

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 100 (2013)
Heft: 7-8: Wien = Vienne = Vienna

Artikel: Experimentierfelder
Autor: Pollak, Sabina / Vlay, Bernd
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515098>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Experimentierfelder



Planen und Bauen in Transdanubien

Lektüre einer Stadt im Werden: Die Gebiete nördlich der Donau sind nicht nur räumlich offen, sie bieten auch Platz für Neues, Unerprobtes. Noch fehlt es aber an der Vernetzung der einzelnen Knoten im Stadtgewebe.

Sabine Pollak und Bernd Vlay im Gespräch mit Caspar Schärer und Roland Züger

Die bis Aspern verlängerte U-Bahnlinie 2 durchquert in Hochlage die Donaustadt.
Bild: Wolfgang Thaler

wbw In diesem Heft geht es um das so genannte Transdanubien – aber kaum um den Fluss selbst. In welchem Verhältnis steht Wien überhaupt zu «seiner» schönen blauen Donau?

Bernd Vlay (bv) Die Donau verband die Stadt seit der Römerzeit mit der Welt, aber durch die Stadt selbst floss nur ein Rinnal. Mit ihren unberechenbaren und oft katastrophalen Überschwemmungen war die Donau latent eine Gefahr für die Stadt – es gab keine Stadt am Fluss. Das Land jenseits der Donau war ganz weit weg.

Sabine Pollak (sp) Neuerdings entstehen direkt an der Alten Donau Apartmenthäuser mit Luxuswohnungen auf Grundstücken, auf denen vorher kleine

Transdanubien bot und bietet bis heute Platz für Experimente, es ist ein Experimentierfeld im Sinn des Wortes.

Gartenhäuser gestanden haben. Das Wohnen am Wasser ist neu für Wien, das gab es bisher noch nicht.

wbw Wirkt der Fluss bis heute als Barriere?

sp Je weiter man jenseits der Donau hinausfährt in die Stadterweiterungsgebiete der 1960er und 1970er Jahre, desto mehr ist der eigene Charakter dieser Stadt spürbar. Es gibt schon noch eine relativ deutliche Trennung in Sphären «innerhalb» und «ausserhalb» der Donau, aber die beiden Welten vermischen sich immer mehr.

bv Die Stadt hat in den 1970er Jahren in einer damals auch umstrittenen Entscheidung von grosser Tragweite beschlossen, die durch den Bau des Hochwasserdamms neben dem Entlastungsgerinne der Neuen Donau entstandene Donauinsel nicht zu bebauen. Es gab durchaus Stimmen, die eine dichte Überbauung bevorzugt hätten. In der Folge wurde die Donau noch mehr als Landschaftsraum inszeniert. Das führte soweit, dass in der Lobau im Südosten der Stadt der Nationalpark Donau-Auen beginnt, der bis an die slowakische Grenze reicht. Es gibt auf dem Wiener Stadtgebiet also einen Nationalpark, zu dem man mit der S-Bahn fahren kann – eine für eine Bundeshauptstadt wohl einzigartige Situation.

wbw Ist denn Transdanubien in der mentalen Landkarte der «alten» Wiener überhaupt vorhanden, wenn es doch noch so weit entfernt liegt?

sp In der Phase des Wiederaufbaus und der Nachkriegsmoderne waren die Stadterweiterungen jenseits

der Donau ganz wichtig. Der Einsturz der Reichsbrücke 1976 prägte sich in das Gedächtnis vieler Wienerinnen und Wiener ein – vor allem wenn man bedenkt, dass diese Brücke nach dem Krieg weit und breit der einzige intakte Übergang über die Donau war. Alle wichtigen politischen Entscheide der letzten Jahrzehnte hatten immer mit den Gebieten an oder jenseits der Donau zu tun, so etwa der Bau der UNO-City, dieses Grossprojekt, das Wien plötzlich eine Internationalität verlieh, die es zuvor nicht hatte, oder jetzt aktuell die Seestadt Aspern.

bv Transdanubien bot und bietet bis heute Platz für Experimente, es ist ein Experimentierfeld im Sinn des Wortes: In den 1970er Jahren etwa das Zelebrieren des sozialen Wohnungsbaus als Grosssiedlungen auf der grünen Wiese, 20 Jahre später dann die Neue Siedlerbewegung, die den kundenorientierten Aspekt des geförderten Wohnungsbaus mit dem Appeal des

Das Gebiet ist landschaftlich geprägt, und das wiederum verleitet dazu, es zu romantisieren und als ländliches Idyll zu sehen.

«small is beautiful» unterstrichen hat. Diese Schichten der jüngeren Wiener Wohnbaugeschichte kann man in der Donaustadt wunderbar nachvollziehen. Jetzt, da Wien um 20 000 bis 30 000 Menschen pro Jahr wächst, darf man plötzlich wieder ernsthaft über den grossen Massstab nachdenken.

wbw Wenn wir von oben auf die Stadt blicken, haben wir das Gefühl, dass da noch genug Platz für Stadtweiterungen ist.

sp Der Eindruck täuscht. Landwirtschaftsland lässt sich nicht ohne weiteres in Wohnbauland umwidmen. Wien hat keinen Überfluss an Arealen, und die, die es gibt, werden immer teurer.

bv In der Donaustadt leben 15 Personen pro Hektar, das ist eine sehr geringe Dichte. Das Gebiet ist landschaftlich geprägt, und das wiederum verleitet dazu, es zu romantisieren und als ländliches Idyll zu sehen. Klar, der Raum in Transdanubien kann nicht unbedingt als Stadt bezeichnet werden, und vielleicht muss er auch gar nicht eine Stadt werden. Die Leute, die dort wohnen, müssen täglich grosse Distanzen zurücklegen. Die soziale Infrastruktur ist spärlich und weitläufig verstreut, und so gibt es enorme Probleme in der Mobilität, etwa bei der Kinderbetreuung. Die gleichen Leute lieben aber die

Weite der Landschaft und nehmen diese Unannehmlichkeiten bewusst in Kauf, weil sie «draussen» bleiben wollen. Was sie aber vergessen ist, dass sie mit ihrem Zuzug selbst zum Prozess der Verdichtung beigetragen haben.

sp Ich konnte bei einem eigenen Projekt feststellen, dass einige Bewohner der Donaustadt ganz konkret gegen Verdichtungen sind; sie gründen etwa auch Bürgerinitiativen gegen Neubauprojekte. Sie sind in den 1970er oder 1980er Jahren selbst dort hinaus gezogen, als es tatsächlich noch grüner war, nun wird dieses Gebiet städtischer, und das passt vielen nicht.

wbw Gibt es in dem Stadtgewebe noch alte «Dinosaurier», die einstmals weit draussen vor der Stadt gebaut wurden und die jetzt von der Entwicklung eingeholt wurden und plötzlich inmitten von Wohngebieten liegen?

sp Davon gibt es jede Menge. Wenn man sich nur um eine Strasse verfährt, landet man in einer Sackgasse oder vor den Toren eines Logistikbetriebs. Die Gewerbegebiete sind wie die Wohnbauten als Inseln über die Fläche verteilt.

bv Ein interessanter Dinosaurier ist das Donauzentrum am Kagraner Platz, mit fast 250 000 Quadratmetern Verkaufsfläche die grösste Shoppingmall Wiens. Dieses bereits etablierte, hervorragend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Subzentrum wird in Zukunft mit Hochhäusern in seiner unmittelbaren Nähe nachverdichtet, was eine interessante Mutation des introvertierten Malltypus erwar-

Wie in vielen Zwischenstadtgebieten besteht auch in Transdanubien eine Offenheit, die vieles zulässt.

ten lässt. Entstehen wird wohl nicht die klassische Innenstadtlandschaft, sondern ein urbaner Pol im Dialog zwischen suburbanen Strukturen und innerstädtischer Dichte.

wbw Wie plant man eine solche Stadt der unabhängigen Inseln, diesen Archipel? Wie werden Verbindlichkeiten festgelegt – oder braucht es die gar nicht?

sp Der offizielle Stadtentwicklungsplan ist sehr allgemein formuliert. Eine übergeordnete städtebauliche Leitidee ist mir nicht bekannt. Projekte in der Dimension der Donauinsel sind auf absehbare Zeit nicht in Sicht. Das muss aber nicht notwendigerweise ein Problem sein. Wie in vielen Zwischenstadtgebieten besteht auch in Transdanubien eine Offenheit, die vieles

zulässt. Es wird weitere Inseln geben, und vielleicht vernetzen sie sich irgendwann einmal. Für mich ist das sympathischer als ein durchregulierter Zustand.

bw 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.

wbw Ist denn in der Hinsicht eine Verbesserung in Sicht?

bw Neu gibt es jetzt zweistufige Bauträgerverfahren: Die erste Stufe betrifft zunächst nur den städtebaulichen Massstab. Man hat mit dem Gewinn der ersten Stufe das Architekturprojekt schon «gewonnen», ohne dass wie bisher ein 300-seitiges Dossier und komplett vermasste Wohnungen abgegeben werden müssen. Es wird jetzt seitens der Auslober versucht, zuerst niederschwelliger zu arbeiten und mit einem strategischen Projekt, das seine Funktionalität noch nicht bis ins Detail formuliert hat, in einen dia-logischen Umsetzungsprozess zu gehen.

sp Aus meiner Sicht sind diese neuen Verfahren zu begrüßen, aber Städtebau ist das noch lange nicht. Auch in einem solchen Verfahren kann man nicht wirklich über Städtebau nachdenken, denn die Grundstücke sind zu klein, um auf dieser Ebene eine Bedeutung zu haben.

wbw Sie erwähnten zuvor das Experimentierfeld, das Transdanubien für den Wohnbau darstellt. Wir haben allerdings den Eindruck, dass die Experimente

Die Autofreie Mustersiedlung etwa wurde ein Zentrum für Tauschbörsen, Biomarkt etc. Das hat neue Qualitäten in die Donaustadt gebracht.

als solche möglicherweise erfolgreich sind, aber nicht weiterverfolgt werden. Auch sie bleiben Inseln.

bw Ich habe mal auf einer Radtour das Verhältnis der Grünzüge zu den Wohnbauten untersucht und musste feststellen, dass die Wohnbauinseln mit einem Zaun von den umgebenden Grünzügen abgetrennt werden. Sie funktionieren rein selbstbezogen, der unmittelbar angrenzende Grünzug bleibt seltsam verwaist, obwohl in seiner Nähe viele Menschen leben. Vernetzung und Ausstrahlung bleiben aus.

sp Die bisherigen Experimente erzeugen schon eine Kontinuität, die vielleicht auf den ersten Blick nicht sichtbar ist. Die radikale Reduktion der Park-

platzzahl bei der Autofreien Mustersiedlung wurde zum Vorbild für andere, die jetzt auch ohne Tiefgarage oder mit reduzierten Stellplätzen auskommen wie etwa die Bike City im 2. Bezirk. Ein anderes Beispiel ist die erste «Frauen Werk Statt», in deren Rahmen erstmals eine genderrelevante Planung durchgeführt wurde, deren Standards dann allgemein in die Stadtplanung übernommen wurden. Zudem gibt es mittlerweile Vernetzung und Austausch zwischen den einzelnen Experimenten, etwa zwischen dem Frauenwohnprojekt ro*sa und der Autofreien Mustersiedlung, die beide ja auch eine ähnliche Bewohnerschaft aufweisen. Die Autofreie Mustersiedlung etwa wurde ein Zentrum für Tauschbörsen, Biomarkt etc. Das hat neue Qualitäten in die Donaustadt gebracht. Solche Experimente können nur in der Donaustadt gebaut werden, weil Ähnliches in der Innenstadt sofort an hohen Grundstückspreisen scheitern würde. Weiter

Die dichte Stadt der kurzen Wege ist ein Mythos.

draussen ist der notwendige Freiraum vorhanden, auch wenn man dort genauso von den Nachbarn argwöhnisch betrachtet wird wie in der Innenstadt. Schade ist nur, dass die Experimente weniger Aufmerksamkeit geniessen, denn innersstädtische Projekte würden mehr Auseinandersetzung provozieren.

wbw Wenn von mehr oder weniger isolierten Inseln und deren Verknüpfung die Rede ist, dann ist es nicht mehr weit bis zur Netzstadt.

sp Ich plädiere sehr für den Netzgedanken. Problematisch ist jedoch vor allem, dass sich niemand wirklich konkret mit diesem Netz auseinandersetzt. Was ist nun das Netz? Was sind die Kreuzungspunkte, wie sehen die Verbindungen aus, was und wie fliesst innerhalb dieser Netzstruktur? Man müsste das Netz einmal ganz abstrakt in einzelne Layers entflechten und sich überlegen, was das bedeuten könnte. Dann könnte das Netz ein gutes Zukunftsmodell einer völlig neuen Stadt sein.

wbw Damit würden zwei ganz gegensätzliche Stadtstrukturmodelle direkt nebeneinander liegen, die Donau in der Mitte: Die zentrierte Kernstadt auf der einen, und die offene Netzstruktur auf der anderen Seite.

bw Es könnte doch interessant sein, dass die Kernstadt Wien zu einem Sonderfall eines grossräumigeren Gewebes wird. Stadtideologen sprechen aber der Donaustadt immer den städtischen Charakter ab,

weil die Dichte fehlt. Die dichte Stadt der kurzen Wege ist jedoch ein Mythos und hat wenig mit Nachhaltigkeit zu tun. Denn wenn wir die Mobilität selbst nachhaltig und sozial definieren, braucht es sie. Das Fragmentieren von Nutzungen kann ja auch Verbindungen schaffen, die wiederum sozial produktiv werden. Der Weg kann auch als ein Produkt des Städtischen gesehen werden, so wie die Strasse nicht nur Verbindung, sondern auch Raum ist. So wird auch klar, dass selbst gut gebaute Dichte nicht der einzige Aspekt von Stadt ist. Das kann man von der Donaustadt lernen.

wbw Das Schweizer Mittelland weist die Struktur einer netzartigen Agglomeration auf: Die Kreuzungspunkte sind etabliert, in den Zwischenzonen wird Stadt entwickelt. Passt so eine Struktur auch für Transdanubien?

sp Die Frage stellt sich doch, wie man die Auseinandersetzung und Kommunikation entlang eines Weges im Netz etabliert. Das wäre die Idee eines Netzwerks als möglichst intensive Auseinandersetzung ent-

lang der Strahlen und Verbindungswege zwischen den einzelnen Inseln. Meine Erfahrung ist, dass in Transdanubien alles relativ hermetisch scheint; jeder bleibt auf seiner Insel, es vermischt sich nur wenig.

bv Nötig wäre zudem eine Ent-Spezialisierung zwischen den Verantwortlichen für die Infrastruktur und für den öffentlichen Raum sowie die Architektur. Keiner mag sich mit dem Fachgebiet des andern beschäftigen. So ist etwa die Straßenbahnlinie 26 in der Donaustadt auf Stützen gebaut. Entlang dieser aufgeständerten Strecke gibt es keinen Weg für Fußgänger, zum Beispiel über die Autobahn, weil das Geld dazu fehlt. Nun könnte doch die Straßenbahn selbst als Gehweg gelesen werden – ein Weg, der sich bewegt. In der Straßenbahn habe ich den eigentlichen urbanen Raum, da treffe ich die Leute. Spannend wäre die Frage, wie dieser Raum aussehen muss, damit er als Brücke zur Öffentlichkeit funktioniert. Darüber wird aber nicht nachgedacht. Und genau dafür bräuchte es interdisziplinäre Gremien. —

Gesprächsteilnehmer

Sabine Pollak (1960) Architektin, unterrichtet als Professorin für Urbanistik an der Kunsthochschule Linz, führt mit Roland Koeb das Architekturbüro Koeb & Pollak Architektur in Wien. Das Büro plante in Wien Donaustadt das partizipative Frauenwohnprojekt ro*sa Donaustadt und als Arge Koeb & Pollak / Schmoeger Architektur den Bauteil BOA in OASE22 in Wien Stadlau.

Bernd Vlay (1964), Architekt und Urbanist, führt STUDIOVLAY Büro für Architektur, Urbanismus und Forschung in Wien. Er hat in Graz, Wien und Ithaca/New York unterrichtet, aktuell als Roland-Rainer-Gastprofessor an der Akademie der Künste Wien, ist Generalsekretär von Europäischer Österreich und Mitglied des technischen Komitees von Europäischer Europa.

Résumé

Des champs d'expérimentation Planifier et construire en Transdanubie

Deux modèles de structure urbaine contradictoires se côtoient directement, entre lesquelles coule le Danube: d'un côté, la ville centrée sur son noyau et les constructions en blocs des faubourgs traditionnels; de l'autre, la structure ouverte en réseau de Transdanubie. Les architectes Sabine Pollak et Bernd Vlay nous ont fait part, dans un entretien, de leurs expériences de planification et de construction dans la ville danubienne. Tous les deux apprécient l'ouverture qu'ils y trouvent encore – une ouverture qui ne concerne pas seulement l'espace, mais qui offre également de la place et des possibilités pour des expérimentations. La Transdanubie constitue une surface de projection pour les rêves d'habitat de toutes sortes, des grands ensembles des années 70 à la construction de tout un quartier comme sur l'ancien aéroport d'Aspern, en passant par des mouvements comme la «Neue Siedlerbewegung» des années 90. Aussi bien Pollak que Vlay saluent l'idée du réseau tout en objectant que les noeuds devraient être consciemment reliés les uns aux autres et que même la mobilité, incontournable dans une ville aussi dispersée, doit être utilisée de manière productive et durable.

Summary

Fields of Experiment Planning and building in Transdanubia

Two contrasting urban structural models stand directly beside each other with the Danube flowing between them: on one side the centrally laid out core city and the block perimeter developments in the traditional suburbs, on the other the open network structure in Transdanubia. In a discussion architects Sabine Pollak and Bernd Vlay talk about their experiences in planning and building in the Donaustadt. Both appreciate the openness that is still to be found there—an openness that is not confined to space but that also offers room and opportunity for the new and untested. Transdanubia is a projection surface for housing dreams of all kinds from the large housing estates of the 1970s to the Neue Siedlerbewegung (New Settler Movement) of the 1990s and the construction of entire urban districts like on the former Aspern airfield. Both Pollak and Vlay welcome the network idea, while, however, emphasising that the individual nodes must be consciously linked with each other so that even the unavoidable mobility in this widely scattered city is used in a productive and sustainable way.