechender Belebtheit, mit Wahlmöglichkeiten, Kommunikationsangeboten ohne Beengtheit und einer gewissen erwünschten städtischen Anonymität entstehen, ist von Projekt zu Projekt zu verfolgen. Zu empfehlen ist eine Sparsamkeit von baulichen und gestalterischen Maßnahmen im öffentlichen Raum in der ersten Projektphase, um Spielräume der Nachrüstung, der Verdichtung, der Reaktion auf die Bedürfnisse des neu entstehenden städtischen Lebens vor Ort offen zu halten.

Erforderlich sind in jedem Fall kooperative Verfahren, die über "Bürgerbeteiligung" hinausgehen und die Frontstellungen von Nutzern und Anrainern, Bauträgern bzw. Stadtplanung vermeiden und statt dessen von Beginn der Projektentwicklung an eine kontinuierliche Gesprächs- und gemeinsame Arbeitsbasis schaffen, mit der Möglichkeit, die laufenden Entwürfe zu diskutieren und Vorschläge und Abänderungswünsche einzubeziehen.

Dies betrifft neben der Ausgestaltung der Straßen- und Wege-Querschnitte, der Plätze, Höfe, öffentlichen und halböffentlichen Grünflächen vor allem auch die Erdgeschosszonen, für die ebenfalls – von Projekt zu Projekt – eine spezifische „Bauordnung“ auszuarbeiten ist, die in PPP-Verfahren beschlossen und finanziert und durch ein kooperatives Gebietsmanagement laufend zu betreuen sein wird.

Notwendig wäre auch eine – gegenüber klassischen Verfahren – stärkere Einbeziehung des Zeitfaktors in die Planung mittels Prozesshaftigkeit und Veränderbarkeit. Dies betrifft auch bewusst gesetzte temporäre Nutzungen als Instrument von Flexibilität für spätere Nachrüstungen und Verdichtungen.

Entscheidend für den Erfolg eines größeren Projekts ist auch, die städtebauliche Lösung so zu entwickeln, dass eine gewisse „tendenzielle Vollständigkeit“ bereits in der ersten Stufe erreicht wird, d.h. die künftige Qualität und Atmosphäre bereits nach den ersten Realisationen erkennbar und wirksam wird.

Wesentlich ist in jedem Fall die intensive Arbeit an einem qualitativen städtebaulichen Leitbild, d.h. an einer über den Masterplan als Verkehrslösung sowie Verteilung der Dichten und Nutzungen hinausgehenden „Raumfigur“.

Das Fehlen einer spezifischen stadträumlichen Vorstellung kann auch kaum nachträglich – etwa durch bloße „Architekturqualität“ bzw. durch Gestaltungsmaßnahmen oder „Kunst im öffentlichen Raum“ – in einen funktionalistischen bzw. schematischen Masterplan eingeführt werden.

Ebenso kontraproduktiv können aber auch simple städtebauliche Figurationen sein, die sich als zunächst leicht eingängigen Mega-Form ausgeben und zu sehr nur von der Flugzeug- oder Modellbau-Perspektive her entwickelt wurden, nicht aber von der durchfahrbaren, durchschreitbaren und benützbaren Ebene der Fußgänger bzw. Verkehrsteilnehmer bzw. der verschiedenen Nutzergruppen (Kinder, Passanten, alte Menschen, Berufstätige etc.) her entwickelt und durchgearbeitet sind. Häufig ist bei größeren Projekten die städtebauliche Detaillierung unzureichend, weil nach Abgabe der Pläne in den Verfahren dafür kein weiterer systematischer und klarer Raum mehr vorgesehen ist. Hier können wesentliche Schlussfolgerungen aus internationalen Stadtentwicklungsprojekten der jüngeren Vergangenheit gezogen werden.

Die Potentiale des Flugfelds – Kopplungen von Operatoren

Im Ansatz werden die Ergebnisse der allgemeinen Analysen immer auch auf die Fragestellungen und Aufgaben der Entwicklung des Flugfelds Aspern bezogen.

Die Potentiale des Flugfelds Aspern sowie die qualitativen Standortansprüche bei einem Projekt dieser Größenordnung werden in der Wechselwirkung von Wohnqualitäten, allgemeinen funktionellen und stadträumlichen Qualitäten anhand einer Reihe der wesentlichen Parameter, Attraktoren bzw. Operatoren reflektiert.