

Städtebau heute

Architektur im 20. Jahrhundert: Österreich

Beispiele in nicht kohärenter Folge: Salzburg, St. Pölten, Wien

01. Oktober 1995 - [Ariane Müller](#)

Die Moderne - und wir finden, daß wir uns noch in der Moderne befinden - hat von städtebaulichen Programmen für die Gesellschaft, von der neuen Stadt geredet. Über etwas, das, betrachten wir Städtebau von hier aus, auch auf ganz Österreich bezogen, nicht zu sehen ist. Städtebau als Fassung des Wachstums der Stadt findet dagegen sowohl in kleinem oder kleinstem Maßstab, bis hin zu dem einen großen Beispiel Wien, nur als Konstruktion von Verbindungslinien zu neuen oder alten Subzentren, Nabelschnüren, aber nicht in einer Einbindung des Wachstums zu einer Form statt. Es ist nicht der „Sprawl“, der hier beschrieben wird - dafür ist die Entwicklung zu wenig wildwüchsig -, sondern realer Städtebau im Sinne von Vergrößerung, ohne klare Bündelungsversuche.

Dabei steht Salzburg in einer ähnlichen Tradition und innerhalb ähnlicher Überlegungen wie Wien. Der sakralisierten Innenstadt mit bereits ausgeloteten Wachstumsgrenzen steht, einerseits um diese Innenstadt zu schützen, aber auch um ihr etwas entgegenzustellen, um die Stadt von der vollkommenen Bestimmung durch diese Innenstadt zu befreien, der Wunsch entgegen, eine andere, außerhalb gelegene zweite Stadt zu konstruieren, modernen Stadtbau entgegenzustellen, mit dem Versuch, moderne Architektur/Architekturavantgarde in die durch konservative Architektur konservativ bestimmte Gesellschaft zu implantieren.

Salzburg, bestätigt von Millionen Touristen jährlich, legitimiert die Struktur der Stadt über architektonische Erscheinung, über die Identität als europäische Kulturstadt - in der ganzen Problematik dieser Identität als Gefängnis und Behinderung einer Entwicklung, die bis dahin nur möglichst im Abseits und unbeobachtbar vor sich gehen sollte; in die Landschaft wuchernde Vororte. Die zweite Stadt Salzburg setzt wieder auf Geschlossenheit im architektonischen Erscheinungsbild, nicht mehr im Auftrag des Fürsterzbischof, sondern demokratisch, aber in der diskursiven Klammer eines Gestaltungsbeirats, der Einzelprojekte zu einem parallelen Bild der Moderne in Salzburg zusammenfassen und, wo nicht möglich, hinbiegen sollte. Die Vorstellung, die Stadt nicht mehr räumlich zu segmentieren - der Gestaltungsbeirat befindet über alle neuen Projekte in Salzburg -, sondern ihr eine zweite zeitliche Schicht zuzuordnen, ist der grundlegend neue Ansatz. Das Wort Gestaltungsdiktatur war dabei allerdings nicht nur in der örtlichen Presse zu hören.

Das „Salzburg Projekt“, nach dem Titel einer Dokumentation, kam durch die 1982 erfolgte politische Verschiebung ins Laufen. Zum einen war ein Teil der neuen politischen Kräfte direkt aus Bürgerinitiativen, die sich vor allem dem Thema Stadt annahmen, gebildet, zum anderen stand der Bürgerliste mit dem errungenen Stadtratsposten ein fächerübergreifendes Ressort zu den Themen Verkehr, Wohnbau und Planung zur Verfügung.

Nicht das völlige Lahmlegen einer Bautätigkeit in der Stadt, wie es lange Zeit von den Bürgerinitiativen gefordert wurde, sondern ein Bauen an der Stadt (nicht in ihr) und an ihrem selbstauferlegten europäischen Kulturhauptstadtimage schien möglich. Der dafür eingesetzte, ehrenamtlich agierende, international besetzte Gestaltungsbeirat, der eingereichte Projekte, aber auch Planungsverfahren im Vorfeld unterstützend begleitete, versuchte eine Rückkoppelung an die Stadt, an die BürgerInnen, aber auch die einheimischen ArchitektInnen zu erreichen. Er sollte „als ständiger „Tatort“ Reaktionen in der Öffentlichkeit und in den politischen und städtischen Entscheidungsgremien auslösen. Die Entscheidungen werden zwangsläufig zu Impulsgebern, ob sie nun intensiv rezipiert oder mit innerem Druck ignoriert werden. Der ausgelöste Lernprozeß betrifft auch den Gestaltungsbeirat selbst, da z. B. das schnelle Reagieren auf Projekte in kurzer Abfolge, die Formulierung des Problems und einer Kritik „vom Stand weg“, ja überhaupt die notwendige Schaffung einer gemeinsamen Gesprächsbasis für alle Mitglieder nicht Selbstverständlichkeiten sind und eben auch der Übung bedürfen.“ (Friedrich Achleitner)

Der Gestaltungsbeirat erklärte die gesamte Stadt zum Planungsgebiet, in dem die einzelnen Projekte - zumeist handelte es sich um Wohnbau, darunter auch um eine Vielzahl von Stadtvillen - als Teil der gesamten Planung immer in Bezug zur Stadt und den anderen Projekten zu denken waren. Bauvorhaben wurden entsprechend ihrer Größe in Kategorien eingeteilt und mußten ab einer bestimmten Größe - schon bald nach dem Dachbodenausbau - im Gestaltungsbeirat besprochen werden. Dabei war es nicht mehr, wie sonst üblich, die Bauordnung, die zum Einsatz kam, das Bauvorhaben sollte auch in einen gesamtstädtischen Diskurs verwickelt und möglicherweise

dadurch nochmals verändert werden. Diese Beiratssitzungen waren fakultativ öffentlich angelegt, die Zeitungen füllten sich bald mit städtebaulichen und architektonischen Fragestellungen, die Diskussion über das Bild der Stadt, aber auch über Verkehrsproblematik und den Umgang mit Grünraum erhielt eine breite Öffentlichkeit.

Bei allen drei hier besprochenen Städten, Salzburg, St. Pölten, Wien, handelt es sich um Quantensprünge innerhalb der Struktur der bestehenden Stadt. Eine Art Sezession, ein Auszug aus den Grenzen der historischen Stadt. Am Beispiel St. Pölten bedeutete die Konstruktion einer Hauptstadt für Niederösterreich, des Umlands von Wien, aber auch des größten Bundeslandes (St. Pölten war ja zunächst nur eine Kandidatin für die neue Hauptstadt) in dieser Hinsicht der Auszug aus der früheren Hauptstadt Wien und aus den alten Palais, in denen die Verwaltungs- und Kulturfunktionen einer Hauptstadt untergebracht waren. Die Auflösung dieser Orte, die zwar eine finanzielle Ressource, aber keine Einheit gebildet hatten, führte zur Planung und Errichtung der neuen Verwaltungs- und Kulturbezirke in St. Pölten. So wie in Salzburg der Städtebau zunächst an architektonisch hochkarätigen Einzelgebäuden aufgehängt war, verstand man hier unter Städtebau die Übersiedlung der städtischen Kultur- und Verwaltungsfunktionen. Wirtschaft, Image, Wohnbau sollten nachziehen.

St. Pölten setzt auf die „Qualität der Urbanität“, auf die Lebens- und Arbeitsqualität in mittelgroßen überschaubaren Städten, nicht auf großstädtisches Repräsentieren - kommt aber leider nicht ganz ohne aus, schließlich soll hier den Niederösterreichern eine Hauptstadt entstehen. Die zwei neuen Bezirke, der Kultur- und der Verwaltungsbezirk, der ersten zwei Wettbewerbsstufen sind als sanfte Stadterweiterung der barocken Altstadt zum Ufer der Traisen hin gedacht.

Dieser Quantensprung, der Auszug aus der Stadt, oder ihre Sezession, entsteht in Wien vor allem in Konzepten. Ihnen zugrunde liegt der alte Wunsch, die Monozentrität und Zentralität von Wien zu brechen, etwas an diesem radialen Wachstum grundlegend zu verändern. Das Leiden an der Geschlossenheit der Innenstadt ist in Wien durch das gesamte 20. Jahrhundert virulent, an Planentwürfen wie Otto Wagners Plan der unbegrenzten Großstadt abzulesen. Es entsprach aber nie konkreten Daten über die Stadt. Das Wachstum erlebte im 20. Jahrhundert mehr Krisen als Aufbruchstimmungen.

Als vorläufig letzte Trägerrakete setzte das Wienwachstum auf die geplante, dann abgesagte EXPO. Genährt von den politischen Veränderungen im Ostblock und erhoffter wirtschaftlicher Prosperität durch eine neue Positionierung Wiens in Ost/Mittel/West-Europa, die lange Rolle als „Brückenkopf“ mit der als „Drehscheibe zwischen Ost und West“ getauscht, unterlegt mit - falsch hochgerechneten - Zahlen zum Bevölkerungswachstum, als „Daten hinter den Projekten“, schien der Sprung der Stadt Wien im großen Maßstab über die Donau zunächst in kurzer Zeit zu erreichende Realität.

Ein international und interdisziplinär besetzter Stadtentwicklungsbeirat besprach und begleitete Gesamtvorhaben und Projekte im einzelnen, diskutierte Leitbilder, entwickelte Szenarien, war gegenüber manchem Vorhaben skeptisch/kritisch, kritisierte die Bebauung Leberberg, war zwiespältig gegenüber dem Leitbild Nordbahnhof, euphorisch vor allem hinsichtlich Lainers Flugfeld Aspern.

Die Euphorie drückte sich in dem Planungsvorhaben eines neuen, flußparallelen Entwicklungsastes jenseits der Donau aus. Der Marchegger Ast sollte mehrere große Stadterweiterungsgebiete zusammenschließen, wovon das alte Flugfeld Aspern das größte und komplexeste Projekt darstellt.

Im Zuge dieser Rede entstanden schließlich die zwei spannendsten Projekte des herrschenden Wiener Stadtplanungsdiskurses: die Stadterweiterungen auf dem alten Flugfeld Aspern und auf dem WED-Gelände, nahe der Wiener UNO City. Das Rückgrat des Projektes für das Flugfeld, die Entwicklung eines hochrangigen Transportmittels für den Marchegger Ast, ist in der Schwebe und damit das gesamte Projekt in Gefahr, Makulatur zu werden. Wichtig für die Wiener Planungsrealität ist aber der Diskurs, der sich durch diese beiden Entwürfe ergeben hat.

Lainers Projekt ist ein Entwurf für den Umgang mit Stadt und mit der Zeit und der Prozeßhaftigkeit der Stadt. Wichtig ist also schon die Realisierung dieser neuen Form des Umgangs, nicht nur die des Planes. Beide Pläne, auch der Entwurf von Krischanitz/Neumann für die „Donau City“, bewegen sich „innerhalb“, z. B. innerhalb der Bauordnung, innerhalb bestehender Stadtraster, Häusertypologien, Verkehrssysteme. Das heißt, sie benötigen zur Konstruktion eines doch utopisch anmutenden Stadtbildes kein utopisches Werkzeug, keine neuen Regeln, aber von den alten eine Menge.

Der Stadtteil am Asperner Flugfeld entsteht in seiner eigenen Logik als Prozeß entlang vordefinierter Linien, Felder, Höhen, Grünräume, Verkehrsvorstellungen. Der Plan dazu definiert verschiedene Punkte des Gebietes genauer, manchmal bis ins Detail, z. B. dort, wo es sich um öffentliche Gebäude oder Orientierungspunkte

handelt, aber er läßt auch völlig freie Flächen (Aneignungsflächen) oder definiert nur eine Kante oder einen Sprung in der Gebäudehöhe entlang einer Definitionslinie. Er bestimmt Bebauungsfelder und ordnet Dichten zu und verweist auf die Verschiedenheit der Verkehrsformen, deren Trennung er sichtbar macht (z. B. durch oberirdische Garagenanlagen als Orientierungspunkte). Aber er tut das alles nicht überall. Die zunächst quer über den Plan gelegten Definitionslinien, die Sichtkorridore zu den Zeichen der Umgebung, die Bezugslinien zu den alten Flur- und Landformen schneiden einander, die Bebauungsfelder und die Grünräume und definieren so Freiflächen. Entlang diesem Plan kann an jeder Stelle gleichzeitig gebaut werden, aber möglicherweise eben auch wieder abgerissen und neu gebaut, neu überschichtet oder ausgegraben.

Die Ausführung der Bebauung am Flugfeld Aspern ist aufgeschoben oder kommt nicht, aber der Plan stellt als elaboriertes Produkt eine Plattform zum Weiterreden, ein Plateau des Städtebaudiskurses dar, ein ähnliches Modell, wie es auch Otto Wagners Plan für Wien als Großstadt war.

In dieser Hinsicht ist auch das Grundkonzept des städteplanerischen Layouts für das WED-Gelände von Adolf Krischanitz wichtig. Im Krischanitz/Neumann-Plan wird der Raster der Gründerzeit in einen Raumplan übernommen und modernisiert. Die Größe der Bauparzellen und der Prozentsatz der zu bebauenden Flächen ist vorgegeben, nicht aber die vorderen oder hinteren Baufluchtlinien und keine Erschließungsstraßen. Die Auflage besteht darin, daß ein Parzellenrand bebaut und die Bestimmungen bezüglich des Lichteinfalls eingehalten werden müssen. Das heißt, Baufluchtlinien und Freiflächen regeln sich, ausgehend vom ersten Grundstück, das bebaut wird, aneinander, von selbst. Zu jedem Zeitpunkt sollen neue Bauwerber oder Investoren dieselben offenen Bedingungen vorfinden wie die zu Anfang. Zwei Dinge kommen dazu: Der Zutritt und die Passage der privaten Grundstücke müssen durch einen öffentlichen Weg garantiert werden, so daß sich auch die Erschließung aus der Struktur der entstehenden Gebäude ergibt. Und zu diesem abstrakten Plan kommt eine tatsächliche zweite Ebene. Das Gelände liegt in einer Senke, aber die Ebene 0 wird auf der Ebene 0 der umliegenden Gebäude in ca. neun Meter Höhe weitergeführt. Die wirkliche Ebene 0 bleibt oder wird Natur, ökourbaner Raum, Straßen werden auf ihr und in einer Zwischenebene geführt, in den Untergeschossen der Häuser befinden sich Garagen. Darüber führt ein System von Brücken und hängenden Gärten für die Fußgänger. Die Besonderheit daran ist die Idee der Organisation des Öffentlichen durch das Private, entgegen der Idee des Öffentlichen im Besitz von allen. Das Öffentliche oder das Soziale ist hier ein in einem größeren Interesse zu berücksichtigendes Potential und wird so zu einer Verpflichtung für den privaten Bauherren. Mit dem Wissen, auf das Soziale - als Klientel, als Käufer, als Sicherheitssystem - angewiesen zu sein, bedingt das Private Öffentlichkeit. Konstituierend dafür ist natürlich, daß der Zutritt, den man gewährt, in einem Verhältnis zu dem Zutritt steht, den man fordert. Das Einführen der großen Zahl, der Masse von Menschen, in dieses System zerstört diese Verpflichtung meistens sofort, aber an eine große Zahl von Menschen, die sich hier einfach nur aufhalten, ist bei der Zweiten Wiener City ohnehin nicht gedacht. Die Planung gleicht in der Konzeption einem großen MXD-Komplex mit dessen inneren Sicherheitssystemen und „Indoor Natures“.

Das Nordbahnhofareal, also der ehemalige, schon lange nicht mehr verwendete Nordbahnhof ist über die Jahrzehnte, durch das Wachstum Wiens in den Norden, zur größten innerstädtischen Baulandreserve geworden. Das und seine Lage an der neuen Wiener Entwicklungsachse U1 Nord, die Achse, die Stephansdom und Zweite Wiener City verbindet und weiter in den Norden führt, haben es ins Zentrum der Aufmerksamkeit der Stadtplanung rücken lassen. Zunächst als Fläche für die EXPO im Gespräch - diese Nutzung kam (auch) nicht zustande, weil der Bodeneigentümer, die Bahn, den Verkauf verzögerte (das ist für die jetzige Planung ebenfalls ein Problem) -, wurden im Zuge des 21. Wiener Architekturseminars Ideen für das Areal gesucht. In einem Gutachterverfahren wurden schließlich zwei städtebauliche Entwürfe (von Heinz Tesar und Boris Podrecca) zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Der Entwurf konzentriert sich um einen in der ersten Bauphase zu errichtenden Stadtpark, um den auch Infrastruktureinrichtungen angesiedelt sind (Schulen, Kindergarten). Die Bebauung selbst erfolgt in hoher Dichte, entsprechend der erwünschten Urbanität in einem Blockraster, der sich an der Größe der gründerzeitlichen Raster orientiert. Das Projekt soll in mehreren Stufen bebaut werden - das macht das ganze Bauvorhaben schwierig. Während die ersten großen Firmensitze (von Wilhelm Holzbauer) als „Frontdoor Offices“, ohne Publikumsverkehr, an der Kante des Gebietes zur Stadt bereits entstanden sind, wird das Umfeld für die zukünftigen Bewohner auf Jahrzehnte hinaus eine Baustelle sein. Der Plan sieht denn auch große Freihalteflächen (z. B. in den unteren Geschossen) für spätere Geschäftsansiedelungen, die in der ersten Zeit wohl kaum erfolgen werden, vor. Auch der Nordbahnhof gilt als Stadterweiterung, also Städtebau, nicht Wohnbau, mit ausgewiesenen Gewerbebezonen und Nutzungsmischungen, z. B. über die einzelnen Etagen. Dennoch zeigt sich gerade am Nordbahnhof, wie schnell städtebauliche Utopien (Stadt der Zukunft, Radfahrerstadt, Stadt am Wasser, Ökostadt waren alles Namen, die für die Nordbahnhofbebauung lanciert wurden) im Pragmatismus des Zumindest-keine-groben-Fehler-Machens aufgehen.

Der Wunsch oder die Behauptung einer grundsätzlichen Verschiebung des Stadtbaudiskurses aus den Stadtteilplanungen der letzten Jahre vergißt, daß diese großen Projekte in der Realität der Stadt eine Seltenheit darstellen. Der wichtigere Zugriff des Stadtbaus erfolgt meistens in einer Fülle von kleinen Eingriffen, die im Städtebau nicht hierarchisch unter oder hinter die Diskussion eines Stadtteils zu stellen sind. Die angeführten Beispiele erscheinen ja auch deshalb bemerkenswert, weil sie ein Feld für einen weiteren Umgang mit der Stadt als verschiedene historische Schichtungen gesellschaftlicher Wünsche auf tun. Der Moderne ist das zu wünschen, insofern als die Zeichen/Spuren der Moderne in der Stadt noch zu entscheiden sind. Werden die großen Projekte in 100 Jahren so funktionieren, wie die historische Stadt in Bezug auf die Eingriffe jetzt? Lassen sie sich überformen, nachverdichten, ausgraben?

[Erschienen im Oktober 1995, Verlag: Prestel, München - New York, Herausgeber: Architektur Zentrum Wien / Deutsches Architektur Museum, Frankfurt a.Main]

teilen auf

Für den Beitrag verantwortlich: newroom

AnsprechpartnerIn für diese Seite: [nextroom](#)

Lindengasse 56/2/20
1070 Wien / Österreich

T+43 (1) 523 32 12 13
F+43 (1) 523 32 12 22
office@nextroom.at

[Profil](#)
[Projektpartner](#)
[Kooperationen](#)
[Werbung](#)
[Impressum](#)
[Datenschutzerklärung](#)
[Newsletter](#)
[Mobil](#)

Datenbank Statistik
15315 Projekte (+-5)
27966 Artikel (+89)
113285 Abbildungen (+289)
6109 Publikationen (+21)
14618 Events (+89)

follow us

-
-