Lauf der Dinge

Autor(en): **Luchsinger, Christoph / Raith, Erich / Tomaselli, Markus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **100 (2013)**

Heft 7-8: **Wien = Vienne = Vienna**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-515094

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Lauf der Dinge

Stadtentwicklung jenseits der Donau

Résumé page 16
Summary page 16

wbw
7/8 – 2013

Transdanubien war immer Grenzland: besetzt vom Urwald, geformt durch die Donau, befestigt durch den römischen Limes, dämmernd selbst im Schatten des «Eisernen Vorhangs». Seit dem Mauerfall jedoch entdeckt Wien hier seine danubische Entwicklungsperspektive. Ein Team des Fachbereichs Städtebau an der TU Wien, dem Christoph Luchsinger vorsteht, legt Spuren zu historischen Plänen und zukünftigen Perspektiven.

Christoph Luchsinger, Erich Raith, Markus Tomaselli, Bernhard Eder und André Krammer

Die ungebändigte Flusslandschaft der Donau vor der Regulierung, Ausschnitt aus der Karte von Franz Xaver Schweickhardt (1830 – 1846), aus: Ferdinand Opll, Wien im Bild historischer Karten, Wien 1983

Da drüben

Christoph Luchsinger

In Wien geht das Gleichgewicht kaum einmal verloren – ausser wenn man den Schritt über die Donau wagt. Dort bewegt man sich, weit entfernt von der kaiserlichen Innenstadt und ihren proletarischen Vorstädten und Vororten, auf unstabilem Grund. Das hat damit zu tun, dass die Flusslandschaft der Donau nach ihren Korrekturen immer noch knapp unter dem Erdboden zu mäandrieren scheint und damit, dass «da drüben» andere Mentalitäten herrschen. Eigentlich ist jenseits der Donau Ausland, wienerisches Ausland. Das Eigentümliche an Transdanubien – so nennen die Wiener seit über zweitausend Jahren das Gebiet jenseits der Donau – sind die urwienerischen Exklaven in Form von alten Dorfkernen, sozial wenig überwachten Freiräumen, landschaftlichen Restbeständen. Und alle Ausprägungen dessen, was dem Wiener Charakter ebenso lieb wie lästig ist: Kaisermühlenblues, fremdbewohnte Plattenbauten, Kleinkriege um Grill- und Badeplätze an der alten Donau – alles gleichzeitig, schlampig und charmant. Über diese zugegeben nicht gerade einfache urbane Morphologie legt sich nun das Gewicht einer rasant wachsenden Stadt Wien, die ihre Flächenressourcen vornehmlich in Transdanubien verortet und dementsprechend selbst fleissig wächst. Ein städtebaulicher und gesellschaftlicher Aufeinanderprall ist somit programmiert und harrt noch seiner szenischen Gestaltung. Aber die Eroberung von Transdanubien hat eben erst begonnen, und sie ist in der Lage, die städtische Koloratur Wiens wesentlich zu bereichern. —

Danubien

Erich Raith

«Cisdanubien» – so nannten die alten Römer das Land diesseits der Donau. Die Donau war damals nicht das uns heute vertraute, gezähmte Gewässer. Sie war ein reissender Gebirgsstrom, der im Bereich des heutigen Wien aus den Alpen herausschoss, sich ins flache Land verbreitete und eine undurchdringliche Urwaldlandschaft schuf, von den Kräften des Wassers permanent umgeformt. Diese mächtige Barriere, in der sich weder Wege noch Furten oder Brücken halten konnten, war der Nordrand des römischen Imperiums, aus der Sicht der Römer die Grenze der zivilisierten Welt. Die Römer sicherten das naturräumlich vorbestimmte Hindernis zusätzlich durch den Limes, eine Kette von

«Transdanubien» – so bezeichneten die Römer die Territorien, die sich jenseits der Donau bis hinter den Horizont erstreckten. Menschen, die dort lebten, nannten sie Barbaren.

Befestigungsanlagen. Die Konturen eines eher untergeordneten Militärstützpunktes namens Vindobona zeichnen sich bis heute deutlich im Grundriss des historischen Zentrums von Wien ab.

«Transdanubien» – so bezeichneten die Römer die Territorien, die sich jenseits der Donau bis hinter den Horizont erstreckten. Menschen, die dort lebten, nannten sie Barbaren. Für Nichtwiener mag es unvorstellbar sein, dass sich dieses Weltbild in Wien – zugegeben: in stark abgeschwächter Form – bis heute halten konnte. Selbst für viele weltoffene und sonst weitgehend vorurteilsfreie Wiener ist es bis heute unvorstellbar, ihren Lebensmittelpunkt nach Transdanubien zu verlegen. Und umgekehrt: Auch die meisten, die in der transdanubischen Peripherie aufgewachsen sind, fühlen sich in der alten Weltkulturerbe-City Wiens nicht heimisch. Die Langsamkeit, mit der sich die kognitiven Landkarten der Wiener verändern, steht in krassem Gegensatz zu den realen, überaus dynamisch verlaufenden städtebaulichen Entwicklungen. Wien wächst heute wie zuletzt in den Boomphasen der Industrialisierung. Die damit verbundenen entwicklungspolitischen, planerischen und verwaltungstechnischen Herausforderungen erzeugen ungewohnten Stress in einer Stadt, die nicht zu Unrecht als gemütlich und selbstzufrieden gilt.

Auslöser für den aktuellen Wachstumsschub war zweifellos der Fall des Eisernen Vorhangs, der gleichsam als neuzeitlicher Limes die Welt quer zur Donau in eine östliche und eine westliche Hemisphäre teilte. Wien blüht sichtlich auf, seit durch die Neuordnung Europas die ost-west-orientierten Lebensadern – allen voran die Donau selbst – reaktiviert werden konnten.

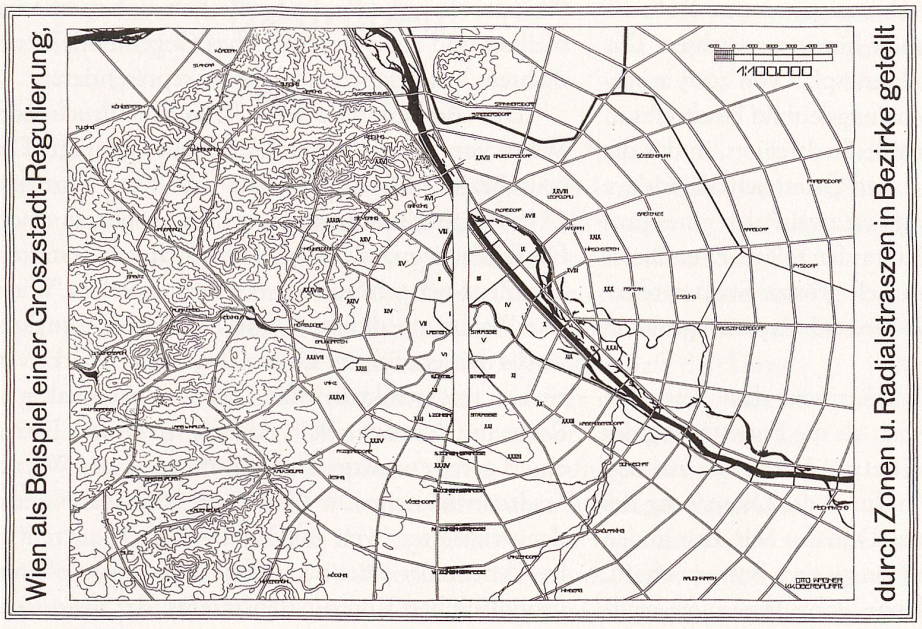
Wien ist im Begriff, in seine angestammte Rolle als mitteleuropäische Metropole hinein zu wachsen. Das im aktuellen Stadtentwicklungsplan von 2005 ausgewiesene räumliche Entwicklungsleitbild beschreibt in diesem Sinn eine wachsende Stadtregion, in der die Hauptstädte der Slowakei und Österreichs, Bratislava und Wien, als «Twin-City» zu zwei Polen eines prosperierenden Magnetfeldes werden sollen. Es erscheint logisch, dass sich das aktuell grösste Stadterweiterungsprojekt Europas, die «Seestadt Aspern», genau in diesem Magnetfeld verortet.

Rückblickend ist zu erkennen, dass Wien die lange Phase gut genutzt hat, als die Entwicklung der Stadt im Schatten des «Eisernen Vorhangs» zu stagnieren schien – vor allem durch die Umsetzung des Jahrtausendprojekts «Neue Donau»: Seit man in den 1970er-Jahren der Donau ein zweites Bett verschafft, eine über 20 Kilometer lange Donauinsel aufgeschüttet und damit zum ersten Mal in der langen Geschichte der Stadt einen verlässlichen Hochwasserschutz hergestellt hat, verliert Wien seine angestammte Angst vor dem Strom und beginnt, sich dem Wasser zuzuwenden. Es gewinnt neue, spannende Entwicklungsperspektiven jenseits der Donau – in Transdanubien. Schon Otto Wagner hatte 1910/11 in seiner Vision einer «unbegrenzten Grossstadt» ein transdanubisches Wien entworfen, indem er rund um die historischen Wachstumsringe der Stadt weitere auch über die Donau hinweg anlegte. Ein Jahrhundert später wird Wagners Vision einer Stadtentwicklung jenseits der Donau wahr, allerdings in ganz anderer Form, als es der grosse Stadtbaukünstler aufzeichnete: Das hierarchische, monozentrische Muster der alten europäischen Stadt, mit dem transformierten römischen Militärlager und dem Stephansdom in seiner Mitte, kann sich in Transdanubien nicht gegen die nachhaltig in das Territorium eingeprägten Muster der vorindustriellen agrarischen Kulturlandschaft und ihre kleinteiligen Besitzverhältnisse durchsetzen. Die Stadt, die hier in Entwicklung begriffen ist, wird morphologisch immer anders programmiert sein, sie wird bis auf Weiteres als «urbanisierte Landschaft» interpretierbar bleiben und ein polyzentrisches Gegenmodell zum dichten, historischen Stadtkörper repräsentieren.

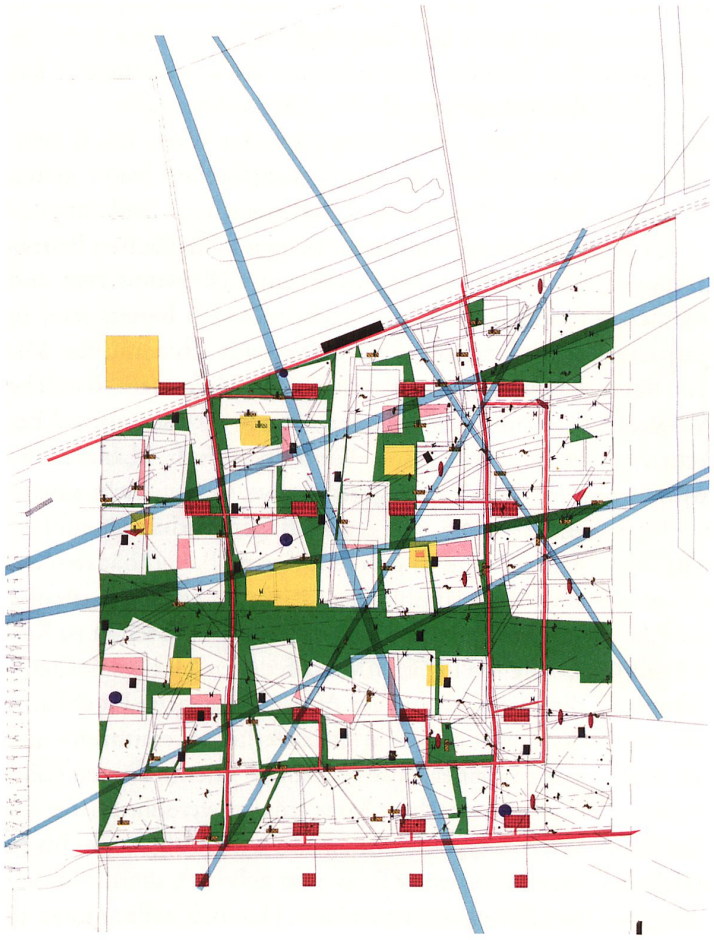
Die neue Stadt wird als «urbanisierte Landschaft» ein polyzentrisches Gegenmodell zum dichten, historischen Stadtkörper repräsentieren.

Das cisdanubische Wien ist in beeindruckender Weise von seiner langen Geschichte geprägt. Der erste Bezirk, die «Innere Stadt», zählt seit 2001 zum UNESCO-Weltkulturerbe und läuft Gefahr, zu einem für Touristen zugerichteten Themenpark zu erstarren. Die Zukunft gehört dem transdanubischen Wien! Die Wachstumsdynamik und der Bevölkerungszuwachs der jenseits der Donau liegenden Bezirke verrücken stadtstrukturell die Gewichte nachhaltig in Richtung Norden. Wir erleben in diesen Jahren einen geradezu magischen Moment in der Wiener Stadtentwicklung: Die Donau, die einmal als Grenze der zivilisierten Welt galt, wird plötzlich zur zentralen Lebensader eines nach allen Richtungen offenen geopolitischen Koordinatensystems, der historische Grenzraum wird zur zukunftorientierten Mitte. Die Vitalität dieses Raums wird unmittelbar spürbar, wenn jedes Jahr über drei Millionen Besucher zum drei Tage dauernden Donauinselfest kommen – fast doppelt so viele, als Wien Einwohner zählt.

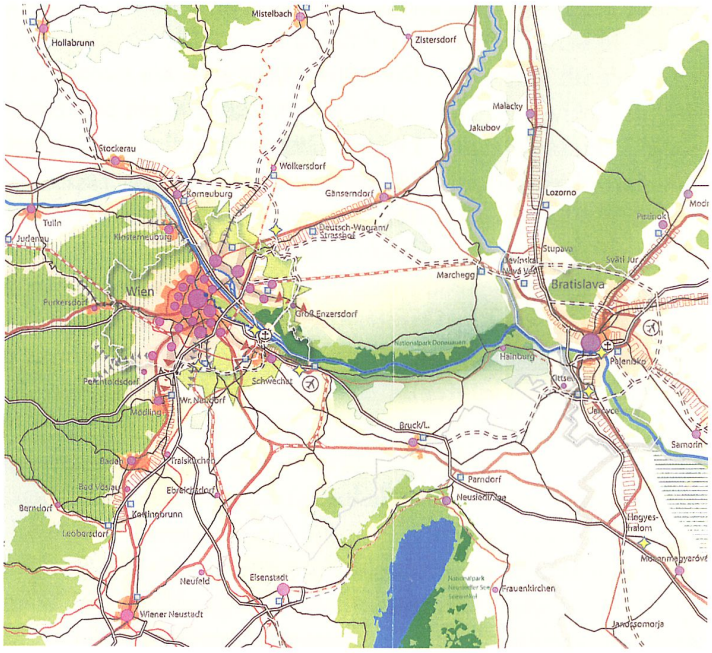
Unter diesen Vorzeichen hat Wien, das ja geradezu als Idealtyp einer «europäischen Stadt» gelten kann, eine einmalige Chance, auch zur Stadtentwicklung des 21. Jahrhunderts einen modellhaften Beitrag zu leisten. Als Gegenwelt zur vielbewunderten und stabilisierten alten Stadt stellt sich bereits jetzt in Transdanubien eine irritierende, dynamische Mischung von widersprüchlichen Milieus ein. Bauliche und landschaftliche Strukturen, die man einmal Begriffen wie «Stadt», «Vorstadt», «Dorf», «Landschaft» oder «Wildnis» zugeordnet hat, werden dicht aufeinander prallen, sich durchdringen, bedrängen und ergänzen. Und in den renovierten Bauernhäusern der alten transdanubischen Ortskerne werden Gartenlokale florieren, in denen die Wiener wie schon zu Kaisers Zeiten in vielen verschiedenen Muttersprachen – diesmal aber mit der Aussicht auf neue Hochhausskylines – über alle Veränderungen «raunzen» und sich mit einer Tasse «Melange» oder mehreren Gläschen «Gemischter Satz» trösten werden. Dieser für Wien so typische Weisswein wird übrigens aus bis zu 20 verschiedenen Rebsorten gekeltert, die alle im selben Weingarten gedeihen. Herzlich willkommen in Danubien! —



«Wien als unbegrenzte Grossstadt» aus der Studie «Die Grossstadt» von Otto Wagner, 1910/11. Bild aus: Heinz Geretsegger, Max Peintner: Otto Wagner, Salzburg 1983



Leitbild der Bebauung des Flugfeldes Aspern als «Räumliche Partitur» 1992 von Rüdiger Lainer. Bild: Archiv Lainer



Das «Regionale räumliche Leitbild» aus dem aktuellen Stadtentwicklungsplan STEP 05. Bild: Stadtentwicklung Wien, 2005

Autorennen und andere unnötige Ereignisse

Markus Tomaselli

Nur der Geruch verbrannten Gummis fehlte den Besuchern zum grossen Rennerlebnis der Kleinwagen, Mitte der 1980er Jahre auf dem Gelände des ehemaligen Flugfelds in Aspern bei Wien. Aber mit 18 PS ist das halt alles nicht so einfach, auch das Gewinnen nicht. Seither blieb eine lang anhaltende Auseinandersetzung mit den übriggebliebenen Betonfeldern des 1912 eröffneten und damals modernsten Flughafens Europas. Die Flächen des Flugfelds waren schon damals «angeknabbert» von den Hallen des Opel-Motorenwerks, die alten Gebäude entsorgt und die Entwicklung eines Industrie- und Gewerbegebiets vorgesehen. Längst hatte sich der Airport in Schwechat, als Alternative zu dem anfangs in der russischen Besatzungszone gelegenen Asperner Flugfeld etabliert. Anfang der 1990er-Jahre wurde beabsichtigt, die verbliebenen Flächen zu verwerten: Das städtebauliche Leitbild von Rüdiger Lainer als Basis für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sah damals ein «weit aufgespanntes, faszinierend freies Feld» (Lainer) mit Bezügen zum umliegenden Natur- und (Stadt-) und Landschaftsraum sowie die immanente Offenheit einer dezentralen, autonomen Struktur vor. Die fehlenden Mittel zur infrastrukturellen Anbindung und der geringe Entwicklungsdruck führten wenige Jahre später zur Einstellung des Projektes.

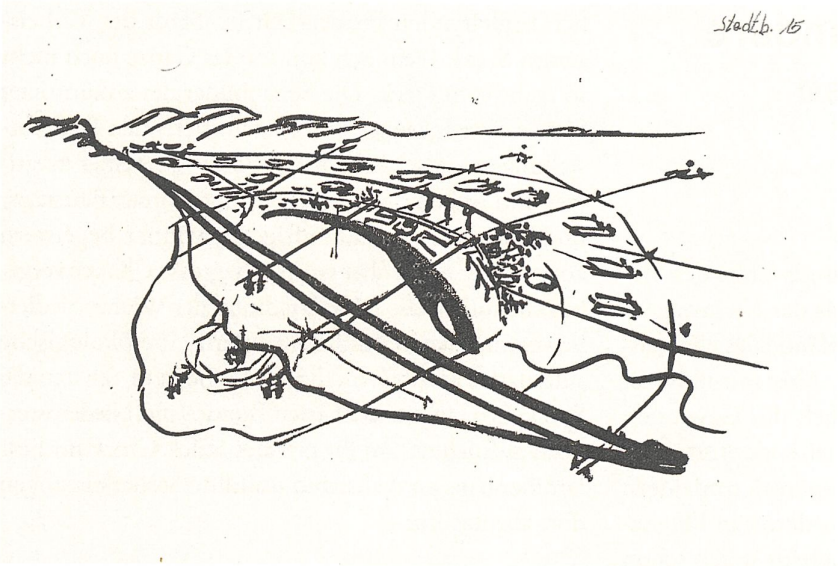
Die Schaubilder der zukünftigen Satellitenstadt Aspern zeugen von romantisierenden Stadtvorstellungen, entwickeln aber keine Vision einer kreativen und offenen Struktur.

Zehn Jahre später wurde – nach einem internationalen Wettbewerb – das schwedische Büro Tovatt Architects and Planners mit der Erarbeitung des Masterplans beauftragt und – jetzt im Kontext einer rasch wachsenden Stadt – umgehend mit dessen Umsetzung begonnen, diesmal begleitet von massiven Vorinvestitionen in die Infrastruktur (U-Bahn Anschluss und Strassentunnel) und einer kontinuierlich begleitenden Pressearbeit (s. «Stadt der Verheissung», S. 42). Dennoch kommt das Ganze noch nicht so recht vom Fleck. Die Schaubilder der zukünftigen Satellitenstadt zeugen von romantisierenden Stadtvorstellungen, entwickeln aber keine Vision einer kreativen und offenen Struktur, die Investoren, Bauträger und insbesondere zukünftige Bewohner begeistern könnte. Vor allem aber wurde die grosse Chance vergeben, beispielsweise in der Tradition der Wiener Siedlerbewegung, jenen Stadtbewohnern eine ökologische Alternative anzubieten, die immer noch in Scharen die Speckgürtel im benachbarten Bundesland Niederösterreich aufsuchen, um ihr privates Stück Glück im Einfamilienhaus zu realisieren und ihre Steuerleistungen dort abzuliefern. —

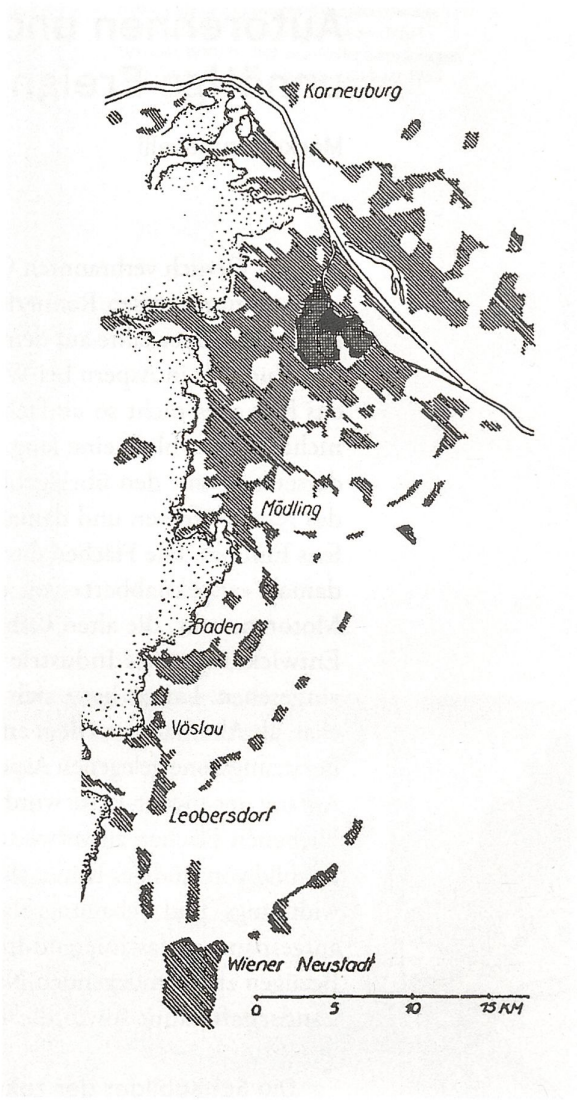
Links der Donau liegen gelassen

Bernhard Eder

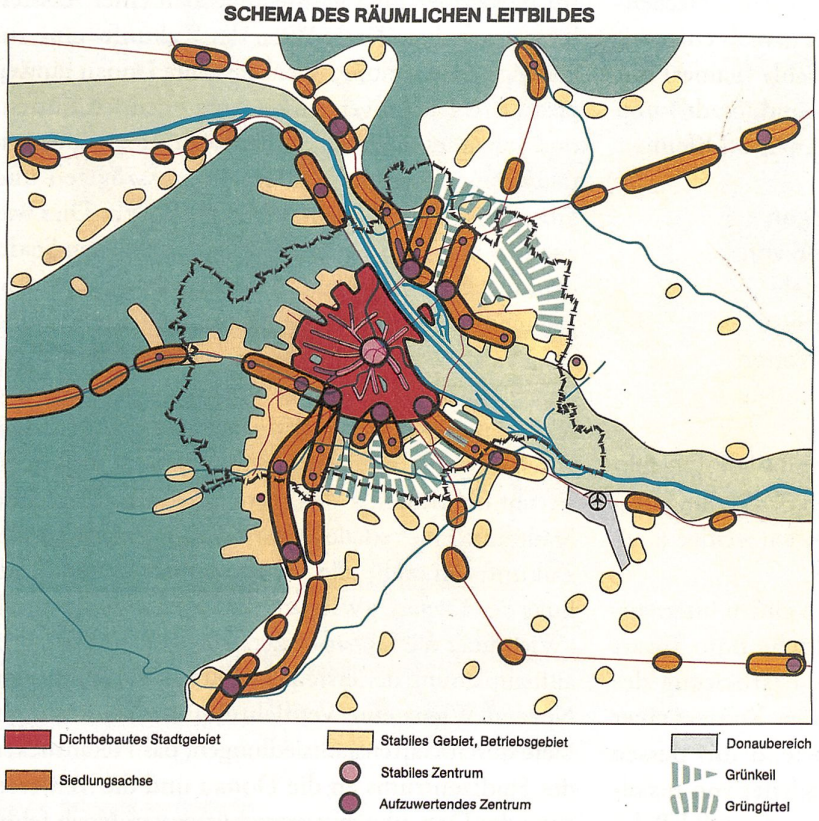
Im November 1964 wurde anlässlich einer Ausstellung unter dem Titel «Wien der Zukunft» eine zukünftige Entwicklung Wiens über die Donau hinweg postuliert. Die jungen Architekten Friedrich Kurrent und Johannes Spalt verkündeten im Ausstellungskatalog, eine Anregung «zu einem grosszügigen und grossstädtischen Planen» geben zu wollen. Dies war auch als kritischer Kommentar zum offiziellen Stadtplanungskonzept Roland Rainers aus dem Jahr 1961 gedacht: Rainers Vorschlag einer gegliederten und aufgelockerten Stadt fokussierte auf die Entwicklung einer Bandstadt Richtung Süden, die laut Kurrent und Spalt keine adäquate Vision für ein zukünftiges Wien liefern könne. Im Gegensatz dazu argumentierten die beiden: Wien fordere «durch Lage und Stadtraum eine radiale Entwicklung». Ein «Wien der Zukunft» brauche die Planung einer neuen Stadt links der Donau. «Wien an die Donau» sollte durch «Wien über die Donau» ersetzt werden. Die Wiederaufbauplanung der ersten Nachkriegszeit sah für den Norden Wiens eine Verdichtung der Stadtrandgebiete durch Gartenstadtsiedlungen, das Heranrücken des Stadtzentrums an die Donau und die Verbesserung des Donauhochwasserschutzes vor. Noch fehlte jedoch ein übergeordnetes Planungskonzept. Dieses



Ausgriff nach Nordosten. Umschlagbild des Katalogs zur Ausstellung «Wien der Zukunft», Arbeitsgruppe 4 (Kurrent, Spalt), Wien 1964



Siedlungsketten für das Wiener Becken. Bild aus: Roland Rainer, Bandstadt Wien, in: der aufbau, 5/6, 1953



Entwicklungsperspektiven für Transdanubien: Stadtentwicklungsplan für Wien 1984, Magistrat der Stadt Wien

brachte Karl Brunner, der ab 1948, nach 20 Jahren Planungstätigkeit in Lateinamerika, für drei Jahre die Wiener Stadtplanung leitete. Vom aufkommenden Individualverkehr geprägt, favorisierte sein 1951 präsentiertes Konzept den nördlichen Stadtrand Wiens als Standort für zwei Trabantenstädte. Stadtautobahnen und die Verlängerung der Stadtbahn sollten die beiden neuen Städte sowie bereits bestehende Siedlungskerne mit der Kernstadt verbinden.

Gegensätzlich zu diesen radikal in die bestehende Struktur eingreifenden Planungen flossen Brunners Erfahrungen aus Lateinamerika in Überlegungen zu städtebaulichen und organisatorischen Reformen wilder und verwilderter Siedlungen am Stadtrand

Roland Rainer erkannte schon früh die versteckten Qualitäten des Donau-Überschwemmungsgebiets als Naherholungsraum.

ein. Seine Vorschläge zur Umgestaltung von Kleinhaus- und Kleingartensiedlungen wurden anhand von transdanubischen Beispielen illustriert. Sie umfassten Themen wie Verdichtung, Beschaffung von Grundflächen für öffentliche Zwecke, infrastrukturelle Erschliessung und Landschaftsschutz.

Roland Rainer folgte von 1958 – 62 Brunner als Stadtplaner von Wien. Die von ihm schon während des Kriegs zusammen mit Johannes Göderitz und Hubert Hoffmann entworfene Idee einer «gegliederten und aufgelockerten Stadt» prägte sein 1961 präsentiertes Planungskonzept für Wien. Die geforderte Auflockerung der Kernstadt würde durch Stadterweiterung, Dezentralisierung und planmässigen Aus- und Neubau der nördlich der Donau gelegenen Bezirkszentren erfolgen. Konkrete Bebauungsvorschläge veranschaulichten das Konzept. Vorausschauend waren Rainers Überlegungen zur Entwicklung einer Donauinsel; er erkannte die versteckten Qualitäten des Überschwemmungsgebiets als Naherholungsraum, die bei der Verbesserung des Hochwasserschutzes nicht gefährdet werden sollten. Seit Anfang der 1960er Jahre sind es vor allem Rainers Vorschläge, die die reale Entwicklung nordöstlich der Donau beeinflusst haben. Erst 1976 startete die Ausarbeitung eines neuen Stadtentwicklungskonzepts (STEP), und 23 Jahre nach Rainers Plan lag mit dem STEP 1984 schliesslich ein neues gesamtstädtisches Konzept vor. Weitere sollten 1994 und 2005 und nun 2014 folgen. —

Stadtsehnsucht

André Krammer

In «Transdanubien», in jenen weitläufigen Wiener Gemeindebezirken nördlich der Donau, lebt man entrückt von der City und den restlichen Bezirken und doch im langen Schatten der Stadt jenseits des Flusses. Transdanubien ist eine historisch gewachsene Randzone, eine Peripherie mit Eigenschaften. Die Vergangenheit ist gegenwärtig, ohne museal gepflegt zu werden. Die qualitätsvollen öffentlichen Räume, die der historischen Arbeiterkultur des Roten Wien entstammen, sind auch heute noch vital. Freibäder, Donaupromenaden und Parkanlagen sind wie die jüngere Donauinsel grosszügige Narrative einer einzigartigen Freizeitkultur. Die Langsamkeit der Stadtentwicklung, die den Wiener Nordosten charakterisierte, hat den Fortbestand sensibler räumlicher und sozialer Milieus erlaubt.

Und doch haben die Gesetzmässigkeiten der «generic city» erste Spuren und Verwerfungen im Archipel Transdanubien hinterlassen. Auch hier sind monofunktionale Cluster entstanden, spezialisierte Zonen für Wohnen, Arbeiten und Einkaufen,

Ein Gespenst geht um in Transdanubien – das Gespenst der Urbanität. Stadtfragmente wie die Donau City suchen sich in der Gesamtstadt zu behaupten.

die heutige Stadtlandschaften oft dominieren. Viele «Cities» und «Zentren» verweisen auf eine unerfüllte Sehnsucht: Donau City, UNO City, Compact City, Donauzentrum, Frauen Werk Stadt, Erzherzog-Karl-Stadt, Seestadt Aspern, die künftige Siemens City … Ein Gespenst geht um in Transdanubien – das Gespenst der Urbanität. Es sind Stadtfragmente wie die Donau City, die sich in der Gesamtstadt zu behaupten suchen und ihre räumliche Beziehung zur unmittelbaren Umgebung gleichzeitig vernachlässigen. Der Rückgriff auf die