

Rudolf Kohoutek

Studie

**„Wohnbau macht Stadt – Kommunale Wohnungspolitik
als städtisches Gestaltungsinstrument“**

Endbericht

Wien, Juli 2013

Im Auftrag Magistratsabteilung 50 - Referat Wohnbauforschung und internationale
Beziehungen

Wien, März 2013

Im Auftrag der Magistratsabteilung 50
Referat Wohnbauforschung und internationale Beziehungen

Betreuung: Dipl.-Ing. Daniel Glaser

Bearbeitung: Rudolf Kohoutek, Stadtforschung

1080 Wien, Kochgasse 22/2

Tel. 0699 11 09 34 58

rudolf.kohoutek1@chello.at

Inhalt

	Seite
1. Einleitung	1
2. Planerische Rahmenbedingungen für den Wohnbau	7
2.1. Bevölkerungszuwachs: Stellenwert für Stadtentwicklung und Wohnbau	7
2.2. Der kommende STEP 2025: Anmerkungen zum Zwischenstand	10
2.3. Der Wiener „städtebauliche Grundkonsens“ und neue Ausverhandlungen	16
3. Schnittstellen zwischen Stadtraum/Städtebau und Wohnen/Wohnbau	24
3.1. Schnittstellen Wohnbau / Städtebau und Stadtraum	24
3.2. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen	36
A Ausgangspunkte der Kritik in den QUER-Gesprächen	41
B Grundsätzliche Mängel des Wiener Planungssystems	49
C Stadträume: Entwicklungsgebiete / Qualitäten / Planungsansätze	68
D Instrumente und Verfahren der Planung	79
3.3. Die Aufwertung von „Straße“ und „Platz“ in Entwicklungsgebieten	92
4. Zusammenfassung und Empfehlungen	116
4.1 Bevölkerungszuwachs: Stellenwert für Stadtentwicklung und Wohnbau	116
4.2 Methodisch-politischer Fehler der kleinräumigen Bevölkerungsprognose	117
4.3 Der kommende STEP 2025: Anmerkungen zum Zwischenstand	117
4.4 Qualitative Nachverdichtung	118
4.5 Stadterneuerung – Einige Anmerkungen	120
4.6 Optimierung der Schnittstellen von Wohnbau / Stadterneuerung und Städtebau / Stadtraum / Planung	121
4.7 Angebliche Überregulierung durch Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sowie durch Normen aller Art	126

1. Einleitung

Wohnbau macht Stadt“

Der Wohnungsbestand und der Wohnungsneubau stellen den größten Teil der städtischen Bausubstanz dar und bilden die durchgängige Raumstruktur von Wien – verbunden durch das Straßennetz, die „großen Raumfiguren“ (Donaukanal, Wienfluss, Gürtel u.a.) und akzentuiert durch Infrastrukturen, Betriebe, sozialen bzw. öffentlichen Einrichtungen, Grün- und Freiflächen.

Bis vor kurzer Zeit war der Wohnungsneubau fraglos in die vorgegebene städtebauliche Struktur eingebunden:

- Im dicht bebauten, vorwiegend gründerzeitlichen Stadtgebiet mittels Bauklassen, Bauhöhen und Fluchtlinien, „echten Straßen“ und einem Muster von öffentlichen Räumen und Freiflächen.
- In den großen Stadterweiterungen seit den 1960er Jahren entstand im Sinne der Lebens- und Wohnvorstellungen der Nachkriegs-Moderne eine neue Form der Verbindung von Wohnbau und Städtebau mit den bekannten Formen offener Bauweisen, reichlichen Grün- und Freiflächen, sozialer Infrastruktur und eines engen Bezugs zum privaten PKW.

Der Wohnungsneubau selbst bestand aus einer relativ engen Typologie von sehr gut optimierten Wohnungsgrundrissen und Gebäudeformen, die in der Folge durch den Einsatz von Betonfertigteilen noch enger determiniert waren.

Übergangsphase seit etwa 1990

Diese Leitbilder der städtebaulichen Moderne sind seit Anfang der 1990er Jahre ebenso im Wandel begriffen, wie die Wohn- und Architekturformen.

Außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes – mit seinen traditionellen Straßen, Plätzen, Baublöcken mit Randbebauung und ruhigen Innenhöfen – kommt zunehmend eine Vielzahl von gestalterischen Modellen zwischen Architektur und Städtebau zum Einsatz. Im Wohnungsneubau entstehen dabei „hybride“ Räume und Baukomplexe sowie neue Formen von Grün- und Freiräumen.

Im allgemeinen erzeugt bei größeren Wohnhausanlagen die Mischung mehrerer Bauträger und ArchitektInnen eine größere Vielfalt, führt aber oft zu einem etwas unbestimmten stadträumlichen Eindruck und tendenziell zu einer gewissen paradoxen Gleichförmigkeit trotz oder wegen der etwas beliebig wirkenden Differenzierung der Architekturformen. Auch schafft die positive Vielfalt und Abwechslung allein noch keine städtischen Räume im Sinn von attraktiven Wegen und sicheren Straßen zum Gehen, zum Aufenthalt und zu potenziellen sozialen Kontakten.

Dabei hat der Wiener Wohnbau selbst wesentlich größere Schritte in der Entwicklung neuer Konzepte und Formen vollzogen, als der Städtebau. Das im geförderten Wohnbau der Stadt Wien praktizierte „4-Säulen“-Modell stellt ein zugleich differenziertes und integratives Qualitäts-Modell dar, einschließlich der damit verbundenen Verfahren und Instrumente.

Damit liegen die Qualitäten des Wiener geförderten Wohnbaus – insbesondere der letzten zwei Jahrzehnte – nicht nur weit über den Standards des frei finanzierten Wohnbaus (kleine Luxus-Projekte ausgenommen), sie werden in Wien weithin geschätzt und ebenso internatio-

nal anerkannt. Hier hat die innovative Kommunalpolitik bzw. das wohnungspolitische, architektonische und städtebauliche Modell der Gemeindebauanlagen der Zwischenkriegszeit seine zeitgemäßen Fortsetzungen und fruchtbaren Transformationen erfahren.

Stadträume der Zukunft

In Bezug auf Stadträume der Zukunft kann der geförderte Wohnbau von sich aus allerdings nicht alle Dimensionen von stadträumlichen Qualitäten, städtebaulichen Konfigurationen, Querbeziehungen zu den anderen städtischen Funktionen abdecken:

Von zahlreichen Akteuren, ArchitektInnen – KritikerInnen ebenso wie PraktikerInnen des Wohnbaus – wird in diesem Zusammenhang von einem Wiener „Missing Link Städtebau“ gesprochen. Der traditionell bis in die 1990er Jahre hinein wirksame „urbanistische Grundkonsens“ (→ Abschnitt 2.3) kann den neuen Vorstellungen und Anforderungen an Stadträume und städtebauliche Gestaltungen über die bloße Anordnung von Baukörpern hinaus nicht mehr genügen.

Auch die Bauträgerwettbewerbe für alle geförderten Wohnprojekte ab einer bestimmten Größenordnung können nicht alle städtebaulichen – räumlichen, atmosphärischen, freiraumplanerischen – Zusammenhänge und „Definitionen“ ersetzen. Es gibt – wie ExpertInnen und auch PraktikerInnen versichern – eine eindeutige instrumentelle Lücke zwischen den großen Entwicklungsvorgaben (STEP, Zielgebiete, Verkehrskonzept, großmaßstäbliche Freiraumplanung) und den konkreten Stadträumen und Bauprojekten vor Ort.

Die Strukturen des Grundeigentums, der Immobilienverwertung, des Mietrechts, aber auch der Wandel der Nahversorgung wie der betrieblichen Strukturen bewirken auch in neuen, anspruchsvollen Stadtentwicklungsprojekten – wie im geförderten Wohnbau innerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes – weiterhin eine starke Monofunktionalität in Richtung von Wohnbau.

Städtebauliche Konzepte bzw. deren Abwesenheit in den Dimensionen von „Urbanität“ führen neben Regelungen der Wohnbauförderung, der auf Wohnbau spezialisierten Bauträger u.a. immer noch weitgehend zu „Schlafstädten“ ohne oder mit äußerst geringer Nutzungsmischung und ohne urbane, alltagstaugliche öffentliche Räume.

Umgekehrt muss man sagen, dass die nicht zuletzt von den ArchitektInnen immer wieder propagierte bzw. geforderte Nutzungsmischung offensichtlich eher ein „Traum“ ist, als ein den realen Entwicklungsdynamiken und den alltäglichen Lebensformen in der Stadt entsprechendes Konzept.

Die Ziele von Nutzungsmischung, Belebung der Erdgeschosszonen, höherer Flexibilität der Gebäudestrukturen gehören zu den „Dauerbrennern“ der städtebaulichen Diskussion wie des Architekturdiskurses seit den 1960er Jahren: im Grunde wäre dies lang genug, um diese „Visionen“ wegen Nicht-Realisierbarkeit ad acta zu legen.

Neue Konzepte sind gefordert

Im Zuge des erwarteten Bevölkerungswachstums und des propagierten Programms einer generellen (Nach-) Verdichtung sowohl in neuen Entwicklungsgebieten wie auch im dicht bebauten Stadtgebiet stellt sich die Frage, inwieweit die künftigen städtebaulichen Konfigurationen (soweit vom Grundeigentum und den städtebaulichen Instrumenten her möglich) andere und weitergehende Qualitäten, neue Konzepte und Raumformen aufgreifen können.

Hier stellt sich aber wieder die Frage, ob im Hinblick auf Nachverdichtung, die Knappheiten und Preise neuer Baugründe, die alltagspraktischen wie ökologischen Paradigmen der „Stadt der kurzen Wege“, die Zurückdrängung jenes Anteils an Individualverkehr, der „unnötig“ und kontraproduktiv ist, neue Anläufe in der stadträumlichen und städtebaulichen Konzeption versucht werden können, die aber naturgemäß über den qualitätsvollen Wohnbau hinausgehen und die Entwicklung neuer Kopplungen von Wohnbau und Städtebau bedingen.

- Ein solches Programm beinhaltet die gezielte / selektive Wiedereinführung von städtischen „Straßen“, „Gassen“ und kleinen „Plätzen“ zumindest in den zentraleren Zonen von neuen Entwicklungsgebieten, also im Umkreis von ÖV-Stationen, lokalen Hauptstraßen und bestehenden bzw. neuen lokalen Zentren.
- Hier wurde in Stadterweiterungen der Vergangenheit häufig auch das Potential der „alten Ortskerne“ bzw. die Möglichkeiten eines engeren Anschlusses neuer Projekte an die bestehenden Ortskerne nicht optimal ausgeschöpft (ebenfalls eine Folgewirkungen der damals gültigen Paradigmen der städtebaulichen Moderne und der leichteren Handhabung von autonomen Wohnhausanlagen auf der grünen Wiese, mit wiederum getrennt angelegten Kindergärten, Schulen und einem Supermarkt. Von einer weitergehenden Nutzungsmischung – etwa der Anlage von Gewerbe- oder Büroflächen war schon gar nicht die Rede.

Tatsächlich ist aber bis heute die Frage offen, welche tragfähigen Nicht-Wohnnutzungen im Sinne von städtischen Lebensqualitäten (inkl. Stadt der kurzen Wege, Ökologie, Belebung) innerhalb neuer Entwicklungsgebiete bzw. kleineren Neubau-Areale möglich wären?

Das mehr möglich ist, als das Übliche, konnte im Kabelwerk Meidling demonstriert werden, wo auf dem Areal von rund 6 ha eine deutliche höhere Präsenz von Nichtwohnnutzungen von Anfang an realisiert wurde, weil sie ein deklariertes Ziel des gesamten städtebaulichen Konzepts war und von allen Akteuren des kooperativen Planungsprozesses intensiv betrieben worden war. Gewiss waren hier aber auch einige günstige Umstände zusammen gekommen, wie die Errichtung des Erweiterungsbaus des wenige Meter entfernten Gartenhotels Altmannsdorf auf dem Areal Kabelwerk. Das neue Geriatriezentrum innerhalb des Kabelwerks hingegen war bereits die Reaktion auf das Ausbleiben eines Investors auf dem für einen Bürokomplex gewidmeten Baugrund, trotz der Lage unmittelbar an der U6-Station.

Stadträumliche Qualität als Teil der Wohnqualität

Kann man heute davon ausgehen, dass die „Ästhetik“, das Erscheinungsbild und die Atmosphären von Stadträumen künftig einen wichtigeren Faktor der Wohn- und Lebensqualität an den Rändern der dicht bebauten Stadt und in neuen Entwicklungsgebieten darstellen werden?

In neuen Entwicklungsgebieten außerhalb der dichten Stadt, aber generell in allen Stadtgebieten ist vermutlich eine noch größere Ausgewogenheit, Attraktivität und Identität von Raumqualitäten und Raumfiguren anzustreben:

- Hier ist stärker mit einem „urbanen Lay-Out“ von Funktionen, Nutzungen, mit einem entsprechenden „Raumplan“ und mit der (realistischen!) Definition der erwünschten stadträumlichen Qualitäten zu beginnen, und weniger mit einer verfrühten Anordnung von Gebäuden und Zwischenräumen.

Dies setzt eine „Methode der Bilder“ voraus, d.h. integrativer stadträumlicher Konzepte und einer „Definition“ der stadträumlichen und städtebaulichen „Elemente“. Wenn ein solcher Ansatz nicht bereits in den städtebaulichen Wettbewerben bzw. in den kooperativen Verfahren vorweg ein zentrales Thema ist, werden auch weiterhin die üblichen „Inseln des Wohnens“ entstehen:

- Die Bauträgerwettbewerbe kommen für die Definition solcher neu interpretierter urbaner Stadträume in neuen Entwicklungsgebieten entschieden zu spät, weil sie eine andere, spezifischere Aufgabe haben: die Ausformung der Wohnprojekte und der städtebaulichen Form im engeren Sinn, und nicht die Gestaltung der übergeordneten Stadtraum-Funktionen und Qualitäten.
- Umgekehrt gilt aber auch, dass die Ausprägung der Wohnstrukturen zum untrennbaren Bestandteil neuer stadträumlicher Qualitäten gehört, was es wiederum erforderlich macht, der „**Schnittstelle zwischen Wohnbau und Stadtraum**“ eine neue Aufmerksamkeit zu widmen. Man kann auch dies – wenn man will – als Überwindung des „Missing Link Städtebau“ bezeichnen.
- Für bestimmte Dimensionen an der Schnittstelle von Städtebau, Wohnbaukonzepten und Architektur stellt die Ausrichtung, der Qualitätsanspruch wie auch die „Logistik“ der EUROPAN-Wettbewerbe ein interessantes Modell dar, aus dem wichtige Schlussfolgerungen für die Verknüpfung von Wohnbau und Städtebau gezogen werden können, auch wenn hier – ähnlich wie bei den Bauträgerwettbewerben – die weiträumigere Einbeziehung des stadträumlichen Umfeldes nicht Thema sein kann: Dies bleibt als nach wie vor offene Aufgabenstellung für die Stadtplanung.

Kriterien für die Schaffung städtischer Qualitäten und Zielkonflikte

Die Intensivierung genuin „städtischer“ Qualitäten stellt über den Städtebau hinaus auch weitere Anforderungen, wie die Konzeption, Trägerschaft, Finanzierung und das Management neuer, zusätzlicher soziokultureller Einrichtungen und neue Modelle für eine gewisse Flexibilität der Räume (Erdgeschosse, Aneignungszonen, Gemeinschaftsräume etc.).

Für städtische bzw. stadträumliche Qualitäten sind wesentlich: höhere Dichten und Belebtheit eines bestimmten „Rückgrats“ von öffentlichen Räumen durch einen vermehrten – und neu interpretierten – Einsatz des städtebaulichen Elements „Straße“, „Gasse“, „kleiner Platz“: Die städtische „Straße“ – in spezifischen Ausformungen auch in den neuen Entwicklungsgebieten – ist die Voraussetzung für die Wiederbelebung der Nahversorgung, für kurze Wege, Sicherheit, Identität von Stadtteilen bzw. Stadträumen und eine Urbanität in einer bestimmten Ausformung und Abstufung.

Eine instrumentelle Antwort ist die Wiedereinführung / Neugestaltung von stadträumlichen Teilgebietskonzepten

In diesem Zusammenhang wird es unabdingbar sein, zumindest für Teile von Bezirken, in denen eine stärkere Dynamik und Nutzungstransformation zu erwarten ist, stadträumliche und städtebauliche Konzepte und auch Gestaltungskonzepte wieder zu aktivieren (wie sie unter den damaligen Vorstellungen in den 1980er Jahren bearbeitet, dann aber aufgegeben worden waren). Diesbezügliche Forderungen nach Teilgebiets-Konzepten finden sich auch in den Beratungen der Arbeitsgruppen zum STEP 2025.

Alle diese Dimensionen werden heute umso wichtiger, wenn es darum geht, die kostbaren Wohnbauflächen optimal zu nutzen und – wo immer möglich – auch Verdichtungen zu erreichen, die durch den weiterhin hohen Wohnungsbedarf und eine äußerste Ökonomie bei den Aufwänden und Kosten für die Infrastruktur geboten sind.

Zum Aufbau des Berichts

Im Anschluss an die Einleitung werden im Abschnitt 2 einige potentiell neue Rahmenbedingungen für den Wohnbau diskutiert:

- Die Prognosen zum Bevölkerungszuwachs und zu den Programmen einer „Nachverdichtung“ werden kurz diskutiert und mit Fragezeichen versehen. (Abschnitt 2.1)
- Es folgen einige Anmerkungen zum Zwischenstand der STEP 2025-Bearbeitungen. (Abschnitt 2.2)
- Mit der These eines urbanistischen, stadträumlichen bzw. „städtebaulichen Grundkonsenses“ wird versucht, jene historischen Voraussetzungen und fachlichen Übereinkünfte zu thematisieren, die „vor“ bzw. „unterhalb“ der jeweils aktuellen stadtentwicklungsplanerischen Projekte und Pläne liegen: im Wesentlichen das dicht bebaute gründerzeitliche Wien einerseits, die Stadterweiterungen im Sinn der Paradigmen und Formen der städtebaulichen Moderne andererseits. Damit ist die These verbunden, dass seit den 1990er Jahren zunehmend eine Phase „neuer Ausverhandlungen“ in zahlreichen für die Stadtentwicklung – Städtebau, Wohnbau, Architektur – relevanten Feldern begonnen hat. Daraus ergeben sich aktuelle Herausforderungen und offene Fragen. (Abschnitt 2.3)

Im Abschnitt 3 werden einige „Schnittstellen“ zwischen Stadtraum/Städtebau und Wohnen/Wohnbau behandelt: Dies geht davon aus, dass es eine etablierte, sinnvolle bzw. notwendige Arbeitsteilung zwischen Wohnbau und stadträumlicher Planung gibt, wobei der Städtebau nicht eindeutig zuzuordnen ist, vielmehr selbst eine wesentliche Schnittstelle zwischen Wohnbau und Stadtplanung darstellt.

Einleitend werden einige Grundfragen zu den Querbezügen zwischen Wohnbau, Städtebau bzw. Stadtraum thematisiert. Wohnprojekte in Stadtentwicklungsgebieten tendieren sowohl in der Fortsetzung von Paradigmen der städtebaulichen Moderne, aber auch infolge der Eigendynamik der Wohnbauplanung immer noch zu „Inseln“, die im Inneren mehr oder weniger dicht bzw. begrünt sind, nach außen zumeist die stadträumlichen Anschlüsse und Verbindungen zu den umgebenden Stadträumen vermissen lassen. Künftig geht es um eine spezifische Neubestimmung dessen, was in solchen Gebieten abseits des dicht bebauten Stadtgebietes unter „städtischen Räumen“, „dezentraler Urbanität“ verstanden und gestaltet werden soll. Dazu ist eine neue, engere Kupplung zwischen Architektur und Städtebau erforderlich. (Abschnitt 3.1)

Die vom Magazin QUER veranstalteten und publizierten Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ in einer Runde von 20 prominenten Wiener ArchitektInnen, Experten und Akteuren der Stadtentwicklung – mit zahlreichen kritischen Äußerungen zum Wiener Städtebau und zu den Instrumenten der Planung – werden als „Fallbeispiel“ zum Anlass genommen, um grundsätzliche städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Fragen zu thematisieren: Spezifische Wiener Qualitäten und Defizite im Städtebau wie das Fehlen übergreifender Stadt-Ideen. (Abschnitt 3.2)

Wesentliche stadträumliche bzw. städtebauliche Dimensionen und Qualitäten betreffen die urbanen Grundelemente von „Straßen“, „Gassen“ und „kleinen Plätzen“: Sämtliche dieser zentralen urbanen Raumformen sind von der Moderne des Städtebaus für 100 Jahre abgeschafft worden und müssen heute neu artikuliert werden bzw. immer noch gegen Missverständnisse bzw. gegen den Vorwurf einer „Konservativität“ verteidigt werden.

Was die städtischen Straßen betrifft, hat der Ethnologe, Literaturwissenschaftler und Philosoph Marcel Hénaff eine interessante Differenzierung ausgeführt. Er kann überzeugend argumentieren, dass für den jeweiligen lokalen Raum – Quartier, Grätzel, Wohnungsbereich – die Unterscheidung von öffentlichem und privatem Raum unzureichend ist. Entscheidend für das lokale städtische Leben ist eine dritte Dimension des „gemeinsamen“, „gemeinschaftlichen Raums“ (espace commun), der sich in den lokalen Straßen, Gassen und kleinen Plätzen ausprägt, die von völlig anderer Qualität sind, als die großen öffentlichen Räume, Straßen und Plätze. Allmählich erkennt man, dass solche Straßen auch in Kern von neuen Entwicklungsgebieten entscheidend für „städtisches Leben“, für belebte Erdgeschoßzonen und für die Möglichkeit vielfältiger informeller Kontakte sind. Damit korrespondiert auch eine Aufwertung und Verdichtung der peripheren lokalen Zentren. (Abschnitt 3.3.)

Im Abschnitt 4 erfolgt eine kurze Zusammenfassung mit einer Reihe von Empfehlungen,

2. Planerische Rahmenbedingungen für den Wohnbau

2.1. Bevölkerungszuwachs: Stellenwert für Stadtentwicklung und Wohnbau

Auf die aktuell kursierenden Bevölkerungsprognosen soll im Folgenden nur kurz eingegangen werden. Es soll dabei insbesondere auf vier Aspekte hingewiesen werden:

- I. **Ungenau – bzw. falsche Verwendung des Titels „Bevölkerungsprognose“:** Die fast durchgängige Verwendung des Titels „Prognose“ in der aktuellen stadtentwicklungspolitischen Diskussion und insbesondere auch des STEP 2025 – ist nicht korrekt, weil die VerfasserInnen der Bevölkerungsprognose deutlich betonen, dass sich die „Prognose“ lediglich bis 2020 erstreckt, während die Zahlen **2020-2035** deutlich als „Projektion“ klassifiziert – und mit starken Einschränkungen in Aussagekraft und Wahrscheinlichkeit versehen – worden sind.
- II. **Außerachtlassung der beträchtlichen Unsicherheitsfaktoren von „Prognosen“:** Diese sog. „Bevölkerungsprognose“ wurde im traditionellen Sinn unter Absehung der Wirtschaftsentwicklung, der EU-weiten, österreichischen wie Wiener arbeitsmarkt-, integrations- und sozialpolitischen Rahmenbedingungen, Handlungsspielräume – und vor allem: Handlungserfordernisse – erstellt. Wenn insbesondere seit der Krise 2008 der gesamte politökonomische Rahmen reichlich ungewiss ist, sollte sich auch der kommende STEP 2025 strikt an die Definition der Statistiker halten, nämlich, dass ihre Prognose mit dem Jahr 2020 endet. Hingegen wäre es kein Fehler, wenn die Stadtforschung in den kommenden Jahren ein wesentlich detaillierteres Monitoring von Bevölkerungsbewegungen, einzelnen Segmenten, Ursachen, Wirkungen, etc. in die Wege leitet. Da die statistischen Daten aus mehreren Gründen immer schlechter werden, sollte hier auch mit dem Einsatz qualitativer Beobachtungen, Erhebungen, Befragungen begonnen werden. In den Auswertungen der Betriebsstätten sind die statistischen Margen so groß, dass kaum Aussagen über die Entwicklung der kleinen Betriebe in den Sektoren Dienstleistungen, Creative Industries, Kleinhandel, Nahversorgung oder Gastronomie möglich sind.
- III. **Unzulässige Überschreitung der pauschalen Prognose in Form einer „kleinräumigen“ Bevölkerungsprognose,** d.h. einer kleinräumigen „Verteilung“ des geschätzten Bevölkerungszuwachses auf die Wiener Bezirke bzw. noch kleinere statistische Raumeinheiten. Man könnte dies aus wissenschaftlich-methodischer Sicht als „Fehler“ ansehen, der aus der Vermischung von Statistik und linearer Bewertung stadträumlich-baulicher Parameter herrührt. Hier mutiert die Statistik unter der Hand – d.h. ohne diesen Übergang deutlich zu machen – zu einer sozialräumlichen Planungspolitik unter Außerachtlassung aller sozialen und politischen Implikationen und Folgewirkungen. – Natürlich ist es kein „Wunder“, dass in dieser kleinräumigen Bevölkerungs-„Prognose“ z.B. die Bezirke Wien 7., 8., 13. oder 18. und 19. von einem nennenswerten Bevölkerungszuwachs verschont bleiben, weil offensichtliche Aufstockungen im Cottage, Hochhäuser in Hietzing oder neue Großprojekte auf den Weingartenflächen des 19. Bezirks nicht auf der Tagesordnung stehen. – Trivial und relativ unproblematisch sind die vorgenommenen hohen kleinräumigen Bevölkerungszuwächsen in jenen Entwicklungsgebieten, die ohnedies schon fixiert sind. Wie es mit der preislichen und sonstigen Verfügbarkeit von bisher noch nicht für den Wohnbau erworbenen Bauflächen in Transdanubien stehen wird, kann die „Prognose“ freilich

nicht beantworten. Hier wird auch die nachträgliche Widmungskategorie „sozialer Wohnbau“ nicht alle Probleme lösen. – Tatsache ist, dass der geförderte Wohnbau in Wien in den letzten Jahrzehnten bzw. insbesondere seit der Ostöffnung 1989 immer so viele Wohnungen gebaut hat, als – unter den hohen Qualitätsansprüchen und den verfügbaren Mitteln – nur möglich waren. Eine rasante und rauschhaft konsumierte Bevölkerungsprognose wird auch künftig von sich aus keine einzige zusätzliche Wohnung schaffen. Und eine deutliche Senkung der Qualitätskriterien im geförderten Wohnbau wie in der „sanften Stadterneuerung“ steht bis auf weiteres noch nicht auf der Tagesordnung.

IV. Insgesamt gibt es Anzeichen für einen stadtentwicklungspolitisch fragwürdigen Einsatz des erwarteten Bevölkerungszuwachses, **der „Bevölkerungsprognose als Ersatz für bisher noch nicht absehbare und etwas weiter reichende „Stadt-Ideen“ als Ausrichtung der künftigen Stadtplanung.**

Damit verbunden ist die falsche planungspolitische „Verwendung“ der sog. „Bevölkerungsprognose“ – man könnte fast sagen – als „Kernidee“ des in Ausarbeitung befindlichen STEP 2025, des kommenden Stadtentwicklungsplans. So scheint man sich mehr Sorgen um die Entwicklung von Wien nach der Geltungsdauer des STEP 2025 zu machen, als um die Programmierung der nächsten Schritte von heute bis 2025.

„Was bedeutet es für die Stadtentwicklung, wenn die aktuelle Bevölkerungsprognose der Statistik Austria eintritt und Wien von derzeit etwa 1,7 Millionen bis 2035 auf rund zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohner anwächst? Was, wenn im selben Zeitraum die EinwohnerInnenzahl der Stadtregion Wien von heute 2,6 auf knapp drei Millionen ansteigt?“¹

Zudem scheint – im Rausch der „Beliebtheit von Wien“ und der „Zwei-Millionen-Show“, einer offensichtlich alten Wunde, dass Wien noch immer nicht die „Traum-Schwelle“ der 2-Millionenstadt erreicht hat – nicht immer mitgedacht zu werden, dass zwar die Attraktivität und Dynamik dieser Stadt eine prinzipiell gute Sache ist, zugleich aber „in Zeiten wie diesen“ eine starke Bevölkerungszunahme eher eine beträchtliche „Last“ sein wird, und nicht einfach die „große Chance“. Und dies vor allem auch dann, wenn Wien die hohe Beliebtheit und Attraktivität infolge seiner bekannten Lebensqualität erhalten und weiter ausbauen möchte.

Dies wird insbesondere sehr hohe infrastrukturelle und soziale Leistungen betreffen: in Bezug auf die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen, die Finanzierung steigender Sozialausgaben in den Sektoren Bildung, Gesundheit, Integration, Kultur, die mit dem Älterwerden der Bevölkerung sowie der Immigration von Armut einhergehen.

Es versteht sich aber von selbst, dass diese Anmerkungen weder auf einer Überprüfung der Annahmen und Methoden der Bevölkerungsprognose noch auf einer empirisch tragfähigen Untersuchung der für möglich gehaltenen Implikationen, Probleme und Folgewirkungen beruht, also hier nicht mehr sein kann als die Formulierung einiger Fragestellungen für Politik, Forschung und Planung.

Was die schon genannte „kleinräumige Bevölkerungsprognose“ betrifft, so muss vor allem die Verteilung der erwarteten Bevölkerungszuwächse auf bereits sehr dicht bebaute

¹ Zwischenberichte der Arbeitsgruppenleiterinnen und Arbeitsgruppenleiter - Stadtentwicklungsplan 2025 - Stand der Diskussion in den STEP Arbeitsgruppen, März 2013, Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.?", S. 15

Stadtgebiete problematisch erscheinen, also Stadtviertel, die gerade dabei sind, schwierige Integrationsprozesse zu bewältigen.

Für die bereits programmatisch thematisierte Nachverdichtung von bereits relativ dichten Stadtgebieten wären zumindest zwei Varianten denkbar, die aber beide fragwürdig sind: deutlich höherer Wohnungsbelag – bis zum krassen „Überbelag“ – sowie massive bauliche Nachverdichtung mit deutlich mehr Wohnungen in Teilgebieten, als heute. Letzteres scheint zwar nicht gänzlich unmöglich, ist aber weder schnell zu haben noch ohne weiteres wünschenswert. Schon an den bisherigen Blocksanierungen hat sich gezeigt, dass die Zeiträume der Transformation mittel- bis längerfristig sind, der Nettogewinn an Wohnraum sich in Grenzen hält, dass also solche anspruchsvollen Stadterneuerungsstrategien nicht das schnell Auffangbecken für beträchtliche Bevölkerungszuwächse darstellen. Und wenn die Bevölkerungszuwächse in diesen für Nachverdichtung ins Auge gefassten Vierteln – zu Recht oder zu Unrecht – mit der „Immigration von Armut“ in Verbindung gebracht werden, sind auch beträchtliche Widerstände der ansässigen Bevölkerung zu erwarten.

Dazu kommen noch weitere Erschwernisse, wie der hohe Anteil von parifizierten Häusern, bereits erfolgter Dachausbau, also BewohnerInnen-Gruppen, die sich ihre erworbenen Wohnqualitäten nicht ohne weiteres von einer „Nachverdichtung“ wieder nehmen lassen werden.

Was die derzeit kursierenden Bevölkerungsprognosen betrifft, deutet ein einziges mediales Beispiel den Rahmen der Wahrnehmung und Artikulation von möglichen „Problemen“ an:

Einen auffallenden ersten Höhepunkt an medialer Reaktion hat vor einem Monat die kurze Meldung unter der Überschrift **„Zuwanderung nach Österreich 2012 deutlich gestiegen“** (DER STANDARD vom 15. Juli 2013) hervorgerufen, aus deren Anlass innerhalb von 20 Stunden 835 (!) Diskussionsbeiträge bzw. kurze „Ausrufe“ im angefügten Blog eingingen.

In den Reaktionen auf die buchstäblich **„rein statistische“ Meldung** handelte es sich naturgemäß nur zum geringsten Teil um städtebauliche Fragen, indessen durchaus um komplexe und breitere Fragen der sozialen, ökonomischen und kulturellen Entwicklung von Wien. Die enorme Anzahl von Blog-Beiträgen enthält im Prinzip erwartungsgemäß auch eine Menge „zuwanderungs-kritischer“ Meinungen, ebenso wie die symmetrisch dazu heftigst vertretenen „toleranten“ Positionen. Die höchste Emotionalität insgesamt (positiv wie negativ), die sich in über 800 Meldungen ausdrückt, ist insofern noch signifikanter, als sie im STANDARD stattfand, und nicht in anderen Medien, wo diesbezügliche Positionen sich noch wesentlich radikaler ausdrücken könnten, wie vermutet werden kann², die allerdings, anders als im STANDARD, dort zu keiner Verschriftlichung finden würden, aber möglicherweise eher in Wahlergebnissen.

² Ein vollständiger Ausdruck dieses STANDARD-Blogs vom 15. / 16. Juli 2013 liegt vor

2.2. Der kommende STEP 2025: Anmerkungen zum Zwischenstand

Soweit absehbar, soll die Bevölkerungsprognose für Wien – starker Bevölkerungszuwachs, Nachverdichtung – einen zentralen Ausgangspunkt für den neuen STEP 2025 bilden.

- Bevölkerungszuwachs und deren Abarbeitung sollte aber nicht das Hauptthema eines Stadtentwicklungsplans sein: Hier mutiert eine Rahmenbedingung zum „Ziel“, bevor die entsprechenden „Programme“ entwickelt, ausverhandelt und wenigstens in Ansätzen konkretisiert oder gar erprobt werden können.
- Die hohen möglichen Bevölkerungszuwächse bergen nicht nur eine Fülle von Problemen und fast unerfüllbaren Aufgaben, sie enthalten auch eine Menge von Konfliktpotential, das infolge der Nicht-Vorhersehbarkeit der Wirtschaftsentwicklung (Arbeitsplätze, Arbeitslosigkeit), der politischen Rahmenbedingungen (EU: Migration etc.; Österreich, z.B. Mietenrecht u. a.; Wien gesamt; aber auch Bezirke mit Ausländeranteil von 25 bis 40 %) heute noch nicht abschätzbar sein können.

Es entsteht der Eindruck, dass die Faktizität der „Prognose“ überschätzt bzw. überbetont wird: In der Unmöglichkeit, alle politischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen auf 10 Jahre hinaus abschätzen zu können, ist der erste Effekt dieses Zuwachs-Nachverdichtungs-Ansatzes vor allem darin zu sehen, dass die Grundstückspreise und Wohnkosten (Mieten, Eigentumswohnungen) zusätzlich in die Höhe getrieben werden und ein Widerstand der ansässigen Bevölkerung gegen „Zuwachs“ und „Nachverdichtung“ erzeugt wird, ohne dass überhaupt noch klar ist, was wo in welcher Weise möglich sein wird bzw. geplant ist. (siehe oben: Abschnitt 2.1)

Natürlich ist es ehrenvoll und schmeichelhaft, dass Wien so „beliebt“ ist, wie auch zahlreiche Studien und internationalen Wertungen zeigen, die allerdings überwiegend auf das mittlere und höhere Management sowie auf den gehobenen Städtetourismus zugeschnitten sind. Die spezifische und im Vergleich mit den meisten großen Städten seltene Qualität von Wien ist allerdings, dass der überwiegende Teil von Wien in seinen Lebensqualitäten tatsächlich für große Teile der Wiener Bevölkerung verfügbar ist.

Allerdings kann sich keine Metropole einen hohen Bevölkerungszuwachs ohne weiteres als „Verdienst“ auf die Fahnen schreiben, da seit mehreren Jahrzehnten die alten Push- und Pull-Theorien der Urbanisierung nicht mehr gelten: Die meisten Metropolen wachsen, obwohl es keine Arbeitsplätze, Ausbildungsmöglichkeiten und Wohnungen für die ärmeren zuwandernden „Massen“ gibt. Großstädte sind per se noch immer attraktiv für den aktiven und potentiell mobilen Teil der jüngeren Bevölkerung auch der aller-ärmsten Gruppen aus den armen Regionen. Demgegenüber waren die traditionellen Urbanisierungstheorien davon ausgegangen, dass Städte ihre Attraktivität einbüßen würden, wenn es dort keine – oder zu wenig – Arbeit gibt.¹

Wenn im Hinblick auf Bevölkerungszuwachs mehr gebaut kann, als bisher, so sind die ökonomischen Effekte durch Bautätigkeit im Großen (Infrastruktur, U-Bahn, Straßen, etc. und großflächiger Wohnbau) wie im Kleinen (Stadterneuerung, Dachbodenausbau, Wohnungsrenovierung und alle möglichen Nischenökonomien) keineswegs unwichtig, nur muss auch diese Bautätigkeit finanziert werden. Vor allem aber ist der Bausektor nicht in der

¹ Städtisches Bevölkerungswachstum bei zugleich stagnierender Wirtschaftsleistung wird auch als „Überurbanisierung“ bezeichnet.

Lage, Arbeitsplätze in innovativen und nachhaltigen Wirtschaftszweigen, Grundlagenforschung, Ausbildungsangebote, Lehrstellen etc. zu generieren, sowie die steigenden Sozialausgaben (durch Bevölkerungswachstum, Alterung der Bevölkerung etc.) zu finanzieren. Aus dem Geld, das seit 2008 in Bankenrettungen einerseits, in hektisches Immobilieninvestment andererseits geflossen (getreu dem Ratschlag einer Immobilienseite: „Lieber ein Zinshaus zu teuer gekauft, als das Geld in Aktien verloren“), hätte man aus ganz Europa ein nachhaltiges Silicon Valley machen bzw. „um 100 Milliarden US-Dollar weltweit die Verhältnisse in allen (!) Slums verbessern“ können; was demgegenüber tatsächlich erfolgte, war die weltweite Rettung von Banken um 11.000 Milliarden US-Dollar.²

Konkret könnte Wien bei einem moderateren, etwas selektiveren Wachstum – soweit beeinflussbar – für den Wirtschaftsstandort, aber auch für die Lebensbedingungen der Bezieher kleiner und kleinster Einkommen mehr gewinnen, als bei einem maximalen Wachstum.

- Die umfassendere „Nachhaltigkeit“ etwa ist ein Programm, das sich am ehesten in einer sozial, kulturell und ökologisch aufgeklärten Bevölkerung einer relativ wohlhabenden Stadt in die Wege leiten bzw. umsetzen lässt.
- Schon in den letzten Jahrzehnten war weltweit zu beobachten, dass in wirtschaftlichen Krisensituationen (realen oder von den Lobbies propagierten Krisen bei für zu gering gehaltenen Profitraten) ökologische und umfassendere nachhaltige Standards sofort zu Diskussion gestellt, ja auch offen bekämpft bzw. „zurückgeschraubt“ werden.

Die buchstäbliche „Rückständigkeit“ der österreichischen Raumordnung gegenüber fast allen anderen EU-Staaten erlaubt es ja kaum – bzw. umgekehrt erzwingt sie es auch nicht – regionale Entwicklungskonzepte zu erstellen und zu implementieren, wie sie insbesondere heute bei einem angenommenen Wachstum von Wien wie der gesamten Region wichtig wären. Für Wohnungsneubau am Stadtrand bzw. entlang der starken ÖV-Achsen in der Region wären solche durchsetzungsfähigen Planungen und Instrumente erforderlich.

Die dreistufige Grundstrategie für den als fix angenommenen Bevölkerungszuwachs in der Arbeitsgruppe Region wie auch in den anderen Arbeitsgruppen zum STEP 2025³ (zwar ohne jegliche Frage von Arbeitsplätzen, Infrastrukturkosten und sozialen Folgen...) erscheint insgesamt einleuchtend:

Themenbereich A: „Bekannte Potentiale zuerst und schneller entwickeln“

Themenbereich B: „Neue Stadtentwicklungsgebiete“

Themenbereich C: „Entwicklungen im Bestand“

Nunmehr geht es um die Qualität von Verfahren und Entwicklungsprojekten, um weiter gehende Bürgerbeteiligung und Qualitätssicherung. Zu A und B sind die Instrumente im Prinzip bekannt bzw. werden aktuell verstärkt kooperative Verfahren eingerichtet. Was die „Entwicklungen im Bestand“ – d.h. in Bezug auf das Auffangen des Bevölkerungszuwachses – betrifft, scheint man im Wesentlichen auf sog. „Nachverdichtung“ zu setzen (siehe Abschnitt 2.3). Für ein Verständnis und für die Abschätzung der Tauglichkeit der angesprochenen „Nachverdichtungsstrategien“⁴ ist es noch zu früh; sie sind auch kaum

² Sir Michael Marmot am 16. August 2013 bei der Eröffnung der Gesundheitsgespräche des Europäischen Forums Alpbach. KURIER, 17. Aug. 2013, S. 19

³ Zwischenberichte der Arbeitsgruppenleiterinnen und Arbeitsgruppenleiter - Stadtentwicklungsplan 2025 - Stand der Diskussion in den STEP Arbeitsgruppen, März 2013, Arbeitsgruppe „Region“, S. 26 bzw. vorher und nachher

⁴ A.a.O. S. 26 bzw. vorher und nachher

konkret ausgearbeitet. Mehrmals in der genannten Unterlage zum STEP 2025 werden aber auch Beispiele dafür gegeben, dass Aufstockungen wie auch Abbruch/Neubau in den konkreten bisherigen Projekten zumeist keinen nennenswerten Nettozuwachs an Wohnungen gebracht haben.

Was das Thema Wohnungsneubau betrifft, werden für die Zukunft auch noch die letzten, kleinen Quantitäten an Wohnungszuwachs aufsummiert, bis hin zu 3.600 Dachböden und 1.350 zusätzlichen Wohnungen durch die „Verdichtung im Einfamilienhausgebiet“. An anderen Stellen in den STEP-Arbeitsgruppen wurden auch einige hundert zusätzlich mögliche Neubauwohnungen in Kleingartengebieten gefunden.

Table 2 - Komponenten der Wohnstandortproduktion unter Berücksichtigung der Realisierungswahrscheinlichkeit bis 2035

Objektplanung und -errichtung (z.B. Seestadt Phase 1)	15.300
Baulandentwicklung (z.B. Körner Kaserne)	19.800
Städtebauliche Planung (z.B. Oberes Hausfeld)	31.500
Generelle Planung (z.B. Rothneusiedl)	24.900
Vor Planungsbeginn (z.B. Rendezvousberg)	3.400
Verdichtung ausgewählter Vorhaben und Projekte	4.100
Nutzung von Büropotentialen für Wohnzwecke	4.900
Nutzung von Betriebspotentialen für Wohnzwecke	2.700
Gebäudeweise Verdichtung (durch Abbruch und Neubau)	2.100
Gebäudeweise Umnutzung (Büro --> Wohnen)	1.800
Verdichtung Baulücken, Aufstockungen	8.800
Dachböden	3.600
Siedlungen (Gebäude) 1945 - 1970	5.900
Verdichtung im Einfamilienhausgebiet	1.350
Transformation	30.000
Weitere Stadterweiterung	37.850

Quelle: Eigene Berechnungen und Darstellung, MA 18⁵

Solche Aufstellungen erwecken den Eindruck einer Art „Zukunfts-Inventur“, bei der man sich erhofft, auch durch die Aufsummierung von Kleinbeträgen den Nettogewinn etwas erhöhen zu können.

„**Nutzbare Kleinpotentiale**“: so lautet die Sammelbezeichnung für allfällige „Nutzung von Baulücken, Aufstockungsmöglichkeiten, Kleinparzellen“.

In der Arbeitsgruppe „Forschung, Innovation...“ kam der warnende Hinweis, dass nicht im gesamten dicht bebauten Stadtgebiet eine Standard-Verdichtung mittels Wohnbau erfolgen soll, weil damit die wichtigen Flächen für innerstädtische Kleinbetriebe verloren gehen (wo derzeit noch eine entsprechende betriebliche Widmung vorhanden ist).⁶

- In der Obsession einer innerstädtischen Nachverdichtung allein mit Wohnungen / Wohnbau würden diese Flächen – im Sinne der ständig beschworenen Nutzungsmischung – unwiederbringlich verloren gehen: Forschung, Kleinbetriebe,

⁵ a.a.O., Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.“, S. 20

⁶ a.a.O., Arbeitsgruppe „Forschung, Innovation“, S. 88 bis 91

Dienstleistungen, Creative Industries, kleine Labors und Institute bzw. internationale Vertretungen im Umfeld der entsprechenden „Cluster“:

In dieser Arbeitsgruppe wurden folgende Ziele bzw. Programmpunkte genannt, die im Rahmen einer integrierten Stadterneuerung mit dem Wohnen bzw. Wohnbau abzustimmen sind⁷:

- „Wohnen und Arbeiten durchmischen“
- „Urbane Erdgeschosse für urbane Unternehmen sichern“
- „Gemischt genutzte Häuser entwickeln und fördern“
- „Gewerbeobjekte für Unternehmen erhalten“ (auch wenn sie sich noch so sehr für Abbruch und Wohnungsneu anbieten)
- „Unternehmensansiedlung erleichtern“
- „Durch innovative gemischt genutzte Objekte wie Co-working-Spaces, Werkstättenhäuser, Gewerbehöfe. u.ä. in innerstädtischen Lagen sollen Start-Ups und Klein(st)unternehmen (z.B. der Kreativwirtschaft) kostengünstige Flächen und kreative Milieus geboten werden. Anreize für Errichtung und Betrieb für Private z.B. aus der Immobilienwirtschaft bzw. PPP-Modelle sollen entwickelt werden.“
- „In Wohnbauförderung und städtebaulichen Wettbewerben Anreize für wohnergänzende Nutzungen setzen“
- „Evaluierung der Festlegungen zur Nutzungsmischung in der Wiener Bauordnung“⁸

Der Blick auf den großen Wohnungsbedarf lässt diese Nutzungen leicht in den Hintergrund treten, was ein schwerer Fehler für die Erhaltung und Weiterentwicklung zumindest jenes Ausmaßes an alter und neuer Nutzungsmischung, die städtische Qualitäten sichert:

- Für die Wirtschaftsstruktur von Wien ist dies auch deshalb wichtig, weil für viele dieser kreativen Zweige, Dienstleistungen, knowledge-basierten Kleinbetriebe die entsprechenden erforderlichen Vernetzungen und „kreativen Milieus“ am Stadtrand nicht vorhanden sind bzw. auch in neuen Entwicklungsgebieten nicht ohne weiteres erzeugt werden können. – Auch wenn wiederum dort ebenfalls die „Nutzungsmischung“ und die Ansiedlung von Betrieben ein Ziel ist.

Bevor also mit der Nachverdichtung durch Wohnbausubstanz begonnen wird, sind diese Fragen zu klären und integrierte Teilgebiets-Entwicklungspläne erforderlich.

- Im soeben angeführten Sinn sind daher Formulierungen wie die folgende einseitig bis generell falsch: „Transformation und Neustrukturierung bei nicht mehr benötigten Betriebsgebieten“⁹
- Dies alles wird aber für das dichte Stadtgebiet bzw. auch für die Übergangszonen zu neuen Entwicklungsgebieten erst vorweg in Konzepten, Zielpapieren, breiteren Diskussionen zu klären sein, bevor Entwicklungspläne, Umsetzungen bzw. ein kleinräumiges, qualitatives Bestandsmanagement beginnen kann.

⁷ a.a.O., Arbeitsgruppe „Forschung, Innovation“, S. 88 bis 91

⁸ a.a.O., Arbeitsgruppe „Forschung, Innovation“, S. 91

⁹ a.a.O., Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.“, S. 35

Das zweite, nicht minder wichtige Problem einer – auch qualitativ hochstehenden – Nachverdichtung neben dem Wegfall betrieblicher Flächen ist das „Weg-Sanieren“ von billigem Wohnraum.

- Hier ist der gesamte Komplex „Bestandsmanagement“ wichtig, der in der Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“ gut herauskommt.
- Dafür sollte – möglichst schon vor der Finalisierung des STEP 2025 – intensiv an Konzeptpapieren, Konkretisierungen, Verfahren etc. gearbeitet werden (zumindest in den Umrissen).

Von den stadträumlichen Qualitäten, lokalen Identitäten und der Auflockerung monotoner dichter Straßenzüge – von der „Lesbarkeit der Stadt“ her – sind auch Formulierungen wie die folgende von Grund auf falsch und strikt abzulehnen: keineswegs primär aus Nostalgiegründen, sondern ebenso sehr auch in einer zukunftsweisenden Perspektive: das damit nämlich heute die allerletzten Potentialflächen für die Zukunft verbraucht werden, als ob das stadträumliche Leitbild ein „brei-artiges Zu-Rinnen der Stadtstruktur“ wäre. Keine einzige westliche Großstadt in Europa, die etwas auf sich hält, geht in eine solche Richtung, die Wien allerdings schon längst beschritten hat:

- „sehr niedrige, veraltete oder nicht mehr benötigte Gebäude“ abreißen¹⁰⁾
- Was ist „veraltet“ oder „nicht mehr benötigt“...?
- Nicht wenige Kräfte in Wien sind ja nicht einmal imstande, die Bedeutung der „Schutzzone“ zu erkennen: sie fühlen sich entweder in ihrem Immobilien-Rendite-Kalkül oder in ihrer „künstlerischen Gestaltungsfreiheit“ durch die Bestimmungen der Schutzzone eingeschränkt.
- Ähnliches gilt auch für die Diskussionen um das UNESCO-Weltkultur-Erbe: Die Behauptung, dass Wien „nicht modern und offen genug“ wäre, weil jemand anderer meint, ein subalternes Wohnhochhaus auf den Gründen des Eislaufvereins würde den Zukunftsstandort Wien sichern.¹¹
- An einer anderen Stelle der STEP 2025-Arbeitsgruppen-Gespräche kommt auch die „Überbauung von Schulen“: ja, vielleicht, und warum eigentlich nicht, ebenso wie die „Überbauung von Bahnarealen“, was aber für Wohnbau zu teuer ist.

Etwas überraschend ist auch die Aussage in der STEP-Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.“, dass – anders als bei gewaltigen Bedarf an Wohnungsneubau für den prognostizierten Bevölkerungszuwachs – der „Bedarf von Büro- und Zentrumsnutzungen zu 100% durch vorgesehene Maßnahmen gedeckt (ist).“ – Diese Behauptung wird durch Abbildung 7 illustriert.¹²

¹⁰ a.a.O., Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.“, S. 40

¹¹ Zum Verständnis hilft hier nur mehr eine Verbindung von Adolf Loos, Karl Kraus und Sigmund Freud in Bezug auf die Wiener Neurose Nr. 1: „nicht modern genug zu sein“, und die Wiener Neurose Nr. 2: „eine feindliche Instanz von außen – wie die UNESCO-Kommission – habe Wien nichts auszurichten. In Wien ist auch eine Diskussion über die Bedeutung des größerflächigen gründerzeitlichen Baubestandes noch nicht wirklich angekommen. So kommt es, dass in Wien auch an stadträumlich strategischen Stellen unsägliche, auch architektonisch schlechte Dachausbauten genehmigt werden, wiederum aus Sorge Nr. 1 und 2, verbunden mit der dritten fast neurotischen Sorge, man könnte durch „Verbote“ Investoren verschrecken.

¹² a.a.O., Arbeitsgruppe „Wien 2-Mio.“, S. 22

Demgegenüber erscheint es heute als eher unwahrscheinlich, die Wiener Wirtschaftsentwicklung, die Standortanforderungen von großen Unternehmen für 2025 oder 2035 so weit abzuschätzen, dass eine solche Aussage überhaupt sinnvoll zu treffen ist.

In diesem Sektor gilt im Großen der ähnliche Befund, wie er zuvor für das Wegsanieren kleiner betrieblicher Räumlichkeiten, Gebäude und Flächen im dicht bebauten Stadtgebiet getroffen wurde: die Betriebsgebiete, Bürostandorte, Forschungscluster werden in Wien so aufgefüllt, und sei es mit Wohnen, dass bereits bei einer geringfügigen Vergrößerung dieser großen Nicht-Wohnungs-Institutionen entweder weit abgelegene Filialgründungen oder die Übersiedlung der gesamten Einrichtung notwendig ist. (Auf diese Weise wandern ja auch IBM, Bank Austria und andere Unternehmen quer durch Wien.)

Nicht alle dieser Fragen aus den STEP-Diskussionen haben unmittelbar mit dem Sektor Wohnen zu tun, sind aber Teil einer integrierten räumlichen Entwicklungsplanung, an der sich der Wohnbau und die auf die auf Sanierung von Wohnbauten konzentrierten Teile der Stadterneuerung beteiligen müssen. Und dies umso mehr, als das Ziel der Nutzungsmischung im Raum schwebt.

Nutzungsmischung im kleinen, definierten Umfang ist in Wohngebäuden möglich, wünschenswert und machbar. Im mittleren Maßstab ist auch heute – trotz der Entwicklung in Richtung von „nicht-störenden Betrieben – sowohl Nutzungsmischung wie auch Nutzungsflexibilität oft nicht möglich und sinnvoll. Nutzungsflexibilität in gemischt genutzten Gebäuden, die nicht konkret konsumiert wird und essentiell ist, kann zu Verteuerungen, suboptimalen Raumangeboten etc. führen.

Hier sind an den Schnittstellen von Wohnbau und Nicht-Wohnnutzungen noch eingehendere Forschungen sowie auch Experimentalbauten sinnvoll.

Jenseits einiger kritischer Anmerkungen zu den Prämissen von „Wachstum“ stellen die Diskussionen in den STEP-Arbeitsgruppen eine neue Qualität der stadtentwicklungspolitischen Diskussion dar.

Einige Beispiele aus der STEP 2025-Diskussion der Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“ sollen hier abschließend in Erinnerung angeführt werden, in der ohnedies die MA 50, der Wohnfonds Wien, die Stadterneuerung und die MD-BD führend vertreten waren:

- „Qualitätssichernde Bewilligungsverfahren“¹³
- „Etablierung eines Monitoring-Systems“ im Bestandsmanagement u.v.a.¹⁴
- Flächenwidmungs- und Bebauungsplan „ungenügend“ → Frage nach zusätzlichen Instrumenten mit „Anreizen“ und „Zwang“¹⁵
- „Entwicklungsleitlinien, Katalog, Masterplan“ für das bebauten Gebiet¹⁶
- „Masterplan Gründerzeit“ bzw. „stadtteilbezogene Entwicklungsleitlinien“
- Und schließlich: **„Elemente eines umfassenden Bestandsmanagements“**¹⁷.

¹³ a.a.O., Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“, S. 51

¹⁴ a.a.O., Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“, S. 52

¹⁵ a.a.O., Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“, S. 54

¹⁶ a.a.O., Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“, S. 55

¹⁷ a.a.O., Arbeitsgruppe „Bestandsentwicklung und Bestandsmanagement“, S. 73

2.3. Der Wiener „städtebauliche Grundkonsens“ und neue Ausverhandlungen

Zum Begriff „Städtebaulicher Grundkonsens“¹

Allein schon die Begriffsprägung „städtebaulicher Grundkonsens“ würde – als These – eine umfangreichere Betrachtung erfordern.

In aller Kürze ist damit gemeint, dass es in jeder Stadt – weit unterhalb der städtebaulichen Instrumente und Verfahren, und ebenso weit unterhalb der konkreten Diskurse und Wertungen, wie sie z.B. in Wettbewerben und Planungsverfahren wirksam werden – einen überwiegend nicht ausgesprochenen „Sockel“ von Bildern, Überzeugungen und Erklärungen gibt, der mit den städtebaulichen und architektonischen Entwicklungen in einer Stadt, mit den jeweils dominanten Personen und Positionen etc. zusammenhängt.

In einer vergleichbaren Weise argumentiert ein führender Architekturtheoretiker, Kenneth Frampton² in Bezug auf Architekturqualität: diese setze primär eine lokale oder regionale „architektonische Kultur“ als Konsens und als Anstrengung einer jeweils führenden lokalen Gruppe von Bauträgern, Architekten, PolitikerInnen u.a. voraus, die zusammen erst eine breitere Architekturqualität in einer Stadt – oder einer Region – möglich machen, abgesehen von qualitätsvollen Einzelprojekten von singulären Architekturbüros, „Avantgardisten“ bzw. „Star-ArchitektInnen“.

Mit der Konstruktion des „urbanistischen Grundkonsenses“ ist die Hypothese verbunden, dass wesentliche Entscheidungen in der Stadtplanung und städtebaulich jeweils bevorzugte Formen (sowie der Ausschluss anderer bereits möglicher Optionen) in einer Stadt – hier also Wien – sich einem komplexen historischen und aktuellen kulturellen, wirtschaftlichen und auch zivilgesellschaftlichen Sockel verdanken.

Wenn man auch nicht behaupten kann, dass dieser urbanistische Grundkonsens lediglich „unbewusst“ wirkt, so gilt dennoch, dass – aus verschiedenartigen Gründen – nur Teile davon fachlich bzw. stadtpolitisch bewusst artikuliert, diskutiert und verhandelt werden (können).

Um einige Beispiele zu nennen:

- Wer quer durch die Stadt Zürich fährt, kann sehr schnell erkennen, dass die neue Architektur bzw. die städtebaulichen Lösungen bis heute offensichtlich von den Paradigmen einer abgemilderten (regionalisierten) „Modernität“ bestimmt sind, so dass historisierende oder gar „postmoderne“ Züge ebenso wenig zum Tragen gekommen sind, wie auch eine Häufung von „ganz schlechter“ Architektur. In Zürich ist vieles möglich, aber nicht alles wird gemacht, und nicht alles wird erlaubt, so könnte man sagen. Oder anders: In Zürich kann nicht viel passieren, weder im ganz außerordentlichen, noch im ganz negativen architektonischen oder städtebaulichen

¹ Oder müsste es eher „stadträumlicher Grundkonsens“ heißen? - Die Qualitäten des Stadtraums sind den Qualitäten des Städtebaus übergeordnet und umfassen auch nicht-architektonische, „noch nicht städtebauliche“ Dimensionen: Belebtheit, tolerierte Verhaltensweisen und Sicherheit der öffentlichen Räume, ein bestimmter „Zustand“ der Straßen und Parks (z. B. die für jede Großstadt spezifische Toleranz gegenüber Verwahrlosung, Vandalismus, „Schmutz“ etc. – Es gibt z.B. Städte in Dänemark, die keine Abfallkübeln im öffentlichen Raum haben: der „Grundkonsens“ scheint dort zu sein, dass man im öffentlichen Raum keinen Abfall produziert, und wenn, dann diesen in der Handtasche mit nach Hause nimmt...

² in einem Gespräch mit dem Verfasser; 30. Nov. 2008, London

Sinn. – Die Quellen für diesen hypothetisch formulierten urbanistischen Grundkonsens in Zürich – quer über alle stattfindenden Auseinandersetzungen hinweg – sind so zahlreich, wie in jeder Stadt: In Zürich sind sie vermutlich unter anderem bestimmt von schwächeren feudalen Traditionen, von einer protestantischen Ethik, von einer Aufnahme der abgemilderten architektonischen Moderne, wie sie einem praktischen „Schweizer“ Sinn entsprach, von einer „Moderne“, die hier weniger „revolutionär“, vielmehr in Richtung eines „zivilisatorischen Fortschritts“ interpretiert wurde, als genereller Anspruch an ein „gehobenes“ und zugleich „schlichtes“ Niveau in Grafik, Design, Produktgestaltung wie in Architektur etc.; und nicht zuletzt aus der Abwesenheit von zwei Weltkriegen, als Zürich das Exil vieler europäischer Künstler war, was ein über die Stadt hinausreichendes, „modernes“ Selbstbewusstsein mit begründete etc. etc.

- Ein zweites beliebig herausgegriffenes Beispiel: Amsterdam definiert sich selbst ohne Zweifel als „moderne“ Stadt: Dies bezieht sich einerseits auf zeitgenössische Lebensstile, die Toleranz gegen Subkulturen bzw. „Szenen“, andererseits auf extrem fortschrittliche Formen der Stadtverwaltung und der Stadtplanung sowie auf ein auch international anerkanntes hohes durchschnittliches Niveau von Architektur, aber zusätzlich mit einer breiten Spitze in den aktuellen Formen von Städtebau und Architektur. Der urbanistische Grundkonsens von Amsterdam trennt aber viel klarer und auch selbstbewusster die Wertschätzung und absolute Erhaltung der alten Stadt mit ihren Grachten, Brücken, Giebelhäusern, traditionellen Lokalen, Geschäftsportalen gegenüber den neuen architektonischen Projekten und städtebaulichen Entwicklungen außerhalb der historischen Kernstadt. Daher sind viele der neuen Stadtteile „zeitgenössischer“, um nicht zu sagen „zukunftsweisender“ als vergleichbare Entwicklungen in Wien, während die traditionellen Teile von Amsterdam ebenfalls selbstbewusster und zweifelsfreier geschätzt und geschützt werden, als die vergleichbaren Bestände in Wien (jenseits der k.-und-k.Touristen-Denkmäler).

Amsterdam hat also keinen Anteil an der spezifisch Wienerischen „Neurose“, nicht „modern genug“ zu sein. Moderne Gebäude in der historischen Grachtenstadt gibt es durchaus, aber auch sie vermitteln eine höhere „Modernität“ als die meisten Wiener Inserts im dicht bebauten Stadtgebiet, nehmen aber zwanglos einige Bezüge zur Tradition auf: in der dezenten Materialwahl (durchaus auch Beton, Stahl und Glas), in den Bauhöhen, in einem gewissen Minimalismus von Gestaltungselementen etc. Sie können dabei auf eine spezifische Stärke der lokalen „architektonischen Kultur“ aufbauen, für die die Niederlande insgesamt bekannt sind. Das für Wien typische Spektrum unglaublich banaler oder auch „kühner“ Dachausbauten, unbedarfte Aufstockungen, unmotiviert Vor- und Rücksprünge und insgesamt meist relativ dürftiger Neubauten im Gefolge von Hausabbrüchen etc. finden sich in Amsterdam kaum.

- Ähnliches gilt jeweils lokal differenziert für Paris, London oder Barcelona, drei Städten, denen es gewiss nicht an extravaganten neuen Architekturformen mangelt, die aber insgesamt auf einem anderen urbanistischen Grundkonsens beruhen, auch einer anderen, überwiegend strengeren Bauordnung (weshalb auch die in Wien beliebte Berufung auf die städtebaulichen Leistungen von Barcelona von Vielen, denen die Wiener Bauordnung zu restriktiv ist, sachlich unzutreffend ist). In allen drei Städten – ebenso wie in Amsterdam oder Zürich – findet sich auch nicht eine vergleichbare und fortdauernde „Kriterienlosigkeit“ in der Situierung und Gestaltung von Hochhäusern.

Diese Anmerkungen sollten aber hier nicht besonders „kritisch“ in Bezug auf Wien verstanden werden, vielmehr als Hinweis auf die Frage der jeweils wirksamen, aber eher unausgesprochenen lokalen Übereinkünfte, mit der daran anschließenden Frage, wie sich die in Wien geltenden, informellen Übereinkünfte über das „Städtische“, über städtebauliche Formen und Wertigkeiten beschreiben ließen, die sich dann letztlich auch in der spezifischen Ausprägung von Planungsinstrumenten und der Ausgestaltung von Verfahren wiederfinden, Im Gegenzug lässt sich sagen, dass das Fehlen städtebaulicher Konzepte im glücklichen Fall zu hybriden Ausprägungen von Teilräumen führt, wie etwa der Uferzone des Donaukanals auf der Seite der Leopoldstadt, zwischen Salztorbrücke (Raiffeisen) und Aspernbrücke (Uniqua/Urania), mit einer Abfolge von IBM, einem großen Nachkriegsgemeindebau, einem 60er-Jahre-Bürobau, Hans Holleins und Jean Nouvels einander zugeneigten Gebäuden, einem gelben Gründerzeithaus, einem gemeinnützigen Objekt mit dem Almdudler-Schriftzug am Dach, und unterhalb davon eine Uferzone mit Graffiti, Imbissbuden etc.: ein echter „Wiener Charme“, den kein „städtebauliches Konzept“ hätte erzeugen können; das Ganze auch auf der Basis einer „unvollständigen“ Bombenzerstörung dieses Uferabschnitts.

Gibt es den von ArchitektInnen und ExpertInnen postulierten Wiener „Missing Link Städtebau“^{3?}

Einer der Ausgangspunkte für den Versuch, einen in Wien wirksamen „städtebaulichen Grundkonsens“ zu rekonstruieren, war die Frage, warum es im Wiener Planungssystem diese „instrumentelle Lücke“ im mittleren räumlichen Maßstab gibt: D.h., dass zwischen dem an sich schon wenig bindenden Stadtentwicklungsplan und dem parzellenscharfen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan kein formelles, ja kaum ein informelles Planungsinstrument existiert: also keine Bezirksentwicklungskonzepte und -pläne (mehr), keine Teilgebietskonzepte, wenn man von einzelnen städtebaulichen Wettbewerben, „Masterplänen“ absieht, bzw. von den 13 „Zielgebieten“, die der letzte STEP 2005 ausgewiesen hatte (wobei man auch dort die Frage stellen konnte: Was gilt im weitaus größeren Teil von Wien: „zwischen“ bzw. „neben“ den Zielgebieten?⁴).

- Der Stadtentwicklungsplan (STEP) war von Anfang an (1984) ein sehr allgemeines und für konkrete Projekte und stadträumliche Formationen unverbindliches Dokument.
- Das einzige für Bebauungen wie für Freiräume verbindliche Plandokument ist der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan.

In den 1980er Jahren gab es allerdings Bezirksentwicklungskonzepte und -pläne. Darüber hinaus wurden zusätzliche Bezirksgestaltungskonzepte durch die MA 19 erarbeitet, die auf Vorstudien wie auf einer intensiven Auseinandersetzung über die großen Raumfiguren eines

³ der vielleicht noch treffender als „Missing Link Stadtraum“ bezeichnet werden sollte, also nicht so sehr die Anordnungen von Baulichkeiten und Zwischenräumen, als die Achtsamkeit auf die jeweiligen stadträumlichen Qualitäten insgesamt...

⁴ Auch innerhalb der Zielgebiete konnten überwiegend keine konsistenten stadträumlichen Leitbilder entwickelt werden, so dass sich z.B. der Erdberger Mais von einem befreiten, offenen „Potential-Areal“ in wenigen Jahren zu einem immer dichter bebauten Fleckerlteppich mit kaum erkennbaren zusammenhängenden Raumqualitäten entwickelt hat (was aber erst im Einzelnen zu diskutieren und zu bewerten wäre).

Bezirktes beruhten. Dies betraf die Typologien von Teilräumen, das Vorhandensein oder ein Mangel an Akzenten, Potentiale für höhere Bebauungen etc.

Man ließ sie auslaufen, da sie von Grundeigentümern, Architekten, aber auch von der lokalen Politik als Einschränkungen der Freiheitsgrade erwünschter / beliebiger (!?) Bebauungen gesehen wurden. Wenig überzeugende Begründungen für das Auslaufen dieser Bestandsaufnahmen, Raum-Reflexionen und Entwicklungskonzepte waren: dass die Bezirksgrenzen vielfach keine für den Raumzusammenhang relevanten Grenzen darstellten (aber dafür hätte man ja ganz leicht „kooperativ“ die Raumübergänge zwischen den Bezirken einbeziehen können); oder dass der Aufwand zu hoch sei und diese Entwicklungspläne schnell veralteten (aber dazu hätte man nur dies tun müssen, was von der Planung ohnedies zu fordern wäre: die laufende Fortschreibung, Evaluierung, das Monitoring der Entwicklung von Teilräumen etc.).

Erst in jüngster Zeit ist wieder ein Bewusstsein von der positiven Bedeutung qualitätsvoller Stadträume und städtebaulicher Konfigurationen entstanden⁵. Die Qualitäten von Straßenräumen und Plätzen, übergeordneten Grünraumverbindungen konnten letztlich auch von der Sache nicht Gegenstand der „kleinen“ städtebaulichen Verfahren im Vorfeld von Bauträgerwettbewerben sein, da sich die diesbezüglichen städtebaulichen Projekte primär auf die jeweiligen Grundstücke und Bauplätze beziehen sollten.

Die Erhebungen im Vorfeld der Erstellung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne konnten bzw. können nur zum Teil die städtebauliche Lücke im Wiener Planungssystem decken.

Im übrigen war das Zwischenspiel eines „projekt-orientierten“ Ansatzes in der Entwicklung von städtischen Teilräumen in den 1980er und frühen 1990er Jahren durchaus Teil eines breiteren stadtplanerischen Konsenses in einer Reihe europäischer Großstädte bzw. in der internationalen Planungstheorie und städtebaulichen Praxis. Dieser „projektorientierte“ – oder auch „strategische“ Planungsansatz wurde von prominenten Urbanisten vertreten und war eine (versuchte) Antwort auf die Einsicht bzw. die Erfahrung, dass großflächige Transformationen von Stadträumen nur sehr schwer zu planen und umzusetzen waren. Dementsprechend wurden „entwicklungsleitende“ Einzelprojekte favorisiert, mittels derer konkrete Impulse und positive Folgewirkungen auf das jeweilige stadträumliche Umfeld durch den relativ sparsamen Einsatz der Mittel erzielt werden sollten. (Als diesbezügliche Beispiele ließe sich etwa die Bücherei am Urban-Loritz-Platz/Gürtel anführen, einschließlich der nicht unumstrittenen Überdachung, die aber gemeinsam diesen Raum und den Übergang zur nahe gelegenen Stadthalle definieren.

Die städtebauliche Lücke im Planungssystem wurde durch den starken bestehenden urbanistischen Grundkonsens ermöglicht bzw. abgemildert

Das „Missing Link Städtebau“ im Wiener Planungssystem – d.h. im stadtplanerischen Instrumentarium – ist im Kern aber keineswegs ein bloßer Mangel an Einsicht und Umsicht: Vielmehr waren in der Nachkriegszeit – bis 1990 und darüber hinaus – vier Paradigmen des Wiener „urbanistischen Grundkonsenses“ sehr stark und im wesentlichen ausreichend:

⁵ So tauchen in den Diskussionen der Arbeitsgruppen zum neuen STEP 2025 zum ersten Mal wieder Teilgebiets-Konzepte und -Pläne als wünschenswerte Option auf. (siehe auch oben: Abschnitt 2.2)

- I. Die gründerzeitliche – sowie auch ältere, in Resten barocke und biedermeierliche – Raum- und Baustruktur, die für das gesamte dicht gebaute Stadtgebiet unangefochten den Rahmen für Projekte und Interventionen definierte;
- II. Die zwischen 1920 und 1934 in unwahrscheinlich kurzer Zeit erarbeiteten Konzepte der Wiener Kommunalpolitik, die über den reinen Wohnungsbau (60.000 Gemeindewohnungen) hinaus eine starke städtebauliche Dimension hatten, was bis heute nicht entsprechend erkannt worden ist: Grundprinzip war eine subtile Einfügung in die jeweils bestehende städtebauliche Struktur, die bewusste und auch „glückliche“ Ablehnung von Architektur und Städtebau der „Moderne“, also weitgehende Bewahrung der Straßenräume mit kleinen Variationen der Randbebauung, aber größeren Blöcken mit grünen Innenhöfen und sozialer Infrastruktur, sowie eine der jeweiligen Lage entsprechende städtebauliche Ausprägung (in einer gestalterischen Bandbreite zwischen dezenten Einfügungen und der Akzentuierung von stadträumlichen Knotenpunkten mit zumeist sehr innovativen und bis heute tragfähigen Raumbildungen: etwa Rabenhof, George-Washington-Hof, Sandleiten oder Friedrich-Engels-Platz und dutzende andere herausragende und nicht allgemein bekannte Projekte, auf die der dominante Karl-Marx-Hof bis heute die Sicht etwas verstellt hat).
- III. Für die Stadterweiterungen der 1960er bis 1980er und frühen 1990er Jahre galten – in einem breiteren europäischen Konsens – im wesentlichen die städtebaulichen und architektonischen Paradigmen der „Moderne“, d.h. in der spezifischen Wiener Ausprägung einer „sanften“, abgemilderten Nachkriegsmoderne. Auch hier kann man von einem wirksamen „urbanistischen Grundkonsens“ sprechen, der in Verbindung mit einer starken Typisierung der Wohnungen, der Formen der freistehenden Wohnblöcke und der Architekturformen stand. Verstärkt wurde diese Typisierung durch die Bauproduktion mittels eines einfachen Betonfertigteil-Systems. – Soweit der Wohnbau der Gemeinde Wien und die gemeinnützigen Wohnbauträger mit Bundesförderung (Wohnhaus-Wiederaufbau-Fonds, Bundes-Wohn-und-Siedlungs-Fonds) Neubauten im dicht bebauten Stadtgebiet errichteten, handelte es sich um Adaptionen der Typologien der Stadterweiterung auf kleinere oder mittelgroße Bauplätze, worauf Daniel Glaser sehr pointiert hingewiesen hat.⁶
- IV. Mit dem Programm der Wiener „Sanften Stadterneuerung“ – Förderungsschienen, Wohnstraßen, der Einrichtung von Gebietsbetreuungen 1974 und verstärkt mit der Gründung des Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF) 1984 – entwickelte sich unabhängig von der Planung eine vierte Säule des Wiener „urbanistischen Grundkonsenses“. Sie erforderte wiederum keine grundsätzlichen städtebaulichen Auseinandersetzungen, da das Straßennetz und die groben Blockstrukturen nicht zur Diskussion standen. Daran änderte auch die sog. „Blocksanierung“ nichts Grundsätzliches, da es sich im wesentlichen um einen neuen „kleinen Städtebau“ in städtebaulich im Großen definierten Raumfiguren handelte. – Auch die 1972 begründeten „Schutzzonen“ und „Ensembles“ fügten sich naturgemäß in die historischen Raumstrukturen ein und erforderten damit keine weiter reichende städtebauliche Planung.

⁶ D.h. der Rück-Import von für die Stadterweiterung entwickelten Wohnbau-Typologien ins dicht bebaute Stadtgebiet: Daniel Glaser: Freie Räume. Strategien für den Wiener Block, Sonderzahl, Wien 2011, S. 68

Die wenigen, ganz großen „Inserts“ wurden wiederum innerhalb eines anderen Segments des europäischen Grundkonsenses von architektonischen Großprojekten abgewickelt: Internationales Konferenzzentrum, Stadthalle, neues AKH⁷, ORF-Zentrum am Königberg. Im reduzierteren Maßstab gehören dazu auch verschiedene Neubaukomplexe von Versicherungen (Handeskai, Adalbert-Stifter-Straße), aber auch „Übergangsprojekte“ im Wohnbau, die versuchten, die Additivität von Baublöcken mit „Abstandsgrün“ zu größeren Konfigurationen zu bündeln (Schöpfwerk, Rennbahnweg, Wiener Flur, oder auch der bis heute erfolgreiche Wohnpark Alt Erlaa).

Trendwende und Brüchigkeit dieses „urbanistischen Grundkonsens“ seit 1990/2000

Nun lässt sich für Wien sagen, dass es in Bezug auf den Wohnbau einen sehr anspruchsvollen wohnungspolitischen, architektur- und freiraum-bezogenen „Grundkonsens“ gibt, den das Ressort Wohnen mit Einführung der Bauträgerwettbewerbe und des Grundstücksbeirats entwickelt und aufgebaut – und in den letzten Jahren noch beträchtlich erweitert bzw. verfeinert – hat. Dieses Instrumentarium deckt die Wohnqualitäten bzw. Architekturqualitäten ab, kann aber die maßstäblich größeren Dimensionen ganzer Stadtteile nicht voll abdecken (Wienerberg, Monte Laa, Erdberger Mais, Brünnerstraße).

Es hat in Wien sehr wohl einen „städtebaulichen Grundkonsens“ gegeben, der in vielen Teilen der Stadt noch immer im Ansatz wirksam ist, wenngleich er von Developern, Grundeigentümern sowie an „großzügigerem“ Neubau und an neuen baulichen Konfigurationen und „Freiheitsgraden“ interessierten ArchitektInnen und Bauingenieuren immer wieder in Frage gestellt wird.

Mit den städtebaulichen Herausforderungen durch das Projekt einer ab 1988 geplanten Weltausstellung für 1995, mit der Ostöffnung, sowie im Einklang mit internationalen Trends in Architektur und Städtebau wurden ab 1990 die Grenzen der oben umrissenen Paradigmen des Wiener „urbanistischen Grundkonsens“ spürbar:

- Nachdem schon in den 1970er Jahren städtebauliche Projekte wie die Großfeldsiedlung oder das Schöpfwerk in den Medien kritisiert worden waren („Schlafstadt“/ „Betonwüste“ etc.), entwickelte sich ab 1990 eine – eher fachlich konzentrierte – Kritik an aktuellen Entwicklungsprojekten, verbunden mit der Suche nach neuen stadträumlichen und städtebaulichen Modellen.
- Exemplarisch für einen neuen städtebaulichen Aufbruch waren die Planungen für das Weltausstellungsgelände und dessen „Nachnutzung“, die Donaacity (sozusagen eine „Nachnutzung ohne Vornutzung“) wie die Planungen für die Areale Nordbahnhof, Kagran-Donaufeld, Marchegger Ast u.a., mit dem damals einsamen Höhepunkt des Projekts von Rüdiger Lainer für das Flugfeld Aspern.

Die folgende Praxis führte allerdings nicht ganz zu jenem erwarteten städtebaulichen Aufbruch und war überwiegend von einem Investoren- bzw. Developer-dominierten, etwas konventionelleren Städtebau bestimmt: so lautet jedenfalls der Befund jener Runde der 20, die in den Gesprächen des Magazins QUER über die städtebauliche Zukunft Wiens diskutierten (→ siehe im folgenden Abschnitt 3.2).

⁷ Auch wenn zur Zeit der Ausschreibung des AKH-Wettbewerbs international bereits wieder erste Signale zur Abkehr von den „großen Maschinen“ im Hochschul-, Verwaltungs- und Krankenhaus-Bau zu hören waren.

Dazu gehört auch der Druck von Grundeigentümern, Developern, Bauträgern und „innovativen ArchitektInnen“ – aber auch von Teilen der Planung – auf eine „Freigabe“ der gründerzeitlichen Raum- und Baustruktur, was zu zunehmenden Abbrüchen und häufig architektonisch wenig innovativen Neubauten führte, die zumeist mit Aufzonen bzw. maximaler Ausnutzung durch niedrige Geschosshöhen, Dachaufbauten sowie den Wegfall von gemischt genutzten Gründerzeithäusern und alten gewerblichen Objekten verbunden waren.

Was die gründerzeitliche Stadtstruktur – und deren Gebäudesubstanz – betrifft, zeigen sich Grundwidersprüche zwischen Erhaltung, partieller Transformation und Wünschen nach großflächigerem Neubau. Sie sind in einer mangelnden bzw. labilen fachlichen und politischen Einschätzung der Bedeutung dieser Raumstrukturen und Gebäudesubstanz begründet. Hier spielen mehrere Faktoren herein:

- Die „Wiener Grundneurose“, nicht „modern genug“ zu sein.
- Der zunehmende Druck in Richtung Verdichtung.
- Neue Anforderungen an eine Ausweitung von Grün- und Freiflächen in den dicht bebauten Gründerzeitgebieten, ein Programm, das allerdings mit der ins Auge gefassten „Nachverdichtung“ nicht leicht in Einklang zu bringen ist. – Bzw. insgesamt die Ökologisierung der Stadtentwicklung wie das „Smart-City“-Programm.

Dazu gehören aber auch – man könnte fast sagen: „bewusst“ – geringe Anstrengungen, die technische und wirtschaftliche Erhaltungsfähigkeit der gründerzeitlichen – und sogar der barocken, biedermeierlichen – Bausubstanz auf eine objektivere und breitere Wissensbasis zu stellen und deutlicher von Investmentinteressen und der Kalkulation höherer Grundrenten bzw. Immobiliengewinne zu unterscheiden.

Qualitätsinitiativen, Instrumente und Verfahren im geförderten Wohnbau

Parallel zu den genannten städtebaulichen Ansätzen und Defiziten hat der Wiener geförderte Wohnbau insgesamt sehr erfolgreiche eigene Modelle der Projektentwicklung und der Förderungsbedingungen eingerichtet und sukzessive verfeinert, die hier nicht referiert werden müssen: Betonte Förderung von neuer Architektur, im Einklang mit allen anderen hohen Qualitätskriterien, wie sie mit dem „4-Säulen-Modell“ praktiziert werden.

Allerdings wird hier die These vertreten, dass bei größeren neuen Entwicklungsprojekten, die nicht innerhalb des „urbanistischen Grundkonsenses“, d.h. in stadträumlich weitgehend definierten Gebieten situiert werden können, das „Missing Link Städtebau“ deutlicher aufbricht. Auch unter Einbeziehung städtebaulicher Kriterien können Bauträgerwettbewerbe die Entwicklungsplanung für Teilräume nur teilweise kompensieren.

Die Vielfalt von qualitativ hervorragenden Projekten des geförderten Wohnbaus, mit breiter Streuung von Architekturkonzepten, ArchitektInnen, GrünraumplanerInnen etc. funktioniert am besten, soweit es sich – kleinere oder auch größere – Einfügungen innerhalb bereits funktionierender und ansprechender Stadträume handelt. Soweit es sich um große neue Entwicklungsgebiete oder auch um stadträumlich dominante Einzelprojekte entlang von Hauptstraßen, U-Bahntrassen etc. handelt, reichen die bisherigen Planungsansätze nicht immer aus, wobei es auch hier hervorragende Beispiele gibt: siehe Artec/Czech/Neuwirth an der U2; die Kagranner Spange / Kagranner Idylle; European 9 - Oase 22 in Neu Stadlau von „st.uek“ (2007-2013) u.a.m.

Schlussfolgerung: Gebrauchswerte im alltäglichen Stadtleben, Atmosphären, Eignung für soziale Kontakte (und/oder auch legitimen Rückzug) etc. sollten vermehrt Gegenstand von Beobachtungen, Gesprächen, Feed-Backs – einschließlich von Evaluierungen bisheriger Planungen – sein, um allmählich neue Stadträume entwickeln zu können.

„Missing Link Städtebau“ heißt: Nicht so sehr die Konfiguration von Gebäuden ist das zentrale Thema (wie der Begriff „Städtebau“ fälschlich nahe legt), sondern die Wahrnehmung, Auseinandersetzung und Gestaltung von Stadt-RÄUMEN und Raumqualitäten auf den verschiedenen Ebenen: von Funktionen, Gebrauchswerten über die Sparsamkeit des Mitteleinsatzes bis zur Ästhetik und den Wohlfühlfaktoren.

Aktuelle Phase neuer Ausverhandlungen auf vielen Ebenen

Wir befinden uns gesamtgesellschaftlich seit einigen Jahren in einer Phase der verdichteten Auseinandersetzungen über zahlreiche bisher mehr oder weniger „normale“, „konsensuale“, tradierten Positionen, Konzepte und Wertigkeiten. Dies betrifft gleichermaßen technologische, soziale, ökologische, ökonomische, kulturelle und auch moralische Parameter.

Im engeren Sinn gehören dazu auch zentrale Wiener kommunalpolitische Positionen, wie die Eckpfeiler der sozialen Wohnungspolitik, der Integration wie der kommunalen Dienste insgesamt.

Wie sich alle diese gesamtgesellschaftlich relevanten „neuen Ausverhandlungen“ entwickeln und welche Konsequenzen bzw. Einflüsse dies auf den „urbanistischen Grundkonsens“, die räumlichen Lay-outs und Gestaltungen im Städtebau haben wird, wären gesonderte Themen.

Seit einiger Zeit wird vermehrt die Vorstellung von genuin „urbanen“ Qualitäten und dichterem städtischen Raumqualitäten auch in neuen Entwicklungsgebieten artikuliert. Insbesondere in „Transdanubien“ können viele Wohnprojekte als „Inseln“ beschrieben werden. Hier werden großmaßstäbliche Raumbilder und neue städtebauliche Konzepte gefordert, die wesentliche Qualitäten der Grün- und Freiräume bewahren oder noch ausbauen, aber auch den aktuellen Anforderungen nach Verdichtung auf den knapper werdenden Baugebieten gerecht werden. (→ Abschnitt 3.1.)

Zu überprüfen wird sein, ob der Befund von Beobachtern, Praktikern und Kritikern zutrifft, dass jenseits der qualitätssichernden Verfahren im geförderten Wohnbau die Schnittstellen zwischen Wohnbau und Architektur einerseits, Stadtraumqualität und Städtebau andererseits eine intensivere Aufmerksamkeit und Feineinstellung benötigen. (siehe dazu auch Abschnitt 3.3 zu einer neuen Aufwertung von „Straße“ und „Platz“ auch in zentrumsfernen Entwicklungsgebieten sowie Strategien und Programme zur Aufwertung und Attraktivierung lokaler Zentren auch außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes.)

Die relativ ausführliche Lektüre und Kommentierung der im Juli 2013 publizierten Gespräche des Magazins QUER (→ Abschnitt 3.2) erscheint geeignet, offensichtliche bzw. häufig latente stadtplanerische und städtebauliche Fragen und Kritikpunkte beispielhaft zu thematisieren.

3. Schnittstellen zwischen Stadtraum/Städtebau und Wohnen/Wohnbau

3.1. Schnittstellen Wohnbau / Städtebau und Stadtraum

Annäherung von Seiten des Wohnbau wie des Städtebaus

Wenn Daniel Glaser „für die Entwicklung innovativer Bebauungsstrukturen in der ‚Wiener Block‘-Typologie“ die Grundvoraussetzung formuliert, dass „eine Annäherung von zwei Seiten – von Seiten des Städtebaus und von Seiten des Wohnbaus – nötig“ ist¹, so gilt dies ebenso für die Konzeption und Planung von neuen Entwicklungsgebieten, aber auch für innovative Wohnbauprojekte im kleineren und mittleren Maßstab.

Der geförderte Wohnbau hat über die Instrumente und Verfahren der Bauträgerwettbewerbe bzw. des Grundstücksbeirats eine außerordentliche Qualität entwickelt, die aber insbesondere für größere Areale in Zukunft eine stärkere Auseinandersetzung mit städtebaulichen Fragen bzw. Konzepten erfordern. Dies soll als Ausgangsthese den folgenden Abschnitten 3.2 bis 3.6 vorangestellt werden.

Insofern könnte man die Ausführungen von Glaser dahingehend erweitern: dass die Schnittstelle zwischen Wohnbau und Städtebau auch für neue Entwicklungsgebiete einer teilweise ergänzenden und korrigierenden Überprüfung bedarf.

In eine solche Richtung geht auch ein großer Teil der kritischen Äußerungen zu den städtebaulichen Konzepten von Entwicklungsgebieten, wie sie im folgenden Abschnitt 3.2. entlang der Gespräche des QUER-Magazins referiert und kommentiert werden.

Das Programm für die innovative Transformation von gründerzeitlichen Blockstrukturen bündelt Glaser in zwei Strategien:

- „Komplexität braucht Freiräume“ und
- „Neue Raumstrukturen sind Räume mit Sinn.“²

Eine wichtige Beobachtung ist hier zunächst, dass „sowohl bei großmaßstäblichen Wohnbauten in Stadterweiterungsgebieten, als auch bei kleinmaßstäblichen Baulückenverbauungen im ‚Wiener Block‘, sehr ähnliche Wohnungen, in Bezug auf Wohnungsgrößen, Ausstattung und Grundrisslösungen produziert“ werden.

Da bei stadträumlich noch nicht definierten Wohnbauprojekten in Entwicklungsgebieten der Spielraum für die Wohn- und Architekturformen relativ groß ist, gilt dort – quasi symmetrisch zu den dicht bebauten Stadtgebieten – der umgekehrte Befund von städtebaulichen Schwachstellen: d.h. eine relative Beliebigkeit der Raumformen und eine Ungeklärtheit, welche stadträumlichen Qualitäten über die Wohnbauten und zugeordneten Grün- und Freiflächen hinaus hier realisiert werden sollen.

Dieser latent kritische Befund gilt allerdings nur dann, wenn diese neuen Entwicklungsgebiete mehr und anderes sein sollen, als die Addition, das Nebeneinander von anspruchsvollen, mehr oder weniger gelingenden Wohnprojekten.³ In diesem Fall stellen sich Fragen

¹ Daniel Glaser: Freie Räume. Strategien für den Wiener Block, Sonderzahl, Wien 2011, S. 68

² Glaser, a.a.O., S. 68

³ Siehe im Folgenden Lorenzo De Chiffre zu den „Wohninseln“.

nach den Typen von Stadträumen, nach einer lage-entsprechenden Form von „Städtischem“ (um nicht von „Urbanität“ zu sprechen): nach den Raumbildern und alltagspraktischen Raumqualitäten.

In den Abschnitten 3.3. und 3.4. werden solche stadträumlichen und städtebaulichen Fragen in zwei Richtungen entwickelt:

- dass es auch in zentrumsfernen Stadtteilen um so etwas wie die „Wiedereinführung“ von attraktiven und alltagstauglichen Straßenräumen – zumindest in den Grundfiguren der lokalen Stadträume – geht (Abschnitt 3.3.),
- und weiter, dass die Attraktivierung, Aufwertung und auch partielle Verdichtung der jeweiligen lokalen Zentren auch außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes einen wesentlichen Beitrag zur stadträumlichen Qualität leisten soll (Abschnitt 3.4.).

Dies erfordert vor (bzw. „oberhalb“ von) kooperativen Planungsverfahren und städtebaulichen Wettbewerben für neue Entwicklungsgebiete zuallererst eine Auseinandersetzung über die in solchen Stadtteilen vorstellbaren und erwünschten Stadtraum-Qualitäten, Raumbilder und Raumformen, noch vor der städtebaulichen und architektonischen Konkretisierung.

Gerade die in den QUER-Gesprächen so heftig - wenn auch nur sehr allgemein kritisierten - beiden Areale des Nordbahnhofes und der Seestadt Aspern weisen darauf hin, dass hier ein doppelter Widerspruch im stadträumlichen Denken und in der städtebaulichen Definition bestehen könnte:

- a) In beiden Fällen handelt es sich nicht um grüne Stadtrandsiedlungen mit etwas verdichteten Bauweisen, vielmehr um höchstrangig durch U-Bahnlinien erschlossene Entwicklungsgebiete.
- b) Darüber hinaus bestand hier der deutliche Anspruch, nicht „Siedlungen“ oder „Wohnhausanlagen“ zu schaffen, vielmehr neue städtische Räume, also „Stadt“ im strikteren Sinn.

Dies wird nicht zuletzt auch im Hinblick auf die aktuellen Ziele einer Nachverdichtung für den zu erwartenden Bevölkerungszuwachs relevant.

Wenn die beiden Areale Nordbahnhof und Seestadt Aspern stadträumlich bereits im Großen und Ganzen definiert sind, kann man die Frage stellen, wie die weitere Entwicklung auf den noch offeneren Flächen städtebaulich justiert werden kann, aber vor allem, ob bzw. welche Schlussfolgerungen für die Planung weiterer Stadtentwicklungsgebiete abzuleiten wären.

Man könnte dieses Thema auch so formulieren, dass im Sinne der Entwicklung innovativer Bebauungsstrukturen im dicht bebauten Stadtgebiet hier traditionell eine städtebauliche Über-Determination besteht, während es für die neuen Entwicklungsgebiete eine Art von stadträumlicher und städtebaulicher Unter-Determination gibt.

Eine kurze historische Begründung dafür wurde – jenseits einer Feststellung von allfälligen „Planungsfehlern“ – im Abschnitt zum Wiener „urbanistischen Grundkonsens“ (Abschnitt 2.3) ausgeführt.

Eine Reihe von Prämissen und Schlussfolgerungen von Daniel Glaser mit dem Fokus auf die Blockstrukturen im dicht bebauten Stadtgebiet können durchaus auch für den Wohnbau bzw. Städtebau in peripheren Entwicklungsgebieten und Übergangszonen überprüft bzw. angewendet werden:

„Der gegenwärtige Begriff von Innovation im Wohnbau ist sehr eng gefasst, denn er richtet den Fokus zu sehr auf technologische und räumliche Verbesserungen (Passivhausstandard, mehr Wohnfläche, mehr privater Freiraum, mehr Gemeinschaftseinrichtungen, usw.). Fasst man hingegen den Begriff von Innovation breiter und erweitert man ihn um soziale, politische und organisatorische Aspekte, so wird dadurch auch eine Entkoppelung von Innovation und höheren Investitionen möglich.“⁴

In der Seestadt Aspern sind solche Potentiale im Ansatz bereits einbezogen worden, etwa in der Förderung von „Baugruppen“, in weitergehenden „Smart-City“-Ansätzen etc.

Im Zusammenhang mit den Szenarien des neuen STEP 2025, die von den Postulaten eines beträchtlichen Bevölkerungszuwachses und mit daraus folgenden Programmen einer „Nachverdichtung“ sowohl im dicht bebauten Stadtgebiet wie auch in Übergangszonen und neuen Entwicklungsgebieten ausgehen, wird es durchaus zutreffen, wenn Daniel Glaser postuliert:

„In Zukunft wird Innovation differenzierter beurteilt werden müssen und es wird nötig sein, dass neue Formen des Zusammenlebens, neue Formen von Eigentum, neue Formen von Privatheit und neue Verteilungsmechanismen entwickelt werden und so mehr Wohnqualität bei weniger Fläche möglich ist.“⁵

Das im Abschnitt 3.3. kurz vorgestellte Wohnprojekt „PaN-Wohnpark“ am Nordbahnhof zielt in mehreren Aspekten in eine solche Richtung.⁶ In diesem Wohnkomplex sind einige stadträumliche und städtebauliche Dimensionen im Ansatz realisiert: die Verbindung der Programmierung des Wohnens mit einer städtebaulichen Konfiguration, eine Reihe kleiner, aber sehr präziser städtischer Qualitäten entlang der Straße, einschließlich der Schaffung eines ebenfalls städtischen kleinen Platzes zwischen den drei Wohngebäuden und als Übergang zur Straße. Hier werden also im Rahmen eines Siegerprojekts im Bauträgerwettbewerb genuine stadträumliche Dimensionen realisiert und mit der spezifischen Programmierung des Wohnens und der architektonischen Ausprägung realisiert.

Sehr allgemein – aber grundsätzlich – soll damit eine Richtung angesprochen werden, der Artikulation der „Schnittstellen“, „strukturellen Kopplungen“ bzw. der Verbindung von Architektur und Stadtraum eine neue Aufmerksamkeit zu widmen.

Solche Ansätze können darin bestehen, für konkrete stadträumliche Kontexte sehr spezifische Projekte in der Verbindung von Architektur/Wohnbau und Städtebau/Stadtraum zu entwickeln, sollen aber vielleicht noch allgemeiner so verstanden werden, dass für neue Entwicklungsgebiete und „städtischere“ Wohnformen auch geeignete variationsfähige „Typologien“ entworfen, diskutiert und erprobt werden.

Innovative Typologien mit Spielräumen in der Anwendung erscheinen relevanter, als ästhetisch variierte Additionen von Einzellösungen.

So wird es beispielsweise sehr schwer sein, etwa für Loggien ständig neue Formen zu erfinden, da nun einmal die Fragen der Belichtung der dahinter liegenden Wohnräume, die Möglichkeiten zur Aufstellung eines Tisches für mehrere Personen oder eines Liegestuhls,

⁴ Glaser, a.a.O., S. 69

⁵ Glaser, a.a.O., S. 69

⁶ „PaN-Wohnpark“ der Architekten Werner Neuwirth (Wien), Ballmoos Krucker (Zürich) und Sergison Bates architects (London) sowie Anna Detzhofer, Freiraumplanung (Wien), Bauträger: NEUES LEBEN Gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H.

die optimale Anordnung und Dimensionierung von Pflanzentrögen etc. nicht jene unerschöpfliche „Loggien-Kreativität“ erlauben, wie sie gerne praktiziert wird.

Durchaus „innovativ“ wäre es auch, wenn für die Erdgeschosszonen entlang der – als neuer, städtischerer Straßentyp ausgebildeten – Hauptwege in neuen Entwicklungsgebieten optimierte Lösungen entwickelt werden, die zwar gestalterisch viele Spielräume erlauben, aber in wichtigen stadträumlichen Funktionsbedingungen und Atmosphären nicht zu beliebigen Formen führen. Die in diesen Erdgeschoßzonen stattfindenden Nutzungen, Beschriftungen, individueller Schmuck, Auslagengestaltung etc. – und die jeweils unterschiedliche Klientel – werden ausreichende Vielfalt, Buntheit und „urbane Dichte“ ergeben.

Was neue Wohnprojekte betrifft, könnte es sein, dass sich hier der „Städtebau“ häufig und zu stark bzw. zu früh auf die Bebauung konzentriert, und zuwenig auf den jeweiligen Stadtraum insgesamt.

Bei frei stehenden Wohnbebauungen hat dieser auf Architekturformen konzentrierte „Städtebau“ durch die Einbeziehung von Landschafts-, Grün- bzw. FreiraumplanerInnen eine hohe Qualität auf den einzelnen Bauplätzen erreicht. Die zusammenhängenden Qualitäten dieser Stadträume lassen sich aber nicht nur bauplatzbezogen entwickeln bzw. definieren.

Dies wäre aber erst im Einzelnen entlang von zahlreichen und unterschiedlichen Wohnprojekten bzw. Stadträumen zu untersuchen, zu diskutieren und zu bewerten.

Auch im Hinblick auf zusammenhängende Grün- und Freiraum-Verbindungen ist von ExpertInnen die oft zu stark parzellierte Planung der einzelnen Bauplätze kritisch kommentiert worden.

Hier müssen einzelne Wohnprojekte – oder auch Bauträgerwettbewerbe – Aufgaben übernehmen, die letztlich bereits im stadträumlichen und städtebaulichen Vorfeld zu definieren wären.

Ohne kreativen Input von Bildern – als konkretes Anschauungsmaterial und Basis für Diskussionen, Machbarkeitsüberlegungen, Kalkulationen und Suche nach Alternativen bzw. Optimierungen – erscheint es auch kaum möglich, rein „kooperativ“ die Raumbilder, das räumliche „Grundgerüst“ und die vorstellbaren Atmosphären zu entwickeln.

Daran knüpfen sich auch die Fragen der Verbindung und des „Timings“ von Ideenwettbewerben, kreativen Raumentwürfen und dazwischen geschalteten Beratungen in kooperativen Verfahren.

Was eine neue „kooperative Ästhetik“ von Stadträumen betrifft, drückt dies vielleicht ein Satz von Gregory Bateson aus: „Ästhetik ist die Aufmerksamkeit für das Muster, das verbindet.“ (aus: Wo Engel zögern, ...).

Sehr einfach, aber durchaus konkret umreißt ein kurzer Text auf einer Immobilienseite der Frankfurter Allgemeinen Zeitung⁷ einige Parameter für die Anhebung der Qualitäten von „Großsiedlungen“, die durchaus auch für neue Entwicklungsgebiete gelten können: nicht nur mittels hochrangiger ÖV-Verbindungen, „auch baulich müssen die Randlagen näher an die Innenstadt rücken: Durch ein Mehr an Urbanität. Die Monostrukturen müssen aufgebrochen und eine Nutzungsvielfalt muss geschaffen werden. Dies bringt auch die Chance auf mehr soziale Durchmischung. Durch sinnvolle Nachverdichtung, durch die Ansiedlung von Gewerbe und Wohnungseigentumsangeboten wird eine neue Wohnklientel angesprochen.

⁷ Stefanie Frensch: Die Großsiedlung als Stadtkapital, in: FAZ vom 16. August 2013, S. 41

Bei Sanierungen sollte Raum für unterschiedliche Lebensphasen und Lebenswünsche geschaffen werden. [...] Wichtig ist darüber hinaus, das Wohnfeld und das Wohlbefinden der Bewohner zu verbessern. Dies muss Aufgabe eines kontinuierlichen Quartiersmanagements sein.“

Hier könnte man auch die abschließende oder weiterführende Frage stellen: Welche räumlichen kleinen Reserven und größeren baulichen Flexibilitäten werden in neuen Entwicklungsgebieten heute eingeplant, um spätere Nutzungs-Transformationen und allfällige „Nachverdichtungen“ zu ermöglichen, einen robusten Rahmen für individuelle Aneignungen zu bieten und damit indirekt urbane Atmosphären zu fördern?

Neue Wohnprojekte als „Inseln“ innerhalb von Entwicklungsgebieten

Die Kritik am Wiener Städtebau und die Feststellung eines Fehlens übergreifender stadträumlicher Konzepte in den QUER-Gesprächen und die verstreuten Aussagen im neuen Heft „werk, bauen + wohnen“ 7/8-2013 gehen in eine ähnliche Richtung, die dadurch an Gewicht bekommen, als sie von einem jeweils ganz unterschiedlichen Kreis von ExpertInnen des Städtebaus und ArchitektInnen geäußert werden.

Gewiss ist dabei die Frage zu stellen, ob es sich dabei „nur“ um eine „idée fixe“, um singuläre, elitär-fachliche Positionen handelt, oder ob diese kritische Befunde von allgemeinerer Relevanz sind?

Das Heft „Wien“ der Zeitschrift „werk, bauen + wohnen 7/8-2013“ behandelt die Stadtentwicklung in Transdanubien sowie einige prominente Wohnprojekte im 21. und 22. Bezirk.

Im Beitrag „Archipel der Wohnbauinseln“ thematisiert Lorenzo De Chiffre den halb-autonomen Charakter von Wohnbauprojekten als „Inseln“.⁸

Mit dem Titel „Archipel der Wohnbauinseln“ werden drei Aussagen verknüpft:

- (1) eine relative Monofunktionalität der Anlagen mit dem Schwergewicht auf Wohnen,
- (2) zugleich aber auch eine bestimmte städtebauliche Konfiguration: räumlich mehr oder weniger abgeschlossen und vom unmittelbaren Umfeld getrennt,
- (3) sowie die Spezifität von Transdanubien insgesamt als „Archipel“, eine Ansammlung von „Inseln“ mit dünneren Zwischenräumen.⁹

Während einzelne Aussagen in diesem Heft den Insel-Charakter“ der verschiedenen Stadtentwicklungs- bzw. Wohnbauprojekte eher kritisch sehen, postuliert der Vorspann diesen Inselcharakter zunächst eher neutral-deskriptiv bzw. als positive Besonderheit dieses Stadtraums „über der Donau“:

„Anhand von Wohnbauanlagen in der auffallend heterogenen Stadtlandschaft Transdanubiens geht dieser Beitrag der Idee der Wohnbauinsel als Metapher und als Konzept zur Schaffung eines eigenständigen Ortes in einem räumlich uneinheitlichen Kontext nach.“

⁸ Heft „Wien“ der Zeitschrift „werk, bauen + wohnen 7/8-2013, S. 25

⁹ Archipel: Meeresregion mit vielen relativ nahe gelegenen Inseln. Der Begriff Archipel bezeichnet aber nicht allein die zusammenliegenden Inseln, sondern auch das zwischen den Inseln und Inselgruppen liegende Meeresgebiet (nach: Wikipedia; Zugriff 21-07-2013)

Im kurzen historischen Rückblick auf den kommunalen Wohnbau der späten 1960er und frühen 1970er Jahre führt De Chiffre die relative Autonomie von Wohnbauprojekten auf die Wiener Tradition der Zwischenkriegszeit und den grundsätzlichen Ansatz des Wiener sozialen Wohnbaus zurück.

Beispielhaft werden aber auch zwei prominente Projekte, die den Städtebau und die Wohnbautypologie der ersten Stadterweiterungen seit den 1950er Jahren programmatisch überwinden wollten, als „riesige Wohnbauinseln“ bezeichnet: der Wohnpark Alt-Erlaa und das Schöpfwerk.¹⁰

„Urbane Stadträume“?

Zum Wohnpark Alt-Erlaa und zum Schöpfwerk merkt De Chiffre nur kurz an: „**Aus heutiger Sicht verpassten es zwar beide, urbane Stadträume zu definieren**, verkörpern aber Ideen, die noch immer bedeutsam sind.“¹¹

Wie im allgemein verbreiteten planerischen und städtebaulichen Diskurs der letzten zwei oder drei Jahrzehnte wird auch hier das nicht weiter begründete normative Postulat einer „Urbanität“ als Ziel eingeführt.

Insofern dieses Argument auch aktuell wirksam ist (siehe auch Abschnitt 3.2.: die QUER-Gespräche), sollte es einer eingehenderen Prüfung und Diskussion unterzogen werden, d.h.: Auf welchen Prämissen soll die stadträumliche und städtebauliche Planung der künftigen Stadtentwicklungsgebiete und Projekte aufbauen, wenn es dabei um ein „Mehr“ an genuin „städtischer“ Qualität geht?

- De Chiffre versteht auch den akuten geförderten Wohnbau im Rahmen der Baurägerwettbewerbe als Schaffung von „Standorten innerhalb neuer Wohnbauinseln“.¹²
- Dieser Ansatz wird im Folgenden mit dem Zwischentitel „Autonome Inseln“ fortgeführt, etwa in Bezug auf „die 2011 fertiggestellte Insel auf dem früheren Bombardier-Areal (...)“

„Doch wegen der insgesamt weit höheren Dichte im Neubaugebiet findet keine Verschmelzung mit der Umgebung statt. Das Resultat ist eine zweifache Fragmentierung: erstens zwischen den Inseln und der umliegenden Bebauung sowie zweitens zwischen den einzelnen Teilen auf der Insel selbst. Innerhalb der Anlage ist der übergeordnete öffentliche Raum auf die Restflächen zwischen den einzelnen Bauplätzen reduziert; das einzige >verbindende< Element ist ein Weg, der durch die L- bzw. U-förmigen Gebäude verläuft.“¹³

¹⁰ Heft „Wien“ der Zeitschrift „werk, bauen + wohnen 7/8-2013, S. 25

¹¹ a.a.O. S. 25

¹² a.a.O., S. 25

¹³ a.a.O., S. 27

„Gegliederte Großform“

Der nächste Abschnitt im Beitrag von De Chiffre trägt den Titel „**Gegliederte Großform**“.

Hier ist dieser Bezug relevant nur für die Frage, ob und wie das als General-Diagnose behauptete Missing Link Städtebau bzw. der „fehlende städtische Charakter“ neuer Entwicklungsgebiete und Projekte präziser artikuliert werden könnte bzw. sollte:

„Natürlich gibt es in Wien nicht nur Wohnbauanlagen in Form solcher fragmentierter Inseln. Ein weniger oft, aber immer wieder gewähltes Prinzip ist die zusammenhängende Großform als Basis für die Planung. Sie bietet einen räumlichen Rahmen, der die unterschiedlichen Ansätze der Bauträger zusammenbringt. Ein überzeugendes Beispiel dafür ist die kürzlich von Studio UEK erstellte >Oase 22< in Stadlau.“¹⁴

In der Folge werden kurz die Gemeinsamkeiten und Unterschiede von >Oase 22< zur Autofreien Mustersiedlung und zur Frauen-Werk-Stadt angesprochen. (...)

„Diese Art von Großform ist im Prinzip eine Weiterentwicklung der für Wien bedeutsamen Wohnhof-Typologie. Obwohl sie unmittelbar als allgemein plausibles Prinzip für neue Wohnbauinseln gesehen werden könnte, kann diese Typologie nicht als Rezept für Wohnbauinseln herangezogen werden. Vielmehr ist es die immanente räumlich-architektonische Kohärenz, die den Großformbegriff in diesem Zusammenhang interessant macht.“¹⁵

Hier geht De Chiffre von Oswald Mathias Ungers aus, der „Großformen im Wohnungsbau“ schon 1966 propagiert hatte.

Daran knüpft sich eine ambivalente Einschätzung im Hinblick auf das weitgehend unbestimmte Postulat des „urbanen Raumes“:

„Die meisten der kürzlich im Wiener Nordosten erstellten Wohnbauinseln sind als Stadtstücke zu fragmentiert; aufgrund ihrer sich wiederholenden Ähnlichkeit der Bauformen bilden sie keinen überzeugenden urbanen Raum. Dennoch sind innerhalb der übergeordneten Wohnbauinseln einzelne Bauten zu finden, die eine besondere Präsenz aufweisen.“¹⁶

Als diesbezügliche Beispiele bringt De Chiffre – unter der Überschrift „Durchlässiger Block“ – zwei Projekte: das Projekt von Werner Neuwirth auf dem Bombardier-Areal sowie „eine weitere aktuelle Wohninsel, die >Kagranner Spange<.“ (...) „Dieser Ansatz lässt sich als Zeichen der Großzügigkeit gegenüber den benachbarten Wohnbebauungen verstehen, die diese Anlagen mitbenutzen können. Eine für den Wiener Wohnbau unübliche Verschmelzung mit dem Kontext wird so ermöglicht.“¹⁷

De Chiffre schließt sich im Folgenden der Forderung von Ungers an, dass „Übereinkunft nur zu erreichen (ist), wenn fundamentale Prinzipien der Architektur artikuliert werden: Typologie, Morphologie, Materialität, Konstruktion sowie Form und Qualität der

¹⁴ a.a.O., S. 27

¹⁵ a.a.O., S. 27

¹⁶ a.a.O., S. 27

¹⁷ a.a.O., S. 29

Zwischenräume.“ – Als Beispiel dazu beschreibt De Chiffre kurz das Projekt „Wohnen am Mühlgrund“.¹⁸

In der Schlussfolgerung des Beitrags postuliert De Chiffre für künftige Entwicklungsgebiete und Wohnprojekte zwei Kriterien, die über „bloße Wohninseln“ hinausreichen:

„einen Ort für eine Gemeinschaft zu schaffen und gleichzeitig Verbindungen zur Umgebung herzustellen, der er auch selbst angehört.“¹⁹

Dabei bleibt aber offen, ob damit auch die andere – von ihm selbst artikulierte – **Forderung nach „überzeugenden urbanen Räumen“** abgedeckt ist?

- Eher hat man den Eindruck, dass damit zwei Anforderungen an qualifiziertere und kontextualisiertere „Wohninseln“ formuliert werden:

Wenn ArchitektInnen nicht nur GestalterInnen von Projekten, Gebäuden und Freiflächen sind, sondern auch „urbane Seismographen“ – was sicher nicht ganz falsch ist, so sind diese Ausführungen ebenso wie die im Heft von „werk“ folgenden Statements und ebenso die in den QUER-Gesprächen getroffene Kritik am realen (Wiener) Städtebau Zeichen einer „Unruhe“ und einer noch offenen, unbestimmten Artikulation von „anderen Bildern“ und weiter reichenden Funktionsweisen für neu zu schaffende städtische Räume.

- ArchitektInnen sind zwar keine „StadtplanerInnen“, und auch nicht ohne Weiteres ExpertInnen des Städtebaus.
- Es gibt aber erstens – und besonders in Wien – die Profession des Urbanismus und des Städtebaus nur in ersten neuen Ansätzen, und zweitens werden Stadträume eben konkret durch die Summe von einzelnen „Projekten“ realisiert und definiert.

Damit kommt wiederum eine der Grundthesen der vorliegenden Studie zum Ausdruck: Dass der Wohnbau – und in Wien weitgehend der geförderte Wohnbau – mit sehr hohen qualitativen Ansprüchen bzw. realen Erfolgen betrieben wird, dass aber aus den Eigengesetzlichkeiten des Wohnbaus und der entsprechenden architektonischen und städtebaulichen Konzepte im Kleinen noch nicht die gesuchten „Stadträume“ insgesamt geschaffen werden können. – Es bleibt ein Missing Link Stadtraum bzw. Städtebau.

- Da aber solche gesuchten Stadtraum-Bilder und städtebaulichen Konzepte auch nicht „von oben“ kommen, und am allerwenigsten von einem STEP / Stadtentwicklungsplan kommen können (was auch gar nicht dessen Aufgabe sein kann), ist der Wohnbau herausgefordert, an der weiterreichenden stadträumlichen Definition und städtebaulichen Konzeption für seine Projekte mitzuwirken.
- Diesbezüglich lautet die These, dass dies im Rahmen der Bauträgerwettbewerbe gewissermaßen zu spät kommt und – ebenfalls in der genuinen Logik dieses Instruments – nicht die „Stadt-Ideen“, Raumbilder, zusammenhängenden Stadtraumqualitäten definieren kann. Dies würde konkret bedeuten, dass es um eine sowohl engere, wie zugleich weiter reichende Kooperation zwischen Planung, Städtebau und Wohnbau geht.
- Für diesbezügliche Grundfragen und „Visionen“ kommen auch die kooperativen Verfahren allein gewissermaßen „zu spät“, wenngleich „übergeordnete Ideen“ und

¹⁸ a.a.O., S. 29

¹⁹ a.a.O., S. 29

Raumbilder – in den QUER-Gesprächen ist von einer fehlenden „Meta-Ebene“ die Rede – wiederum nur im Dialog mit konkreten Projekten entwickelt werden können.

- Man könnte dies auch – entsprechend dem Postulat eines „urbanistischen Grundkonsenses“, der in Wien erfolgreich wirksam war – als eine notwendige Phase neuer „Ausverhandlungen“ verstehen. (siehe Abschnitt 2.3)

Schnittstelle / Kupplung zwischen Architektur und Stadtraum / Städtebau

In einem Gespräch, das im Wien-Heft von „werk, bauen + wohnen 7/8 – 2013“ abgedruckt ist, geht es um die Besonderheiten und die „Experimentierfelder“ im „Planen und Bauen in Transdanubien“.²⁰

Aus Anlass einer offenbar geplanten Nachverdichtung mittels Hochhäusern im Umfeld des Kagraner „Donauzentrums“ meint Bernd Vlay, dass dies „eine interessante Mutation des introvertierten Mall-Typus erwarten lässt. Entstehen wird wohl nicht die klassische Innenstadtdlandschaft, sondern ein urbaner Pol im Dialog zwischen suburbanen Strukturen und innerstädtischer Dichte.“²¹

Bei aller Offenheit und dem Plädoyer für Experimente stellt Bernd Vlay aber entschieden fest:

„Wir wären gut beraten, die bestehenden Spiel- und Freiräume als Anlass für neue Planungsstrategien zu nehmen. Was derzeit fehlt, ist eine Kupplung zwischen einem übergreifenden Städtebaukonzept und der Architektur als Einzelprojekt.“²²

Auf die Nachfrage der Redaktion wird auf den Fortschritt durch die neuen zweistufigen Bauträgerwettbewerbe verwiesen, wobei Sabine Pollak meint, dass für den angesprochenen weiter reichenden Städtebau die Areale der Bauträgerwettbewerbe zu klein sind.

Bernd Vlay fordert eine „Entspezialisierung zwischen den Verantwortlichen für die Infrastruktur und für den öffentlichen Raum sowie die Architektur“ (und bringt ein Beispiel einer getrennt von anderen Dimensionen geplanten Straßenbahnlinie auf Stützen) mit „interdisziplinären Gremien“, die gemeinsam über Raumkonzepte, öffentliche Räume etc. nachdenken.²³

Informelle Diskurse organisieren

Fast alle Aussagen, Diskurse zu diesen stadträumlichen, städtebaulichen Defiziten, Kritiken und „Visionen“ finden derzeit eher am Rande bzw. außerhalb der konkreten planerischen Tätigkeiten bzw. Architekturentwürfe und Umsetzungen statt:

- Verstreut – und sicher oft auch sehr grundsätzlich, aber wiederum nicht zusammenhängend und kontinuierlich – finden solche Diskurse auch in den Beiräten, Jurys, in

²⁰ Experimentierfelder: Planen und Bauen in Transdanubien. Sabine Pollak und Bernd Vlay im Gespräch mit Caspar Schärer und Roland Züger, Heft „Wien“ der Zeitschrift „werk, bauen + wohnen 7/8-2013, S. 32 ff.

²¹ a.a.O., S. 33

²² a.a.O. S. 34

²³ a.a.O., S. 35

den Ausschreibungsvorbereitungen von Wettbewerben, in den Diskursen der kooperativen Verfahren statt.

- Am schärfsten, aber wiederum unverbunden und ohne Arbeit der Zuspitzung oder gar „Synthese“ findet diese Ebene der Auseinandersetzung aber in den informellen Gesprächen der Akteure, der ArchitektInnen „unter sich“ statt.
- Die konkreten Projekte und die Bearbeitungen von Wettbewerben und von Bauaufträgen sind das eine; das Darüber-hinaus-Schauen, die vielen kleinen empirischen Wahrnehmungen und Beobachtungen, aber auch die Umrissse von „anderen Bildern“ finden in den kleinen informellen Foren des fast privaten Gesprächs außerhalb der „Berufstätigkeit“ statt.

Eine mögliche Schlussfolgerung lautet, diese Thematisierungen nicht punktuellen Diskussionsveranstaltungen, den Herausgebern einer Zeitschriftennummer oder einzelnen Zeitschriften-Artikeln²⁴ allein zu überlassen, sondern den insbesondere auf den Wohnbau fokussierten urbanistischen Diskurs auch zu fördern, zu moderieren, ihm mehr Kohärenz, Kontinuität und Wirksamkeit zu verleihen.

- Eine spezifische Form solcher wohnbau-bezogener urbanistischer Diskurse wären im Prinzip auch Evaluierungen: aber weder im klassischen Paradigma der Überprüfung der Erreichung oder Nicht-Erreichung von zuvor formulierter „Ziele“, vielmehr in Formen der Beobachtung von Stadtraumveränderungen, in der Aufzeichnung der Benützungs- und Aneignungsprozesse etc.
- Die im Zwischenfeld zwischen Politik, planender Verwaltung, Fachressorts, ArchitektInnen, Kulturschaffenden, Publizisten thematisierte „urbanistische Unruhe“ besteht gegenwärtig gerade darin, dass deutliche Defizite artikuliert werden, dass aber umgekehrt dazu keine klaren, positiven und übergreifenden städtebaulichen „Ziele“ formuliert werden können. Und am allerwenigsten wären solche „konsensual“, mit Ausnahme einiger „Dauerbrenner“ wie Nutzungsmischung, Flexibilität, Robustheit.

Schlussfolgerungen zu den Schnittstellen zwischen Wohnbau und Planung / Städtebau

Wesentliche Errungenschaften der modernen Gesellschaft beruhen darauf, dass seit dem 19. Jahrhundert zunehmend eine „funktionale Ausdifferenzierung“ der Gesellschaft in „Teil-Systeme“ stattgefunden hat (gebündelt im gesamten Werk von Niklas Luhmann). Die betrifft zunächst die großen „Systeme“ wie Wirtschaft, Recht, Wissenschaft, Politik, Kunst etc., spiegelt sich in der Folge auch in der Ausdifferenzierung der Felder von Politik und Verwaltung.

Die Formen und das Ausmaß von „Eigenlogiken“ und „strukturellen Kopplungen“ zwischen diesen Systemen interessiert hier nur insofern, als kommunale Wohnungspolitik und Wohnbau ein traditionelles Ressort darstellen, ebenso wie die Stadtplanung.

Über die formelle Aufgabenteilung hinaus stellte ein historisch ausgeprägter „urbaner“ und „urbanistischer (stadträumlicher und städtebaulicher) Grundkonsens“ die Grundlage für operationsfähige Trennungen ebenso wie für notwendige Querbezüge dar. (siehe Abschnitt 2.3 zum „städtebaulichen Grundkonsens“)

²⁴ Qualifizierte Beiträge zum Städtebau in den Medien kommen kaum mehr vor, wenn sie mehr sein sollen, als Berichte über Konflikte oder Werbung bzw. PR für aktuelle Projekte...

Die bis in die 1990er Jahre etablierten Formen von Wohnen, Wohnbau entsprachen weitgehend den jeweils geltenden städtebaulichen Formen: sowohl im dicht bebauten Stadtgebiet („Wiener Gründerzeitstadt“, Stadterneuerung) wie in den Lebens-, Raum- und Bebauungsformen der Stadterweiterung.

Seither finden wichtige neue Ausverhandlungen zwischen Stadtraum, Städtebau, Ökologie, Wohn- und Lebensformen, Entwicklungen der Architektur etc. statt.

Die in der vorliegenden knappen Studie letztlich nicht zu beantwortende Frage betrifft die Gültigkeit bzw. die Erweiterung der etablierten Arbeitsteilungen zwischen Wohnbau und Städtebau.

Die gesamte Materie Stadterneuerung lag immer an einer komplexen Schnittstelle zwischen Städtebau, Wohnbau, lokaler Betriebsstruktur, Grün- und Freiraumgestaltung etc., aber noch innerhalb eines mehr oder weniger gültigen „urbanistischen Grundkonsenses“.

Für die Planung neuer „Entwicklungsgebiete“ sowie für planerische und bauliche Interventionen außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes sind sowohl der Wohnbau wie der Städtebau – bzw. die stadträumliche Entwicklungsplanung – vor neue Aufgaben gestellt, wo mit neuen Planungsverfahren, der Formulierung neuer Raumbilder experimentiert werden muss.

Die einfache Arbeitsteilung – Errichtung von Wohnbauten auf der Basis eines beschlossenen Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes – genügt nicht mehr für die Gestaltung von Stadträumen.

Die Frage, die sich stellt, ist die Nachjustierung dieser formellen und auch sinnvollen Arbeitsteilung. Kooperative Planungsverfahren ebenso wie Bauträgerwettbewerbe sind diesbezügliche Verfahren: Wie lassen sich diese künftig gestalten, ohne dass ständig „alles mit allem“ zu tun hat, und ohne dass der künftige Stadtraum zum „kooperativen Kompromiss“ dessen wird, worauf sich alle Beteiligten am leichtesten einigen können?

Was sich jedenfalls als Zwischen-Resümee zu den behaupteten stadträumlichen bzw. städtebaulichen Defiziten feststellen lässt, ist eine weithin verbreitete, aber (noch) nicht konzipiert und konsensual artikulierbare „städtebauliche Unruhe“, eine gewisse Unzufriedenheit mit den geschaffenen stadträumlichen Qualitäten: die unbestimmte Feststellung einer „mangelnden Urbanität“ bzw. eines „städtischen Raumcharakters“ trotz zunehmend hoher Dichten. Dies führt in der Addition von Wohnprojekten nicht selten zu unbestimmten „Raumbildern“, „Atmosphären“ und „lokalen Identitäten“. In den Arbeitsgruppen zum STEP 2025 werden diesbezüglich frühzeitiger „erarbeitete Gestaltungs- und Entwicklungsleitlinien“ vorgeschlagen. Hier können auch dazwischengeschaltete städtebauliche Ideenwettbewerbe „Bilder“ und konkrete Reibungspunkte für die kooperativen Planungsverfahren liefern, die ohne kreative Inputs in Gefahr sind, in eine Vermischung der von den Akteuren eingebrachten, bereits bekannten Vorstellungen zu münden.

Umseitig sind wesentliche Themen zu den Schnittstellen zwischen Wohnbau und Städtebau / Planung aufgelistet.

3.2. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen

In der ersten Jahreshälfte 2013 veranstaltete das Magazin **QUER, Seiten für Urbanes und Architektur** an drei aufeinanderfolgenden Tagen Gespräche mit dem Titel „Zukunft Stadt“.¹

Die gekürzten, redigierten und publizierten Protokolle dieser Diskussionen sind insofern von Interesse, als sie Auffassungen und Wertungen zum Wiener Städtebau und zur Wiener Stadtplanung von 16 bekannteren ArchitektInnen und 5 weiteren Akteuren versammeln.

Die im folgenden kommentierten Auszüge aus diesen QUER-Gesprächen sind hier ausschließlich als Bestandteile eines „Wiener Diskurses“ zu lesen. Daher geht es nicht um einen „Realitäts-Check“ der getroffenen Aussagen, vielmehr um „Argumente“, die im Zusammenhang mit Städtebau, Planung – und am Rande auch zur Schnittstelle Wohnbau-Städtebau – häufig zu hören sind.

Angemerkt werden kann, dass – neben der Gesprächsführung durch die Herausgeberin des QUER-Magazins, Doris Lippitsch – lediglich 4 Frauen vertreten waren, ausschließlich Büropartnerinnen von ebenfalls anwesenden Architekten:

Wolf D. Prix – Moderator, Doris Lippitsch (Magazin QUER) – Moderatorin, Adolf Andel, Herbert Binder, Christoph Chorherr, Elke Delugan-Meissl, Roman Delugan, Jakob Dunkl, Josef Fröhlich, Ernst Fuchs, Bettina Götz, Marie-Thérèse Harnoncourt, Dieter Henke, Michael Hofstätter (Pauhof), Thomas Jakoubek, Rüdiger Lainer, Richard Manahl, András Pálffy, Max Rieder, Marta Schreieck, Klaus Stattmann, Hannes Stiefel

Das Übergewicht von ArchitektInnen in diesen drei Gesprächen über Stadtplanung und Städtebau demonstriert wiederum eine bestimmte Wiener „Urbanismus-Schwäche“. Es gab in Wien in den letzten Jahrzehnten keinen genuinen Urbanismus: Stadtplanung / Städtebau war und ist in Wien überwiegend ein „Nebenberuf“ von ArchitektInnen.² Eine solche von einer Reihe von anderen ExpertInnen geäußerte These wäre aber erst im Einzelnen zu begründen bzw. zu diskutieren.

Die im Folgenden kurz referierten „QUER-Gespräche“ – deren Fortsetzung angekündigt wird – zeigen indirekt auch eine beträchtliche Diskrepanz zwischen offiziellen Selbstwahrnehmungen einerseits und der fast einhelligen Kritik an zahlreichen Aspekten des Wiener Städtebaus durch die nicht un-prominente Runde von GesprächsteilnehmerInnen.

Eine wesentliche Fragestellung der folgenden Lektüre der QUER-Gespräche ist, wie eine so sorgfältige kommunale Wohnungspolitik und ein so anspruchsvoller geförderter Wohnungsneubau (4-Säulen-Modell, Grundstücksbeirat, Bauträgerwettbewerb etc., einschließlich der reichhaltigen und erfolgreichen Praxis der Stadterneuerung) so an die Stadtplanung – deren Konzepte, Vorgangsweisen und städtebauliche Vorgaben – gekoppelt ist, dass im Gesamtergebnis die von den TeilnehmerInnen der QUER-Gespräche fast einhellig kritisierten Stadträume herauskommen?

¹ QUER, Seiten für Urbanes und Architektur, Nr. 2/2013, Juni - September: Gespräche: Zukunft Stadt (Beilage zum STANDARD, Juli 2013). Als Thema wurde formuliert: „Die Zukunft der Stadt / Das Thema brennt: Wo steht Wien und wo kann Wien hingehen?“

² Auffallend auch die vollständige Abwesenheit der einschlägigen Institute der TU Wien, der BOKU wie auch die gesamte „Prominenz“ der Wiener Theoretiker und Kritiker zu Architektur, Städtebau und Planung.

- Für die Fragestellungen dieser Studie – „Wohnbau macht Stadt“ – ist es signifikant, dass in den im Folgenden referierten QUER-Gesprächen so gut wie keine Kritik am Wiener Wohnbau geübt wurde, während sich die relativ breite Kritik auf das fehlende Verständnis von „Stadt“ / „Urbanität“, auf einen Mangel an städtischen Raumqualitäten sowie auf den inadäquaten Zuschnitt städtebaulicher Verfahren richtete.
- Dies entspricht im Ansatz auch dem an anderer Stelle von Wiener ExpertInnen und Akteuren geäußerten „Missing Link Städtebau“ (→ *siehe Abschnitt 4.1.*), wovon aber unvermeidlich auch der Wohnbau betroffen ist. – Man könnte etwas pointiert von einer „unfreiwilligen Verstrickung“ des Wohnbaus in ungelöste konzeptive Fragen des Städtebaus sprechen.³
- An anderer Stelle („urbaner Grundkonsens“ → *Abschnitt 2.4.*) wird ausgeführt, dass etwa bis 1990 (und noch darüber hinaus) der geförderte (aber auch frei finanzierte) Wohnbau und seine Typologien mit den bis dahin gültigen städtebaulichen Leitbildern, städtischen Lebensformen der „Moderne“ in Einklang standen. Es ist daher grundsätzlich unsinnig und historisch falsch, etwa heutige Bilder, Konzepte kritisch auf das Schöpfwerk, die Großfeldsiedlung, den Rennbahnweg u.a. rückzuprojizieren.
- Dazu kommt, dass sich die Stadt Wien seit den 1970er Jahren mit gutem Grund auf die Stadterneuerung konzentriert hatte. Das äußerst anspruchsvolle und erfolgreiche Modell der „sanften Wiener Stadterneuerung“ fand innerhalb stadträumlich und städtebaulich im wesentlichen definierten und funktionierenden Raumstrukturen statt und stellte damit keine grundsätzlichen stadträumlichen und städtebaulichen Fragen.
- Zur Zeit der Planung der Donaucity (im Zuge des EXPO-Projekts, also etwa ab 1989) hätte man vielleicht schon mehr „wissen“ können (müssen). – Seit 1990 hat sich eine zunehmende Diskrepanz zwischen dem bis zum damaligen Zeitpunkt weitgehend ausreichenden Wiener „urbanen Grundkonsens“ und den neuen, größeren Maßstäben und städtebaulichen Typologien eingestellt.
- Eine wesentliche stadträumliche – und damit indirekt auch städtebauliche – Entscheidung war es im übrigen, die grundsätzliche Strategie von „Wien über die Donau“ zu forcieren, dabei aber die neu geschaffene „Donauinsel“ und auch weite Strecken des Donauufers von einer Bebauung frei zu halten.
- Das relativ abrupte Umschalten auf eine neue Phase der Stadterweiterung nach der Ostöffnung 1989 führte anfangs zu einigen rasch umgesetzten „Übergangsjahren“, wie Leberberg oder Brünnerstraße. Hier musste die Stadt bewusst in Kauf nehmen, die bereits bestehenden Planungen nicht mehr neu aufzurollen, sondern sofort in Wohnungsneubau umzusetzen.
- Eng verbunden mit dem damals eingerichteten „Beirat für die neuen Stadtentwicklungsgebiete“ (siehe die Publikationsreihe XXX) waren die ersten Planungen „über der Donau“: für Kagran, Donaufeld, den Marchegger Ast, das Flugfeld (mit dem Projekt von Rüdiger Lainer). Danach begann ein Leerraum für stadträumliche und städtebauliche Diskurse und Konzepte, da man glaubte, nunmehr zügig zur Umsetzung schreiten zu müssen bzw. beim Flugfeld Aspern die bisherigen Pläne verwarf und sich für einen „Neustart“ entschied.

³ Gisa Ruland | Rudolf Kohoutek: Grün- und Freiflächen im Wohnbau bei knappen Mitteln. Soziale, urbane und ökologische Trends und Kosten, MA 50 Wohnbauforschung, Wien 2012, Kapitel 5

Eine ambivalente Wiener Schwäche im Städtebau (→ Abschnitte 3.3., 3.4. und 4.)

Die im Folgenden kurz referierten und kommentierten QUER-Gespräche dienen lediglich als Fallstudie für bestimmte Wiener Positionen führender Exponenten. Bei aller Einseitigkeit in der Auswahl der Teilnehmer (also über drei Viertel ArchitektInnen) korrespondieren viele Einschätzungen mit anderen Wiener Meinungen und Positionen, wobei es ein öffentliches „Stadtforum“ für solche Fragen bis auf weiteres nicht mehr gibt. Tiefergehende öffentliche Auseinandersetzungen zum Städtebau finden auch in den Medien kaum mehr statt. Selektive politische und vor allem Investoren-bestimmte PR – aber auch einige „fachliche“, aber festgefahrene Positionen bestimmen den spärlichen urbanistischen Diskurs.

Die Verwechslung bzw. Vermischung von Architektur, Städtebau, Stadtraumqualitäten, Wohnbau und den jeweils aktuellen Großprojekten ist in Wien stärker ausgeprägt, als in einer Reihe anderer europäischer Großstädte (was aber wiederum nicht Sache einzelner Kräfte ist, vielmehr in dem zwar in Auflösung begriffenen, aber in vielen Segmenten, „Abteilungen“ und Wertungen weiter wirkenden „urbanen Grundkonsens“ begründet ist, der so dicht und zäh ist, dass auch instrumentelle Neuerungen nur äußerst langsam in Gang zu bringen sind. Dazu kommt auch die das eingespielte konkrete Funktionieren von Prozessen und Interessen, bis hin zu der für Stadtplanung wie Städtebau unglücklichen verfassungsrechtlichen Raumordnung auf Bundesebene.

Eine generelle Schwachstelle der Ausführungen zu Stadtplanung und Städtebau im Rahmen der QUER-Gespräche ist, dass sie zu sehr auf eine Totalisierung und Verengung auf „**ganz Wien**“ ausgerichtet sind und damit die Spezifitäten, Qualitäten und Anforderungen einzelner Wiener Teilräume nicht in den Blick nehmen.

Die als STANDARD-Beilage im Juli 2013 publizierten (und in der Folge als Buch angekündigten) QUER-Gespräche sind allerdings verdienstvoll insofern, als es in Wien nur einen äußerst dürrtigen fachlichen und öffentlichen Diskurs über Stadtplanung und Städtebau gibt. Trotz des Übergewichts von ArchitektInnen in dieser Runde liefern die geäußerten Meinungen – gerade jetzt in der Phase der Ausarbeitung des neuen Stadtentwicklungsplans STEP 2025 – wichtige Hinweise auf bisher überhaupt nicht oder nur suboptimal formulierte Fragestellungen und Planungsansätze.⁴

Daraus ergeben sich auch Querbezüge zwischen dem Wiener Wohnbau (im qualitativ sehr anspruchsvollen Segment des geförderten Wohnbaus) und dem Wiener Städtebau (bzw. der Stadtplanung).

Die massive Planungs- und Städtebaukritik von AkteurInnen, die in Wien an prominenten Stellen und Projekten selbst engagiert waren bzw. auch aktuell involviert sind, erweckt insgesamt einen gewissen ambivalenten Eindruck. Die relativen Allgemeinheiten, Inkonsistenzen und mangelnden Begründungen der kritischen Äußerungen bestätigen aber nur nochmals – unfreiwillig – die behauptete „Wiener Urbanismus-Schwäche“.

Die geäußerten Positionen zu Städtebau und Planung haben ohne Zweifel neben fachlichen Argumenten auch strategische Funktionen (die Wiener „Hack-Ordnung“?), die hier aber beiseite gelassen werden können. Gegenstand der folgenden kurzen Analyse der QUER-Gespräche ist lediglich die Frage, welche der formulierten Kritikpunkte auch als positive

⁴ Die Verknappung öffentlicher, stadtplanerischer, städtebaulicher Diskussionen setzt sich im Augenblick auch im Zuge der Erarbeitung des kommenden STEP 2025 fort: Im gesamten Jahr 2013 sind es genau zwei diesbezügliche öffentliche Veranstaltungen: 22. Mai und 23. September im ODEON.

Anregung zur Weiterentwicklung der städtebaulichen Programme und Instrumente aufgegriffen werden sollten?

Der folgende Überblick zu Themen, Kritikpunkten und Anregungen aus den QUER-Gesprächen ist auch im Zusammenhang mit den Ausführungen zum „Wiener urbanistischen Grundkonsens“ (→ Abschnitt 2.4.) zu lesen.

Die im Folgenden thematisch gruppierten Inhalte der QUER-Gespräche werden auch deshalb so ausführlich wiedergegeben bzw. kommentiert, weil sie zahlreiche, seit mehr als 20 Jahren immer wiederholte Argumente enthalten, die künftig zu bündeln, genauer zu ordnen und zu bewerten wären, um in der Richtung von Lösungen weiterzukommen.

Allgemein ist zu dieser Diskussion im aktuellen Heft von QUER zu sagen, dass sie ein Dokument einer breiteren Unzufriedenheit ist (die weit über die QUER-Runde und auch über die bekannte „Wiener Nörgelei“ hinausgeht). In einer thematisch kaum strukturierten Diskussion streuen naturgemäß die Argumente und bleiben selbst widersprüchlich. Auch können in einer solchen Diskussion nicht die empirischen Belege für Einschätzungen geliefert, ja nicht einmal die Bewertungskriterien genauer expliziert werden. Man müsste jetzt alle diese Argumente auseinandernehmen, gegeneinander lesen, individualistische Positionen und rhetorische Zuspitzungen relativieren, um zu verallgemeinerbaren Schlussfolgerungen zu kommen.

Im Kern sind es Fragen nach der „Stadtidee“, nach einer fehlenden „Meta-Ebene“, nach einer grundlegenden Beschäftigung mit einzelnen Stadträumen, aber auch eine allgemeine Kritik an sehr eingeschränkten städtebaulichen Auseinandersetzungen und Strategien selbst. (Fehlen eines „Stadtforums“ als kontinuierliche Diskursbasis zu den Grundfragen von Städtebau und Architektur, aber auch verstärkt Ideenwettbewerbe und innovative Konzepte: Die in Wien eingerichteten Beiräte können diese Funktionen nicht erfüllen, da sie keine eigene Arbeitsbasis haben und nur auf „vorgelegte“ Projekte reagieren können.

Direkte und indirekte Relevanz für den Wohnbau

Viele der behandelten Themen betreffen nicht direkt den Wohnbau, sind aber dennoch für die Schnittstellen zwischen Wohnbau und Städtebau relevant. Auch der geförderte Wohnbau, der ja – abgesehen vom reinen Büro-Sektor – die geltenden städtebaulichen Vorgaben konkret umzusetzen hat, ist unvermeidlich im „Netz des Städtebaus“ mitgefangen, auch wenn der geförderte Wohnbau für sich selbst sehr hohe Qualitätsstandards („4-Säulen-Modell“ u.a.) und anspruchsvolle Verfahren (Grundstücksbeirat, Bauträgerwettbewerbe) eingerichtet hat.

Kritik an vielen Entwicklungen – wie sie in den folgenden QUER-Gesprächen geübt wird – betrifft dann in der Folge insofern auch den Wohnbau, als es im Gesamtergebnis um Stadträume, um Wohnumfeld-Qualitäten, um Identitäten von Quartieren, auch um Atmosphären geht, die über die Projektqualitäten der Wohnbauten hinaus immer auch stadträumlich und städtebaulich definiert sind. Im Stadtraum gibt es nur bedingt „Inseln“.

These: Wenn der Wohnbau die städtebaulichen Vorgaben – bzw. deren Fehlen – baulich realisiert, sollte er sich verstärkt auch um die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen von Seiten der Planung kümmern.

Liste von THEMEN zur Ordnung und Auswertung der QUER-Gespräche⁵

A AUSGANGSPUNKTE DER KRITIK IN DEN QUER-GESPRÄCHEN

- A-01 BEISPIEL NORDBAHNHOF
- A-02 BEISPIEL „SEESTADT ASPERN“
- A-03 HOHE QUALITÄT DES WIENER WOHNBAUS INNERHALB SUB-OPTIMALER STADTPLANUNG

B GRUNDSÄTZLICHE MÄNGEL DES WIENER PLANUNGSSYSTEMS

- B-01 „STADT-IDEE WIEN“ / FEHLENDE „META-EBENE“ DER PLANUNG
- B-02 STADTPLANUNG / STÄDTEBAU: WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT ZUSAMMENLEBEN?
- B-03 WAS IST „STADT“? / WELCHE „URBANITÄT“? / WELCHE ART VON STADTRÄUMEN?
- B-04 „STÄDTEBAU“ ALS FALSCHER BEGRIFF FÜR DIE ENTWICKLUNG VON STADTRÄUMEN
- B-05 WOHNBAU - STÄDTEBAU - STADTRAUM - URBANITÄT
- B-06 INVESTOREN-DETERMINIERTER STÄDTEBAU / ROLLE VON ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFTEN
- B-07 FAKTOR ZEIT: FEHLENDE KONTINUITÄT UND NACHHALTIGKEIT IM STÄDTEBAU
- B-08 SYSTEMISCHES DENKEN: ANDERE ANSÄTZE FÜR STADTENTWICKLUNG
- B-09 EINFORDERUNG VON MEHR ÖFFENTLICHKEIT IN DER PLANUNG
- B-10 „NEUSTART“ FÜR WIEN?

C STADTRÄUME: ENTWICKLUNGSGEBIETE / QUALITÄTEN / PLANUNG

- C-01 FEHLENDE DIFFERENZIERUNG INNERHALB VON NEUEN STADTRÄUMEN
- C-02 IDENTITÄTS-STIFTENDE STADTTEILE SCHAFFEN
- C-03 AUTARKE SUB-ZENTREN ENTWICKELN
- C-04 MONOFUNKTIONELLE QUARTIERE / NUTZUNGSMISCHUNG / NUTZUNGSNEUTRALITÄT
- C-05 „INFORMELLE ZONEN“ IN NEUEN ENTWICKLUNGSGEBIETEN FEHLEN
- C-06 AMBIVALENTE WERTSCHÄTZUNG DES GRÜNDERZEIT-RASTERS
- C-07 WOHNFORMEN / WOHNBAU – VERSTREUTE HINWEISE

D INSTRUMENTE DER PLANUNG

- D-01 KRITIK AN WIENER MASTERPLÄNEN / KRITIK AM INSTRUMENT „MASTERPLAN“
- D-02 KRITIK AN INSTRUMENTEN UND VERFAHREN
- D-03 ÜBER-REGULIERUNG DURCH STARREN FLÄCHENWIDMUNGS- UND BEBAUUNGSPLAN
- D-04 TECHNISCHE / BAURECHTLICHE ÜBER-REGULIERUNG
- D-05 FEHLENDE INSTRUMENTE DER BODENPOLITIK

⁵ Anmerkung: Die Themen-Gliederung A bis D ist für die vorliegende Auswertung erstellt worden.

3.2.A. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen

A AUSGANGSPUNKTE DER KRITIK IN DEN QUER-GESPRÄCHEN

A-01 BEISPIEL NORDBAHNHOF

A-02 BEISPIEL „SEESTADT ASPERN“

**A-03 HOHE QUALITÄT DES WIENER WOHNBAUS INNERHALB SUB-OPTIMALER
STADTPLANUNG**

A-01 BEISPIEL NORDBAHNHOF

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>BEISPIEL NORDBAHNHOF</p> <p>„Die (Planungs-) Instrumentarien, die wir haben, sind unglaublich starr, ebenso das Widmungssystem, absolut ungeeignet, um eine Vision der Stadt schon erkennbar zu machen und andere Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen Spielraum offen lassen. Es ist absolut unmöglich, auf längere Zeit eine Stadt aufzuzeichnen.“ (Schreieck, S. 22)</p> <p>„Die Rahmenbedingungen ändern sich sehr, sehr schnell, daher können sie nur Instrumentarien sein, die darauf reagieren können. Es gibt einen Nordbahnhof, das war wirklich interessant. Es hat einen städtebaulichen Wettbewerb gegeben, dann gibt es Teil-Städtebauwettbewerbe – kein Scherz – für kleinere Bereiche und dann noch Bauträgerwettbewerbe. Jedes Verfahren ist eine Einschränkung des vorhergehenden. Es ist unglaublich. Der Rahmen zum Schluss: Man hat vorgegebene Linien, innerhalb derer man sich bewegen kann. So kann keine Stadt entstehen, so kann kein Außenraum entstehen! (Schreieck, S. 23)</p> <p>////////////////////////////////////</p> <p>„Die Ideen von Podrecca/Tesar für den Widmungsplan um den <u>Nordbahnhof</u> sind zu Klein-Bucarest verkommen, der Stadtplan von Aspern ist eine schlechte Kopie des schon schlechten Masterplans der chinesischen Stadt Lingang New City von (einem oder mehreren) deutschen Architekten.“ (Prix, S. 3)</p> <p>„Dort entsteht angeblich zum Teil hochgradiger sozialer Wohnbau. Ich sehe nicht ein, wieso der hochgradig sein kann. Dort gibt es überhaupt keinen öffentlichen Raum, keinerlei Möglichkeiten einer Entwicklung, also kein Potential. Diese Rufe: >Die Erdgeschoßzonen werden wir beleben!< Das wird nicht funktionieren, weil die dort im devastierten öffentlichen Raum stehen! Wieso passiert so was?“ (Prix, S. 4)</p> <p>„... das Spiel zwischen Vielfalt und Einheitlichkeit.</p>	<p>Anmerkungen:</p> <p>Es ist immer wieder von „Rahmenbedingungen“ die Rede, aber in einem doppelten Sinn: einerseits ändern sich die (externen) „Rahmenbedingungen“ schnell, auf die jeweils neu und anders zu antworten sei; andererseits sollen bessere „Rahmenbedingungen“ geschaffen werden, womit wohl eher die Instrumente und planerischen Vorgaben gemeint sind, innerhalb derer ArchitektInnen entwerfen können.</p> <p><u>„Jedes Verfahren ist eine Einschränkung des vorhergehenden.“</u> (Schreieck, S. 23): Aber mindestens so sehr gilt auch umgekehrt: Vorhergehende Verfahren, wenn sie nicht stadträumlich, funktionell sowohl Raumbilder wie auch Strukturen in einer Verbindung von Prägungen und Offenheiten definieren, sind unzulängliche Einschränkungen aller späteren Verfahren. Bzw. lassen diese Kaskaden von suboptimalen Verfahren auch keinen „Stadttraum“ mehr entstehen...</p> <p>Und der Wohnbau leistet wie immer hohe Qualität, aber zumeist – oder häufig – innerhalb eines fehlenden stadträumlichen Rahmens. (Natürlich hat jeder, überhaupt jeder Stadttraum unvermeidlich irgendeinen „Charakter“, aber halt oft einen blassen, diffusen oder gar „schlechten“ Charakter... ☹ - also Mängel in der Charakterbildung, der Sozialisation städtischer Räume... ☹)</p>

Diese städtebauliche Diskussion gibt es in Wien nicht.¹ Das führt dazu, dass man einen Raster plant, der am **Nordbahnhof** irgendwie aufgelockert werden soll von einem großen Bogen, einer Diagonale: Das wird als Konzept einmal vorgestellt und dann wird dieses einzige bereichernde, irritierende Element doch nicht gebaut. An der Lassallestraße sieht man gut, dass diese Blöcke ziemliche Monster² sind und keinen Boulevard bilden. Dann wird im nächsten Schritt versucht, einen Ausweg zu finden, d.h. es wird der Block aufgelöst, es werden irgendwelche bezugslosen Brocken auf die Wiese gesetzt und damit jegliche Raumbildung zerstört, es gibt nicht einmal mehr das Ordnungssystem des Blockrasters. Diese Auflösung vernichtet sozusagen jegliches urbane Gefühl und verhindert auch jede Vielfalt.“ (Lainer, S. 5)

Beim Nordbahnhof wird auch übersehen, dass es zur Zeit der Weltausstellungsplanung „Architektur-Seminare“ gab, wo auch Ideen zum Nordbahnhof entwickelt wurden. - Dem Beirat für die Stadterweiterungsgebiete wurde die Agenda Nordbahnhof entzogen. Heute wäre es eine falsche – in den QUER-Gesprächen aber mehrmals wiederholte – Auffassung, dass das behauptete, allfällige Problem des heutigen Nordbahnhofs in der nachträglichen Veränderung eines idealen Masterplans“ von damals läge. Das planerische methodische Grundproblem liegt eher in einer verfrühten, stadträumlich nicht analysierten Festlegung eines „Masterplans“. – Eine Hauptquelle dieses grundsätzlichen planerischen Fehlers ist der Druck von Grundeigentümern, Entwicklungsgesellschaften u.a. auf eine möglichst frühe Festlegung ihrer Bauplätze, Dichten und Rendite-Perspektiven. – Insofern kann nicht primär die Planung allein angegriffen werden, vielmehr der gesamte „urbanistische Grundkonsens“, der der Grundeigentums-Verwertung an der falschen Stelle zu viel Macht gibt. (auch in den Planungsverfahren in Zürich – Zürich West u.v.a. – sitzen die Grundeigentümer am Tisch, auf die detaillierteren planerischen Festlegungen müssen sie aber warten – bzw. können daran auf zunächst qualitativer, „bildhafter“ Ebene mitwirken.

Beim Nordbahnhof kamen von Anfang an auch unerfreuliche Optionen auf Grundstücke an der Lassallestraße zum Tragen, ebenso wie die indirekte „planerische Macht“ der Bahneigentümer. So war die verfrühte Form der Bebauung an der Lassallestraße von Anfang an und absehbar ein Fehler: Einer der wichtigsten Straßenzüge von „Wien über die Donau“ – die Lassallestraße – konnte in dieser Form kein „Boulevard“ werden. Gute Projekte im Inneren des Nordbahnhofs können daran nichts ändern.

¹ In den QUER-Gesprächen wird mehrfach das grundsätzliche Fehlen einer städtebaulichen Diskussion in Wien festgehalten: siehe dazu im Folgenden Abschnitt 3.2.B.

² Siehe demgegenüber den städtebaulichen Plan von Christian de Portzamparc für das Umfeld der Bibliothek mit einem wesentlich feinkörnigeren, aber trotzdem großzügigen Lay-Out – so ziemlich das Gegenteil des Nordbahnhofs.

A-02 BEISPIEL „SEESTADT ASPERN“

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>BEISPIEL „SEESTADT ASPERN“</p> <p>„Aspern ist ein ödes Dorf. Man nennt es aber vermessen >Seestadt< - dieser provinzielle Größenwahn entspringt der Minimundus-Vorstellung unserer Entscheidungsträger...“ (Prix, S. 3)</p> <p>„Gibt es eigentlich eine Stadtplanung mit einem klaren Stadtbild als Vorstellung?“ (Prix, S. 10)</p> <p>„Das glaube ich nicht.“ (Henke, S, 10)</p> <p>„Man kann in den Pampas nicht pulsierende Stadt machen, und schon gar nicht über Nacht.“ (Binder, S. 10)</p> <p>„Wenn es aber kein Bild gibt, wenn das nicht wichtig ist: Wie kommt dann einer auf die Idee, mitten in die Pampas einen See zu pflanzen und zu sagen: >Das ist die neue Stadtentwicklung<?“ (Prix, S. 11)</p> <p>„See ist für mich noch eine sehr elegante Etikettierung, denn bei mir entsteht dazu vielmehr die Assoziation Baggersee, und dieser Typus einer Siedlungsform ist ja entlang der Stadtgrenze durchaus eine vertraute, häufige Größe. Gemeinsam ist all diesen Satelliten der Aspekt der Introvertiertheit, die sich konzentriert um eine künstliche Wasserfläche anordnet und der restlichen Welt den Rücken zeigt. So gesehen bleibt für mich die Seestadt Aspern ein außerordentliches Fragment, das obendrein gerade die Muster wieder aufnimmt, über deren Zuschnitt man sich jahrzehntelang hinweg beklagt hat. Dieser Akzent an der Peripherie löst kein Bild ein. (...) Innerhalb des eigentlichen Bildes gilt es, städtische Struktur mit all ihren konstituierenden Parametern weiterzuschreiben, jedoch mit einer völlig anderen Vorstellung von Dichte.“ (András Pálffy, S. 11)</p> <p>Zur Seestadt Aspern: „Der Baggersee ist für mich eigentlich Ausdruck des Versagens.“ (Thomas Jakoubek, QUER-Magazin 2, S. 11)</p> <p>„Hat die Politik ein Bild von einer Gestalt oder ist das prozesshafte...?“ (Prix, S. 11)</p> <p>„Besser ist es, wenn Politik und Stadtverwaltung</p>	<p>Anmerkung: Typisch für das <i>business-like</i> Verständnis von ausgelagerten Entwicklungsagenturen ist, dass man die Suche nach dem Namen für einen Stadtteil – wie für das Flugfeld Aspern – einer Werbe- und Kommunikationsagentur überträgt...</p> <p>Was man ohne Zweifel festhalten kann: Wenn prämierte Wettbewerbsprojekte im Prinzip „falsch“ sind wie der zentrale Teich und die Ring-Figur: So hat man vielleicht Karlsruhe gründen können, aber nicht einen Stadtteil im 21. Jahrhundert entwickeln.</p> <p>Es ist immer ein fundamentaler Irrtum, die stadträumliche Entwicklung eines größeren Areals – wie des Flugfeldes Aspern – als „Masterplan“ zu formatieren, ebenso wie das weitere Areal des neuen Hauptbahnhofs. Stadträume und deren Entwicklung sind kein Projekt“. (→ siehe im folgenden auch Pkt. D.01. sowie Abschnitt 4.3.)</p> <p>Schon Regula Lüscher (damals noch Stadtplanung Zürich und „Miterfinderin“ der deutlich vom Masterplan-Denken abgesetzten kooperativen Planungsverfahren) äußerte bei einer Wiener Konferenz große Zweifel bzw. Kritik an den Grundideen und Vorarbeiten – noch vor dem neuen Wettbewerb für das Flugfeld Aspern.</p> <p>Die notwendige „Arbeit mit Bildern“ als spezifische und notwendige Planungsmethode wurde in Wien nie verstanden.</p> <p>[siehe die Planungsverfahren Zürich, aber auch die ausführliche Auseinandersetzung über die Rolle von „Leitbildern“ – nach einer Phase der Leitbild-Skepsis: Heidede Becker, Johann Jessen, Robert Sander (Hg.): Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa. Krämer Verlag, Stuttgart + Zürich, 1998]</p> <p>Zur Verwechslung von „Bilder“ als Basis / Hintergrund für die Entwicklung städtischer Teilräume und „City-Branding“:</p>

keine konkreten Gestaltvorstellungen für die Stadträume haben. Kontrolle und ästhetische Zensur würden sich für uns Architekten noch verschärfen.“ (Hofstätter/Pauhof, S. 11)³

„Es braucht aber ein leidenschaftliches Bekenntnis zur Stadt, zum öffentlichen Raum als gesellschaftlicher Ort der Freiheit. Wenn wir von einer neuen Stadtidee ... reden, sprechen wir von etwas Zukünftigem, und das heißt auch, dass wir noch keine klaren Bilder von diesen Wirklichkeiten haben, bestenfalls eine Ahnung davon.“ (Hofstätter/ Pauhof, S. 11)

„In der Seestadt hat man den >Luxus<, eine große zusammenhängende Fläche mit überschaubarer Eigentümerstruktur zu haben, aber was passiert? Dass man sich künstlich kleine Blockteilungen genehmigt, die genau die Probleme schaffen, die man woanders beklagt. Und das ist dort nicht so sehr eine politische Vorgabe gewesen, sondern das Ergebnis eines weit kommunizierten Wettbewerbs mit Fachöffentlichkeit – ein >Fach-Ergebnis< mit Kompromissen da oder dort, aber jedenfalls kein Bild, das diktatorisch von der Politik gekommen wäre.“ (Andel, S. 14)

„Ein Bild ist nicht notwendig, aber eine Vorstellung wäre schön gewesen, wie das gemacht werden kann, ohne in vorgegebene historisierende Figuren zu verfallen...“ (Manahl, S. 14)

„Aber eine Vorstellung, die kommuniziert werden kann und die eine lebendige Auseinandersetzung ermöglicht...“ (Andel, S. 14)

„... Und die auch Richtlinien sozusagen festlegt, mit denen in einem offenen Prozess eine Entwicklung möglich ist ...“ (Manahl, S. 14)

„... gegen die man argumentieren und begründete Gegenpositionen einnehmen kann...“ (Andel, S. 14)

„Darf ich darauf noch einmal zurückkommen? Das klingt oft so, als ob ein Baggersee einfach von selbst passiert, als Opfer der Umstände, oder besser der Sachzwänge. Bei uns im Büro nennen wir solche Abläufe oft auch >die normative Kraft des Praktischen<. Doch ganz so ist das dann auch wieder nicht, denn die U-Bahnstation Seestadt Aspern wird demnächst eröffnet, zwar mit See,

Was kommt heraus, wenn „Branding“ nicht für den Verkauf von „Marken“, sondern von Stadtteilen eingesetzt wird? „Das größte Place Branding Projekt, das Österreich bisher vorzuweisen hat, ist der neu entstehende Wiener Stadtteil >Seestadt Aspern<. Diese Stadtteilmarke ist das Ergebnis eines City Branding-Prozesses, der im August 2008 abgeschlossen wurde. Die Entwicklung der Markenstrategie wurde von der Branding-Agentur Brainds (vormals Buero 16) zusammen mit den Partnern *communication matters, con.os Unternehmensberatung und Psychonomics Österreich betrieben.*“ (DER STANDARD, 19. Juli 2010)



Abb.: DER STANDARD; 20. Juli 2010

Eines der oft publizierten „Bilder“ der „Seestadt Aspern“: ein solches Flair kann natürlich weder Millstatt, St. Wolfgang, aber auch nicht Zürich oder Hamburg bieten.



Knapp 3 Jahre später ist das Bild schon etwas realistischer, und auch der Wellengang schon etwas höher. Auch das Bemühen um Erdgeschoss außerhalb der Wohnnutzung ist erkennbar. (Visualisierung: Sozialbau)

³ Hier lässt sich wieder die typisch Wienerische Verwechslung der vier Pole von (1) Stadtraum, (2) Raumstruktur/Netz, (3) Städtebau und (4) Architektur beobachten.

aber ohne Stadt, und es wird nur eine Frage der Zeit sein, wie selbige folgt. Wie die aussehen kann, beschreibt eine Studie von Univ.Prof. Schönböck, der sich mit den Konsequenzen der U-Bahnverlängerung in die Seestadt befasst hat. (...)“ (Pálffy, S. 14)

„Verkürzt dargestellt ist das Ergebnis seiner Untersuchung in der Tatsache zu sehen, dass direkt an der U-Bahnstation die Grundstückspreise so anziehen werden, dass in der Folge eine ausschließliche Ansiedlung von Gewerbe- und Bürobauten zu erwarten sein wird. (Anm.: *Stimmt das so?*) Die Wohnstadt ist dann wiederum an der Peripherie der Seestadt und die Funktionstrennung in unterschiedliche Bereiche erneut eingetreten.“ (Pálffy, S. 14)

War also das Siegerprojekt für das Flugfeld Aspern eine „Fehlentscheidung“? – Vermutlich ja, auch wenn es mit gewaltiger gegenwärtiger Anstrengungen aller Beteiligten noch einmal gut gehen sollte.

Der Fehler lag nicht nur in einigen Vorgaben – „der zentrale Teich“ –, vielmehr primär im gesamten Design des Verfahrens als „Masterplan“, als „städtebaulicher Entwurf“ mit einer Handschrift, im alten Sinn (und weil nicht gewünscht war, dass am relativ offenen Entwurfsprozess von Lainer fachlich, administrativ und „kooperativ“ weitergearbeitet werden sollte).

Auch wenn es (hoffentlich) noch einmal *more or less* gut gehen sollte: Hier haben die „Zuständigen“ die Entwicklung eines „Stadtraums der Zukunft“ mit der „städtebaulichen Neugründung einer Stadt“ im alten Sinn verwechselt – eines Stadtraums in der Größe von Eisenstadt, Bregenz oder St. Pölten (ohne die Eingemeindungen der umliegenden Dörfer).

Neuere Bilder der „Seestadt“ vermitteln ja einen überraschend urbanen Eindruck, wie er allerdings kaum im Ansatz in den Stadträumen um die „Grande Bibliothèque“ oder in „Bercy“ / Paris vorzufinden ist:



Bauplatz D2 (im Bildzentrum) baut der Bauträger ÖVW (eine Erste-Bank-Tochter). (aus: „ASPERN: Heiter bis wolkig in der Seestadt.“ Ansichtssache | Martin Putschögl, DER STANDARD, 20. April 2012)

A-03 HOHE QUALITÄT DES WIENER WOHNBAUS INNERHALB SUB-OPTIMALER STADTPLANUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
	<p>Der Umstand, dass generell in den meisten Städten der Wohnungsbestand den größten Teil der städtischen Bausubstanz ausmacht, wird in den QUER-Gesprächen immer wieder betont.</p> <p>In Wien hat sowohl seit der Gründerzeit, aber auf eine qualitativ hochwertige und innovative Weise seit dem kommunalen Wohnbauprogramm 1920-1934 der „soziale Wohnbau“ einen weltweit einzigartigen Stellenwert.</p> <p>Diese Bedeutung des Wohnbaus in Wien setzt sich nach 1945 fort: im Wiederaufbau durch Gemeindebau, in einem weiteren hohen Anteil am Gemeinnützigen Wohnbau.</p> <p>Der Wohnbau der Stadt Wien in der Phase der Stadterweiterungen zwischen 1960 und 1990 folgte überwiegend den Modellen des Wohnbaus und Städtebaus der Nachkriegsmoderne. Insofern ist eine heutige Kritik daran historisch unsinnig. Die Großfeldsiedlung wie die meisten anderen Projekte waren am Stand der Entwicklung, einschließlich des Einsatzes von Vorfertigung (angelehnt etwa an das französische „Camus“-System der Betonfertigteile.</p> <p>Harry Glücks Konzepte zum Vollwertwohnen (neue Terrassenhaus-Formen, Schwimmbad am Dach etc.) wurden vielleicht zu wenig aufgegriffen bzw. von anderen Architekten weiterentwickelt bzw. variiert.</p> <p>„Alt-Erlaa“ steht auch heute noch gut da, und das sanierte und betreute „Schöpfwerk“ (wie zahlreiche andere Projekte) sind immer noch gut.</p> <p>Ein gewisser Wendepunkt trat um 1990 ein: Bevölkerungszuwachs, „neue Gründerzeit“, rasche Realisierung von städtebaulich bereits etwas überholten Konzepten (wie Leberberg, Brünnerstraße).</p> <p>Siehe Beirat für die Stadterweiterungsgebiete: Marchegger Ast, Kagran etc.; Rüdiger Lainers Flugfeld Aspern etc. (aber auch schon Kritik am Nordbahnhof in der damaligen Fassung etc.).</p>

	<p>Aktuelle Fragestellungen zur Beziehung von gefördertem Wohnbau und Städtebau</p> <p>In den gesamten QUER-Gesprächen wird da und dort die hohe Qualität des Wiener geförderten Wohnbaus hervorgehoben. Kritik daran wird kaum geübt (mit Ausnahme vereinzelter Unzufriedenheit mit den Bauträgerwettbewerben – vor allem an der Schnittstelle zum „Missing Link Städtebau“ an der Schnittstelle zur Planung.</p> <p>Die massive Kritik am Nordbahnhof und an der Seestadt Aspern kann als einseitig oder übertrieben gelesen werden. Tatsache ist, dass auch in den weiteren Wiener Fachkreisen die Kritik an diesen – und anderen – Projekten aus städtebaulicher Sicht sehr groß ist. – Dies sollte auf der Ebene der Planung sehr ernst genommen werden, und die meisten offenen Fragen sind heute noch nicht gelöst, auch nicht mit den „kooperativen Verfahren“.</p> <p>Das Problem für den Wohnbau ist, dass er unvermeidlich in die städtebauliche Kritik hineingezogen wird, weil es eben der Wohnbau ist, der die neuen Stadtteile dominiert. – Hier sind tatsächlich Schnittstellen zwischen Planung / Städtebau und Wohnbau ungelöst, die nicht der Wohnbau allein lösen kann.</p> <p>Der Wohnbau ist sozusagen „mitgefangen“.</p> <p>Daher der Vorschlag: Workshop und intensive interne Diskussionen über diese Wechselbezüge – und in Zukunft auch eine stärkere Achtsamkeit von Seiten des Wohnbaus auf die planerischen Vorgaben, Verfahren und die in den QUER-Gesprächen artikulierten stadträumlichen und konzeptuellen Defizite.</p>
--	---

3.2.B. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen

B GRUNDSÄTZLICHE MÄNGEL DES WIENER PLANUNGSSYSTEMS

B-01 „STADT-IDEE WIEN“ / FEHLENDE „META-EBENE“ DER PLANUNG

B-02 STADTPLANUNG / STÄDTEBAU: WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT ZUSAMMENLEBEN?

B-03 WAS IST „STADT“? / WELCHE „URBANITÄT“? / WELCHE ART VON STADTRÄUMEN?

B-04 „STÄDTEBAU“ ALS FALSCHER BEGRIFF FÜR DIE ENTWICKLUNG VON STADTRÄUMEN

B-05 WOHNBAU - STÄDTEBAU - STADTRAUM - URBANITÄT

B-06 INVESTOREN-DETERMINIERTER STÄDTEBAU / ROLLE VON ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFTEN

B-07 FAKTOR ZEIT: FEHLENDE KONTINUITÄT UND NACHHALTIGKEIT IM STÄDTEBAU

B-08 SYSTEMISCHES DENKEN: ANDERE ANSÄTZE FÜR STADTENTWICKLUNG

B-09 EINFORDERUNG VON MEHR ÖFFENTLICHKEIT IN DER PLANUNG

B-10 „NEUSTART“ FÜR WIEN?

B-01 „STADT-IDEE WIEN“ / FEHLENDE „META-EBENE“ DER PLANUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>„STADT-IDEE WIEN“ - „META-EBENE“ DER PLANUNG</p> <p>„Wir konzentrieren uns zu sehr auf Wien und sehen uns nicht als Teil der europäischen Entwicklung – ich kann auch keine Bilder, Ideen zur zukünftigen Stadtentwicklung erkennen. Themen wie Migration, leistbares Wohnen, ökologisches Bewusstsein etc. sind Aufgaben, die im Sinne einer Gesamtidée betrachtet werden müssen. Es stellt sich die Frage: Wie weit konserviert sich Europa und was können wir Architekten, Stadtplaner, Politiker zu einer bedürfnisorientierten Entwicklung beitragen?“ (Delugan, S. 14)</p> <p>„Wir brauchen eine Idee für Wien – das Betätigungsfeld ist nicht der erste Bezirk, sondern die Schaffung von autark funktionierenden Subzentren mit hoher Identität. Wir müssen von einem Stadtorganismus in unserer Betrachtung ausgehen, dann sind auch punktuelle Eingriffe wirkungsvoller, qualitätsvoller.“ (Delugan, S. 14)</p> <p>„Gerade bei Adolf Loos' Architekturkonzepten spüren wir, was die Bandbreite der Stadt ausmacht. Einerseits trat er für die Siedlerbewegung ein, entwickelte die Mustersiedlung Heuberg, sozusagen als Selbstbaumodell für die Arbeiter an der Peripherie, andererseits überarbeitete er akribisch den Ringstraßenplan, um stadträumliche Mängel des 19. Jahrhunderts zu beheben. Der Stadtraum war immer ein wesentlicher Entwurfsfaktor bei seinen innerstädtischen Großprojekten, wie etwa bei seinem Vorschlag für die Verbauung der Gartenbaugründe. Loos musste sich aber mit seiner Oppositionsrolle abfinden. Es war ihm nicht vergönnt, das Stadtbild entscheidend zu prägen.“ (Hofstätter / Pauhof, S. 14.f.)</p> <p>„Da braucht man halt den Anlassfall. Der war ja damals mit dem Wachstum gegeben. Und der Anlassfall ... der ist natürlich sehr spät gekommen und übersehen worden.“ (Jakoubek, S. 15)</p> <p>„Die öffentliche Hand ist aber trotz gegebener</p>	<p>Kein „Stadtentwicklungsplan“ (STEP) auf der Ebene der Stadtplanung kann die übergeordneten Ziele und Perspektiven ersetzen.</p> <p>Dort, wo der sog. „Stadtentwicklungsplan“ auf der Ebene der Stadtplanung gehaltvoll wird, sind häufig enge Querbezüge zu den anderen Materien und Ressorts gegeben. → Wie damit umgehen?</p> <p>Soweit in den Vorarbeiten und Entwürfen absehbar, fokussiert der kommende STEP 2025 zu stark auf die Bevölkerungs-Prognose als Kern, Bevölkerungswachstum und die postulierte „Nachverdichtung“ allerorts.</p> <p>Als „Stadt-Idee“ – bzw. als übergeordnetes Konzept eines STEP – ist das zu wenig, zu einseitig, und darüber hinaus problematisch. [→ siehe Abschnitte 2.1., 2.2. und 2.3]</p> <p>Übergeordnete Strategien für die gesamte Stadtpolitik waren in den 1990er Jahren in einer Reihe von europäischen Großstädten modern (z.B. wie das immer wieder auch als städtebaulich vorbildliche vorgeführte Barcelona), Nicht in allen Städten liefen solche Konzepte und Pläne unter dem Titel „Strategieplan“ (Es war einmal ein „Strategieplan für Wien“... / 19XX)¹, allerdings kommt die in den QUER-Gesprächen geforderte „Idee“ vor der „Strategie“.</p> <p>Der Begriff „Stadtorganismus“ könnte kritisiert werden, meint aber hier das Richtige. (These)</p> <p>Einer der Kerne des letzten Stadtentwicklungsplanes STEP 2005 waren die 13 Zielgebiete.</p> <p>Dies hatte ohne Zweifel eine „strategische“ Dimension bzw. zunächst einfach die Deklaration der Fokussierung auf diese Entwicklungsgebiete.</p> <p>Bedingt durch das bestehende Wiener „Missing Link Städtebau“ (→ Abschnitt 4.1. bzw. auch eine Reihe hier folgender Punkte aus den QUER-</p>

¹ Eckdaten zum Wiener Strategieplan

Anlassfälle nicht bereit, Geld für übergeordnete Planung, für die Untersuchung von zukunftsweisenden Modellen zu investieren.“ (Hofstätter, S. 15)

„Nein, man hat es übersehen, man hätte vor fünf, sechs Jahren schon sehen können, dass Wien wächst. Weltweit wachsen die Zentren. Ein paar nicht, die meisten schon. Aber das bedingt wieder eine andere Stadtplanungspolitik!“ (Jakoubek, S. 15)

„Wien ist da traditionell mit den niedrigsten Renditen versehen. Jeder muss im Prinzip dürfen können, der eine da, der andere dort. In Wien sind in den letzten zehn Jahren die Mieten in gewerblichen Bereichen nachweislich konstant auf niedrigem Niveau geblieben. Wie kommt es dazu? Irgendwo musst du – getrieben von ständiger Optimierung – einsparen, in der Materialqualität und Architektur.“ (Jakoubek, S. 15)

„Der Hintergrund, warum der Wiener Immobilienmarkt überhaupt noch funktioniert hat, ist, dass die Fonds letztlich in Wien gekauft haben, weil sie der Meinung waren, nach unten abgesichert zu sein – eine >Potenzialimmobilie<. Das hat teilweise zu einem totalen Wildwuchs geführt, sie haben immer schnell Büros mit niedriger Qualität entwickelt, mit schlechter Architektur und Städtebau. Erdberg, Wienerberg, Zentralbahnhof, alles gleichzeitig und so viel Mieter gibt es ja nicht. So sind die Mieten nie gewachsen. Im Rathaus ist leider der Eindruck gegeben, dass der Investor eigentlich von der Schul- bis zur Parkbank alles mitfinanzieren muss. Das kann man auf der einen Seite leicht nachvollziehen, aber so viel wird da leider nicht verdient. Wie viele ernsthafte Developer gibt’s in Wien derzeit noch!“ (Jakoubek, S. 15)

Die geforderte „META-EBENE“ für die Stadt:

„Wir brauchen eine Metaebene für die Stadt.“ (Jakoubek, S. 20)

„Es stellt sich die Frage, wie sich eine Metaebene für eine Stadt wie Wien überhaupt definieren lässt, wie sie dargestellt werden kann? Wir beziehen uns daher – wie anfangs erwähnt – auf Stadtszenarien als Denkmodelle.“ (Hofstätter, S. 20)

„Es gibt einen Grund, warum es die Metaebene

Gesprächen) erreichten auch eine Reihe der 13 Zielgebiete nicht die Dimensionen stadträumlicher Qualitäten, was zum Teil andere Vorarbeiten und Verfahren vorausgesetzt hätte (→ eine Evaluierung der Zielgebiete fehlt noch).

Andere Zielgebiete wurden sehr stark „projekthaft“ abgehandelt, und weniger auf der Ebene der feineren stadträumlichen Entwicklungs-Strategien: immer wieder der falsche Einsatz des Instruments „Masterplan“. Ein „Masterplan“ ist ideal als Handlungsrahmen für „Projekte“ unter Einschluss von Zeitschienen und Geld, sowie in Richtung von Verträgen zwischen den großen Akteursgruppen. So gesehen könnte man sagen: Die ÖBB hat nicht „Städtebau“ zu betreiben, bzw. anders gesagt: Es kann ein Fehler sein, wenn solche großen Player entscheidende stadträumliche Konfigurationen (mit-)bestimmen: „zu früh“ und „zu stark“.

Natürlich sitzen – mit und ohne kooperative Verfahren – die großen Player immer auch am Tisch, zusammen mit der Planung, mit ExpertInnen. Die Frage ist nur: Welcher Tisch, welche Größe, welche Transparenz (um nicht Öffentlichkeit zu sagen), welche verfügbare Expertise, welche Tischordnung?

Am „runden Tisch“, in „Beiräten“ und auch in „kooperativen Verfahren“ entstehen nicht einfach die notwendigen „Ideen“.

Ein Siegerprojekt eines Wettbewerbs ergibt automatisch ein „Bildermonopole“, was nur in Ausnahmefällen fruchtbar ist (das wäre der ganz „große Wurf“: ein solcher wird in den QUER-Gesprächen keinem der „großen Projekte“ zugestanden...).

Es wäre genauer zu bestimmen, was diese geforderte „Meta-Ebene“ für die Stadt genauer bedeuten soll.

Die geforderte „Metaebene“ ist auch nicht ohne weiteres identisch mit der geforderten „Stadt-Idee“, wird sich aber damit überlagern.

Eine der in Wien schwach ausgeprägten Formen von „Meta-Ebene“ wäre einfach ein kontinuierlicher Diskurs zu Stadtentwicklung, Wiener Qualitäten und Herausforderungen und Städtebau.

derzeit (noch) nicht gibt – Wien hat nach 1945 aus einer Serie glücklicher Umstände profitiert. In der Nachkriegszeit von der geopolitischen Lage, die von einer weitsichtigen Politik geschickt genutzt wurde, Stichwort UNO-City und Konferenzzentrum. Seit 1989 und 1995 kassiert Wien >windfall profits< in Form von Zuwanderung und Wachstum – und die Umstrukturierungen z.B. in der ÖBB haben Flächen verfügbar gemacht, wo auch der Wachstumsbedarf abgedeckt werden konnte. Wir wissen von Flächenanalysen, dass es auch in den nächsten fünf bis zehn Jahren noch keinen Engpass geben wird. Was aber jetzt passiert, ist der Engpass auf der Metaebene: Wenn wir an die Phase in zehn bis 20 Jahren denken, dann braucht es jetzt Weichenstellungen, und dort sehen wir schon jetzt die Engpässe...“ (Andel, S. 20)

„Das ist eine wesentliche Herausforderung für die Politik, Verwaltung und Medien, hier eine öffentliche Einstellung zu erzeugen, dass Lebendigkeit gefragt ist. Ja, natürlich Umweltschutz, ja, aber die Frage ist, ob man Besitzstandwahrung haben möchte und Konfliktvermeidung in der Bezirks- und Stadtpolitik, oder ob man den Mut hat, sich in einen Prozess hineinzubegeben, der in sich bereits lebendig ist und aus den Fachmilieus hinausgeht. Wo in breiterer Öffentlichkeit zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung, Architekten, kreativer Szene ... Diskurs passiert, nicht Schuldzuweisung.“ (Andel, S. 20)

Diese Auseinandersetzung sollte möglichst öffentlich sein, aber immer von einem dichten fachlichen und politischen In-Put gespeist.

Schwach vorbereitete Diskussionen ohne Grundlagen, ohne Szenarien, Optionen führen naturgemäß sehr schnell zur bekannten Diskussionsmüdigkeit.

„In-puts“ können dabei kontroversiell sein; für die Stadtentwicklung wichtig ist natürlich ein möglichst breiter Konsens.

Vom Konsens abweichende planungspolitische bzw. städtebauliche Entscheidungen müssen umso besser erklärt, visualisiert, vermittelt werden.

Mitentscheidend für diese Dimensionen und Diskussionen ist, inwieweit es gelingt, Positionen, Analysen, Kritik – aber auch Evaluierungen – aus der vorschnellen Vereinnahmung als „politisches Kleingeld“ und „Schlagzeilen“ herauszuhalten.

Insofern geht es zunächst eher um fachlich-administrativ-politische Teil-Öffentlichkeiten. Hier gäbe es einen großen Pool an Personen und Gruppen, die in Bezug auf die Stadtentwicklung zu wenig gefordert bzw. einbezogen werden.

Dies sollte auch in Bezug auf den kommenden STEP 2025 intensiviert und geöffnet werden.

B-02 STADTPLANUNG / STÄDTEBAU: WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT ZUSAMMENLEBEN?

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>STADTPLANUNG / STÄDTEBAU: WIE WOLLEN WIR IN ZUKUNFT ZUSAMMENLEBEN?</p> <p>„Wenn ich das richtig verstanden habe, dann war die Frage: >Hat der Wiener, haben die Wiener eine Vorstellung vom Stadtbild?< - Vorher würde ich die Frage stellen, ob wir ein Bild davon haben, wie wir in Zukunft zusammenleben wollen. Ich hab' den Eindruck, dass wir da Defizite haben. Und dieses Defizit ist in Wien derzeit auch dabei, bewusst zu werden oder aufzubrechen.“ (Andel, S. 13)</p> <p>„Das heißt: Wie schaut eine städtische Gesellschaft aus, die wir gestalten wollen? Wie wollen wir uns in einer wachsenden städtischen Gesellschaft organisieren? Was heißt das für die Voraussetzung, die Folgewirkungen der gebauten, nicht-gebauten, freigehaltenen, gestalteten, wie auch immer ... Stadt? Sei es Gebäude, sei es Straße usw. Diese Auseinandersetzung ist natürlich in einem hohen Maße politisch und erfordert einen Diskurs, muss sich von tagesaktuellen Diskussionen loslösen und trotzdem <i>juicy</i> sein, die Leute in ihrer Lebenswirklichkeit ansprechen. Und da hab ich den Eindruck, dass wir uns über diese Frage schnell herumschwindeln und sagen: >Na, reden wir über Projekte“< Was verständlich ist, wenn es um Aufträge geht.“ (Andel, S. 13)</p> <p>„In meiner Beschäftigung mit den Projekten passieren normalerweise Jahre, bevor das erste Mal Architekten mit dem Projekt befasst werden, ziemlich spannende Auseinandersetzungen oder sie sollten zumindest passieren, aber passieren zu wenig: Das ist eigentlich die Phase, in denen die Weichen gestellt werden dafür, ob hoch, ob weit, ob überhaupt gebaut wird oder ob frei gehalten wird....“ (Andel, S. 13)</p>	<p>Dolf Andel als einer der wenigen „Nicht-Architekten“ in der Runde verwendet hier – wohl bewusst – eine Formel, die über fachspezifische Verengungen hinausgeht: „<i>Wie wollen wir in Zukunft zusammenleben</i>“ ist mehr als das Nebeneinander von Ökonomie, Soziologie, Ökologie, Ästhetik, ergänzt um ein bisschen Alltagspraxis.</p> <p>Es ist allzu verständlich, dass die Planung unter gegenwärtigen ökonomischen Rahmenbedingungen, ökologischen Herausforderungen und divergierenden soziokulturellen Entwicklungen in eine Art Schockstarre verfällt bzw. eingängige Formeln verwendet: „SMART“ ist eine davon. Die Frage ist nur, was mittelfristig dann „smart“ noch bedeuten kann, bzw., ob die nähere und mittlere Zukunft im Gesamtkontext so „smart“ sein wird?</p> <p>„<i>Wie wollen wir in Zukunft zusammenleben</i>“ inkludiert ohne Zweifel auch eine stärkere „zivilgesellschaftliche“ Ebene, die auf städtischer Ebene ohnedies eine zunehmende Rolle spielt.</p> <p>Collin Crow argumentiert eindringlich auf einen engeren Dialog und eine engere Kooperation zwischen Politik und Zivilgesellschaft, unter wechselseitiger Respektierung der jeweils anderen Logiken und Organisationsformen (also ohne Versuche der wahlweisen Vereinnahmungen).</p> <p>„Gemeinschafts-Garteln“, „Baugruppen“, „Sharing-Initiativen“ gehören ohne Zweifel in dieses zivilgesellschaftliche Register.</p> <p>Die Trennung von „Öffentlichkeit“ und „Privatheit“ im Stadtraum war – das wird erst langsam deutlich – schon von vornherein ein „theoretischer Fehler“.</p> <p>„Gemeinschaftlich“ sind nicht nur einige Räume in Wohnhausanlagen (Hauseingänge, Stiegenhäuser, Grünflächen oder „Gemeinschaftsräume“): → siehe Abschnitt 3.4., wo kurz referiert wird, wie z.B. Marcel Hénaff diese „dritte Dimension“ des gemeinschaftlichen oder „gemeinsamen“ Raumes der Straßen und kleinen Plätze im jeweiligen städtischen Nahbereich analysiert...)</p>

B-03 WAS IST „STADT“? / WELCHE „URBANITÄT“? / WELCHE ART VON STADTRÄUMEN?

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>WAS IST „STADT“? / WELCHE „URBANITÄT“? / WELCHE ART VON STADTRÄUMEN?</p> <p>„Wissen wir eigentlich, was Stadt ist? Weiß Wien, was Stadt ist? (Prix, S. 5) „Was ist das urbane Gefühl?“ (Lippitsch, S. 5)</p> <p>„Ich denke da an Barcelona,...“ (Prix)</p> <p>„Barcelona ist durchaus vergleichbar mit Wien.“ (Hofstätter/Pauhof, S. 5)</p> <p><i>[sowie zahlreiche weitere Äußerungen dazu ...]</i></p>	<p>Ein Unbehagen an den Stadträumen und städtebaulichen Formationen der letzten Jahre und Jahrzehnte scheint unübersehbar, auch wenn die geäußerten Kritiken selbst ungenau und widersprüchlich sind.</p> <p>Abgesehen von der relativ verengten Perspektive von „Investoren“ kann man allen Akteuren das Interesse unterstellen, „gute Lösungen“ zu finden. Die Unklarheit, wie Stadträume außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes „besser“ gestaltet sein könnten, geht sicher tiefer, als Entscheidungen für einzelne Projekte und Entwürfe.</p> <p>In den ganzen QUER-Gesprächen kommt im übrigen unentwegt das „Vorbild Barcelona“ (Prix, Hofstätter, Lainer u.a.): aber was dazu gesagt wird, ist selbst für Barcelona in dieser Form nicht zutreffend und passt auch nicht für Wien.</p> <p>Umgekehrt: Die Entwürfe für die Donaacity sowohl von Hollein / Coop Himmelblau wie auch der Masterplan von Krischanitz / Neumann haben ohne Zweifel in eine andere Richtung gewiesen, als die in der Donaacity realisierte relativ konventionelle Agglomeration von Projekten.</p> <p>In beiden Fällen war hier offensichtlich der Schritt – oder „Sprung“ – von einem für „globale (?) Bürostandorte“ als sakrosankt gehaltenen, völlig traditionellen „urbanen Planungskonsens“ zu den Bildern eines „anderen Standorts“, der wirklich globale Aufmerksamkeit errungen hätte, für die Entscheidungsträger zu groß.</p> <p>Dafür kam aber eine andere Wiener Besonderheit und Qualität zum Tragen: Wie immer musste auch auf der Donaacity der geförderte Wohnbau einspringen, als die erwarteten kommerziellen Investments zunächst ausblieben bzw. sich verzögerten. – Der Gewinn ist eine „Wiener Mischung“, allerdings mit viel Wind und weiten Wegen zu den Wohnbauten am Ende der Donaacity (das Thema „Wind“ wurde schon 1989 und neuerlich 2002 an die Donaacity herangetragen, zog aber immer seitlich vorbei...)</p>

B-04 „STÄDTEBAU“ ALS FALSCHER BEGRIFF FÜR DIE ENTWICKLUNG VON STADTRÄUMEN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>„Und das ist ja der Irrtum, dass man glaubt, Stadtplanung heißt Baukörper in der Gegend herumschiegen... Das hat mit Gebäuden überhaupt nichts zu tun.“ (Götz, S. 23)</p> <p>„Deswegen sprechen noch viele von Stadtplanung heißt Baukörper in der Gegend herumschiegen... Das hat mit Gebäuden überhaupt nichts zu tun.“ (Götz, S. 23)</p> <p>„Deswegen sprechen noch viele von >Städtebau<. Das ist ein total überkommener Begriff.“ Prix, S. 23)</p> <p>„Es gibt ein Riesens Manko in Wien oder überhaupt in Österreich: das Bewusstsein für öffentlichen Raum, das Denken in Einzelobjekten statt in Umfeldern.“ (Harnoncourt, S. 24)</p>	<p>Tendenziell „falsche“ – oder falsch verwendete – Begriffe haben einen stärkeren Einfluss auf die Praxis, als dies von Begriffen vermutet wird.</p> <p>Heute werden keine Städte mehr „gebaut“, jedenfalls nicht in Europa. Vielmehr handelt es sich um Transformationsprozesse von bestehenden Teilräumen der Stadt. Und selbst für größere neue Entwicklungsgebiete innerhalb von Städten sollte besser nicht von „Städtebau“ gesprochen (und im Sinn von Städtebau“ gedacht) werden.</p> <p>Oder anders gesagt: Wenn neue Entwicklungsgebiete in der Art von „Städtebau“ geplant werden, handelt es sich zumeist um ein grundlegendes Missverständnis: Es wird ein „Entwurf“ gesucht (über Wettbewerbe, kooperative Verfahren), der die Handschrift eines Architekten-Teams trägt (oder auch eines interdisziplinären Teams, was aber bereits äußerst selten ist), und der dann – gleich der nächste Fehler – in einen „Masterplan“ gegossen wird, der – und dies ist die einzige Logik des Instruments „Masterplan“ – dann „umgesetzt“ wird. Lebendige Stadträume mit der Ermöglichung von Entwicklungsprozessen entstehen dadurch nicht.</p> <p>Ein Kern des Ganzen ist aber, dass es um die Wahrnehmung, Analyse und die Förderung von Entwicklungsprozessen von „Stadträumen“ geht. Die multi-dimensionalen Qualitäten von Stadträumen entgehen aber zumeist der „städtebaulichen“ Logik. (Umgekehrt ist „Stadtraum“ ein sowohl fachlich wie umgangssprachlich im Deutschen zu wenig etablierter Begriff. „Urban Space“ / <i>espace urbain</i>“ ist im englischen und französischen Sprachraum wesentlich verbreiteter.)</p> <p>Im übrigen ist auch der Begriff „Stadtgestaltung“</p>

<p>„Architektur und Städtebau sollten in Wien nicht als Gegensätze betrachtet werden.“ (Hofstätter, S. 6)</p> <p>„Ich frage noch einmal nach dem Bild. Ohne Bilder gibt es keine Entwicklung! Architektur und Stadtraum ist Dreidimensionales und das kann nur über Pläne realisiert werden.“ (Prix, S. 17)</p>	<p>integrierender Bestandteil der gesamten unglücklichen deutschen Begrifflichkeit für das weitere Feld des „Urbanismus“.</p> <p>Hier kann nur angemerkt werden: Als „Gegensätze“ sollten Architektur und Städtebau tatsächlich nicht betrachtet werden: Allerdings findet in Wien – aus historischen wie aus aktuellen Gründen (siehe Abschnitt 2.4. zum Wiener „urbanistischen Grundkonsens“) – eine ständige Verwechslung von Architektur und Städtebau statt. (siehe dazu auch Abschnitt 3.5.: Architektur und Stadtraumqualität).</p> <p>Hier wird es allerdings noch einmal komplexer, was die Rolle der „Bilder“ für die Stadtplanung betrifft.</p> <p>In Planungen für neue Stadtentwicklungsgebiete werden „Bilder“ zumeist mit städtebaulichen Entwürfen gleichgesetzt, die aus Wettbewerben hervorgehen.</p> <p>Bis Anfang der 1990er Jahren waren „städtebauliche Leitbilder“ verpönt. Erst allmählich wurde die Bedeutung von „Bildern“ für die Stadtplanung wieder wahrgenommen. In einem grundlegenden Aufsatz definierte Detlev Ipsen die Kategorie „Raumbild“ als aktiven Operator, über den sich eine Gesellschaft mit der wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen Entwicklungsrichtung einer Stadt – oder auch eines Stadtteils – identifizieren kann.</p> <p>Die beispielhafte Planungsmethodik und -praxis für neue Teilraum-Entwicklungen in Zürich begann jeweils mit der kooperativen Formulierung von grundlegenden „Bildern“ als zugleich verbale und visuelle Prinzipien für den jeweiligen Teilraum (z.B. für Zürich West). (siehe dazu: ...)</p> <p>Ein wesentliches Dokument für die Bedeutung von Bildern bzw. Leitbildern in der Stadtentwicklung ist die umfangreiche Publikation über das mehrtägige Symposium im Sommer 1996 mit dem Titel: „Perspektiven für das Städtische – zur Funktion und Bedeutung städtebaulicher Leitbilder in Deutschland und Europa“ (Heidede Becker, Johann Jessen, Robert Sander, Hg.: Ohne Leitbild? – Städtebau in Deutschland und Europa, Krämer Verlag, Stuttgart + Zürich, 1998).</p> <p>Vier Zitate aus diesem Sammelband sollten hier nur die Richtung dieser „Rückkehr der Bilder“ in die</p>
---	---

	<p>stadtplanerische Diskussion und Praxis seit den 1990er Jahren andeuten:</p> <p>„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.“ (Detlev Ipsen, a.a.O., S. 54)</p> <p>„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.“ (Jürgen Rosemann, a.a.O., S.366)</p> <p>„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.“ (Jürgen Rosemann, a.a.O., S. 366)</p> <p>„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 wiederfindet. Gute Bilder können zusammenführen, Interessen auf ein anschauliches Ziel bündeln und begeistern.“ (Thomas Sieverts, Zwischenstadt, S. 215)</p> <p>Nach der kurzen Phase der Planungen im Zuge des Weltausstellungs-Projekts zwischen 1989/93 und der Stadterweiterungen in Transdanubien wurden solche Ansätze in Wien nicht weiter verfolgt. Eine Ausnahme war auch der städtebauliche Ideenwettbewerb für das Kabelwerk und der folgende kooperative Planungsprozess.</p>
--	--

B-05 WOHNBAU - STÄDTEBAU - STADTRAUM – URBANITÄT

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>WOHNBAU - STÄDTEBAU - URBANITÄT</p> <p>„Wien hat sich in der letzten Vergangenheit zum Großteil über den Wohnbau definiert. Das ist der Bereich, wo – international betrachtet – etwas geleistet worden ist. Wo es Prozesse gegeben hat, die Vorgänge kontrollieren, über die Förderung, und wo Qualität im Wettbewerb gefordert war. Wo auch in den zuständigen Gremien Leute mit einer Ahnung von der Sache und der notwendigen Durchsetzungskraft und Autorität gesessen sind. Leider ist da auch der Fehler gemacht worden, dass nur Flächen für Wohnen gefördert werden, keine Sondernutzungen, Geschäfts- und Gewerbeflächen, Büros. Da entsteht eben Monokultur.“ (Manahl, S. 20)</p> <p>„Die heutige Chance für die Stadt müsste im Finden einer neuen Art von Urbanität liegen, konträr zum harten Charakter der historischen Stadt, definiert natürlich über den Wohnbau. Der Wohnbau ist das Fleisch der Stadt...“ (Manahl, S. 20)</p> <p>„Wir haben massiv versucht, unsere Arbeit in den letzten Jahren hauptsächlich über den Wohnbau zu definieren, immer mit dem Hintergrund, dass neben den guten Wohnungen Luft in der Struktur untergebracht werden muss, um zusätzlich brauchbaren Raum für die Bewohner außerhalb der Wohnung zu schaffen, aber auch um in diesen Monostrukturen Platz zu lassen für Entwicklungen in der Zukunft, die wir heute ja noch gar nicht kennen.“ (Manahl, S. 20)</p> <p>„Ist jetzt der Wohnbau mit 10.000 Wohnungen die Metaebene? Ist das jetzt unser Städtebau? (Prix, S. 20): Antwort: „Nicht die Metaebene, aber ganz eine wesentliche.“ (Manahl, S. 20)</p> <p>„META-EBENE“ (→ siehe auch oben, Pkt. B-01)</p> <p>„Metaebene transportiert eine Idee für eine Stadt. Ich habe es vorhin gesagt. Die grüne Stadt, die Weltstadt inmitten von Europa, ist es der Flugzeugträger der westlichen Welt gegenüber der östlichen?“ (Prix, S. 20)</p>	<p>(→ siehe dazu auch Punkt C-04)</p> <p>Anmerkung: Hier wird eine „fehlende“ Förderung von Nicht-Wohnnutzungen beklagt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frage der verfügbaren Budgets, aber auch der Ressort-Kooperation für die Förderung gemischter Nutzungen? - Frage aber auch, ob durch entsprechende Bestimmungen in der Bauordnung (Widmung und Bebauungsplan) diesbezüglich eine gemischtere Nutzung sicher gestellt werden könnte? - Weiter die Spezialisierung der Wohnbauträger auf Wohnen bzw. einzelne Bestimmungen für die Abrechnung der Wohnbauförderung (wie verhindert werden kann, dass Nicht-Wohnnutzungen in Wohnprojekten direkt oder indirekt den BewohnerInnen aufgerechnet werden?) - Schaffung von „Agenturen“ für Nicht-Wohnnutzungen (Seestadt Aspern?!). - Frage der Gebäude-Typologien (siehe das aktuelle Projekt von „raith-nonconform“) - Frage aber auch der Verträglichkeiten: Die Sensibilitäten von BewohnerInnen sind heute ohne Zweifel höher als in den Gründerzeitgebieten. (Beispiele von Objekten im 7. Bezirk, wo selbst die Büros von ArchitektInnen, Kindergruppen, Tanz-Werkstatt etc. zu gewissen Störungen“ führen. Wobei es einfacher ist, wenn in solchen Objekten immer gewerbliche Nutzungen bestanden: ein lange praktiziertes Gewohnheitsrecht für Nicht-Wohnnutzungen, Autos im Hof, hell beleuchtete Büros in der Nacht, „Bürofesten“ etc.). <p>Vorschlag:</p> <p>Fach-öffentlicher Workshop der MA 50 zum Thema: „Die stadträumlichen Dimensionen des Wohnbaus“</p> <p>Dies beinhaltet auch alle Schnittstellen zwischen Wohnbau, Stadtplanung und Städtebau</p>

„Eine gesellschaftspolitische Verantwortung in der Architektur ist für mich eine, die unter dem **Überbegriff der grünen Stadt** läuft. Die Stadt hat sich stets erneuert über Bedingungen, die immer von Infrastrukturen jeglicher Art bestimmt waren. Das ist ein charakteristischer Themenschwerpunkt seit eh und je! – Deshalb glaube ich, dass dies ein prägender Aspekt ist und bleibt, den ich daher auch gerne als große Überschrift nehmen würde, zumal er an die Architektur in Zukunft erhebliche Anforderungen stellen wird.“ (Pálffy, S. 20)

„Für mich ist Identifikation immer noch der wesentliche Aspekt. (...) Die türkischen Immigranten tragen Wesentliches zur Vitalität des 16. Bezirks bei – ein Flair von Süden in Wien.“ (Delugan, S. 20)

„(...) Wenn wir es nicht schaffen, dieses offene vernetzte System zu einem Erfolg zu führen, wo Ergebnisse als Trial-and-Error-Systeme realisiert werden, dann haben wir im Sinne von kultureller Entwicklung verloren. – Was ich mir von Wien wünsche, ist, dass es ein **role model** wird, dass wir nicht dort oder dahin schauen, wie wo was gemacht wird, sondern dass die anderen, er auch immer, zu uns kommen!“ (Prix, S. 20)

B-06 INVESTOREN-DETERMINIERTER STÄDTEBAU / ROLLE VON ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFTEN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>INVESTOREN-DETERMINIERTER STÄDTEBAU</p> <p>„Das ist eine Investorengeschichte, die sich im Wiener Städtebau abspielt. Da geht es primär um Verwertung. – Ich glaube, es geht vordergründig um den schnellen Gewinn und die Sicherheit der Verwertung der einzelnen Bauplätze, das passiert ohne größeren städtebaulichen Zusammenhang.“ (Dieter Henke, S. 6)</p> <p>„Noch scheint es in Fragen der Architektur und des Städtebaus kein wirkliches Gefühl für eine originäre Gestaltung zu geben, die so universell ist, dass sie auch für die Zukunft anschlussfähig bleibt. Globalisierung, Grundstücksspekulationen und Investorenverhalten führen zur kapitalistischen Dressur des Stadtraumes, und der kurzfristige ökonomische Erfolgszwang verschärft die urbanistische Krise.“ (Hofstätter, S. 11)</p> <p>„Dagegen setzt die Politik mit ihren bürokratischen Institutionen, mit ihren Kontroll- und Bestrafungszwängen vermehrt auf gesetzliche und moralische Konditionierung des Bürgers. Disziplin und Vernunft als Traum des urbanen Zusammenlebens einerseits und reine Kapitalinteressen bei der Verwertung des Stadtraumes andererseits ergeben aber noch keine interessante, international orientierte Stadt. – Müsste es nicht für mündige Bürger ein Recht auf Stadt geben, in der die gesellschaftliche Praxis mit der stadträumlichen Praxis korreliert, in der Urbanität erdacht, erfahren und erlebt werden kann?“ (Hofstätter / Pauhof, S. 11)</p>	<p>Relativ starke Position der Wohnbauträger, aber auch der Investoren und vor allem der Entwicklungsgesellschaften (semi-autarke Planung, die sich negativ auswirken kann: Fonds, Wiener Linien, Banken, Aspern, Wien Mitte, Donaacity, ÖBB) – Dies gehört ohne Zweifel auch zum informellen „Urbanen Grundkonsens“ von Wien.</p>

B-07 FAKTOR ZEIT: FEHLENDE KONTINUITÄT UND NACHHALTIGKEIT IM STÄDTEBAU

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>FAKTOR ZEIT: FEHLENDE KONTINUITÄT UND NACHHALTIGKEIT IM STÄDTEBAU</p> <p>„Ein anderes Problem ist der Zeithorizont. Da gibt es Konzepte – erdacht vor 20 Jahren –, dann vergehen 12 Jahre und man fängt von vorne an. Wieder ein neuer Wettbewerb. Es fehlt irgendwie der rote Faden, die Kontinuität. Dann entsteht Stückwerk.“ (Dieter Henke, S. 6)</p> <p>„Der Bebauungsplan wird in einer sehr frühen Phase festgelegt. Ich stoße im Entwicklungsprozess mit den Architekten an Grenzen. Dann gibt es Wettbewerbe, immer wieder neue Wettbewerbe! An manchen Standorten machen wir (bis zu) drei Wettbewerbe! Das ist mühsam! Mein Rat an die Politik wäre, Entwicklungsräume großflächig zu überdenken und eine stufenweise Konkretisierung in der Widmung.“ (Jakoubek, S. 19)</p> <p>STÄDTEBAULICHES HIN UND HER:</p> <p>„Stadtplanung ist damit nicht der Versuch, die Gleichzeitigkeit der Gegensätze zu stimulieren, sondern ein mechanistischer Wechsel städtebaulicher Modelle: Zuerst gibt es einen Block, dann die Zeilen, dann die Teile. Der Nordbahnhof ist ein gutes Beispiel fehlenden Muts, wenn ich eine ganz komplexe städtische Struktur baue – die Widersprüche in Wien! –, es muss städtebaulich alles immer einem simplifizierten Ordnungssystem unterliegen. Das ist schade! Jetzt gab es den neuen Wettbewerb, den Bernd Vlay gewonnen hat. Der hat mit seiner Hochhauskrone eine spektakuläre, spannende Lösung entwickelt... die jetzt wieder zu den vorherigen Phasen antithetisch ist. Wir pendeln immer zwischen These, Antithese. Antithese ist das Maximum, wir schaffen jetzt aber keine Synthese.“ (Lainer, S. 5)</p> <p>[sowie eine ganze Reihe weiterer Aussagen zum Faktor „Zeit“ ...]</p>	<p>Diese Fragen sind sehr komplex:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gefordert wird eine Gleichzeitigkeit und Gleichwertigkeit von Kontinuität in den Planungsprozessen einerseits - und Offenhalten von Spielräumen andererseits. Vielleicht ist dies aber kein Gegensatz: Kommentarlose Abbrüche von Planungsprozessen und spätere neue Anfänge mit neuen Projekten sind nicht die gemeinte Flexibilität. 2. Ebenso wenig ist es die Umsetzung von veralteten Plänen, oft ohne Diskussion und ausgewiesene Verbesserungen. (Beispiel: Leberberg, was hier aber Folge des großen Drucks auf Wohnungsneubau infolge der Ostöffnung 1989 war). 3. Ähnlich wird in der Kritik am Nordbahnhof in den QUER-Gesprächen argumentiert: Realisierung eines älteren – selbst schon starren – Konzepts mit unausgewiesenen Modifikationen (die zum Teil wiederum Folge von wenig transparenten Querbezügen zu den Vorstellungen der Grundeigentümer gewesen sein können). 4. Umgekehrter Weg: Start mit einem anspruchsvollen Verfahren – dann Abbruch und Neustart (mit einem neuen Wettbewerb) ohne von außen erkennbare Diskussion (Beispiel: Flugfeld Aspern). 5. Schrittweise Umplanungen eines Projekts mit jeweils geänderten Eckdaten, Austausch der Planer (Beispiel: Wien Mitte). 6. Frage: Wo liegen also die „Fehler“ (falls es welche sind, was ja überhaupt erst zu diskutieren und zu evaluieren wäre): Tatsächlich hängen viele dieser Kritikpunkte mit der zu frühen Fixierung des gemeinsamen Flächenwidmungs- und Bebauungsplans zusammen. „Große Lösung“: Auseinanderlegen von Flächenwidmungs- und Bebauungsplan oder zweistufiger Bebauungsplan: Dann müssten in den ersten Planungsphasen die „Bilder“ und die „Baukörper-Konfigurationen noch nicht feststehen. Wenn essentielle Ziele und Bilder formuliert sind, die Frage, wie sie über die Folgeschritte weitergetragen und verfeinert werden können?

B-08 SYSTEMISCHES DENKEN: ANDERE ANSÄTZE FÜR STADTENTWICKLUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>SYSTEMISCHES DENKEN: ANDERE ANSÄTZE - FORSCHUNG - EVALUIERUNGEN</p> <p>[Zunächst allgemeine Ausführungen zu Innovation, Systeme, Szenarien etc.: Sepp Fröhlich, Innovationsforscher & Systemanalytiker, AIT – QUER-Gespräche S. 20-22]</p> <p>„Die (Planungs-) Instrumentarien, die wir haben, sind unglaublich starr, ebenso das Widmungssystem, absolut ungeeignet, um eine Vision der Stadt schon erkennbar zu machen und andere Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen Spielraum offen lassen. Es ist absolut unmöglich, auf längere Zeit eine Stadt aufzuzeichnen.“ (Schreieck, S. 22)</p> <p>Für den Umgang mit komplexen Systemen ist beides gleich wichtig: „Struktur“ und „Freiraum“:</p> <p>„Es gibt keine Rezepte für die Orientierung von komplexen Systemen, das liegt u.a. darin, dass sie kein Optimum haben. Man kann nicht das Optimum als Benchmark wählen und daraufhin orientieren. Komplexe Systeme sind nötig, aber sie erfordern viele Experimente und Freiräume.</p> <p>Die Interventionsintensität, also das Hervorbringen von Neuem, ist dann am höchsten, wenn weder zuviel Struktur noch zu viel Freiraum existiert.“ (Fröhlich, S. 23)</p>	<p>Ausgangspunkt ist immer wieder die Klage über zu starre Regelungen, die gerne auch mit dem Begriff „System“ bezeichnet werden: „starres Widmungssystem“.</p> <p>Tatsächlich aber fehlt dem „Planungssystem“ ein essentieller Teil von systemischem Denken.</p> <p>Planung ist ein Prozess: das Aufgreifen und die Steuerung von Entwicklungen in oft parallelen, ungleichzeitigen Zeit-Schienen.</p> <p>Insofern ist der „große Entwurf“ – wie er in städtebaulichen Wettbewerben abgefragt und favorisiert wird – eine kontraproduktive, romantische Vorstellung, die vermutlich auch für die Seestadt einigen Schaden angerichtet hat (es wird sich zeigen, inwieweit prozessuale noch Anpassungen greifen...)</p> <p>Wesentlich präziser und in gewisser Hinsicht konträr zum „allgemeinen Wiener Freigabe-Diskurs“ von Architekten (zu starre Vorgaben etc.) definiert es in der QUER-Runde Sepp Fröhlich, Innovationsforscher und Systemanalytiker: Der entscheidende Punkt: „weder zu viel Struktur, noch zu viel Freiraum“!</p> <p>Die monoton wiederholte Forderung von ArchitektInnen nach Freigabe der Bebauungsbestimmungen übersieht den wesentlichen zweiten Punkt, dass „Freiraum“ überhaupt nur innerhalb einer „Struktur“ einen Sinn macht, und dass die Entwicklung, Planung, Steuerung von Stadträumen – wenn die ja immer und unvermeidlich bestehenden Strukturen nicht mehr passen – die Neudefinition von Strukturen benötigt.</p> <p>Was Fröhlich aber – in systemtheoretischer Abstraktion – auch sehr deutlich sagt: komplexe Systeme haben kein „Optimum“, und damit auch Kunstwerken vergleichbar: daher sind Experimente, Freiräume wie auch laufendes Monitoring und Evaluierungen notwendig!</p>

B-09 EINFORDERUNG VON MEHR ÖFFENTLICHKEIT IN DER PLANUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>EINFORDERUNG VON MEHR ÖFFENTLICHKEIT</p> <p>[... ausgehend vom Vergleich Wien – Barcelona...]: „Wien wächst trotzdem und wird internationaler. Wien könnte aber besser auf seine Peripherie achten, könnte der Zeit entsprechende oder gar vorausgreifende neue identitätsstiftende Stadtteile schaffen, dabei das Gesamtgefüge der Stadt und deren spezifische Charakteristika noch schärfen. Also braucht Wien einen Neustart, ein neues Stadtplanungsdepartment mit einem engagierten, interdisziplinären Team, das Kompetenz, Vision und Kontinuität einbringt, und dem es eine visionäre Persönlichkeit als verantwortlicher Ansprechpartner gibt. Die Politik hätte neben gesellschaftspolitischen Vorgaben die Ziel in der Öffentlichkeit zu vermitteln – besser noch: die Ziele mit der Öffentlichkeit zu generieren.“ (Hofstätter / Pauhof, S. 5)</p>	<p>Die Frage, ob es gelingt, mehr Öffentlichkeit für Planung herzustellen, wird sich auch in der weiteren Ausarbeitung und Finalisierung des STEP 2025 zeigen; bisher hat sich dies auf eine öffentliche Veranstaltung und geringfügige Reaktionen in wenigen Medien beschränkt.</p> <p>„Öffentlichkeit“ für Planung beschränkt sich häufig auf „Projekte“, die dabei aber vor allem beworben – und nicht mehr diskutiert – werden, was nur wenig mit Öffentlichkeit von Planung zu tun hat.</p> <p>Differenzierte Auseinandersetzungen über Partizipation und Öffentlichkeit – und das Verhältnis von „fachlichen“ Positionen und BürgerInnen – finden seit den 1960er Jahren statt: Lucius Burckhart, Ottokar Uhl oder auch Giancarlo De Carlo, „Die Öffentlichkeit der Architektur“ (1970!):</p> <p>„Sich mit den Bedürfnissen der Nutzer zu identifizieren, bedeutet nicht, >für< sie zu planen, sondern >mit< ihnen zu planen. (...) Der erste grundlegende Unterschied besteht in der Konsensqualität, auf der sich das geplante architektonische Ereignis stützt. Im ersten Fall (dem Planen >für<) verfestigt sich der einmal erreichte Konsens - sofern es überhaupt möglich ist, die Entfremdung zu überwinden, die damit verbunden ist, dass jemand von außen einwirkt und entscheidet – zu einem dauerhaften Faktum; er fließt in die Planung des Projektes ein, aber nicht in seiner Durchführung das heißt der konkrete Ablauf des geplanten Ereignisses; und in der Tat wird der Konsens in dem Moment aufgekündigt, in dem er erreicht wird. Im zweiten Fall hingegen, (dem Planen >mit<) bleibt der Konsens dauerhaft offen; er erneuert sich, indem er während des gesamten Verlaufs mit dem geplanten Ereignis konfrontiert wird, und er erneuert gleichzeitig das geplante Ereignis, indem er es sich immer wieder neu stellende Fragen der Zustimmung anpasst.“ (In: Hauser, Kamleithner, Meyer: "Architekturwissen" Band 2; abgedruckt in: ARCH+ 211/212, 2013.</p> <p>Diese Fragen betreffen auch kritische Punkte in den sog. „kooperativen Verfahren“:</p>

	<p>Die von der „QUER-Runde“ angesprochene oder von De Carlo thematisierte Beziehung von EntwerferInnen und Öffentlichkeit erfordert sowohl Vorgaben wie „Bilder“, die nicht ohne weiteres „kooperativ“ entworfen werden können.</p> <p>Der gesamte kooperative Planungsprozess des Kabelwerks basierte auf einem Vorlauf: einem völlig offenen Ideen-Wettbewerb für die Bevölkerung, wo es aber nicht um einen städtebaulichen Entwurf ging, aber vor allem auf einem innovativen, fast radikalen Siegerprojekt von Haydn/Pirker, welches bewusst überhaupt noch keinen einzigen „Baukörper“ enthielt, aber eine Reihe von definierten „Prototypen“, „Prinzipien“ sowie „Linien“, die nicht zuletzt die Einbettung und Verlängerung des Kabelwerk-Areals in den umgebenden Stadtraum zur Diskussion stellten.</p> <p>Wesentlich ist in kooperativen Planungsprozessen auch die Einbindung von anderen Disziplinen. In den EUROPAN-Verfahren ist immer zumindest eine „außenstehende Person“ (aus dem Kunst- und Kulturbereich, eine Philosophin u.a.) vertreten.</p> <p>Das Missverständnis von Partizipation – aber auch von falsch angelegten kooperativen Verfahren – ist die Vorstellung eines „Wünsch Dir was“.</p> <p>Kooperative Planungsverfahren führen ohne entsprechende In-Puts an den entsprechenden Stellen zu einer starken „Nivellierung“.</p> <p>Erforderlich sind wirkliche „In-puts“ und ein wirklicher „Dialog“, der auch ausreichend Zeit und entspannte Phasen des Gesprächs erfordert.</p> <p>Im aktuellen bzw. jüngeren Wiener „urbanen Planungskonsens“ nehmen die Grundeigentümer, Entwicklungsgesellschaften, Developer, aber auch die Bauträger eine unzureichend definierte – und nicht selten zu frühe bzw. zu starke – Position ein. Überspitzt gesagt kommt als Lösung heraus, was diese Interessensgruppen sich „vorstellen“ können; Etwas, worin sie bereits „Erfahrung“ haben bzw. was sich in ihrer Diktion „renditemäßig darstellen“ lässt. – Die Donaacity ist ein Bürohaus-Standort, mit einer Reihe von charmanten Wiener Modifikationen, angefangen mit den Wohnbauten: ein global relevanter urbanistischer Standort ?</p>
--	--

B-10 „NEUSTART“ FÜR WIEN?

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>„NEUSTART“ FÜR WIEN?</p> <p>Im Unterschied zu Barcelona: Nichtausschöpfung der Potentiale nach 1989:</p> <p>„Wien dagegen reagierte sehr verhalten auf 1989. In der Stadtplanung blieb es bei den gegebenen Strukturen, die für 1985 (<i>falsch</i>: = 1995) geplante Weltausstellung wurde storniert und die Grenzen zu den nordöstlichen Nachbarländern wurden vorläufig wieder geschlossen (Visapflicht). Wien wächst trotzdem und wird internationaler. ...“ (Hofstätter, S. 5)</p> <p>(...) „Also braucht auch Wien einen Neustart, ein neues Stadtplanungsdepartment mit einem engagierten interdisziplinären Team, das Kompetenz, Vision und Kontinuität einbringt, und in dem es eine visionäre Persönlichkeit als verantwortlicher Ansprechpartner gibt.“ (Hofstätter, S. 5)</p> <p>„Die Politik hätte neben gesellschaftspolitischen Vorgaben die Ziele in der Öffentlichkeit zu vermitteln – besser noch: die Ziele mit der Öffentlichkeit zu generieren.“ (Hofstätter, S. 5)</p> <p>„In Wien funktioniert ja alles recht gut, glaube ich unbestritten, da sind wir Weltmeister! Aber was fehlt, ist der Mut zu etwas wirklich Gewagtem, wenn Wien das anpeilen und sagen würde: >Wir wollen neben der hohen Zufriedenheit wirklich was riskieren und etwas schaffen, das dann in 100 Jahren ...<. Da tun wir uns ein bisserl schwer. Da kommt nicht dieses ganz Außergewöhnliche in der Stadt zustande...“ (Dunkl, S. 3)</p> <p>„Die Donauinsel ist spektakulär, rückblickend. Wo würde es das heute geben, dass man so eine unglaublich hohe Investition macht, ohne zu sagen: >Das muss zurückverdient werden!<, sondern einfach sagte: >Wir machen das jetzt!<.“ (Dunkl, S. 3)</p> <p>„[...] Für uns stellt sich also die Frage: Wie kann Planung mit einer Stadt, die im alltäglichen Leben >gebaut< wird, in ein fruchtbares Gespräch eintreten? Im Kontakt mit dem Phänomen Stadt geht es um die Suche nach einer neuen Form der</p>	<p>Da hat Hofstätter einerseits recht! – Andererseits sind die meisten Vergleiche mit Barcelona (Prix, Lainer, Hofstätter u.a.) ungenau bis unzutreffend....</p> <p>→ Die stadträumliche Bewältigung des prognostizierten Bevölkerungszuwachses ist eine der Aufgaben des neuen STEP 2025.</p> <p>→ Die von den Statistikern selbst nur bis 2020 als echte „Prognose“ formulierten Zuwächse werden derzeit allerdings etwas „zu mechanisch“ in bereits feststehende „facts“ verwandelt: Der geförderte Wohnbau hat bisher immer die maximal möglichen Quantitäten und Qualitäten realisiert. – Durch eine „scharfe“ Prognose wird auch noch keine Wohnung mehr und keine neue Schule errichtet bzw. finanziert.</p> <p>→ Empfehlung: DARAN intensiv und in Abstimmung mit den relevanten Ressorts und den Bezirken arbeiten. Die angedeuteten Modelle von allseitiger Nachverdichtung sollten im STEP 2025 bereits wesentlich konkreter entwickelt sein. – Man kann nicht einfach rechnen: Verfügbare Dachböden für Ausbauten: 80.000 zusätzliche Wohnungen; Verdichtung von Kleingärten: 6.000 zusätzliche Wohnungen; Aufstockungen von Gemeindebauten: ... zusätzliche Wohnungen; von der Nachverdichtung der bereits dichten Gründerzeitgebiete gar nicht zu reden, wenn man bedenkt, wie viel Zeit anspruchsvolle Blocksanierungen erfordern. Auch wurde in den Arbeitsgruppen zum STEP 2025 von verschiedener Seite darauf hingewiesen, dass bei solchen „Verdichtungs-Sanierungen“ der Nettogewinn an Wohnungen bzw. Wohnflächen sich häufig in engen Grenzen hält. Und von Seiten der Wirtschaft wurde zu Recht betont, dass die Erhaltung von gewerblichen Objekten wesentlich zur Standortpolitik von Wien wie zur allgemein angestrebten Nutzungsmischung in Stadtvierteln gehört: Man könnte es überspitzt auch so sagen: „ein Wohnhaus ist schnell gebaut – aber wichtige Räumlichkeiten für neue Dienstleistungen,</p>

<p>Stadtforschung. Das reicht über die Grenzen der Architektur – wie sie zumeist betrieben wird – hinaus.“ (Hofstätter / Pauhof, S. 14)</p> <p>„Mut braucht’s auch. Meine Wahrnehmung ist, dass im Vorfeld wahnsinnig viel Energie in Diskussionsrunden über das Wie? Wo? Was? investiert wird. Das geht in Richtung STEP, den man dann beiseite legt, hin und wieder her nimmt ... eine grobe Ideensammlung...“ (Jakoubek, S. 17)</p>	<p>störungsarmes Kleingewerbe, junge Neugründungen in den Creative Industries sind komplexer. Brauchbare bestehende Objekte sollten nicht bedenkenlos auf Wohnbau umgepolt werden. (dies ist aber bloß eine These ohne empirische Daten und Zusammenhänge)</p> <p>→ Ein ernsthafter Vorschlag wäre: in der schönen Reihe zwischen STEP 2005 und STEP 2025 die Beschlussfassung des STEP 2025 auf 2015 zu verschieben, um intensive Ausarbeitungen und Diskussionen zu ermöglichen, und weniger Ankündigungen, die den neuen STEP sofort wieder der alten Kritik aussetzen, dass sehr viele Leerformeln eine nur sehr allgemeine Richtung andeuten, weit entfernt von einem Stadtentwicklungs-PLAN.</p> <p>Eine breitere, qualifizierte Diskussion in den Fachöffentlichkeiten, mit den Bezirken, die die Hauptlast von vorgestellten „Nachverdichtungen“ zu tragen haben, und erst recht eine breitere öffentliche Diskussion wäre beim Festhalten am Beschlussfassungstermin 2014 in den wenigen verbleibenden Monaten nicht möglich.</p>
<p>GANZ ANDERE STADTENTWICKLUNGSPLANUNG: SPIELRÄUME - ZEIT - ROLLE DES WOHNBAUS</p> <p>„Siehst du irgendeinen Gedankensatz in der Wiener Stadtplanung?“ (Prix, S. 22)</p> <p>„Nein, leider nicht. Wien hat das Problem, dass die Stadtplanung schon lange ad acta gelegt wurde. Das hat einerseits damit zu tun, dass Wien als Stadt kein komplexes System ist, sondern ein einfaches, wo sozusagen im Zentrum der Stephansdom steht – und alles entwickelt sich um dieses Zentrum herum. Das ist für jeden klar. Und das ist genau das Problem von Stadtentwicklungen, dass die dann eben so weit draußen sind, dass sie an dieses Zentrum eigentlich nicht mehr angebunden und immer Satelliten oder halt Anhängsel sind. – Im Prinzip müsste man solche Ankerpunkte, wie der Stephansdom im Zentrum von Wien ein solcher ist, woanders auch erfinden. Über einen öffentlichen Wettbewerb wird man das wahrscheinlich nicht erreichen.“ (Götz, S. 22)</p> <p>„Aber auch in der Stadtentwicklung müsste Unvorgeesehenes möglich werden, weil man eben nicht weiß, wie sich die Sachen in 20 oder 50 Jahren entwickeln. Es müsste eine Luft und</p>	<p>Gewiss lässt sich das so nicht ohne weiteres sagen, aber vermutlich ist gemeint – was in den gesamten QUER-Gesprächen ein Grundtenor ist –, dass die Zwischenebenen zwischen STEP bzw. allgemeinen Zielen und Qualitätsvorgaben einerseits, und konkreten Projekten bzw. den Bauplätzen andererseits unterentwickelt sind: also das bereits vielfach aufgerufene „Missing Link Städtebau“, das im übrigen auch die Gestaltung von Plätzen betrifft.</p> <p>Der qualitativ hochwertige geförderte Wohnbau hat – hat – sicher nicht unabhängig, aber doch etwas abseits von der Planung – eigene qualitätssichernde Instrumente und Verfahren entwickelt und verfeinert diese laufend.</p> <p>Damit sind aber nicht die Schnittstellen zu den umgebenden Stadträumen von Wohnprojekten gelöst. Wobei es sicher oft bereits definiertere, funktionierende Raumsituationen gibt, wo sich der Wohnbau problemlos einbetten lässt, ohne dass der Städtebau neu aufgerollt werden muss.</p>

<p>Flexibilität in der Stadtstruktur sein, weil die Stadt, wie sie in den Stadtentwicklungsgebieten derzeit Realität ist – fertige Gebäude und Straßen zu 100 Prozent ausgenutzt –, unbrauchbar ist. Da geht es nicht um Scheingefechte über offene Erdgeschoßzonen, sondern da ist prinzipiell keine Luft mehr drin. Das sind einfach fertig gebaute Quartiere, nur Wohnbau, weil da die öffentlichen Gelder stecken. Geld ist immer auch ein politisches Thema und im Falle vom Wiener Wohnbau wird das über das Bauträgersystem ohne großes Aufsehen möglichst pragmatisch abgewickelt – und irgendwie funktioniert das System und solange kein politischer Zwang da ist, der den Spielraum, die Luft, die Sondernutzungen zusätzlich zur Wohnqualität in der Stadt fordert, ändert sich auch nichts. Oder?...“ (Götz, S. 22)</p> <p>„In Wien ist alles so kompakt und dicht, dass jeder Fehler eigentlich eine Katastrophe ist. Und das kommt aus dieser vermeintlichen Einfachheit, in der die Stadt funktioniert. Und das ist mit dem, was eine Stadt sein muss, einfach nicht mehr zur Deckung zu bringen.“ (Götz, S. 22)</p> <p>„Es gäbe Instrumente, wie man so eine Stadtplanung angehen müsste, nämlich von oben her alles ändern, wirklich sehr viel!“ (Götz, S. 22)</p>	<p>Dies läuft auf die fehlende – seit den 1980er Jahren zunehmend abgebaute – planerische / maßstäbliche Zwischenebene von Bezirksentwicklungskonzepten bzw. -plänen und nicht zuletzt sogar Bezirks-gestaltungskonzepten hinaus. Diese damals von der MA 19 ausgearbeiteten Bezirksgestaltungskonzepte enthielten im übrigen keinerlei „Bebauungs- oder Gestaltungsvorschriften“, vielmehr sensible Analysen der Teilräume, ihrer Qualitäten und Entwicklungspotentiale, von Defiziten in Identitäten oder der Situierung möglicher, wünschenswerter „Akzente“.</p> <p>In den Vorarbeiten zum STEP 2025 ist wieder die Rede von der Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit von Teilgebietskonzepten: Es muss ja nicht immer gleich einen ganzen Bezirk betreffen, vielmehr Areale, in denen entweder deutliche Defizite bestehen, autonome Dynamiken zu beobachten sind oder in denen größere Potentiale für Transformationen und / oder neue Projekte gesehen werden.</p> <p>In den frühen 1990er Jahren entstanden auch umfangreiche Raumanalysen, Bestandserhebungen und Konzepte für Transdanubien: Gewiss, einiges davon wurde umgesetzt, aber der Dialog und das Monitoring der dortigen Entwicklungen wurde kaum fortgesetzt.</p>
--	--

3.2.C. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen

C STADTRÄUME: ENTWICKLUNGSGEBIETE / QUALITÄTEN / PLANUNG

C-01 FEHLENDE DIFFERENZIERUNG INNERHALB VON NEUEN STADTRÄUMEN

C-02 IDENTITÄTS-STIFTENDE STADTTTEILE SCHAFFEN

C-03 AUTARKE SUB-ZENTREN ENTWICKELN

C-04 MONOFUNKTIONELLE QUARTIERE / NUTZUNGSMISCHUNG

C-05 „INFORMELLE ZONEN“ IN NEUEN ENTWICKLUNGSGEBIETEN FEHLEN

C-06 AMBIVALENTE WERTSCHÄTZUNG DES GRÜNDERZEIT-RASTERS

C-07 WOHNFORMEN / WOHNBAU : VERSTREUTE HINWEISE

C-01 FEHLENDE DIFFERENZIERUNG INNERHALB VON NEUEN STADTRÄUMEN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>FEHLENDE DIFFERENZIERUNG INNERHALB VON NEUEN STADTRÄUMEN</p> <p>„Frage an alle: Wenn die Macht des Faktischen so groß ist, warum macht man aus dieser Macht nicht ein neues Konzept, in dem man das komplexe System des Fleckerlteppichs – sage ich jetzt einmal – zu einer neuen Stadtidee umformt?“ (Prix, S. 22)</p> <p>„Meiner Meinung nach ist Architektur nicht demokratisch – das macht die Sache nicht einfacher. Architektur braucht immer Persönlichkeiten, die dahinter stehen und bereit sind, Verantwortung zu übernehmen. – So wie es jetzt passiert, schiebt einer den Ball zum Nächsten. Das muss man sich einmal anschauen, diese ganzen Gremien, wie sie operieren, das ist wie ein Dominospiel, wo am Schluss keiner mehr weiß, für welchen ... er da eigentlich verantwortlich war. Und so geht's net.“ (Götz, S. 22)</p> <p>„Konkrete Beispiele wie die Achse Kagran existieren, wo derzeit einige große Projekte entwickelt werden. Ich finde es relevant, ob von Seiten der Stadtplanung eine Vorstellung existiert, wie sich diese Achse im Stadtgefüge darstellt, und wann dieser Plan den Architekten präsentiert wird, die an diesen Projekten arbeiten. Die besten Einzelkonzepte werden nicht greifen. Ich denke, es benötigt einen konkreten Plan, ein Gerüst, um vorausschauenden, zukunftsweisenden Städtebau zu betreiben. Ich möchte das nicht als Angriff gegen die derzeitige Stadtplanung sehen, das wäre auch zu kurzfristig – ich denke an eine Evaluierung gewisser Planungsstrategien, eine bessere Kooperation.“ (Delugan, S. 17)</p>	<p>Eine Schwachstelle der stadträumlichen Auseinandersetzung, die sich auch in den „kritischen“ QUER-Gesprächen selbst wiederholt, ist die häufig mangelnde Differenzierung von Teilräumen. Es wird zu viel von „ganz Wien“ gesprochen.</p> <p>In der aktuellen Ausgabe von „Werk / Bauen + Wohnen“ (Juli 2013) findet sich eine subtile Beschreibung und Analyse von Transdanubien: Verortung und Zusammenhang der neuen Projekte, naturgemäß ohne die in Wien untrennbar mit jeder Publikation verbundenen Werbung für Projekte.</p> <p>„Werk / Bauen + Wohnen“ beschreibt die Netzstruktur von Transdanubien, auch in der Differenz zum „diesseitigen“ Wien. Einiges, was für Transdanubien in den QUER-Gesprächen sehr pauschal behandelt bzw. kritisiert wird, entspricht gar nicht den Vorstellungen vieler BewohnerInnen „über der Donau“, die diese Gebiete oft durchaus bewusst gewählt haben, weil sie die unterschiedliche Qualitäten zum übrigen Wien schätzen.</p>

C-02 IDENTITÄTS-STIFTENDE STADTTEILE SCHAFFEN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>IDENTITÄTSSTIFTENDE STADTTEILE SCHAFFEN</p> <p>„Wien könnte aber besser auf seine Peripherie achten, könnte der Zeit entsprechende oder gar vorausgreifende neue identitätsstiftende Stadtteile schaffen, dabei das Gesamtgefüge der Stadt und deren spezifische Charakteristika noch schärfen.“ (Hofstätter, S. 5)</p> <p>„Ich sehe unser Betätigungsfeld als Architekten an den Rändern, der Peripherie, in der Stärkung und Entwicklung von Subzentren. (...) Identifikation ist ein wesentlicher Faktor für das Gelingen einer Stadtentwicklung – in diesem Punkt sehe ich besonders große Defizite, um die Stadt tragfähig weiterzubauen. Nicht im ersten bis neunten Bezirk, dort ist diese Entwicklung weitgehend abgeschlossen.“ (Delugan, S. 15)</p> <p>„Was wichtig ist für Räume und das Beleben von Erdgeschoßzonen, da gibt es italienische oder historische Städte, in Paris oder Italien, da ist die Höhendifferenzierung ganz wichtig. Eine niedrige Mauer mit einem Garten dahinter, dann brauchst du für die Lebendigkeit der EDG-Zonen nicht einmal Geschäfteln oder so, aber du hast unterschiedliches Licht, unterschiedliche Oberflächen. Also, ein Punkt, den wir in allen Neubaugebieten nicht realisieren, ist eine fehlende Differenzierung der Volumina und Zwischenräume, auf der anderen Seite die fehlende Gleichwertigkeit des Umgangs mit Zwischenraum. Alle Volumen im Neubaugebiet sind relativ gleich hoch, stehen entweder nahe oder isoliert, aber Differenzierung ist etwas, das, glaube ich, Raum stimulieren könnte...“ (Lainer, S. 10)</p>	<p>Wie hängen alle diese Fragen mit dem Wohnbau und der Wohnbauförderung zusammen? – Aber die städtebauliche und stadträumliche Basis fehlt aber oder ist äußerst schwach. Der Wohnbau kann das aber nicht kompensieren, auch nicht mit der noch stärkeren Einführung einer städtebaulichen Ebene in den Bauträgerwettbewerben. Zudem geht es um das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen.</p> <p>Die Definition von „Raumbildern“ (siehe das offensive Konzept des „Raumbildes“ bei Detlev Ipsen), Raumbeziehungen und Stadtteilqualitäten gehören zu den Aufgaben der Stadtplanung und nicht primär zum Wohnungsbau. Diese Aufgaben fallen ein bisschen zwischen dem Dreieck von Grundsatzfragen (MA 18), Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (MA 21) und begutachtender Stadtgestaltung (MA 19) durch, auch wenn im Einzelnen viele Kooperationen stattfinden.</p> <p>Beobachter neuer Stadtentwicklungsprojekte und deren Wohnbauten stellen fest, dass die Projekte tendenziell immer höher und auch ähnlicher werden. Daran hat auch der Vollwärmeschutz seinen Anteil: Materialunterschiede und Texturen – die für Identitäten und Atmosphären sehr wichtig sind – werden seltener. Gelegentlich wirken Gestaltungen (Fassaden u.a.) wie eine bemühte Differenzierung. Da sich dies aus energieökonomischen und -technischen Gründen kaum verändern lässt, werden die Ausformungen der Baukörper und der Erdgeschosszonen immer wichtiger.</p> <p>Hier setzt wiederum Kritik an den im Bebauungsplan zu früh und zu eng festgeschriebenen Entwürfen ein: Es stellt sich wiederum die Frage, warum das Potential der u.a. mit dieser Intention eingeführten Möglichkeit der „Strukturwidmung“ so selten ausgeschöpft wird?</p> <p>Allerdings: Bei einer flexibleren Handhabung der Planungsvorgaben bekämen Gestaltungsbeiräte große Bedeutung, wie sie in vielen Städten bereits zum Routine-Repertoire der Planung gehören.</p>

C-03 AUTARKE SUB-ZENTREN ENTWICKELN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>AUTARKE SUB-ZENTREN ENTWICKELN</p> <p>„Wir brauchen eine Idee für Wien – das Betätigungsfeld ist nicht der erste Bezirk, sondern die Schaffung von autark funktionierenden Subzentren mit hoher Identität. Wir müssen von einem Stadtorganismus in unserer Betrachtung ausgehen, dann sind auch punktuelle Eingriffe wirkungsvoller, qualitätsvoller.“ (Delugan, S. 14)</p>	<p>Leider sind viele der zentralen Bereiche in Entwicklungsgebieten schon besetzt; entweder sind es historische Ortskerne, deren Potential und deren räumliche Verbindungen zu den neuen Projekten meist nicht ausgeschöpft wird. Im nahen Umfeld schon länger bestehender U-Bahn-Stationen fehlen günstige bzw. überhaupt noch verfügbare Grundstücke für urbane Verdichtungen.</p> <p>Auch in solchen „dezentralen“ zentralen Zonen könnte die Bebauung oft enger zusammenrücken, um angenehme und belebte Räume zu schaffen. Aber „Straßen“ und „kleine Plätze“ gehören seit der Nachkriegsmoderne und bis heute nicht mehr zum Repertoire im Städtebau. Shopping-Zentren sind nur sehr eingeschränkt – und nur im Inneren – jener räumliche Kern der geforderten „autarken Subzentren“.</p> <p>Das Stadion-Center als jüngeres Beispiel hat sehr positive Funktionen auch für die im Umfeld ansässige Bevölkerung: Einkaufen, Aufenthalts- und Treffpunkt bei Regen und Kälte etc. Stadträumlich-städtebaulich wurden dennoch einige Potentiale nicht ausgeschöpft.</p>  <p>Das Stadion-Center mit nur einem Eingang bildet eine Barriere ohne Durchwegung: Die Platzbildung beschränkt sich auf einen Zwickel zur U-Bahn-Trasse und Striche im Bodenbelag.</p>

C-04 MONOFUNKTIONELLE QUARTIERE / NUTZUNGSMISCHUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>MONOFUNKTIONELLE / MONOSTRUKTURELLE QUARTIERE</p> <p>„Was ist Urbanität?“ – „Das ist keine Gebäude-dichte, sondern Lebensdichte. Das ist das Grundproblem im Städtebau, dass wir es nicht mehr schaffen, weil immer nur monostrukturelle Quartiere entstehen, da werden einfach nur Wohnbauten gebaut. Das ist keine Lebensqualität, das ist das Problem.“ (Henke, S. 8/9)</p> <p>Zweifel an Multifunktionalität, traditioneller Urbanität (Binder, S. 9): „Aber vielleicht muss man das fördern, wie wir den Wohnbau fördern – letztlich wollen wir ja etwas erreichen.“ (Henke, S. 9)</p> <p>„Es ist zu erwarten, dass die öffentliche Hand fundamentale Verpflichtungen, wie auch Bildung und steigenden Bedarf an Wohnraum, vermehrt absichern wird wollen/müssen, und für die Belebung von Erdgeschoßzonen wenig Geld übrig bleiben wird. (Binder, S. 9)</p>	<p>Dieses Thema ist ein Dauerbrenner in der Städtebau- und Architekturdiskussion seit 1960. Dass davon kaum etwas umgesetzt worden ist, müsste ja zu denken geben. Insofern sollten diese Möglichkeiten eingehender untersucht und in neuen Entwicklungsgebieten in Varianten erprobt werden, anstatt monoton diese Forderungen nach Multifunktionalität, Nutzungsmischung zu wiederholen.</p> <p>Eine einfache Lösung gibt es nicht, weil man eben nur „Wohnbauten“ verorten, verordnen bzw. fördern kann, nicht aber ohne weiteres Geschäfte, Lokale, Betriebe. Es gibt aber städtebauliche Konzepte, die solche Nicht-Wohnnutzungen mit Sicherheit verhindern bzw. nicht förderlich sind, weil keine gebündelten Hauptwege („Straßen“, „Gassen“, kleine Plätze) angelegt werden, die für solche Nutzungen realistische Fußgängerfrequenzen zusammenbringen. (Was haben urbanere Straßenquerschnitte, kleine Gassen und Plätze dem Urbanismus angetan, dass sie für 100 Jahre verfehmt wurden?)</p> <p>Das Kabelwerk in der Größe von nur 6 ha und knapp 1000 Wohnungen ist insofern für ein zentrumsfernes Entwicklungsgebiet einzigartig: von Anfang an ein Hotel mit Cafeteria, Apotheke, Ärztezentrum, Tierarzt, Lokale, Bank, kleiner Supermarkt, und ein Kunst- und Kulturzentrum, das aus der kulturellen Zwischennutzung hervorgegangen ist. Der Anteil an Nicht-Wohnnutzungen ist hier höher als in den meisten Projekten, auch wenn nicht alle Anstrengungen erfolgreich waren. Auf dem für Büronutzung vorgesehenen Bauplatz ist aber immerhin ein Geriatriezentrum entstanden, das viele Arbeitsplätze und BesucherInnen versammelt, die z.T. wiederum die Infrastruktur des Kabelwerks nutzen.</p> <p>Grundlegend ist der gesamte Wandel der städtischen Ökonomie, und auch, dass dem Druck von Investoren oft nachgegeben wird. 100 Meter neben der Mariahilferstraße war im ohnedies zurückgestuften Westbahnhof vermutlich kein großes Shopping erforderlich, aber die ÖBB wollte es.</p>

„Wenn wir nicht ausprobieren, Entwicklungszonen zu schaffen in den Erdgeschoßzonen ... Wenn ich sage: >Du machst eine Entwicklungszone im Erdgeschoß, gibst es um vier Euro her, dafür kriegst du noch ein Penthouse drauf oder ähnliches...<, dann geht das, die Modelle gibt es. Und warum funktioniert es nicht? Das ist eine politische Frage. Da fehlt es an Fantasie, an Mut, mit ganz geringem Aufwand Strukturen zu verändern. In der Stadtplanung gibt es genügend Leute, die das gerne machen würden, die neue Wege suchen wollen. Es gibt keine politische Vision, wie ich sie oft erhofft und erwünscht habe, die uns einen Schritt weiterbringen.“ (Lainer, S. 10)

Auch in der Umbauphase hat der Westbahnhof wunderbar funktioniert: Lebensmittel, Zeitungen und Bücher, Drogerie, Tabak, Information und Fahrkarten, drei Espressos bzw. Imbisslokale etc. Ebenso war im „Ersatz-Bahnhof“ Meidling alles da, was man brauchte. Jedesmal die Erfahrung: Aha, so klein ist ein Bahnhof, was die soziale, kommerzielle, gastronomische Infrastruktur einschließlich Reiseinformation, Fahrkartenverkauf etc. betrifft: Der Rest ist reines Investment, aber an dieser Stelle nicht wirklich im Dienste der Stadt.

In neuen Entwicklungsgebieten – vor allem mit alten industriellen Baulichkeiten – werden auch die kulturellen Bespielungen und Zwischennutzungen oft zu wenig ausgeschöpft. Gewiss: Dies lässt sich nicht „verordnen“ und bedarf glücklicher Konstellationen, wie im Kabelwerk, wo die Grundeigentümer bzw. Bauträger die kulturelle Zwischennutzung mitgetragen haben, von Seiten des Magistrats bzw. die Bezirks ein starkes Bekenntnis und Engagement gegeben war. Ebenso spielte eine Rolle, dass ein erfahrenes Team von „urban and cultural Practitioners“ (Kurt Sedlak, Erich Sperger u.a.) über gesamtstädtisch aktive aber sehr spezialisierte Szenen hinaus auch die AnrainerInnen durch sehr vielfältige und konkrete Angebote gewinnen konnten.

Über solche künstlerischen Bespielungen und kulturellen Zwischennutzungen entstehen erste „soziale Bilder“ für AnrainerInnen und künftige InteressentInnen, auch konkrete soziale Vernetzungen, die eine ganz andere Qualität und Nachhaltigkeit haben, als „BürgerInnen-Veranstaltungen“ bzw. „-Versammlungen“.

Auch kleine Wohnungen oder Ateliers für Artists in Residence, junge MusikerInnen etc. können eine positive Wirkung auf die erste Herausbildung eines soziokulturellen Kerns haben.

Nicht ausgeschöpfte Nutzungsneutralität in Gebäuden kann allerdings Mehrkosten verursachen bzw. bei schlechtem Zuschnitt der Räumlichkeiten solche flexiblen Nutzungen wiederum sehr einschränken (zu niedrige Raumhöhen, fehlende Installationen etc.). – Auch Erfahrungen mit anmietbaren Büroräumen können schwierig sein (siehe ÖSW in Monte Laa).

C-05 „INFORMELLE ZONEN“ IN NEUEN ENTWICKLUNGSGEBIETEN FEHLEN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>„INFORMELLE ZONEN“, DIE IN DEN NEUEN ENTWICKLUNGSGEBIETEN VÖLLIG FEHLEN</p> <p>„Neben den geplanten Bezirken mit funktionierenden, vitalen öffentlichen Räumen (Anm. RK: ???), braucht die wachsende Stadt auch informelle Zonen, sozusagen eine Abwesenheit von Urbanität, um Zuwanderungsgruppen Raum zu bieten, um deren Integration erst zu ermöglichen. In Istanbul sind das die Gecekondu, über Nacht gebaute, illegale Siedlungen ohne erkennbare Ordnungsprinzipien, Inzwischen gibt es Anzeichen einer für das Stadtganze positiven Verschmelzung mit nachträglichen Infrastrukturerergänzungen. In Wien übernehmen diese Aufgabe (Funktion) meist die ehemaligen Integrationsbezirke mit der robusten Baustruktur der Gründerzeit.“ (Hofstätter, S, 11)</p>	<p>Die große Bedeutung von solchen „informellen Zonen“ wurde nicht zuletzt von Rüdiger Lainer immer wieder propagiert: Aneignungsflächen und -räume, da und dort auch das Belassen einer freien Fläche für einen heute noch nicht absehbaren Bedarf. Das völlige Zubauen aller Flächen und die Nutzungsbindung noch der letzten Räumlichkeiten ist ohne Zweifel ein Fehler, aber von der Finanzierung (Verzicht auf Rendite) und vom Management anscheinend noch kaum zu bewerkstelligen. Hier muss die öffentliche Hand offensichtlich aktiver werden: eher mittels Flächenwidmung und anderen Instrumenten, als mittels Förderungen. (→ Trägerverein / -gesellschaft für die Erdgeschoßzonen in der Seestadt Aspern!?)</p> <p>Auch großzügige Erdgeschosse können, auch wenn sie nicht immer voll ausgelastet sind, hier einen wertvollen Beitrag leisten (siehe Modelle in der Hafencity Hamburg).</p> <p>Auch im dicht bebauten Stadtgebiet müssen solche Räume bzw. Flächen zu einem wenn auch geringen Anteil erhalten bleiben oder geschaffen werden.</p> <p>Auch hier besteht – gerade bei starker Wohnungsnachfrage - die Gefahr, dass jeder nicht sofort definierte und verwertbare Quadratmeter verschwindet.</p>

C-06 AMBIVALENTE WERTSCHÄTZUNG DES GRÜNDERZEIT-RASTERS

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>GRÜNDERZEIT-RASTER ALS AMBIVALENTE REFERENZ</p> <p>„Wir haben das Problem – und das ist Wien –, dass es keine Tradition des Städtebaus gibt, der über die Gründerzeit hinausgeht. Wir leben immer noch von den Otto-Wagner-Plänen mit den Rastern, die eine unheimlich effiziente Struktur sind. Die Gründerzeit bietet unabhängig von ihrer Form eine Neutralität der Nutzung, die alles Mögliche unterbringt, sowohl städtebaulich als auch in der Gebäudestruktur. Diese Neutralität für vielfältige Nutzungen ist auch etwas langfristig Effizientes. Drum hat es Wien auch geschafft, sehr viel zu sanieren, weil diese Häuser sozusagen >viel können<. [...] Daher hängt Wien an der Gründerzeit mit dem Raster und hat eines übersehen, dass damit die Form mit dem Gebrauch verwechselt wurde. D.h., es muss nicht alles durch regelmäßige Raster überformt sein, es ist möglich, diese Neutralität für vielfältige und widersprüchliche Nutzungen auch mit völlig anderen komplexen Systemen zu schaffen.“ (Lainer, S. 4)</p> <p>„Die Spanier können einfach grandios in Räumen denken. Und sie können auch den Stadtplan in dem Sinn definieren, verändern, weiterentwickeln, während ich bei uns immer wieder das Gefühl habe, wir denken nicht in Räumen, sondern in zwei Kategorien. Das eine ist das Vorbildsystem eines gewissen Rasters und dann historisch die besonderen Einzelobjekte. [...] In Bereichen, in denen diese historischen Absicherungen nicht existieren, sind wir nicht in der Lage, attraktive Stadterweiterungsgebiete zu schaffen. Ich glaube, dass Viertel wie manche Bereiche um den Hauptbahnhof mit diesen enormen Dichten, gleichförmig 21-26 Meter hohen Blockrändern, irgendwann einmal zum Slum werden müssen, denn wenn in den Hof kaum Sonne hineinkommt, wirst du irgendwann einmal aggressiv.“ (Lainer, S. 5)</p> <p>„Das, was Wien in den Phasen, in denen es Engagement gab, auszeichnete, sind manche radikale stadtstrukturelle Bilder oder Visionen. Ich</p>	

habe immer gesagt, dass es ohne Querdenken keine aktuelle Stadtraumvorstellung gibt und der Blockrand war, polemisch gesagt, der letzte erfolgreiche Stadtraum in der Gründerzeit. Das meiste, was nachher kam, sind keine Räume mehr, sondern große Siedlungen wie die Großfeldsiedlung.“

Großfeldsiedlung / Rennbahnweg: „... das war damals ein internationales Phänomen. Das waren damals andere Gedanken, raus aus diesem Block-Raster, raus ins Grüne! Große Freiräume. Das hat nicht funktioniert. Ich glaube schon, dass es immer Wellen gegeben hat, wie es sie in 50 Jahren gibt. Und wenn wir jetzt den Blockraster am Nordbahnhof diskutieren, frage ich mich, ob ich nicht lieber in den Zeilenbauten der 1960er Jahre im 10. Bezirk wohne, nicht wie da in einen Block hineingezwängt.“ (Henke, S. 8)

C-07 WOHNFORMEN / WOHNBAU : VERSTREUTE HINWEISE

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>ZWEIFEL AN HOCHHÄUSERN – BZW. SEHR DIFFERENZIIERTER EINSATZ</p> <p>„Wien ist im Verhältnis zu anderen Städten hervorragend geplant, aber eine höchst regulierte Stadt. Überall Baufluchtlinien, Höhenangaben für Gebäude, Gründerzeitstrukturen werden immer weitergeführt. Jetzt wird es durchbrochen, jetzt kann man Hochhäuser bauen – ob sinnvoll oder nicht.“ (Lainer, S. 4)</p> <p>Vereinzelte Kritik an Bauträgerwettbewerben</p> <p>Über-Regulierung</p> <p>„Der Wohnbau wird ja immer teurer mit all den Vorschriften. Die sollen wirklich einmal einen billigen Wohnbau starten, wo wir Architekten befreit sind von dem ganzen Ballast an hypertrophen Vorschriften einen leistbaren Wohnbau hinstellen können. Und dann kann ich dir beweisen, dass wir da vielleicht eine freie Erdgeschoß-Zone zusammenbringen, wo sich junge kreative Leute, Greißler oder Kleingewerbetreibende einnisten können.“ (Henke, S. 9)</p> <p>Kleinwohnungen / Single-Wohnungen</p> <p>„Klein, billig, nachhaltig sollen die neuen Wohnungen sein, aber die Entscheidungsträger denken nicht an die Auswirkungen eines beschnittenen, zu kleinen Lebensraums auf die Bewohner. Was wäre, wenn unsere Gesellschaft – vertreten durch die Politik – auf das kreative Potential unserer Architekten zurückgreifen würde und sie in einem seriösen Dialog aufforderte, ihre in Schubladen liegenden Konzepte im Rahmen von Versuchsanordnungen zu realisieren? Nicht in einem Wählerstimmen heischenden kooperativen Verfahren oder in Geld und Zeit verschwendenden 100 Wettbewerben (...), sondern in einem Realisationsdiskurs.“ (Prix, S. 3)</p> <p>„Das ist das Wechselproblem einer</p>	

problematischen Strategie, Wohnungen leistbar zu machen. Die Leute haben weniger Geld und die Wohnungen werden kleiner! Dass sie damit als Folge teurer werden, dann wieder nicht leistbar und noch mehr schrumpfen, das wird nicht gesehen! Auch die Baukosten werden durch immer neue Regelungen enorm erhöht.“ (Lainer, S. 4)

„Radikale Veränderung der Bauordnung“ (?)

„Unsere talentierten Architekten wären sicher in der Lage, eine zeitrichtige Ästhetik zu einem neuen Wohnbaukonzept zu entwickeln. Dazu muss man allerdings die Bauordnung radikal verändern. Vorbild könnten französische Projekte sein, die eine Neudefinition vom großzügigen Lebensraum im Wohnbau definieren.“ (Prix, S. 3)

3.2.D. Diskurse zur Wiener Planung am Beispiel der „QUER-Gespräche zur „Zukunft der Stadt“ (Juli 2013): Kommentare und weiterführende Fragen

D INSTRUMENTE DER PLANUNG

D-01 KRITIK AN WIENER MASTERPLÄNEN / KRITIK AM INSTRUMENT „MASTERPLAN“

D-02 KRITIK AN INSTRUMENTEN UND VERFAHREN

D-03 ÜBER-REGULIERUNG DURCH STARREN FLÄCHENWIDM.- UND BEBAUUNGSPLAN

D-04 TECHNISCHE / BAURECHTLICHE ÜBER-REGULIERUNG

D-05 FEHLENDE INSTRUMENTE DER BODENPOLITIK

:

D-01 KRITIK AN WIENER MASTERPLÄNEN / KRITIK AM INSTRUMENT „MASTERPLAN“

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>KRITIK AN WIENER MASTERPLÄNEN / KRITIK AM INSTRUMENT „MASTERPLAN“</p> <p>„Ich weiß, dass Veränderungen möglich sind. Ich weiß aber auch, dass der Widerstand der etablierten Institutionen sehr groß ist. Besonders in Wien. Das Ergebnis dieses Widerstands kann man an ungezählten entsetzlich öden Masterplänen sehen.“ (xxx)</p>	<p>Grundsätzliche Frage:</p> <p>Wofür ist ein „Masterplan“ das geeignete „Planungsinstrument“ bzw. „Verfahren“?</p> <p>These: „Masterpläne“ sind kein geeignetes Verfahren für die Entwicklung von städtischen Teilräumen. Von der Herkunft her – aus dem Business-Bereich – sind Masterpläne Verfahren / Instrumente zur organisatorischen, zeitlichen, logistischen und finanziellen Umsetzung von Projekten und Programmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Masterplan für ein Bahnhofs-Projekt: ja; - Masterplan für ein Bahnhofsviertel: nein, <p>[→ siehe auch: Rüdiger Lainer + Partner: Masterpläne für städtebauliche Entwicklungsvorhaben / Evaluierung – Vergleich. Strukturanalysen zur methodischen Weiterentwicklung des Instruments Masterplan. Studie im Auftrag der MA 21 B, 2007]</p> <p>Für die Wiener Stadtplanung erschienen Masterpläne insofern als attraktives neues Planungsinstrument, als sie innerhalb bzw. außerhalb des rechtlich definierten Planungsinstrumentariums liegen, und für die Schnittstellen zwischen kommunaler Verwaltung / Stadtplanung, weiterer kommunaler Akteure und großen Träger-Institutionen (ÖBB, Entwicklungsgesellschaften) einsetzbar sind.</p> <p>Die genuin in der Logik von Mastenplänen enthaltenen Dimensionen Zeit, Geld und Aufgabenverteilung verleihen dem Verfahren / Instrument „Masterplan“ eine prozessuale Seite, unterscheiden sich allerdings von den Aufgaben der „kooperativen Entwicklung“ eines Stadtteils.</p> <p>[→ siehe auch: Abschnitt 4.3. in der vorliegenden Studie]</p>

D-02 KRITIK AN INSTRUMENTEN UND VERFAHREN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>KRITIK AN INSTRUMENTEN UND VERFAHREN</p> <p>Kritik an kooperativen Verfahren</p> <p>„Verändern, reformieren! Wie können wir versuchen, die Jungen hinein zu holen? Ganz klar, nicht nach Kriterien der Statistik, sondern der Qualität. (...) Ich verstehe auch, dass man Verfahren macht, nicht einen reinen Wettbewerb, sondern Stakeholder wochenlang zusammensetzt. Ob da die radikaleren Projekte rauskommen, kann ich auch nicht sagen. Da werden alle... / da wird alles glatt gebügelt, bis keiner mehr dagegen ist, das ist ganz schön gefährlich.“ (Dunkl, S. 12)</p>	<p><i>Anmerkungen:</i></p> <p><i>Der Wohnbau – wie die Verfahren und Instrumente des geförderten Wohnbaus – wurde in den vorliegenden QUER-Gesprächen aber nicht direkt behandelt.</i></p> <p><i>Die Qualität des geförderten Wohnbaus selbst blieb in den QUER-Gesprächen unbestritten; viele der GesprächsteilnehmerInnen haben herausragende Wohnprojekte realisiert bzw. sind in Verfahren als Beiräte, Juroren involviert.</i></p> <p><i>Die Relevanz von Fragen zu Instrumenten und Verfahren im Rahmen der vorliegenden Studie liegt nur in den Schnittstellen zwischen Wohnbau und Städtebau bzw. Planung.. Kurze Kommentare zu den Bauträgerwettbewerben bilden im übrigen die Ausnahmen und wurden nicht ausgeführt bzw. begründet.</i></p> <p>Auf stadtplanerischer und städtebaulicher Ebene sind die hier zitierten kritischen Ausführungen aus den QUER-Gesprächen zu Instrumenten und Verfahren viel zu kurz und zu cursorisch, um nennenswerte Schlüsse ziehen zu können. Eine Reihe von Kritikpunkten deckt sich allerdings mit einer innerhalb der Fachwelt der ArchitektInnen breiter geäußerten Unsicherheit bzw. Unzufriedenheit.</p> <p>In solchen kritischen Stellungnahmen geht es vor allem um die Gewichtung bzw. um die Abfolge von:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Wettbewerben (auf verschiedenen Ebenen: städtebauliche Ideenwettbewerbe, städtebaulich-architektonische Projektwettbewerbe etc.) (b) städtebaulichen (Vor-) Studien (c) sog. „Testprojekten“ u.ä. (d) kooperativen Verfahren (e) Bauträgerwettbewerben u.a.

Allgemeine Kritik an Wettbewerben

„Wir brauchen andere Verfahren. Wettbewerbe in Wien sind kein effizientes Verfahren, da kommt meistens das kleinste gemeinsame Vielfache heraus. Außer bei irgendwelchen exzeptionellen Sonderfällen, wo das Zusammentreffen von besonderen Jurymitgliedern, Vorsitzenden in einer fantasievollen Verwaltung passiert. Das sind Sternstunden, das gibt es vier, fünf Mal in den letzten Jahren. Andere Formen von Verfahren, viel kompetitiver, mehr Radikalität erlauben... insofern ist die Art des Verfahrens, beispielsweise beim Eislaufverein, wo man 50 Leute hat, ein Totreden des Projekts...“ (Lainer, S. 12)

Grundsätzlich kann man festhalten, dass Stadträume, Stadtteile, neue Entwicklungsgebiete nicht von einem – siegreichen – Team formuliert werden können, wo die Entscheidung in einer in der bekannten Weise zusammengesetzten Jury in 1, 2 oder 3 Tagen erfolgt.

Im Anschluss daran verhindert das „Bildermonopol“ des Siegerprojekts jede Weiterentwicklung und allfällige dringende Modifikationen der Grundkonfiguration (worüber sich ja unterschiedene Wettbewerbsteilnehmer mit einem gewissen Recht beschweren könnten).

Dann wird auf der Basis dieser „für Stadtentwicklung“ – d.h. für die Entwicklung eines komplexen städtischen Teilraums – viel zu punktuellen Entscheidung an einem starren „Masterplan“ „gebastelt“ (wobei der kreative Begriff des „Bastelns“ – siehe das Konzept der >bricolage<, das Lévi-Strauss dem >Ingenieur< gegenüberstellt – noch viel zu positiv ist für das, worum es im folgenden „Masterplan“ vor allem geht: um die Aufteilung von Bauplätzen, um Verhandlungen über allfällige Kostenaufteilungen und Realisierungs-Etappen).

Was bei Projekten wie dem „Eislaufverein“ nicht immer dazugesagt wird, ist, dass der gesamte Ablauf, angefangen vom „bedingungslosen“ Verkauf eines Areals an einen Investor im Prinzip ein Fehler ist: bevor die städtebaulichen Rahmenbedingungen geklärt sind.

Wenn aber einmal ein Investor auf reinen Verdacht hoher Renditen ein Grundstück gekauft hat, macht sich die Stadt viel zu viele Sorgen, wenn sich die städtebaulichen Rahmenbedingungen im Laufe des Prozesses verändern. – Auch Aktienkurse ändern sich. Man denke nur daran, wieviele Investoren Aktien, Anteilsscheine, Unternehmen etc. „auf Verdacht“ gekauft – und dabei einiges verloren haben.

Bei spekulativen Grundstückskäufen – ohne einen bereits bestehenden Flächenw.- und Bebauungsplan – liegt es in der Natur der Sache, dass der Ausgang des Investments nicht völlig gesichert ist. Es ist nicht Aufgabe einer Stadtverwaltung, hier als „Rückversicherung“ einzuspringen.

„Jede Problemstellung hat ihr eigenes Verfahren. Ich finde, man sollte etwas differenzierter bei der Wahl der Verfahren vorgehen. In sehr speziellen Fällen sollte auch eine Direktvergabe möglich sein ...“ (Henke, S. 12)

„Andere Städte haben mehr gemacht und sind mutiger gewesen. Es scheitert – denke ich – nicht an Instrumenten, ganz im Gegenteil. Instrumente gibt es genügend, vielleicht sogar ein wenig zu viel, nicht mehr ganz zeitgemäß. Es scheitert vielmehr an den zuständigen Personen, die zu wenig Ideen und Mut einbringen. Wien ist eher eine geschlossene Veranstaltung, man macht ein paar nette Ausflüge in andere Städte und stellt dann immer fest: bei uns daheim ist ja alles viel besser! Wir wissen, die Selbstzufriedenheit ist hier relativ hoch. Deshalb sind alle gefordert, Politik, Stadtplanung, Architekten und Bauträger, auch die Medien, um das entsprechend zu kommunizieren und nicht nur programmierten Ärger zu machen. Sonst kann die Politik keinen Mut mehr entwickeln. Ob das gut, wirtschaftlich und ökonomisch für einen Bauträger ist, ist jetzt nicht das Thema, in Wirklichkeit betrifft es die ganze Stadt! Und da ist es mir lieber, es funktioniert die Stadt, als dass die Rendite überoptimiert ist.“ (Jakoubek, S. 13)

Starre Abfolge bzw. Kurzschluss zwischen städtebaulichem Wettbewerb und Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

„Beispiele von Wohnquartieren in London (...) Es gibt die nötige Infrastruktur, aber es ist auch nicht so, dass das ganze Erdgeschoß Geschäftszone ist und trotzdem ist es attraktiv, dort zu leben. – Was es ausmacht, ist das unterschiedliche Angebot an Wohnungstypen bis hin zu Duplex-Wohnungen, erschlossen mit großzügigen Laubengängen als Begegnungs- und Kommunikationszonen und dem jeder Wohnung zugeordneten Freiraum und den kultiviert gestalteten Außenräumen mit hoher Aufenthaltsqualität. Das ist eine ganz andere Art von Wohnbau, die zeigt, was man städtebaulich erreichen kann.“ (Henke, S. 10)

Stärkere Differenzierung von Planungsverfahren für Stadträume

Laufende offene Diskussionen über die Wiener Stadträume der Gegenwart und Zukunft sind auch heute noch schwer möglich. Entscheidend dabei wäre, solche Diskussionen nicht primär als „Kritik“ an bereits getroffenen Entscheidungen anzulegen, sondern als Frage der Ausrichtung bevorstehender und künftiger Planungen: Aus dem globalen Schatz von Bildern, Instrumenten und Lösungen und aus konkreten Wiener Stadträumen die Bausteine der künftigen „Wiener Urbanität“, der Wiener Stadträume, Quartiersidentitäten etc. zu entwickeln.

Die Lage ist aber insofern schwierig, als man auch den kritischen und innovativen ArchitektInnen nicht alles glauben darf, was die gesuchte Qualität von Stadträumen und städtebaulichen Formen betrifft. Hier werden die Potentiale der klügsten und erfahrensten „Ausländer“ im Feld Urbanismus zu wenig, d.h. praktisch gar nicht genutzt.

Punktuelle Kritik an kooperativen Verfahren geht in die Richtung, dass die darin involvierten Personen / Funktionsträger zwar Ideen und Interessen ausverhandeln können, aber immer im Horizont dessen, was sie schon gedacht, erprobt haben, während die Dimensionen neuer Stadträume und städtebaulichen Formationen – trotz bester Absichten – zu kurz kommen.

Eine Kernfrage ist, wann Wettbewerbe – insbesondere städtebaulichen Ideenwettbewerbe bzw. die Erarbeitung von „Leitbildern“ – innerhalb von kooperativen Prozessen positioniert werden.

Neben dem städtebaulichen Ideenwettbewerb Kabelwerk, der nach einem Ideenwettbewerb für die Bevölkerung und einem starken konzeptiven Vorlauf („Millenniumsworkshop“) folgte und in einen differenziert organisierten kooperativen Planungsprozess (einschließlich zwischen-geschalteter „Testprojekte“) mündete, ist auch das Modell der EUROPAN-Verfahren von hohem allgemeinen Interesse, als Modellverfahren auch über den Kontext von EUROPAN hinaus (→ siehe Abschnitt XXX)

„Ganz anders ist die Praxis in Wien. Da gibt es vorab meist einen städtebaulichen Wettbewerb. Dieser wird gewidmet, meistens in der Dichte etwas hochgezont und für die Bauträger parzelliert. Dadurch entstehen Bebauungen, meistens ohne städtebaulichen Zusammenhang.“ (Henke, S. 10)

„In letzter Zeit ist ein wenig zu spüren, dass sich die Art bei den Verfahren verändert, eines der Dilemmas der früheren Stadtplanung, wie sie gemacht worden ist. Das Abwickeln von städtebaulichen Wettbewerben, wo Baukörper definiert werden, wo über den städtebaulichen Wettbewerb und dann in der Flächenwidmung eigentlich Objektplanung anstatt Stadtplanung betrieben wird. Und dann muss man sich als Architekt mit diesen ganz ausdefinierten Strukturen herumschlagen, mit Spielraum zirka Null. Nicht Strukturen im Wortsinn, sondern sinnlose Raumhülsen, vielfach unbrauchbare Kopien von Abfolgen historischer Stadträume. Große Chancen sind leider vorbei, wo riesige Flächen in anderer Form entwickelbar gewesen wären...“ (Manahl, S. 17)

„Ich frage noch einmal nach dem Bild. Ohne Bilder gibt es keine Entwicklung! Architektur und Stadtraum ist Dreidimensionales und das kann nur über Pläne realisiert werden.“ (Prix, S. 17)

„Wenn du von einem konstituierenden, zukunfts-tauglichen, übergeordneten Stadt-Bild sprichst, dann beinhaltet das neben theoretischen Erkenntnissen den Glauben an den Entwurf als kulturelle Kraft, an die Imagination. Und das erfordert einen entsprechenden gesellschaftlichen Kontext (...). Das heißt konkret, bei der Konzeption von städtebaulichen Entwürfen bedarf es entsprechender Ressourcen – auch finanzieller – für Recherchen, Analysen, interdisziplinäre Vernetzungen und am wichtigsten: Zeit und Konzentration für einen umfassenden schöpferischen Planungsprozess. Bei unseren pragmatischen, fragmentierten Wettbewerbsverfahren geht es aber nie um die Entwicklung zukunftsfähiger urbaner Strukturen für Wien, sondern um ein Styling vorgegebener Konventionen. Für mehr

reicht die bürokratische Ambition nicht. Etwa 100 Kollegen entwerfen bei diesen Verfahren etwa einen Monat lang – im Gleichschritt – unter engen Rahmenbedingungen und lassen dann zeichnen. Das ist für das jeweilige Büro schon sehr teuer, für die Aufgabe viel zu kurz. Der Architekt wird zum Arrangeur, Dekorateur von vordefinierten Raumprogrammen.“ (Hofstätter / Pauhof, S. 17)

Bauträgerwettbewerbe

„Meiner Meinung nach müsste man die Bauträgerwettbewerbe überdenken, das hat anfangs gut funktioniert, jetzt hat sich's totgelaufen....“ (Henke, S. 12)

D-03 ÜBER-REGULIERUNG DURCH STARREN FLÄCHENWIDMUNGS- UND BEBAUUNGSPLAN

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>ÜBER-REGULIERUNG DURCH STARREN FLÄCHENWIDMUNGS- UND BEBAUUNGSPLAN</p> <p>„Wien ist im Verhältnis zu anderen Städten hervorragend geplant, aber eine höchst regulierte Stadt. Überall Baufluchtlinien, Höhenangaben für Gebäude, Gründerzeitstrukturen werden immer weitergeführt. Jetzt wird es durchbrochen, jetzt kann man Hochhäuser bauen – ob sinnvoll oder nicht.“ (Lainer, S. 4)</p> <p>Die Wiener Stadtplanung ist „zwänglerisch“: „für jede Parzelle genau vorgegeben, was dort genau gebaut werden muss: ein 12 Meter tiefer, ein 16 Meter tiefer, ein 18 Meter tiefer Baukörper (...). Wir haben meist ein Prokrustes-Bett mit Baukörpervorgaben für die meisten Parzellen: und baust du größere Balkone, dann brauchst du den § 69. Es fehlt uns etwas an räumlicher Fantasie und vor allem an instrumenteller Fantasie, wir brauchen spezifische Instrumente, damit man die Sachen ein bisschen lockerer und mit höherer Qualität umsetzen könnte...“ (Lainer, S. 6)</p> <p>„Bauvorhaben werden ausgelobt, ohne großmaßstäbliche Bezugnahme auf umgebende Strukturen, auf Vernetzung und öffentlichen Raum. Es werden additive städtische Strukturen entwickelt. Ich denke, ein grundlegendes Problem dieser Entwicklung sind die rigiden Widmungen, für mich besteht großer Handlungsbedarf innerhalb dieses unflexiblen Systems. – Wie kann man dem begegnen? Wir sind sehr oft mit Widmungen konfrontiert, die nicht mehr zeitgemäß oder ungenügend auf Bedürfnisse und Gegebenheiten reagieren, die, schon bevor Konzepte entwickelt werden, einen dynamischen zukunftsorientierten Prozess einschränken. Hier müssen neue Strategien gefunden werden.“ (Elke Meissl, S. 13)</p> <p>„Die (Planungs-) Instrumentarien, die wir haben, sind unglaublich starr, ebenso das Widmungssystem, absolut ungeeignet, um eine Vision der</p>	<p>Grundprobleme der „Überregulierungs-Kritik“ von ArchitektInnen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In Wien / Österreich ist der „Beruf“ von „Urbanisten“ noch schwächer vorhanden, als in einigen anderen Ländern. Stadtplanung und vor allem „Städtebau“ wird in Wien von ArchitektInnen betrieben, was aber nicht deren Problem oder gar „Schuld“ ist. Bis heute ist „Städtebau“ (in der weiteren und engeren Bestimmung) eine Art von „Nebenberuf“ für ArchitektInnen. 2. Eine der Folgen davon ist die Doppel-Codierung ihrer Kritik an der Wiener „Über-Regulierung“. Die Kritik der ArchitektInnen an diesem – realen oder behaupteten – „Wiener Regulierungswahn“ (siehe fast die gesamten QUER-Gespräche) wird häufig mit negativen Folgen für den Stadtraum argumentiert, dabei aber ständig mit ihrem Wunsch nach Erweiterung der Freiheitsgrade in der Architektur vermischt und oft auch verwechselt oder gleichgesetzt. 3. Diese häufig allgemein gehaltene Argumentation wird dann nochmals vermischt mit den Sorgen der Grundeigentümer und Bauträger, wobei es dabei um alles mögliche gleichzeitig geht: „bessere“ Grundrisse, „sinnvollere“ Gebäudekonfigurationen, „bessere Architektur“, letztlich aber immer auch um eine höhere Ausnutzung von Grundstücken. (hier musste in der Vergangenheit häufig der § 69 der Wiener Bauordnung einspringen). 4. Essentielle Fragen der Stadtraumqualität lassen sich aber nicht allein mit größeren „Freiheiten“ in den Gebäudeformen beantworten. 5. Einige wenige Kritiker formulieren ihren „Freiheitsdrang“ etwas bescheidener und zugleich strategischer: Also festgefahrene Regeln partiell zu lockern, um neue Stadtraum-Formationen und Gebäude-Freiraum-Komplexe ausprobieren und dabei Erfahrungen machen zu können. 6. Dazu kommt, dass es sich bei den „Rufern in der Regulierungs-Wüste“ um ArchitektInnen handelt, die einen Bekanntheitsgrad erworben haben, den Nimus von „guten“ und „kreativen“ ArchitektInnen

Stadt schon erkennbar zu machen und andere Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen Spielraum offen lassen. Es ist absolut unmöglich, auf längere Zeit eine Stadt aufzuzeichnen.“ (Schrieck, S. 22)

ISOLIERTE, ADDITIVE PLANUNG VON TEILRÄUMEN

„Stadtentwicklung wird meines Erachtens >autistisch< betrieben – bezogen auf Inhalte, aber auch auf übergeordnete Konzepte – Bauvorhaben werden ausgelobt, ohne großmaßstäbliche Bezugnahme auf umgebende Strukturen, auf Vernetzung und öffentlichen Raum. Es werden additive städtische Strukturen entwickelt. Ich denke, ein grundlegendes Problem dieser Entwicklung sind die rigiden Widmungen, für mich besteht großer Handlungsbedarf innerhalb dieses unflexiblen Systems.“ (Elke Meissl, S. 13)

„Wenn wir Bauarbeiten ausschreiben, schreiben wir das so breit und flexibel aus, dass wir dann (ein Bau ist in der Regel zwei Jahre) auf veränderte Nutzeransprüche noch Rücksicht nehmen können. Was uns da in der Regel behindert, ist die Widmung. Sie gibt diese Flexibilität nicht mehr her, d.h. Erkenntnisgewinne können während der Entwicklung kaum mehr umgesetzt werden. Wir legen heute sehr konkret fest, was in zehn, vielleicht 20 Jahren zur Umsetzung kommt, dann fangen wir wieder an mit dem Planungsdurchlauf und und und ... das ist nur Beschäftigungspolitik.“ (Jakoubek, S. 19)

„Welche Regeln behindern diese Entwicklung?“ (Prix, S. 19)

„Was soll durch solche Mechanismen entstehen? Wien ist einfach überreguliert. Es herrscht ein absoluter Regulierungswahn....“ (Schrieck, S. 23)

„Auch für die Aspang-Gründe hat es einen Städtebauwettbewerb gegeben. Da hat man sich eines großen Namens (Norman Foster, Anm.)

beanspruchen können. Wenn diese dann die Möglichkeit haben, ein Projekt „freier“ und mit möglichst wenig Vorgaben des Bebauungsplans zu realisieren, wird es schon „gut“ werden. – Aber das Planungsrecht für städtische Teilräume kann auch nicht primär von engagierten „Ausnahmen“ ausgehen.

In der gesamten Geschichte der Technik und der Architektur ist es nicht zuletzt immer um innovative und im Gesamten funktionierende und in einem „Milieu“ „angenommene“ Typologien gegangen.

Verständlich: Alle Berufszweige kämpfen um „weniger Regulierung“ und größere Freiheitsgrade in ihrer Berufsausübung. Das Feld der Architektur ist hier immer etwas prekär: ein Teil Bautechnik, ein Teil Betriebswirtschaft, etwas Kunst, etwas Sozialpolitik und Weltverbesserung – mit einer behaupteten Generalkompetenz für die Gestaltung von Stadt und Land, mit einer gewissen kulturellen und medialen Diskurshoheit in Fragen der Ästhetik.

Aber wie Sepp Fröhlich – Systemanalytiker in den QUER-Gesprächen – gesagt hat:

„Die Interventionsintensität, also das Hervorbringen von Neuem, ist dann am höchsten, wenn weder zuviel Struktur noch zu viel Freiraum existiert.“ (Fröhlich, S. 23)

Jene Städte, die wir besonders lieben, haben immer eine ziemlich enge – aber auf irgendeine Weise „glückliche“ – definierte Struktur (-qualität) mit Freiheitsgraden (gleich ob Venedig oder Manhattan) bzw. mit durchaus strengen „Regeln“, die erst die reizvollen Variationen ermöglichen.

Die „richtigen Antworten“ für die planerischen und instrumentellen Stadträume der Zukunft gibt es noch nicht ohne weiteres. Adäquate Strukturen mit entsprechenden Freiheitsgraden zu entwickeln ist anspruchsvoller, als die Erfindung singulärer freier Formen.

Aufgabe der Politik ebenso wie der Zivilgesellschaft ist es, die richtigen „Milieus“ mit den richtigen Beteiligten zu organisieren, um neue, offenere Strukturen zu erfinden, mit den richtigen Regeln und gewiss möglichst vielen Freiräumen. Garantien gibt es da keine:

bedient, um die Dichte festzuschreiben. Ein genialer Schachzug des Investors. Unwidersprochen Foster, Foster widerspricht man nicht! Von dem Konzept ist **nichts** mehr übrig, es hat eine neue Widmung gegeben. Die Dichte ist geblieben, und dann wird für die Bauträger in verdaubare Portionen zerstückelt. Damit jeder Bauträger etwas bauen kann, in kleinste Einheiten¹ aufgegliedert. Jeder Bauträger gestaltet auch noch seinen Außenraum selber. Vielleicht, wenn man Glück hat, gibt es keine Zäune. So passiert Städtebau“ So entsteht keine Stadt!“ (Schrieck, S. 23)

„Wenn es einen Wettbewerbsbeitrag gibt, der eine Vision in Richtung Zukunft formuliert, dann muss diese in weiterer Folge präzisiert, gezoomt werden, bis man letzten Endes anfängt zu bauen. Das ist ein Prozess, der von der Stadt begleitet werden muss. Ich finde, dass in diesem Punkt die Stadt total auslässt.§ (Hannoncourt / Next Enterprise, S. 23)

„[...] Aber >städtebauliche Wettbewerbe< in Wien sind Projektwettbewerbe. Und das ist der große Fehler...“ (Schrieck, S. 23)

„... unterschiedliche Verfahren für architektonische Objektwettbewerbe und stadtplanerische Entwicklungen (...). Wir bräuchten einen Paradigmenwandel von dem Endprodukt weg zu einer prozessualen Phase im Städtebau. [...] Der Wettbewerb ist nur die simpelste Art von Demokratie. – Man erhält >supermarktartig< viele Alternativen zu einer Themenstellung und sucht scheinbar demokratisch eine Lösung aus.

In unter Architekten beliebten Vergleichen mit den städtebaulichen und Bauordnungen anderer europäischer Großstädte besteht große Unkenntnis. In Wien war und ist mehr möglich, als in vielen Städten. Die Pariser Bauordnung ist z.B. wesentlich restriktiver und schützt alle wertvollen Gebäude, auch über die Denkmalpflege hinaus. (stadträumlich und städtebaulich fragwürdigste Dachausbauten und Aufstockungen sind in keiner europäischen Großstadt so verbreitet oder überhaupt möglich...)

Und was den Bebauungsplan betrifft, wäre im übrigen die geringe Anwendung der Strukturwidmung (§ XX der WBO) zu diskutieren bzw. zu evaluieren, die ja „dafür“ erfunden wurde...

Im übrigen ist absehbar, wohin „lockere Bestimmungen“ auch führen können (abgesehen davon, dass die Rechtssicherheit und der Gleichheitsgrundsatz ein Problem wäre), solange es in Wien keinen Gestaltungsbeirat gibt, der öffentlich tagt, die Kompetenz hat, „Ausnahmen“ zu gewähren, sowie die Pflicht, diese auch öffentlich zu begründen.

Diese wiederholten Forderungen nach „mehr Freiheiten“ müssen mit einigen Querbezügen abgeglichen werden:

- Der spezifischen Art von Rechtssicherheit der Widmungen bzw. Bebauungspläne.

- Auch ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass viele Grundeigentümer und mehr noch ortlose Investoren immer an optimaler Ausnützung interessiert sind. Auch sind nicht alle architektonischen Entwürfe von höchster Qualität. Bisher hat das Wiener Regelungs- und Förderungssystem ja recht gut funktioniert, vor allem in bereits definierten Stadträumen. Für die Vision und Qualität neuer Entwicklungsgebiete kommen Fragen nach der Feinregelung am Schluss: Mit „Ent-Regelung“ allein entsteht noch kein attraktiver Stadtraum; allenfalls eine Bauausstellung mit „Stationen“. – Aber umgekehrt wäre hier einiges mehr auszuprobieren, wobei ohne „Reform“ die bloße „Aussetzung“ der Bauordnung rechtlich ein

1

	<p>Problem sein dürfte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die monoton wiederkehrenden Forderungen von ArchitektInnen sind insofern ein bisschen doppelbödig, als die „Öffnung der Widmungen“ auf die „Bedürfnisse und Gegebenheiten“ vor allem so ausgelegt werden könnte, dass es dabei nicht zuletzt um „Bedürfnisse“ der Investoren geht.. - Für „kooperative Verfahren“ muss der „urbane Grundkonsens“ in Bezug auf relevante Entwicklungsgebiete vorher und grundsätzlicher etwas adaptiert werden, bevor „man“ sich an einen Tisch setzen kann, zusammen mit einigen AnrainerInnen und GrünraumplanerInnen“, sonst besteht die Gefahr, dass im Rahmen des schon „Gewussten“ und „Bekanntes“ kooperiert wird. - Bauträger als Auslober von großen oder kleinen städtebaulichen Verfahren sind eine Wiener Spezialität, könnten aber vom Ansatz her hinterfragt werden. - Stadträume mit Ansprüchen an Dichte, eine neu zu definierende „Urbanität“, Belebtheit und Sicherheit, gemischte Nutzungen, lokale Identität und Signifikanz, Atmosphären erfordern neue Anläufe und sehr viel grundsätzliche Überlegungen und Kreativitäten. - Ein Gegenbeispiel: Einige Wiener städtebaulichen Entwicklungen haben durch die Abwesenheit eines städtebaulichen Konzepts und durch Ausnutzung / Gewährung von Spielräumen und Ausnahmen sogar deutlich gewonnen: Ein schönes Beispiel ist die Uferbebauung am Donaukanal mit dem Nebeneinander von Hans Hollein, Gemeindebau, Jean Nouvel's Sofitel, Nachkriegs-Wiederaufbau mit Almdudler am Dach, Raiffeisen. Treppelweg mit Kiosken und Graffiti, Resten des Stadtbahn-Designs von Otto Wagner etc.: eine städtebauliche Mischung und Hybridität mit „Wiener Charme“. - Auch Rüdiger Lainers Flugfeld hat einen einzigartigen Stadtraum vorgestellt, und hätte überdies noch viele Weiterentwicklungen durchlaufen. Eine der Optionen wäre ein weltweit einzigartiges dichtes „Coney Island Flugfeld“ geworden: von wirklich internationaler Aufmerksamkeit, mit einem programmatischen, nicht defensiven Grad von Spielräumen und Aneignungszonen. <p>Hier bleiben aber nach wie vor die entscheidenden</p>
--	--

	<p>Fragen offen: Welche Änderungen wären in der Bauordnung hierfür notwendig? Wie lässt sich das verfassungsrechtlich regeln? Die Salzburger Vertragsraumordnung wurde ja wieder aufgehoben. Hingegen ist der zweistufige Bebauungsplan – wie in der Stadt Salzburg – offensichtlich verfassungs-konform, also mit ausreichender Rechtssicherheit für die Grundeigentümer!</p> <p>Sachlich ist der „Gleichheitsgrundsatz“ innerhalb städtischer Räume in der engen Form prinzipiell nicht adäquat, weil städtische Räume und Bauplätze – allein schon infolge unterschiedlicher Zentralität sowie dem Einsatz öffentlicher Infrastruktur-Investitionen nicht „gleich“ sind, etc. (siehe auch Abschnitt 2.4. zum „Urbanen Grundkonsens“)</p>
--	---

D-04 TECHNISCHE / BAURECHTLICHE ÜBER-REGULIERUNG

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>TECHNISCHE / BAURECHTLICHE ÜBER-REGULIERUNG</p> <p>Kritik an den „Vorschriften“: Brandschutz wieder verschärft etc. „Das ist meines Erachtens ein Unsinn, weil nie eine gesamtgesellschaftliche Diskussion geführt wird...“ (Jakob Dunkl, S. 4)</p> <p>„... die Baukosten werden durch immer neue Regelungen enorm erhöht.“ (Lainer, S. 4)</p>	

D-05 FEHLENDE INSTRUMENTE DER BODENPOLITIK

Themen / Kritikpunkte der QUER-Gespräche	Fragen und weiterführende Überlegungen
<p>FEHLENDE INSTRUMENTE DER BODENPOLITIK</p> <p>„Man hat sich kein Instrument für die Durchsetzung eines aktiven Bodenerwerbes angeeignet. Das ist für die Stadtentwicklung entscheidend. Und wenn du den Boden nicht hast, bekommst du zwangsläufig nur >Puzzle-Stadtplanung<.“ (Herbert Binder, ehemals MA 21 / Flächenwidmung; S. 6)</p>	

3.3. Aufwertung von Straße und Platz in Entwicklungsgebieten

Die „Straße“ und der „kleine Platz“ als Essenz von „Stadt“

Ausgangspunkte

- Trotz der Einbeziehung einer städtebaulichen Dimension in die Bewertung in den Bauträger-Wettbewerben – bzw. in deren Zweistufigkeit – werden vorrangig „Wohnprojekte“ entworfen und realisiert. Die Addition von Wohnprojekten (in der Analyse der neuen Projekte in Transdanubien tendenziell auch als „Inseln“ bezeichnet) ergibt aber nicht automatisch zusammenhängende Stadträume mit der Definition von „urbanen“ Qualitäten in der präzisen Dosierung von Wohn-, Grün- und Freiraumqualitäten und zentralen „städtischen“ Raumbildungen.
- Im folgenden geht es um die zentralen städtischen Elemente von kleinen „Straßen“ und „Plätzen“, die mit der städtebaulichen Moderne für rund 100 Jahre aus dem Vokabular des Urbanismus verschwunden waren.
- Hier muss die sinnvolle und notwendige Eigenlogik des Wohnbaus und des „kleinen Städtebaus“ – der Konfiguration der Baukörper und Freiräume auf den Bauplätzen – mit den zusammenhängenden städtebaulichen Formen, Raumbildern und Atmosphären verbunden werden.
- Dazu braucht es im Vorlauf teilräumliche Entwicklungskonzepte und Raumbilder, die die Basis der Architektur- und Freiraumplanung darstellen.

Straßen und kleine Plätze werden nicht zuletzt durch Wohnbauten gebildet

Die Aufwertung von „Straße“ und „Platz“ gehört zunächst nicht in das engere, arbeitsteilige Feld des Wohnbaus, jedoch – wie am Beispiel „PaN-Wohnpark“ angedeutet wurde – zu den wesentlichen Schnittstellen zwischen Wohnbau und Stadtraum bzw. Städtebau.

Insofern es das von ArchitektInnen und ExpertInnen behauptete „Missing Link Städtebau“ im Wiener Planungsinstrumentarium gibt (also das Fehlen einer konzeptiven, aber auch bauordnungsmäßig verbindlichen Zwischenebene zwischen dem STEP und dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für die Bauplätze), können die Verfahren des geförderten Wohnbaus – Bauträgerwettbewerbe und Grundstücksbeirat – diese städtebauliche Leerstellen nur bedingt kompensieren.

Die städtebaulichen Dimensionen in den Bauträgerwettbewerben betreffen sehr präzise Auseinandersetzungen über die Anordnung von Gebäuden und Freiflächen wie deren Ausgestaltung, können aber nicht die Definition der umgebenden Straßen, Verkehrslösungen und übergeordneten Grün- und Freiflächenverbindungen leisten.

Die in den Arbeitsgruppen zum STEP 2025 genannte bzw. geforderte Wiedereinführung von Entwicklungskonzepten für Teilräume ist jene stadträumliche und städtebauliche „Vorleistung“, auf die der Wohnbau in der Folge Bezug nehmen könnte.¹

¹ „Ziel der Stadterweiterung ist es, zusammenhängende Stadtteile zu schaffen, statt grundstücksbezogene Planung durchzuführen. Wir streben gemischte, lebendige und entwickelbare Stadtteile mit Straßen und Plätzen als Begegnungszonen sowie mit lebendigen Erdgeschossen an.“
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/> [Zugriff 31. Juli 2013]

Die „Urbanisierung“ von neuen Entwicklungsgebieten – aber auch den bestehenden zentrumsfernen Stadtteilen – hängt mit der Aufwertung der Straßenräume und der Schaffung und Verdichtung lokaler Zentren zusammen.

- Der Typus von Straßen und Plätzen im dicht bebauten Stadtgebiet ist im wesentlichen bekannt. Dabei ist die künftige Nutzung und Ausgestaltung der Erdgeschosszonen unter den aktuellen und erwartbaren Formen der Nahversorgung, der kleinen alten und neuen Betriebe (Kreativwirtschaft, neue Dienstleistungen, medizinische Einrichtungen etc.) sowie soziokultureller Aktivitäten das Thema. Darüber hinaus geht es um Transformationen dieser Straßenräume mittels Begrünung, Oberflächengestaltung, Verkehrsberuhigung etc.
- Die „Rückgewinnung der Straße“ in Entwicklungsgebieten bzw. in vielen Zonen außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes ist wesentlich komplexer, da hier vielfach die Typologien und die städtebaulichen Parameter erst erarbeitet und eingesetzt werden müssen. – Hier können naturgemäß die Straßenquerschnitte und Bauweisen nicht direkt aus der dicht bebauten Stadt kopiert werden.

Mit Sicherheit kann man aber heute sagen, dass mit dem habituellen Abrücken der Bebauung von der Straße, zu großen monolithischen Bebauungseinheiten, dem Fehlen einer multifunktional nutzbaren Erdgeschosszone etc. jene minimale „Urbanisierung“ der zentralen dezentralen Stadtgebiete nicht erzielbar sein wird.

Ziel ist hier, ein schlankes „Raumgerüst“ / Netz von solchen kreativ und neu urbanisierten Stadträumen zu schaffen, die Atmosphären und Sicherheit bieten, kleine Nicht-Wohnnutzungen bündeln, den Aufenthalt der jeweils lokalen Community im öffentlichen Raum ermöglichen: also auch hier schattige Schanigärten, etwas windgeschütztere Wege, kleine Plätze oder „Pocket-Parks“ etc.

Die Aufwertung der „Straße“ und des „kleinen Platzes“ als zentrale Raumtypen im Wohnbau und Städtebau von Entwicklungsgebieten und Randzonen des dicht bebauten Stadtgebietes

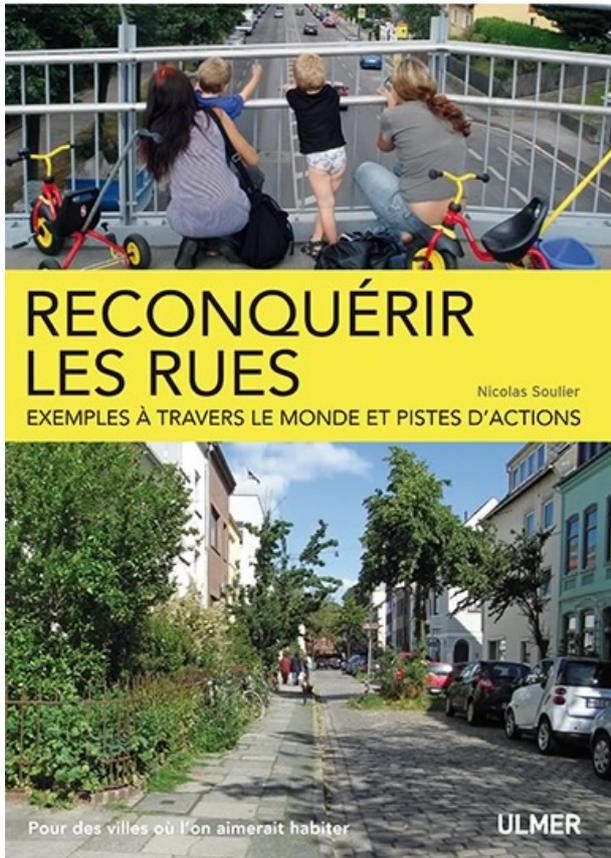
Der aktuelle und zukunftsweisende Stellenwert von „Straßen“ auch außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes soll „theoretisch“ kurz entlang eines analytischen und programmatischen Textes des Philosophen und Ethnologen **Marcel Hénaff**² unter dem Titel „Die kommende Stadt“ behandelt werden:

Marcel Hénaff: La ville qui vient. Éditions de L'Herne, Paris, 2008

In eine ähnliche Richtung gehen auch die Arbeiten von **Nicolas Soulier** mit dessen Programm einer „Rückeroberung der Straße(n)“, allerdings mit konkreteren Fragestellungen, Straßentypologien und -querschnitten und ohne die Verbindung mit der Geschichte und Theorie der „Stadt“, ihrer Eigenschaften als „Netz“ (auch in Relation zu den aktuellen Entwicklungen elektronischer Netze etc.) und einer Anthropologie und Soziologie der „Straße“.³

² Marcel Hénaff ist Professor für Französische Literatur, Philosophie und Anthropologie an der University of California, San Diego

³ Nicolas Soulier: Reconquérir les rues: exemples à travers le monde et pistes d'actions, Les éditions Eugen Ulmer, Paris 2012)



Der „Angriff“ und die „Leugnung“ der Straße als städtischer Raumtypus durch den Städtebau der Moderne – wie sie auch in den Wiener Stadterweiterungen der 1960er bis 1990er Jahren durchgängig prägend waren – und die Unzeitgemäßheit von „Urbanität“ in zentrumsfernen Stadtteilen bis heute waren bzw. sind bis heute so weitreichend, dass Hénaff in einem großen Bogen von der Geschichte und den Grundformen von „Stadt“ ausgeht.

Die drei Paradigmen der Stadt von ihren Anfängen bis heute fasst Hénaff in drei großen Figuren zusammen:

- die Stadt als „Monument“;
- die Stadt als „Maschine“
- die Stadt als „Netz“⁴

Sehr generell handelt es sich um die dominanten Erscheinungsformen und Prinzipien der „alten Stadt“ von den ersten Stadtgründungen bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts („Monument“), die industrielle Stadt des 19. und frühen 20. Jahrhunderts mit schienengebundenem sowie den technischen Infrastrukturen von Wasser, Strom, Gas, Telefon, Bahnhof, Fabrik und dem breiten Sockel von Arbeitskräften, bis hin zur auto-determinierten Stadt („Maschine“), und der modernen Vorstellung der Stadt als „Netz“.

⁴ Bei Hénaff heißt es „réseau“: dies ist der Begriff für Netz, für Leitungen wie auch das Straßennetz, nicht aber für das Fischernetz!

Wesentlich für Hénaff ist aber – und man wird ihm darin zustimmen können –, dass in allen Städten von Mesopotamien, der griechischen und römischen Antike bis heute die Essenz der Stadt in der Struktur und Funktionalität des „Netzes“ lag und liegt.

Auch durch die elektronischen Kommunikationsmedien und deren Globalisierung gibt es kein „Ende der Stadt“, im Gegenteil, wie auch Saskia Sassen für die gewissermaßen – aus dem Blick von globalem Flugverkehr und Internet – überraschende Verfestigung der Stadt in den „Global Cities“ gezeigt hat.

Von allen Differenzierungen befreit besteht die Netz-Eigenschaft der Stadt zunächst in der physischen Erreichbarkeit und Zugänglichkeit aller einzelnen Orte (Parzellen, Institutionen, Adressen), die heute noch einmal auf neuer Ebene um eine „elektronische Erreichbarkeit“ und Zugänglichkeit erweitert worden ist.

Zugleich ist die Stadt – wie Hoffmann-Axthelm einmal betont hat – aber das letzte, mehr oder minder stabile „Bild der Gesellschaft“.

Über die Netz-Struktur der Stadt als Überlagerung von Straßen, Schienen, Leitungen, Funknetzen hinaus ist das „Netz“ sowohl eine neue Metapher wie eine schlichte gesellschaftliche Grundtatsache geworden, die wesentlichen und für fast alle gesellschaftlichen Felder immer wichtiger werdende „Vernetzung“, wobei sich dabei auch die Trennungen zwischen Arbeit und Freizeit, Bildung und Kultur, Staatsfunktionen und Zivilgesellschaft lockern.

Die bauliche und infrastrukturelle Definiertheit von „Straßen“ und Verkehrsstrassen und die offene Funktionsweise von Netzen aller Art sind dabei kein Gegensatz.

Hénaff kommt im Verlauf seiner Untersuchung und Reflexion der Stadt zu den Haupteigenschaften des „Netzes“. Dies ist zunächst eine sehr abstrakte Typologie von Netzeigenschaften, die aber fast unmittelbar auf räumlichen Qualitäten der städtischen Netzstruktur umgelegt werden kann.

Man kann als kleinen Querverweis die Vermutung anbringen, dass die extrem ringförmige, konzentrische Struktur des Wiener Stadtgrundrisses in Bezug auf die Netzeigenschaften zweierlei bewirkt:

- Übersichtlichkeit, Anschaulichkeit, deutliche Schichtung von zentrumsnahen und zentrumsfernen Stadtteilen, Grätzeln, eindeutiges und schwer überbietbares oder konkurrierbares Stadtzentrum⁵
- verbunden mit gewissen Einschränkungen von Netzfunktionen. So hat keine der großen europäischen Städte so sehr „nur ein Zentrum“ (also weder Paris noch London, Berlin oder Barcelona etc.)

Hierzu gehört auch die gesamte Thematik von „Wien über die Donau“ – mit der charmanten Besonderheit, dass die von jeglicher Bebauung freie Donauinsel die virtuelle, leere Mitte der beiden Seiten von Wien darstellt.

An der Typologie der Haupteigenschaften des „Netzes“, die Hénaff aufstellt, ließen sich auch spezifische Wiener „Raumprobleme“ diskutieren.

⁵ Wie sie sich aktuell beispielsweise auch in den Diskussionen um die Verlegung des Wien Museums ins Areal des Hauptbahnhofs ausdrückt...

- 1 - „**Dezentrierung** oder eher **Multizentralität**“.⁶
- 2 - „**Kohärenz oder Interdependenz der Elemente**, mittels derer **Koordination** und **Vernetzung** erreicht werden“. – „Im Netz der Stadt kann dies von der Solidarität innerhalb einer Nachbarschaft oder eines Quartiers, im größeren Maßstab bis zur Bildung von Gruppen gehen, die durch ein Projekt, eine Ideologie oder Überzeugung verbunden sind, was wiederum mit der Fähigkeit des Netzes zur Koordination, zu raschen und wirksamen Interventionen zusammenhängt.“⁷
- 3 - „**Offenheit des Netzes** bzw. die Fähigkeit zur **Erweiterung**“.⁸
- 4 - „**Spezifizierung** oder **Partikularisierung**“: Die Möglichkeit der Schaffung von „Nischen“ im Inneren der betrachteten Gesamtheit oder die Bildung von autonomen und legitimen Subeinheiten, oder im Verhältnis zur betrachteten Gesamtheit; rein vom Netz her gesehen ist damit nichts ‚zentral‘ und nichts ‚peripher‘.⁹
- 5 - „**Zugänglichkeit**“ oder „**Erreichbarkeit**“, die „eine der größten Qualitäten jedes Netzes definiert“.¹⁰

Dies deckt sich mit dem bereits erarbeiteten Konzept von „Stadt“ und ihrer eigentlichen Systemleistung durch diese Struktur des Straßennetzes und der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit jedes „Grundstücks“ und damit jeder „Adresse“.

Diese Zugänglichkeit / Erreichbarkeit bedeutet, „daß man nicht nur jeden einzelnen Punkt im Netz erreichen kann, sondern weiter, dass man von jedem beliebigen Punkt zu einem anderen gelangen kann – und dass niemand / nichts in Bezug auf die ‚Natur des Netzes‘ das Recht hat, diese Zugänglichkeit zu blockieren. Für die Stadt bedeutet dies obendrein, dass die Stadt – ohne sich zu zentralisieren – im Wesentlichen den Ort der / von Überkreuzungen und Überlagerungen darstellt.“¹¹

- 6 - „**Mobilität**“: „Sechstens also jene Eigenschaft, die notwendig und vollständig die Realität des Netzes bezeichnet“.¹²

Dabei geht es nicht nur um das Angebot offener Flüsse, sondern auch darum, dass das Netz dies in einer Vielzahl von Knoten und „Stationen“ anbietet, im Gegensatz zu einem zentralisierten System, wozu auch die Fähigkeit zu

⁶ Hénaff, a.a.O., S. 125

⁷ a.a.O., S. 126

⁸ a.a.O., S. 127

⁹ a.a.O., S. 127 f. – „Dies lässt sich laufend in jeder Stadt beobachten, wo sich Gruppen bilden unter lokalen Bedingungen (beruflichen, ethnischen, religiösen); diese lokalen Gruppenbildungen fügen sich dem Ganzen hinzu, ohne als „marginal“ gelten zu müssen. Die Netzstruktur tendiert dazu, die Zentren zu vervielfachen, die dann als >relais d’urbanité< erscheinen, die eine Bewertung der Verschiedenartigkeit und der Singularität von Nachbarschaften erlauben. Damit hat man ein Modell der Verteilung, das auf die Kapazitäten der „ouverture“, der „décentration“ und der „interconnexion“ verweist, die oben schon ausgeführt wurden.“

¹⁰ a.a.O., S. 129

¹¹ a.a.O., S. 129 f.

¹² „Sixièmement enfin, le trait qui nécessairement marque de part en part la réalité du réseau, c’est celui de la mobilité.“ Hénaff, a.a.O., S. 130

Anpassungen, Erneuerungen und Erweiterungen gehört, einer ‚Plastizität‘, die zur ständigen Erneuerung seines Programms gehört.

Rahmenbedingungen für die Planung neuer, zentrumsferner Entwicklungsgebiete

Die laufenden kleinen und größeren Transformationen der Wiener Netz-Struktur betrifft sowohl die großen Entwicklungsgebiete bzw. „Zielgebiete“ – Hauptbahnhof, Erdberger Mais, Nordbahnhof, Seestadt Aspern u.a. – wie auch die kleinteiligen Entwicklungen: Das Brunnenmarktviertel ist wohl das markanteste Beispiel eines buchstäblich „neuen Stadtteils“ sprechen, noch dazu verbunden mit den zentralen Teilen des Westgürtels zwischen Lerchenfelderstraße/Thaliastraße und Alserstraße.¹³

„Netzeigenschaften“ sind im kleineren Maßstab auch für neue Entwicklungsgebiete relevant, sind aber in den bisherigen Planungen kaum reflektiert worden.¹⁴

Die oben generell umrissenen sechs „Haupteigenschaften des Netzes“ gelten im Ansatz auch für Stadtgebiete mittlerer Größenordnung: Weil sich ein Netz „im Inneren“ (und auch dieses ist eine wesentliche Qualität und Leistungsfähigkeit der Netzstruktur) weiter differenzieren kann, gilt für Hénaff: **„Die Stadt ist das Netz der Netze“**.¹⁵

Diese hübsche Formel betrifft die Überlagerung verschiedener Netze (U-Bahnen wie der gesamte ÖV, Straßen, Leitungen etc.), aber auch die Einpassung von den Netzen städtischer Teilräume in die weiträumigere Netzstruktur der Stadt.¹⁶

Wohnbau und Städtebau: Die Aufwertung der „Straße“

- Die Aufwertung der „Straße“ in Entwicklungsgebieten und Übergangszonen.
- Die Zukunft der Straßen im dicht bebauten Stadtgebiet.

Eine Stadt kann man nicht mit Häusern bauen, sondern nur mit Straßen und Plätzen. Alles andere läuft auf „Wohnhausanlagen“, „Siedlungen“ bzw. singuläre Großformen hinaus. Die „Straße“ war in der Architektur und im Städtebau der Moderne eher schlecht angesehen.

An dieser Stelle geht Hénaff nochmals auf die „Bewegung der Moderne“ ein: Sie war es paradoxerweise, die eine Art Verachtung für alles, was im öffentlichen Raum den lokalen Kontext¹⁷, singuläre Werte und eine vernakuläre Ordnung beinhaltete.

¹³ Zahlreiche Entwicklungen wie das Karmeliterviertel, der Naschmarkt, Teile der Gumpendorferstraße, aber auch Wien Mitte oder Westbahnhof etc. bedeuten die Aufwertung und Spezifizierung von „Knotenpunkten“ innerhalb der Netzstruktur von Wien. Ob die Transformation der lokalen Netzstruktur mit der Neugestaltung der Mariahilferstraße gelingen wird, muss sich erst zeigen.

¹⁴ Systematische diesbezügliche Anstrengungen in Bezug auf Transdanubien unternahm der Beirat für die Entwicklungsgebiete. Die tatsächliche Netzstruktur „über der Donau“ stellt im übrigen das jüngste Heft von *werk / Bauen & Wohnen* (Juli 2013) deutlicher heraus, als dies vielfach in Wiener Darstellungen der Fall ist.

¹⁵ a.a.O., S. 129

¹⁶ Man könnte auch die beiden Entwürfe zum Flugfeld Aspern im Hinblick auf das Paradigma des „Netzes“ reflektieren: Der ursprüngliche Entwurf von Rüdiger Lainer war ohne Zweifel näher an der Form und Funktionsweise eines „offenen Netzes“: Die Tauglichkeit der konzentrischen Form der in Umsetzung befindlichen Seestadt Aspern wird sich erst zeigen. Wesentlich dabei ist nicht eine „Kritik“, vielmehr die Frage von Schlussfolgerungen für das Lay-out künftiger Entwicklungsgebiete: Stärkung, Schwächung bzw. Transformation bestehender Netzstrukturen etc.

Hénaff erinnert auch daran, dass das Konzept des homogenen und differenzlosen Raumes in der Physik eine solche Stärke gewonnen hatte.

Dieses homogene Raumkonzept passt aber nicht zum Urbanismus, außer vielleicht für die Konstruktion von Bahnhöfen oder Lagerhallen, aber nicht für den bewohnten Raum.

Le Corbusier spottete über die „Straße“ (> *le chemin des ânes* <) und wollte sie endgültig abschaffen, am allermeisten die gebogenen Straßen.

„La rue-corridor à deux trottoirs. Étouffée entre de hautes maisons, doit disparaître“ ... (Le Corbusier)¹⁸

„Eine moderne Stadt lebt von der Geraden... Die Gerade ist auch für die Seele der Stadt gesund. Die Kurve ist ruinös, schwierig und gefährlich; sie paralyisiert ... Die Gerade ist schon vorgegeben in der ganzen menschlichen Geschichte, in jeder menschlichen Regung, in jedem menschlichen Akt.“ (Le Corbusier: *Urbanisme*, Paris 1923, S. 10)

Dies beginnt sich zu ändern, womit auch in randlicheren Stadtgebieten die Ausbildung von linearen Verdichtungen – eben "Straßen" – mit einem Minimum an Erdgeschossnutzungen, Windschutz, Sicherheit etc. wieder relevant wird.

Es gibt also drei besondere Schnittstellen zwischen Haus und Straße / Wohnbau und Städtebau:

1. die **Adresse** (s.o.): Über die „Adresse“ (Straße und Hausnummer) fügt sich ein Wohnbau als „Ort“ in das Netz der Stadt ein¹⁹;
2. die **Erdgeschosszone(n)**: mit dem „Hauseingang“ als Schwelle zwischen dem öffentlichen bzw. dem „gemeinschaftlichen“ und dem privaten Raum, sowie mit einem Mehr oder Weniger an Nicht-Wohnnutzungen, sowie mit den – für die Qualitäten des Gehsteigs wenig erfreulichen, aber oft unvermeidlichen - Garageneinfahrten
3. sowie die **Fassade** bzw. eine (urbane) Übergangszone zwischen Bauplatz und öffentlichem Raum: in ihrer Wirkung (Höhe, Gestaltung, Länge einer Parzelle entlang der Straße, Gehsteig, Hauseingänge). Die „Fassade“ – als allgemeine Außenansicht und Sichtbarkeit der Gebäude von der Straße aus – kann variieren: von der geschlossenen (dekorierten, gestalteten) Front im Typus der Blockrandbebauung über verschiedene Formen von Vor- und Rücksprüngen, „Öffnungen“ des Baublocks, bis zu schmalen vorgelagerten Grünflächen (der Typus „Vorgartenstraße“ wurde im gründerzeitlichen Wien nur selten angewendet).²⁰

¹⁷ Auch gegenwärtig gilt für manche ArchitektInnen noch immer: „Kontext“ ist Schwäche.

¹⁸ Zit. in: Marcel Hénaff: *La ville qui vient*. Éditions de L'Herne, Paris, 2008, S. 202 f.

¹⁹ Die großen Wiener Wohnhausanlagen hatten ein Minimum an „Adressen“, als Name der Straße und Hausnummer; sie waren nach „Stiegen“ geordnet, wobei eine Anschrift wie „XY-Straße Nr. 241, Stiege 17“ wenig Ermutigendes hat...

²⁰ Zu den Rätseln des gegenwärtigen Städtebaus gehört es im übrigen, dass bei einigen neuen Wohnbauten an der Vorgartenstraße Beton-/Asphaltflächen an Stelle der Vorgärten angelegt wurden (Fotos!).

Die Straße als das zentrale Element der Stadt

Gewiss: Die Stadt hat heute die Möglichkeit, ihre Netzfunktionen über die Mobilität und Zugänglichkeit von Orten, Adressen, Institutionen und Personen durch die elektronischen Kommunikationsmittel zu erweitern. Die Stadt bleibt aber dennoch eine Stadt der Körper, der Gruppenbildungen, der Baulichkeiten und physischen Güter (einschließlich der Notwendigkeit, die elektronischen Netze zu warten ☺). Und damit bleibt das Netz der Straßen und der physischen Erreichbarkeit aller Orte grundlegend für die Stadt.

Neben dem urbanen Grundelement der „Straße“ taucht hier als zweites Raumelement der städtische „**Platz**“ auf.

Straße und Platz bilden auch den Raum der „**Zivilgesellschaft**“²¹, was heute durch die elektronischen Netz gelegentlich verdrängt wird, sich aber umso mächtiger in Krisensituationen zeigt, in denen die elektronischen Netze nicht nur kontrolliert, sondern schlicht auch „abgeschaltet“ werden können.

Funktionsfähige und attraktive Straßen, Plätze, Märkte haben auch für die vielen kleinen Netzwerk der Gewerbetreibenden, „junger Kreativer“, Nachbarschaften, „Szenen“ und Basisstrukturen der Zivilgesellschaft eine große Bedeutung, einschließlich des jeweiligen Supports an Geschäften, Dienstleistungen, Lokalen als Treffpunkten und „Besprechungszimmer“ etc.

Man kann vielleicht schon an den kurzen Hinweisen erkennen, dass für Bedeutung der Straßen und kleinen Plätze, für die räumliche, informative, kommunikative und wirtschaftliche Feinstruktur von Teilräumen der Stadt der Begriff „öffentlicher Raum“ allein zu kurz greift.

Der öffentliche Raum lebt von der Verbindung von Sichtbarkeit, Transparenz und wechselseitiger Anerkennung seiner BenutzerInnen, Passanten.

Die zu Arbeits-Wohn-Konzentrationen – häufig nur „entweder/oder“ – verengten dezentralen Ansiedelungen brauchen öffentliche Räume und ergänzende kulturelle, symbolische, kommunikative Einrichtungen.²²

Wohnen heißt eben auch: Aus der Wohnung rausgehen zu können und einen gesellschaftlichen, aber real gebauten Raum vorzufinden.

Insofern genügen für solche Cluster nicht die Grün- und Freiflächen im engen Wohnbereich, vielmehr bedürfen sie der „Straßen“, der „Plätze“, als vermischter und verdichteter Zonen, die sowohl attraktiv wie auch sicher sind.

Man könnte sogar noch einen Schritt weiter gehen und sagen, dass gerade durch die zunehmende Dominanz der elektronischen Medien – am Bildschirm in der Wohnung wie am

²¹ a.a.O., S. 140

²² Interessant in diesem Zusammenhang sind auch Teilräume wie der Erdberger Mais oder die neue U2-Achse mit Prater, Messe, WU-Campus, Viertel-Zwei: Der fast vollständige Ausschluss der Wohnnutzung hatte sicher viele und gute Gründe: Die Netzstruktur des gesamten Areals – d.h. die Wege-Verbindungen, möglichen Kommunikationszonen, Orientierungspunkte und die gestalterischen Schnittstellen zwischen diesen Funktionseinheiten wurden aber vermutlich – eher unbewusst als bewusst – etwas vernachlässigt, was wiederum Teil jenes „Missing Link Städtebau“ ist, das sich aber aus dem die längste Zeit gültigen urbanistischen und stadträumlichen „Grundkonsens“ verstehen lässt. (→ siehe Abschnitt 2.3)

Arbeitsplatz – die reale Bewegung und Begegnung der Körper noch wichtiger geworden ist. Hier bekommt Urbanität eine neue, zusätzliche und kompensatorische Funktion.

Die Beliebtheit des Aufenthalts im Freien – in den Lokalen, Terrassen der Kaffeehäuser, auf Plätzen, bei Märkten und Open-Air-Veranstaltungen – belegt ja schon konkret die Bedeutung dieser Orte.

Karmelitermarkt, Yppenplatz, Brunnenmarkt, Museumsquartier, Spittelberg, Uni-Campus, Naschmarkt, Wurstelprater, in Teilen auch der Karlsplatz und nicht zuletzt der Graben oder die Mariahilferstraße, stehen für offene Räume mit einer Konzentration von Aktivitäten.

Dies bedeutet allerdings tatsächlich einen Wandel des Urbanen: von der Konzentration auf Arbeit, Geschäft, Handel auf „Freizeit“, wobei in der gegenwärtigen Netzwerk-Gesellschaft diese Sphären nicht mehr zu trennen sind. Die über Internet bestellte und in Hauszustellung gelieferte Jeanshose will auch außer Haus und außerhalb des Arbeitsplatzes getragen werden.

Ob es bereits empirisch detaillierte Studien über die Verteilung der Netzwerk-Kommunikationen zwischen Internet und Real-Orten gibt, ist nicht bekannt. Reale Kontakte, Begegnungen scheinen jedenfalls ihre Rolle zu behaupten.

Ein weiteres Moment kommt dazu: Die wachsende Zahl von Jugendlichen, die entweder arbeitslos oder unterbeschäftigt sind, treibt diese aus den engen und überbelegten Wohnungen hinaus. Dies gilt umgekehrt aber auch für PensionistInnen. Die neuen „Freiberufler“ arbeiten sowieso an wechselnden Orten: mit ihrem Laptop in Lokalen, bei informellen „Besprechungen“ an verschiedensten Orten.

Es könnte sich also um einen in Zukunft stabilen Funktionswandel des „Urbanen“ im engeren und weiteren Sinn handeln, wobei die älteste und archaischeste Funktion der Stadt in traditioneller und in neuer Form weiterbesteht: eine auch physisch-räumliche Netzstruktur mit verdichteten Kreuzungs- und Knotenpunkten.

Ergänzend kann man dazu sagen, dass die Indoor-Gelegenheiten – in Wien die Millenniumscity, das Donauzentrum oder die Lugner-City – keinen Widerspruch dazu darstellen: sie sind angesichts unseres Klimas eine urbane Verdichtung über die kalten Monate hinweg.

Dies gilt auch für die Kultureinrichtungen, die besonders erfolgreich sind, wenn sie eine Balance von Indoor und Outdoor aufweisen: Museumsquartier, Centre Pompidou, Gürtelbibliothek, Arena, Flex oder die Gürtel-Meile zwischen Lerchenfelderstraße / Thaliastraße und Alserstraße.

Hier kann man nochmals auf das Konzept der „Transversale“ zurückkommen: Dies beinhaltet die sorgsame Planung von linearen Verdichtungen unterschiedlicher, alltäglicher und besonderer Einrichtungen. Und dies sowohl in neuen Entwicklungsgebieten wie auch in der dicht bebauten Stadt. Bei letzterer geht es um eine Art „Management“ von kleinen kommerziellen und sozio-kulturellen Nutzungen. [siehe Rudolf Kohoutek: „Die Vision der pulsierenden Stadt: Eine neue „Transversale“ in dezentralen Stadtteilen“. In Bericht „Millenniumworkshop“ 1996]

Die Bedeutung von qualitativ anderen Straßen in neuen Entwicklungsgebieten bzw. generell den äußeren Bezirken liegt auch im Umstand, dass damit „Wege“ geboten werden, auf denen man auch gehen kann, ohne ein unmittelbares Ziel zu haben. In den Stadterweiterungsgebieten der Moderne gibt es keine „Spazierwege“, auch keinen kurzen „Gang um den Häuserblock“: Wohl denjenigen, die einen Hund haben, der auch in räumlich

unstrukturierten Gebieten seinen Weg sucht: Der Hund mit oder ohne Leine ist eine jener Mindestlegitimationen für Wege im Quartier.

„Drittes Problem: die Wiederentdeckung des gemeinschaftlichen Raumes“ (l'espace commun)

Die Trennung bzw. die Unterscheidung von ‚öffentlich‘ und ‚privat‘ ist seit langem etabliert. „Man muss aber hinzufügen, dass diese eher zur Domäne der politischen Philosophie gehört, als zur Soziologie und Anthropologie.“²³ Diese beiden Felder scheinen das Leben vollständig abzudecken.²⁴

Diese Unterscheidung ist in dieser Form nicht fruchtbar und genügt nicht, um ihrem Gegenstand gerecht zu werden, wobei die präzise Übersetzung der Begründung noch etwas unklar ist):

„Die ‚gemeinsame Welt‘ hängt vielleicht ab von einer Meteorologie der Atmosphären, die bestimmten Gruppen oder der Geographie der Geschmäcker und der an bestimmte Orte gebundenen Gefühle auszeichnet, die eine urbane Ethologie erst zu beschreiben lernen muss.“²⁵

„Wie auch immer, innerhalb des Raumes der Stadt ist die Straße das privilegierte Objekt, und ohne Zweifel damit in Zusammenhang – aber etwas verschieden – der Platz im bescheideneren Maßstab.“²⁶

Die Straße, der Platz: die Orte des gemeinsamen, gemeinschaftlichen Raums²⁷

„Die Straße ist jedenfalls kein Monument. Sie ist genau genommen nur ein Leerraum zwischen Häusern, ein Zirkulationsraum für Fußgänger und Fahrzeuge. Und dennoch stellt sie die verdichtete Realität der Stadt dar: sie offenbart die Atmosphäre, den Stil, den Rhythmus, den Charme, die Überraschungen, und ebenso auch die Fehler und Blockaden.“ - „**Comprendre la rue** c'est peut-être comprendre la raison même du fait urbain, du **désir de ville**.“²⁸

Daher die „Notwendigkeit der Straße“

Hénaff räumt aber auch ein, dass man die „Straße“ auch nicht zu sehr idealisieren sollte, als wäre deren Form stabil und endgültig „kalibriert“.

Man muss eine Typologie von Straßen anerkennen, je nach der Größe und der Höhe der Gebäude.

²³ S. 197

²⁴ Der beliebte Begriff des „halböffentlichen Raums“ in der Wiener Städtebau-Diskussion ist dabei zu unscharf. Er kommt aber dem französischen Begriff „espace partagé“ nahe, der aber wiederum zweigeteilt (a) die Übersetzung von „shared space“ ist; und (b) den „gemeinschaftlichen Raum“ innerhalb von Bauplätzen bezeichnet.

²⁵ S. 201

²⁶ S. 201: „Auquel cas, l'espace urbain qui en serait l'objet privilégié serait la rue et, sans doute avec elle, mais différemment, la place de modestes dimensions.“

²⁷ S. 201

²⁸ S. 201

Ganz enge Gassen oder Passagen zwischen blinden Mauern können kein Gefühl von „Straße“ erzeugen...²⁹

Auch muss man die Straßen mit oder ohne Geschäfte, Kaffeehäuser oder Restaurants unterscheiden. Weiter die Ausbildung der Kreuzungen mit Querstraßen, die Plätze, ebenso die Form der Gebäude wie ihr Alter. (Für Jane Jacobs gehören die breiten Gehsteige zur New Yorker „Straße“).

Die lokale Straße als Basis des „*espace commun*“ – des gemeinsamen Raums

Hénaff stellt sich selber immer wieder die Frage, warum der Straße eine so große Bedeutung zugesprochen werden soll:

„Warum soll man der Straße einen so herausgehobenen Stellenwert zusprechen? – Ohne Zweifel, weil sie am deutlichsten die am engsten mit der Stadt verbundene Gesellschaftlichkeit (*„sociabilité“*) exemplifiziert / verkörpert.

Hénaff beschwört immer wieder sein Grundargument: „Die Straße ist der Ort par excellence, wo man vom **>vie commune<** sprechen kann, welches sich vom Privatleben wie vom öffentlichen Leben (der politischen und repräsentativen Öffentlichkeit im weiteren Sinn) unterscheidet.“ (Übersetzung etwas gerafft)

Im Unterschied zur **üblichen Polarisierung von öffentlichem und privatem Raum** unterscheidet Hénaff für den städtischen Raum und die entsprechenden Lebensformen **drei Pole**:

Privatleben (*„vie privée“*)

Öffentliches Leben (*„vie publique“*)

Gemeinschaftliches Leben (*„vie commune“*).³⁰

Das „gemeinschaftliche Leben“ in einem „gemeinsamen / gemeinschaftlichen Raum“ kommt normalerweise im Urbanismus und in der städtebaulichen Theorie nicht vor.

Der Gewinn, den der dritte Terminus des „**espace commun**“ bringt, liegt darin, dass er vom „öffentlichen Raum“ unterschieden wird, bzw. den öffentlichen Raum spezifiziert.

Dieser gemeinschaftliche Raum der Straße, des Platzes, eines Viertels ist naturgemäß immer auch ein öffentlicher Raum. Allenfalls gibt es Flächen und Teilräume, die etwas eingeschränkt öffentlich zugänglich sind: sie werden neuerdings als halb-öffentliche Räume bezeichnet.

Klar ist die Abgrenzung des „**privaten Raumes**“ – obwohl auch dies heute differenziert werden könnte, wie man am Beispiel der Sargfabrik oder größerer gemeinschaftlicher Wohnprojekte zeigen könnte. Deren Innenräume haben eine gemeinschaftliche Dimension, sind aber in der Verfügung und in der Berechtigung des beliebigen „Ausschlusses“ von „Fremden“ / „Externen“ letztlich private Räume, nur in einem über den Klein-Haushalt / Familie / Wohngemeinschaft hinausgehenden Maßstab.

²⁹ S. 204

³⁰ S. 205

Die Differenzierung in einen „öffentlichen“ und einen „gemeinschaftlichen“ (commun) Raum erscheint deshalb als sinnvoll, weil der Umfang von Öffentlichkeit für die Straße und das Quartier zu groß und auch zu ungenau ist.

Vielleicht kann man hier auch auf die sozialräumliche und soziokulturelle Bedeutung des „Grätzels“ Bezug nehmen:

- Das „Grätzels“ ist kleiner als das „Quartier“ / „Viertel“
- Natürlich hat auch das Grätzels einen „öffentlichen Raum“. Aber das Grätzels bezeichnet einen lokalen, meist auch historisch gewachsenen Stadtraum, für den der Begriff „öffentlicher Raum“ zu allgemein wäre.

Der Begriff „Gemeinwohlökonomie“ taucht erst in jüngerer Zeit im deutschen Sprachgebrauch auf. Das „Gemeinsame“ ist in der französischen sozial-philosophischen Tradition viel stärker verankert. Siehe z.B. „gemeinsame Welt“ (monde commun) / „gemeinsames Gut“ (bien commun).³¹ – Einschließlich einer nicht so negativen Bedeutung von „kollektiv“ (wie wir sie im Deutschen kennen).

Die Komponenten der „Straße“ und die Konkretisierung dessen, was Hénaff unter „espace commun“ versteht

Hier soll aber die Reflexion des Begriffes „**commun**“ – und dessen adäquate deutsche Übersetzung – aufgeschoben werden: Hénaff definiert für diesen Raumtypus und die entsprechenden Lebens- und Verhaltensformen ja unmittelbar vier Dimensionen (Komponenten, Qualitäten):

„Die **Straße** ist der Ort par excellence, wo man vom **>vie commune<** sprechen kann, welches sich vom Privatleben wie vom öffentlichen Leben (der politischen und repräsentativen Öffentlichkeit im weiteren Sinn) unterscheidet.“³²

„Die Straße gibt diesem ‚vie commune‘ Form entsprechend den zahlreichen Komponenten (Dimensionen); wir können uns hier auf mindestens vier dieser ‚Komponenten‘ beschränken:

Marcel Hénaff will also die Straße als „**espace commun**“ bewahren, und führt dafür vier Komponenten an³³:

- **la vicinalité** (vicinal: nachbarlich / nachbarschaftlich)
- **la civilité** (Zivilisiertheit)
- **la visibilité** (Sichtbarkeit)
- **la diversité** (Vielfalt, Unterschiedlichkeit)

³¹ Bruno Latour: Das Parlament der Dinge. Für eine politische Ökologie. Suhrkamp, Frankfurt/M. 2001 („Die Frage des gemeinsamen Gutes beschränkt sich gewöhnlich auf die moralische Ebene, wobei die Frage nach der gemeinsamen Welt beiseite gelassen wird, obwohl anhand von ihr die Sachlagen bestimmt werden; das Gute und das Wahre bleiben demnach getrennt; hier werden die beiden Ausdrücke verschmolzen, um von der guten gemeinsamen Welt zu sprechen.“ S. 289)

³² S. 205

³³ Eigenschaften / Qualitäten, die gleich wichtig sind für das dicht bebaute Stadtgebiet wie für die Ränder, Zwischenräume und neuen Entwicklungsgebiete

„Vicinalité“ / Nachbarschaft(lichkeit)

„Die BewohnerInnen ein und derselben Straße neigen dazu, eine Art von Solidarität zu empfinden, die mit der einfachen Tatsache der Zugehörigkeit zum selben Raum zusammenhängt. Dies bleibt aber die meiste Zeit ‚implizit‘, vor allem wenn es an Möglichkeiten für Begegnungen und Diskussionen mangelt. Aber mit der Zeit erkennen sich die Nachbarn wieder, indem sie einander in denselben Geschäften begegnen, am selben Gehsteig. Dieses Gefühl ist in kleinen Städten am intensivsten. Die Nachbarschaftsbeziehung ist dennoch seltsam: sie hat weder mit ‚Verwandtschaft‘ zu tun, noch mit der Öffentlichkeit öffentlicher Räume; es ist einfach Sache / Effekt des gemeinsamen Raumes. Dies ist weniger offensichtlich bei zwei Bewohnern, die am selben Boulevard wohnen, als bei den Gegebenheiten eines kleinen Platzes.“³⁴

„Diese Nachbar(schaftsbeziehung)e(n) haben eine spezifische Eigenart: man hat sich nicht ‚gewählt‘ wie man Freunde wählt; dennoch sind sie uns nahe aus der einfachen Tatsache heraus, zum selben Ort zu gehören. Dieses Gefühl der Zugehörigkeit bleibt aber gleichzeitig in einer Art von respektvoller Distanz, die nur / allenfalls überschritten wird, wenn man regelmäßig dasselbe Café oder Restaurant aufsucht. Die Straße bringt die Menschen zusammen und bietet laufend die Möglichkeit, die engeren oder weiteren Nachbarschaftsbeziehungen auszutesten, was eine zentrale Form des lokalen städtischen Lebens ist.“

„Diese informellen Beziehungen, die ohne weitere Bedeutung scheinen, beinhalten eine Art von Paradoxon, das Jane Jacobs sehr gut ausgedrückt hat: >Der größte Teil der Kontakte (der Benutzer einer Straße) sind oberflächlich und trivial, aber deren Summe ist es nicht!<. Diese „Summe“ – schreibt Jacobs – erzeugt ein Gefühl des Vertrauens, die sich in jedem städtischen Raum ausbreitet.“³⁵

„Civilité“ / Zivilisiertheit

„Aber die Straße ist auch der Durchgangsraum schlechthin. Und weil man ständig an Menschen aus seinem Quartier vorbeigeht, macht man auch die Erfahrung, dieses Wiedererkennen durch verbale Höflichkeiten auszudrücken, wenn die nachbarschaftliche Nähe dafür gegeben ist, oder zumindest durch Blicke oder Gesten eine Art Wohlwollen den anderen gegenüber auszudrücken, oder zumindest darauf zu achten, nicht anzustoßen und in einer zivilisierte Zurückhaltung zu verbleiben. (Erwin Goffman hat in ‚Encounter‘ 1961 die Haltungen und Rituale vorbildlich dargestellt, die sich aus dem ständigen informellen Kontakt im Straßenraum herausbilden.)“

„Diese Zivilisiertheit der Straße ist umso bemerkenswerter, weil sie die Gewissheit einschließt, dass diese Menschen, an denen wir vorbeigehen, wahrscheinlich für immer unbekannte bleiben werden. Wie soll man diese rätselhafte Großzügigkeit verstehen? Man könnte sagen, dass der ‚gemeinsame Raum‘ als eine Art von Friedensangebot wahrgenommen wird, als Chance für eine Ausgeglichenheit: weil er weder ein privater Raum ist, der gegen Eindringlinge verteidigt werden muss, noch ein öffentlicher Raum, der

³⁴ S. 205 f.

³⁵ S. 206 f.

durch striktere Vorgaben geregelt ist. In dieser Hinsicht handelt es sich um einen Raum, der uns gehört / oder zu dem wir gehören, insofern wir diese überwiegende friedliche Form von Humanität erfahren bzw. praktizieren, die sich im Unvorhersehbaren manifestiert. Wir fühlen uns dafür verantwortlich, und diese Last freut uns sogar, weil sie ein laufender freiwilliger Beweis unserer Freiheit ist.“

„Die Straße eröffnet für uns Möglichkeiten, die in keiner Weise vorgegeben sind.“ (>La rue nous rend disponibles pour ce qui n'est nulle part programmé.<) ³⁶

Der Gehsteig der Straße und fehlender Gehsteig in der Fußgängerzone

„Unter diesem Gesichtspunkt gilt es, die Bedeutung des Gehsteigs zu unterstreichen, dieser Grenze, die die Trennung zum Rinnstein / Abfluss und zu den fahrenden Autos bildet.“³⁷

Hier könnte man eine Anmerkung zur Fußgängerzone machen – und zur aktuellen Diskussion über die Neugestaltung der Mariahilferstraße: Man könnte postulieren, dass der „Nachteil“ der Fußgängerzone in der grenzenlosen Ausweitung des Gehsteigs liegt, wobei eine gewisse Spannung in der Bündelung der Fußgängerströme wegfällt. Man kann dies in der Kärntnerstraße oder am Graben ausprobieren: Hier ist die Möglichkeit des Ausweichens gegeben, man nimmt die entgegenkommenden Passanten nur mehr bedingt wahr. Die Verdichtung des Passantenstromes zwischen den Geschäftsauslagen und Hauseingängen und den parkenden bzw. fahrenden Autos entfällt. Was auf einem Gehsteig von durchschnittlicher Breite passiert, ist: dass die Wahrnehmung der Vorübergehenden und ein allfälliger Blickkontakt sozusagen „zufällig“ und gewissermaßen „unvermeidlich“ ist, auch im Hinblick darauf, nicht anzustreifen. Dieselben „Blicke“ und minimalen Gesten würden in der Fußgängerzone eher etwas Aufdringliches gewinnen, weil von vorneherein genügend Raum ist, um sich auszuweichen. Die Fußgängerzone bietet einen anderen Schauplatz des Urbanen. Hier kann man auch mit Straßenmusikern rechnen, während Bettler in der Fußgängerzone etwas verloren wirken.

„Der **Gehsteig** zieht die Passantenströme bereits in Richtung der Geschäftsauslagen und Lokale; vor allem verdichtet er das kontinuierliche ‚Rieseln‘ der Passanten, der Gehsteig reizt zu den ständigen und kurzen ‚Konfrontationen‘, die der ständige Strom der Körper auslöst, das Auftauchen von Gesichtern und das Flimmern der ausgetauschten Blicke.“ (l'avancée des visages et le scintillement des regards échangés)³⁸

„Visibilité“ / Sichtbarkeit

In den Neubaugebieten geht es darum, überhaupt wieder eine Vorstellung von städtischen Räumen in kleinerem Maßstab zu artikulieren. Das neue geschaffene „künstliche“ Zentrum in neuen Entwicklungsgebieten schien mit dem Bau eines

³⁶ S. 208

³⁷ S. 209

³⁸ S. 209

Supermarktes, ev. einer Schule, eines Kindergartens, einer Bus-Endstation erfüllt. Der öffentliche Raum in vielen Entwicklungsgebieten beschränkte sich daher in den Wohnbereichen auf den bloßen „Zugang“ zu den Hauseingängen der Wohngebäude. Diese hatten auch gar keinen Straßennamen mehr, sondern die Nummer einer „Stiege“: Stiege 7 oder 11. Diese Anlagen waren aber nicht in einem Format einer „organischen“, lebberen und erfahbaren Gemeinschaftlichkeit geplant.

Was im Nahbereich von städtischen Teilräumen mit Straßen, Gehsteigen als unauffällige Kontaktmöglichkeit – oder schlichte Sichtbarkeit – mit Bekannten und Unbekannten alltäglich passierte, kippt in solchen Wohnhausanlagen zu einer Art von Peinlichkeit. Während es auf der Straße immer unbestimmt bleibt, ob die Passanten gerade in Richtung ihres Haustores gehen oder von diesem weg, bzw. ob Passanten die konkrete Straße überhaupt nur durchqueren in Richtung anderer Orte, Ziele oder Spaziergänge, wird in den Wohnhausanlagen zur unangenehmen Eindeutigkeit: Von der räumlichen Anlage wird klar, wer in Richtung Hauseingang geht oder von diesem weg, und sehr schnell stellt sich auch die Frage, ob die Person, die hier geht, überhaupt „hierher gehört“.

In der Großfeldsiedlung konnte man alle diese Dimensionen sehr gut beobachten.

„Diversité“ / Verschiedenheit / Reichhaltigkeit / Vielfältigkeit

„La rue est sans doute le seul espace urbain où *tous* les individus d’une société ont des chances de se croiser. Tous, sans exception ; que ce soit du point de vue des milieux sociaux, de l’âge, de la différence sexuelle, des professions, des origines ethniques ou des croyances. La rue est le creuset³⁹ de la plus totale diversité. Cela, même les bars, les boutiques, les administrations, les grands magasins ou les lieux de culte ne peuvent l’offrir que partiellement ; il y aura toujours une frange⁴⁰ de population qui ne s’y rendra pas. En outre certains lieux légalement accessibles à tous – bureaux de poste, hôpitaux, écoles, centres sportifs – relèvent d’abord d’un espace public plus formel. La rue reste donc incomparable comme espace d’accueil et d’expression de la diversité. Elle est diverse déjà dans la variété des boutiques, bureaux, restaurants dont les clientèles sont hétéroclites ; elle peut le rester parce qu’elle ne propose et ne peut proposer aucun programme. La rue est par définition imprévisible. Elle devient unique, connue par son nom, du fait même que sa singularité émerge du mélange improbable des mille différences qui s’y manifestent. C’est pourquoi la rue si proche de l’espace privé – dont à peine la sépare le seuil des maisons – si expressive de l’espace commun, peut aussi se muer en espace public proprement dit (défilé politique ou syndical, cérémonie sportive ou religieuse).“⁴¹

Der letzte Satz ist deshalb so wichtig, weil er die Differenz zwischen „espace commun“ und „espace public“ nochmals ausdrücklich anspricht, aber auch die Tatsache, dass die beiden einander überlagern und ineinander übergehen können.

³⁹ creuset = Schmelztiegel

⁴⁰ frange = Rand, Randgruppe

⁴¹ S. 211 f.

Man könnte dies aber auch weiter ausführen:

- Jeder „*espace commun*“ (dieser gemeinschaftliche Raum der Straße im kleinen und mittleren Maßstab mit einer nachbarschaftlichen, intimeren Dimension) ist immer auch Teil des „*espace public*“, also des gesamten öffentlichen Raums der Stadt (sofern er nicht – innerhalb einer *gated community* abgegrenzt ist), während nicht alles „*espaces publics*“ einer Stadt auch „*espaces communs*“ sind.
- Dabei bleibt immer noch ein bisschen offen, was bestimmte Zugangswege innerhalb von Wohnanlagen oder Bürokomplexen sind: wenn sie nicht abgesperrt oder kontrolliert sind, sind sie „öffentlich“. Der „öffentliche Durchgang“ ist ja auch in der Wiener Bauordnung verankert, wenngleich vermutlich nicht im Einzelnen bestimmt.
- Was die großen Straßen und Plätze betrifft, fehlt ihnen bereits weitgehend diese „gemeinschaftliche“, „nachbarliche“ Dimension, wie sie so emphatisch für die Straßen des städtischen Nahraums beschrieben wurde.
- Aber auch innerhalb dieser Stadträume gibt es dennoch diese Dimension: Sie betrifft vor allem die Geschäftsleute im jeweiligen Umkreis, die sich zum Teil kennen; ebenso die Kunden von Geschäften der Nahversorgung, wie zum Beispiel auch jene der lokalen Trafik.
- Lokale Straßen, in denen ein öffentliches Verkehrsmittel verkehrt, haben diese leichte Überlagerung des Lokalen, Nachbarschaftlichen mit dem gesamtstädtischen, urbanen Charakter (z.B. die Piaristengasse, Kochgasse, Lederergasse mit dem Bus 13a).

Die „**Zivilisiertheit**“ (wie immer man sie genauer bestimmt) gilt für den städtischen Nahraum – die „eigene Gasse“ etc. – fast massiver als für die großen öffentlichen Räume: hier wird man also stärkere Abweichungen antreffen, und im Fall der Belebtheit dieser Räume auch tolerieren können, weil man sich dennoch relativ sicher fühlt. Als „urbaner Anspruch“ gilt ein zivilisiertes Verhalten durchgängig für den gesamten Stadtraum. In jeweils unterschiedlicher Weise ausgenommen sind Kinder und Jugendliche, aber auch bestimmte Berufe, die im öffentlichen Raum tätig sind: auf einer Baustelle, bei der Müllentsorgung, als Bettler etc.

Die „**Sichtbarkeit**“ ist eine Grunddimension für alle öffentlich zugänglichen Räume: Jeder kann hier alles / alle sehen und von allen gesehen werden. Allerdings sind die Aufmerksamkeiten in den „*espaces communs*“ und den „*espaces publics*“ anders gelagert bzw. leicht verschoben. Die urbane Wahrnehmung und die sie begleitende „kleine Gestik“ wird in der Taborstraße eine andere sein als in der Karmelitergasse. Die Anzahl der Personen, die man kennt bzw. die einen kennen, schwankt jeweils. Im „großen urbanen öffentlichen Raum“ werden die Wahrnehmungen schneller, kürzer, flüchtiger. In der Mariahilferstraße aufzufallen erfordert ein viel höheres Ausmaß an „Inszenierung“ bzw. „abweichendem Verhalten“. Was aber letztlich ähnlich ist, ist eine latente Aufmerksamkeit für Auffälligkeiten: diese einzuordnen ist eine lange trainierte Fähigkeit von „Stadtmenschen“.

Die „**Vielfalt**“ als Qualitätsmerkmal öffentlicher Räume ist immer relativ. In den Nebenstraßen und Gassen des Nahbereichs (der eigenen Wohnung oder des Arbeitsplatzes) ist diese Vielfalt geringer, vor allem, seit die kleinen Läden der Nahversorgung, des Handwerks, der kleinen Lokale weitgehend ausgedünnt bzw. verschwunden sind.

Vielfalt und Verschiedenartigkeit beschränkt sich hier oft nur mehr auf die Frage, ob die Häuser, Fassaden, Hauseingänge unterschiedlich gestaltet sind. Wenn man „diversité“ als urbanes Postulat setzen wollte, sollten die einheitlich gestalteten Gebäudekomplexe nicht zu groß, die Fassaden nicht zu monoton sein. Die Anstrengung, kleine Nutzungen in den Erdgeschosslokalen zu halten oder neu zu implantieren, ist ohne Zweifel ein Beitrag zur städtischen Raumqualität; sie ist letztlich auch ein Beitrag zu einem Sicherheitsgefühl, abgesehen von der „Stadt der kurzen Wege“, die nicht für alles und jedes die Benützung des Autos oder eines öffentlichen Verkehrsmittels erfordert. Die langen Fronten von öffentlichen Gebäuden, die noch dazu am Abend und am Wochenende geschlossen sind, bewirkt ein gewisses Gefühl der Leere, auch der „Erhabenheit“: die Fronten der Universität, des Parlaments, der Ministerien, eines großen Spitals etc. – Generell liegt der entscheidende Unterschied in den Abend- bzw. Nachtstunden wie am Wochenende darin, ob hier „irgendetwas“ noch „offen hat“ bzw. zumindest Auslagen beleuchtet sind, aber auch, ob entlang solcher Straßenstücke überhaupt auch Leute wohnen.

„Anmerkungen zum Platz“⁴²

Hénaff unternimmt noch eine kurze Differenzierung von „Straße“ und „Platz“, vor allem des kleinen Platzes als eines relevanten Ortes für das „vie commun“.

Es geht hier um eine atmosphärische Differenz: „Man kann einen Platz auch einfach überqueren, wie eine Straße. Aber was der Platz bietet, ist noch etwas anderes [...] eine Öffnung im Raum bzw. in der geschlossenen Bebauung, die zum Schauen einlädt, zum Stehenbleiben und den Blick zu erheben“ – also eine quasi-vertikale Dimension.

„Die Straße führt immer irgendwo hin, der Platz bleibt dort, wo er ist. [...] Die Gebäude, die die Fronten des Platzes bilden, scheinen sich wechselseitig ‚anzuschauen‘ und laden uns ein, dasselbe zu tun. Der Platz ist also eine Art Salon unter offenem Himmel, was auch eine Frage der Größe ist.“ – Die ganz großen Plätze sind öffentlichen Zeremonien vorbehalten...

„Den kleinen Platz sieht man in der Regel nicht von weitem, man trifft auf ihn, wenn man um eine Ecke biegt, oder vielmehr: er taucht als Überraschung auf. Die Straße ruht sich sozusagen hier aus. Die Stadt ‚sammelt‘ sich in der Nacht wieder...“⁴³

„Straßen und Plätzen geben dem Raum einen Rhythmus, sie laden uns ein...“⁴⁴

„Die kommende Stadt – Schlussbemerkungen“⁴⁵

Die Anforderung besteht aber darin, die gebaute Stadt neu zu denken...:

„Comment penser l’espace construit pour rendre possible la vie commune et le penser comme espace public à l’âge de l’information? So lautet die Herausforderung“⁴⁶

⁴² S. 213

⁴³ S. 213

⁴⁴ S. 213

⁴⁵ S. 214

⁴⁶ S. 217

Den Schluss bilden also dreieinhalb Seiten⁴⁷ des Lobliedes auf die Stadt im alten Sinn: als Raum der Nähe, der Kontakte, der gemeinsamen Anwesenheit von Körpern, der Möglichkeit von Begegnungen.

Resümee: Die Straße als Basis-Element der Stadt

An der **Funktion der Straße** hat sich strukturell von Beginn der Städte in der Antike nicht so viel geändert:

- (a) Die Straße ist Zubringer zu den einzelnen Häusern / Grundstücken (was allerdings untrennbar mit dem Privateigentum an Grund und Boden und Haus verbunden ist:)
- (b) Die Straße ist auch übergeordneter Bewegungsraum (bis zum Extrem der reinen „Durchfahrt“ durch Städte, was allerdings zunehmend – von Autobahnringen um Großstädte bis zur Ortsumfahrung kleiner Dörfer – eingeschränkt worden ist).
- (c) Die Straße als öffentlicher – aus dem privaten Grundeigentum herausgenommen – Raum ist „ALLES“. Ohne die Straße gäbe es keine Stadt, sondern nur eine herrschaftlich kontrollierte Großinstitution (wie eine große Kaserne, ein Militärlager, ein „Lager“ ohne Bewegungsfreiheit: ein Raum ohne „echte“ Straßen)
 - Die Stadt ist eine „dichte Packung“, in der aber gewährleistet sein muss, dass sich Menschen und Güter bewegen können.
 - Als Bedingung gilt, dass auf einzelnen Raumstellen der Stadt Veränderungen möglich sein müssen: die Menschen müssen Unterschiedliches tun können, und die physischen Bedingungen müssen dafür offen sein. D.h., die Räume dürfen nicht zu eng sein, und sie müssen baulich verändert (umgebaut, erneuert, anders eingerichtet) werden können.
 - Die Stadt ist eine „**Straßen-Stadt**“ und damit eine „**Stadt der Adressen**“ (wie auch im Internet alles eine „Adresse“ hat).
 - Es ist schon an anderer Stelle gesagt worden, dass der Abbruch und Neubau innerhalb der geschlossenen Straßen-/Baublock-Struktur die von Hénaff bestätigte Grundqualität der „Stadt“ zunächst nicht tangiert. Von den Netz-Funktionen erscheint alles „wie gehabt“. Hier kommt aber die semiotische, atmosphärische, ästhetische Dimension ins Spiel: Das Netz wird „langweilig“, uniform, es handelt sich dann um eine „moderne Additivität“, die die Gleichartigkeit der Möglichkeiten ausdrückt, aber nicht die verschiedenartigen Möglichkeiten der Stadtstruktur konsumiert.
 - Aber das ist noch ungenau, denn einzelne neue Implantate müssen ja nicht „monoton“ sein, sie können auch „schreiend“ sein: höher, farbiger, vorstehend oder zurückspringend, großflächiger, hell beleuchtet etc.
 - Guter Städtebau gestaltet eine „**Stadt der Wege / Straßen**“ – während der schlechte Städtebau eine „**Stadt der Kubaturen**“ gestaltet. Die „falsche Stadt“ wird dabei auch noch nicht besser, wenn im Rahmen der Kubaturen auch Freiräume (Grün etc.) eingeplant werden.

⁴⁷ S. 218-221

- (d) Die Paradoxie der Straße ist es, dass sie öffentlich – und damit öffentlich kontrolliert – ist, und trotzdem ein Ort der „öffentlichen Freiheit“ ist. Das hängt aber mit der Demokratie, der Rechtsstaatlichkeit, der Sicherheit der öffentlichen Räume, des Demonstrationsrechts, zusammen.
- (e) Die Straße ist kein Mysterium: Alle – wirklich alle StadtbewohnerInnen – müssen die Straße benutzen, wenn sie den privaten Raum verlassen und an ihren Arbeitsplatz gelangen wollen, zu den Ämtern, zu den Ärzten, zu den Einkaufsgelegenheiten, zur Schule, zur Kultur etc. - Damit ist die Begegnungsmöglichkeit der Straße kein Mythos: Menschen können sich auf der Straße zufällig begegnen: Sie können bekannte Menschen treffen, oder auch neue Menschen kennenlernen.
- (f) Das Verhalten auf der Straße ist eine bürgerliche Grund-Tugend. Die Straße ist der konkrete Raum der Toleranz (natürlich auch der Park und andere Institutionen).
- (g) Die Mischung der Fortbewegungsarten auf der Straße ist eine pragmatische und eine ökologische Frage. Die „Zugänglichkeit“ der einzelnen Grundstücke / Häuser muss gegeben sein. Die Geschäfte / Läden, Betriebe brauchen diese Zugänglichkeit für die Anlieferung und den Abtransport von Gütern.
- (h) Das Wesen der städtischen Straße ist es, dass ganze wenige Bekannte und viele Unbekannte die Straße frequentieren.
- (i) Es gibt einen Verhaltenscode für die Straße, der sich laufend verändert. Der überwiegende Teil dieses „Codes“ ist informell, durch Gewohnheiten geregelt. Für extremes Verhalten und Sonderfälle gibt es Rechtsverhältnisse, die verhandelbar sind.
- (j) Die Straße inszeniert sich normalerweise „von selbst“: durch das Nebeneinander von Nutzungen sowie die Regelung der Bauordnung: Höhe der Gebäude, sowie durch stadtgestalterische Normen und „Genehmigungen“.
- (k) Die Nutzungen und die Bebauungen der privaten Grundstücke gehorchen einem langen Rhythmus von Veränderungen. Die Straße ist damit per se „heterogen“, auch in Bezug auf die verschiedenen städtischen Nutzungen: Geschäft, Handel, Gewerbe, Repräsentation und simplen Wohngebäuden.
- (l) Kann man sagen, dass die Straße die Essenz der Stadt ist? – Vermutlich ja, weil jede einzelne Nutzung (Wohnung, Betrieb, Theater, etc.) nicht per se städtisch ist. Allerdings benötigen bestimmte Nutzungen einen Einzugsbereich: Theater brauchen ein Publikum, Geschäfte brauchen Kunden.
- (m) Was ist dann die historische Straße im Vergleich mit neuen Straßen? – Ist es einfach nur die überwiegende Geschlossenheit einer Randbebauung? – Ist es die Tatsache des Nebeneinanders von unterschiedlichen Nutzungen? – Was ist eigentlich der Kern der so beliebten „Nutzungsmischung“? – Um in zentrumsfernen Straßen eine gemischte Nutzung zu etablieren oder aufrecht zu erhalten, sind bestimmte Voraussetzungen nötig: Eine ausreichende Frequenz von PassantInnen; Eigentums- und Gebäudestrukturen, die solche gemischten Nutzungen zulassen. Vor allem ist eine gewisse Bündelung von Hauptwegen notwendig (siehe das Konzept der „Transversale“): Dies gilt vor allem für die städtebauliche Anordnung völlig neuer Stadtteile, aber letztlich auch für das dicht

bebaute Stadtgebiet, wo sich im guten Fall eine gewisse Differenzierung in höherangige Straßen und „Seitengassen“ schon historisch ergeben hat.

Schlussfolgerungen

Das Ergebnis aus dem Buch von Marcel Hénaff ist: Man muss „die Straße verstehen“, die Qualitäten der traditionellen europäischen Straße (im mittleren Maßstab) erhalten, aber auch neue und „**echte Straßen**“ schaffen, die „Transversale“, aber auch ein feineres Management der bestehenden Straßen im kleinräumigen Kontext eröffnen.

Im Kontext von „Wohnbau–Stadtentwicklung“ soll von der These ausgegangen werden, dass das städtebauliche Element „Straße“, „kleiner Platz“ in traditionellerer oder auch ganz neuer Weise für die städtische Wohn- und Lebensqualität von aktueller Bedeutung ist.

Der verstärkte Einsatz des Elementes „Straße“ kann nicht allein mittels Bauträgerwettbewerben erfolgen, sondern braucht stadträumliche und städtebauliche Vorentscheidungen.

Die Sinnhaftigkeit von städtischen Straßen als „gemeinsamer Raum“ (im Sinne von Marcel Hénaff) – was zugleich mehr und weniger ist, als ein allgemeiner und fast qualitätsloser Begriff von „öffentlichem Raum“ – soll diskutiert und als eine Planungsrichtlinie konkretisiert werden, die für Bebauungspläne, kooperative städtebauliche Verfahren, Bauträgerwettbewerbe eine mehr oder weniger verbindliche Basis darstellt.

In eine ähnliche Richtung geht auch der Vorschlag, im Detail sorgfältig die Möglichkeiten der Verdichtung von bestehenden und neu entstehenden, kleineren und größeren lokalen Zentren zu prüfen: im Sinne von zusätzlichem, zentral erschlossenem Wohnraum, im Sinne von urbanen Qualitäten, Kontaktmöglichkeiten, sicheren Außenräumen etc.

Das Wesentlichste am gesamten – hier kurz referierten – Ansatz von Marcel Hénaff zur „Straße“ ist die neu eingeführte Zwischen-Kategorie des „**espace commun**“, des gemeinsamen, gemeinschaftlichen Raums.

Wir haben uns – fachlich wie umgangssprachlich – so sehr an die Dualität von privatem und öffentlichen Raum gewöhnt, dass wir nicht mehr bemerkt haben, dass für die Bedeutung und die Qualitäten der Straßen, Gassen und kleinen Plätze (einschließlich der kleinen lokalen Parks) im jeweiligen Wohnungsnahbereich, aber ebenso im nahen Umfeld der Arbeitsplätze, der in Geschäften, Lokalen, Büros etc. Tätigen der Begriff „öffentlicher Raum“ so gut wie nichts aussagt. Gewiss: alles diese Räume sind „öffentlich“ in dem Sinne, dass potentiell jede / jeder Zugang zu diesen Räumen hat (im Unterschied zu den Freiräumen in Gated Communities, die ein seltsames halb-öffentliches Hybrid darstellen).

Der entscheidende Punkt ist aber, dass – und hier kommen wir über die Raumqualitäten der traditionellen Stadtstruktur nicht hinaus – nur bestimmte Raumformen, eben „Gassen“, lokale „Straßen“, kleine „Plätze“ und sog. Pocket-Parks / Squares jene spezifische Ausprägung des öffentlichen Raums bilden, die die Qualität eines potentiell vertrauten Nahbereichs aufweist, in dem die Wahrscheinlichkeit, bekannte Gesichter zu treffen, bekannte Lokale und Geschäfte vorzufinden, größer ist, als im abstrakten „öffentlichen Raum“, also in den großen Raumfiguren, großen Plätzen, Durchzugsstraßen etc.

In der scheinbaren bzw. in der realen Unmöglichkeit, urbane Dichten am Stadtrand herzustellen oder vorzufinden, wie wir sie von den zentralen Stadtzonen her kennen, hat die städtebauliche Moderne bis heute überwiegend darauf verzichtet, in den „lokalen zentralen Zonen“ neuer Entwicklungsgebiete einen kleinen Kern von solchen „Straßen“, Gassen, Plätzen, Vorplätzen oder kleinen Parks bzw. „Squares“ anzuordnen, auf denen es Sinn macht, Lokale mit Schanigärten anzuordnen bzw. zu ermöglichen, und die räumlichen Voraussetzungen eines „städtischen Lebens“ vor Ort zu schaffen.

Wenn die Bebauung von den Ein- und Ausgängen der U-Bahn-Stationen abrückt, wenn hier außer ein paar Parkplätzen, Bäumen oder Bänken einfach „nichts“ ist, bleibt nur der rasche Weg von der U-Bahn, Straßenbahn- oder Bus-Station zur Wohnung oder zum Arbeitsplatz.

Auch die Schulen in Entwicklungsgebiete sind häufig von der Straße abgerückte Monolithe im Grünraum oder im Niemandsland. LehrerInnen in Stadtrandschulen beklagen verständlicherweise, dass sie in „Fensterstunden“ – etwa nach dem Unterricht und vor der Konferenz – zwar eine oder zwei Stunden Zeit haben, aber im Umkreis der Schule am Stadtrand buchstäblich nichts vorfinden: kein Imbisslokal, kein Geschäft mit Papierwaren, so dass als einzige Möglichkeit verbleibt, entweder die Pause in der Schule zu verbringen, oder – so sie ein Auto haben – schnell zum nächstgelegenen Einkaufszentrum zu fahren.

Hier geht es also nicht um „öffentlichen Raum“, der in unseren Breiten ja überall vorhanden ist, aber als häufig qualitätsloser „öffentlicher Raum“, der schon während des Tages weitgehend „leer“ ist, und in den Abendstunden ungemütlich, in der Nacht sogar potentiell bedrohlich wirkt.

Eine Reihe von Stadtentwicklungen an der Pariser Peripherie haben erfolgreich einige wenige kleine „Straßen“ um die U-Bahn- oder RER-Stationen angelegt, wo sich unmittelbar jenes minimale Set von einigen Lokalen, einer Wäscherei und Putzerei, einiger Arztpraxen, einer Apotheke, einigen Büros, eines Internet-Shops oder Internet-Cafés angesiedelt haben und sich auch umsatzmäßig halten können. Etwas ängstlichere Menschen – z.B. berufstätige, allein lebende Frauen – nehmen eher in diesem nahen Umfeld eine Wohnung, als in entfernteren Teilen des Entwicklungsgebietes, wo sie am Abend bzw. in der Nacht weitere Wege im Niemandsland zurücklegen müssen.

Die städtebauliche Moderne hatte andere Ziele und Vorstellungen, die damals noch mit der Kleinfamilie im Grünen – mit ein oder zwei Autos pro Haushalt – rechnete, und ein kleines städtisches Alltagsleben an der Peripherie für unnötig oder unmöglich hielt.

In der Planung der Seestadt Aspern wurde – und wird – tatsächlich auf belebtere Erdgeschosszonen Wert gelegt. Es wird sich allerdings zeigen, ob die große Raumfigur um eine Wasserfläche jene städtischen Gebrauchsqualitäten in den Wegen und lokalen Einrichtungen schaffen und bündeln kann, so dass es möglich ist, hier auch „spazieren“ zu gehen, auf einem nicht völlig entleerten Weg ein Lokal aufzusuchen, um dort Freunde oder Fremde aus der Umgebung treffen zu können.

Dabei liegt fast alles an der Anordnung und Dimensionierung der Hauptwege, was nichts darüber aussagt, wie „locker“ und „grün“ die Bebauung außerhalb dieses mikro-urbanen Kerns angeordnet ist.

Es geht nicht um eine fiktive und unrealistische „Urbanität“ am Stadtrand, sondern um räumliche Strukturen, Raumqualitäten und Atmosphären, die im engsten Kern solcher Stadtentwicklungsgebiete von 1000, 3000 oder 5000 BewohnerInnen kleine – auch für Lokale oder Dienstleistungen von der Frequenz her realistische – „städtischen“ Kern zu erreichen.

Kleine Pocket-Parks und kleine Plätze im nahen Umfeld der Hauptwege können auch für ältere Menschen, AlleinerzieherInnen mit Kleinkindern oft attraktiver sein, als allein auf einer Bank in einem riesigen Park zu sitzen.

Durch die Anordnung und Bündelung einiger Wege hat das Kabelwerk – mit knapp 1000 Wohnungen – im Ansatz solche „städtischen Potentiale“ und Lebensqualitäten. Umso leichter wird es sein, in neuen Entwicklungsgebieten mit der drei- oder fünf-fachen Wohnungsanzahl eine städtisches „Raumgerüst“ zu schaffen, das grünere und lockerere Wohnformen an den Rändern eines Entwicklungsgebietes ja keinesfalls ausschließen muss.

Straße / Wohnungsneubau und Städtebau – Fallbeispiel Nordbahnhof

Der 2013 fertiggestellte **PaN-Wohnpark** von Werner Neuwirth (Wien), Ballmoos Krucker (Zürich) und Sergison Bates architects (London) sowie Anna Detzlhofer, Freiraumplanung (Wien), Bauträger: NEUES LEBEN Gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft reg. Gen.m.b.H. mit 100 geförderten Mietwohnungen

Die – gemessen an den meisten Objekten des Nordbahnhofs – spezifischere Form besteht in der dezenten Ausbildung einer geringfügig „urbaneren“ Erdgeschosszone zur Straße hin, sowie in der Anordnung eines kleinen „Platzes“, der zur Straße hin geöffnet ist und gleichzeitig einen „gemeinschaftlichen“ Raum zwischen den drei Baukörper bildet.

Hier kann man erkennen, dass der „städtische“ Charakter und der Beitrag zu einer städtischeren Form des Straßenraums nicht von einer Entweder-Oder-Entscheidung (Blockrandbebauung oder offene Bauweise) abhängt, vielmehr von einer feineren Differenzierung, wie sie noch kaum praktiziert wird.

Gewiss: Es handelt sich um ein Ensemble von drei Wohngebäuden im relativ kleinen Maßstab, das Gegenteil von einigen der großen „Scheiben“ als „Wohnmaschinen“.

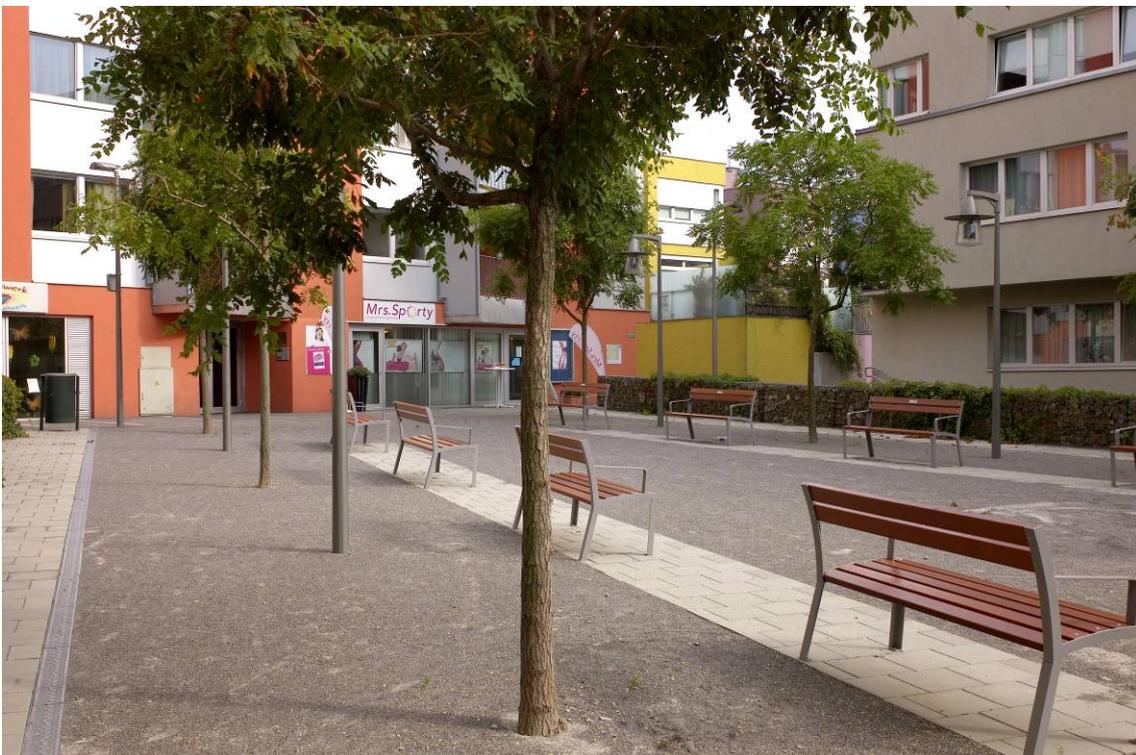


Nordbahnhof: Ernst Melchior-Gasse in Richtung Lassallestraße. Links vorne der PaN-Wohnpark

Straße und „kleiner Platz“



Nordbahnhof: PaN-Wohnpark von Werner Neuwirth (Wien), Ballmoos Krucker (Zürich) und Sergison Bates architects (London)



Ein Platz im Kabelwerk Meidling



Ein weiterer, zur Straße offener Platz im Kabelwerk, der wiederum selbst eine Art „Straße“ bildet.



Paris Bercy – als Beispiel, dass es auf die „Fein-Programmierung“ der Erdgeschosszone, der Höhen etc. ankommt...

4. Zusammenfassung und Empfehlungen

4.1 Bevölkerungszuwachs: Stellenwert für Stadtentwicklung und Wohnbau

Der prognostizierte Bevölkerungszuwachs stellt eine große Herausforderung dar, weil die aus dem Zuwachs resultierenden hohen Ausgaben für Infrastruktur, Sozialleistungen, Wohnen, Kultur und Integration und die damit verbundenen gesellschaftlichen Kosten nicht absehbar sind.

- Die „Vorteile“ eines so hohen Bevölkerungszuwachses für die gegenwärtig in Wien lebende Bevölkerung wären äußerst fraglich, und sind – falls dies überhaupt positive Effekte bringen würde – politisch kaum darstellbar.
- Da bisher immer argumentiert wird, dass „wir“ diesen Bevölkerungszuwachs nicht steuern können, sollte dieser auch nicht als Leistung besonders propagiert werden. Wenn alle Großstädte wachsen, kann es also auch nicht an der besonders hohen Lebensqualität und „Beliebtheit“ von Wien liegen. Zudem kann angenommen werden, dass ein so hohes Bevölkerungswachstum – nicht zuletzt auch durch „Zuwanderung von Armut“ – die Lebensqualität eher senken als erhöhen würde.
- Die Abwanderung von Arbeitsplätzen in Regionen mit billigeren – und allmählich auch gut qualifizierten – Arbeitskräften wird zudem unvermindert weiter gehen.

Die Fortsetzung des qualitativ hochstehenden, geförderten Wiener Wohnbaus entspricht bis auf weiteres dem bereits vorhandenen Bedarf, ist auch bei einem moderaten Bevölkerungszuwachs für die Wohnraumversorgung richtig und trägt zu einer allgemeinen Stabilisierung der Wohnkosten bei. Daher ist es weder sinnvoll, noch notwendig, die hohen Quantitäten des geförderten Wohnungsneubaus „ursächlich“ und allzu direkt an die Bevölkerungsprognosen zu knüpfen.

- Darauf angesprochen sollte eher betont werden, dass der Bevölkerungszuwachs über 5 oder 10 Jahre hinaus nicht wirklich absehbar ist: Es wäre gelinde gesagt eine Katastrophe, sollte eine hohe Bevölkerungszunahme durch Zuwanderung auf eine unter Umständen sich zuspitzende Krise der Wirtschaftsentwicklung und der verfügbaren Arbeitsplätze stoßen.
- Wien sollte – gemeinsam mit den anderen europäischen Großstädten - auf Strategien der EU in Bezug auf „Zuwanderung von Armut“, Qualifizierung der Zuwanderung und Stabilisierung der Arbeitsmärkte drängen. Abgesehen von einer weiter bestehenden Konkurrenz der Städte bzw. Regionen geht es um die Gesamtentwicklung innerhalb der EU bzw. um Strategien und Instrumente des Bundes bzw. der EU.
- Negative Reaktionen und Probleme durch Zuwanderung haben / hätten vor allem die Ressorts Wohnen / Stadterneuerung, Soziales, Wirtschaft und Finanzen zu tragen, nicht das Ressort Planung
- Die neuen Programme des Wohnbaus – wie kleinere Smart-Wohnungen, neue Formen von Appartement-Wohnen, Baugruppen, Förderung von gemeinschaftlichen, zivilgesellschaftlichen Kooperationen und die Verdichtung neuer Stadtentwicklungsgebiete – sind eine adäquate Antwort auf aktuelle Herausforderungen.
- Wohn- und Betreuungsformen für eine zunehmend ältere Bevölkerung sind aktuell wie künftig von Bedeutung, sollten aber in Formen erfolgen, die flexibler unterschiedlichen Anforderungen genügen können.

4.2 Methodisch-politischer Fehler der kleinräumigen „Bevölkerungsprognose“

Politisch besonders fragwürdig und methodisch äußerst problematisch ist die „kleinräumige Bevölkerungsprognose“, weil sie die Grenzen der Statistik überschreitet, indem sie die angenommene zusätzliche Bevölkerung – vor allem der ärmsten Segmente von Zuwanderern und in Not geratenen WienerInnen – „mechanisch-planerisch“ wieder auf die Stadtgebiete bzw. Bezirke mit hohem Anteil von niedrigen Einkommen und einer Verdichtung von Menschen mit Migrationshintergrund aufteilt, die die Qualifikation durch Bildung und die Integration in den Arbeitsmarkt erst langsam schaffen können.

- Es ist „statistisch“ wenig erhellend, wenn diese unzulässige „kleinräumige Bevölkerungsprognose“ natürlich keine „armen Zuwanderer“ bzw. untere Einkommenssegmente „gerecht“ auch auf die Bezirke 7., 8., 13., 18., 19. u.a. aufteilt, vielmehr auf die derzeit schon dichten Stadtgebiete, was die einigermaßen erfolgreich in Gang gesetzten Aufwertungs- und Integrationsprozesse in diesen „Grätzeln“ eher beträchtlich stören bzw. erschweren würde.
- Diese kleinräumige „Prognose“ verlässt den Boden der Statistik und postuliert – über den Kopf der Bezirke hinweg – Programme und Szenarien der Bezirksentwicklung, des Wohnbaus und der Stadterneuerung: Hier sind die StatistikerInnen zu Akteuren der Stadtentwicklungspolitik mutiert.
- Die „Last“ einer für den Bevölkerungszuwachs und hohe Zuwanderungsraten quantitativ relevanten Nachverdichtung“ haben „naturgemäß“ jene Bezirke bzw. Quartiere zu tragen, in denen sich die ärmere Bevölkerung mit und ohne Migrationshintergrund und die ärmeren neuen Zuwanderer konzentrieren. Diese Viertel weisen potentiell ohnedies schon ein besonderes Spannungsverhältnis zwischen hohen Anteilen von Kindern und Jugendlichen und einer gleichzeitigen Konzentration älterer, ärmerer Bevölkerungsgruppen auf.
- In der „Bevölkerungszuwachs- und Nachverdichtungs-Euphorie“ von Seiten der Planung werden heikle Determinanten unterschätzt: Bezirke, in denen Zuwanderung, Überbelag, Dichte von MigrantInnen, Arbeitslosigkeit stärker spürbar werden, muss mit massiven Gegenreaktionen der Bevölkerung (lokal wie gesamtstädtisch) und der einschlägigen Medien gerechnet werden. Wie schon bisher kommen Gegenreaktionen auch von Seiten der bereits erfolgreich integrierten und arbeitenden Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Die politischen Folgewirkungen werden daher wenig überraschend sein.

Was die aktuelle Zuwanderung, lokale Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur, zunehmender Überbelag in Wohnungen und allfällige spekulative Vermietungsstrategien und Konflikte im öffentlichen Raum betrifft, sollte ein laufendes Monitoring durch ExpertInnen, Gebietsbetreuungen und Organe der Bezirke erfolgen.

4.3 Der kommende STEP 2025: Anmerkungen zum Zwischenstand

Das Resümee aus dem „übertriebenen“ Einsatz der Bevölkerungsprognosen für den Stadtentwicklungsplan STEP 2025 könnte folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Vorsorge für ausreichende Entwicklungsflächen, in denen nach Bedarf mit städtebaulichen Ideenwettbewerben und kooperativen städtebauliche Planungen begonnen werden kann.

- Suche nach Antworten auf die „Falle“, dass gerade die Propagierung von Bevölkerungszuwachs die spekulative – oder einfach „normale“ – Hortung und Preissteigerung von Baugrund, Häusern und Wohnungen verstärkt.
- Da das Ressort Planung die Stadterneuerung nicht selbst betreiben kann, sind intensive Dialoge über vorhandene stadträumliche Qualitäten, Potentiale und Defizite zu führen, um die Stadterneuerung mit anderen Parametern der räumlichen Planung anzustimmen.
- Heftige Aufzönungen – wie sie von Grundeigentümern, Developern, ZiviltechnikerInnen und ArchitektInnen aus einem offensichtlichen gemeinsamen Interesse im letzten Jahr lobby-artig massiv propagiert wurden – sollen erst auf der Basis von Teilgebietskonzepten erfolgen, die intensiv mit den jeweiligen Bezirken und auch der ansässigen Bevölkerung verhandelt worden sind.
- In den Arbeitsgruppen zum STEP 2025 wurden mehrfach deutlich darauf hingewiesen, dass der hohe Bedarf an Wohnungsneubau in den dicht bebauten Stadtgebieten nicht dazu führen soll, dass die letzten gewerblichen Flächen bzw. Objekte abgerissen bzw. auf Wohnen umgewidmet werden, weil sie bereits etablierte, wichtige Standorte für alte und neue Betriebe, KMUs, neue Dienstleistungen, kleine Firmen der Creative Industries etc. darstellen. Es ist illusorisch, dass solche Betriebe, kleine Selbständige etc. in den neuen Wohnbauten ohne weiteres adäquate Raumvoraussetzungen vorfinden werden.
- Dazu kommt, dass man damit die immer postulierte kleine Nutzungsmischung im Keim ersticken würde, wobei immer noch die Aufgabe sorgfältiger Planung darin besteht, die wechselseitigen Störungen und Behinderungen von Wohnen und Betrieben zu minimieren. (Solche Störungen müssen ernst genommen werden, wie sich allein schon in Loftgebäuden neben oder hinter Wohntrakten im 6. und 7. Bezirk zeigt, wo selbst Architektur-, Design-, Grafik- und Medien-Büros infolge völlig anderer Rhythmen und Lebensgewohnheiten zu Konflikten mit der ansässigen Wohnbevölkerung führen.)

4.4 Qualitative Nachverdichtung

Als Voraussetzung für Programme einer allfälligen Nachverdichtung im dicht bebauten Stadtgebiet sind kleinräumige und integrative Teilgebietskonzepte zu erarbeiten, wie sich auch in den STEP 2025-Arbeitsgruppen generell postuliert wurden.

- Die Federführung für diese Teilgebiets-Entwicklungskonzepte und -Pläne ist zu diskutieren und zu entscheiden: Bezirk, MD-Baudirektion, MA 18, 19 und 21 oder die um Planungskompetenzen und Ressourcen erweiterten Gebietsbetreuungen.
- Stadträumliche und städtebauliche Teilgebietskonzepte sind aber auch als Vorlauf für kooperative Entwicklungsplanungen grundlegend, weil hier ein intensives Wissen über den jeweiligen Raum, die großräumigen Zusammenhänge, die Definition potentieller Verdichtungszonen nicht voraussetzungslos „kooperativ“ diskutiert werden kann, ohne dass lediglich „urbane Inseln“ bearbeitet werden.

Nach übereinstimmenden Aussagen zahlreicher Akteure und ExpertInnen sind die meisten dicht bebauten Stadtgebiete eher an einer Grenze der Verdichtung angelangt. Eine abrupte Nachverdichtung (von der „sanften“ zur „grobten“ Stadterneuerung?) würde auch die allmählich erfolgreichen Prozesse einer besseren Integration und der Herausbildung neuer Grätzels und lokaler Communities vor fast unlösbare Aufgaben stellen.

- Gewiss geht es darum, jene Areale zu identifizieren, wo Nachverdichtung ein Gewinn nicht nur an Wohnraum ist, sondern auch die lokalen stadträumlichen Qualitäten stärkt. Ein Spannungsverhältnis zwischen dem Wunsch nach mehr Grün- und Freiflächen und weiterer Verdichtung wird aber nicht ohne weiteres lösbar sein.
- In Teilgebieten mit hoher Dichte bzw. in sehr dichten Gemeindebau-Anlagen sollen verfügbare Erdgeschosslokale bzw. sonstige Baulichkeiten für die Ansiedlung sozio-kultureller, künstlerischer Initiativen, Bildungs- und Sozialprojekten zur Verfügung gestellt werden, die vor allem für die Jugendlichen neue Formen von Kommunikation und Qualifizierung praktizieren.
- Solche In-door-Einrichtungen sind insbesondere in der kalten Jahreszeit und bei Schlechtwetter von großer Bedeutung: Man sollte sich keinen Illusionen hingeben: In weiten Teilen der Stadt sind die Wett-Cafés die einzigen einigermaßen ansprechenden Treffpunkte, allerdings mit Konsumationszwang und räumlich wie atmosphärisch sehr eingeschränkten Kommunikations- und Handlungsmöglichkeiten.
- Programmschwerpunkte dabei sollten sein:
 - Die Verbindung von Spracherwerb mit anderen kreativen Angeboten: Tanz, Theater, Computer, In-door-Sport etc.;
 - Spezifische Angebote und Räume für Mädchen;
 - Verbindung dieser Orte mit kleiner, alternativer Gastronomie, Lernhilfe, einem kreativ moderierten gemeinsamen Fernsehkonsum;
 - Einzelne dieser „Räume“ können sinnvollerweise als Filialeinrichtungen der Volkshochschulen, Jugendzentren, der städtischen Büchereien, des AMS geführt bzw. für einzelne Angebote von ihnen beschickt werden.
 - Solche Einrichtungen und Initiativen können bei entsprechender Moderation auch von den Jugendlichen mit-gestaltet und partiell autonom geführt werden.
- Soweit solche Einrichtungen in Erdgeschosszonen entlang der wichtigeren lokalen Straßen liegen, tragen sie zur Belebung und auch zur Sicherheit der öffentlichen Räume in den Abendstunden bei.

Diese Programmschienen sind Bestandteil einer „**sozio-kulturellen Nachverdichtung**“ und „**qualitativen Stadterneuerung**“ und stehen gleichrangig neben dem Wohnbau, der Gebäudesanierung und der Ausgestaltung der Grün- und Freiflächen und öffentlichen Räume.

- Sie erfordern entsprechende Mittel, die aber – gemessen an baulichen Aufwendungen der Stadterneuerung – relativ gering sein werden.
- Die obigen Programme sollen in enger Kooperation der Ressorts Wohnen / Stadterneuerung, Soziales/Jugend/Bildung und Kultur erarbeitet werden und in der Durchführung an die am besten geeignete Abteilung bzw. Organisation delegiert – und laufend beobachtet und evaluiert – werden.
- Generell sind solche Programme und Initiativen in dicht bebauten Stadtvierteln ebenso von Bedeutung, wie in neuen Entwicklungsgebieten bzw. den Gebieten der älteren Stadterweiterung und Zwischenzonen.

4.5 Stadterneuerung – Einige Anmerkungen

- An der Schnittstelle von Stadterneuerung und Stadtplanung sollen Teilgebietskonzepte bearbeitet werden, welche strategische Gebiete unter den neuen Prämissen von potentieller Nachverdichtung ausweisen. Dies soll in Kooperation von Bezirk, Stadterneuerung / Gebietsbetreuungen, Stadtplanung sowie ExpertInnen erfolgen.
- In Potential-Gebieten für Nachverdichtung, Blocksanierung und anderen Strategien der Transformation der gründerzeitlichen Struktur sollten von jetzt an keine singulären Sockelsanierungen, Dachausbauten etc. mehr getätigt werden, da sie für eine weiterreichende Sanierung bzw. Verdichtung ein Hindernis – bzw. verlorene Aufwendungen – darstellen. – These: Kurzfristige / punktuelle weitere Sanierungsförderung erschwert spätere qualifizierte Nachverdichtung?
- Dadurch Vermeidung verlorener Aufwände oder selbsterzeugte Erschwerung von weiterer Stadterneuerung / Sanierung: Keine Sockelsanierung, Dachausbau etc. in Blöcken, die für Blocksanierung und Nachverdichtung vorgesehen sind.
- Bei den gegebenen knappen Budgetmittel und einer großen Anzahl niedrigster Einkommen bzw. der Abhängigkeit eines steigenden Anteils von Menschen, die auf soziale Hilfszahlungen angewiesen sind, sollte die Stadterneuerung in den kommenden 5 bis 10 Jahren kein „Weg-Sanieren“ billiger Wohnungen forcieren, mit Ausnahme des geringen Anteils von unzumutbaren Wohnverhältnissen.
 - Das „Wegsanieren“ billiger Wohnungen ist in der aktuellen Phase eines – wenn auch ungewissen – Bevölkerungszuwachses vermutlich kontraproduktiv, da geförderte Neubauwohnungen und aufwändig sanierte Wohnungen niemals zu denselben Bedingungen an die BewohnerInnen mit geringstem oder ohne Einkommen angeboten werden können.
- Der hohe – und laufend steigende – Anteil von parifizierten Häusern stellt generell ein Hemmnis für qualitativ anspruchsvollere Transformationen bzw. Blocksanierungen dar. Ein Verbot bzw. eine befristete Sperre für Parifizierungen, Dachausbauten scheint aber nicht realistisch. Die Folge wird sein, dass der „lokale Widerstand“ gegen Nachverdichtung weniger von den ärmsten Bevölkerungsgruppen ausgehen wird, vielmehr von jenen BewohnerInnen, die sich größere, zusammengelegte Wohnungen, Wohnungen mit Dachterrasse, Privatgaragen etc. geschaffen haben und keinen „Verlust“ ihrer Wohnqualität und ihres Investments hinnehmen werden,
- Kooperation zwischen den Bezirken, der Wirtschaftskammer, der Flächenwidmung zur Erhaltung und Adaptierung betrieblicher Flächen (um nicht unter dem Druck von Bevölkerungszuwachs und Nachverdichtung alle gewerblichen Flächen für den Wohnbau aufzubrauchen, was einer integrativen Stadterneuerung widersprechen würde).

Vorschlag 1:

Integrative Studie zu den Potentialen, Folgekosten und Grenzen der Nachverdichtung im dicht bebauten Stadtgebiet (mit einem Jour-Fix und thematischen Workshops):

- Genaue Kostenberechnung von Maßnahmen der Verdichtung im dicht bebauten Stadtgebiet gegenüber der Illusion, dies sei unter allen Umständen billiger als Neubau in neuen Entwicklungsgebieten oder Verdichtung an den Stadträndern.

- Man kann als „These“ formulieren, dass in der offensiven Propagierung von „Nachverdichtung“ im dicht bebauten Stadtgebiet eine beträchtliche Unterschätzung der ökonomischen und stadt- / bezirkspolitischen Folgewirkungen und sozialen Folgekosten vorherrscht. (unter anderem: Enorme Sozialausgaben, Widerstand der ansässigen Bevölkerung, Dauerbaustellen; Konflikte zwischen Zielen der Versorgung mit Grün- und Freiflächen, lokalem Mikro-Klima etc.)

Vorschlag 2:

Spannend wären Pilotprojekte der Sanierung, Aufwertung und Verdichtung von älteren Gemeindebauten aus den 1950er bis 1970er Jahren:

- Hier könnte eine Kooperation mit Lacaton & Vasalle (Frankreich) – wichtige Erfahrungen dieser Architekten für Wiener Ansätze fruchtbar machen. Die konzeptiv anspruchsvolle Architektengruppe Pauhof, die bereits früher einen diesbezüglichen Kontakt mit Lacaton & Vasalle aufgenommen hatte, könnte dabei eingebunden werden. (siehe QUER, Seiten für Urbanes und Architektur, Nr. 2/2013, Juni - September: Gespräche: Zukunft Stadt; Beilage zum STANDARD, Juli 2013)

Vorschlag 3:

Was die Zukunft der Blocksanierung betrifft, könnten ebenfalls einige Pilotprojekte zusätzliche Impulse für die beispielhafte Transformation von Wiener Gründerzeitblöcken erbringen, auch im Sinne der Studien und Konzepte zum Wiener „Block“ von Daniel Glaser. (siehe Daniel Glaser: Freie Räume. Strategien für den Wiener Block, Sonderzahl, Wien 2011)

4.6 Optimierung der Schnittstellen von Wohnbau / Stadterneuerung und Städtebau / Stadtraum

Die Kernfrage zum Zusammenspiel des geförderten Wohnungsneubaus einerseits und des Städtebaus bzw. der Stadtplanung andererseits ist, dass der Wohnbau in den neuen Entwicklungsgebieten, aber auch in den zahlreichen, über das gesamte Stadtgebiet verstreuten kleineren und mittleren Wohnprojekten die Stadträume führend prägt und konkret gestaltet, zum Teil aber mit suboptimalen städtebaulichen Rahmenbedingungen innerhalb des jeweiligen Umfeldes, die über den Wohnbau hinausgehen.

Dies gilt in gewisser Weise auch für die Projekte im Maßstab der Bauträgerwettbewerbe, die zwar städtebauliche, grünräumliche u.a. Kriterien einbeziehen, aber von sich aus das von ExpertInnen, ArchitektInnen u.a. deutlich artikulierte „Missing Link Städtebau“ nicht alleine lösen können.

Die neueren Wohnhausanlagen der letzten 10 bis 15 Jahre im Rahmen von Grundstücksbeirat und Bauträgerwettbewerben von den eingereichten Projekten wie von der Begutachtung und Beurteilung im Sinne des „4-Säulen-Modells“ so weit optimiert, dass man generalisierend sagen kann: „Man könnte es nicht besser machen!“

Gewiss schließen die meisten dieser Wohnprojekte „nach außen“ durchaus subtil an den umgebenden Stadtraum an, sie sind aber zugleich nach innen ausdifferenzierte halb-autonome Teilsysteme bzw. Raumkonfigurationen, und stellen gewissermaßen „Qualitäts-Inseln“ dar.

Diesbezügliche Fragen betreffen nicht die bereits fertig gestellten bzw. in Planung und Realisierung begriffenen Projekte, vielmehr die Raumbilder und städtebaulichen Formen von neuen, künftigen Entwicklungsgebieten.

Hierzu sollen **fünf Thesen** formuliert werden:

- I. In der „Addition“, im „Nebeneinander“ qualifizierter Wohnprojekte kommen nach bisheriger Erfahrung jene stadträumlichen bzw. städtebaulichen Formen bzw. Konzepte etwas zu kurz, die über große – und zumeist auch reichhaltig begrünte – Wohnkomplexe hinaus „städtische Qualitäten“ auch außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes hinaus entwickeln wollen.
- II. Die Dichten im Wiener geförderten Wohnbau sind inzwischen relativ hoch (vielfach höher als etwa in Schweizer oder niederländischen Projekten), ohne dass daraus in den zentralen Zonen im Ansatz genuin „städtische“, „urbane“ Räume realisiert werden.
- III. Der Grund dafür ist das latente Fortwirken von städtebaulichen Paradigmen der Nachkriegs-Moderne, welche ausdrücklich keine „städtischen“ Räume schaffen wollten: Daher kamen in peripheren Gebieten die klassischen städtebaulichen Grundformen von Straßenräumen, kleinen Plätzen, funktionell und atmosphärisch qualifizierte lokale Zentrumsbildungen nicht zum Einsatz. Die Stadterweiterungen der 1960er und 1970er Jahre wurden schon damals kritisch als „Schlafstädte“ apostrophiert.
- IV. Da also auch in den zentralen Zonen von Stadtentwicklungsgebieten, die die Größenordnung von Kleinstädten haben, kein urbanes Grundgerüst geschaffen wurde (wird!?), und die Deklarationen zu einer stärkeren Nutzungsmischung kaum umgesetzt wurden (werden können?), entsteht der Eindruck bzw. auch die „Realität“ von Neuauflagen von „Schlafstädten“ (selbst auf dem Nordbahnhof, und erst recht in anderen Entwicklungsgebieten). Der Raumtypus der künftigen Seestadt Aspern ist diesbezüglich noch offen, scheint aber auch dort in weiten Teilen zu einer aufgelockerten „Wohnstadt“ zu tendieren, obwohl das ursprüngliche Ziel war, auf dem Flugfeld nicht „Stadterweiterung“ sondern „Stadt“ zu bauen.

Die jeweilige Differenz dieser zwei unterschiedlichen städtebaulichen Paradigmen kann entweder grundsätzlich sein („offene“ versus „geschlossene“ Bauweise; städtische Straßenräume oder begrünte Erschließungsstraßen, also gänzlich verschiedene Typen von „Straße“), oder ist von feineren, präzisen Maßstäblichkeiten abhängig, wie vor allem von den Straßenquerschnitten, den Abständen zwischen Baublöcken, der Einheitlichkeit oder Differenzierung von Bauhöhen, sowie auch von der Dimensionierung von Baueinheiten mit einheitlicherer oder unterschiedlicher Gestaltung).

Das neuerdings stärkere Bekenntnis zu „Erdgeschosszonen“ setzt zwar verfügbare Räume für Nicht-Wohnnutzungen in den Erdgeschossen von Wohngebäuden voraus, nur ist der entscheidende Punkt die stadträumliche und städtebauliche Anordnung von Hauptwegen (eben genuin „städtischen“ Straßen und „kleinen Plätzen“) von und zu den ÖV-Stationen und anderen Attraktoren, um überhaupt eine realistische Fußgängerfrequenz entlang dieser Erdgeschosszonen zustande zu bringen.

Weiter gehört dazu, zumindest nicht „mutwillig“ All-in-one-Shopping-Areale anzulegen, die von vorneherein jede Möglichkeit auch kleinerer, dezentraler Geschäfte der Nahversorgung, der Dienstleistungen sowie kleinere gastronomische Räume mit den erforderlichen Fußgängerfrequenzen und Umsätzen vereiteln.

Der spezifische Raumcharakter in den stärker „urbanen“ Räumen innerhalb der Entwicklungsgebiete ist zudem von der detaillierten gestalterischen Ausprägung der Fassaden und der Erdgeschosszonen abhängig: Hier kommt der Umstand zum Tragen, dass es nicht eine einzige Dimension von „Architekturqualität“ gibt: Vielmehr leistet die Architektur immer einen wesentlichen Beitrag in der Definition der jeweiligen

Stadträume: Gebäude können architektonisch sehr qualitativ sein (= „Architekturqualität 1“), sie können auch städtebaulich richtig situiert und dimensioniert sein (= „Architekturqualität 2“), sie leisten aber darüber hinaus in vielen feineren gestalterischen Variablen einen Beitrag zum Raumbild und den stadträumlichen Qualitäten und Atmosphären (= „Architekturqualität 3“).

- Man ist versucht, dagegen einzuwenden, dass „Stadt“ gerade im Nebeneinander unterschiedlicher Bauformen, Zeichen der Nutzung, unterschiedlichem Baualter der Gebäude etc. besteht (dieser Differenzierungsfaktor fällt in neuen Stadtentwicklungsgebieten allerdings auf lange Zeit aus, da alle Gebäude zum selben Zeitpunkt errichtet worden sind):
- Indessen sind alle „attraktiven Stadtbilder“ Ergebnis von solchen Differenzierungen innerhalb eines subtil oder offen erkennbaren Regelsystems: dies gilt ebenso für die Wiener Gründerzeitstadt, Venedig, Paris oder Manhattan.

- V. Als letzter Punkt soll angeführt werden, dass – egal wie stark der Bevölkerungszuwachs in Wien ausfallen wird – in jedem Fall eine gewisse Verdichtung innerhalb neuer Entwicklungsgebiete, aber auch um bestehende Hauptverkehrsachsen, ÖV-Knoten bzw. ältere Entwicklungsgebiete angesagt ist. – Man könnte sehr überspitzt den aktuellen Befund so zusammenfassen: die mittleren und neuesten Entwicklungen und Wohnbebauungen sind relativ sehr dicht, aber zumeist ohne „städtische“ Raumbilder und alltagspraktische wie atmosphärische Stadträume. – Umgekehrt sind es aber auch keine „Gartenstädte“ mehr, denn dafür sind sie längst zu dicht.

Um künftig die geforderten hohen Dichten zu erreichen (wegen der Grundstücks-, Erschließungs- und Infrastrukturkosten, der Flächensparnis bzw. Knappheit von Flächen, zur Schaffung von etwas stärker autarken Gebieten einer „Stadt der kurzen Wege“ auch in Randgebieten, der ökologischen und binnen-klimatischen Nachhaltigkeit u.a.), sind stärker als bisher sorgfältige, integrative und zum Teil neue städtebauliche Konzepte erforderlich.

Zwischen-Resümee 1: Dies bedeutet, dass über die hohe bestehende Qualität der Wohnprojekte und der Verfahren zur Zuteilung von Förderungsmitteln hinaus städtebauliche Dimensionen gefragt sind, die der Wohnbau in seiner – sinnvoll ausdifferenzierten – „Eigen-Logik“ allein nicht bewerkstelligen kann.

Zwischen-Resümee 2: Da es unproduktiv ist und auch den sinnvoll etablierten Arbeitsteilungen widersprechen würde, dass „Alles mit Allem“ vermischt werden soll, geht es um teilweise neue Bestimmungen und operative Ausgestaltung der **„Schnittstellen“ zwischen Wohnbau und Planung / Städtebau.**

Und wo bleiben die Adressaten: die BewohnerInnen, die jeweilige lokale Bevölkerung?

Bisher wurde nicht von den unterschiedlichen Wünschen, Bedürfnissen und „Bildern“ der heutigen wie der künftigen BewohnerInnen alter und neuer Stadtentwicklungsgebiete gesprochen. Die gesamte Kritik am Wiener Städtebau von Seiten der ArchitektInnen in den QUER-Gesprächen (siehe Abschnitt 3.2.) sind ohne Zweifel zunächst elitäre Positionen von „kreativen“, „innovativen“ GestalterInnen, die auf der Suche nach der „Stadt der Zukunft“ sind.

- Möglicherweise „konventionellere“ Wunschbilder der Bevölkerung bzw. der heutigen und der künftigen BewohnerInnen in Stadtentwicklungsgebieten ins Treffen zu führen, ist aber deshalb nur die halbe Wahrheit (abgesehen davon, dass es keine qualitativen

Studien der teilnehmenden Beobachtung, der Tiefeninterviews, der Vorlage von „Bildern“ und der Auswertung von Reaktionen, Assoziationen, Wertungen etc. gibt), weil „von der Bevölkerung“ nicht per se „andere Bilder“ erwartet werden können, als jene, die sie kennen (egal, ob aus Wien oder aus US-amerikanischen Serien mit den dort gezeigten Wohnformen...).

- Sowohl für die ArchitektInnen, StadtplanerInnen, Städtebauer, Stadtsoziologen u.a. bleibt also die Frage nach nachhaltigen Leitbildern bzw. Raumbildern. – Auch von Seiten der Verwaltung und der Politik werden nicht automatisch solche „Raumbilder“ und neuen städtebaulichen Konfigurationen in konkreter gestalterischer Ausformung kommen können: Das ist auch nicht die Aufgabe dieser Funktionsträger.
- Diskussionen über die Stadträume der Zukunft mit Nicht-GestalterInnen erfordern als „In-put“ verfügbare, vorzeigbare „Bilder“ und „Alternativen“, weil sie sonst in der Wiederholung des Bekannten mit kleinen Variationen und Optimierungen verbleiben.
- Die Frage der Dosierung, der Abfolge, des Zusammenspiels von städtebaulichen Ideenwettbewerben, neuen „Entwürfen“ für Wohnen wie für Stadträume mit den Verhandlungen innerhalb kooperativer Planungsprozesse ist noch offen.
- Viele „Kreative“ fordern – gewiss auch aus Eigeninteresse, aber nicht nur – den Einsatz von Wettbewerben, Entwürfen zu typologischen Innovationen **vor** bzw. **während** kooperativer Verfahren, weil sie befürchten, dass ohne Inputs die Beratungen sehr stark innerhalb des Bekannten und Vorstellbaren verbleiben.

Der Stellenwert der „Bilder“

Von bedeutenden Städtebauern, Stadtplanungs-ExpertInnen wird schon seit geraumer Zeit der hohe – und bis heute unterschätzte – Stellenwert von „Bildern“ in der Stadtplanung und im Städtebau postuliert:

- Viele dieser ExpertInnen sprechen ausdrücklich von einer „Methode“, nämlich einer „Arbeit mit Bildern“, die viel schneller und präziser als „Auflistungen“ von Funktionsanforderungen, Kubaturen und Wünschen die Diskussionen fokussieren und zuspitzen können.
- Methodisch relativ ausgefeilt und vielfach praktisch erprobt wurde diese Methode der Planung städtischer Teilräume entlang von „Bildern“ u.a. von der Stadtplanung Zürich. Regula Lüscher, die in der Stadtplanung Zürich tätig und an diesbezüglichen Verfahren führend beteiligt war (heute Senatsbaudirektorin in Berlin), hatte dies bei einem Vortrag in Wien knapp vor der Ausschreibung des neuen Wettbewerbs für das Flugfeld Aspern auch dahingehend spezifiziert, dass „Bilder“ ein sehr effektives Kommunikationsmittel darstellen, und vor allem: dass alle Beteiligten anhand von „Bildern“ sehr schnell erkennen (können), was sie **nicht** wollen. Bilder also als Hilfsmittel zur Beschleunigung und laufenden Klärung des „critical path“.
- Der Erfolg des Siegerprojekts im Masterplan-Verfahren für das Flugfeld Aspern war mit Sicherheit auch der Tatsache geschuldet, dass hier – anders als in vielen Entwicklungsprojekten – ein „Bild“ geboten wurde: eine „Ringstadt“... - Dies war aber möglicherweise ein Missverständnis auf der „Bild-Ebene“, wobei die konkrete Umsetzung erst absehbar sein wird, wenn größere Teile baulich realisiert sein werden. Die bis heute anhaltende heftige Kritik an diesem Masterplan (siehe Abschnitt 3.2.) sagt damit noch nichts Endgültiges über das künftige Raumbild und die städtischen – und anderen

– Atmosphären der Seestadt Aspern bzw. über die funktionelle Tauglichkeit der geometrischen Ringfigur aus. (Mit Sicherheit gibt es allerdings weltweit kaum eine Stadtentwicklung in dieser Größenordnung, die in einer zweitägigen Jury-Sitzung im Grund-Lay-Out entschieden wurde und von da an mit einem „Bilder-Monopol“ versehen war. Lediglich im Hinblick auf künftige größere Stadtentwicklungsprojekte soll angemerkt werden, dass diese Masterplan-Fixierung für das Flugfeld das absolut diametrale Gegenteil der Entwicklungsplanungen in Zürich war (etwa für das ähnlich große Areal Zürich-West).

Einige Schlussfolgerungen:

1. Planungspolitisch heißt das einfach nur: Keine vorschnelle und übertriebene Total-Identifikation des Wohnbaus mit den vorgelegten städtebaulichen Konzepten und Projekten, vielmehr bei größeren Entwicklungsgebieten eine weitergehende Auseinandersetzung mit der stadträumlichen Definition der Gebiete, die in der Folge vor allem durch den Wohnbau ihre konkrete Ausprägung erhalten. (Denn: Falls es in der Folge Kritik und Unzufriedenheit mit einer Gebietsentwicklung gibt, muss der Wohnbau und die Freiraumplanung für etwas den Kopf hinhalten, das zuvor städtebaulich definiert worden ist, was aber für „Laien“ und selbst für „Fachleute“ nicht unmittelbar einsichtig ist.)
2. Auch wenn vorliegende Teilgebietskonzepte (sie können und sollen ja diskutiert und weiter bearbeitet werden!) scheinbar die relative Autonomie des geförderten Wohnbaus und seiner qualitätssichernden Verfahren (Grundstücksbeirat, Bauträgerwettbewerbe) einschränken, sollte der Wohnbau von der Stadtplanung räumlich etwas weiter gehende und grundsätzliche Teilgebietskonzepte verlangen – bzw. in deren Ausarbeitung direkt eingebunden sein. (Unter Umständen könnten Grundeigentümer und Bauträger damit von der Beteiligung an den Kosten für städtebauliche Verfahren entlastet werden: Die gelegentlich betriebenen „kleinen“ Städtebauverfahren von Seiten der Grundeigentümer, Bauträger, „ihrer Architekten“ und einer zwei- oder dreiphasigen „Fix-Starter“-Logik sollten u.U. diskutiert und von ihrem tendenziell hybriden Charakter befreit werden.)
3. Hier gäbe es – anders und etwas vereinfacht formuliert – zwei oder drei Strategien:
 - A Stärkere Abkopplung des Wohnbaus vom Städtebau: Forderung von Teilgebietskonzepten von der Planung, um die Wohnprojekte, Bauträgerwettbewerbe darin präziser situieren zu können.
 - B Weiteres oder verstärktes direktes („kooperatives“) Engagement des Wohnbaus in der städtebaulichen Programmierung
 - C Einrichtung einer transparenten strukturellen Kopplung zwischen Grundstücksbeirat, Bauträgerwettbewerben und Stadtplanung
 - z.B. vierteljährliche Strategie-Sitzungen zur Diskussion der anstehenden, kommenden Wohnbauprojekte und Abgleichung mit Teilgebiets-Konzepten, die dann in den Bauträgerwettbewerben mit enthalten sind.

Wohnbau und Stadtraum: Schaffung von „Straßen“, „kleinen Plätzen“ sowie Aufwertung und Verdichtung lokaler Zentren außerhalb des dicht bebauten Stadtgebietes

- Geringfügige Nachrüstung lokaler Zentren / Knoten für die Möglichkeiten einer Verdichtung in deren Umfeld u. zur Aufwertung / Urbanität in Stadtrandgebieten:
 - Die Entwicklung von jeweils einigen wenigen „urbanen Straßenräumen“ und „Platzbildungen“, die auch abseits des dicht bebauten Stadtgebietes für städtisches Leben unabdingbar sind. – Dies bedeutet den endgültigen Abschied von städtebaulichen Paradigmen der Moderne.
 - D.h.: In den zentralen, stärker „urbanen“ Zonen in neuen Entwicklungsgebieten ein Heranrücken der Bebauung an neu zu entwickelte, urbanere Straßenräume, kleine Plätze, mit funktionellen und gestalterischen Leitlinien für die Erdgeschosszonen sowie einer frühzeitigen Auseinandersetzung über Straßenquerschnitte und Raumbilder.
 - Frühzeitige Definition erwünschter städtebaulicher Akzente für die jeweiligen Stadträume, die ja von der „Hauptnutzung Wohnbau“ dargestellt werden (müssen).
 - Aufwertung / Nachrüstung / Verdichtung / Urbanisierung lokaler Zentren;
 - Dazu gehören wesentlich auch die Fragen des lokalen Raumklimas (Erwärmung / Kühlung, Schatten, Windschutz, Luftqualität, Bodenfeuchtigkeit etc.)
 - sowie räumlich-gestalterische Beiträge zur Sicherheit öffentlicher Räume.

4.7 Angebliche Überregulierung durch Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sowie durch Normen aller Art

- Weitergehende Aufarbeitung und Abarbeitung dieses „Dauerbrenner“-Themas.
- In den letzten 10 Monaten war eine sehr starke mediale Aktivität zu diesen Themen festzustellen, die weniger von sachlichen Argumenten getragen war, vielmehr dem Lobbying der einschlägigen Berufsgruppen bzw. Interessen zuzurechnen war.
- Dabei war und ist eindeutig zu beobachten, dass die „alten Klagen“ neuerdings mit der Bevölkerungsprognose und dem hohen Bedarf an Wohnungsneubau, Nachverdichtung, Aufstockung, Dachausbau verbunden werden. Diese „Bedarfs-Argument“ wird als Generalschlüssel zur angestrebten Lockerung von Regelungen verwendet und erspart genauere Argumente:
- Die Lobbying-Strategie lautet: Gewaltiger Bevölkerungszuwachs = Neubau- und Nachverdichtungs-Bedarf = Lockerung der Regelungen zur „Verbilligung des Bauens“ und zu höherer Ausnützung des Baugrunds (das Bestreben nach höheren Renditen und Umsätzen versteckt sich hinter dem „objektiven Bedarf“ und der „gesellschaftlichen Dringlichkeit“).
- In einer solchen Einseitigkeit und Gerichtetheit gehen dann die wichtigen Gründe für die Weiterentwicklung der Verfahren und Instrumente unter:
 - Angeblicher oder realer Zwang zu suboptimalen Gebäudekonzepten, Grundrissen, Konfiguration der Baumassen auf Bauplätzen bzw. in Baublöcken:

- Einengung des architektonischen Spielraums
- Verteuerung durch Regeln und Normen in unterschiedlichsten Parametern
- Was die angeblich zu engen Flächenwidmungs- und Bebauungspläne betrifft, sollte eine gemischte Arbeitsgruppe die Potentiale der „Strukturwidmung“ und deren relativ seltene Anwendung diskutieren und evaluieren.

Eine Möglichkeit wäre auch eine sehr intensiv vorbereitete Typologien-, Normen- und Regel-Konferenz, in der die wichtigsten konträren Anliegen, Interessen und Anforderungen im Zusammenhang behandelt werden könnten, um die monoton – aber auf sehr allgemeinem Niveau – wiederholten Argumente einer Bewertung und Klärung näher zu bringen.