

11. November 2009
Die Zeit

Architektur

Verbauter Blick in die Zukunft

Wien ist die lebenswerteste Metropole der Welt. Die Stadtväter sind stolz auf ihre prestigeträchtigen Bauprojekte. Warum eigentlich?

Es war alles andere als ein Kompliment, das der Hamburger Oberbaudirektor Jörn Walter den Stadtplanern der Donaumetropole machte. »Wien hat in den letzten Jahren etwas die Maßstäblichkeit aus den Augen verloren«, urteilte Walter bei den Alpbacher Baukulturgesprächen. Er meinte damit vor allem jene Großprojekte, die seit Mitte der neunziger Jahre das Gesicht der Stadt verändern. Argwöhnisch beäugen die Bewahrer der Wiener Gemütlichkeit diese Beton- und Glaspaläste. Europäische Planungsexperten sehen hingegen in sterilen Hochhausvierteln wie der Donau City oder der Wienerberg City einen Rückfall in eine monotone Nachkriegsmoderne. Wiens Stadtväter preisen dennoch unverdrossen die neuen, meist peripheren »Zentren« (ein Widerspruch in sich) als zukunftsweisende Projekte. Im Schatten dieser prestigeträchtigen Projekte scheint man sich alle Wege, Wien in eine lebenswerte und nachhaltige Stadt zu verwandeln, verbaut zu haben. Dabei würden sich vielfältige Chancen bieten.

Während die meisten europäischen Großstädte nach dem Zweiten Weltkrieg massiv angewachsen sind, zählt Wien heute als weltweit einzige Millionenstadt weniger Einwohner als vor 100 Jahren. Immer noch leben rund zwei Drittel der 1,7 Millionen Wiener in ausgedehnten, einst für 2,1 Millionen Menschen gebauten Vierteln aus der Gründerzeit. Diese Gebiete zeichnen sich durch kurze Wege aus und kommen – trotz des dominanten Autoverkehrs – den Bedürfnissen von Fußgängern entgegen.

Bis heute funktionieren diese Grätzl oft wie Dörfer – und bieten trotz des jahrelangen Gasthaus- und Greißlersterbens eine unvergleichbare Vielfalt. Neben Handwerks- und Gewerbebetrieben fügen sich – zumindest in den besseren Lagen – Läden, Büros und Kanzleien in das Stadtbild ein. In strukturschwächeren Gegenden wurden hingegen viele Geschäftslokale aufgegeben, bieten aber immerhin Platz für Ateliers von Künstlern oder Flächen für Jungunternehmer und Migranten. Erschlossen werden diese Viertel von einem Straßenbahnnetz, das seit der Zwischenkriegszeit zwar um 40 Prozent geschrumpft ist, mit 180 Kilometern aber weiterhin als das viertlängste Netz der Welt gilt. Nicht von ungefähr hat Wiens ökonomische und kulturelle Avantgarde das Leben in den Altbauvierteln wieder für sich entdeckt. Selbst jene Architekten, die sich für einen rasanten Modernisierungsschub in der Hauptstadt starkmachen, wohnen und arbeiten in historischen Quartieren. Was läge näher, als jene bewährten Faktoren, die städtische Vitalität erzeugen, auch bei der Planung von Neubauvierteln zu berücksichtigen?

Dazu bedarf es zunächst einer Aufwertung der Freiräume. Und die beginnt im Kleinen. Nicht nur den Berliner Stadttheoretiker Dieter Hoffmann-Axthelm verwunderten die schmalen Wiener Trottoirs. Schließlich zeige sich die Wertschätzung einer Stadt gegenüber ihren Bürgern an der Großzügigkeit der Bürgersteige. Zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums gehören ebenso attraktivere Radwege, die dazu beitragen, den im internationalen Vergleich dürftigen Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr zu heben. Schließlich bedarf es einer stärkeren Begrünung sowie der Schaffung kleinerer Aufenthalts- und Spielzonen. Das bedingt natürlich ein Zurückdrängen des Automobils – und damit nicht weniger als ein Überwinden des vermutlich größten Tabus in der Wiener Kommunalpolitik.

Keine Angst vor Veränderungen zeigt die Politik im Umgang mit dem knappen Grünraum, wie die Pläne für die Verbauung des parkähnlichen Spitalgeländes auf der Baumgartner Höhe oder die Errichtung eines Konzertsaals für die Wiener Sängerknaben im barocken Augarten offenbaren.

Das grassierende Händlersterben erfordert ein Bündel an Maßnahmen

Auf die Nutzung des wohl größten Grünraumpotenzials im dicht bebauten Gebiet – den privaten Innenhöfen – hat die öffentliche Hand dagegen wenig Einfluss. Doch könnte das Rathaus durch eine Abstimmung seiner rechtlichen und förderungspolitischen Instrumente viel dazu beitragen, triste Winkel in Naherholungsoasen zu verwandeln.

Das Um und Auf für eine vitale Stadt sind allerdings lebendige Erdgeschosszonen. Ihr Zustand gibt berechtigt Auskunft über Attraktivität oder drohende Verödung eines Viertels. Dramatisch ist mittlerweile die Situation in vielen der über hundert Wiener Einkaufsstraßen. Um hier das grassierende Händlersterben zu stoppen, reicht Stadtplanung allein nicht mehr aus. Gefragt ist ein Bündel von rechtlichen und förderungspolitischen Maßnahmen, die etwa dafür sorgen, dass leere Geschäftslokale günstiger vermietet werden.

Ungleich größeren Einfluss haben die Stadtväter bei den Wiener Märkten – was bisher jedoch kein Garant für deren Überleben war. So hat man Wiens älteste Markthalle in der Nußdorfer Straße in den 1990er Jahren zu Tode saniert. Der beliebte Landstraßer Markt wurde im Vorjahr dem umstrittenen Großprojekt Wien Mitte geopfert, der Meiselmarkt ist durch ein Bauvorhaben einer stadtnahen Versicherungsgesellschaft gefährdet, der über Jahre dahinsiechende Simmeringer Markt musste heuer einem städtischen Bauprojekt weichen. Dem gegenüber stehen die vorbildlichen Sanierungen des Volkertmarkts in Wien-Leopoldstadt sowie des Brunnen- und Yppenmarkts in Ottakring. Ob diese Erfolge die Wende im Umgang mit den noch verbliebenen 18 Märkten bedeutet, wird sich weisen.

Der Greißler ums Eck wird jedenfalls ein Sorgenkind bleiben, solange am Stadtrand immer neue Konsumtempel entstehen. Schon heute übertreffen diese Handelsflächen jene in innerstädtischen Lagen um 55 Prozent. Eine restriktivere Flächenwidmung sowie eine Reglementierung der Parkplätze bei abgelegenen Konsumzentren wäre dringend erforderlich. Schließlich ist der Großraum Wien jetzt schon die am besten versorgte Region Österreichs, jenes Landes, das mit 1,9 Quadratmetern Handelsfläche pro Kopf Spitzenreiter in der Europäischen Union ist.

Dennoch kommen weitere Einkaufszentren wie etwa am umgebauten Westbahnhof oder am neuen Hauptbahnhof hinzu. Hier wie auch auf anderen aufgelassenen Arealen – am Nordbahnhof, am Nordwestbahnhof oder auf den Aspang-Gründen – entstehen ganze Stadtteile neu. Die Konzepte dafür ähneln sich insofern, als nicht die Bedürfnisse der Bewohner, sondern die Renditeerwartungen des Grundeigentümers, der Österreichischen Bundesbahnen, den Städtebau beeinflussen. So sah der Masterplan für den Nordbahnhof für jeden Baublock eine Durchmischung mit unterschiedlichen Nutzungen vor, doch die bisherige Umsetzung zeigt, dass die Bauträger diese Ziele schlichtweg ignorieren. Stattdessen entstehen reine Wohn- oder Büroburgen mit tristen Sockelzonen, die das Stadtbild um Eingangstüren, Garagenausfahrten und Zugängen zu Müllräumen bereichern.

Dabei bieten gerade die zentral gelegenen Bahngelände die Gelegenheit für zukunftsweisenden Städtebau: Alle Standorte sind mit Schnellbahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen erschlossen, sodass es naheläge, hier erstmals autofreie Stadtteile zu entwickeln und damit – wie eine Mustersiedlung im 21. Bezirk zeigt – hohe und dennoch leistbare städtische Lebensqualität zu schaffen.

Der Bau von Autobahnen löst die gravierenden Verkehrsprobleme nicht

In den Außenbezirken ist ein flächensparender Siedlungsbau erforderlich, der dennoch die Vorzüge des Lebens am Rand einer Großstadt zur Geltung bringt. Bereits bestehende Modelle zeigen, wie das gelingen kann, beginnend bei den durchgrünten Gemeindebauhöfen des Roten Wiens der Zwischenkriegszeit über Harry Glücks Terrassenhochhäuser in Alt Erlaa bis hin zu Roland Rainers Flachbausiedlung in der Donaustadt. Gelänge es, diese Prinzipien zeitgemäß umzusetzen, brauchte es keine Sonderprogramme des Rathauses, um jährlich 5000 Wiener von der Stadtflucht in den Speckgürtel abzuhalten. Zumal die Versuche, das klischeehafte Einfamilienhausglück innerhalb der Stadtgrenzen zu ermöglichen – etwa durch die Umwandlung von über 20.000 Schrebergärten in Bauparzellen –, nur zur weiteren Zersiedlung des Grüngürtels geführt haben.

Die entscheidende Weichenstellung für die Stadtentwicklung erfolgt allerdings in der Verkehrspolitik. Wenn die Donaumetropole seine Lebensqualität auch langfristig erhalten will, müsste zuerst das groß angelegte Autobahn- und Schnellstraßenausbauprogramm in und um Wien gestoppt werden. Schon jetzt pendeln zwischen der Ostregion und der Hauptstadt täglich 260.000 Menschen, 80 Prozent davon mit dem Auto. Diesen Verkehr gilt es von der Straße auf die Schiene zu verlagern, zumindest sollten die Pendler am Stadtrand zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gedrängt werden – etwa durch eine City-Maut wie in London. Auch die Parkgebühren müssten auf internationales Niveau angehoben werden. Stattdessen sorgt die gesetzliche Verpflichtung, bei Handels- und Bürobauten Parkplätze zu schaffen, für immer mehr kostenlose Stellflächen, die den Verkehr bis in die inneren Bezirke anziehen.

Da hilft es wenig, dass Wien auf den Ausbau der U-Bahn setzt – teils bis in beinahe unbesiedelte Randgebiete. Überzogene Investitionen in dieses mit Abstand teuerste städtische Verkehrsmittel binden Gelder, die für Verbesserungen des gesamten öffentlichen Verkehrs fehlen.

Generell zeigt der Vergleich mit anderen Großstädten, dass Wien im Grunde über eine hervorragende Ausgangsposition für eine nachhaltige Stadtentwicklung verfügt. Die wirtschaftliche Dynamik, die soziale Ausgewogenheit und die strukturellen Vorteile für eine dauerhafte Sicherung der Lebensqualität zu nutzen ist also keine Frage des Könnens, sondern nur eine Frage des politischen Willens.

Von Reinhard Seiss

Der Autor ist Raumplaner und Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau

Link zum Online-Artikel:

<http://www.zeit.de/2009/47/A-Wiener-Stadtplanung?page=3>