



1

STÄDTEBAU, SKLEROSE, SEEOASE

Aktuelle Planungen in Österreich vor dem Hintergrund einer grossen Tradition «Es geht eben nicht an, den Ausbau einer Groszstadt wie bisher dem blinden Zufall und der völligen künstlerischen Impotenz zu überlassen und künstlerische Bestrebungen als etwas Überflüssiges hinzustellen, oder endlich die Entwicklung der Groszstadt dem erbärmlichsten Grundwucher auszuliefern. Der Schaden, der den Bewohnern und der Stadtvertretung dadurch erwächst, ist in volkswirtschaftlicher Beziehung als ungeheuerlich zu bezeichnen. Es wird stets ungeheuerlicher, weil die fortschreitende Zeit ihn immer irreparabler macht.» (Otto Wagner, «Die Groszstadt, eine Studie über diese», Wien 1911)

1 «Wien als Beispiel einer Groszstadt-Regulierung, durch Zonen u. Radialstrassen in Bezirke geteilt», Otto Wagner, Wien 1911

Autor: Martin Zettel
Stadtplanung hat in Österreich seit der Zeit um 1900 eine sehr eigene Tradition entwickelt: Camillo Sittes Hauptwerk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, das erstmalig die (öffentliche) Raumbildung in den Mittelpunkt eines schriftlichen Diskurses stellte, wurde bereits 1889 in Wien publiziert und hatte einen nachhaltigen Einfluss auf die Stadtplanung. Als Kontrahent stand ihm Otto Wagner gegenüber, der mit seinem Entwurf für Wien als unbegrenzte Groszstadt und dem 1893 gewonnenen Wettbewerb des Generalregulierungsplans für die Reichshauptstadt der kaiserlichen und königlichen Monarchie rationalistischere Ansätze verfolgte. Daneben ist Adolf Loos zu erwähnen, der in zahlreichen kritischen Schriften gegen die Verunstaltung des Strassenraums durch billigen Fassadenzierrat und «Häuser-speculantentum» wettete.¹

War das Denken und Wirken dieser Protagonisten einer vergangenen Zeit auf den Gesamtzustand gerichtet, so vollzog sich im Lauf des 20. Jahrhunderts ein Wandel weg von der Planung und dem Denken einer Stadt als Gesamtheit und Einheit hin zu städtebaulichen Interventionen im Massstab grosserer Siedlungsstrukturen und innerstädtischer Stadtteilentwicklungen. Roland Rainer und Rudolf Wurzer waren wohl die letzten Wiener Stadtplaner, die bis in die Achtziger-

jahre hinein versuchten, dieser Tendenz entgegenzuwirken. Doch auch sie konnten dem nicht nachhaltig entgegensteuern – das ganzheitliche Denken hat sich weiter abgeschwächt. So wird Stadtplanung heute in erster Linie als Eingriff in die Stadt mittels grösserer Einzelobjekte verstanden und erst in zweiter Linie – wenn überhaupt – werden die Auswirkungen auf die Umgebung und die Stadt als Ganzes berücksichtigt.

«Wasserkopf» Wien

«Es gibt keine Tradition des Städtebaus, der über die Gründerzeit hinausgeht», attestierte der österreichische Architekt und Stadtplaner Rüdiger Lainer in einer Diskussion über die Zukunft der österreichischen Bundeshauptstadt Wien und fügt hinzu, dass sie noch immer von den Otto-Wagner-Plänen mit seinen Rastern lebt, die hinsichtlich ihrer Neutralität und Nutzungsmöglichkeiten eine sehr effiziente Struktur zu besitzen scheinen – und dies nicht nur in städtebaulicher Hinsicht, sondern auch im Kleinen bis hinunter zum Massstab der einzelnen Gebäudestruktur.²

Wien steht seit seiner Zeit als «Welthauptstadt» der ehemaligen Monarchie im Mittelpunkt des stadtplanerischen Interesses in Österreich. Die Modernisierung der Stadtverwaltung 1783 durch Kaiser Joseph II. mit der Einführung

eigener Beamter für die Stadt sowie das Überschreiten der Einwohnerzahl von zwei Millionen im Jahr 1910 hoben Wien in den Status einer der grössten Metropolen der Erde – neben London, Paris und New York. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde Wien im Verhältnis zum nun viel kleiner gewordenen Staatsgebiet mit seiner Konzentration an staatlicher Bürokratie und seinen angesiedelten Unternehmenszentralen dann zum «Wasserkopf» der Republik. Beinahe sieben Jahrzehnte dauerte es in der Folge, bis 1984 im sogenannten Stadtentwicklungsplan erstmalig eine umfassende strategische Planung mit ambitionierten Zielen für die Hauptstadt von Österreich in den heutigen Grenzen festgelegt wurde. Doch lediglich fünf Jahre später wurde diese «sanfte Stadterneuerung» mit dem Fall des Eisernen Vorhangs konfrontiert. Wien fand sich nun im Zentrum Europas wieder und wuchs innerhalb weniger Jahre um hunderttausend Einwohner. Angesichts dieses Wachstums glaubte man in stadtplanerischer Sicht bereits an eine «Neue Gründerzeit». Es wurde versucht, mit dem Stadtentwicklungsplan von 1994 nochmals rechtzeitig langfristige Zielvorgaben festzulegen, denn man erwartete sich durch den bevorstehenden EU-Beitritt Österreichs 1995, durch die fortschreitende Globalisierung und den dadurch entstandenen Einfluss der Wirtschaft auf die Stadtentwicklung weiteren Entwicklungsdruck.³

Michael Hofstätter von PAUHOF Architekten schätzt die Reaktionen Österreichs insgesamt jedoch sehr verhalten ein: «In der Stadtplanung blieb es bei den gegebenen Strukturen; die für 1985 geplante Weltausstellung wurde storniert und die Grenzen zu den nordöstlichen Nachbarländern wurden durch eine Visumpflicht vorläufig wieder geschlossen.» Wien – so forderte er vor kurzem in *Quer* – benötige einen Neustart etwa in Form eines neuen Stadtplanungsdepartments vergleichbar mit dem Urban Planning Department in Barcelona, das unter der Leitung von Joan Busquets die katalanische Stadt aus dem Dornröschenschlaf katapultierte.⁴

Aktuell gilt in Wien der Stadtentwicklungsplan von 2005 (STEP 05) mit seinen dreizehn definierten Ziel- und Entwicklungsgebieten, die vom Bereich der Innenstadt («City») über das Gebiet Favoriten–Hauptbahnhof–Arsenal bis hin zu völlig neu generierten Stadtentwicklungsstrukturen reichen – wie etwa der Seestadt Aspern, eines der derzeit europaweit grössten Stadterweiterungsprojekte.⁵ Hinsichtlich einer städtischen Gesamtstrategie scheint diese Projekte jedoch wenig miteinander zu verbinden; teilweise fehlt ihnen jegliche Einbindung und Vernetzung zu ihrer unmittelbaren Umgebung.

Der Masterplan für Aspern vom schwedischen Architektenteam Tovatt Architects & Planners AB in Zusammenarbeit mit der N+ Objektmanagement GmbH liefert für das Gebiet, das entgegen den Erwartungen auf einem ehemaligen Flugfeld im Osten Wiens jenseits der Donau liegt (der namensgebende Baggersee wurde erst im Zuge der Planungen geschaffen), für diese zentrale Aufgabe des Städtebaus auch keine befriedigende Antwort.

Vielmehr konzentriert man sich in introvertierter Weise auf gestaltete öffentliche Freiräume innerhalb des Entwick-



2



3

lungsgebiets und lässt das Anfang der Neunzigerjahre von Rüdiger Lainer als ursprünglich gedachte Basis für den Flächenwidmungsplan konzipierte städtebauliche Leitbild mit Bezügen zum umgebenden Stadt- und Naturraum, völlig in Vergessenheit geraten. Das damalige Projektgebiet war zwar wesentlich kleiner, sah aber neben der Schaffung von Wohnraum für zwölftausend Bewohner und einer Gewerbezone für sechstausend Arbeitsplätze ein grosszügiges Grünraumsystem vor. Der zentrale Grünbereich, die Sichtachsen und die Einführung weiterer Definitionslinien dienten der Strukturierung des Planungsgebiets als «Urbane Partitur» und fanden ihre (mögliche) Fortsetzung auch ausserhalb des Planungsperimeters. Die entstandenen Baufelder selbst wiesen dann je nach Lage verschiedene Bebauungsmöglichkeiten auf. Die Finanzierung des erforderlichen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur konnte damals jedoch nicht sichergestellt werden; in der Folge wurde das Projekt nicht umgesetzt.⁶

Was sind die möglichen Konsequenzen dieser zweiten Lösung für Aspern? Wilfried Schönback vom Fachbereich

2 Funktionsplan der «Seestadt Aspern» mit Einbettung in ihre Umgebung (Grafik: Wien 3420 AG)

3 Gesamtes Projektgebiet der «Seestadt Aspern». Bildmitte: künstlich angelegter Grundwassersee und Trasse der U-Bahnlinienerweiterung U2 (Foto: Redl)



4

4 Geplante «See-spange» als Bindeglied zwischen Bregenzer Innenstadt und Uferzone des Bodensees (Visualisierung: PRISMA)

Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik des Departments für Raumplanung an der TU Wien prognostiziert eine ausschliessliche Ansiedlung von Gewerbe und Bürobauten direkt an der U-Bahnstation und eine zunehmende Monokultur entlang der Entwicklungsachsen, verursacht durch in die Höhe schnellende Grundstückspreise. Das Wohnen wird zukünftig an die Peripherie der Seestadt gedrängt, was eine erneute Funktionstrennung in unterschiedliche Bereiche auslösen wird.⁷

Es ist naheliegend, die Planung von Aspern mit dem jüngsten Stadtteil von Kopenhagen zu vergleichen – dem sich seit 1992 auf rund dreihundert Hektar in Entwicklung befindlichen Stadtgebiet Ørestad (vgl. *archithese* 2'2010) –, denn auch hier wurde zuerst eine Linie des öffentlichen Nahverkehrs als Haupterschliessung und Entwicklungsmotor in das Gebiet gebaut. Der dem Zentrum zugewandte Teil des etwa fünf Kilometer langen Gebiets profitiert von einer kurzen Metro-Fahrt zum zentralen Platz Kongens Nytorv, wohingegen die Strecke nach Aspern in Wien recht weit ist. Diese kurze Distanz mag auch ermöglicht haben, dass in Kopenhagen öffentliche Magnete wie das von Jean Nouvel als «Blaue Box» errichtete Konzerthaus des Dänischen Radios als Teil des Stadtgebiets entstanden, die über eine reine Quartiersplanung hinaus und jenseits von Pendlerströmen Ørestad mit der Stadt verknüpfen. Fährt man weiter hinaus, so schwindet diese Vernetzung, und eine Konzentration von Aktivitäten ist auch in Ørestad vorwiegend um die Metrostationen zu verzeichnen. Einzelne Bauvorhaben verlieren sich dahinter auf einer windigen, weitläufigen Brache. Dennoch gibt es ein Ziel: Wird der nördliche Teil durch seine Zentrumsnähe attraktiv, so lockt in der südlichen Ferne der Ausblick über ein Naturschutzgebiet – ein Umstand, den sich zum Beispiel das 8-House von BIG zunutze macht.

Der Weg vom Zentrum Wiens nach Aspern ist ein langer und die Aussicht auf das weitläufige Opelwerk scheint keineswegs Motivation für einen Umzug aus der Stadt zu sein. Umso mehr stellt sich die Frage nach der Attraktivität des Ortes jenseits eines vergleichsweise kümmerlichen und zu

Stadtmarketingzwecken erstellten Baggersees im Zentrum des Planungsperimeters. Entfällt der lockende Name und damit die Hoffnung auf ein Leben am Seebad mit Strandpromenade, so ähnelt die Planung dann doch eher der geplanten Künstlichkeit von Trabantenstädten.

Stadtplanung der Mittelmässigkeit?

Statt in der gesamtheitlichen Planung eine übergeordnete Vision einer Stadt zu entwickeln, wird mittlerweile immer mehr Objektplanung in Form inselartiger einzelner Neubauten oder Baufelder betrieben, wird nicht mehr über Zusammenhänge der oftmals heterogenen Umgebung nachgedacht noch über das Verhältnis des einzelnen Planungsgegenstands zum Gesamten. Obendrein scheitern die wenigen ambitionierten Projekte oft an den zuständigen Personen und deren fehlendem Mut oder deren meist noch blässeren Ideen, häufig sind aber auch grosse Entwicklungskonzepte in Österreich von vornherein durch ein Konstrukt schwieriger Eigentumsverhältnisse zum Scheitern verurteilt oder werden erst gar nicht für eine Entwicklung in Erwägung gezogen.

Graz – Österreichs zweitgrösste Stadt und Landeshauptstadt der Steiermark – bildet mit dem ehemaligen Brauereiareal Graz-Reininghaus, das sich im Besitz von nur einem Eigentümer befindet, eine der wenigen Ausnahmen, ein grösstenteils brachliegendes, zusammenhängendes innerstädtisches Gebiet mit einer Gesamtfläche von 54 Hektar gesamtheitlich denken und planen zu können.⁸ Die Stadt selbst verpasste durch ein Bürgervotum den Kauf der Landflächen, konnte sich aber dennoch circa 150 000 Quadratmeter an Verkehrs- und Sportflächen sowie Parkanlagen sichern, die bereits jetzt mit Zwischennutzungen bespielt werden. Noch in diesem Jahr sollen Wettbewerbe für die ersten Quartiersteile durchgeführt werden, die direkt an den bereits festgelegten Rahmenplan für das gesamte Areal gekoppelt werden. Darüber hinaus wurden bereits Mittel für den Ausbau des innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrs vom Gemeinderat beschlossen. Dennoch gibt es auch unter diesen Bedingungen ein zähes Ringen um die Verteilung der Mittel, und eine zügige Umsetzung scheint unwahrscheinlich. Erschwerend kommt hinzu, dass es bisher keine unterstützende Nahverkehrsfinanzierung durch das Land Steiermark gibt, die Landeshauptstadt entsprechend mit den Folgen eines weiterhin steigenden Individualverkehrsaufkommens zu kämpfen hat und somit der Wunsch einer Freispielung grossräumiger öffentlicher Flächen für Plätze und eine grosszügige Planung von Rad- und Gehwegen die Statistik zum Gegner hat.

Bregenz als Landeshauptstadt Vorarlbergs versucht ebenfalls seit einigen Jahren, einen neuen innerstädtischen Stadtteil in unmittelbarer südöstlicher Nachbarschaft zum Bahnhof entstehen zu lassen, der das Stadtzentrum entlang der Seestraße/Schweizer Straße nicht nur weiter aufwerten, sondern zusätzlich die trennende Bahntrasse zwischen Stadtzentrum und dem Ufer des Bodensees überwinden soll: Das neue, wie in Aspern mit Seestadt betitelte Areal soll die

Fussgängerzone der Bahnhofstraße verlängern und mit der sogenannten Seespange die Besucherströme zur Seepromenade umleiten beziehungsweise von dieser abholen.

Doch weil das Gebiet auf Höhe der Bahnplattformen liegt und die Spange letztlich eine konventionelle Fussgängerbrücke werden wird, bleibt die Trennung weiterhin deutlich. Wie schon in Aspern klingt der See im Namen attraktiv, das Projekt kann aber die ausgelösten Erwartungen nicht erfüllen. Die Planung geht auf einen im Juni 2009 vom Stadtrat einstimmig beschlossenen Masterplan zurück. Ein Konsortium von Projektentwicklern rund um die in Vorarlberg ansässige Investorengruppe der PRISMA Zentrum für Standort- und Regionalentwicklung GmbH und der SES Spar European Shopping Centers GmbH (Österreichs grösstem Einkaufszentren-Entwickler) investiert zirka 95 Millionen Euro in das Gesamtprojekt mit einer Nutzfläche von rund 20 000 Quadratmetern, wovon 15 000 Quadratmeter auf Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieflächen, 4.200 Quadratmeter auf Wohnungen sowie 1 400 Quadratmeter auf Büroflächen entfallen sollen.⁹

Während für die Seestadt Bregenz der geplante Fertigstellungstermin 2016 fixiert wurde, ist ein weiteres Zentrumsentwicklungsprojekt in Vorarlberg bereits in der finalen Phase: «Am Garnmarkt» in Götzis. Mit diesem Projekt wird die Tragweite einer Stadtentwicklung durch eine private Investorengruppe – hierbei handelt es sich wiederum um PRISMA – auf einen Blick sichtbar. Soll in der Landeshauptstadt Bregenz eine Grundstücksfläche von lediglich 9.300 Quadratmetern bebaut werden, so sind es in der knapp 11 000 Einwohner grossen Marktgemeinde Götzis gleich 40 000 Quadratmeter an innerstädtischem Grund, die auf einen Schlag entwickelt wurden. Daran beteiligt sind namhafte Vorarlberger Architekten wie Hermann Kaufmann und Dietrich I Untertrifaller.¹⁰

5



6



7



Lässt sich an diesem Beispiel, wo ein ganzes Dorf in die Hand von privaten, international tätigen Investoren zur Entwicklung übergeben werden, eine Tendenz ablesen? Welche Rolle kommt bei solch einem Konstrukt der öffentlichen Hand zu? Welche Konsequenzen sind zu erwarten, wenn die Stadt nur mehr bürokratisch als Schiedsrichter agiert und dem Investor die Rolle des Gestalters zuteil wird, der Architekt und Stadtplaner letzten Endes als Angestellter von Investorengruppen zunehmend in den Hintergrund tritt? Hier findet sich die Stadt selbst dann im besten Fall als Moderatorin der beteiligten Akteure wieder und verpasst die Möglichkeit, visionäre Leitbilder für eine langfristige Stadtentwicklung vorzugeben. Für einen Wandel hin zu planerisch aktiv agierenden öffentlichen Planungsämtern benötigt es einen Pool an versierten, ideenreichen und vor allem mutigen Stadtvertretern, die sich nicht dem vorherrschenden «Regulierungswahn» unterwerfen, sondern sich stattdessen für eine Öffnung der starren Planungsinstrumentarien einsetzen. Unabhängig davon wird in den meisten Fällen der Investor auch zukünftig der treibende Motor für solche Stadtteilentwicklungen bleiben.

Bottom-up-Strategien im Kleinen statt grosser Visionen

In Linz gibt es ebenfalls eine Wasserstadt, die bereits nahezu fertiggestellt ist. Die «Donaupromenade» besteht aus einer Sequenz grossmassstäblicher Gebäudefiguren entlang des Winterhafens, einer Wohnanlage im gehobenen Segment mit 268 Wohneinheiten sowie zusätzlichen Büro- und Geschäftsflächen. Die etwas erhöht, aber fast unmittelbar an der Wasserkante platzierten Kubaturen entsprechen dem aktuellen nordeuropäischen *urban-design*-Ideal des städtischen Wohnens am Wasser und können in London, Holland, Dänemark und Hamburg verwandte Planungen referenzie-

5 «Am Garnmarkt» in Götzis. Bildmitte: 40.000 m² grosses und neu geschaffenes innerstädtisches Projektgebiet der «PRISMA Zentrum für Standort- und Regionalentwicklung GmbH» (Foto: PRISMA)

6 «Flanierzone» des Stadtteilentwicklungsprojekts «Am Garnmarkt» mit der alten Pfarrkirche im Hintergrund (Foto: PRISMA I © Veronika Hotz)

7 Projekt «Donaupromenade» am Winterhafen von Hohensinn Architektur im Osten der Stadt Linz (Foto: Hannes Mayer)



8

8 Sechs Hektar an Grundflächen-generierung durch drei verlandete Hafenecken im Linzer Hafenviertel (Foto: LINZ AG)

ren. Angesiedelt ist das durch seine limettengrünen und tigerentengestreiften Fassadenpaneele von Weitem sichtbare Gebiet etwas zurückgesetzt von der Donau im Winterhafen im Osten der Stadt – jenseits der Autobahn im Donauknie. Dadurch ist es trotz solider Planung und Ausführung der Anlage ein nur leidlich in den Stadtraum eingebundenes Projekt. Sollte es Erfolg haben, so läge es an der Stadt, den zunehmenden Wandel in den Hafengebieten zu gestalten.

Unmittelbar südlich davon beginnt mit dem Handelshafen der Donauhafen Linz, und die ersten Gebäude der Voest kündigen das Zentrum der österreichischen Stahlindustrie weiter flussabwärts an. Auch diese Gebiete sind Veränderungen unterworfen – obwohl sie bislang noch sehr stark von der Industrie geprägt sind; auch die brüchigen Gehwege unterstreichen die Hoheit der LKW. Doch Indikatoren sind die drei Hafenecken selbst, die zu einem Drittel verlandet wurden, um neue Entwicklungsflächen zu schaffen. Auf der südlichsten Fläche ist bereits das neue Containerterminal im Entstehen, während im Hintergrund die Linz AG als kommunales Stadtwerk Architekturbüros eingeladen hatte, um unter Ausschluss der Öffentlichkeit Vorplanungen in Richtung eines zukünftigen Masterplans zu tätigen. In Zusammenarbeit mit der Stadtplanungsabteilung der Stadt Linz soll dieser Plan nun konkretisiert werden.

Die Top-down-Planungen finden ihre Alternativen in einer Reihe von bürgergestützten Bottom-up-Planungen. Das vom Linzer Stadtforscher Roland Krebs kuratierte Identity City Lab machte es sich zum Ziel, sich mit der Identität des Hafengebiets auseinanderzusetzen und versucht nun mithilfe kreativer und prozessorientierter Planungsinstrumente diese vorgefundenen oder sich im Entstehen befindlichen Qualitäten in der Stadtentwicklung zu verankern. Stadtplanung, so schreibt er, spielt sich nicht in einem prognostizierbaren Entwicklungshorizont ab; klassische Planungsinstrumente greifen oft zu kurz, um die Entwicklung urbaner Räume in ihrer Komplexität zu erfassen und zu steuern. Prozessorientierte, kreative Bottom-up-Planungsstrategien und die Erweiterung um künstlerische Verfahrensweisen scheinen alternative Me-

thoden zur Entwicklung von räumlichen Strategien und städtebaulichen Veränderungen zu sein.¹¹ In einem dreitägigen Workshop wurden unter der Leitung des Madrider Kollektivs *ecosistema urbano* und dem Linzer Architekten Christoph Wiesmayr zukünftige Szenarien für das Linzer Hafenviertel erarbeitet und entwickelt.¹² Wie sich diese Ergebnisse nun weiterführend tatsächlich in die bereits gestarteten Planungsprozesse der Linz AG und der Stadt selbst verankern lassen können, bleibt offen – auch wenn ein Annäherungsprozess aller Beteiligten bereits angestoßen wurde. Auffallend ist, dass trotz unklarer Ausrichtung der im Hintergrund fortschreitenden Planung sich bereits im Vorfeld unter den Linzer Stadtbewohnern Widerstand regt, wo engagierte Bürger Initiativen mit dem Ziel gründen, stärkere Mitsprache am Planungsprozess unter Berücksichtigung historisch gewachsener, ortsspezifischer Qualitäten einzufordern. Eine vom Investor vorgefertigte Planung, die mehr auf strikten Kalkulationen in Excel-Tabellen denn auf den Bedürfnissen zukünftiger Bewohner basiert, mag zwar den Forderungen nach Schaffung von Wohnraum entsprechen, ist für die Bewohner der Stadt jedoch längst nicht mehr ausreichend. Dabei scheint es den Meisten weniger um die jeweilige Qualität der Architektur selbst zu gehen als vielmehr um die Schaffung oder den Erhalt gewählter Freiräume mit spezifischen Qualitäten, die eine Bindung zum Ort ermöglichen. Der Fall des Stuttgarter Bahnhofsprojekts Stuttgart 21 hat dies – wenngleich im Extremen – sehr gut veranschaulicht: Grosse Eingriffe in den Stadtraum, wie in diesem Fall die Zerstörung des öffentlichen Stadtparks für die Schaffung neuer Bahnanlagen, können nicht mehr ohne die Entscheidungseinbindung der Bewohner einer Stadt vollzogen werden. Es ist ein politischer Wandel, der auch bei weniger prominenten und mediatisierten Projekten spürbar sein wird.

Stadt – Land

Während in den innerstädtischen Zonen wie dem Linzer Industriehafen versucht wird, bestehende Qualitäten aus natürlich vorherherrschenden Gegebenheiten für ein erweitertes urbanes Gefüge herauszuarbeiten, passiert in den Randzonen der österreichischen Städte und darüber hinaus genau das Gegenteil: «Urbanität als Lebensform ist inzwischen ortsunabhängig geworden und nistet sich auch in das städtische Hinterland, also auch in so genannten ländlichen Gebieten, ein.»¹³ Zersiedelung und Flächenfrass bestimmen das landschaftliche Bild; das vormalige Leben der Innenstädte spielt sich nun in den Baumarkt- und Discountermeilen an den Randzonen der Städte ab, welche ebenso Ärztezentrum, Elektrohändler, Supermarkt und eine Bäckerei mit Café beherbergen. «So entsteht neben den Leitplanken der Bundesstraße, nur mit dem Auto erreichbar, in seiner Funktionalität das gleiche Dorf, das es einst ein paar hundert Meter weiter gegeben hat. Mit dem Unterschied: Das neue Dorf ist viel hässlicher und verschlingt unverhältnismäßig mehr Ressourcen.» So formuliert es der österreichische Journalist Tarek Leitner in seinem 2012 erstmalig erschienenen Buch *Mut zur Schönheit – Streitschrift gegen die Verschandelung*

Österreichs und prangert hier, ähnlich wie Benedikt Loderer in der Schweiz, den Allgemeinzustand eines achtlosen Umgangs mit der Ressource Landschaft in Österreich an.¹⁴

Wie kann ein stärkeres Bewusstsein für Urbanität überhaupt entstehen, wenn die Mehrheit der Österreicher noch stets das Einfamilienhaus im stadtnahen Grün als grösste Erfüllung ansieht und dabei völlig vergisst, welche hohen Mehrkosten den Gemeinden (und dadurch der Gemeinschaft selbst) durch die Erschließung neuer Grundstücke – ganz abgesehen von der fortschreitenden Versiegelung der Landschaft und der Zerstörung vieler Stadt- und Ortsbilder durch den gemeinen «Häuslbauer» – entstehen? Sollte hier der Staat mehr Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit übernehmen? Doch mehr regulieren anstatt frei zuzulassen? Seien es private Projektentwickler ganzer Stadtzentren oder der einzelne Grundbesitzer mit seinem Einfamilienhaus-Wunsch: Die überörtliche Raumplanung scheint sich noch stets dem Diktat des (politischen) Wirtschaftlichkeitsdenkens zu beugen und vergisst dabei, wie nachhaltig sich eine nahezu unkontrolliert wuchernde Entwicklung für die kommenden Generationen auswirken wird.

Österreich ist – wie schon eingangs erläutert – mit seiner Entwicklung des Städtischen seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr Teil eines internationalen Diskurses, wie es zuletzt etwa auf die Niederlande oder Spanien mit ihren herausragenden, teils auch stark zu kritisierenden Stadtentwicklungsprojekten zutrifft. Waren es das von OMA neu geplante Stadtzentrum von Almere nahe Amsterdam oder der aufwendig gestaltete 6,5 Kilometer lange Parque Lineal del Manzanares des niederländischen Büros West 8 in Madrid (vgl. *archithese* 2'2008) – gemeinsam ist all diesen Projekten, dass sie, obgleich ihrer grossmassstäblichen Dimension und ihres radikalen Eingriffs in die jeweilige Umgebung, in relativ kurzen Zeitspannen ohne einschneidende Regulatoren durch die Städte umgesetzt werden konnten. Eine Ermöglichung solcher Projekte steht und fällt mit dem politischen Willen der jeweils Verantwortlichen einer Stadt und eines Landes. In Österreich legen sich noch stets Bürokratie und politischer, in Wahlperioden denkender Kleingeist dem Potenzial des Möglichen in den Weg. Solche Strukturen lassen sowohl grosse Visionen als auch kleine Ideen versiegen, noch bevor Gewagtes entstehen kann. Sollte es nicht die Aufgabe der jungen Generation von Architekten, Landschafts- und Raumplanern sein, die Rahmenbedingungen und das festgezurrte Korsett städteplanerischer Kleingeistigkeit zu hinterfragen? Bedauerlicherweise ist von den wirklich Jungen wenig zu hören oder ihnen wird kein Gehör verschafft; viele scheinen sich im *Urban Gardening* eine Ausflucht zu suchen, andere ordnen sich den Investoren unter oder werden von der Bürokratie vereinnahmt.

Städtebau besitzt in Österreich kaum noch eine Tradition und wirkt völlig unterrepräsentiert. Die Ursachen dafür sind auch an den Hochschulen zu finden, wo viele Studierende wenig Sicherheit und Selbstvertrauen im Umgang mit grossmassstäblichen Entwurfsprojekten zeigen und sich schwer tun in der Orientierung zwischen formaler Herangehens-



9

9 Flächenfrass und fortschreitende Versiegelung der Landschaft. Rechte Bildmitte: Discountermeile des «Center West» als Stadtzentrumersatz an der Autobahn im Süden von Graz (Foto: Stadtvermessungsamt Graz)

weise und sozialer Dimension. Diese Schwächen, die sich in der Kommunikation fortsetzen, und die entsprechend zaghafte Umsetzung ihrer Ideen schlägt sich letztendlich auch in der städtebaulichen Praxis des Berufslebens nieder. Von der jungen Generation müssen zukünftig mehr Radikalität statt Duckmäusertum, mehr aktueller städtebaulicher Diskurs und häufige kritische, selbstbewusste, durch konkrete Projekte untermauerte Stellungnahmen eingefordert werden. Nur mit Mut und einem dynamischen Verständnis der Disziplin können die verkrusteten Planungsprozesse aufgebrochen und kann neuen Ideen wieder grosszügig Raum gegeben werden.

- 1 Vgl. Adolf Loos, «Die Potemkinsche Stadt», in: Adolf Opel (Hrsg.), *Verschollene Schriften 1897–1933*, Wien 1983, S. 55ff.
- 2 Vgl. Quer, «Gespräche Teil 1, Wien wo und wohin? Die Zukunft der Stadt», auf: <http://www.quer-magazin.at/home/nr.2-2013/212>, abgerufen am 13.09.2013
- 3 Vgl. Reinhard Seiß, *Wer baut Wien?*, Salzburg/München 2007, S. 13f.
- 4 Vgl. Quer, «Gespräche Teil 2, Vorstellung von der Stadt», auf: <http://www.quer-magazin.at/home/nr.2-2013/213>, abgerufen am 13.09.2013.
- 5 Vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/>, abgerufen am 13.09.2013.
- 6 Vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspenseestadt/geschichte/folgenutzungen.html>, abgerufen am 13.09.2013.
- 7 Vgl. Quer, «Gespräche Teil 5, Phänomen Stadt», auf: <http://www.quer-magazin.at/home/nr.2-2013/207>, abgerufen am 13.09.2013.
- 8 Vgl. Martin Zettel, «Vision, Utopie, Kalkül. Die Planungsgeschichte von Graz-Reininghaus», in: *archithese* 2'2010, S. 78ff.
- 9 Vgl. PRISMA Medieninformation – SEESTADT Bregenz, 28. Juni 2012.
- 10 Vgl. PRISMA Medieninformation – Am Garnmarkt, Juli 2013.
- 11 http://www.rolandkrebs.net/identity-city-lab_-_creating-multiple-urban-identities/, abgerufen am 15.09.2013.
- 12 <http://creativeregion.org/in-retrospect-identity-city-lab-workshop/>, abgerufen am 15.09.2013.
- 13 Oliver Bormann, Michael Koch, Martin Schröder, Maresa Schumacher, «Zwischenstadt: Inzwischen Stadt. Urbanisierung der Agglomeration – Eine laufende Forschung», in: 100% Stadt. Der Abschied vom Nicht-Städtischen, Graz 2003, S. 32.
- 14 Tarek Leitner, *Mut zur Schönheit. Streitschrift gegen die Verschandelung Österreichs*, Wien 2012, S. 116.

Autor: Martin Zettel ist ein junger optimistischer Bürokrat und Österreicher. Er lebt in Graz. www.alpengold.at