

# TRANS[form]DANUBIEN

Eine urbane Metamorphologie der Wiener Stadtplanung  
anhand der Entwicklungsdynamik Wiens links der Donau

TRANS[form]DANUBIEN

Eine urbane Metamorphologie der Wiener Stadtplanung  
anhand der Entwicklungsdynamik Wiens links der Donau  
Abschlussbericht zum Forschungsprojekt



Verfasser\*innen

Johannes Suitner  
Astrid Krisch  
Florian Pühringer

Department für  
Raumplanung

© 2018

Eine Wissenschaftskooperation mit  
der MA 18 – Stadtentwicklung und  
Stadtplanung der Stadt Wien



Dieses Forschungsprojekt wird durch  
eine Förderung der MA 7 – Kulturab-  
teilung der Stadt Wien ermöglicht.



Unser Dank gilt

dem Projektbeirat von TRANS[form]DANUBIEN, bestehend aus Erich Raith, Werner Michael Schwarz, Andreas Trisko und Andreas Weigl für die konstruktive inhaltliche Beratung, Rudolf Giffinger für die Unterstützung bei Konzeption und Durchführung der Forschungsarbeit, den Mitarbeiter\*innen der MA 21 für die unbürokratische Führung durch den Archivdschungel, sowie Peter Eigner, Mathis Falter, Johannes Gielge, Hubert Lehner, Walter Matznetter und Armin Oblin für den inspirierenden und kritischen Austausch zum Thema. Ihr Bemühen hat wesentlich zum Gelingen dieses Projekts beigetragen.

## INHALTSVERZEICHNIS

TRANS[form]DANUBIEN: Das Projekt .....	1
Das Forschungskonzept .....	5
Der Wiener Entwicklungspfad .....	13
Wien. Eine Stadtplanungsgeschichte .....	23
Stadtentwicklung & Stadtplanung links der Donau .....	41
Urbane Metamorphologien links der Donau .....	57
Wissensproduktion & Wissensvermittlung .....	73
Schluss .....	81
Literatur .....	87
Abbildungsverzeichnis .....	93
Verzeichnis der Fachgespräche .....	95



**Das Projekt**

## DAS FORSCHUNGSPROJEKT

### ≡ PROJEKTRAHMEN

TRANS[form]DANUBIEN ist ein Forschungsprojekt des Departments für Raumplanung der TU Wien, das sich von August 2016 bis Februar 2018 dem baulichen Wandel Transdanubiens, also Wien links der Donau, gewidmet hat. Das Projekt entsprang einer Wissenschaftskooperation zwischen dem Fachbereich Stadt- und Regionalforschung der TU Wien (SRF) und der Stadtentwicklungsabteilung der Stadt Wien (MA18). Das Ansinnen der MA18, Orthofotos zur digitalen Veranschaulichung und interaktiven Vermittlung von Stadtentwicklungsprozessen zu nutzen, wurde mit dem wissenschaftlichen Anspruch des SRF, diesen Wandel in einen stadtentwicklungspolitischen und planungshistorischen Kontext zu setzen, kombiniert. Die Förderung durch die Kulturabteilung der Stadt Wien (MA7) hat schließlich eine Umsetzung im Rahmen eines Forschungsprojekts an der TU Wien ermöglicht.

### ≡ PROJEKTZIELE

Das Projekt verfolgt zwei Ziele: Grundlagenforschung zu den Zusammenhängen zwischen Stadtentwicklungspfad, Stadtplanung und lokaler Transformation, sowie die interaktive Wissensvermittlung urbaner Transformationsprozesse mithilfe digitaler Orthofotos. Ersteres wird mittels theoriegeleitetem Forschungsansatz erreicht, in dessen Zentrum die systematische Aufarbeitung der Wiener Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte und drei exemplarische Analysen lokaler Transformationsprozesse des Wiener Nordostens stehen. Letzteres wird im Rahmen des Projekts

über eine digitale Ausstellung – die Projektwebsite lidovienna.at – realisiert. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Forschungsergebnisse und den Prozess der digitalen Wissensvermittlung via Website.

### ≡ URBANE METAMORPHOLOGIEN

Den Veränderungsprozess der Stadt als Teil eines gesellschaftspolitischen, ökonomischen, technologischen und insbesondere eines planerischen Wandels zu verstehen ist ein Ziel des Projekts und findet Ausdruck im Untertitel. „Metamorphologie“ ist ein aus anderen Disziplinen entlehnter Begriff, der einerseits in der Biologie die entwicklungsgeschichtliche Veränderung eines lebendigen Organismus (hier: Stadt) nachzeichnet und andererseits in der Kunsttheorie die temporale Veränderung bestimmter Muster (hier: die gebaute Stadt als Ausdruck bestimmter stadtplanerischer Idealvorstellungen) beschreibt (vgl. Goppold 1999). Im vorliegenden Fall beschreibt urbane Metamorphologie also den Anspruch den Transformationsprozess der Stadt Wien anhand der materialisierten Strukturen und Artefakte, sprich der am Luftbild sichtbaren Veränderung, zu lesen und zu explorieren.

### ≡ DEN WIENER NORDOSTEN IM BLICK

Die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt bilden gemeinsam eines der dynamischsten Gebiete Wiens. Links der Donau zeigt sich die

bauliche Veränderung zwischen Krieg, Aufschwung, Krise und Re-Urbanisierung besonders eindrucksvoll. Auch die wechselnden Planungsideale der jüngeren Stadtgeschichte werden kaum woanders in der Stadt so gut sichtbar wie hier. Es ist zudem ein Anliegen des Projekts, eines der bislang wenig beforschten Gebiete der Stadt genauer unter die Lupe zu nehmen, um der Bedeutung des Stadtteils Genüge zu tun.

### ≡ WARUM NICHT „TRANSDANUBIEN“?

Gelernte Wiener\*innen erkennen in der Donau eine innere Grenze, die die Stadt in ein Cisdanubien (die „Altstadt“ am rechten Donauufer) und ein Transdanubien (die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt am linken Flussufer) teilt. Der Begriff Transdanubien suggeriert aber, dass das „echte“ Wien am rechten Donauufer liegt und die auf der anderen Flussseite liegenden Bezirke gar nicht zur Stadt gehören. Das Projekt spricht deshalb gezielt von Wien links der Donau, weil es die Bedeutung des Stroms als historische Trennlinie in der Wiener Stadtentwicklungsgeschichte zwar anerkennt, aber explizit darauf verweisen will, dass das „Othering“, die Unterscheidung zwischen „Hier“ und „Dort“, nicht mehr adäquat ist. Deshalb wird der Begriff Transdanubien höchstens aus stilistischen Gründen – zur Vermeidung von Wortwiederholungen – synonym für Nordosten der Stadt, Floridsdorf und Donaustadt, oder Wien links der Donau verwendet.



**Das Forschungskonzept**

„ Eine intensivere Auseinandersetzung  
[...] müsste die – sich teilweise kontinuierlich, teilweise in Brüchen  
vollziehenden – Veränderungen im urbanen und räumlichen  
Wertsystem analysieren. Dies würde nicht nur zu einer wissen-  
schaftlich fundierteren Geschichte der Planung und ihrer langfris-  
tig wirksamen Ergebnisse beitragen, sondern auch eine bessere  
Abschätzung ihrer Weiterentwicklung ermöglichen.“

Gottfried Pirhofer & Kurt Stimmer (2007): „Pläne für Wien“, S.180

## EINFÜHRUNG: SICH DEM BAULICHEN WANDEL DER STADT NÄHERN

**TRANS[form]DANUBIEN** versteht Stadtentwicklung sowohl als von gewissen Vorbedingungen abhängige Veränderung der gebauten Umwelt, als auch als geistige Konstruktionsleistung auf gesellschaftlicher und politischer Ebene, die diese bauliche Veränderung mit Sinn erfüllt und den Wandel der Stadt damit beeinflusst. Im Sinn eines entwicklungstheoretisch fundierten Raum- und Planungsverständnisses, das sich als kontextgebunden sieht, bedarf es jedoch einer Einbettung des Prozesses baulicher Veränderungen Wiens in den historischen Kontext der jeweiligen Rahmenbedingungen – wirtschaftlich, gesellschaftlich, technologisch und planungspolitisch. Das erscheint für die Frage wichtig, welche äußeren Einflüsse entscheidend für die Materialisierung sichtbarer Stadttransformation sind und eine Rolle für die unterschiedliche Dynamik in der Umsetzung von Planungsvorhaben spielen. Dabei können sowohl Fragen der technischen Umsetzbarkeit und der sozialen und ökonomischen Verträglichkeit in den Vordergrund treten, wie auch planungs- und gesellschaftspolitische Traditionen und Erwartungshaltungen, die prägend für den entsprechenden Wiener Geschichtsabschnitt sind. Es sollen daher auch weiterführende Einflussgrößen auf die Wiener Stadtentwicklung und relevante Zusammenhänge zwischen Kontext und Projekt verdeutlicht werden, die die Wichtigkeit von Stadtplanung und die Wirksamkeit dieser Faktoren kommunizieren. Das zugrunde gelegte theoretische Konzept für diesen Zugang wird im Folgenden genauer eingeführt.

In der Tradition der Raumplanung ist die Kenntnis räumlicher Gegebenheiten und bedingender Entwicklungskontexte Grundlage fundierter Planungsentscheidungen. Ungeachtet divergierender wissenschaftstheoretischer Positionen herrscht Einigkeit darüber, dass die Umsetzung raumrelevanter Entwicklungsziele nur auf Basis raumsensibler Analysen erfolgen kann (vgl. etwa Lendi 1988). Entsprechend zentral ist das Wissen um die Beschaffenheit des Raums auch heute noch in problemzentrierten Forschungs- und planungspraktischen Ansätzen. So wird versucht urbane Räume einerseits in ihrer Charakteristik und Wandlung zu beschreiben (deskriptiv), andererseits auch die weniger offensichtlichen Einflussgrößen „dahinter“ zu erkennen, um Erklärungsansätze für diese Merkmale und ihre Veränderung abzuleiten (explanativ). Beratende Forschung und Planungspraxis setzen darauf einen zusätzlichen Stein, indem sie – vordergründig wertfrei oder auch explizit politisch – erkannte Umstände den eigens formulierten Entwicklungszielen gegenüberstellen und daraus Konzepte für eine gezielte Veränderung räumlicher Strukturen oder räumlichen Handelns entwickeln (normativ). (vgl. Suitner & Plank 2016)

Noch nicht aufgelöst wird dabei der Unterschied zwischen Struktur und Entwicklung als Untersuchungsdimension. Lange Zeit haben wissenschaftliche Erkenntnisse und Planungsentscheidungen über den Raum auf eindimensionalen Bewertungen der räumlichen Struktur, quasi Analysen des Status Quo, beruht. Die historische Bedingtheit dieses „Stands der Dinge“ wurde dabei weitgehend ignoriert. Folglich waren derartige Konzepte selten von Erfolg gekrönt, sondern mussten sich im Gegenteil eingestehen, dass geschichts- und kontextblinde Planung stets weniger wirkmächtig sein würde als lokale Entwicklungspfade (vgl. Sorensen 2015). Entsprechend hat sich in Theorie und Praxis mittlerweile die Auseinandersetzung sowohl mit Struktur, als auch mit Entwicklung, mit Gestalt und Wandel, Raum und Zeit als ebenbürtige Dimensionen der Analyse und Entwicklung von Raum etabliert – sei es der Wandel städtischer Strukturen, die Veränderung von Nutzungen und Nutzbarkeiten des Raums, die Reorganisation funktionaler Beziehungen zwischen einzelnen Orten, oder auch die stete Neuinterpretation immaterieller Bedeutungszuweisungen. Sie alle müssen als Prozesse betrachtet werden, die sowohl auf der Besonderheit lokaler räumlich-struktureller, politisch-ökonomischer und gesellschaftlicher Bedingungen aufbauen, als auch in Fortführung einer historischen Entwicklungslinie stehen. Zugleich spannend ist dabei, wann und wie Prozesse entstehen, denen es gelingt, mit diesen Struktur- und Entwicklungsbedingungen zu brechen (vgl. Moulaert et al. 2016).

TRANS[form]DANUBIEN greift diese Aspekte bei der Beschreibung und Analyse des baulichen Wandels auf. Räumliche Gegebenheiten, bedingende Kontexte und lokale Entwicklungspfade werden als Rahmen einer Auseinandersetzung mit dem Urbanisierungsprozess Wiens betrachtet und bilden die Grundlage der Untersuchung. Das Projekt verfolgt einen explorativen Ansatz, thematisiert also das Wechselspiel zwischen eindeutig sichtbaren urbanen Phänomenen (hier: die bauliche Veränderung ausgewählter transdanubischer Stadtgebiete) und den verborgenen Einflussfaktoren auf diese bauliche Veränderung. Die Stadtplanung und ihre normativen Entwicklungsvorstellungen sind darin von essentieller Bedeutung. TRANS[form]DANUBIEN interpretiert Planung daher auch als Politikbereich, der aufgrund seines Instrumentariums, seiner institutionellen Einbettung und Deutungshoheit über urbane Zukünfte als besonders wirkmächtig in Bezug auf den baulichen Wandel der Stadt einzustufen ist – insbesondere im Wiener Kontext (vgl. Csendes & Opll 2006; Pirhofer & Stimmer 2007). Folglich ist „die Planung“ als Analyse-kategorie auch genauer unter die Lupe zu nehmen. Wie jedoch auch die Stadtplanung selbst in ihrem Webauftritt deutlich macht, ist Planung eine wichtige, aber sicherlich nicht die einzige Einflussgröße auf eine sich verändernde Stadt: „In der öffentlichen Meinung und Wahrnehmung liegt häufig ein Kurzschluss zwischen Planung und realer Stadtentwicklung vor. Stadtentwicklung resultiert in Wirklichkeit aus verschiedenen Kräften. Planung ist nur eine von ihnen, wenn-

gleich eine sehr wichtige.“ (Stadt Wien 2015) Als entsprechend bedeutsam erweisen sich daher die anderen rahmenbildenden Faktoren, die dazu führen, dass sich der Stadtraum um uns herum verändert – in seiner Wahrnehmung, seiner Nutzung und, für dieses Projekt im Besonderen, seiner sichtbaren baulichen Gestalt. Als wichtige derartige Faktoren werden folgende drei Dimensionen hervorgehoben (vgl. Abb. 1):

**Das herrschende politisch-ökonomische Regime** mit seinen im jeweiligen territorialen und historischen Kontext spezifisch ausgeprägten Marktmechanismen und Steuerungsansätzen, den charakteristischen Regulations- und Akkumulationsweisen, strukturellen territorialen Gegebenheiten und maßstabsübergreifenden Verflechtungen, sowie dessen Transformation (vgl. Jessop 1993 bzw. Novy 2011 mit explizitem Fokus auf Wien).

**Die Sozioökonomie**, d.h. die Gesellschaftsordnung und die spezifischen soziokulturellen Veränderungen einer lokalen urbanen Gesellschaft über die Zeit – angefangen bei Bevölkerungsentwicklung und Migrationstendenzen, über Wohlstand und Haushaltsstruktur, bis hin zu Lebensstilen und Bildungsstand, sowie deren räumlich unterschiedliche Ausprägung und Veränderung (vgl. u.a. Albrechts & Mandelbaum 2005).

**Sozialer und technologischer Wandel** im urbanen Umfeld, also Innovation im weitesten Sinn, sprich, die Entstehung und Etablierung neuer gesellschaftlicher Handlungs- und Verhaltensweisen und gesellschaftlicher Organisation, sowie die Einführung und Durchsetzung bestimmter Technologien im urbanen Alltag, wobei besonderes Augenmerk auf die Kombination technischer und sozialer Innovation zu legen ist (vgl. Fischer & Fröhlich 2001; Zentrum für Soziale Innovation 2011).

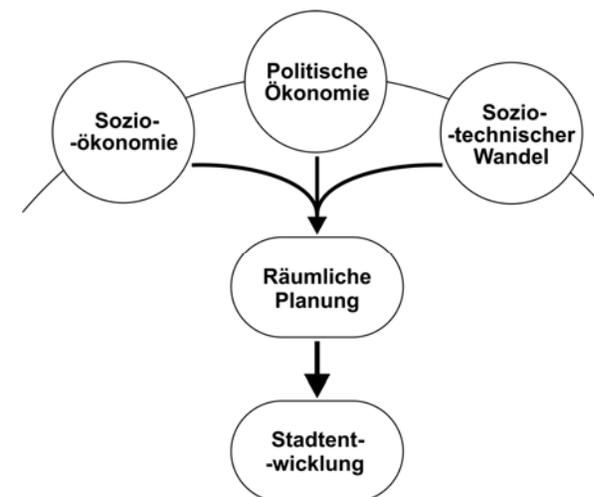


Abb. 1: Vereinfachtes Analysekonzept in TRANS[form]DANUBIEN

Diese ersten Ausführungen münden in einem simplen 3-Ebenen-Modell: Die Basis bildet der zuvor erwähnte Entwicklungskontext, der den Rahmen für jegliche Veränderung des Städtischen setzt. Darin entfaltet sich eine lokal spezifische Stadtplanung, die sich mit Fortlauf der Entwicklung auch selbst einem Wandel unterzieht, was Ausdruck in einer distinktiven Planungsgeschichte findet. Erst dann folgt auf der dritten Ebene die bauliche Form – die Stadtgestalt – und ihre Veränderung über die Zeit.

Natürlich bedarf dieses erste Modell einer deutlichen Ausdifferenzierung. So würde mit der momentanen Darstellung signalisiert, dass jeglicher urbane Wandel durch eine lokale Planung zumindest „vermittelt“, wenn nicht sogar explizit initiiert wird. Dies misst jedoch, wie zuvor angedeutet, der Planung eine sicherlich zu einflussreiche Position in den komplexen und vielschichtigen Entscheidungsprozessen städtischer Gesellschaften bei und ignoriert gleichzeitig die direkte Einflussnahme anderer Politikbereiche und Entwicklungskontexte. Ebenso bliebe in einer derartigen Konzeption jeglicher politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Kontext eine abstrakte, unbeeinflussbare Größe. Daraus würde folgen, dass sich Städte und ihre planungspolitischen Akteur\*innen in all ihren Entwicklungsbestrebungen dem von außen determinierten Rahmen nur unterordnen könnten. Endogene Entwicklung, Krisenbewältigung oder Modelle alternativer Politik wären somit unmögliche Szenarien.

In diesem Sinn widmen sich die folgenden Ausführungen ausgewählten raum- und planungstheoretischen Überlegungen, anhand derer eine differenziertere Betrachtung der Variablen „urbaner Wandel“ und „Stadtplanung“, sowie ihrer Interaktionen möglich wird. Den Schluss bildet entsprechend eine komplexere Darstellung des theoretischen Modells, das der Forschungsarbeit zugrunde gelegt wird.

## RAUMTHEORIE: DIE UNTERSCHIEDLICHEN DIMENSIONEN DES RAUMS ALS BASIS

Wenn von baulichem Wandel die Rede ist, wird Raum zur wesentlichen Kategorie wissenschaftlicher Auseinandersetzung, der einer ebenso differenzierten Betrachtung bedarf wie das weite Feld der Planung. Es ist also naheliegend, an dieser Stelle kurz auf die mit der Beschreibung und Theoretisierung von Raum in seinen unterschiedlichen Dimensionen besonders befasste Raumtheorie zu verweisen. Eine Vielzahl an Urbanist\*innen, Planungstheoretiker\*innen und anderen Sozial- und Geisteswissenschaftler\*innen befasst sich seit Langem intensiv mit dem Raum als wissenschafts- und erkenntnistheoretische Kategorie (vgl. Günzel & Dünne 2013). Für die Planungswissenschaften ergibt sich daraus eine

große Vielfalt und gleichzeitige Unüberblickbarkeit an Theorien. Breckner (2014) etwa fasst die vier in den deutschsprachigen Planungswissenschaften aktuell vorherrschenden Auseinandersetzungen mit Raum grob als materielle, soziale, symbolische und regulative Dimension zusammen. Wie sie jedoch sogleich anführt, ist eine derartige Zuspitzung immer auch eine Frage der planerischen Schule und disziplinären Herkunft der Raumwissenschaftler\*innen selbst. Entsprechend versucht sich auch das theoretische Verständnis dieses Projekts zwischen systematisch aufgearbeiteter Raumtheorie, „Wiener Schule“ der Planung und spezifischen Anforderungen bezüglich des Forschungsobjekts einzuordnen. Wenngleich TRANS[form]DANUBIEN mit Blick auf den baulichen Wandel der Stadt die physisch-materielle Dimension in den Vordergrund rückt, dürfen eine Reihe anderer Aspekte hinsichtlich ihres Einflusses auf Veränderungen der gebauten Umwelt nicht ignoriert werden. Daher werden in Folge die vier raumtheoretischen Betrachtungsebenen kurz eingeführt, die im Projekt als Perspektiven auf den baulichen Wandel der Stadt herangezogen werden müssen (vgl. Abb. 2).

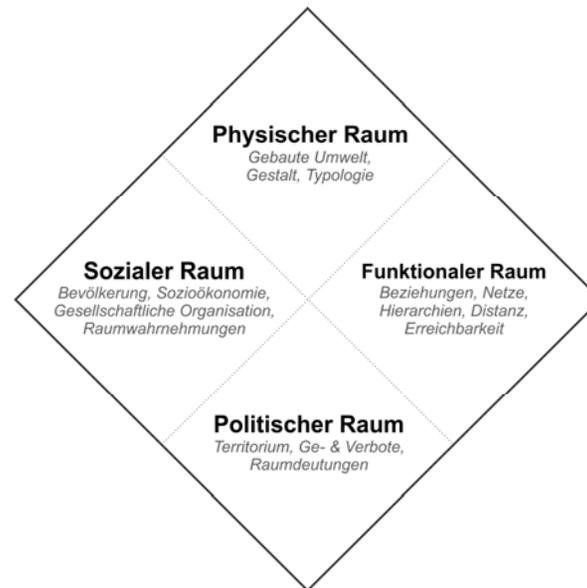


Abb. 2: Raumtheoretisch abgeleitete Dimensionen städtischen Wandels

Ihren Ursprung nimmt die raumtheoretische Debatte mit der anbrechenden Moderne bei Newton, Kant und Leibniz. Raum wird zum Objekt naturwissenschaftlicher Auseinandersetzung und im mathematischen Sinn als dreidimensionaler „Container“ hinsichtlich der ihm eingeschriebenen Dinge untersucht. (vgl. Regenbogen & Meyer 2013; Davoudi & Strange 2009) Diese, rein auf die physische Dimension sichtbarer und naturwissenschaftlich mess-

barer Aspekte wie Größe des Raums oder Anzahl von Objekten „im Raum“ konzentrierte Sichtweise hat nicht nur zur Zeit ihrer Entstehung großen Wert für die herrschende Klasse, um Kenntnis über die Verfasstheit ihrer Territorien zu erlangen. Auch heute noch bauen räumliche Statistik (etwa zur Bevölkerungszählung nach Verwaltungsgebieten) und wesentliche Kenngrößen städtischen Raums (z.B. bauliche Dichte und GFZ) auf dem Newton'schen und Kant'schen Konzept absoluten Raums auf. Die Physis des Stadtraums im Sinne seiner faktischen baulichen Gestalt (z.B. der Straßenquerschnitt oder das Gebäude-Ensemble) wird somit zur ersten und vordergründig wichtigsten Betrachtungsebene. Über die Zeit lässt sich in ihr der bauliche Wandel ablesen und hinsichtlich visueller Merkmale wie Anzahl und Größe, Anordnung und Typologie beschreiben.

Das immaterielle funktionale Beziehungsgeflecht zwischen Orten und Objekten, das sich an Leibniz' relationalem Raumverständnis orientiert, stellt eine ebenso zu berücksichtigende Kategorie des Raums dar. Relationen sind insofern besonders bedeutend, als sie sich etwa in technischen und Verkehrsinfrastrukturen auch baulich manifestieren. So ist z.B. das Netzwerk an Schieneninfrastruktur baulich manifester Ausdruck von Beziehungen zwischen verschiedenen Orten und Knotenpunkten. Gleichzeitig umfasst diese Betrachtungsebene auch eine Reihe nicht-physischer Relationen wie etwa Pendlerbeziehungen und den Austausch von Gütern (vgl. Graham & Healey 1999). Ihr Einfluss auf den baulichen Wandel bleibt jedoch uneingeschränkt relevant für die Analyse physischer Stadttransformation. Somit können stadtplanerisch zentrale Fragen bezüglich Distanz und Erreichbarkeit in einer eigenen Dimension thematisiert werden, wenn es etwa darum geht, die Bedeutung von Beziehungen und Nicht-Beziehungen zwischen Orten der Stadt für planerische Entscheidungen nachzuvollziehen.

Darüber hinaus erscheint auch die ebenso materielle Dimension sozialen Raums wichtig. Sie mag zwar von weniger offensichtlicher Relevanz für die Veränderung des physischen Stadtraums sein, bildet jedoch seit den 1960ern in Planungswissenschaft und -praxis eine wertvolle Kategorie. Zum einen wird die seit mehr als drei Jahrhunderten unangefochtene Denkweise eines „a priori“ gegebenen Raums zugunsten einer Vorstellung von Raum als gesellschaftliches Produkt weitgehend aufgegeben. So setzt sich vermehrt die Vorstellung durch, dass erst das menschliche Tun Raum als in bestimmter Weise nutzbar festlegt und ihn zum mit Sinn behafteten Ort macht. Damit in Verbindung wird zum anderen deutlich, dass soziale Bezugs- und Handlungsräume ebenso wie die Raumwahrnehmung individuell unterschiedlich, lebensstil- und identitätsabhängig sind. (vgl. Schmid 2008; Dangschat 2014) So kann ein- und derselbe öffentliche Platz in den Mental Maps der Bürger\*innen ganz unterschiedlich assoziiert sein. Bestimmte Nutzungsmuster oder auch die Nicht-Nutzung von Raum kann dabei mittel- bis langfristig eine (planungspolitisch induzierte)

bauliche Veränderung bewirken und somit auf den physischen Stadtraum wirken. Räumliches Handeln, die Organisation von Gesellschaft unter speziellen räumlichen Bedingungen und Raumwahrnehmung werden somit zu wichtigen Faktoren städtischen Wandels (vgl. Schmid 2008; Kipfer 2008). Der soziale Raum bildet deshalb die dritte Ebene eines differenzierten Raumverständnisses in TRANS[form]DANUBIEN. Wenngleich sich diese Kategorie in Orthofotos nicht direkt widerspiegeln mag, so ist sie im Hintergrund eine wesentliche Größe zur Vervollständigung des Narrativs historischer Urbanisierungs- und Transformationsprozesse und ein möglicher Erklärungsansatz für persistente und transiente bauliche Strukturen der Stadt.

Schließlich muss die politische Dimension des Raums eingeführt werden. In ihr vereint sich nicht nur die Summe an Ge- und Verbots der Raumnutzung, die innerhalb wie auch außerhalb der Planung liegen können (etwa Eigentums- und Verwertungsrechte an Grund und Boden, Hoheitsgebiete und Grenzziehungen), sondern auch der (öffentliche) Diskurs um den Raum, die darin erzeugten „Raumbilder“, also Symboliken und Images, und die diversen Bedeutungszuweisungen (vgl. Suitner 2015a, 2017). Sie alle sind insofern wirkmächtig, als sie auf die soziale Dimension sehr direkt wirken können (etwa durch die stetige Erzählung von „guten“ und „schlechten“ Stadtvierteln und die dadurch hervorgerufene Stigmatisierung von Bewohner\*innen) und auf lange Sicht Einfluss auf die bauliche Dimension der Stadt haben können (ebd.). Die politische Dimension des Raums ist auch jene, die in der unmittelbarsten Beziehung zur Planung steht – an der sich Raumentwicklung und Stadtplanung überschneiden – zumal Letztere ja selbst durch Nutzungskonzepte, räumliche Leitbilder, Zukunftsvisionen und Strategien Bedeutungszuweisungen vornimmt (vgl. Helbrecht 1993; Schneider 1997). Der Anspruch der Planung, damit einem öffentlichen Interesse Ausdruck zu verleihen und Teil eines demokratisch legitimierten Steuerungsprozesses zu sein, gilt jedoch für die machtdurchzogene und interessensgeleitete Dimension politischen Raums nicht zwingend (vgl. Glasze & Wullweber 2014). Als Kategorie zur Beschreibung stadträumlicher Veränderung ist sie jedenfalls unumgänglich.

Damit sind die vier Dimensionen städtischen Wandels – physisch, funktional, sozial, politisch – komplettiert. Wie eingangs erläutert, ist darin die Dualität von Struktur und Entwicklung jedoch noch nicht explizit unterschieden. Die vier Betrachtungsebenen des Raums, so ist es schon angeklungen, sind als gesellschaftlicher Prozess zu verstehen. Räume sind nicht mehr statische Container, sondern mit Bedeutung erfüllte, historisch, kulturell und politisch aufgeladene Orte, deren Konstitution, Wahrnehmung und Veränderung erst durch soziales Handeln und Interagieren entsteht (vgl. Soja 2008; Cresswell 2004). Entsprechend muss einer Aufarbeitung des stadtplanerischen Einflusses auf die bauliche Veränderung der Stadt die zeitliche Dimension als Komponente hinzugefügt wer-

den. Diese „Raum-Zeit“ erlaubt mehrere Dinge. Erstens wird es damit überhaupt erst möglich, Raum empirisch als einen Prozess zu beleuchten. Zweitens wird damit der zuvor angesprochenen historischen Bedingtheit heutiger Strukturen Rechnung getragen und auf die Bedeutung der Vergangenheit für gegenwärtige Zustände und potentielle künftige Entwicklungen hingewiesen. Und drittens kann der Faktor Zeit als Erklärungsgrundlage für die unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten von Stadt und Raum dienen.

Crang (2008) spricht in diesem Zusammenhang etwa von Timescapes, die aus Zeit, Raum und Materie bestehen und damit sowohl Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft im gleichen Augenblick und anhand des gleichen Raumausschnitts oder Artefakts abbilden (vgl. Abb. 3). Damit wird noch mehr als zuvor das prozesshafte Verständnis von Raum als Ausdruck unterschiedlicher Entwicklungsdynamiken in unseren Städten verdeutlicht.

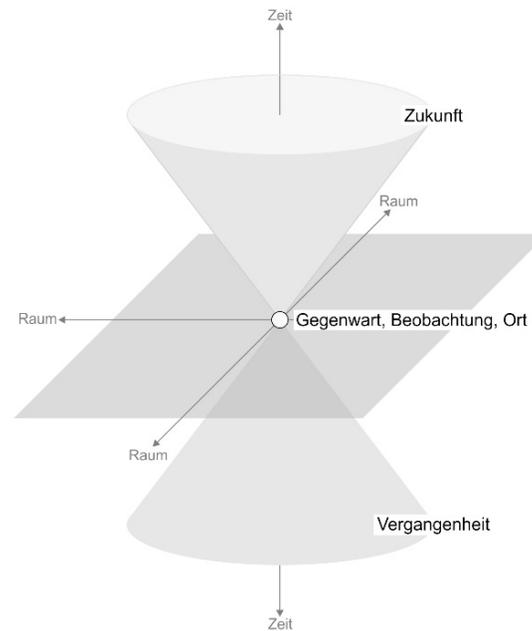


Abb. 3: Relationaler Raum nach Harvey (1990), Crang (2008)

Dieses sogenannte „relationale“ Verständnis von Raum erlaubt es uns, ein- und dieselbe Stadt als eine Summe von sich überlagernden Teilsystemen zu verstehen, die sich unter jeweils unterschiedlichen raumzeitlichen Bedingungen entwickeln. Manche sind verfestigt, andere agil oder flüchtig. So lassen sich im urbanen Raum Träger von dynamischen Wandlungsprozessen unterscheiden, persistente von transienten Strukturen. Diese unterschiedli-

chen Dynamiken ermöglichen – eingebettet in ein differenziertes raum- und planungstheoretisches Forschungskonzept – die Erklärung des baulichen Wandels zu bestimmten Zeiten an bestimmten Orten der Stadt. Sie in Beziehung zu setzen mit einem mehrdimensionalen Modell von Planung ist der letzte Schritt in der Vervollständigung der Gleichung, die das Theoriekonzept zu TRANS[form]DANUBIEN bildet.

## PLANUNGSTHEORIE: EINE DIFFERENZIERTE BETRACHTUNG RÄUMLICHER PLANUNG

Erste gedankliche Assoziationen zu räumlicher Planung mögen abstrakter oder sehr konkreter Natur sein. Die Einen haben Definitionen im Sinn, etwa dass Planung ein Politikbereich ist, dessen Ansinnen in der räumlichen Ordnung gesellschaftlicher Entwicklung unter Einhaltung gesetzlicher und demokratischer Grundregeln liegt. Die Anderen denken womöglich an einen realen Planungsprozess, etwa die Masterplanung zur Seestadt Aspern, den Beteiligungsprozess zum Entwicklungsgebiet Donauefeld, oder den Diskussionsprozess in Vorbereitung des STEP 2025. Diese Gedanken sind Ausschnitt einer sehr vielfältigen und nicht endgültig festzulegenden Definition von Planung. Gründe dafür liegen einerseits in der Menge an wissenschaftstheoretisch und ideologisch unterschiedlich fundierten Haltungen bezüglich Aufgabe und Ziel räumlicher Planung (vgl. Suitner & Plank 2016), im lokal spezifischen Kontext distinktiver Planungskulturen (vgl. Othengrafen 2012), sowie der Tatsache, dass sich Planung mit den gesellschaftlichen Herausforderungen verändert (vgl. Schneider 1997). Trotzdem ist eine fixierte Arbeitsdefinition für die Analyse von Planung im Kontext der Wiener Stadtentwicklung nötig. Wenden wir uns den Planungstheoretiker\*innen zu, die sich mit dem Wesen der Disziplin in Theorie und Praxis auseinandersetzen, lassen sich zentrale Aspekte für eine Beschreibung und Analyse der Stadtplanung herausdestillieren.

Nach Lendi (1988) ist Raumplanung eine öffentliche, an gesetzliche Rahmenbedingungen gebundene Aufgabe, die mittels (teils rechtlich) festgelegter Instrumente politische Entscheidungen vorbereitet. Sie tut dies auf Basis konkreter räumlicher Problembefunde, die – fachspezifisch oder an der Schnittstelle verschiedener Fachmaterien – von Planungsexpert\*innen erkannt, beschrieben, analysiert und bewertet werden. Auf dieser Basis entstehen schließlich planerische Aussagen. Damit ist Planung sowohl wissenschaftlich fundierte Tätigkeit, Teil des politischen Prozesses, als auch institutionalisiertes gesellschaftliches Anliegen.

Aus einer anderen Perspektive beleuchtet Yiftachel (1989) das Thema, wenn er historisch unterschiedliche Typologien von Stadt-

planung untersucht. So gibt es seiner Auffassung nach drei zentrale Debatten in der Planungstheorie, anhand derer sich Planungsverständnisse unterscheiden lassen: Erstens: Was ist Planung und welche Rolle sollte sie in der Gesellschaft einnehmen? Er nennt diese die analytische Debatte, nach der sich Planungsphilosophien u.a. in marxistische und pluralistische Sichtweisen teilen. Zweitens: Was ist ein guter Plan? Was sollten vorrangige Planungsziele sein und welche Stadtmodelle werden infolgedessen favorisiert? Diese Debatte, die stadtgestalterische, umfasst das Gegensatzpaar Stadterweiterung und Stadterneuerung ebenso wie das per se nicht-räumliche Nachhaltigkeitsziel. Und drittens: Wie sollte ein idealer Planungsprozess aussehen und welcher Ansatz erlaubt dessen Implementierung am ehesten? Die damit implizierte prozessuale Debatte unterscheidet entsprechend zwischen systemischen oder inkrementellen, kommunikativen oder pragmatischen Planungsansätzen und komplettiert die typologische Unterscheidung.

In jüngeren Jahren wird – auch zwecks leichter Vermittelbarkeit der Materie – vermehrt der Versuch unternommen Planung anhand der allseits bekannten 5-W-Fragen theoretisch zu zerlegen: Was, Wie, Warum, Wer und Wann sind die Fragestellungen, die bereits zur exakten Beschreibung planerischer Projekte und Maßnahmen sowie der Entscheidungsprozesse auf dem Weg dorthin genügen (vgl. Dobrucka 2016; Weber & Crane 2012). Bei Weber & Crane (2012) etwa bildet sich diese Differenzierung im Aufbau ihres Lehrbuchs zur Stadtplanung ab. So muss für die beiden am Beginn die Frage nach dem Sinn und Zweck von Planung und ihrer gesellschaftlichen Einbettung oder Institutionalisierung stehen („Warum?“). Darüber erschließt sich nicht nur, wie Planung organisiert ist, sondern auch was de facto im rechtsstaatlichen Rahmen planbar ist und welche Zielsetzungen aus Sicht von Politik und Gesellschaft offenkundig von hoher Bedeutung sind. Dahinter steht ein Wertegerüst, das oft nur implizit lesbar, für die lokale Ausformung von Planung jedoch prägend ist. Nachhaltigkeit, Gerechtigkeit, Resilienz, Vielfalt, oder Effizienz sind nur einige der vielen allgemeinen Planungsziele und Werthaltungen, die dabei von Bedeutung sein können. Bereits danach ist das Objekt der Planung von Interesse („Was?“). Geht es um ein auf eine Bauparzelle begrenztes Wohnbauprojekt oder einen Masterplan zur Quartiersentwicklung? Beschränkt sich die Planung auf einen Politikbereich – etwa Verkehrsinfrastruktur – oder steht sie an der Schnittstelle zwischen beispielsweise Gesundheitspolitik und Altersvorsorge, Sozialinfrastrukturentwicklung und Standortplanung? Lange Zeit wurde in enger Verbindung damit die Frage nach dem Prozess, dem Ablauf dieser Planung, betrachtet. Dobrucka (2016) hingegen vertritt sehr überzeugend den Standpunkt, dass diese getrennt zu behandeln sind. Damit wird der Ablauf des Planungsprozesses – der Weg zum Ziel – zur eigenen Betrachtungsebene („Wie?“). Die grundlegende Frage in diesem Zusammenhang ist, ob es sich um formalisierte oder informelle Entscheidungsprozesse handelt und mit welchen planerischen

wissenschaftlichen Methoden der Wissensproduktion gearbeitet wird. Denn eine rechtsverbindliche Änderung des Flächenwidmungsplans einer Industriebranche in Bauland - Wohngebiet hat verständlicherweise andere Implikationen als eine offene Diskussionsveranstaltung zur Umnutzung ebendieser Fläche. Damit in enger Verbindung steht die Frage nach den handelnden Akteur\*innen („Wer?“). Dabei werden Fragen der Inklusion und Exklusion bestimmter Individuen und sozialer Gruppen in den Prozess und die Machtungleichgewichte zwischen Akteur\*innen zum Fokus der Betrachtung. Darüber wird auch verdeutlicht, inwieweit Planung dem Ideal eines demokratischen, gleichberechtigten Prozesses und der Verpflichtung gegenüber einem öffentlichen Interesse gleichkommt. Zuletzt ist die bereits im Rahmen der Raumtheorie angeklungene Frage nach der zeitlichen Komponente von Interesse („Wann?“), wobei hier insbesondere nach Dauer und Dynamik, Wiederholungen und Brüchen im Prozess gesucht wird. Diese erlauben ein umfassendes Verständnis einflussreicher Faktoren auf den planerischen Prozess bzw. die Veränderung der Planung als solche.

In letzter Zeit erfahren vor allem institutionalistische Ansätze in der Planungstheorie einen Aufschwung – nicht zuletzt, da die Geschichte der Planung an sich gerne als eine Geschichte der Institutionenbildung, der Verfestigung von Organisationsformen, Entscheidungsmechanismen und Spielregeln der Raumentwicklung gesehen wird (vgl. Sorensen 2015). Derartige Ansätze gehen davon aus, dass die Konstitution eines lokalen Planungssystems – seine Einbettung in das politische System, seine innere Struktur, die Instrumente und Abläufe – Ausdruck der Wert- und Zielvorstellungen einer Gesellschaft in Bezug auf räumliche Ordnung und Entwicklung sind. Servillo & van den Broeck (2012) zum Beispiel entwickeln aus dieser Perspektive einen Ansatz, mit dem sich Veränderungen im Planungssystem aus dem Handeln lokaler Akteur\*innen, dem öffentlichen, planungspolitischen Diskurs, oder dem strukturellen Machtgefüge einer Gesellschaft erklären lassen. Entsprechend wäre beispielsweise die Neugründung einer Verwaltungseinheit zur Umsetzung einer Smart City Strategie kein zufälliges Ereignis, sondern eine Institutionalisierung gesellschaftlicher Werte und Ziele und somit ein Indiz für eine Veränderung dieser Wert- und Zielvorstellungen, die es zu untersuchen gälte. Die Autoren erklären außerdem, dass lokale Planungssysteme immer Teil einer komplexen sozio-politischen Umwelt sind. Diese Aussage stützt nicht nur die grundlegende Vorstellung innerhalb dieses Forschungsprojekts, sondern hebt hervor, dass Planungssysteme, also die institutionelle Ordnung von Planung, eine eigene Untersuchungskategorie darstellen sollten (ebd.). Besonders relevant erscheint der historisch-institutionalistische Ansatz. Im Zentrum dieser Spielart steht die Frage nach Kontinuitäten und Brüchen in der institutionellen Ordnung. Historisch eingeschlagene Pfade und kritische Punkte der Entwicklung stellen hierfür wichtige Analysebausteine dar. Ziel ist es, die Veränderung der

Planung aufgrund politischer, gesellschaftlicher, ökonomischer, etc. Bedingungen, oder aber ihre Beständigkeit gegenüber ebendiesen Bedingungen zu erklären (vgl. Sorensen 2015).

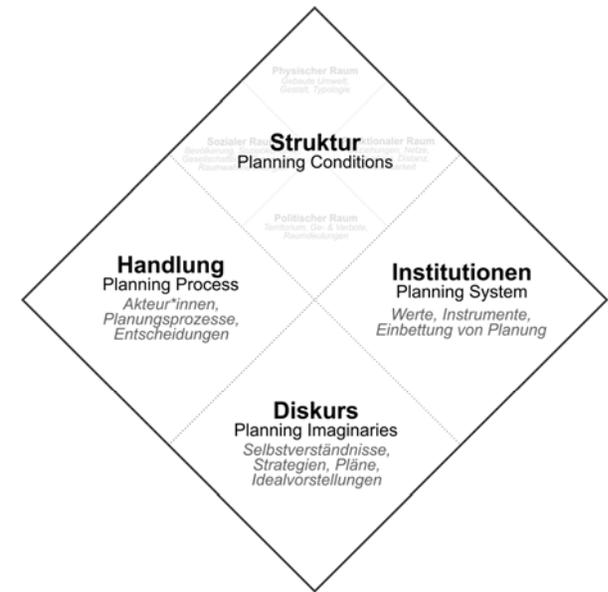


Abb. 4: Planungstheoretisch abgeleitete Dimensionen lokaler Planung

Dieser Vielfalt an Perspektiven auf Planung trägt im Besonderen die von Moulaert et al. (2016) eingeführte ASID-Methodologie Rechnung. Mit der Frage, welche Faktoren Einfluss auf Stadt- und Regionalentwicklung nehmen, entwickeln sie einen vierdimensionalen Erklärungsansatz: Agency, Structure, Institutions, Discourse (ASID). Die Autoren liefern damit ebenfalls einen Ansatz zur Analyse raumzeitlicher Dynamiken, erweitern die üblicherweise in diesem Zusammenhang zur Anwendung gebrachte Struktur-Handlung-Dualität jedoch um historisch informierte Institutionalisierungen und die daraus resultierenden Pfadabhängigkeiten der Entwicklung, sowie die Diskursebene der Bedeutungskonstruktion und daraus entstehende hegemoniale Narrative, Imaginierungen und Wissensordnungen (ebd.). Umgelegt auf eine Analyse lokaler Planung gelingt es damit sowohl im Sinne einer kritisch-realistischen Ontologie faktische Strukturmerkmale räumlicher Entwicklung, als auch handlungstheoretisch fundierte Prozesse individuellen und kollektiven raum-politischen Agierens, die institutionalistische Perspektive der organisationalen Verfestigung oder Neuordnung auf Basis von Wert- und Zielvorstellungen, sowie den raumpolitischen Diskurs als Regulations- und Akkumulationsinstrument in den Blick zu nehmen. Die vier Dimensionen sind in Abb. 4 dargestellt und wie folgt zu verstehen:

**Strukturebene:** Umfasst die Rahmenbedingungen der Raumentwicklung, d.h. im Kontext der Planung: Räumliche Gegebenheiten und räumlicher Wandel, die Ausprägung des Urbanisierungsprozesses, das vorherrschende politökonomische Regime mit seinen Akkumulations- und Regulationsmechanismen, in dem Planung agiert, die gesellschaftliche Ordnung des „zu beplanenden“ Territoriums und den Einfluss des sozio-technischen Wandels auf Planungsobjekte und die Planung selbst. Aspekte wie die geopolitische Lage, Phänomene wie Entgrenzung, Internationalisierung und Globalisierung, die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung, sowie politisches System, Wohlstandsniveau und -entwicklung, gesellschaftliche Vielfalt und Ungleichheit sind nur einige der auf dieser Ebene potentiell relevanten Faktoren.

**Institutionenebene:** Beschreibt verfestigte planungspolitische Wert- und Zielvorstellungen, die sich in der Einbettung der Planung zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft, den formellen und informellen Regeln des Planens, sowie den harten und weichen Instrumenten, die der Planung in ihrem Wirkungsbereich obliegen, widerspiegeln. Darunter ist neben dem Instrumentarium der Bodenordnung und Entwicklungsplanung, den vielfältigen Plänen, Leitbildern und Strategien, auch die der Planung zugeteilte Kompetenz, ihre Einbettung in lokale Verwaltungsstrukturen, deren innere Logik und die vielfältigen, wenngleich wenig expliziten „rules of the game“ innerhalb des Planungssystems zu subsumieren.

**Handlungsebene:** Umfasst individuelle und/oder kollektive Akteur\*innen des Planungsprozesses, zentrale (meist politische) Leitfiguren, die den planungspolitischen Prozess beeinflussen, die Konstitution des Planungsprozesses (formalisiert vs. informell) und sein tatsächlicher Ablauf, spezifische Prozeduren und Praktiken innerhalb dieses Prozesses, sowie explizite Entscheidungen, die nicht im institutionalisierten Planungssystem zu verorten sind. Die breite Teilhabe des Akteur\*innenspektrums, der Einfluss etwa von zivilgesellschaftlichen Gruppen und NGOs auf Planungsprozesse, die Rolle von mit besonderer Entscheidungsmacht ausgestatteten Personen in Leitungsfunktionen und die Bildung bestimmter Koalitionen fallen dieser Analyseebene zu.

**Diskursebene:** Beinhaltet sowohl den planungspolitischen Diskurs, der räumliche Bedeutungszuweisungen tätigt und in Leitbildern und Plänen, Strategien und Utopien Vorstellungen von Stadt, Raum und gesellschaftlicher Entwicklung formuliert, als auch die hegemonialen Planning Imaginaries, die für das dominante Planungsverständnis hinsichtlich Planbarkeit, Verantwortlichkeit, Regulation, Akkumulation und unhinterfragter Planungsziele stehen. Somit sind insbesondere die konzentrierten Stadtentwicklungsstrategien in den Fokus zu rücken, da in ihnen derartige Bedeutungskonstruktionen und Planning Imaginaries in besonderer Weise münden: legitimierende Argumente für/gegen Planung, Raumbilder und Hierarchisierungen von Raum und Gesellschaft,

Imaginierungen von Urbanität und Stadtzukunft. Gleichzeitig sind davon oft unabhängige fortlaufende Diskurse, beispielsweise in Fachzeitschriften oder wegweisenden Leitlinien, punktuell miteinander zu beziehen.

## URBANE METAMORPHOLOGIE: ZWISCHEN STADTPLANUNG UND STADTENTWICKLUNG

In Anlehnung an das einführende Zitat und die Tatsache, dass die Wirkweise und Wirksamkeit von Planung eine zeitlose planungswissenschaftliche Fragestellung ist, versucht das Forschungsprojekt TRANS[form]DANUBIEN das Wechselspiel zwischen Stadtplanung und Stadtentwicklung in den Blick zu nehmen. Eine theoretisch fundierte Differenzierung der dafür zentralen Konzepte „städtischer Wandel“ und „räumliche Planung“ wurde unternommen und kann als Basis der empirischen Analyse herangezogen werden. Erst die Erweiterung um die Dimension der Zeit als Faktor der Veränderung und die Differenzierung der Analysedimensionen in einem Mehr-Ebenen-Konzept zeichnen aber ein vollständiges theoretisches Modell, wie es dem Forschungskonzept in diesem Projekt zugrunde gelegt wird.

So kann (1) die Persistenz/Transienz stadträumlicher Strukturen aus der Betrachtung der vier Raumdimensionen (Physischer Raum, Funktionaler Raum, Sozialer Raum, Politischer Raum) und ihrer Veränderung beschrieben werden, (2) das Feld räumlicher Planung hinsichtlich Kontinuitäten/Übergängen/Brüchen in Akteurs-

Institutionen- und Diskursebene analysiert werden, (3) zwischen kontextuellen Entwicklungsfaktoren (Makro) und lokalen Transformationsprozessen (Mikro) unterschieden werden, und (4) der wechselseitige Einfluss ebendieser Aspekte aufeinander in den Blick genommen werden.

Gerade Letzteres erscheint wichtig, um einer lokalen Planung als „intermediäre Akteurin“ zwischen Gesellschaftswandel und stadträumlicher Entwicklung keine zu hohe Bedeutung beizumessen. Entscheidend ist, dass baulich-räumliche Veränderungen nämlich nicht zwingend über eine lokale Planung verhandelt werden müssen, sondern jedenfalls auch abseits dieser durch planungsexterne Faktoren bedingt sein können. Diese im konkreten Fall zumindest andeutungsweise zu erkennen, ist eine der Zielsetzungen des Projekts. So zeigt Abb. 5, dass im theoretischen Modell jede Kombination an Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklungspfad, Stadtplanung und städtischem Wandel möglich sein kann. De facto ist aber davon auszugehen, dass die intermediäre Ebene der lokalen Aushandlung im planungspolitischen Prozess manches Mal „übersprungen“ wird und kontextuelle Veränderungen und Rahmensetzungen direkt auf den stadträumlichen Entwicklungsprozess wirken, ohne dass eine formale Planung darauf Einfluss haben könnte. Ebenso scheint das Eindringen rahmengerender Einflussfaktoren bspw. auf die diskursive Ebene der Planung möglich, ohne dass diese Planungsdiskurse letztlich stadträumlich wirksam werden. Welcher Weg hierbei beschritten wird, ist eine wesentliche und sehr grundsätzliche Frage der Planungswissenschaften, der versucht wird in diesem Projekt explorativ und exemplarisch nachzugehen.

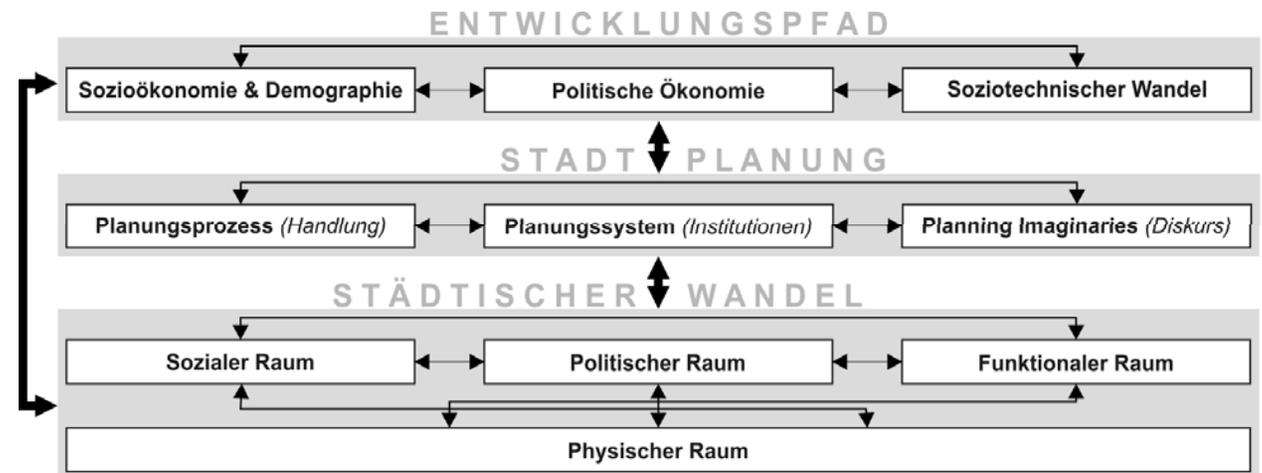


Abb. 5: Theoriebasiertes Mehr-Ebenen-Modell urbaner Metamorphologien in TRANS[form]DANUBIEN



**Der Wiener Entwicklungspfad**

# STADTENTWICKLUNGSGESCHICHTE: EIN WEITES LAND

Wien erweist sich bereits bei einer nur oberflächlichen Recherche als eine historisch gut aufgearbeitete Stadt. Die unzähligen Studien zur Bedeutung und Entwicklung Wiens als mittelalterliche und industrielle Stadt, als Zentrum der Habsburgischen Monarchie, seine Stellung, Degradierung und teilweise Zerstörung im Nationalsozialismus oder seine mehrdimensionale Transformation in den 1960er- und 70er-Jahren ergeben das Bild eines schier unüberblickbaren Diskurses zum Entwicklungspfad der Bundeshauptstadt. Sehr schnell lassen sich nicht nur themen-, epochen- oder personenspezifische Abhandlungen, sondern auch eine Reihe umfassender Standard- und Nachschlagewerke zur Stadtgeschichte finden. Während jedoch die politische Historie, die Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte Wiens sehr umfassend dokumentiert sind, beschränkt sich das Oeuvre explizit der Urbanisierung, Stadtbaugeschichte und Stadtplanung zugewandten Studien auf eine vergleichsweise überschaubare Zahl. Diese Werke sind zu zentralen Quellen der sekundärliteraturbasierten Aufarbeitung der Stadtentwicklungsgeschichte im Projekt geworden. Sie bilden daher auch die Basis des folgenden Texts und sollen an dieser Stelle kurz gesondert Erwähnung finden.

Allen voran sei hier auf den dritten Band der von Csendes & Opll (2006) herausgegebenen Wien-Reihe verwiesen, die sehr detailliert die historische Stadtentwicklung ab 1790 darlegt. Wenngleich die Planung darin nur eine untergeordnete Rolle spielt, wird der stadthistorische Entwicklungspfad in unvergleichlicher Weise nachgezeichnet. Band 1 der Wiener Umweltstudien mit dem Titel „Umwelt Stadt“ (vgl. Brunner & Schneider 2005) fasst in einer Vielzahl an Kurzbeiträgen – zumeist gespeist aus aktuellen wissenschaftlichen Studien – die historische Veränderung des Stadtraums zusammen und bietet damit auch eine Übersicht der Wissenschaftslandschaft im Bereich Stadtgeschichte zum Zeitpunkt des Erscheinens. Den Wiener Urbanisierungsprozess ab den 1950er-Jahren thematisieren Eigner & Resch (2001) in ihrer wirtschafts- und sozialhistorischen Studie und verweisen dabei in wesentlichen Punkten auf das Wechselspiel von Stadtentwicklung und Stadtpolitik bzw. Planung. Als vermutlich umfassendstes Nachschlagewerk darf Czeikes sechsbändiges „Historisches Lexikon Wien“ bezeichnet werden, das Auskunft über in der Stadthistorie verankerte Orte, Personen und Ereignisse gibt (vgl. Czeike 1992-2004). Seit 2014 sind die darin enthaltenen Informationen auch über das Web im Wien Geschichte Wiki der Stadt Wien zu finden (vgl. Stadt Wien 2017a). Einen lesenswerten kulturhistorischen Einblick in „die Seele Wiens“ vermittelt Mattl (2000), der die politischen und gesellschaftlichen Ereignisse, die Kultur und den Kontext des 20. Jahrhunderts zu einer dichten Erzählung verbindet. Noch weiter zurück geht die

detaillierte Studie von Bobek & Lichtenberger (1978) zur Stadtbaugeschichte Wiens seit dem 19. Jahrhundert, die in ihrer Erstfassung 1966 eine neue Dimension stadtplanerischer und städtebaulicher Analyse eröffnet. Und Fassmann et al. (2009) widmen sich dem Wechselspiel von Stadtstruktur und Stadtgesellschaft und schaffen aus dem historischen Pfad eine vielgestaltige Erzählung zum Status Quo der Wiener Stadtentwicklung am Anfang des 21. Jahrhunderts.

Die Erzählung über die historische Wiener Stadtentwicklung kann in Abhängigkeit vom gewählten Fokus von unterschiedlichen Seiten begonnen werden. In jedem Fall erscheint der politische Rahmen von Staat und Herrschaft, also das die Ordnung von Wirtschaft und Gesellschaft bestimmende Regime als übergeordneter Kontext der Stadtentwicklung maßgeblich, weshalb mit einem Blick auf Wien als politökonomische Kategorie begonnen wird. Infolgedessen werden demografische und gesellschaftliche Entwicklungen und Ereignisse beschrieben, die für die Konstitution der Stadtgesellschaft und Wien als sozioökonomische Kategorie prägend waren. Auf dieser Basis wird schließlich der physische und funktionale Wandel der Stadt beschrieben, womit den Aspekten bauliche Umwelt, Nutzung und Vernetzung, also der Stadt als morphologische Kategorie, Rechnung getragen wird. Diese Rahmung darf keinesfalls als vollständige geschichtliche Aufarbeitung verstanden werden, sondern dient vielmehr einer Kontextualisierung der Historie von Planung und Urbanisierung in Wien, sodass sich schließlich Kontinuitäten und Brüche, Phasen der Stabilität und besonderer Dynamik besser erkennen und verstehen lassen.

Auch die Frage nach dem Anfang der Erzählung will überlegt sein. Der zu Projektbeginn pragmatisch gewählte Startpunkt im Jahr 1938 ist der Datierung des ersten verfügbaren Orthofotos von Wien geschuldet und bietet sich insofern besonders an, als die für Wien wesentliche Zäsur des Zweiten Weltkriegs somit Teil der Geschichte sein kann. In der Analyse der Wiener Stadtplanungsgeschichte zeigt sich jedoch schnell, dass die Eingriffe ab Mitte des 19. Jahrhunderts und die diversen stadtpolitischen Entscheidungen der Zwischenkriegszeit Weichenstellungen mit Wirkung auch lange nach 1945 sind. Beim Blick auf den stadthistorischen Entwicklungspfad Wiens muss sogar noch weiter zurückgegangen werden, um die beginnende Industrialisierung ab dem frühen 19. Jahrhundert in das Erklärungsmodell zur urbanen Transformation aufnehmen zu können. Und um die Lage der Wiener Altstadt am rechten Donauufer ebenfalls nicht zur Zufälligkeit verkommen zu lassen, muss sogar ein kurzer Verweis auf die römische Besiedlung vor 2.000 Jahren erlaubt sein, sodass die Auseinandersetzung mit der heutigen Stadtentwicklung Transdanubiens in den geeigneten historischen Kontext gesetzt ist. Entsprechend beginnt die für TRANS[form]DANUBIEN besonders relevante Erzählung zum Wiener Entwicklungspfad mit der frühen Industrialisierung der 1820er-Jahre. Zu dieser Zeit ist mit dem Erlass

der ersten Wiener Bauordnung auch der Anbeginn der institutionalisierten Stadtplanung in Wien im Sinne der Bodenordnung anzusetzen. Beide Stränge sind in dieser weit zurückreichenden Historie jedoch nur Basis für die detaillierte Auseinandersetzung mit dem baulichen Wandel der Stadt ab 1938, wie er durch die erste flächendeckende Senkrechtaufnahme des Wiener Stadtgebiets und die vielen periodisch folgenden Luftbildaufnahmen dokumentiert ist. Diese Orthofotos erlauben eine Beschreibung des baulichen Wandels der letzten 80 Jahre und seine Analyse im Dialog mit der lokalen Planung (vgl. Abb. 6).



Abb. 6: Zeitlicher Analysefokus je Beobachtungsebene

## WIEN ALS POLITÖKONOMISCHE KATEGORIE: VOLKSWIRTSCHAFT, STADTPOLITIK, REGIMETRANSFORMATION

Politisch ist Wiens Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert durch die besondere Stellung als Hauptstadt der Monarchie geprägt. So folgt die Stadt weitgehend der staatlichen Agenda der Habsburgischen Führung. Bürgermeister und Magistrat sind „in den zentralen Behördenapparat des absolutistischen Staates“ (Buchmann 2006: 89) eingegliedert. Erst mit der bürgerlichen Revolution entwickeln sich ab 1848 schrittweise demokratischere Strukturen – etwa ein Kurienwahlrecht – wodurch der Stadt vermehrt die Legitimation zum eigenständigen Handeln erwächst (vgl. Demokratiezentrum Wien 2015). Die politische Führung obliegt daher nur sehr bedingt der Stadtregierung, zumal die Lenkung der Geschehnisse Wiens aufgrund seiner Rolle als Haupt- und Residenzstadt stets von besonderem Interesse für den Kaiser selbst ist (vgl. Buchmann 2006; Becker & Novy 1999). Während die „Verwaltung des Alltags“ und die kommunale Finanzgebarung also schon früh Gegenstand lokaler Entscheidungen sind, ist es die selbstbestimmte Stadtpolitik erst ungefähr ab 1880 und in verstärktem Ausmaß überhaupt erst ab der Jahrhundertwende. Becker & Novy (1999)

bezeichnen diese Phase daher auch als aktive Kommunalpolitik im Habsburgischen Wien.

Neben der besonderen Stellung Wiens im politischen Herrschaftssystem und die dadurch bedingte Zweigleisigkeit von Unterordnung versus Eigenständigkeit ist auch das politisch getragene Wirtschaftssystem eine Determinante der Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert. Eigner & Resch (2003) etwa sprechen in diesem Zusammenhang von einer bis 1918/19 andauernden Regulationsphase der Konkurrenzwirtschaft. Sie ist von einem durchwegs kapitalistischen Prinzip geprägt, das sich beispielsweise in einem Laissez-faire staatlicher Eingriffe in den Markt und der ausschließlich privatwirtschaftlich organisierten Bereitstellung städtischer Infrastruktur verdeutlicht (vgl. Becker & Novy 1999). Eingriffe in die Gesellschaftsstruktur – etwa durch kommunale Sozialpolitik – sind daher ebenso verpönt wie utopisch in einem bürokratischen lokalen Staat, der sich über Jahrzehnte der Wahrung elitärer, kapitalistischer Interessen verschrieben hat (vgl. Maderthaler & Musner 2003).

Einen Umbruch vom liberal-kapitalistischen zum kommunal-populistischen stadtpolitischen Regime erlebt Wien an der Jahrhundertwende. Die Gemeinderatswahlen von 1897 verschaffen erstmals der christlich-sozialen Partei die Mehrheit (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017a). Karl Lueger wird damit zum Bürgermeister von Wien und bleibt dies bis 1910. Lueger bricht mit der liberalen, dem absolutistischen Staat untergeordneten Politik seiner Vorgänger. So beginnt 1898 die Phase des kommunalen Sozialismus, die sich durch die Kommunalisierung bis dahin privatwirtschaftlich organisierter städtischer Dienstleistungen auszeichnet – allen voran die Gas- und Wasserversorgung, sowie das Straßenbahnnetz. (vgl. Becker & Novy 1999; Maderthaler 2006)

Eine Politik derartiger Prägung, die die Grundversorgung der urbanen Bevölkerung als Aufgabe der öffentlichen Hand versteht, ist zum damaligen Zeitpunkt nicht nur Ausdruck einer mehrheitsfähigen Geisteshaltung, die sich aus dem unübersehbaren Elend weiter Bevölkerungsteile der Industriestädte speist. Sie verschafft der Stadt durch die Einhebung von Steuern für diese Aufgabenerstellung auch finanziellen und damit politischen Handlungsspielraum gegenüber einem mächtigen Staat. Sie ist also ideologische Haltung und politisches Kalkül zugleich. So ermöglicht erst diese Politik in ihrer Wiener Ausprägung die Modernisierung der städtischen Infrastruktur, die zur Zeit einer enorm gewachsenen Stadt auch dringend nötig geworden ist, im Staat jedoch keinen Finanzier findet (vgl. Becker & Novy 1999). Dass Lueger sich diesen Umbruch durch einen leider ebenfalls mehrheitsfähigen Antisemitismus erkaufte, soll dabei nicht unerwähnt bleiben (vgl. Maderthaler & Musner 2003).

Der Erste Weltkrieg stellt schließlich eine historische Zäsur dar, die auch nach einer Neudefinition der Rolle Wiens verlangen sollte.

War die Stadt nun über Jahrzehnte zum metropolitanen Epizentrum eines 52-Millionen-Vielvölkerstaats angewachsen, macht der Vertrag von Saint Germain sie 1919 zur Hauptstadt des neu gegründeten Österreich mit nur sechs Mio. Einwohnern (vgl. Giffinger & Wimmer 2005). Doch kommunalpolitisch kann diese Zäsur durchaus optimistisch ausgelegt werden. So erlaubt der Wegfall des kaiserlichen Einflusses auf die Geschicke der Stadt eine weitgehend unbeeinflusste politische Agenda. Dies wird unterstützt durch eine Reihe weiterer Faktoren, die schließlich dazu beitragen, dass Wien in den 1920ern eine neue stadtpolitische Ära betritt. Den Stein des Anstoßes liefern die ersten freien Gemeinderatswahlen 1919, bei denen die Sozialdemokraten die absolute Mandatsmehrheit erringen (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Mit dem am 01.01.1922 in Kraft tretenden Trennungsgesetz erhält Wien schließlich auch den Status als Bundesland, wodurch sich neue politische Spielräume ergeben, die der Stadt die Steuerhoheit und somit etwa die Finanzierung einer Wohnbauoffensive im eigenen Wirkungsbereich ermöglichen (vgl. Becker & Novy 1999; Kadi & Suitner 2018).

Das zur Jahrhundertwende in Wien erstmals erprobte Modell eines kommunalen Sozialismus greift auch die SPÖ auf, führt es jedoch in viel umfassenderer Weise fort und etabliert damit ein Regime „offensiver Abweichung“ (vgl. Becker & Novy 1999) von der nationalstaatlichen Politik Österreichs: das Rote Wien. Diese symbolträchtige, von 1919-1934 anzusetzende Phase fußt auf der austromarxistischen politischen Ideologie und dem von Gleichheit, Gerechtigkeit und Zugang zu öffentlichen Leistungen getragenen Ideal einer horizontalen Gesellschaft (vgl. Suitner 2015b). Sie ist getragen von weitreichenden gesundheits-, sozial- und bildungspolitischen Maßnahmen, wie der Einführung von Geburtshilfe und Altenpflege, oder der Errichtung städtischer (Frei)Bäder und Bibliotheken (vgl. Mattl 2000) und gilt damit als Geburt wohlfahrtsstaatlicher Politik in Wien (vgl. Matznetter 2005). Im Besonderen ist jedoch der Bau von rund 34.000 Gemeindewohnungen in den Jahren 1923-1934 hervorzuheben, die noch heute eine baulich manifeste historische Referenz auf diese stadtpolitische Phase darstellen (vgl. Becker & Novy 1999; Mattl 2000).

1934 nimmt jedoch auch dieses erfolgreiche Kapitel ein jähes Ende, als nach den Februarkämpfen und dem resultierenden

Bürgerkrieg schließlich Kanzler Dollfuß den Ständestaat ausruft (vgl. Maderthaler 2006). In den darauffolgenden Jahren des Austrofaschismus nimmt Wien eine untergeordnete Position ein. Diese wird mit dem Anschluss Österreichs an Hitlerdeutschland 1938 weiter geschmälert (vgl. Becker & Novy 1999). So wird die Stadt am 15.10.1938 zwar mit sofortiger Wirkung um 97 niederösterreichische Ortsgemeinden auf „Groß-Wien“ erweitert, in ihrer Position gegenüber Berlin, Hamburg oder München auf Hitlers Anweisung hin jedoch deutlich degradiert (vgl. Historisches Museum der Stadt Wien 1999). Entsprechend wenig Gehalt hat das stadtpolitische Oeuvre der Nazizeit rückblickend, finden doch auch kaum welche der erdachten Projekte ihre Realisierung (vgl. ebd.).

Dass der Nationalsozialismus in Wien ein schweres Erbe hinterlassen hat, zeigen die Nachkriegsjahre: Zerstörung, Armut und Ungewissheit über die Zukunft der Stadt sind bestimmend für die Dekade ab '45. Das von den alliierten Mächten besetzte Wien beschließt zwar bereits 1946 ein Gebietsänderungsgesetz, das die alten Stadtgrenzen von vor 1938 weitgehend wiederherstellen sollte. Aufgrund des lange anhaltenden sowjetischen Vetos kann dieses jedoch erst 1954 umgesetzt werden, wodurch Wien seine heutige Form erst spät erhält (vgl. Bihl et al. 2006; Pirhofer & Stimmer 2007). Diese Phase der Ungewissheit ist untrennbar mit dem Wiederaufbau verbunden, der für Stadtentwicklung und Stadtplanung nicht nur in den ersten zehn Nachkriegsjahren bestimmend sein sollte. Ideologisch fühlt sich die regierende Sozialdemokratie dem westlichen Modell deutlich näher als dem sowjetischen, was sich auch in der Gestaltung gemeinsamer kultureller Aktivitäten, engen Kontakten mit britischen und amerikanischen politischen Kräften, sowie Anleihen bei deren stadtpolitischen Leitbildern ausdrückt (vgl. Platzer 2018).

Die 1950er und -60er sind schließlich getragen von einer Politik „fordistischer Synchronität“ (vgl. Becker & Novy 1999). Nach dem Ende der Stabilisierungskrise 1953/54 beflügeln die Jahre des Aufschwungs eine aktive Politik, in der die soziale Marktwirtschaft zu voller Blüte reift (vgl. Eder 2003). Begünstigt wird das Ausmaß des Wohlstandszuwachses durch Produktivitätssteigerungen bei gleichzeitig stagnierender Bevölkerung. Die Phase kontinuierlichen Wachstums endet jedoch Mitte der 1970er-Jahre mit zwei externen Schocks in Form der Ölkrise und einem nicht mehr wegzugehenden

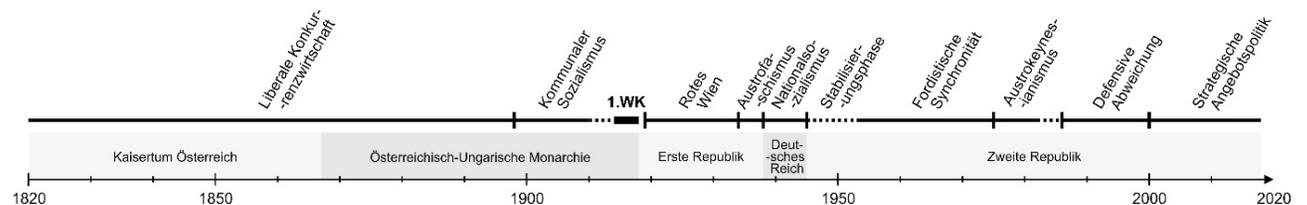


Abb. 7: Zeitleiste politökonomischer Phasen und Transformationen Wiens

weisenden Wirtschaftsstrukturwandel. Die folgenden Jahre gelten in Wien und Österreich als bestimmt vom Austrokeynesianismus – einer Fortführung der etablierten keynesianischen Wirtschaftspolitik in den Jahren ökonomischer Transformation ab 1975. „Deficit spending“, etwa staatliche Investitionen in den öffentlichen Sektor zur Aufrechterhaltung der Beschäftigungsquote, ist die herausragende Maßnahme einer österreichischen Politik der 80er, als das Pendel anderswo in Westeuropa bereits stark in Richtung angebotsorientierter Politiken ausschlägt (vgl. Eder 2003; Meißl 2006).

Auch in Wien mehren sich die Stimmen für eine wirtschaftliche Außenorientierung als Antwort auf diesen Wandel (vgl. Meißl 2006) Stadtpolitisch werden etwa Kultur und Tourismus zu international wirksamen Standortfaktoren ausgebaut (vgl. Hatz 2009; Suitner 2015a). Und so erfolgt mit dem Ende des Austrokeynesianismus Mitte der 1980er eine konsequente Liberalisierung und Internationalisierung der Wirtschaftsstrategie – speziell auch in Wien (vgl. Becker & Novy 1999). Bestimmende Faktoren für diesen Umbruch liegen einerseits in der radikal veränderten Wirtschaftsstruktur der Stadt, die nun eindeutig dienstleistungsbasiert ist, andererseits wirken der Fall des Eisernen Vorhangs 1989, sowie ein potentieller Beitritt Österreichs zur Europäischen Union noch verstärkend auf die Verfestigung dieses neu eingeschlagenen Pfads (vgl. Eigner & Resch 2003).

In den 1990ern schließt die Ostregion den Strukturwandel weitgehend ab. Die Angleichung an ein wettbewerbsorientiertes europäisches Modell schlägt sich ab dann auch in einer proaktiven kommunalen Standortpolitik nieder. Die geopolitischen Verschiebungen, die „Renaissance der Städte“ (vgl. Evans 2003) und ihre erhöhte Eigenständigkeit, sowie die intensivierte Globalisierung lassen die europäischen Zentren stärker zusammenrücken und zugleich in einen neuen Wettbewerb um mobile Kapitalressourcen treten. Entsprechend sieht sich Wien im Selbstbild zu diesem Zeitpunkt in Konkurrenz mit München, Mailand, Zürich und Frankfurt, Budapest, Prag und Berlin (vgl. Swoboda 1990). Eine Konsequenz ist die (äußerst willkürliche) ausgiebige Widmung von Flächen für Bürohochhausbauten, die vom damaligen Planungstadtrat Swoboda angeschoben wird. Sie ist Instrument einer Standortpolitik, die versucht den flexiblen Akkumulationsprozess im

Postfordismus (vgl. Harvey 1990) räumlich zu fixieren – in diesem Fall also, Investitionskapital durch Angebote an Baubranche und transnationale Dienstleistungsbetriebe anzulocken. In Folge kommt es allerdings zur bekannten Über- und Leerstandsproduktion bei Büroflächen (vgl. Hatz & Weinhold 2009), die sich in Summe auch als wenig wirksam bezüglich eines lokalen Arbeitsmarkts erweist. Der aus heutiger Perspektive relevanter erscheinende Wettbewerb um Headquarters und produktive Unternehmen (etwa im Bereich Forschung und Entwicklung) bleibt hingegen in den stadtentwicklungspolitischen Maßnahmen der Zeit deutlich unterrepräsentiert (vgl. Fachgespräch anonym 2017). An der Wende zum 21. Jahrhundert sind daher primär Hochhausarchitektur, Stadtmarketing und Festivalisierung Ausdruck der Orientierung an einer globalisierten Ökonomie, in der sich Wien in seiner Einzigartigkeit zu positionieren versucht. (vgl. Giffinger & Wimmer 2005; Suitner 2015a) Der Begriff der Metro-polisierung steht ab den 2000er-Jahren stellvertretend für diese neuen Entwicklungen und die stadtpolitische Antwort darauf, die sich in kooperativen grenzüberschreitenden Initiativen wie Centrope einerseits (vgl. Giffinger & Hamedinger 2009) und in kompetitiven Standortentwicklungsstrategien à la Strategieplan andererseits niederschlägt (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2001a, 2004; Fachgespräch R.Giffinger 2017).

Mit den EU-Osterweiterungen 2004, 2007 und 2013 wird die Stadt ein weiteres Mal in einen neuen geopolitischen und wirtschaftlichen Kontext gesetzt. Gerade die Nähe zu Bratislava, Sopron, Brno und Győr ist dabei von großer Bedeutung für die Entwicklung des Agglomerationsraums Wien. Die faktische, aber durch den Eisernen Vorhang lange Zeit ausgeblendete Nähe zu Budapest und Praha versetzt die Bundeshauptstadt in die Position einer zentraleuropäischen Drehscheibe zwischen West und Ost – eine Rolle, die sie bereits aus früheren Jahren kennt, als sie Zentrum diplomatischer Aushandlungen zwischen den Machtblöcken war (vgl. Mattl 2000; Giffinger & Hamedinger 2009).

Was aufgrund der Beibehaltung wohlfahrtsstaatlicher und nachfrageorientierter kommunalpolitischer Mechanismen auch zur Jahrtausendwende zuerst nur als „Defensive Abweichung“ (vgl. Becker & Novy 1999) vom tradierten Wiener Entwicklungspfad

interpretiert werden konnte, muss im Lichte jüngerer Entwicklungen als zunehmende Abkehr davon verstanden werden. So zeichnet sich das veränderte Governance-Regime der 2000er-Jahre bereits durch eine zunehmende Auslagerung von Institutionen der öffentlichen Aufgabenerfüllung in den halböffentlichen oder privatwirtschaftlichen Bereich aus (vgl. Weber 2006). Und in Wohnungs- und Kulturpolitik – zwei Kernbereichen sozialdemokratischer Stadtpolitik des 20. Jahrhunderts – gibt es in den letzten Jahren deutliche Anzeichen einer Neoliberalisierung und Übergehung der lang gehegten Grundsätze von Gleichheit und Zugang zugunsten wettbewerbs- und effizienzorientierter Zielsetzungen (vgl. Kadi 2015; Suitner 2015a). Wie sich noch im Planungskontext deutlicher zeigen wird, ist das Jahr 2000 in diesem Zusammenhang von symbolischer Bedeutung für die lokale politische Ökonomie, als sich in ihm der Übergang zu einer Phase eindeutig strategischer Angebotspolitik manifestiert (vgl. Abb. 7).

## WIEN ALS SOZIOÖKONOMISCHE KATEGORIE: URBANE GESELLSCHAFT UND STADTKULTUR

Erzählungen über Wiens Entwicklungspfad folgen gern dem Narrativ der kaiserlichen Residenzstadt und europäischen Metropole. Dabei wird gerade in jüngeren Jahren, da der Stadt ein Wachstum auf über zwei Mio. Einwohner\*innen prophezeit wird, oft darauf verwiesen, dass Wien bereits einmal so groß gewesen sei. Und tatsächlich lag die Bevölkerungszahl nach heutigem Gebietsstand schon 1910 bei knapp 2,1 Mio. Einwohner\*innen (vgl. Weigl 2000). Dass die Umstände dieser Entwicklungen nur schwerlich mit den heutigen zu vergleichen sind, muss nicht erwähnt werden. In groben Zügen sollen demografische Entwicklung, Gesellschaftsstruktur und sozioökonomische wie soziokulturelle Brüche im Folgenden kurz nachgezeichnet werden, um Wiens Stadtentwicklungspfad aus einer weiteren Perspektive zu beleuchten.

Die demografische Entwicklung der Stadt lässt sich grob in fünf Phasen untergliedern (vgl. Abb. 8): Erstens, das vormoderne Bevölkerungswachstum (bis ca. 1848), das die Ära langsamer, aber konstant fortschreitender Urbanisierung ab dem (Spät)Mittelalter beschreibt und bis zum Beginn des dann explosionsartigen Wachstums der Industrialisierungsphase reicht. Hat Wien (gemessen am heutigen administrativen Stadtgebiet) im Jahr 1700 noch etwa 120.000 Einwohner\*innen, ist es um 1850 bereits über eine halbe Million (ebd.). Zweitens, die industrielle Urbanisierung (1848-1910) – jene Phase, die durch den veränderten rechtlichen Status Wiens ab 1848, die darauffolgenden Stadterweiterungen und das immense Wachstum der Stadtbevölkerung durch Eingemeindung und Zuzug gekennzeichnet ist. (ebd.) Der Urbanisierungsprozess

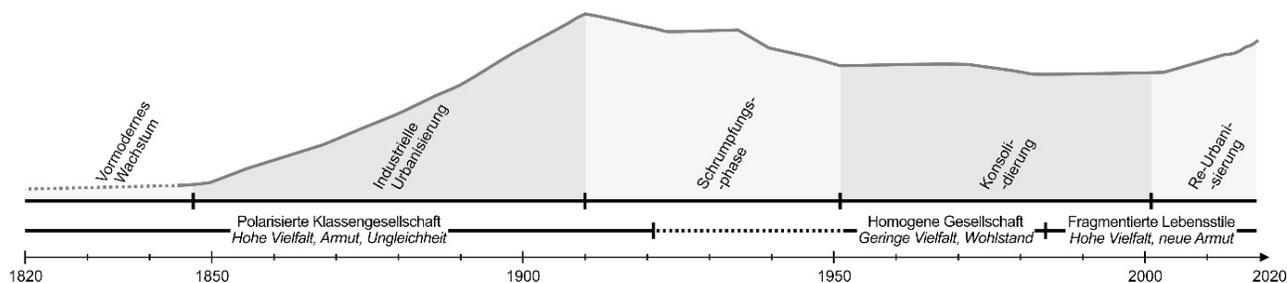


Abb. 8: Zeitleiste demografischen und stadtesellschaftlichen Wandels Wiens

ist durch die rapide Industrialisierung Wiens induziert und wird vornehmlich durch Zuzug aus den Ländern der Monarchie gespeist (vgl. Schweitzer 1970). Das Bevölkerungswachstum beschränkt sich jedoch weitgehend auf die (bald eingemeindeten) Vororte, die in dieser Phase baulich, wirtschaftlich und gesellschaftlich nahezu gänzlich überformt werden (vgl. Klusacek et al. 2008). Diese ersten beiden Phasen werden, dem Modell des demografischen Übergangs folgend, auch häufig zu einer Phase zusammengefasst (vgl. u.a. Weigl 2000). Drittens, eine Schrumpfungphase (1910-1951), die durch die politischen und wirtschaftlichen Leiden der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bedingt wird. Vor dem Ersten Weltkrieg hat Wien ca. 2,1 Mio. Einwohner\*innen, vor dem Zweiten Weltkrieg sind es bereits gut 200.000 bzw. 300.000 weniger (vgl. ebd.). Anfang der 1950er-Jahre zählt Wien gar nur mehr 1,6 bzw. 1,7 Mio. Einwohner\*innen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017b).<sup>1</sup> Wenngleich der Wiener Bevölkerungstiefstand durch konstante Sub- und zunehmende Desurbanisierung gar erst 1988 mit dann 1,484 Mio. Einwohner\*innen erreicht ist (vgl. Statistik Austria 2017a), lässt sich im historischen Vergleich trotzdem bereits ab den 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts eine deutliche Beruhigung der Bevölkerungsdynamik erkennen. So kann, viertens, eine Phase der Konsolidierung der Stadtgröße (1951-2001) angesetzt werden, als sich Wien innerlich transformiert, die Bevölkerungszahl jedoch nur noch um etwa 1,6 Mio. pendelt und über mehr als vier Dekaden weitgehend stagniert. Und fünftens, die Re-Urbanisierungsphase (ab 2001), die bis heute anhält. Das erneute Steigen der Bevölkerungszahl nimmt seinen Anfang zwar schon Ende der 80er-Jahre, ist zu dieser Zeit aber rein migrationsbedingt (vgl. Kohlbacher & Reeger 2002, 2011). Signifikant steigende Bevölkerungszahlen sind ab 2001 zu verzeichnen und lassen Wien bis 2016 bereits wieder auf 1,84 Mio. Einwohner\*innen anwachsen (vgl. Stadt Wien 2017b). Aktuelle Prognosen sehen sogar ein erneutes Überschreiten der Zwei-Millionen-Marke für das Jahr 2025 (vgl. Statistik Austria 2017b).

Die stadtesellschaftliche Struktur Wiens zeichnet sich ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch eine unvergleichliche, von den Folgen der Industrialisierung und der staatlichen Politik hervorgerufene Polarisierung aus. Während die bürgerlichen Eliten in der kaiserlichen Residenzstadt innerhalb des Glacis von den Effekten der Industrialisierung und den Vorzügen des liberal-kapitalistischen Regimes profitieren, leben Heerscharen an Arbeiterfamilien unter elenden Bedingungen in den Vororten außerhalb der Ringstraße, in unmittelbarer Nähe der dort errichteten Fabriken (vgl. Maderthaler & Musner 2003). Die in den Jahren der Gründerzeit verstärkerten, also infrastrukturell aufgeschlossenen, assanierten, dicht bebauten und schließlich durchindustrial-

sierten Vororte sind nicht nur manifester Ausdruck der Industrialisierung Wiens ab 1820 (vgl. Weigl 2000; Matznetter 2005), sondern auch das soziale und kulturelle Gegenstück zur prunkvollen und repräsentativen Kaiserstadt im Zentrum. Es sind dies die multiethnischen Arbeiterbezirke vor allem des Nordwestens und Südens der Stadt, die ab dem frühen 20. Jahrhundert auch zum politisch umkämpften Ort werden und das Bild einer polarisierten urbanen Klassengesellschaft vervollständigen (vgl. Maderthaler & Musner 2003).

Die sozialen Problemlagen sind in Wien nie mehr so enorm wie zu Anfang des 20. Jahrhunderts. Es herrscht akute Wohnungsnot, die Arbeiterbezirke sind von Armut und hygienischen Mängeln gezeichnet. Zudem scheint die massenhafte Arbeitsmigration nicht zu enden und befeuert die offenkundigen politischen Turbulenzen der Zeit zusätzlich (vgl. ebd.). Wien ist Zentrum eines diversen Vielvölkerstaats geworden, dessen Einwohnerzahl sich im Lauf des letzten Jahrhunderts versiebenfacht hat. Zugleich sind zwei Drittel der Stadtbewohner\*innen Zugezogene (vgl. Maderthaler 2006). Mit dem politischen Wechsel der Jahrhundertwende, der Begründung wohlfahrtsstaatlicher Politik in den 1920ern und den massiven darin betriebenen Aufwänden zur Schaffung adäquater städtischer Wohn-, Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen beginnt sich diese starke Schichtung auch nur langsam aufzulösen. Denn die ökonomische Krise der Zwischenkriegszeit trifft Wien besonders hart und schafft neue innere Disparitäten (vgl. Becker & Novy 1999). Entsprechend werden die Dekaden zwischen 1918 und '38 auch oft als Phase drückender Armut in einer zu groß gewordenen Metropole beschrieben (vgl. Maderthaler 2006). Versuche die einzementierte Klassengesellschaft aufzubrechen werden auch konterkariert, als sich die Bürger\*innenschaft in den Zwischenkriegsjahren gemäß ideologischer Extreme erneut in mehrere Lager spaltet (vgl. Maderthaler 2006; Mattl 2000). Dass Wiens Bevölkerung nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich geschrumpft und in seiner kulturellen Vielfalt schmerzlich beschnitten ist, ist Ausdruck der im Nationalsozialismus geschaffenen Leiden. Die Machtübernahme der Nazis und die darauffolgende Vertreibung und Ermordung von 200.000 Wiener\*innen in nur wenigen Jahren markiert den Tiefpunkt einer bis dahin schon ereignisreichen Sozialgeschichte Wiens (vgl. Becker & Novy 1999).

Auch die Nachkriegsjahre sind in Wien noch von besonderer Armut bestimmt. So sind unzählige private Haushalte noch bis 1952/53 von Lebensmittellieferungen durch die alliierten Mächte abhängig, weil sie zum Teil mangels Beschäftigung über kein eigenes Haushaltseinkommen zur Grundversorgung verfügen (vgl. Eder 2003). Dementgegen nimmt schließlich die Hochblüte gesellschaftsliberaler, wohlfahrtsstaatlicher Entwicklung ihren Lauf, als der Aufschwung Mitte der 50er-Jahre zu einer alle Schichten umfassenden Wohlstandssteigerung führt. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen in Österreich verdoppelt sich allein zwischen

1955 und 1968 (vgl. ebd.). Das „Konsumwunder“ wird zur landläufigen Bezeichnung eines erfolgreichen, massenkonsumbasiereten, Wohlstand generierenden Wirtschaftsmodells. Während – wenig überraschend – die Diversität im Wiener Gewerbe in den Folgejahren aufgrund technischen Wandels und Größenvorteilen in der Industrieproduktion deutlich zurückgeht (vgl. Meißl 2006), verschiebt sich die Branchenstruktur in den 30 Jahren zwischen '52 und '82 zugleich auch zugunsten des Dienstleistungssektors (vgl. Eder 2003). Die einstmaligen großen Industriegebiete am Stadtrand – Favoriten, Simmering und Liesing, Floridsdorf und Donaustadt – verlieren zunehmend ihren Charakter als Produktionsstandort zugunsten von Wohnnutzung und Tertiärisierung der lokalen Branchenstruktur (vgl. Eigner & Resch 2001). Die offenkundige De-Industrialisierung Wiens besiegelt schließlich Anfang der 1980er-Jahre auch das Ende der fordistischen Ära.

Das vornehmlich auf die Bedienung einer nationalen Ökonomie ausgelegte Modell spiegelt sich auch lange Zeit in einer weitgehend homogenen Gesellschaft wider (vgl. Novy 2011). Große Bevölkerungsbewegungen sind ebenso wenig auszumachen, wie eine besondere kulturelle Vielfalt in der Stadtgesellschaft. Meißl (2006) beschreibt es so, dass es im Fordismus der 60er-Jahre eine Kombination aus gesteigertem Wohlstand, Technikglaube und „Modernismus-Wahn“ gewesen sein muss, die die Stadt ästhetisch und kulturell als besonders einheitlich und daher entsprechend „fad“ erscheinen lassen musste. Änderungen erfährt diese Einfalt im Sog der 68er-Bewegung in Wien durch die langsame Etablierung einer nischenkulturellen Szene, die sich in bürgerlichem Protest gegenüber stadtpolitischen Entscheidungen organisiert und der Stadtkultur neues Leben einhaucht (vgl. Eigner & Resch 2001; Pirhofer & Stimmer 2007). Deutlich bunter wird Wien in Teilen auch mit den Anwerbeabkommen der Bundeswirtschaftskammer mit der Türkei (1964) und Jugoslawien (1966) zur Bedeckung des Arbeitskräftemangels im Baugewerbe durch „Gastarbeiter“. Ihren Höhepunkt erreicht die dadurch hervorgerufene Arbeitsmigration 1973 (vgl. Kohlbacher & Reeger 2011).

Was diese neu gewonnene Vielfalt jedoch mit sich bringt, ist auch eine neue Form gesellschaftlicher Ungleichheit, die sich rund um den wirtschaftlichen Transformationsprozess der 1980er-Jahre verstetigt (vgl. Novy 2011). Eder (2003) erklärt diesen Zusammenhang sehr einleuchtend: Die Jahre 1980-84 läuten das Ende des Nachkriegswirtschaftswunders ein, als es erstmals zu realen Lohn-einbußen kommt. Bereits ein Jahr zuvor steigt die Arbeitslosigkeit über das erklärte Vollbeschäftigungsziel von 3%, wovon Langzeitarbeitslose besonders betroffen sind. Zugleich steigen die Haushaltseinkommen im Durchschnitt aber weiter. Die Konsequenz ist der Beginn einer Phase des Konsumismus und zugleich einer neuen Armut in der Stadt. Trotzdem markieren die frühen 1980er die Trendwende im Urbanisierungsprozess. Waren die 60er- und 70er-Jahre in Wien noch durch einen Bevölkerungsrückgang

<sup>1</sup> Der jeweils niedrigere der beiden Werte bezieht sich auf das ungefähre heutige Stadtgebiet, der jeweils höhere auf das Stadtgebiet, wie es zwischen 1938 und 1954 festgelegt ist.

aufgrund der Stagnation bei Geburten und wohlstandsinduzierter Suburbanisierung geprägt (vgl. Klusacek et al. 2008), endet die Desurbanisierungsphase aufgrund starker Zuwanderung – zwischen 1987 und 1993 etwa aufgrund der Ostöffnung und Jugoslawienkrise (vgl. Kohlbacher & Reeger 2002), ab Ende der 1990er insbesondere durch Migration aus anderen EU-Staaten. Auch das trägt zur wieder erhöhten Vielfalt der Stadtgesellschaft bei, was sich in einer Diversifizierung der Lebensstile ebenso ausdrückt wie im zuvor zitierten urbanen Milieu.

Die tiefgreifenden Veränderungen in der Wohnungspolitik spielen in diesem Zusammenhang ebenfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle. So ist ein wichtiger Grund für die lange Zeit ausgeglichene sozialräumliche Struktur Wiens in der Tatsache begründet, dass die öffentliche Hand spätestens seit der Zwischenkriegszeit als entscheidender Akteur im Wohnbau und der Bodenpolitik auftritt. Anders ausgedrückt: Die massive Bautätigkeit der Stadt bei gleichzeitiger Einführung einer Wohnbausteuer und die Einhebung niedriger Mieten macht den Wohnbausektor für private Anbieter zu einem wenig reizvollen Feld für Investitionen (vgl. Jäger 2006). Geringe Gemeindebaumieten und die zugleich sehr disperse Verteilung kommunaler Wohnbauten über das Stadtgebiet bedingen somit lange Zeit eine gewisse Durchmischung. In der Tat berichtet aber schon Giffinger (1998) in seiner wohnungspolitischen Studie zu Wien von Mitte der 1980er deutlich veränderten Segregationsmustern in der Stadt, die in einer merklich veränderten Zusammensetzung der Zuwandernden einerseits und einer wohnungspolitisch und soziokulturell induzierten ethnischen Segregation der Migrant\*innen begründet liegen. Der zur selben Zeit langsam erfolgende Rückzug der Stadt Wien als Bauträgerin aus dem kommunalen Wohnungsbau und die Einführung sogenannter Lagezuschläge im Mietrechtsgesetz 1994 verstärken das zunehmende Ungleichgewicht in dieser Struktur (vgl. Fachgespräch R.Giffinger 2017).

Wirtschaftsstrukturell ist die Phase des Postfordismus von der „New Urban Economy“ geprägt. Der tertiäre Sektor ist die bestimmende Größe, Informations- und Kommunikationstechnologie und wissensintensive Dienstleistungen prägen die Branchenstruktur ab den späten 1980ern und bringen seitdem auch konstant die neue urbane Elite hervor (vgl. Hatz & Weinhold 2009). Der neue Konsumismus ist eine weitere Stütze der urbanen Ökonomie – so auch der Kongress- und Freizeittourismus, der ab Mitte der 1990er -Jahre zur Wachstumsbranche wird (vgl. Suitner 2015a). Die aus dem neu geschaffenen Umfeld strategischer Angebotspolitik resultierenden gesellschaftlichen Herausforderungen sind im noch jungen Jahrtausend mannigfaltig: eine erneute ökonomische Transformation, die auf Basis von Digitalisierung und Automatisierung die urbane Arbeitswelt bereits zu verändern beginnt (vgl. IHS 2017), anhaltende Migration und ein damit einhergehendes wachsendes Spektrum an Bedürfnissen und Ansprüchen an die

Stadt (vgl. MA 17 2017), sowie eine weiter voranschreitende ökonomische Polarisierung der urbanen Gesellschaft (vgl. Stadtentwicklung Wien 2015).

## WIEN ALS MORPHOLOGISCHE KATEGORIE: PHYSISCHER UND FUNKTIONALER STADT- RÄUMLICHER WANDEL

Wien wird heute vielfach als typisches Beispiel der europäischen Stadt diskutiert. Aus einer antiken Siedlung erwächst eine kompakte, mittelalterliche Stadt, die sich mit der Industrialisierung flächenmäßig auszubreiten beginnt und an Bevölkerung zunimmt. Das Stadtwachstum verläuft weitgehend gleichmäßig in alle Richtungen, wobei Dichte und Nutzungsmischung vom Zentrum her abnehmen. Die einstige Stadtmauer um die mittelalterliche Siedlung bildet heute den inneren Ring, die Ringstraße. Der Linienwall, Verteidigungslinie und Steuergrenze des 18. und 19. Jahrhunderts, den äußeren Ring, den Gürtel. Trotz jüngerer Entwicklungen – Autoorientierung, postfordistische urbane Ökonomie, soziale Diversifizierung – die dieses Muster aufbrechen, besteht kein Zweifel an der faktischen Monozentralität der Stadt, die sich u.a. in Verkehrsnetz, Bodenpreisen, Stadtmarketing, oder auch der Lage hochrangiger städtischer Funktionen widerspiegelt (vgl. Eigner & Schneider 2005; Fassmann & Hatz 2009; Posova & Sykora 2011).

Die Stadtstruktur wird neben dem bestimmenden Zentrum auch von den topografischen und naturräumlichen Bedingungen charakterisiert, allen voran der Donau, die tangential zum Stadtzentrum von Nordwest nach Südost verläuft und sich im Stadtgebiet in vier Arme – Donaustrum, Neue Donau, Alte Donau, Donaukanal – teilt. Der cisdanubische Teil Wiens am rechten Donauufer ist von den Ausläufern des Wienerwalds und den heute nicht mehr sichtbaren, weil unterirdisch kanalisiertem Wienflusszubringern geprägt. Letztere verleihen gerade den westlichen Bezirken auch ihren hügeligen Charakter – die alten Flusstäler sind in der Topografie wie in den Straßennamen teils noch zu erahnen. Der transdanubische Teil hingegen lässt seine Nähe zum niederösterreichischen Marchfeld erkennen. Das „flache Land“ weist klimatisch – geringere Niederschlagsmengen, höhere Windstärken – feine Unterschiede zum rechten Donauufer auf, weshalb es historisch auch stärker vom Ackerbau geprägt ist als die Weinbauvororte im hügeligen Nordwesten. Ihre Entstehung ist – anders als jene der cisdanubischen Vororte – auch auf einen späteren historischen Zeitraum, nämlich die Phase zwischen 9. und 13. Jahrhundert, zu datieren (vgl. Opll 1981; Raith 1998). Der Wald- und Wiesengürtel (später: Grüngürtel) rahmt die Urbanisierung Wiens entlang der Stadtgrenze vorerst im Westen, später fast durchge-

hend ein, noch unterstützt vom Nationalpark Donauauen im Südosten (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007).

Wenngleich mittlerweile vielfach überformt, lassen sich die Epochen der Wiener Stadtentwicklung auch an der baulichen Gestalt gut ablesen. Bobek & Lichtenberger (1966) nennen sechs Bauperioden: Alter Baubestand (-1840), Frühgründerzeit (1840-1870), Hochgründerzeit (1870-1890), Spätgründerzeit (1890-1918), Zwischenkriegszeit (1918-1938) und Nachkriegszeit (ab 1945). Verwinkelte Straßenzüge, kleinteilige und wenig geordnete Bebauung sind kennzeichnende Merkmale für die Innere Stadt, deren mittelalterliche Prägung trotz mehrfacher Transformation im 19. und 20. Jahrhundert noch erkennbar ist. Die umliegenden Gebiete der Bezirke 2-9 sind bereits weitgehend von gründerzeitlicher Blockrandbebauung des 19. Jahrhunderts bestimmt, wobei großflächige militärische, verkehrliche, gewerbliche oder industrielle Anlagen derselben Zeit dieses Bild zum Teil durchbrechen. Die westlichen Außenbezirke gehen von einer ähnlichen hoch- und spätgründerzeitlichen Bebauung in Gürtelnähe in lockere Stadtrandansiedlungen über, während die südlichen und nördlichen Randbezirke aufgrund ihrer späteren Eingemeindung, ihrer langen agrarischen und dann industriellen Prägung und der zuvor geschilderten stagnierenden Bevölkerungsentwicklung ab 1945 keine derart einheitliche städtebauliche Struktur erkennen lassen. Funktionaler Städtebau, polyzentrische Strukturen, an Verkehrsachsen orientierte Entwicklung und punktuelle Standortentwicklung gehen fließend ineinander über. (vgl. Bobek & Lichtenberger 1966) Bestimmendes städtebauliches Merkmal sind daher die kleinteiligen alten Ortskerne und Verkehrsbänder der hochrangigen Erschließung, also das Netz der Angerdörfer, die südlichen und nordöstlichen Ausfallstraßen, die Eisenbahnlinien und Autobahnen.

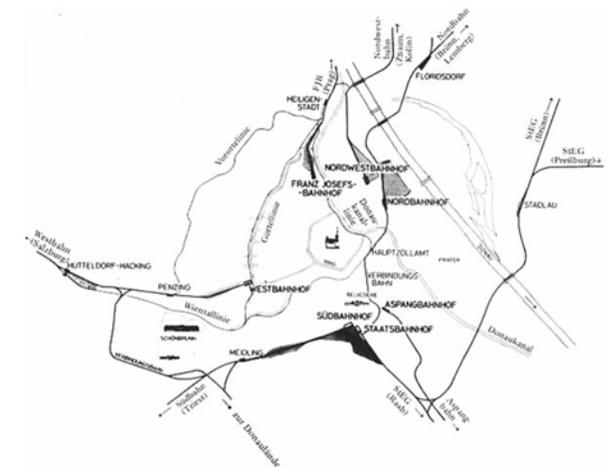


Abb. 9: Wiener Anlagen um 1910

## Wien – Liniennetz 1902

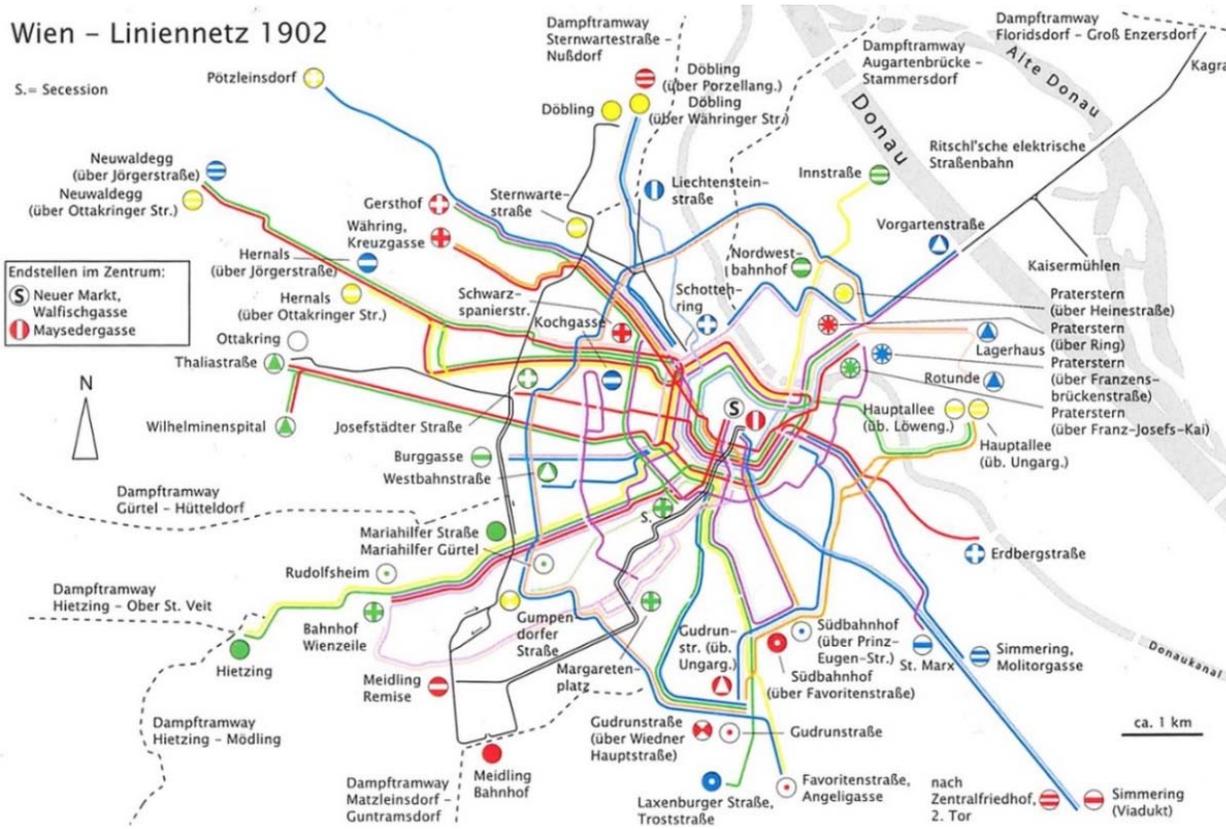


Abb. 10: Das dichte Wiener Straßenbahnnetz im Jahr 1902

Wie beschrieben nimmt die Geschichte der Urbanisierung Wiens ihren historischen Ursprung in der Begründung der antiken römischen Siedlung Vindobona vor ziemlich exakt 2.000 Jahren. Das Legionslager reicht dabei in Teilen über die heutige Innere Stadt hinaus bis in den 3. Bezirk, wo die vindobonensische Zivilstadt gelegen sein soll. Einen Handelsplatz und militärischen Stützpunkt soll es zudem sogar jenseits der Donau im Bereich Leopoldau gegeben haben (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017c). Wesentlich ist diese Tatsache hinsichtlich der lange Zeit real wie auch im Geiste schwer zu überbrückenden Donau. Sie stellt für das römische Reich die Grenze und Verteidigungslinie zum „Barbarenland“ (vgl. ebd.) dar und beschränkt damit über Jahrhunderte die intensive Urbanisierung Transdanubiens von Wien aus.

Die mittelalterliche Stadt ist deutlich kompakter und durch die Stadtmauer auf den heutigen 1. Bezirk beschränkt. Erst mit der Gründung von Habsburg-Lothringen 1736, der Machtübernahme durch Maria-Theresia und die dem neuen Herrscherhaus unter-

stellten „Kronländer“ nimmt der Urbanisierungsprozess Wiens langsam wieder Fahrt auf. Wien konsolidiert sich als Herrschaftssitz und wird zum Zentrum wirtschaftlicher Beziehungen, was sich etwa am Bau der Poststraßen – allen voran Brünner Straße, Prager Straße und Triester Straße – zur gleichen Zeit deutlich macht (vgl. Czeike 1992). Um 1820 zählt die Kernstadt allerdings immer noch nur 50.000 Einwohner\*innen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017b). Denn es sind die agrarisch geprägten Vororte, die an Größe gewinnen und Wien zur über die Grenzen gewachsenen Agglomeration werden lassen (vgl. Klusacek et al. 2008). Die erste Stadt-erweiterung von 1850, durch die die Vorstädte bis zum Linienwall – also in etwa das Gebiet der heutigen Bezirke 2 bis 9 – eingemeindet werden, ist die logische Folge einer wachstumshungrigen, sich industrialisierenden Hauptstadt (vgl. Matznetter 2005).

Dieser Kurs beschleunigt sich in der Gründerzeit. Der Eisenbahnbau ist deutlicher Ausdruck dieses Wachstums, das Wiens Morphologie noch heute prägt. Wenngleich die meisten inner-

städtisch gelegenen Bahnhöfe mittlerweile neuen Nutzungen zugeführt und das Eisenbahnnetz der Stadt an veränderte Bedingungen angepasst worden ist, so sind die ab den 1830ern errichteten Bahnstrecken ebenso manifeste Relikte der Industrialisierung, wie auch bestimmende Größen der Stadtstruktur und funktionalen Verflechtungen innerhalb und über die Stadtgrenzen hinaus (vgl. Abb. 9).

Den Anfang hierzu macht die Eröffnung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB) nach Deutsch-Wagram 1837.<sup>2</sup> Dadurch werden der großmaßstäbliche Personen- und vor allem Güterverkehr ermöglicht und der mächtigen Wiener Industrieproduktion die Basis gelegt. 1841 folgen die Südbahn bis Gloggnitz<sup>3</sup> und die Nordwestbahn von Floridsdorf nach Stockerau, die Ostbahn nach Bruck/Leitha (1846), die Westbahn nach Linz und Salzburg (1858/60), die Franz-Josefs-Bahn nach Pilsen (1870), sowie der nördliche Ast der Ostbahn (über Stadlau nach Laa/Thaya) und der nordöstliche Ast der Ostbahn (Richtung Marchegg) im selben Jahr (vgl. Schefold 1986; Kaiser 2008).

Parallel dazu entwickelt sich ab 1860 ein dichtes innerstädtisches Straßenbahnnetz in Wien (vgl. Capuzzo 1998). Die Beschienung wichtiger Verkehrsachsen und die Einrichtung von Pferdetrampwaywagen verändert damit die funktionale Struktur der Stadt (vgl. Maderthaler 2006). So ist Wien an der Wende zum 20. Jahrhundert – anders als andere europäische Metropolen dieser Zeit – eine vergleichsweise stark vom Straßenbahnverkehr abhängige Stadt. Nicht zuletzt dadurch erklärt sich einmal mehr die hohe Dichte in Zentrumsnähe und monozentrische Struktur Wiens, die zu dieser Zeit als städtebauliches Ideal bereits überholt ist (vgl. Capuzzo 1998 bzw. Abb. 10).

Infolge der so gearteten verkehrlichen Erschließung der Stadt kommt es insbesondere im Nahebereich der Donau und der neu geschaffenen Bahnlinien zu einer massiven Bevölkerungszunahme und einem rapiden Zuwachs an industriellen Produktionsstätten (vgl. Maderthaler 2006). Die 2. Stadterweiterung von 1892, mit der die Vororte, also weite Teile der heutigen Außenbezirke eingemeindet werden, verleiht dem industriellen Urbanisierungsprozess des 19. Jahrhunderts schließlich auch im administrativen Sinn Ausdruck (vgl. Klusacek et al. 1892; Pirhofer & Stimmer 2007). Ungeachtet dessen bleibt die Dichte innerhalb des Linienwalls auch Anfang des 20. Jahrhunderts wegen genannter Gründe der verkehrlichen Ausstattung unverändert hoch.

<sup>2</sup> 1839 erfolgt die Weiterführung nach Brno, 1841 nach Olomouc und 1856 nach Krakow. Durch Anschluss an die Nördliche Staatsbahn (StEG) besteht bereits 1845 eine Verbindung nach Praha. (vgl. Kaiser 2008)

<sup>3</sup> Ab 1854 mit durchgängiger Verbindung über den Semmering und Graz bis Ljubljana, 1857 bis Triest (vgl. Schefold 1986)

Baulich erfährt die Stadt ab Mitte des 19. Jahrhunderts einen umfassenden Wandel, der das Bild von Wien langfristig bestimmen sollte. Doch nicht nur die Industrialisierung zeichnet dafür verantwortlich. Die Pläne des Kaisers für seine Residenzstadt Wien sind dabei eine besonders einflussreiche Größe (vgl. Maderthaler 2006). So veranlasst Franz Josef I. 1857 den Abriss der bis dahin noch existenten Stadtmauer, den Ringstraßenbau und die Regulierung der Donau. Letztere wird 1870-75 umgesetzt und ist von da an zugleich Chance und Hindernis einer engeren Verbindung von Cis- und Transdanubien. Denn während die Flussregulierung die beiden Teile Wiens städtebaulich weiter voneinander trennt, erleichtert sie den Brückenbau und damit eine faktisch intensivere funktionale Verflechtung der beiden Donauseiten (vgl. Michelmayer 2005; Pirhofer & Stimmer 2007). Der Brückenbau ist für den schienengebundenen Verkehr entscheidend zur einfacheren Überwindung der Donau. So siedeln sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts vielfach Industriebetriebe auch in der Nähe transdanubischer Vororte und entlang der nach Norden und Nordosten verlaufenden Bahnlinien an und machen somit insbesondere Floridsdorf und Stadlau zu wesentlichen Industriestandorten und Wachstumszonen der Stadt (vgl. Eigner & Schneider 2005; Maderthaler 2006). Die erneute Erweiterung des Stadtgebiets, zuerst 1904/05 um Floridsdorf, 1910 dann auch um Strebersdorf, ist die logische Folge dieser Entwicklung.

Gerade die Urbanisierung der transdanubischen Vororte nimmt auch Anfang des 20. Jahrhunderts kein Ende. Doch nicht nur der allgemeine Bevölkerungszuwachs zeichnet dafür verantwortlich. Der Ausbruch des 1. Weltkriegs und die virulente Krise der Grundversorgung der Stadtbevölkerung initiieren eine massive Suburbanisierungswelle. So steigen etwa die Wohnpreise zwischen 1908 und 1913 derart, dass vielen Arbeiterfamilien keine Wahl bleibt, als durch Besitznahme von Land am Stadtrand Subsistenzwirtschaft in wilden Siedlungen zu betreiben (vgl. Capuzzo 1998; Maderthaler 2006). 1918/19 sind es bereits 6,5km<sup>2</sup> Fläche, speziell im Grüngürtel im transdanubischen Teil Wiens, die von 100.000 Menschen „wild“ besiedelt worden sind (vgl. Maderthaler 2006). Steinspornhaufen und der große und kleine Biberhaufen sind etwa die Gegenden, an denen Siedler Auwald roden, um sich notdürftig eine Bleibe zu schaffen (vgl. Eder & Eichert 2005). So sind die Stadtrandgebiete der Zwischenkriegszeit von der neuen Siedlerbewegung bestimmt und von drei Typologien besonders gekennzeichnet (vgl. Bobek & Lichtenberger 1966): (1) Ackersiedlungen, die aus der Aufsiedlung ehemaliger agrarisch genutzter Flächen entstehen und sich auch in den Grundrissen teilweise noch an den alten, langgezogenen Flurformen orientieren (z.B. Schafflerhofsiedlung in Eßling), (2) die eben genannten illegalen Kolonisten- und Rodungssiedlungen im Auwaldbereich der Donau, (3) die ersten Kleingartensiedlungen, allen voran jene im Osten des Gänsehüfels, die 1910 die erste ihrer Art in Wien ist und eine Entwicklung initiiert, die die Zahl der Kleingärten in den

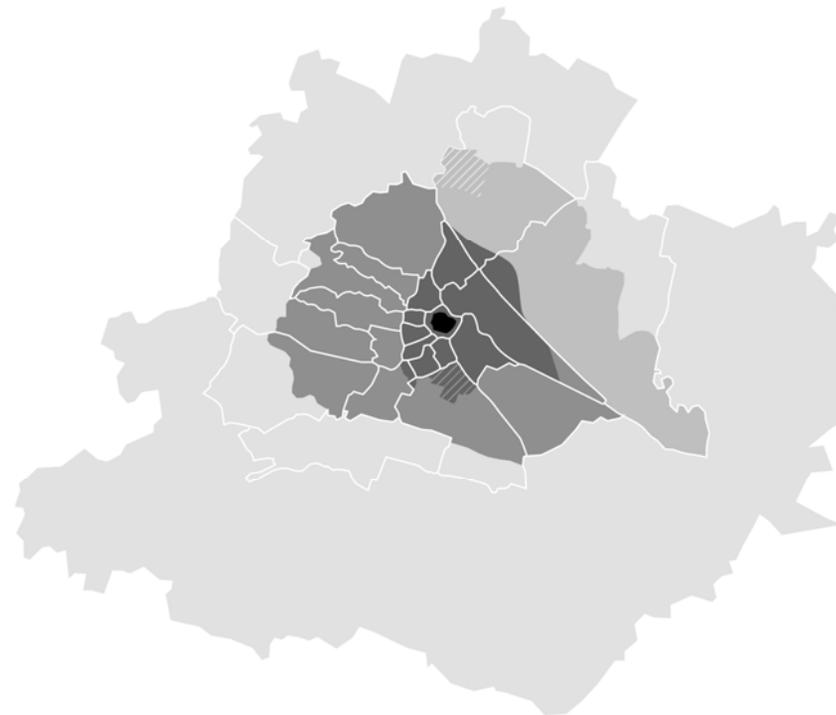


Abb. 11: Schematische Darstellung der historischen Stadterweiterungen Wiens seit 1850

## Wiener Stadterweiterungen

Veränderung der administrativen Grenzen des Stadtgebiets seit 1850

-  **Politische Landes- und Bezirksgrenzen, aktuell**  
Quelle: data.gv.at (C) Stadt Wien
-  **Mittelalterliche Stadt**  
(Stadtgebiet vor 1850)
-  **1. Stadterweiterung (1850)**  
Stadtgebiet nach Eingemeindung der Vorstädte (Bezirke 2-9) und Favoriten (1867)
-  **2. Stadterweiterung (1892)**  
Stadtgebiet nach Eingemeindung der Vororte (Bezirke 11-19)
-  **3. Stadterweiterung (1904/05)**  
Stadtgebiet nach Eingemeindung von Floridsdorf und Strebersdorf (1910)
-  **„Groß-Wien“ (1938-1954)**  
Stadtgebiet nach Eingemeindung von 97 niederösterreichischen Gemeinden

**Datenquellen** (sofern nicht anders genannt):  
Csendes, Peter & Oppl, Ferdinand (2006): Wien. Geschichte einer Stadt. Von 1790 bis zur Gegenwart, Band 3. Wien: Böhlau.

sieben Jahren nach Kriegsbeginn 1914 von 500 auf 30.000 steigen lässt. In den 1920er-Jahren erfolgt langsam die Legalisierung und Institutionalisierung der Siedlerbewegung (vgl. Maderthaler 2006). Damit erhalten die Stadtrandgebiete, allen voran der Nordosten Wiens, eine dominante Struktur, die die bauliche Entwicklung des 20. Jahrhunderts maßgeblich prägen sollte.

Die Jahre des Roten Wiens konterkarieren die zuvor „von unten“ entstandene Siedlerbewegung durch ein paternalistisches Modell, das auch städtebaulich die Lösung wohnungspolitischer Fragen in einer anderen Typologie sucht (vgl. Becker & Novy 1999; Novy 2011). Kommunale Geschloßwohnungsbauten, Verkehrsnetz und Sozialinfrastruktur – im Sinne gleichberechtigten Zugangs und umfassender Versorgung gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt – prägen daher die bauliche Entwicklung bis zum Ständestaat. Ab 1934 sind es jedoch nur noch Infrastrukturprojekte wie die Höhenstraße, die das Stadtbild merklich verändern. Auch im Nationalsozialismus entstehen – allen megalomanen Plänen zum Trotz – letztlich nur jene dem Kriegsgeschehen dienlichen Projekte: Ölhafen Lobau, mehrere Kasernen und die Flaktürme (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Jedoch verschieben sich die Stadtgrenzen aufgrund des Anschlusses. Die Ausrufung von „Groß-Wien“ 1938

erweitert das Stadtgebiet massiv, schafft faktisch in den Jahren ihres Bestehens jedoch keine gravierenden Veränderungen im baulich-physischen oder funktionalen Stadtgefüge. Das Ausmaß der vom Krieg hervorgerufenen Zerstörung ist 1945 dagegen enorm: 41% des Wiener Häuserbestands haben Kriegsschäden (vgl. Bihl et al. 2006). Ein Fünftel, also etwa 21.000 Häuser, ist schwer beschädigt (vgl. Matzl 2000). 80.000 Wohnungen sind zerstört (vgl. Czeike 2004). Die Notsituation bedingt jedoch trotz der Verwüstung eine schnelle Abkehr von Überlegungen über eine städtebauliche Neuordnung Wiens und eröffnet damit die Phase des Wiederaufbaus (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Ebenso verantwortlich dafür zeichnet die Ungewissheit über die künftigen Verwaltungsgrenzen. In den ersten neun Jahren nach dem Krieg operiert die Stadt immer noch im von den Nazis festgelegten „Groß-Wien“ und unter Besatzung der alliierten Mächte – ein zusätzlicher Grund gegen Stadtrandentwicklung und ausgedehntes Flächenwachstum (vgl. Abb. 11).

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts folgt in Wien eindrucksvoll den aus der Stadtgeografie bekannten Phasen der Urbanisierung (vgl. Eigner & Resch 2001): Urbanisierung in den 50ern, Suburbanisierung ab den 60ern, Desurbanisierungstendenzen in den

70ern und Re-Urbanisierung ab den 80ern. Differenzierter beschreiben es Klusacek et al. (2008): Die 1950er-Jahre sind demnach von einem schwachen Urbanisierungsprozess geprägt, die 60er von innerer Stadterweiterung und leichter Suburbanisierung. In den 70ern setzt sich die Stadterweiterung leicht fort, während die inneren Bezirke desurbanisiert werden. In den 80ern hingegen sind starke Suburbanisierungstendenzen auszumachen, wobei gleichzeitig und fortgesetzt in den 90ern der ehemalige Stadtrand eine intensive Urbanisierung erfährt. Gerade ab 2000 kommt es auf Basis intensiver Migration in der gesamten Stadtregion zu einer starken Urbanisierung.

Die Ausbreitung der Siedlungsfläche innerhalb der administrativen Grenzen Wiens ist bezeichnend für die 1960er. Über 100.000 Wohnungen entstehen zwischen '61 und '71. Mehr als die Hälfte unter dem Titel der Stadterweiterung in den Bezirken 10, 21, 22 und 23 (vgl. Bihl et al. 2006). Entsprechend beginnen sich auch Arbeitsstätten und Beschäftigte disperser über das Stadtgebiet zu verteilen und damit die extreme Zentrum-Peripherie-Trennung aufzuweichen. Sozialinfrastruktur und Verwaltung schaffen diese Dezentralisierung jedoch lange nicht in gleichem Ausmaß wie die Wohninfrastruktur, woraus für das funktionale Geflecht der Stadt vielfach noch heute Probleme resultieren (vgl. Becker & Novy 1999). Trotzdem nimmt auch die infrastrukturelle Erschließung Wiens in den 60er- und 70er-Jahren Fahrt auf. 1962 wird die erste Schnellbahn zwischen Meidling und Floridsdorf eröffnet (vgl. Bekesi 2005), um dem verstärkten Nord-Süd-Pendelverkehr – hervorgerufen durch transdanubischen Bevölkerungszuwachs und cisdanubischen Arbeitsplatzzuwachs – Rechnung zu tragen. 1969 beginnt der lang diskutierte Bau der Wiener U-Bahn. Die Inbetriebnahme der U1 zwischen Karlsplatz und Reumannplatz erfolgt schließlich 1978 (vgl. Weber 2006). 1970 beginnt auch die Umstellung der Gasversorgung aller Wiener Haushalte auf Erdgas,

was zu sinkenden Energiekosten für die privaten Haushalte, einer umfassenden Versorgung der Stadtbevölkerung und einer Vereinfachung der Versorgungs-, Netz- und Ausbauplanung durch die Stadt selbst bedeutet (vgl. Meißl 2006). Ebenfalls Anfang der 70er-Jahre fällt die Entscheidung zur 2. Donauregulierung – genau ein Jahrhundert nach der vom Kaiser angeordneten ersten Flussregulierung. So wird in den 15 Jahren bis 1987 auf der Fläche des bis dahin am linken Donauufer freigehaltenen Inundationsgebiets mit dem Entlastungsgerinne ein durchgehender Hochwasserschutz für die Stadt geschaffen (vgl. ebd.). Das Ergebnis – die Neue Donau und die Donauinsel – sind dabei auch Ausdruck einer sich verändernden politischen Kultur und Planungsphilosophie der 1970er, wie in Folge noch zu diskutieren sein wird.

In Summe bewirken die diversen technischen, verkehrlichen und auch sozialinfrastrukturellen Maßnahmen eine Auflockerung des seit dem Mittelalter extrem dicht besiedelten Stadtzentrums bei gleichzeitiger Verdichtung der Außenbezirke und Aufschließung der ehemaligen Randbereiche. Der zur selben Zeit steigende Motorisierungsgrad der urbanen Bevölkerung lässt die Bewegungsradien enorm ansteigen, wodurch das Flächenwachstum nicht nur als wenig problematisch empfunden, sondern auch dezidiert für dessen Umsetzung argumentiert wird. Die Studie von Müller (2007) zeigt die durch die Infrastrukturentwicklung hervorgerufene Veränderung der Bevölkerungsdichten in den Wiener Stadtteilen seit 1888 eindrucksvoll (vgl. Abb. 12).

Der Effekt all dieser und weiterer Großprojekte ist eine relative Dezentralisierung Wiens in den letzten zwei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts (vgl. Posova & Sykora 2011). So zeigt sich, dass der U-Bahnbau zum einen zwar nachweislich die ohnehin stark ausgeprägte Monozentralität der Stadt gestärkt, zugleich aber zur Etablierung und Entwicklung von Sub- und Bezirkszentren – Favoriten, Floridsdorf, Kagran – beigetragen hat (vgl. Pirhofer &

Stimmer 2007). Die Wiener U-Bahn ist damit seit ihrem Bestehen untrennbar mit der baulichen Entwicklung der Stadt verbunden. Sie hat sich sogar zu einem der wesentlichen Katalysatoren der Urbanisierung Wiens entwickelt: „Die wesentlichen Impulsgeber bzw. Entwicklungsträger sind Verlängerungen von U-Bahnlinien bzw. Aufwertung einer alten Stadtbahnlinie in eine U-Bahn und deren Verlängerung (U6).“ (Pirhofer & Stimmer 2007: 96)

Zugleich bedingt eine veränderte urbane Ökonomie ab den 1980ern funktionale Verschiebungen im Siedlungsgefüge. Der ohnehin bereits geschrumpfte Produktionssektor verlagert sich noch weiter in die Außenbezirke oder sogar in das Wiener Umland. Stattdessen kommt es zu einem kontinuierlichen Büroflächenwachstum auf Basis der veränderten geopolitischen Lage und Wiens Rolle als Gateway im Ost-West-Städtenetzwerk. Die Logik der Standortsuche international agierender Dienstleister ist jedoch eine andere als in den verdrängten Branchen. Nun sind Konnektivität, Repräsentativität und die Verfügbarkeit von Humankapital die vorrangigen Standortfaktoren, woraus sich eine weit fragmentiertere, zugleich aber stärker polyzentrische Stadtstruktur ergibt (vgl. Hatz & Weinhold 2009). Dass die umfassende Etablierung einer polyzentrischen Stadtstruktur bislang trotzdem weitgehend misslingt, ist dabei unter anderem auf den intensivierten Bau regionaler Einkaufszentren in Stadtrandlage ab den 1980ern zurückzuführen (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Viel eher zeichnet sich dagegen in den frühen Jahren des 21. Jahrhunderts eine neue sozialräumliche Polarisierung ab, von der Migrant\*innen und bildungsferne Schichten in besonderem Ausmaß betroffen sind. Auffällige Bruchlinien dieser neuen stadträumlichen Segregation sind interessanterweise weiterhin die alten administrativen und sozialräumlichen Grenzbeziehungen der Stadt: Ringstraße, Gürtel und Donau (vgl. Stadtentwicklung Wien 2015).



Abb. 12: Veränderung der Bevölkerungsdichten in Wien seit 1888



**Wien. Eine Stadtplanungsgeschichte**

„Planung ist  
per se zukunftsorientiert, ihr Gegenstand ist je-  
doch über weite Strecken die (historisch tradier-  
te) Stadt. Dies gilt im Prinzip für jede Stadt, aber  
zu besonders hohen Anteilen für Wien.“

Gottfried Pirhofer & Kurt Stimmer (2007): „Pläne für Wien“, S.184

# DIE WIENER PLANUNGSGESCHICHTE: UNBEKANNTES TERRAIN?

Mit der Wiener Stadtplanungsgeschichte als eigenständigem Politikbereich, den darin handelnden Personen, geführten Diskursen und gefällten Entscheidungen, befassen sich bisweilen nur wenige Autor\*innen umfassend. Entweder ist in derartigen Werken der thematische Fokus eng gefasst, oder sie behandeln nur einen eingeschränkten historischen Ausschnitt – zumeist beginnend mit 1989. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang zwei Arbeiten, die Pionierleistungen in der systematischen Erfassung der Wiener Planungsgeschichte vollbracht haben. Zuerst ist dies die umfassende, im Umfeld des STEP 2005 herausgegebene Arbeit „Pläne für Wien“ von Pirhofer & Stimmer (2007), in der die großen Pläne und Leitbilder, Strategien und Projekte der Wiener Planung seit 1945 detailliert aufgearbeitet und in den jeweiligen städtischen Entwicklungskontext gesetzt sind. Zum anderen liefert Matznetter (2005) in Anlehnung an Albers ein 4-Phasen-Modell der Wiener Planung – Gefahrenabwehr, Auffangplanung, Stadtentwicklungsplanung, Stadtmanagement – das die teils paradigmatischen Unterschiede im Verständnis von Ordnung und Entwicklung der Stadt skizziert. Darüber hinaus fehlt jedoch eine differenzierte Auseinandersetzung mit der Evolution der Wiener Planung als institutionalisierter politischer Prozess, öffentlicher Diskurs und stadtverändernde Größe.

Entsprechend liegt es im Interesse von TRANS[form]DANUBIEN die Aufarbeitung und Systematisierung der Wiener Planungsgeschichte weiterzutreiben. Die vier eingangs vorgestellten Analyseebenen – Struktur, Handlung, Institutionen, Diskurs – bilden die empirische Grundlage zur Herausarbeitung spezifischer Veränderungen in der jeweiligen Dimension. In der Zusammenschau lassen sich daraus stabile und dynamische Phasen, sowie Übergänge und Brüche zwischen historisch dominanten Perioden der Planung ablesen. Vereinzelt können daraus auch treibende Kräfte einer Veränderung des Planungssystems eruiert werden. Auf dieser Basis lassen sich schließlich die Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte Transdanubiens sinnvoll einbetten und wesentliche endogene und externe Faktoren lokaler urbaner Transformation links der Donau zu einem stimmigen Gesamtbild zusammensetzen.

Den Anfang machen die „großen Pläne“. Sie sind in Art und Ausprägung an sich zwar Ausdruck institutionalisierter Planung, zugleich aber strukturierende Elemente einer langen Stadtplanungsgeschichte (vgl. Fachgespräch W.Matznetter 2017). Damit in enger Verbindung steht die Sammlung an hervorhebenswerten individuellen wie kollektiven Akteur\*innen – von den herausragenden politischen Figuren über die großen Vordenker\*innen der Planung bis hin zu einflussreichen Verwaltungsbeamt\*innen – die

den Diskurs und die Pfade der Planung wesentlich beeinflusst haben. Dies mündet in der Beschreibung der institutionellen Ordnung der Wiener Planung, also den verfestigten planungspolitischen Wert- und Zielsetzungen. Schließlich werden diese Dimensionen um die Betrachtung des planungspolitischen Diskurses erweitert. Dazu zählen insbesondere debattenbeeinflussende Narrative um den Wiener Entwicklungspfad, jene eine bestimmte stadtentwicklungspolitische Ideologie legitimierenden Argumente, sowie dominante Imaginierungen „guter Urbanität“. Die Strukturebene wird nicht explizit behandelt, da sie sich entsprechend der entwickelten Methodologie aus dem Stadtentwicklungspfad, also dem politischen Regime und den darin enthaltenen Möglichkeiten für eine selbstbestimmte Stadtplanung, dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Kontext und den baulich-physischen wie funktionalen Bedingungen und Veränderungen außerhalb der Planung, speist. Dessen ungeachtet spielen sie natürlich eine wesentliche Rolle für die planungshistorischen Entwicklungen, weshalb fallweise auf sie verwiesen wird.

In Summe lässt sich daraus eine systematisierte Wiener Stadtplanungsgeschichte entwickeln, die zwei Jahrhunderte an Versuchen von Ordnung und Entwicklung der Stadt gemäß beschriebener Dimensionen in eine Geschichte der Kontinuitäten und Brüche übersetzt und damit ein überschaubares Bild zeichnet.

## EINE CHRONOLOGIE DER GROßEN PLÄNE: WIENS PLANUNG IM ÜBERBLICK

Räumliche Pläne sind ein wesentlicher Part der institutionalisierten Planung. Sie sind eines der zentralen Produkte des politischen Prozesses Stadtplanung und repräsentieren die Überzeugung, dass Stadtentwicklung einer fundierten Kenntnis über externe Einflüsse und zu erwartende Veränderungen bedarf. Zugleich

sind sie pfadbestimmende Ankerpunkte eines stadtentwicklungspolitischen Diskurses. Denn die Konzepte und Strategien erzeugen mittels Zielsetzungen, Leitbildern und Karten ein Framing, das eine nur schwer wegzuweisende Planungsrealität schafft. Inwieweit die großen Pläne – insbesondere ihr Inhalt – also Produkt der herrschenden Fachvorstellung von räumlicher Ordnung und urbaner Entwicklung, oder politisches Instrument ist, bleibt bei ihrer inhaltlichen Betrachtung vorerst verborgen. Trotzdem sind sie Zeitdokumente, die Einiges über das jeweilige Planungsverständnis – zwischen Expertise und Transparenz, kommunikativer Aushandlung und politischem Willen – verraten. Ein erster Überblick über die Wiener Planungsgeschichte lässt sich also sehr gut an den sie strukturierenden „großen Plänen“ ablesen.

Dabei lassen sich grundsätzlich Bodenordnungs- und Stadtentwicklungsinstrumente unterscheiden. Erstere sind rechtsverbindliche Festlegungen zur Regelung der Flächennutzung: Bauordnungen, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Letztere formulieren Zielvorstellungen zur urbanen Zukunft auf Basis von Empfehlungen und umfassen alle Arten urbaner Leitbilder, städtebaulicher Visionen und planerischer Strategien, die im Rahmen hoheitlicher Steuerung der Stadtentwicklung entstehen. Auf Basis einer ersten oberflächlichen Betrachtung der Chronologie dieser Strategien und ihrer Charakteristik lässt sich schnell eine grobe Gliederung der Planungsgeschichte vollziehen (vgl. Abb. 13):

- **19.Jhdt.:** Ausschließlich Bodenordnung, keine vorausschauende Ordnungs- oder Entwicklungsplanung
- **Bis zum I. WK:** Eine dem künstlerischen Städtebau verpflichtete Ordnungsplanung
- **Zwischenkriegszeit:** Kein konzertiertes räumliches Leitbild, dafür mehrfache Adaption der Bodenordnungsinstrumente
- **Nachkriegszeit:** Expertengeleitete Stadtplanung in wirtschaftlicher Aufschwungsphase der „technischen Moderne“
- **Ab etwa 1980:** Hohe Dichte an periodisch wiederkehrenden und zunehmend strategischen Leitbildern

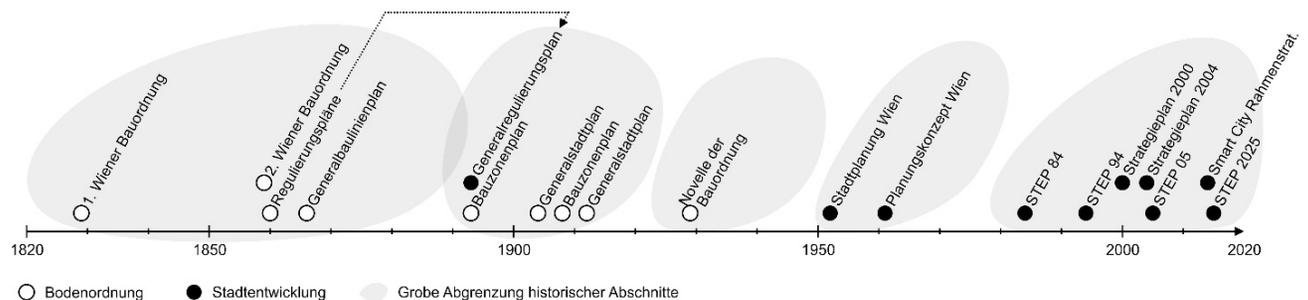


Abb. 13: Chronologische Übersicht der "großen Pläne" zur Wiener Bodenordnung und Stadtentwicklung

Der Beginn der Planung in Wien kann mit dem Erlass der ersten Wiener Bauordnung von 1829 angesetzt werden. Schon zuvor bildet das Verhältnis zwischen Grundherrschaften und Bauherren zwar die rechtliche Basis jedes Bauvorhabens. Die Institutionalisierung allgemeiner Regeln zur Bodenordnung stellt jedoch einen Wandel gegenüber der vorangegangenen Epoche dar. Ein paradigmatischer Bruch erfolgt hingegen 20 Jahre später: „Mit der Verwaltungsreform 1849/50 treten die Gemeinden an die Stelle der Grundherrschaften [...]“ (Matznetter 2005: 62) Somit wird die bauliche Entwicklung der Stadt zur hoheitlichen Aufgabe. Auf Basis der zur selben Zeit neu entwickelten Bauordnung entsteht 1866 der Generalbaulinienplan, dessen Anspruch die Anpassung der baulichen Struktur der Stadt an die Bedürfnisse der Industrialisierung ist (vgl. Czeike 2004). Diesen Zielen – breitere und weniger gekrümmte Straßen, rasterförmig und damit effizient aufzuschließende Vororte – sollen auch die vielen Regulierungspläne Rechnung tragen, die ab 1860 intensiv entwickelt werden (vgl. Matznetter 2005; Maderthaler 2006). Das Flächenwachstum der Stadt und seiner Industrie wird also antizipiert und derart vorbereitet, dass von Wien aus die noch nicht eingemeindeten Vororte bereits mit einem Regulativ zur baulichen Entwicklung belegt werden, sodass die Verschiebung der administrativen Grenze nach außen schließlich nur noch Formsache ist. Viel entscheidender ist jedoch der Grundstein, den die erste Bauordnung vor knapp 200 Jahren für die spätere Stadtplanung legt. Sie ist das erste hoheitliche Instrument, das den Aushandlungsprozess zwischen Gemeinde und Bauherren bezüglich baulicher Transformation der Stadt definiert und zudem der Willkür der Grundeigentümer\*innen in der Verwirklichung ihrer Partikularinteressen gewisse Grenzen im Sinne eines übergeordneten Ordnungsanspruchs setzt. Noch heute ist die Wiener Bauordnung – wenngleich mit unverkennbar anderem Inhalt – zentrales Rechtsinstrument zur Regelung der städtischen Bodenordnung und Entwicklungsplanung der Stadt und verdeutlicht, dass räumliche Ordnungs- und Entwicklungsansprüche der öffentlichen Hand zuallererst auf einem politisch-juristischen Grundgerüst fußen (vgl. Bauordnung für Wien).

1893, nach der 2. Stadterweiterung, entsteht mit dem Bauzonenplan erstmals ein Plandokument, das das Stadtgebiet hinsichtlich Nutzung und baulicher Dichte in vier Bereiche differenziert. „Der Bauzonenplan 1893 stellt die erste durch Gemeinderatsbeschluss bestätigte Zielvorstellung für die räumliche Entwicklung des gesamten Stadtgebiets dar.“ (Schweitzer 1970: 24) Im selben Jahr wird mit der Ausschreibung des Wettbewerbs zu einem Generalregulierungsplan auch das deutliche Interesse der kommunalen Politik an einer umfassenden städtebaulichen Vision für die künftige Entwicklung der Stadt geäußert. Das Ziel ist neben der Etablierung einer eigenständigen räumlichen Politik gegenüber dem kaiserlichen Einfluss (vgl. Czeike 2004) schlicht die Anpassung der baulichen Struktur an die zur Metropole gewachsene Stadt (vgl.

Pirhofer & Stimmer 2007). Otto Wagners radikaler Entwurf einer unendlichen Großstadt, die bis weit über die Donau und die Grenzen der Stadt hinauswachsen sollte, erreicht den ersten Platz, findet jedoch aufgrund des Kriegsausbruchs keine umfassende Realisierung mehr. Trotzdem wird der fortschreitenden Stadtentwicklung in erneuerten Plänen weiter Rechnung getragen – so auch 1908 im neuen Bauzonenplan, der eine klare Höhenstaffelung der Gebäude – vom Zentrum weg abfallend – festlegt (vgl. Matznetter 2005). Mit diesen ersten Leitbildern für Wien werden gleichzeitig zwei Zielvorstellungen etabliert, die die Wiener Stadtentwicklung noch ein Jahrhundert später beschäftigen sollten: die monozentrische Struktur in Form der Dichte- und Höhenfestlegungen – die intensivste Ausnutzung im Stadtzentrum – und das Wachstum der Stadt über die Donau.

Nach dem Krieg erweist sich der Wagner'sche Regulierungsplan angesichts des gestockten Bevölkerungswachstums und der über die Kriegsjahre entstandenen „wildern“ Stadtrandsiedlungen als nicht mehr realisierbar (vgl. Schweitzer 1970). 1929 erfolgt daher die Weichenstellung zur modernen Stadtplanung, indem der lange gültige Generalregulierungs- und Bauzonenplan durch eine neue Bauordnung mit Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan ersetzt werden (vgl. Czeike 2004). Die 30er- und 40er-Jahre bringen schließlich keine räumlichen Pläne von Relevanz, die nicht aus einer rein propagandistischen oder militärstrategischen Intention heraus geboren werden. Die künftige räumliche Struktur Wiens und die Rolle der Stadt im Deutschen Reich werden einzig auf Basis ideologischer oder kriegsstrategischer Überlegungen und weitgehend nur von Hitler determiniert. Die Aufgabe von Stadtplanung und Städtebau reduziert sich entsprechend auf die Sicherstellung von Überwachung, Versorgung, militärischer Produktion und Absicherung gegenüber feindlichen Angriffen, sowie die Repräsentation nationalsozialistischer Ideologie in monumentalen Bauwerken (vgl. Historisches Museum Wien 1999). Deutlich wird darin stets jene Dualität, die sich in der Planung Wiens schon vor und auch noch nach dem Nationalsozialismus zeigt: Erhalt der historischen Strukturen und Ensembles im Zentrum gegenüber moderner Stadtentwicklung durch Stadterweiterung in den Randbereichen.

In den Nachkriegsjahren wird – den Herausforderungen der Kriegsfolgen zum Trotz – schon sehr früh an der Wiederetablierung der Stadtplanung gearbeitet. Aus diesem Anspruch erwachsen 1952 mit Karl Brunners „Stadtplanung für Wien“ ein neuer Flächenwidmungsplan und ein erstes umfassendes Sammelwerk zum Stand der Stadtplanung der Nachkriegszeit (vgl. Brunner 1952). Planungsgrundlage ist bis dahin der schon 40 Jahre gültige Generalstadtplan bzw. die Bauordnung von 1929 (vgl. Czeike 2004). Dem Zeitgeist folgend plädiert Brunner für eine weitgehende Trennung städtischer Funktionen, die Auflockerung dichter innerstädtischer Bereiche und die Neugründung gartenstadähnli-

cher Satelliten – sogenannter Trabantenstädte – wie sie etwa auch im Greater London Plan vorgesehen sind (vgl. Platzer 2018). Politisch ist ein derart utopisches Leitbild allerdings nicht opportun, da die Hauptaufgabe von Planung vielmehr in der Ordnung des Raums und der Schaffung der Grundlagen zum „Aufräumen der Stadt“ gesehen wird. Im Zentrum des Plans steht folglich der soziale Städtebau als Mittel des Wiederaufbaus und der Stadterweiterung. (vgl. Brunner 1952) Rainers „Planungskonzept Wien“ (vgl. Rainer 1961) wagt sich knapp zehn Jahre später noch weiter vor und entwickelt auf Basis fachlicher Analyse und vermeintlich ideologiefreier Expertise ein städtebauliches Grundkonzept und einen Generalverkehrsplan mit verstärktem Fokus auf die künftige Entwicklung der Stadt. Liefert Brunner über weite Strecken eine Übersicht laufender Stadtentwicklungsprojekte mit Fokus auf Verkehrs- und technische Infrastrukturbauvorhaben, der der neue Flächenwidmungsplan als Bekenntnis zur aktuellen Stadtentwicklung nachsteht, ist Rainers Konzept ein auf umfassender Grundlagenforschung fußendes Zukunftsleitbild. Beide verschreiben sich jedoch dem funktionalen Städtebau, wie er zu jener Zeit Konjunktur hat – Rainer schließlich mit einer Autoaffinität, wie sie der technischen Moderne der 60er entspricht. So ist die Errichtung neuer hochrangiger (Auto)Verkehrsachsen eine entscheidende Prämisse für die Umsetzbarkeit seines polyzentrischen Stadtmodells einer gegliederten und aufgelockerten Stadt. Letztlich scheitert das Experiment des Generalstadtplaners jedoch, als sich die Stadtpolitik nicht mit dem Ergebnis anfreunden kann und nur Auszüge aus den Konzepten beschlossen werden (vgl. Czeike 2004). Trotzdem wird erkenntlich, dass Planung bereits als sehr umfassende Aufgabe zwischen technischer Infrastrukturerichtung, Wohnen, Verkehr, Arbeiten und Versorgung betrachtet wird. Die faktische Regionalisierung der Stadt – insbesondere durch die Massenaufmobilisierung – wird ebenso Thema wie die rasante technische Innovation der Zeit.

In Folge wird auf große räumliche Leitbilder verzichtet. In den 60er- und 70er-Jahren entsteht stattdessen eine Vielzahl technischer Infrastrukturprojekte als Zeichen des Primats der Ingenieurwissenschaften in der Planung jener Zeit. Das wird möglich, als sich hierin politische Wohlfahrtsziele der Sozialdemokratie mit modernistisch-technokratischen Zielvorstellungen treffen: Zugang und Versorgung, Innovation und Fortschritt. Zugleich erreichen die gesellschaftlichen Umbrüche der 1970er auch den planerischen Diskurs, womit Bürger\*inneninformation, Demokratisierung und Interessensvielfalt zu Planungsthemen werden.

Wenngleich die Wiener Stadtplanung in Folge dieses Umbruchs natürlich nicht stillsteht, dauert es trotzdem fast zwei Jahrzehnte, bis mit der Erarbeitung eines neuen umfassenden Entwicklungskonzepts begonnen wird: dem Stadtentwicklungsplan 1984. Dieser ist Ausdruck eines neuen Verwaltungsdenkens, das Planung als integrierte Materie unterschiedlicher Disziplinen, als

mehrere Politikbereiche umfassende und demokratisch legitimierte Aufgabe versteht (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1985). Jedoch: Die Planung bleibt streng in den lokalen Verwaltungsapparat eingegliedert. So werden räumliche Fragen letztlich auf die Bezirke runtergebrochen und folgen damit einer politisch-administrativen und keiner raumevidenzbasierten Logik. Trotzdem etablieren sich der wirtschaftliche Wandel, Ökologie und ein „qualitatives Wachstum“ als neue Planungsthemen. Das propagierte Achsen-Zentren-Modell präsentiert sich als Mischform eines technokratischen Planungsverständnisses, das in erster Linie an Infrastrukturkosten interessiert ist und daher die Urbanisierung entlang gut aufgeschlossener Achsen fordert, sowie des funktionalen Modells polyzentrischer Stadtentwicklung, das der Überlastung des Zentrums Abhilfe schaffen soll (vgl. ebd.). Der STEP 84 eröffnet eine Phase der Regelmäßigkeit in der Neukonzeption der Wiener Zukunft. Alle zehn Jahre stellt ein neuer STEP zugleich die Zäsur einer Planungsperiode und die Fortführung des kommunikativen, integrativen und konsensualen Planungsselbstverständnisses dar.

1994 erfährt das räumliche Leitbild kaum Änderung. Es kommt aber zu einer deutlichen räumlichen Ausdifferenzierung durch die Hervorhebung besonders „wertvoller“ Projekte der Stadtentwicklung, die die Linie der künftigen Urbanisierung vorgeben sollen. In diesen spiegelt sich der soziale und ökonomische Transformationsprozess der Zeit wider. Es geht vorwiegend um Konsumismus, Dienstleistungsorientierung, Siedlungswachstum und Standortproduktion. Planung ist in Anbetracht der EXPO-Absage deutlich devoter, was sich auch in der Leitfigur der „aktiven Anpassung“ an Globalisierung und Europäisierung ausdrückt. Thematisch rücken allen voran die Re-Urbanisierung und die Chance der Europäisierung in den Vordergrund (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1994).

Noch mehr Nachdruck wird der wachsenden Bedeutung des Blicks nach außen ab 2000 durch die Strategiepläne 2000 und 2004 verliehen, die ab dann auch den räumlichen Fokus verschieben. Nicht mehr die Ordnung des Raums unter zu erwartenden Bedingungen, sondern die proaktive Transformation ausgewählter Orte wird als adäquate Replik auf die diversen Entwicklungsherausforderungen erachtet. Die Strategiepläne verzichten daher auch auf ein stadtübergreifendes räumliches Leitbild und konzentrieren sich stattdessen auf strategische Projekte (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2001a, 2004). Die Strategie besteht in der Profilierung der Qualitäten Wiens und der Positionierung der Stadt im internationalen Kontext. In diesem Sinn sind die Strategiepläne Planungsgrundlage und Vermarktungsstrategie zugleich. Das verdeutlicht sich auch in der Flexibilität, was die Struktur vorgestellter Projekte und Prozesse anbelangt. Akteur\*innen, Abläufe und Ziele sind ebenso problem- und zielgruppenorientiert, wie sie beliebig sind. Globalisierung und Standortwettbewerb sind Determinanten der strategischen Planung, Kultur und öffentlicher Raum herausragende neue Themen

(vgl. ebd.). Dieser radikale Bruch – Ort ersetzt Raum, Entwicklung ersetzt Ordnung – ist Ergebnis einer neuen Managementorientierung in Teilen der Wiener Planung, die wiederum auf die Verschiebung von Government- zu Governance-Mechanismen zurückzuführen ist. Dem allgemeinen Planungsverständnis der Zeit folgend, steht die Prozessorientierung im Mittelpunkt. Nicht nur, dass etwa die Entstehung der folgenden Stadtentwicklungsstrategien ausführlich dokumentiert wird, sind eine (schwierig umzusetzende) partizipative Konzeptentwicklung, die laufende Fortführung der Strategiediskussion, sowie die Evaluierung von Konzepten zentrale Anliegen einer auf Qualitätssicherung und Transparenz bedachten Verwaltung (vgl. u.a. MA 18 2005). Diese Haltung determiniert den Prozess aller bis dato folgenden großen Pläne der Stadtentwicklung.

Dieser Logik kann sich auch der nachfolgende Stadtentwicklungsplan von 2005 nicht verschließen. Mit der Festlegung von Zielgebieten der Stadtentwicklung erfolgt auch hier die Hinwendung zur proaktiven Standortproduktion. Das angestrebte Stadtmodell pendelt weiter zwischen faktischer Monozentralität und planerischen Bestrebungen zur Dezentralisierung, wobei das Mehr-Zentren-Modell weit weniger radikal ausfällt als Rainers Siedlungsleitbild der 60er (vgl. ebd.). Insgesamt rückt das etablierte räumliche Leitbild damit aber in den Hintergrund und wird durch eine betonte Multiskalarität aufgeweicht. Auch die Aufgabe der Planung selbst wird sehr viel weiter definiert, wodurch streng räumliche und per se nicht-räumliche Fragen zum Thema der Auseinandersetzung werden. Die Smart City Rahmenstrategie von 2014 ist aktuellster und deutlichster Ausdruck dieser Veränderung, die statt einer räumlichen eine thematische Zuspitzung versucht und damit ein lokales Narrativ bzw. ein inhaltliches Framing für die künftige Stadtentwicklung entwirft (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2014). Aus einer Außensicht verschwimmen damit aber zusehends die Grenzen zwischen fachlich angeleiteter Stadtentwicklungsplanung und politisch induzierter Strategieplanung.

Der mittlerweile vierte Stadtentwicklungsplan, der STEP 2025, ist als Weiterführung dieser Form der Stadtentwicklungspolitik zu verstehen. Es kommt ein weiteres Mal zur Reduktion des Leitbilds auf schematische Vorstellungen „guter Urbanität“, weil innerhalb der Wiener Planungslandschaft vielfach vor den Folgen eindeutiger räumlicher Festlegungen gewarnt wird (vgl. Fachgespräch anonym 2017). Thematisch wird das Feld noch einmal erweitert um aktuelle Problemlagen: Ungleichheit & Krise, Klima & Energie, Digitalisierung & Wissen (vgl. MA 18 2014a). Vielfach bleibt die letztgültige Strategie zur Lenkung des Wiener Entwicklungspfad jedoch Antworten im Sinne einer offensiven räumlichen Politik schuldig. Das ist in Teilen sicherlich den neuen politökonomischen Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Zukunftsunsicherheit und einem veränderten Planungsverständnis, womöglich aber auch der Institutionalisierung des STEP als erwartete regel-

mäßige Botschaft der Planungsverwaltung „nach außen“ geschuldet. Entsprechend stellt sich zunehmend die Frage nach der Sinnhaftigkeit des Instruments zur Unterstützung raumpolitischer und wohlfahrtsstaatlicher Zielsetzungen. In einer Planungsphase, die weniger vom visionären „Plan-Machen“ als von Komplexitätsmanagement und flexibler Kommunikation geprägt ist, erfüllt der STEP also mittlerweile die Rolle eines Werbeinstruments, das versucht, stadtpolitische Ziele und die laufende Verwaltungsarbeit auf den unterschiedlichen fachthemen und teilräumlichen Ebenen zu einer konsolidierten Botschaft zu synthetisieren. Entsprechend schwieriger wird es aus Sicht einer kritischen Forschung anhand der Aussagen und Zukunftsbilder allein der Stadtentwicklungspläne Aussagen über die räumliche Politik der Zukunft zu treffen.

## WER MACHT DIE PLANUNG? LEITFIGUREN DER WIENER STADTENTWICKLUNG

Die Wiener Stadtplanungsgeschichte ist, das lassen diese ersten Ausführungen bereits anklingen, eng mit dem Wirken einzelner Handelnder verbunden. Deshalb und in Anlehnung an das ASID-Modell, das die Handlungsebene als eine wichtige Komponente der Stadtentwicklung versteht, soll an dieser Stelle der Frage nachgegangen werden, wer in der Historie der Wiener Planung entscheidenden Einfluss auf den politischen Prozess der Stadtentwicklung ausgeübt hat. Diese Darstellung reduziert sich jedoch nicht auf jene, die von Rechts wegen planerische Verordnungen oder Ziele formulieren, also das politisch-administrative System. Vielmehr soll ein Überblick zum Wandel des gesellschaftlichen Spektrums, das die Stadtplanung rückblickend maßgeblich geprägt hat, vermittelt werden. Dabei spielen individuelle Akteur\*innen, also Einzelpersonen, ebenso eine Rolle wie kollektive Akteur\*innen, etwa Organisationseinheiten der Verwaltung, politische Parteien, Vereine oder organisiert agierende soziale Gruppen.

Stadtplanung ist, das belegen Lehrbücher, Praxiserfahrung, mediale Berichterstattung und Judikatur, zumeist mit einem Eingriff in Eigentumsrechte verbunden. Nicht zufällig ist daher auch in Wien die Bodenordnung die erste Form eines modernen planerischen Ordnungsversuchs. Gerade die lange Tradition des liberalen Laissez-faire der Planung des 19. Jahrhunderts macht daher die Grundeigentümer\*innen und Akteur\*innen des Immobilienmarkts zu einer nicht wegzudenkenden Größe der Stadtentwicklung – auch heute noch. Wie zuvor beschrieben, besteht hoheitliche Stadtplanung ab 1850 weitgehend im reaktiven Anpassen der städtischen Ordnung an das freie Spiel der Marktkräfte. In der Phase gründerzeitlichen Stadtwachstums ab 1860 werden auch die

Baubehörden zum wichtigen Proponenten dieser Ordnung. Sie forcieren die Umsetzung der Regulierungspläne für die Aufschließung der Wiener Vororte. Denn nur die darin vorgesehene Rasterbebauung mit möglichst geraden Straßen und gleichförmigen Baublocks kann die Gleichberechtigung der Grundeigentümer und Bauherren am Markt sicherstellen und die erhofft hohen Renditen bringen (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Die positiven Effekte für diese Gruppen durch die umfassenden Stadterweiterungen von 1892 bzw. 1904/05 werden also durch die kommunale Verwaltung sorgsam vorbereitet. Die kaiserliche Initiative zum Stadtbau ab 1857 tut ihr Übriges, um diese Ordnung zu stützen: Aufrechterhaltung der sozialen Segregation durch Freihaltung der Altstadt von gründerzeitlicher Bebauung für Arbeiterfamilien, symbolischer Urbanismus für die herrschende Klasse entlang des Ringstraßenboulevards, Infrastrukturausbau für das industrielle Wachstum (vgl. Maderthaler 2006).

Zum Ende des Jahrhunderts, als sich eine eigenständigere Stadtpolitik zu etablieren beginnt, wird auch der künstlerische Städtebau und mit ihm Camillo Sitte und Otto Wagner relevant. Trotz aller inhaltlichen Unterschiede bildet ihr Oeuvre einen wichtigen Teil der Städtebaugeschichte. Es ist aber besonders Otto Wagner, der das Wiener Stadtbild und die Imaginierung vom Wien der Zukunft prägt. Sein Entwurf zum Generalregulierungsplan wartet mit einer radikalen Wachstumsvision auf, die den Donaustrom in sich aufnimmt und das Marchfeld urbanisiert. Die von ihm entworfene Wiener Stadtbahn und die Vorortelinie sind Manifest seines Glaubens an die Ideale der technischen Moderne und seine Auffassung von Stadtbaukunst. Und auf Basis seiner Großstadtvision werden bis Kriegsbeginn Konzepte entwickelt, die zwar erst weit später, aber dafür bestärkt durch das lange Schwelen der Idee, ihre Umsetzung finden: das U-Bahn-Netz, die Höhenstraße, oder ein Hochwasserschutz für die Donau (vgl. Paula 2005).

Auch politisch bedeutsame Figuren für die Planung Wiens hat die Wende zum 20. Jahrhundert vorzuweisen, allen voran die Gallionsfigur des kommunalen Populismus, Bürgermeister Karl Lueger. Kraft seines Amtes setzt der Christdemokrat Politiken um, die in Summe den Umbruch vom liberalen zum christlich-sozialen Regime markieren. In den Jahren 1897-1910 trägt er für Maßnahmen zur Kommunalisierung wesentlicher Teile der städtischen Infrastruktur Rechnung, was nicht nur der Ideologie eines starken Staats entspricht, sondern auch als strategische Maßnahme zu verstehen ist, schafft der eigenständige Betrieb dieser Infrastrukturen doch Steuereinnahmen, die der Gemeinde neuen Handlungsspielraum eröffnen (vgl. Maderthaler 2006). Als ähnlich bedeutsame politische Kraft – wenngleich nicht mit so großer Entscheidungsmacht ausgestattet wie Lueger – muss Victor Adler genannt werden. Adler gilt als zentrale Figur der frühen Wiener Sozialdemokratie und wesentlicher Sozialreformer. Viele der vom ausgebildeten Arzt propagierten Maßnahmen zur Hygienisierung,

sowie zur lebensweltlichen und kulturellen „Hebung“ der proletarischen Masse finden Eingang in die wohlfahrtsstaatliche Politik des Roten Wiens (vgl. Maderthaler & Musner 2003).

Nach dem Ersten Weltkrieg beginnt eine nur vom Ständestaat und Nationalsozialismus unterbrochene Periode sozialdemokratischen Einflusses auf die Wiener Stadtentwicklung. Tatsächlich ist keine andere europäische Hauptstadt derart lange von einer politischen Partei geprägt, was sich in der Ausrichtung diverser stadtpolitischer Agenden auszeichnet (vgl. Suitner 2015a). Aber nicht nur die Wiener Stadtpolitik an sich erhält zu dieser Zeit ihre wohlfahrtsstaatliche Prägung. Auch Ausrichtung und Organisation der Stadtplanung werden maßgeblich vom sozialdemokratischen Zugang beeinflusst. Schon vor 1914, noch als oppositionelle Kraft, spricht sich die SPÖ in Anbetracht der preissteigerungsinduzierten Suburbanisierung der Arbeiterschaft deutlich für leistungsfähige Verkehrsprojekte aus, die die Beförderung der Arbeiter zwischen Wohn- und Arbeitsort sicherstellen (vgl. Capuzzo 1998). Als die Sozialdemokratie 1919 mit absoluter Mehrheit ihre Regierungsarbeit antritt, beginnt nicht nur die Phase des Roten Wiens mit dem bekannten, von der Wohnbausteuer getragenen kommunalen Wohnbauprogramm und der Errichtung von Sozial-, Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsinfrastruktur. Die soziale Grundversorgung wird zum vorrangigen stadtentwicklungspolitischen Ziel (vgl. Weber 2006; Kadi & Suitner 2018). Und so stellt sich eine Neuordnung innerhalb stadtentwicklungsrelevanter Bereiche ein: Wohnbau und Verkehr werden zu ganz zentralen Belangen in der Umsetzung der sozialistischen Politik, während Planung im Sinne räumlicher Strategiebildung oder städtischer Leitbilder zur gleichen Zeit an Bedeutung verliert (vgl. Fachgespräch W.Matznetter 2017). Diese Trennung der Politikbereiche Stadtplanung & Verkehr auf der einen, Wohnbau auf der anderen Seite ist bis heute manifester Bestandteil der Wiener Planungspolitik und erklärt auch, warum die Agenden sich nicht immer synchron verhalten.

Noch stärker auf technische Bauprojekte zieht sich die Stadtplanung ab 1934 zurück. Projekte wie die Reichsbrücke und die Höhenstraße sind hier nennenswert und verweisen auf die im Ständestaat besonders ausgeprägte Orientierung der Stadtplanung am Konzept der autogerechten Stadt (vgl. Czeike 2004). Im Nationalsozialismus obliegt die Entscheidung über Rolle und Entwicklung Wiens allein Adolf Hitler bzw. dessen Berliner Reichsarchitekten Albert Speer. Die neu bestellten Wiener Gauleiter haben entsprechend wenig Entscheidungsmacht und werden auch mehrfach ausgewechselt – wie auch die Marschroute zur Transformation der Stadt. Wenngleich der Anschluss nämlich bei vielen Architekten, Städtebauern und Planern Euphorie erzeugt, werden die unzähligen daraus resultierenden, oft in vorauseilendem Gehorsam produzierten Entwürfe nie realisiert. Denn es gibt einen schwelenden Disput zwischen Hitler, der letztlich für die

Erhaltung der „musealen Kulturstadt Wien“ ist, und der Riege an regimetreuen Fachleuten, die Neubauten im modernistischen Stil erdenken (vgl. Historisches Museum Wien 1999). Der heranrollende Krieg erklärt diese Debatte jedoch letztlich für obsolet.

Eine umfassende räumliche Strategie sollte es erst wieder Jahre nach Kriegsende geben. Dafür verantwortlich zeichnet u.a. die Besetzung Wiens durch die alliierten Mächte (vgl. Mattl 2000). Neben Armut und Zerstörung erschwert auch die Ungewissheit über den Verbleib Österreichs, die politische Eigenständigkeit Wiens und die künftigen Stadtgrenzen die Erarbeitung einer standfesten Entwicklungsvision. Dem zum Trotz eröffnet Bürgermeister Theodor Körner am 09. Juli 1945, nur wenige Wochen nach Kriegsende, die Enquete über den Wiederaufbau der Stadt Wien – ein Fachsymposium, aus dem schließlich ein umfassendes Arbeitspapier für Instandsetzung und Weiterentwicklung der Stadt resultiert (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Damit wird nicht nur das offenkundige Aufbruchgefühl der unmittelbaren Nachkriegsjahre deutlich. Es zeigt sich auch, wie jene nicht ideologisch vom NS-Regime belasteten Akteur\*innen, die ab '45 zur Verwaltung der Agenden Wiens bestellt werden, eine Fortführung der Planungspolitik von vor 1934 erreichen wollen. Eine städtebauliche Neuordnung Wiens ist also auch auf der Handlungsebene kein erfolgsträchtiges Modell.

Wie engagiert die Stadtverwaltung in den 1950er- und 60er-Jahren Planung betreibt, lässt sich unter anderem an der aktiven Ankaufspolitik von Grundstücken zu Zwecken der Stadterweiterung ablesen. Die Gemeinde kauft Flächen – vorwiegend im Süden und Nordosten der Stadt – und erlaubt auf dieser Basis eine weitgehend reibungsfreie Umsetzung planerischer Zielsetzungen (vgl. Bihl et al. 2006). Es ist dies also insofern eine herausragende Zeit, als die Stadt erstmals und auch im Vergleich zur aktuellen Situation weiterhin einmalig eine überaus starke Position als Eigentümerin, Verwalterin und Verwerterin von Grundeigentum einnimmt. Die Kraft und Durchsetzungsfähigkeit eines derart starken lokalen Staats ist einer unangefochtenen Dreieit bei den politischen und Verwaltungsakteur\*innen jener Zeit geschuldet: erstens, eine allen gemeinsame sozialdemokratische Ideologie, zweitens, die Selbstverständlichkeit der Übersetzung dieser Haltung in eine wohlfahrtsstaatliche Stadtpolitik nach den Grundsätzen Gleichheit und Zugang, Wohlstand und Gerechtigkeit, und drittens, die Umsetzung des vorherrschenden Leitbilds für das Wien der Zukunft – Erhalt des historischen Zentrums, Modernisierung durch Stadterweiterung. Diese Haltung prägt die Wiener Stadtplanung in den ersten Dekaden der Zweiten Republik (und zum Teil noch weit darüber hinaus) maßgeblich und macht den lokalen Staat in der Phase zwischen 1919 und 1934, bzw. 1945 bis in die 70er-Jahre zum unbestritten wichtigsten Akteur in der Stadtentwicklungspolitik Wiens.

Zwei herausragende Figuren der Nachkriegszeit sind die nacheinander zum Leiter der Wiener Stadtplanung ernannten Karl Brunner (1948-51) und Roland Rainer (1958-63). In der damaligen Vorstellung guter Planung werden die erfahrenen Experten zum Kopf eines Vorhabens erklärt, an dessen Ende ein akkordierter und vorausschauender Plan für die Wiener Stadtentwicklung stehen soll (vgl. Weber 2006). Beide machen in der Vorbereitung und Ausarbeitung der Strategie kein Hehl daraus, dass sie Verfechter eines funktionalen städtebaulichen Ideals sind – aufgelockerte Strukturen, Trennung urbaner Grundfunktionen, hochrangige Verkehrsbander zur Erschließung. Auch treten beide in ihren Konzepten für eine umfassende Stadterweiterung ein (vgl. Brunner 1952; Rainer 1961). Bezeichnend ist jedoch, dass beide Konzepte am Gemeinderat scheitern. So bleiben aus zwei Jahrzehnten Planungspolitik nur eine neue Flächenwidmung und ein 8-Punkte-Programm des sozialen Städtebaus (1951), 11 Grundsätze für die künftige städtebauliche Entwicklung Wiens und der Generalverkehrsplan (1961) (vgl. Czeike 2004). Obwohl also explizit berufen, entledigt sich die Politik der von den Experten erdachten Leitbilder, um sich in ihrem Handeln nicht gegenüber der kundgemachten Fachmeinung erklären zu müssen. Dabei scheitern die Konzepte nicht in erster Linie wegen des zugrunde gelegten funktionalistischen Stadtmodells, sondern primär an der vorgeschlagenen Wohnbautypologie und dem damit implizierten Lebensstilmuster, das nicht mit dem tradierten sozialdemokratischen Ideal vereinbar scheint (ebd.). Eines wird daraus aber deutlich: Die Vormachtstellung des Gemeinderats als Planungsakteur und letzte Instanz der Entscheidung über den Wiener Stadtentwicklungspfad.

Diese Bedeutung prolongiert sich auch nach dem „Experiment Rainer“ in einer wiederum an den traditionellen Verwaltungsstrukturen orientierten Stadtplanung. Dass dabei aber weiterhin Wohnbau und Verkehr an erster Stelle stehen, zeigt sich deutlich. Die Gemeinde bleibt größte Bauträgerin (vgl. Bihl et al. 2006). Gleichzeitig ist kaum eine Planung ohne das Primat der (motorisierten) Verkehrserschließung denk- oder diskutierbar (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Vorerst nur leichte Veränderung erfährt diese Haltung 1966 mit der Entscheidung pro U-Bahnbau. Sie ist anfangs auch weniger verkehrspolitische Maßnahme als Symbol der Modernisierung und erstes Indiz eines politisch angeschobenen wirtschaftlichen und technologischen Aufholprozesses der Stadt, der sich in diversen technischen Großprojekten widerspiegelt. Im beschleunigten Wandel Wiens entstehen jedoch auch mehrfach Probleme: Bauskandale und Korruption sind der offenkundigste, der unsensible Umgang mit baulichem Bestand und kulturellem Erbe bei der Modernisierung der Stadt der schmerzlichste Ausdruck einer nicht mehr adäquaten Stadtplanungsphilosophie. Entsprechend beginnt sich im Wien der 70er-Jahre zunehmend ziviler Protest zu formieren, der das Recht auf Mitbestimmung in Stadtentwicklungsbelangen und den Erhalt wertvoller Gebäude, Grünflächen und Kulturräume einfordert und damit den Entschei-

dungsträger\*innen einen bislang nicht gekannten Konterpart gegenüberstellt: die eigenen Bürger\*innen (vgl. Eigner & Resch 2001). In einer Reihe an stadtentwicklungspolitischen Konflikten werden Printmedien zum Sprachrohr von Bürger\*inneninteressen und stützen – erstmalig seit der Siedlerbewegung – Bottom-Up-Initiativen der Stadtentwicklung (vgl. Mattl 2000). Einmal mehr erweitert sich damit das Akteurspektrum um einen planungspolitisch einflussreichen Player.

Zugleich wird am Übergang zwischen der Rainerschen Technokratie und dem Wiener Modell der 70er deutlich, dass selbst eine fachlich fundierte und gut ausgestattete Planungsverwaltung die komplexer werdenden Aufgaben moderner Stadtplanung nicht zur Gänze im Alleingang lösen kann. So beeinflussen im Rückblick eine Reihe an fachlich der Stadtplanung zuzurechnenden Auftragnehmer\*innen der Stadt mit ihren inhaltlichen Konzepten, formalen und wissenschaftlichen Ansprüchen an den Planungsprozess die Geschehnisse der Stadtentwicklungspolitik der 60er bis 90er (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2017). Im Besonderen sind hier hervorzuheben: Die TU-Professoren Dorfwirth und Engel, deren Verkehrsmodelle wesentliche (wenngleich mittlerweile scharf zu kritisierende) Planungsgrundlagen darstellen (vgl. Rosinak & Partner ZT GmbH o.J.), das Ingenieurbüro Schickl, das die U-Bahn-Netzplanung in Wien durch Aufträge der Stadt wesentlich vorbereitet (vgl. ISP Ziviltechniker GmbH o.J.), das von der Stadt Wien 1969 beschlossene und schließlich 1970 gegründete Institut für Stadtforschung, welches vor allem durch die Herren Georg Condit, Albert Kaufmann und Helmut Korzendörfer wesentliche stadtsoziologische Grundlagen für die Planung erarbeitet (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018a), sowie das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) und hier insbesondere die Herren Friedrich Schindegger und Peter Schneidewind, deren Ausarbeitungen und spätere Beiträge zum Diskurs um die europäische Positionierung Wiens im neuen Europa für diverse Stadtentwicklungskonzepte prägend sind (vgl. u.a. Schindegger & Schneidewind 1997).

Aber auch innerhalb der Verwaltung drängen sich mit etwas Abstand betrachtet einige Persönlichkeiten als einflussreich für die prägenden Stadtplanungsprojekte der Zeit auf, die noch dazu nicht in erster Linie die hierarchisch höhergestellten und damit politiknahen Posten besetzen (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2017). Unter ihnen sind etwa Gerhard Gilreiner und, ihm folgend, Peter Wünschmann als Leiter des Ingenieur\*innenteams zur generellen U-Bahnplanung innerhalb der MA18 zu nennen (vgl. Arch+Ing 2010). Wilhelm Kainrath und August Fröhlich gelten hingegen als zwei entscheidende Treiber der Stadterneuerung. Insbesondere Kainraths Name ist untrennbar mit dem Begriff des Wiener Modells verbunden (vgl. u.a. Androsch 2008). Darüber hinaus müssen Bruno Domany und Karl Glotter als Pioniere einer bis dahin eher stiefmütterlich behandelten Grünraumplanung innerhalb der Stadtplanung genannt werden, sowie im Besonderen Georg

Kotzya als zentrale Figur für die letztlich Realisierung der Idee zur Schaffung umfassender, periodisch wiederkehrender Stadtentwicklungspläne für Wien. Die Konsequenz ist also eine immense Aufweitung des Spektrums der Wiener Stadtplanung bereits an der Wende zu den 1970ern – nicht nur, weil planerische Grundlagen, Konzepte und Zielvorstellungen nicht mehr allein aus dem engen Kreis des politisch-administrativen Systems stammen, sondern weil damit eine Vielfalt an Perspektiven und Werthaltungen in die Stadtentwicklungspolitik Wiens Einzug hält, die bereits erahnen lässt, welch radikaler Wandel der Planungsphilosophie für die folgenden Jahre bevorsteht.

Eine in diesem Umfeld entscheidende Personalie bedingt 1976 der Reichsbrückeneinsturz. Er ist nicht nur ein Puzzlestein in der zunehmenden Skepsis gegenüber der technischen Moderne, sondern zwingt Planungstadtrat Fritz Hofmann zum Rücktritt. An seine Stelle tritt Rudolf Wurzer (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007), der rückblickend für einen ontologischen Sprung in der Wiener Stadtplanungsgeschichte steht. So zeichnen sich die 1980er durch eine neue Wissenschaftlichkeit in der Wiener Planung aus. Der Diskurs, die Vernetzung und der Austausch zwischen politischen und akademischen Planungsakteur\*innen werden intensiviert.<sup>4</sup> Kommunikative Ansätze und regionale Kooperation werden dadurch erst zu relevanten Größen in der Kommunalplanung, Umwelt und Standortentwicklung zu zentralen Themen. Wirtschaftswandel, neuer Wohnbau und das langsame Erahnen der Re-Urbanisierung begraben die „funktionalistische Doktrin“ (Pirhofer & Stimmer 2007: 73) schließlich endgültig. Wurzer ist es auch, der im Auftrag von Bürgermeister Leopold Gratz 1976 die Arbeit an einem umfassenden Stadtentwicklungsplan aufnimmt (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007; Wien Geschichte Wiki 2017d).

Dass die Wiener Planungsgeschichte eine Erzählung über politische Entscheidungsträger\*innen, vorrangig Bürgermeister und ihre Stadträte, ist, erscheint im Wiener Kontext – starker Staat, sozialdemokratische Tradition, paternalistische Politik (vgl. Becker & Novy 1999) – nicht weiter verwunderlich. Trotz der eben genannten Hinwendung zu verstärkt kommunikativen Ansätzen und dem wirksamen, wenn auch beschwerlichen Lernprozess einer Integration von Bürger\*inneninteressen, bleibt sie aber auch zum Ende des 20. Jahrhunderts eine Geschichte politischer Leitfiguren. So ist es unter anderem Planungstadtrat Hannes Swoboda, der, unterstützt von Bürgermeister Helmut Zilk, am Beginn der 1990er verstärkt um die Profilierung Wiens im internationalen Kontext bemüht ist. Swoboda sympathisiert mit den kulturpolitischen Eliten, Städtebauern und Planern und wird mit ihnen zu einem der Verfechter einer Weltausstellung in Wien und Budapest 1995 (vgl. Swoboda 1990). Dass die EXPO schließlich nicht stattfindet, ist –

<sup>4</sup> Vgl. u.a. die Publikationsreihe „Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung“ der Geschäftsgruppe Stadtplanung des Magistrats der Stadt Wien ab 1977

paradoxaerweise – Ausdruck derselben Politik, die sich eine Demokratisierung von Planung auf die Fahnen heftet und beim Volksentscheid eine Abfuhr erteilt bekommt. Auch hier wird die medial geschürte Skepsis letztlich zum wesentlichen Faktor des Scheiterns einer Top-Down-Politik (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007).

Auch zum Beginn des neuen Jahrtausends verhält es sich mit der Einflussnahme auf die Agenden der Stadtplanung kaum anders. Auf Geheiß von ÖVP-Planungsstadtrat Bernhard Görg wird 1997 die Arbeit am späteren „Strategieplan 2000“ aufgenommen. Die darin propagierte managementorientierte Planungsphilosophie spiegelt dabei nicht unbedingt die Haltung von Akteur\*innen der Planungsabteilung, sondern vielmehr jene der politischen Leitfiguren und hohen Beamten des Magistrats wider. So werden u.a. eine eigene Infrastrukturkommission und eine Fachkommission Verkehr, jeweils unter Leitung des Stadtbaudirektors, eingerichtet, die stadtentwicklungspolitisch wegweisende Fragen zum hochrangigen Verkehrsnetz und weiteren Materien diskutieren (vgl. Weber 2006). Mit dem Strategieplan 2004 findet das Modell dann seine einmalige Fortsetzung (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2004). Planungsstadtrat Rudolf Schicker hingegen beauftragt 2002 den im engeren Aufgabengebiet der Stadtentwicklungsabteilung liegenden Masterplan Verkehr 03 und den STEP 05. Trotzdem ist der Einfluss eines neuen Planungsverständnisses unverkennbar, insbesondere im Fokus des Leitbilds, das statt vorausschauender räumlicher Entwicklung nun die strategische Konstruktion von

Orten zum Thema hat (vgl. MA 18 2005).

Das zeichnet auch die neuen Planungsvorhaben aus, die ab Mitte der 1990er-Jahre vermehrt in enger Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Akteuren ihre Umsetzung finden. Hervorzuheben ist dabei etwa die Übertragung der Agenden der Stadtentwicklung im Bereich Donau City an die WED, einen privatwirtschaftlich agierenden Immobilienentwickler (vgl. Seiß 2007). Charakteristisch für diese neue Phase der Wiener Planung ist auch, dass vermehrt kommunale Betriebe, insbesondere im Bereich Infrastruktur und kommunale Dienstleistung, in einen schwer abzugrenzenden, halböffentlichen Bereich wandern, in welchem sie zumeist nach privatwirtschaftlichen Zielsetzungen agieren und nur noch zum Teil planungspolitischen Zielsetzungen unterstehen (vgl. Stadtrechnungshof Wien 2014). Während diese Veränderungen aber vornehmlich auf die zumindest partielle Durchsetzung eines unternehmerischen Politikverständnisses in Wien zurückzuführen sind, liegt die Begründung für eine zunehmend kleinräumig orientierte und (im gesamtstädtischen Maßstab betrachtet) zunehmend fragmentierte Stadtentwicklungsplanung in anderen Umständen begründet. Erstens verleitet das neue zielgruppen- und kontextsensible, partizipative Planungsverständnis zu Recht zu einer „Politik der kleinen Schritte“, die im kleinen Maßstab eher zu realisieren ist. Zweitens überrollen die räumlichen Effekte von Tertiärisierung, Entgrenzung und Bevölkerungswachstum eine vom Effizienzziel beschnittene städtische Verwaltung zusehends,

zumal sich der städtische Wandel in den Jahren zwischen '89 bis '08 stetig zu intensivieren scheint. Und drittens gewinnen die fragmentierten Eigentumsverhältnisse in den nunmehr viel früher als erwartet relevant gewordenen Hoffungsgebieten der Stadtentwicklung an Einfluss auf den Planungsprozess.

Im Rückblick wird also deutlich, dass individuelle politische und Verwaltungsakteur\*innen spätestens ab den 1990er-Jahren ihre weitreichenden Steuerungskompetenzen gegenüber neuartigen Planungsprozessen mit Interessenskonflikten und ständig wechselnden Rahmenbedingungen einbüßen. Das liegt nicht nur an einer bislang einzigartigen Akteursvielfalt, die sich auf eine neue Breite an räumlichen Herausforderungen und eine damit einhergehende hohe Planungskomplexität gründet, sondern ebenso an der Planungsphilosophie, die – anders als zuvor – sehr viel kontextspezifischer und problemorientierter an die Sache herangeht und deshalb jeweils spezifische Steuerungs- und Planungsprozesse entwirft. Schon in den 1970ern wird eine Aufweitung des Akteurspektrums erkennbar, die sich mittlerweile in einem alle Gesellschaftsbereiche umfassenden, flüchtigen lokalen Governance-regime niederschlägt. Die daraus erwachsenden Ambivalenzen zwischen Demokratisierung und Komplexität, Teilhabe und Klientelpolitik sind offenkundige Herausforderungen des aktuellen stadtplanerischen Handelns und Zeichen einer seit der Jahrtausendwende erneut transformierten lokalen Planung (vgl. Abb. 14).

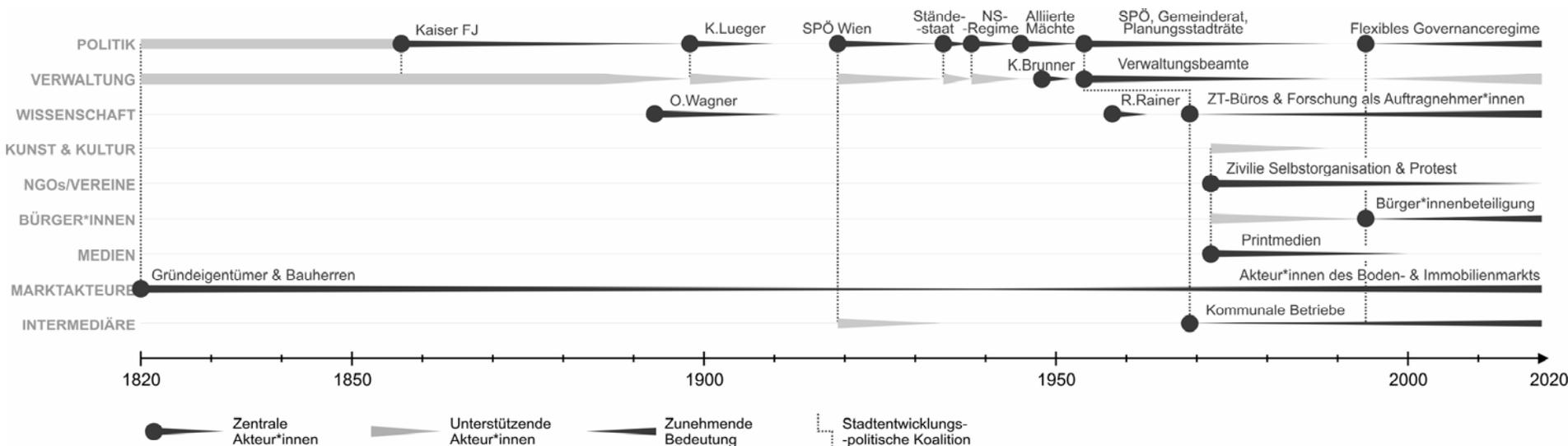


Abb. 14: Einflussreiche Akteur\*innen der Wiener Planungsgeschichte im gesellschaftlichen Spektrum

## VERFESTIGTE ZIELE: INSTITUTIONALISIERUNGEN DOMINANTER PLANUNGSDOMINANTER IDEALE

### ≡ INSTITUTIONALISIERTE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK: ORDNUNG, BAUKUNST, PLANUNG, STEUERUNG

Wenngleich mit Erlass der ersten Wiener Bauordnung von 1829 noch nicht von Planung im heutigen Sinn gesprochen werden kann, ist damit zumindest ein erstes rechtsverbindliches Instrument geschaffen, das die Bodenordnung der Stadt institutionalisiert (vgl. Czeike 2004). Es ist dies der Ausdruck eines gesteigerten Bedarfs an Ordnung in einer sich ansonsten chaotisch urbanisierenden Industriemetropole. Zugleich verdeutlicht die Bauordnung mit ihren technischen Vorgaben, dass Stadt und ihre bauliche Entwicklung als zutiefst technische, also ingenieurwissenschaftliche Aufgabe verstanden werden (vgl. Matznetter 2005). Eine auf der nächsthöheren Maßstabsebene angesiedelte *vorausschauende* Ordnungsplanung nimmt ihre Anfänge erst mit den Regulierungsplänen der 1860er und dem Baulinienplan von 1866 (vgl. Czeike 2004). Doch auch diesem Ansatz fehlt es an einer perspektivischen oder gar prognostischen Zukunftsdimension. Im damaligen liberalen stadtpolitischen Regime ist an eine solche Vorwegnahme potentieller Entwicklungsperspektiven durch den lokalen Staat auch gar nicht zu denken. Die Folge ist, dass auf dieser Basis der massiven industriellen Urbanisierung nicht ausreichend Rechnung getragen werden kann, wie auch Schweitzer (1970: 24) feststellt: „Wien verfügte in der Periode seiner umfangreichsten baulichen Erweiterung und Erneuerung über ein unzureichendes Planungsinstrumentarium, das nur aus dem erwähnten Baulinienplan bestand.“

Ein wirklich visionäres Leitbild tritt erst 30 Jahre später im künstlerischen Städtebau und zwar in Form des Generalregulierungsplans nach Otto Wagner (1893) zutage. Die darin zur Anwendung gebrachte Stadtbaukunst steht an der Schnittstelle von Kunst und Ingenieurwissenschaft, Städtebau und Architektur, sowie Politik und Planung und erlaubt es sich aus dieser Position sowohl ordnungs-, als auch entwicklungsplanerische Leitlinien aufzustellen und künstlerische Entwürfe wie auch stadtpolitische Appelle zu formulieren (vgl. Wagner 1911). Nicht künstlerischer Genius, sondern sozialistische Ideologie prägt anschließend die Stadtplanung vom frühen 20. Jahrhundert bis in die 1930er. Die auf die Bedürfnisse und Interessen der städtischen Arbeiterklasse ausgerichtete Stadtentwicklungspolitik stützt sich auf die Grundversorgung – vorwiegend in den Bereichen Wohnen und Verkehr – und kehrt damit der Stadtbaukunst den Rücken. Fragen von Raum und Planung treten ebenso in den Hintergrund. Für rahmengebende räumliche Leitbilder wie jenes von Wagner besteht in einem paternalistischen System, in dem die sozialistische Idee nahezu hegemonial ist, auch kein Bedarf – nach Maßnahmen zur

Versorgung der verarmten Stadtbevölkerung hingegen schon. Das schlägt sich entsprechend deutlich in den stadtplanerischen Projekten des Roten Wiens nieder. Die Phase offen ideologisch informierter (Infrastruktur)Bauprojekte setzt sich auch in den 30er- und 40er-Jahren fort, wenngleich die Vorzeichen bekanntlich diametral unterschiedlich sind. Die komplette Neuordnung der Verwaltung zur gleichen Zeit ist hierfür ein deutlicher Indikator, der noch ausführlicher zu diskutieren sein wird.

Die Folge des Weltkriegs ist der Versuch einer deutlichen Abgrenzung des politisch-administrativen Systems vom NS-Regime, die sich in einer (zumindest oberflächlichen) Entpolitisierung der Nachkriegsstadtplanung manifestiert. Es ist dies – in Wien wie anderswo – die Blüthezeit einer Experten-geleiteten, positivistischen Stadtplanung, die im Lichte von Aufschwung, Innovation und Wohlstand kontextfreie Stadtsysteme entwirft, die in modernistischen, funktionalistischen und teils autogerechten Leitbildern urbaner Entwicklung münden (vgl. Weber 2006; Matznetter & Vorauer-Mischer 2009). Wien verleiht dem technokratischen Zeitgeist – der Fachmann als Politikersatz – besonderen Ausdruck durch Bestellung von Brunner zum Leiter der Wiener Planungsabteilung und später Rainer zum besonders befugten „Stadtplaner von Wien“ (vgl. Czeike 2004). Wenngleich keines der beiden daraus entstandenen Konzepte je seine vollständige Umsetzung erfährt, wandelt sich damit doch das lange gültige Dogma sozialdemokratischer Stadtentwicklungspolitik. Aus dem Ziel der umfassenden Grundversorgung mittels Wohnbau und Verkehrsplanung wird in den 50er- und 70-Jahren langsam aber stetig Stadtplanung als umfassende Aufgabe. Die daraus resultierende „Wiener Mischung“ wohlfahrtsstaatlicher Planungspolitik ist der sogenannte soziale Städtebau, der sich in den diversen Leitlinien und x-Punkte-Programmen der Zeit manifestiert (vgl. Eigner & Resch 2001). Die „technische Moderne“ (Weber 2006: 15) dauert in Wien bis in die frühen 1980er-Jahre an und zeichnet sich durch hierarchische, teils mechanistische Abläufe, einen wenig sensiblen Umgang mit dem Bestand, zugleich jedoch durch einen ungemainen Entwicklungsschub im Bereich der technischen Infrastruktur der Stadt aus. In Teilen erfährt dieses institutionell gut etablierte Wertegerüst der Wiener Planung aber schon mit Anfang der 70er einen Umbruch, als nämlich die Stadterneuerung zum Leitbegriff und obersten Entwicklungsziel avanciert (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Zwar laufen die Entwicklung infrastruktureller Großprojekte und die innere Stadterweiterung im Wohnbau noch lange Zeit parallel weiter, liegen sie doch im ureigenen Interesse der Bauingenieur und Ingenieur bzw. der politischen Entscheidungsträger\*innen. Die Neuausrichtung einer weitgehend gescheiterten Planungsphilosophie ist jedoch nicht zu leugnen. Das allein führt auf institutioneller Ebene jedoch noch keinen paradigmatischen Wandel des Planungsregimes herbei. Das bewerkstelligt erst die Summe an Veränderungen, die sich mit den 1970er-Jahren einstellt.

Mit wirtschaftlichem und geopolitischem Wandel beginnt sich Ende des 20. Jahrhunderts eine Phase des urbanen Managements zu entwickeln, in der die Experten-orientierte Top-Down-Planung einer flexiblen, kontextabhängigen und zunehmend strategischen Ausrichtung weicht (vgl. Becker & Novy 1999). Die „umfassende Aufgabe Planung“ führt nicht mehr zwingend zu überbordender Grundlagenarbeit und politischem Gießkannenprinzip im Sinne des egalitären Wohlfahrtsstaats. Stattdessen werden Profilierung und Zielgruppenorientierung, Kommunikation und Vermarktung, Effizienz und Wettbewerb zu bestimmenden Größen. Stadtplanung wird damit von der streng raumwissenschaftlichen Disziplin zur weiter gefassten Steuerungsaufgabe. Standortpolitik löst den sozialen Städtebau weitgehend ab – auch im Wohnbau, wo etwa Themenbauten eine neue Dimension eröffnen (vgl. Matznetter & Vorauer-Mischer 2009). Dieser Wandel schlägt sich ab den 80ern unter anderem auch in neu gegründeten (halb)öffentlichen Verwaltungseinheiten nieder, die spezifischen Aufgaben der Standortproduktion und -vermarktung, sowie zielgruppenorientierter Planung nachgehen (siehe unten). Eine weitere Fundierung erfährt dieses Steuerungsmodell in den letzten 15-20 Jahren durch eine explizit am Ansatz strategischer Planung orientierte Politik, in der sich Themen und Herausforderungen, Akteur\*innen und Zielgruppen, wie auch die Orte der Planung anlassbezogen verändern.

### ≡ POLITISCHE RATIONALITÄT: DER VERWALTUNGSAPPARAT ALS INSTITUTIONELLES GERÜST VON PLANUNG

Dass die politische Steuerung des Urbanisierungsprozesses bautechnische und ingenieurwissenschaftliche Aufgaben impliziert, schlägt sich bereits 1835 in der Gründung des Wiener Stadtbauamts nieder (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Es ist dies lange Zeit die entscheidende Verwaltungsinstanz, wenn es um die bauliche Veränderung Wiens geht. Dessen ungeachtet liegt die wesentliche Entscheidungskompetenz über Großprojekte und jene die Stadtstruktur fundamental verändernden Eingriffe bei Bürgermeister und Gemeinderat bzw. dem kaiserlichen Regenten, wie sich in des Kaisers Stadtbauplänen und den städtischen Regulierungsplänen für die Vororte zeigt. Trotzdem erhält das Stadtbauamt eine besondere Aufgabe, als dort 1894 ein Regulierungsbüro eingerichtet wird, das sich mit Detaillierung und Umsetzung des Generalregulierungsplans befassen soll (vgl. Czeike 2004). Vier Jahre später erfährt mit der Fachabteilung XIII im Stadtbauamt schließlich der Vorläufer der heutigen Stadtplanungsabteilung seine Gründung (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018b).

Die Wachstumseuphorie und daraus resultierende Großstadtvision werden jedoch bald von der Realität einer verarmten, unterversorgten Stadt eingeholt. Die Fachabteilung allein ist mit den Herausforderungen der Urbanisierung Wiens überfordert (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007), zumal sie auf bautechnische und städ-

tebauliche Aufgaben, nicht jedoch umfassende sozial- und infrastrukturpolitische Projekte ausgerichtet ist (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018b). Das ist das Ergebnis einer nicht ausreichend an den sozialen Bedingungen jener Zeit orientierten Stadtpolitik. Eine Veränderung erfährt diese fehlende Institutionalisierung erst im Roten Wien und auch da nur auf Basis besonderen Drucks „von unten“. Die krasse Wohnungsnot veranlasst Kaiser Karl noch während des Kriegs 1917 zu einer Notverordnung zum Schutz der Mieter\*innen. Nicht nur, dass die Sozialdemokratie dieses Gesetz 1919 aufnimmt und damit die Basis für das heutige Mieter\*innenschutzgesetz legt. Das Ausmaß chaotischer Suburbanisierung und die Entstehung wilder Siedlungen am Stadtrand erzwingen auch die Gründung eines Siedlungsamts, das die Siedlerbewegung institutionalisiert, sie in Genossenschaften organisiert und langfristig legalisiert. Der Institutionalisierung folgt schließlich die kommunale Aneignung der Siedleridee durch die Wiener Sozialdemokratie. Mit Erreichen des Bundeslandstatus und der damit verbundenen Finanzhoheit kann daher die aufkeimende Gartenstadtbewegung recht schnell ad acta gelegt und das groß angelegte kommunale Wohnbauprogramm in die Tat umgesetzt werden (vgl. Novy 1981; Maderthaler 2006; Giesecke & Haindlmaier 2017).

In den Jahren 1920/21 wird das sozialdemokratisch informierte Planungsverständnis umfassender Grundversorgung auch in der Geschäftsordnung des Wiener Magistrats erkennbar. In der neuen Geschäftsgruppe 5 für den bautechnischen Bereich werden insgesamt 16 Abteilungen gruppiert, darunter neben Grundangelegenheiten (MA19), Verkehr (MA20), Architektur (MA22) und Hochbau (MA23) im Besonderen die Stadtbauamtsdirektion und Magistratsabteilung 18 für Stadtregulierung, Vermessungs- und Siedlungswesen (vgl. Weber 2006). Das Gros (bau)projektspezifischer Anliegen ist damit in diesen klar abgegrenzten Bereich des Verwaltungsapparats integriert, nicht jedoch die Stadtentwicklungspolitik. Eine vorausschauende Stadtplanung auf Verwaltungsebene ist zu jener Zeit nahezu irrelevant. Wie Mattl zudem feststellt, gerät in jenen Jahren neben dem Wohnbau insbesondere die Verkehrsplanung zur zentralen Stellschraube: „Kommunalpolitik wird zur Organisation und Reglementierung von Verkehrsflüssen.“ (Mattl 2000: 77) In der Tat ist nicht zu leugnen, dass das damals herbeigeführte Primat projektorientierter Wohnbau- und Verkehrspolitik gegenüber der abstrakten, strategischen Planung noch von langem Einfluss auf Organisation, Steuerung und Entwicklung der Stadt sein sollte.

Die politischen Einschnitte von Ständestaat und NS-Regime spiegeln sich auch in der politischen Rationalität wider. Wesentliche Änderungen erfährt die Verwaltungsstruktur der Stadtplanung vor allem 1939 und '41, als zuerst die Aufgabenbereiche zwischen den Abteilungen verschoben, schließlich die Verwaltungsstruktur weitgehend umgeworfen und ein umfassendes Planungsamt ins

Leben gerufen wird (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018b). Entscheidend ist jedoch der damit verbundene unsanfte Austausch vieler Fachkräfte, Beamter und Experten der Wiener Planung durch Regimetreue. Während von den nationalsozialistischen Umstrukturierungen nicht viel bleibt – bereits 1946 wird die Struktur der Planungsverwaltung von '34 wiederhergestellt – ist viel personengebundenes Wissen und Expertise der Vorkriegsjahre verloren (vgl. Weber 2006; Wien Geschichte Wiki 2018b).

Der feste Glaube an technische Moderne und Expertenwissen zeichnet sich in der Wiener Stadtentwicklungspolitik der Nachkriegszeit durch den Typus des „Stadtplaners“ aus. Zuerst wird Brunner 1948 zum Leiter der Wiener Stadtplanung berufen, wobei hierunter eher die Wiederherstellung der früheren Verwaltungsordnung verstanden werden kann. Zwar soll sein Flächenwidmungsplan die veraltete Planungsgrundlage ersetzen und die Basis zur Realisierung eines modernen Städtebaus schaffen (vgl. Czeike 2004; Pirhofer & Stimmer 2007). Kompetenzen und Verwaltungsordnung werden hierfür jedoch keiner Veränderung unterzogen. Auch der Name der Magistratsabteilung – „Stadtregulierung“ – lässt erahnen, dass Brunners Aufgabe nur in der Ordnung der Dinge, der Anfertigung eines kohärenten Bildes der aktuellen Wiener Stadtentwicklung, liegen kann (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018b). Anders verhält es sich mit Rainer, der zum Stadtplaner für Wien ernannt und mit umfassenden diesbezüglichen Kompetenzen ausgestattet wird. Rainers Büro übernimmt für fünf Jahre sämtliche perspektivischen Stadtplanungssagenden (vgl. ebd.). Die Planung der urbanen Zukunft ist damit quasi aus der öffentlichen Verwaltung ausgelagert in ein Expertenteam – näher an der Technokratie ist die Wiener Planung nie gewesen. Doch das Experiment scheitert am politischen Willen des Gemeinderats das gewagte Rainer'sche Konzept anzunehmen. So werden die Agenden der Stadtplanung 1963 schließlich nach einer nur kurzen Unterbrechung wieder in die MA 18 zurückgeführt (vgl. ebd.).

Eine Institutionalisierung anderer Art erfährt das Planungsverständnis der 60er und 70er in den unzähligen großmaßstäblichen

Stadtentwicklungsprojekten der Zeit. Sie sind Manifest der damaligen politischen Rationalität und eines noch immer an der technischen Moderne festhaltenden Planungsverständnisses. Großwohnbauprojekte wie die Per-Albin-Hansson-Siedlung oder die Großfeldsiedlung, technische Infrastrukturprojekte wie das Entlastungsgerinne zur Donau, verkehrliche Maßnahmen wie Südosttangente und U-Bahnbau und symbolträchtige Projekte wie WIG 64 und UNO-City – sie alle sind Ergebnis einer Politik der Planung, die von mehreren Faktoren beeinflusst ist. Erstens, dem sozialdemokratischen Wertekanon eines fürsorglichen Staats, der nach den Prinzipien Wohlstand, Zugang und Gleichheit handelt und entsprechend für Grundversorgung und Infrastrukturentwicklung Sorge trägt. Zweitens, dem fordistischen und von rapider technischer Innovation getragenen Fortschrittsgedanken, der die Möglichkeiten der Planung immens erweitert. Und drittens, dem zunehmenden Blick nach außen, der einen Aufholbedarf in puncto Stadtentwicklung und Profilierung suggeriert. Die Montagebau Wien GmbH bietet das beste Beispiel hierfür: „Ein zur Hälfte im öffentlichen Eigentum stehendes Fertigteile-Werk ermöglichte die Produktion von durchschnittlich 12.000 neuen Wohnungen im Jahr, davon 5.000 Gemeindewohnungen.“ (Mattl 2000: 147) Auch der U-Bahnbau wird zur selben Zeit zur kommunalen Aufgabe. So wird 1969 mit dem Beginn der Bauarbeiten die MA 38 eingerichtet – eine eigene Dienststelle, die für die Durchführung der U-Bahn-Errichtung durch die öffentliche Hand Rechnung trägt (vgl. Weber 2006).

Eine weitere Anpassung an ein sich zunehmend veränderndes Planungs- und Politikverständnis erfährt die Organisation der kommunalen Planung ebenfalls 1969 mit der Gründung einer Geschäftsgruppe Planung, der nunmehr mit Fritz Hofmann ein eigener Stadtrat vorsteht (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Damit werden die Planungssagenden der Stadt aus der Baudirektion herausgelöst und direkt der Magistratsdirektion – dem höchsten Verwaltungsorgan der Stadt – unterstellt, was auf ihre zunehmend politisch-strategische Bedeutung hinweist. Auch werden der neuen Geschäftsgruppe Planung nicht-technische Dienststel-

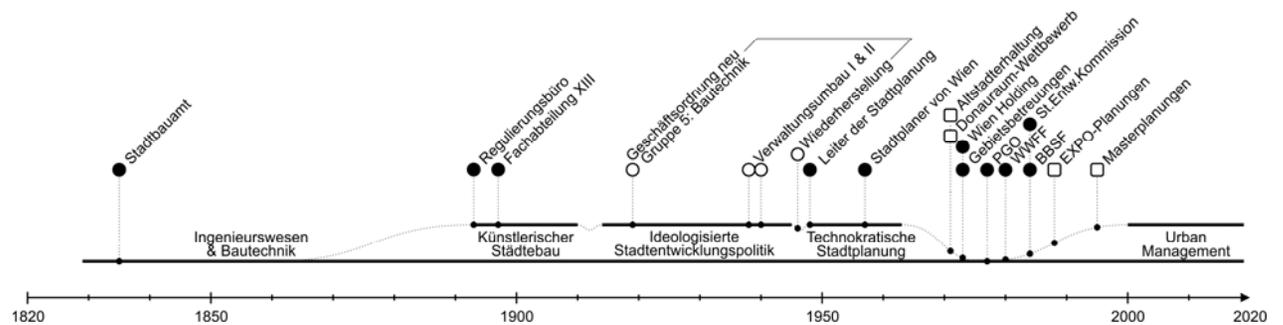


Abb. 15: Die Institutionalisierung dominanter Planungsideale

len zugeordnet, insbesondere die wirtschaftliche Planung (MA22) und die amtliche Statistik (MA66) (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2017). Die Aufgabe der Planung wird also nicht mehr ausschließlich in der Organisation des „Stadt-Bauens“ gesehen. Es beginnt damit die institutionelle Verwirklichung einer im Feld bereits vielfach eingeforderten Aufweitung und Verwissenschaftlichung der hoheitlichen Stadtplanungspraxis. Zugleich rückt die Planung aufgrund der inhaltlichen Verbreiterung und organisatorischen Neuordnung ein Stück weiter in Richtung des Zentrums stadtpolitischer Auseinandersetzungen – mit allen positiven wie negativen Konsequenzen des fachlichen Einflusses auf politische Entscheidungen auf der einen und der Beeinflussung eigener Agenden durch die Politik auf der anderen Seite.

Nicht zufällig ergibt sich daher in den Folgejahren eine Reihe an stadtplanerisch wichtigen Veränderungen. So erfolgen 1972 der Erlass eines Altstadtsanierungsgesetzes und die Einrichtung eines Altstadterhaltungsfonds. Schutz und Pflege historischer Strukturen und baulicher Ensembles erfahren zu jener Zeit grundsätzlich Auftrieb, als ihr ökonomischer und kultureller Wert zunehmend erkannt werden (vgl. Bihl et al. 2006).<sup>5</sup> Das drückt sich auch in den 1972 in die Wiener Bauordnung aufgenommenen Schutzzonen aus, die die Festlegung schützenswerter Objekte und Ensembles ermöglicht (vgl. Stadt Wien 2018a; Bauordnung für Wien §7). All das macht deutlich, dass die langen Jahre der implizit dualen Stadtentwicklungspolitik – Wiederaufbau und Erhalt des historischen Zentrums vs. moderne Stadterweiterung – ihre Wirkung nicht verfehlt haben. Die Einrichtung von Gebietsbetreuungen 1974 legt schließlich den institutionellen Grundstein für die Hinwendung zur Stadterneuerung und das heute vielzitierte Wiener Modell der Planung (vgl. Androsch 2008). Dieser Schritt kann als Weiterführung des sozialdemokratischen Modells ebenso betrachtet werden, wie als Reaktion auf die steigende Unzufriedenheit der Wiener\*innen im Umgang der Planung mit baulichem Bestand und kulturellem Erbe ihrer Stadt und dem Unverständnis technokratischer Experten gegenüber sich verändernden Lebensrealitäten, Nutzungsgewohnheiten und -bedürfnissen (vgl. Eigner & Resch 2001). Noch deutlicher drückt sich das veränderte Planungsverständnis nur im Projekt zum Bau eines Hochwasserschutzes für die Donau aus. Die zweite große Donauregulierung sollte das Stadtgebiet endgültig vor Überschwemmung schützen und zugleich das Heranwachsen der Bebauung an den Fluss ermöglichen. Die Befürchtung vieler Kritiker\*innen des Vorhabens war aus den unzähligen technischen Großprojekten der jüngeren Vergangenheit gespeist. Man sah einen überdimensionalen Betonkanal kommen, der die Wiener\*innen des Inundationsgebiets, einer typischen Wiener „Gstätt'n“ und endlosem Erholungs-

<sup>5</sup> Das europäische Denkmalschutzjahr von 1975 etwa ist nur ein weiteres Beispiel eines international zunehmend an Relevanz gewinnenden stadtpolitischen Themas.

gebiet, beraubt hätte (vgl. Fachgespräche P.Eigner 2017). Doch anstatt das Bauvorhaben zur reinen Ingenieursaufgabe zu erklären, wird 1972 der Wettbewerb zum Donauraum ausgeschrieben, dem eine hochrangig besetzte Jury beiwohnt. Es folgt eine Phase der umfassenden Projektorganisation und die Einrichtung eines Donaubeirats, der für die Sicherstellung der Umsetzung ausgesprochener Empfehlungen Sorge trägt (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Die umfassende Bürger\*inneninformation im Rahmen des Projekts ist nicht nur Ergebnis einer vorsichtiger gewordenen Stadtpolitik, die zivilen Protest nun ernst nimmt, sondern auch ein weiteres Zeichen für das Aufkeimen des kommunikativen Paradigmas in der Wiener Planung. Dass eine neue Wissenschaftlichkeit Ende der 1970er ebenso Einzug hält, lässt sich u.a. an der 1979 gegründeten Unterabteilung Stadtforschung ablesen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018b).

Dass mit dem Umbruch vom fordistischen zum postfordistischen Wirtschaftsregime die Komplexität der Steuerung urbaner Entwicklung zunimmt, muss auch Wien zur Kenntnis nehmen. Bereits 1974 wird mit der Gründung der Wien Holding der Grundstein zur später intensivierten Verschneidung von Staat und Markt in der Steuerung kommunaler Entwicklung gelegt. Die lange Zeit vernachlässigte, real aber schon existente funktionale Verflechtung mit dem Stadtumland ist ein weiteres Beispiel für die komplexe politische Rationalität. Ihr wird 1978 mit der Gründung der Planungsgemeinschaft Ost (kurz: PGO) eine planungspolitische Basis geschaffen. Auf die sich in der neuen urbanen Ökonomie der 80er verändernden Standortanforderungen der Betriebe reagiert die Stadt 1981 mit der Gründung des WWFF, des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds, der sich der Grundstücksbeschaffung zum Zwecke einer aktiven Betriebsansiedlungspolitik widmet (vgl. Meißl 2006). Dahinter verbirgt sich auch die austrokeynesianische Stadtpolitik: Arbeitsplatzschaffung durch Betriebsansiedlung (vgl. Czeike 2004). Gleichzeitig kann man darin bereits die Vorzeichen einer insgesamt stärker an wirtschaftlicher Profilierung interessierten Stadtentwicklungspolitik erkennen, die sich auch ihrer ökonomischen Grenzen im neuen Wirtschaftsregime bewusst ist. So sind neben der Gemeinde und der Wiener Wirtschaftskammer auch mehrere Banken an der Gründung des Fonds beteiligt. Dass Standortfragen in einer – so die damalige Haltung – weitgehend zu Ende gebauten Stadt, die sich hauptsächlich innerlich restrukturieren muss, zentrale Bedeutung erlangen, drückt sich einmal mehr in der Einrichtung des Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds 1985, sowie dem neuen Wohnhaussanierungsgesetz 1984 zur Beschleunigung der Stadterneuerung aus (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007).

Die Stadtplanung erschafft damit in den 1980er-Jahren in Reaktion auf die vielschichtigen Veränderungsprozesse ein zunehmend komplexes Steuerungssystem. Dieses zeichnet sich durch eine neue Dualität von Planung als soziale *und* ökonomische Aufgabe

aus, repräsentiert den Zeitgeist und damit ein kommunikatives, kooperatives und – ganz wichtig für Wien – ein konsensuales Planungs- und Politikverständnis. So wird '85 zum Beispiel die Stadtentwicklungskommission gegründet, in der sämtliche Ressorts und politischen Parteien vertreten sind, um über stadtwirtschaftspolitische Fragen zu beraten (vgl. ebd.).

Planung erfährt damit Ende des 20. Jahrhunderts eine grundlegend neue Zielrichtung – vom Erdenken des Endzustands zum konstanten politischen Prozess. Der Beirat für die Stadtentwicklungsbereiche (1991) etwa soll konkrete Leitbilder ausarbeiten und qualitätssichernd wirken – parallel zu den ohnehin laufenden Projekten und Entwicklungen. Auch thematisch ist die Multidimensionalität und Gleichzeitigkeit unverkennbar: Umwelt, Lebensqualität und Nachhaltigkeit werden zu Leitthemen der Stadtentwicklung, die den stark physisch-räumlichen Fachdiskurs der vergangenen Jahrzehnte um stadtpolitisch relevante, aber nicht in erster Linie raumplanerische Dimensionen erweitern (vgl. ebd.). In der Folge kommt es Ende der 1990er-Jahre zu zwei wesentlichen Unvereinbarkeiten. Erstens, General- und Projektplanung scheinen die lange selbstverständliche Verbindung zueinander mehr und mehr zu verlieren. Die Entwicklung fachlich fundierter Leitbilder über eine mögliche urbane Zukunft folgt offenbar einer anderen Logik als die reale Stadtentwicklung, die sich fortlaufend in Einzelprojekten manifestiert (vgl. Czeike 2004). Und zweitens, die in die politische Rationalität der Stadt übersetzte und dort verfestigte planungspolitische Philosophie ist trotz aller Veränderung scheinbar nicht ausreichend gerüstet, um den politischen Ansprüchen an zeitgemäße Stadtentwicklungsprojekte gerecht zu werden. Die Folge sind sich außerhalb der institutionalisierten Planung etablierende „Sonderprojekte“, die in Abhängigkeit vom politischen Ziel konstruiert werden. Die EXPO-Vorbereitung ist dafür wohl das bekannteste Beispiel, die in Wettbewerbe ausgelagerten Masterplanungen für Vorzeigeprojekte der Stadtentwicklungspolitik illustrieren dies für jüngere Jahre (vgl. Abb. 15).

Das geschickte Spiel mit der politischen Rationalität ist somit auch in der Wiener Stadtentwicklungspolitik am Anfang des 21. Jahrhunderts essentieller Bestandteil der Stadtentwicklungspolitik. Dass Planung heute multiskalar ist, zeigt sich am Spektrum der Institutionalisierungen: GBs, Stadtteilmanagements und LA21-Initiativen, Masterpläne und Zielgebiete, STEPs und regionale Leitbilder, Städtetzwerke und globale Profilierungsstrategien à la Smart City. Die Vielfalt an Themen, Akteur\*innen und Zielgruppen der Planung ist in all dem größer und variabler, entsprechend angepasster an reale Problembeobachtungen vor Ort, aber auch ideologisch beliebiger geworden. So ist nicht gesichert, dass Institutionalisierungen, die noch vor wenigen Jahrzehnten im Sinne des wohlfahrtsstaatlichen Paradigmas getätigt worden sind, heute nicht dem gegenteiligen Zweck einer wettbewerbsorientierten Stadtpolitik dienen (müssen). Dass derartige Eingriffe in die institutionelle

Ordnung aber nicht nur auf einen veränderten Wertekanon der Entscheidungsträger\*innen zurückzuführen sind, sondern durch einen radikal neuen Entwicklungskontext auch durchaus fachlich begründbar sein können, erleichtert die kritische Einordnung derartiger Veränderungen des Institutionengefüges nicht unbedingt und würde daher auch eines eigenständigen Forschungsansatzes bedürfen.

Explizite Erwähnung muss im Kontext der heutigen institutionellen Ordnung der Wiener Stadtplanung aber noch die Sonderstellung Wiens im Sinne der österreichischen Raumordnung finden. Die Doppelrolle als Bundesland und Gemeinde ist determinierend für eine in dieser Form einzigartige Selbstbestimmung der kommunalen Entwicklung. So liegen die rechtsverbindlichen Instrumente der Bodenordnung – Flächenwidmungs- & Bebauungsplan – ebenso in der Hand von Magistrat bzw. Gemeinderat, wie die überörtlichen Bestimmungen des Landes zur Raumordnung (vgl. Bauordnung für Wien, §1-3). In den übrigen acht Bundesländern manifestieren sich Letztere institutionell in der Kontrollfunktion des Landes und den Leitplanungen einer übergeordneten Landesraumordnungsabteilung – anders in Wien, wo diese Agenden ebenfalls Teil der Stadtverwaltung sind (vgl. ebd.). Sie teilen sich traditionell auf die Magistratsabteilungen 18 und 21 auf, wobei gemäß Geschäftseinteilung des Magistrats der Abteilung Stadtentwicklung (MA18) insbesondere die Aufgabe der General- und Leitplanung im Sinne einer vorausschauenden Entwicklungsplanung zukommt, der Abteilung Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA21) insbesondere die Ausführung der Raumordnung auf Basis dieser übergeordneten Leitlinien und Entwicklungsanforderungen (vgl. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien 2017).

Dass dies in der Umsetzungspraxis problematisch ist, erklärt sich aber nicht in erster Linie durch die administrative Trennung inhaltlich zusammenhängender Aufgaben oder womöglich ein potentielles Profilierungsinteresse der Abteilungen. Vielmehr muss hier auf die politische Ebene verwiesen werden, die die kompetenzrechtliche Sonderstellung Wiens zugunsten einer flexiblen, auf Selbstbindung verzichtenden Stadtentwicklungspolitik nutzt.

Anders gesagt: Die besondere Konstellation des Politikbereichs Stadtentwicklung in Wien macht eine politische Einflussnahme auf den an sich fachlich begründeten und rechtlich determinierten Verwaltungsprozess zum zuweilen attraktiven Instrument der Durchsetzung partikularer Interessen. Das wird insofern verstärkt, als sich fallweise beobachten lässt, dass sich Belange der Flächenwidmung an vielen Argumentationslinien orientieren, nicht jedoch an jenen der Generalplanung. So erklärt sich mitunter, warum Einzelprojekte trotz mangelnder fachlicher Grundlage oder Einbettung in die übergeordneten stadtplanerischen Zielsetzungen ihre Realisierung erfahren können – weil sie womöglich politisch opportun sind und dabei „nur“ die unverbindliche fachliche Leitplanung übergehen müssen, während die rechtsverbindliche Bodenordnung davon nahezu abgekoppelt passiert. Letztlich geschieht hier mit Blick auf die institutionelle Ordnung der Wiener Raumplanung sogar eine Umkehr der Logik der österreichischen Raumordnung, als die örtliche Ebene damit in manchen Fällen zur Kontrollinstanz der überörtlichen Ebene wird – ein Faktum, das sich u.a. auch institutionell in der sich seit 1997 wiederholenden Bestellung von Beamt\*innen der Flächenwidmung zu Leiter\*innen der Stadtentwicklung ausdrückt (vgl. Fachgespräch anonym 2017).

In letzter Konsequenz muss der kritische Befund daher lauten, dass sich in der historischen Rückschau zwar die großen ideen- und zeitgeschichtlichen Umbrüche, die ideologischen Verschiebungen und strukturellen Veränderungen von Stadt und Gesellschaft an der politischen Rationalität und institutionellen Ordnung der Planung ablesen lassen, die Stadtentwicklungspolitik „im Kleinen“ aber anders agiert. Anstatt – wie vielfach vermutet – hier die fachliche Ebene einer institutionalisierten Stadtplanung zur Durchsetzung partikularer Stadtentwicklungsinteressen zu instrumentalisieren, wird diese in der alltäglichen stadtentwicklungspolitischen Praxis vielmehr umgangen, da sie nicht nur keine Verbindlichkeit hat, sondern die für die Umsetzung projektspezifischer und individueller Interessen entscheidende politisch-juristische Instanz gemäß der Verwaltungsordnung andernorts eingebettet ist.

## IN ZUKUNFT WIEN: 200 JAHRE DISKURS UM DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER STADT

„Planung besteht zu einem Großteil aus und beginnt beinahe immer mit einem Diskurs.“ (Pirhofer & Stimmer 2007: 111) Gerade mit Bezug auf Wien, wo – das hat sich bereits gezeigt – Planung fast ausnahmslos als Aufgabe des lokalen Staats verstanden, entsprechend nur von politischen und Verwaltungsakteur\*innen ausgeführt und in der 200-jährigen Geschichte von einer vergleichsweise geringen Zahl großer Strategien diskursiv geprägt wird, erlangen diese wenigen Strategien und Leitbilder besondere Bedeutung als diskursbestimmende und den Stadtentwicklungspfad beeinflussende Größen. So ziehen sich durch die Wiener Planungsgeschichte einige Imaginierungen von Stadt und Urbanität, die sich teilweise in nie gänzlich aufgelösten oder synthetisierten Debatten um gegensätzliche Haltungen und Zielvorstellungen über die Zukunft der Stadt darstellen. Diesen soll im abschließenden Part der Wiener Planungsgeschichte Raum gegeben werden, um die Erzählung zur Planungsgeschichte zu komplettieren.

### ≡ STADTENTWICKLUNG ZWISCHEN ALT & NEU

Die Stadtplanungsgeschichte Wiens ist über lange Zeit, so auch heute noch, in besonderer Weise von zwei divergierenden Stadtentwicklungszielen geprägt: Erhaltung & Modernisierung. Die Phase bis zum Ersten Weltkrieg ist ganz klar vom industriekapitalistischen und modernistisch-städtebaulichen Desinteresse am baulichen Bestand getragen, das um jeden Preis die Anpassung der physischen Stadtgestalt an die Anforderungen des ökonomischen Prozesses fordert (vgl. Maderthaler 2006). Einen sozusagen erzwungenen Bruch mit dieser Haltung stellt die schrittweise Legalisierung und Institutionalisierung der wilden Siedlungen des frühen 20. Jahrhunderts dar. Erstmals muss stadtpolitisch dem eigenmächtigen (wenn auch aus der Not erfolgten) Handeln einer „kritischen Masse“ nachgegeben und somit auch die Generalplanungen für Wien verworfen werden (vgl. Giesecke & Haindlmaier 2017).

Dem Erhalt des baulichen Bestands der Innenstadt verleiht ausge-rechnet Hitler, der Wien an sich als „Judenstadt“ verschmäht, expliziten Nachdruck. Nachdem er jedoch die vielfach überengargierten Planungen für Wien aus persönlichen, ökonomischen, oder kriegsstrategischen Gründen wegwischt, erfolgt der Schwenk zum „Erhalt der musealen Kulturstadt Wien“ (vgl. Historisches Museum der Stadt Wien 1999). Aus anderer Motivation, jedoch mit dem gleichen Ausgang, formiert sich auch ab '45 ein Selbstverständnis vom Schutz des baulichen Bestands. Dieses muss jedoch korrekt kontextualisiert werden. Zwar ist die Dominanz eines funktionalen Stadtidеals in den Reihen der städtebaulichen und planerischen Eliten offensichtlich, die Armut und ökonomisch

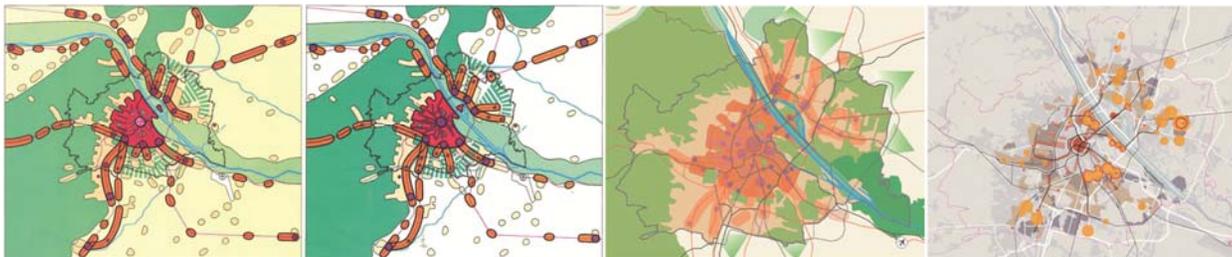


Abb. 16: Die räumlichen Leitbilder der Stadtentwicklungspläne für 1984, 1994, 2005 und 2014

unzureichende Handlungsfähigkeit des lokalen Staats, sowie die auf die einfachste und schnellste Lösung drängende Notsituation der Bevölkerung erzwingen jedoch eine rasche Abkehr von etwaigen Neuplanungen der urbanen Struktur Wiens (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Die Besetzung der dafür besonders in Frage kommenden Gebiete jenseits der Donau durch sowjetische Alliierte ist zudem Unsicherheitsfaktor für eine städtebauliche Neuordnung Wiens. Ein Ausrufezeichen wird dieser Haltung daher schon sehr früh mit der Enquete zum Wiederaufbau 1945 gesetzt (vgl. ebd.). Dem zum Trotz etabliert sich in der technischen Moderne der 50er- bis 70er-Jahre eine auf durch technische Neuerungen möglich gewordene und Qualitätsgewinne (im Wohnbau) fokussierte Erweiterung des Siedlungsgebiets. Wien ist in einer Modernisierungsphase angekommen. Die in den Folgejahren einsetzende Verschiebung des Fokus auf verstärkte Innenorientierung ist aber nicht in erster Linie auf einen planungspolitischen Kurswechsel zurückzuführen, der von bürgerlicher Kritik und Planungsmissfolgen herrührt. Sie ist auch Ausdruck einer stagnierenden Bevölkerung und eines ökonomischen Transformationsprozesses, die zusammen an den etablierten Modellen und Axiomen der Planungstheorie rütteln. Trotzdem kommt das Siedlungswachstum auch in der „Phase der Stadterneuerung“ nicht gänzlich zum Erliegen. Zur fundiert diskutierbaren Option wird die Stadterweiterung trotzdem erst wieder mit dem deutlichen Bevölkerungswachstum ab den späten 90er-Jahren und dem Globalisierungs- und Europäisierungsprozess Wiens, womit sie auch faktisch wieder deutlich verstärkt in den Süden und Nordosten der Stadt zurückkehrt (vgl. MA 18 2005).

Entscheidend für den Diskurs um Erhalt und Modernisierung ist also ein heute mehr denn je relevant gewordener Dualismus zwischen verstetigtem Schutzcharakter des innerstädtischen Bestands<sup>6</sup> und den Außen-, Rand- oder Flächenbezirken als Spielwiese planungspolitisch konzertierter oder auch partikularer Antworten auf den Stadtwachstums- und Transformationsprozess. Dass der Ursprung für diese räumliche Trennung schon im kaiserlichen Stadtumbau Mitte des 19. Jahrhunderts zu verorten ist, in der Wiener Planungshistorie aber trotz unterschiedlicher Kontexte mehrfach erneuert wird, ist eine Besonderheit des Diskurses um die Zukunft von Wien und beeinflusst damit auch die ernsthaft denk- und diskutierbaren räumlichen Leitbilder für Wien massiv.

### ≡ DIE KRAFT DER WIEDERHOLUNG

Blickt man mit etwas Distanz auf die Chronologie der großen Pläne und Entwicklungsstudien für Wien seit 1980, birgt diese keine radikal-utopischen Visionen, sondern versucht sich mehr in

<sup>6</sup> Als Beispiel seien hier nur die regelmäßig wiederkehrende Debatte um das Weltkulturerbe und die Repräsentationsfunktion des „kaiserlichen Wiens“ in der Vermarktung Wiens als Büro-, Kultur- und Tourismusstandort genannt (vgl. Suitner 2015a).

der Absicherung des Bekannten. Die Abkehr von radikalen räumlichen Leitbildern ist jedoch kein Ausdruck mangelnder Kreativität, sondern vielmehr einer veränderten Planungskultur, die sich mit den 1970er-Jahren ihrer demokratischen Verantwortung bewusst zu werden beginnt und expertengetriebene Stadtplanung „von oben herab“ ad acta legt (vgl. Albers & Wekel 2008). Während also Wagners Plan von 1893 bzw. 1911 noch relativ unbeeindruckt von bestehenden Strukturen eine neue Metropole kreiert, wollen sich die STEPs der letzten Jahrzehnte vermehrt als Produkt und Rahmen kommunikativer Aushandlung verstanden wissen, die in konsensualer Form zur räumlichen Strategie finden. Eine wesentliche Konsequenz dieser Politik der Planung ist die zunehmende Konsolidierung eines ganz bestimmten Bildes der Stadtstruktur seit den 1980ern. Die zum Verwechseln ähnlichen räumlichen Leitbilder in den Stadtentwicklungsplänen von 1984 und 1994 sind das deutlichste Zeichen für die Festigung einer unumstößlichen Vision für die Struktur von Wien, die Anfang der 80er-Jahre, damals noch weitgehend getrieben vom Geist des Expertentums, entwickelt wird. 2005 wird trotz anhaltenden Wachstums, veränderter Rahmenbedingungen der Planung und eines neuen Ansatzes der Stadtentwicklung mittels Zielgebieten an nahezu demselben Leitbild festgehalten (vgl. MA 18 2005). Selbst der aktuellste Stadtentwicklungsplan, der sich kaum zu räumlich konkreten Aussagen hinreißen lässt, vermittelt drei Jahrzehnte später unter radikal anderen Entwicklungsvoraussetzungen immer noch ein Leitbild, das sich an die ursprünglichste räumliche Zielvorstellung der Stadtentwicklungspläne anlehnt (vgl. Abb. 16).

Folglich ist es also kaum verwunderlich, dass nicht nur aus Sicht einer sich langsam verändernden Stadtstruktur Projektideen der 80er- und 90er-Jahre bis heute halten und ihre praktisch unveränderte Umsetzung erfahren können. Auch die Stadtplanung hat mittels ihrer „großen Pläne“ und der Kraft der Wiederholung zur Verfestigung bestehender Strukturen in der Wiener Stadtentwicklung der jüngeren Zeit beigetragen. In letzter Konsequenz ist dieser Umstand ein Indiz für die (allen Wachstumsprognosen zum Trotz) schwierige Diskussion um aktuelle Stadtentwicklungs- und Stadterweiterungsprojekte. Weil neue Ideen um das Bauen von Wien nicht in das weithin etablierte Bild der konsolidierten Stadt passen wollen.

### ≡ DAS IDEAL DER STADT

Aller Konsolidierung des Bildes der räumlichen Struktur zum Trotz existieren in den Visionen für Wien nebeneinander drei unterschiedliche Idealvorstellungen von Stadt, die spätestens bei Vorschlägen zu ihrer weiteren Entwicklung miteinander konkurrieren.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Derlei Ideale sind ab Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Aufkommen der Stadtplanungsdisziplin in unterschiedlichen geografischen (insb. USA und

Zu allererst ist sowohl in Studien im Nahbereich der Stadtplanung, als auch in wissenschaftlichen Beiträgen zur Wiener Stadtgeschichte häufig eine explizite Referenz auf das Modell der europäischen Stadt zu finden, wenn es um die Struktur und Gestalt Wiens geht. Diesbezüglich deutlichstes Merkmal ist die monozentrische Struktur einer langsam gewachsenen Agglomeration, deren historischer Kern im geografischen, wie im planungspolitischen Mittelpunkt der Debatte steht (vgl. u.a. Magistrat der Stadt Wien 2001a, 2004). Die künftige bauliche Entwicklung soll in Anlehnung an das Ringmodell konzentrisch angeordneter Kreise möglichst einheitlich von innen nach außen passieren, wie dies auch bislang in der Historie Wiens weitgehend der Fall war. Diesem Modell laufen jedoch rasant gewachsene Mobilitätsradien und (über)regionale Verflechtungen seit mindestens der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts ebenso zuwider, wie im speziellen Fall von Wien die Donau als zentrumsnahe Barriere.

Ein in diesem Zusammenhang relevanter Aspekt ist das Konzept „Neuer Urbanität“. Es handelt sich dabei um einen Begriff, der dem wissenschaftlichen Diskurs der 1990er-Jahre entspringt und entsprechend auch in Studien und Texten zur Wiener Stadtplanung dieser Zeit gern verwendet wird. Der Begriff findet sowohl in negativ konnotierter Weise Anwendung, wenn von einer fragmentierten, durch privates Kapital getriebenen Entwicklung die Rede ist,<sup>8</sup> als auch in positiver Form, wenn damit wiederentdeckte Charakteristika des Urbanen wie Vielfalt, Weltoffenheit und ästhetische Qualität gemeint sind. Im Kontext von Wien kommt es zu einer interessanten Verbindung zwischen dem Ideal der europäischen Stadt und der neuen Urbanität, indem in planerischen Konzepten (etwa den Diskursen zur Seestadt Aspern) die positiven Assoziationen zum New-Urbanism-Begriff mit den positiven Assoziationen zu Wiens baulicher Struktur, wie etwa den Gründerzeitalbauten, zu einem neuartigen Wiener Modell des Städtebaus kombiniert werden (vgl. Suitner 2015a).

Ein weiteres Modell ist jenes der polyzentrischen Stadt. Hierbei handelt es sich um ein Mehr-Kern-Modell, also einen Gegenentwurf zur monozentrisch geprägten europäischen Stadt. Das Modell polyzentrischer Stadtentwicklung gilt in Wien als normativer Anspruch zur Dezentralisierung und Entlastung der „City“ (i.e. Innere Stadt). Ursprünglich schon in Rainers „Planungskonzept Wien“ von 1962 als Ausdruck der funktionsgetrennten Stadt erstmals intensiv erdacht (vgl. Rainer 1961), wird es mit den 1970/80er-Jahren als ungeeignet erachtet und weitgehend

DE) und thematischen Kontexten (z.B. Grad der Nutzungsmischung oder Segregation) theoretisiert und zu Stadtmodellen erklärt worden, die sich in mehr oder weniger ausgeprägter Form auch Anfang des 21. Jahrhunderts in der Struktur vieler Städte wiederfinden lassen.

<sup>8</sup> Als Beispiel sei hier die kritisch beäugte Entwicklung entlang der Wagramer Straße in Band 39 der Beiträge zur Stadtforschung genannt (vgl. Steinbach 1992).

verworfen. In den 1990ern taucht es in adaptierter Form jedoch wieder häufiger als Antwort auf eine postfordistische Wirtschaftsordnung, eine merkliche Re-Urbanisierungstendenz und einen zunehmenden Entwicklungsdruck innerhalb des Gürtels auf – nun jedoch auf mehreren Maßstabsebenen (vom Stadtteilzentrum bis zum globalen Hub) (vgl. MA 18 2005).

Die formulierten Zentrumsdefinitionen wirken in der Rückschau jedoch meist recht beliebig. Gerade der jüngere Diskurs ist auch kaum mehr zeitgemäß, orientiert er sich doch nahezu ausschließlich an materiellen Kriterien des Stadtraums (z.B. Bebauungsdichten, Bruttogeschoßflächen- und Nutzer\*innenzahlen, o.Ä.) und nicht etwa an der ebenso wesentlichen Wahrnehmungs- und Bedeutungsebene (die bei der Repräsentation und Exklusion wesentliche Kriterien wären). Ungeachtet dessen ist die Mehr-Zentren-Entwicklung innerhalb Wiens gerade ab der Jahrtausendwende ein wesentlicher Planungsansatz. Das zeigt nicht nur der Ruf nach einer EXPO Ende der 1980er (vgl. Swoboda 1990) und das in Folge ihres Scheiterns ausgerufenen „2. Herz von Wien“, die DonauCity, sondern auch die Strategiepläne von 2000 und 2004, welche gezielte Projektentwicklungen an bestimmten Orten der Stadt zum Fokus der Stadtentwicklungsplanung erklären (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2001a, 2004). Die 2005 eingeführten Zielgebiete der Stadtentwicklung und ihre forcierte Umsetzung etwa in Form der Seestadt Aspern als eigenständiges Subzentrum innerhalb der Stadt sind ein weiteres deutliches Zeichen eines intendierten Umdenkens in Richtung einer Planung für ein verstärkt polyzentrisches Stadtmodell (vgl. MA 18 2005).

Schließlich gibt es jedoch noch ein drittes Modell der Stadtentwicklung: die Planung auf Basis festgelegter Achsen und Zentren, die eine Stadtentwicklung in explizit ausgewiesenen Teilbereichen präferiert, die sich sowohl punktuell konzentrieren, als auch linear, entlang von Verkehrsachsen, bilden können. Erste Ansätze dazu finden sich bereits in Wagners Generalregulierungsplan von 1893 in Form von Radial- und Ringlinien. Die besondere Bedeutung von Hauptverkehrsachsen als strukturbestimmenden Merkmalen kommt dabei nicht von ungefähr. So haben viele dieser Linien – gerade die Wiener Ausfallsstraßen – ihren Ursprung als antike Reiserouten oder (vor)industrielle Postwege bzw. Eisenbahnlinien der Industrialisierungsphase genommen (vgl. Czeike 2004). Die Planung hatte sich nur schon damals stark an diesen orientiert.

Das Comeback erlebt dieses Stadtmodell aber erst in den STEPs ab 1984 in Form eines expliziten räumlichen Leitbilds, das sich, wie oben diskutiert, über mehr als 30 Jahre praktisch kaum verändert. Dass es jedoch nicht die vorgesehene Umsetzung erfährt, ist in Entwicklungen begründet, die im krassen Widerspruch zu jenen im Leitbild vorgesehenen Nutzungen stehen (bspw. die Flächenwidmung für MIV-orientierte periphere Einkaufs- und Fachmarktzentren anstatt Industrie- und Gewerbeansiedlungen), die als

Ausdruck direkter Einflussnahme von Wirtschaft und Politik auf die Stadtentwicklungsplanung unter Umgehung der an sich vorgesehenen planerischen Instanzen betrachtet werden muss. (vgl. Fachgespräch anonym 2017)

### ≡ DAS ZENTRUM IM KOPF

Sämtliche Texte mit stadtplanerischem Bezug – egal wie aktuell – belegen eindeutig, dass die monozentrische Struktur Wiens einen nicht zu überwindenden Faktor in der Vorstellung der Stadtentwicklung darstellt. In der regionalen Verkehrsplanung dienen Reisezeiten in die Wiener Innenstadt als Legitimation von Infrastrukturmaßnahmen (vgl. MA 18 1994). Und in der Standortbewertung potentieller Stadtwachstumsgebiete wird die räumliche Nähe zum bestehenden Kern zum Evaluierungskriterium (vgl. Steinbach 1992). Nun mögen diese Überlegungen vor dem Hintergrund des vorherrschenden Planungsverständnisses durchaus rational vertretbar sein. Die Folge einer konsequenten Betonung des „alten“ Zentrums als einzigem Bezugspunkt der Planung bei gleichzeitigem Bedeutungsgewinn von Stadtreion und transnationalen Netzwerken muss allerdings letztlich die Vernachlässigung der Stadtrandgebiete wie Transdanubien sein. Darüber erklärt sich auch die wenig euphorische Haltung bei Standortentwicklungs-, Verkehrs- und Siedlungsraumstudien. Zwar wird der Raum links der Donau öfters als potentiell zu erschließendes Gebiet bei einer möglichen Stadterweiterung angeführt. Die Argumente sind aber ebenso trocken wie ungenügend aus Sicht einer um Akzeptanz ringenden, motivierenden Planung: Baulandverfügbarkeit und geringe Erschließungskosten. Keine Rede ist in diesem Zusammenhang etwa von landschaftlicher Qualität durch die Nähe zur Donau oder der Besonderheit der kleinteiligen Strukturen der alten Ortskerne, ebenso wenig der Ausblick auf die Chance zur Schaffung leistbaren Wohnraums in ausreichender Quantität. Es wirkt gerade so, als gäbe es bei vielen Planer\*innen grundlegende Ressentiments gegen eine Stadtentwicklung links der Donau und als würde man Wien dort nur nötigenfalls weiterentwickeln wollen.

## FÜR/GEGEN URBANITÄT: ZUR LEGITIMATION VON PLANUNG IN DER WIENER STADTENTWICKLUNGSPOLITIK

Der Diskurs um die Planung Wiens lässt nicht nur die vorherrschenden Idealvorstellungen von Stadt und Urbanität oder das dominante Planungsselbstverständnis erkennen. Bei genauerer Betrachtung gibt er auch mehrere Narrative frei, die als Legitimationen für oder gegen eine bestimmte Form der Planung operieren.

Abschließend sollen die wesentlichsten dieser wiederkehrenden Argumente kurz angeführt werden:

### ≡ REFERENZEN AUF DIE ENTWICKLUNGSGESCHICHTE

Immer wieder finden sich in planerischen Strategien, verwandten Publikationen zur Stadtentwicklung und politischen Statements im öffentlichen Diskurs Verweise auf die Stadtentwicklungsgeschichte. Das ist noch nicht weiter verwunderlich, sind es doch meist relevante Erläuterungen zum bisherigen Entwicklungspfad der Stadt und daraus erwachsenden Planungsherausforderungen. Fragwürdig werden derartige Referenzen jedoch, wenn sie weit in die Historie zurückreichen, um die Grundlage für dann als selbstverständlich dargestellte Planungsentscheidungen im Jetzt zu bilden. Insbesondere sind dies Verweise auf die bewegte Geschichte Wiens an der Wende zum 20. Jahrhundert, als die Stadt eine europäische Metropole von über zwei Millionen war. Gerade mit dem Einsetzen der Re-Urbanisierungsphase der späten 1980er häufen sich Zitate auf die frühere Stadtgröße, um einen direkten Zusammenhang zwischen Einwohnerzahl und internationaler Bedeutung zu konstruieren, der eine aktive kommunalpolitische Urbanisierungsstrategie rechtfertigt (vgl. Swoboda 1990).

Gerne wird im Kontext von Globalisierung und Standortentwicklung auch die damalige zentraleuropäische Bedeutung Wiens auf die heute mögliche Brückenfunktion zwischen West und Ost umgelegt, oder in Anbetracht wachsender soziokultureller Vielfalt auf die schon vor einem Jahrhundert einmal dagewesene Konstitution der Stadt als kultureller Schmelztiegel hingewiesen (vgl. MA 18 2005). Und tatsächlich sind das korrekte historische Bezüge, die vermitteln sollen, dass derartige Herausforderungen für Wien nicht neu sind. Gleichwohl lassen sie dabei den ebenso bestimmenden Kontext des politischen Herrschaftssystems, des wirtschaftlichen Wandels und der ungemein verarmten, segregierten und ungleichen Stadtgesellschaft von damals außen vor (vgl. Becker & Novy 1999; Maderthaler & Musner 2003).

Auch Bezüge auf die noch weiter zurückliegende Gründerzeit werden seit den 1990ern gerne als semantische Figuren zur Vermittlung einer neuen Aufbruchsstimmung in der Planungspolitik einer wachsenden Stadt benutzt (vgl. Stadt Wien 2013). Bedeutsam sind derartige historische Referenzen nicht nur insofern, als sie verknäppte, einseitige und damit unrichtige geschichtliche Erzählungen zur Wiener Stadtentwicklung konstruieren, die die negativen Effekte urbaner Transformation ausklammern. Der Verweis auf die Wiederholung als vornehmlich positiv dargestellter geschichtlicher Phasen der Stadtentwicklung dient vielmehr noch als Instrument zur Durchsetzung aktueller Projekte. Positive Konno-

tation und die Sicherheit, dass es sich nicht um die erstmalige Konfrontation mit einer Entwicklungs Herausforderung handelt, hilft Maßnahmen zu legitimieren, die sich ansonsten einer weitaus strengeren Prüfung zu unterziehen hätten.

### ≡ MODERNISIERUNGSDRUCK & STÄDTEWETTBEWERB

Eine häufig zitierte diskursive Figur, die der lokalen Planungspolitik große Macht einräumt, ist der in der Stadtentwicklungshistorie Wiens regelmäßig wiederkehrende Ruf nach qualitativer Anpassung der urbanen Ausstattung an internationale Standards. Der Blick auf Infrastrukturversorgung und Produktivität, Vielfalt und Lebensqualität der Nachbarn bzw. Konkurrenten erzeugt mehrfach in der Geschichte derartigen politischen Druck, dass der Stadtplanung als umsetzendem Organ lokaler räumlicher Politik die Rolle der aktiven Gestalterin urbaner Transformation zuteilwird. Tatsächlich gibt es einen unverkennbaren Zusammenhang zwischen der Ausrichtung der Planung und dem gefühlten Aufholbedarf der Stadt. Je eher der Ruf nach Anpassung und Fortschritt laut wird, desto mehr Freiräume erhält die Stadtplanung und desto eher erlaubt sie sich auch von ihrer Ordnungsfunktion abzurücken und sich der (durchaus gewünscht utopischen) Entwicklungsplanung zu widmen. Die schlechten Zustände der Stadt an der Wende zum 20. Jahrhundert rufen die Visionen von Stadtbaukünstlern wie Wagner auf den Plan (vgl. Schweitzer 1970; Wagner 1911). Die technische Moderne, gepaart mit dem noch nicht abgeschlossenen Wiederaufbau der Nachkriegsjahre, fordert eine technokratische Planung ein, die in Rainers gewagtem Grundkonzept mündet (vgl. Rainer 1961). Und der Blick auf den Entwicklungsvorsprung manch europäischer Hauptstadt am Übergang zum Postfordismus erzwingt ab Ende der 1980er einen langsamen, dafür umso radikaleren Wandel zu einer strategischen projekt-, problem- und zielgruppenspezifischen Entwicklungsplanung. Zu ebenjener Zeit weicht der Modernisierungsanspruch auch dem Argument des Städte Wettbewerbs, also der Forderung nach einer angebotsorientierten Kommunalpolitik zur Anziehung knapp gewordener Entwicklungsressourcen von außen (vgl. Swoboda 1990; Magistrat der Stadt Wien 2001a, 2004).

Die Stadtplanung als vorausschauende Instanz lokaler Politik ist damit im wahrsten Sinn ein Projekt der Moderne, als „starke Planung“ und „Fortschritt“ in Wien Hand in Hand gehen. In den Akkumulationsphasen, etwa der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts oder der Hochblüte des Fordismus in den späten 1960ern, reduziert sich die Rolle der Planung hingegen weitgehend auf die Sicherstellung der Ordnung dieses Wachstums. Heute erkennt der Diskurs um die Wiener Planung zunehmend

die multiplen Krisen als Einflussgrößen der Stadtentwicklung an, woraus eine ambivalente Position zwischen Aufrechterhaltung traditioneller wohlfahrtsstaatlicher Planung in Form einer Rückkehr zur Anpassungsplanung und Weiterführung angebotsorientierter Standortpolitik in Form strategischer Projekte resultiert (vgl. MA 18 2014a).

### ≡ BEVÖLKERUNGSWACHSTUM

Es gibt in Wien wohl kaum eine mächtigere Legitimation für eine starke Stadtplanung als das Wachstum der Bevölkerung. Immer, wenn es in der 150-jährigen Planungsgeschichte zu merklichen Urbanisierungsschüben durch eine Zunahme der lokalen Bevölkerung kommt, führt dies zu Rufen nach einer ordnenden und entwicklungsvorbereitenden Planung – selbst in der Laissez-faire-Phase kommunaler Politik des späten 19. Jahrhunderts (vgl. Schweitzer 1970). Zur am Ende des 20. Jahrhunderts einsetzenden Re-Urbanisierungsphase Wiens ist der Zusammenhang zwischen Einwohnerzuwachs und Entwicklungsplanung schon derart unhinterfragt, dass planungspolitische Akteur\*innen bereits im prognostizierten Wachstum der Zukunft die Aufforderung zur Entwicklung neuer städtebaulicher Visionen für Wien verstehen. „Wien wächst wieder!“ wird zum geflügelten Wort, das jede Strategie, jedes Leitbild, jedes Projekt per se legitimiert. Angesichts dieses Zusammenhangs ist es umso verwunderlicher, dass sich die heutige Stadtentwicklungspolitik mit Blick auf das aktuelle und vorhergesagte Wachstum schwer tut radikalere Leitbilder einer starken räumlichen Politik zu formulieren. Das deutet aber auch darauf hin, dass – ungeachtet des faktischen Nutzens fachlich fundierter, vorausschauender Planung – diese zunehmend als hinderlich für eine flexible stadtpolitische Steuerung erachtet und daher in ihrem Einfluss eingeschränkt wird.

## PHASEN DER WIENER STADTPLANUNG: EINE HISTORISCHE SYSTEMATISIERUNG

Die umfassende Übersicht der Wiener Stadtplanungsgeschichte deutet bereits auf gewisse in sich kohärente Phasen und Übergänge hin, die für den Wiener Stadtentwicklungspfad und die Manifestation einzelner Projekte in Folge entscheidend sein können. Mit einem planungstheoretischen Blick drängen sich insbesondere die dominanten Selbstverständnisse und Idealvorstellungen von Planung, sowie die jeweils unterschiedliche Rolle der Stadtplanung innerhalb des gesellschaftlichen und politischen Spektrums als Differenzierungsmerkmale auf.

Die bisherigen Ausführungen haben mehrfach verdeutlicht, dass insbesondere in den Anfangsjahren dieser Erzählung noch nicht von Planung im eigentlichen Sinn die Rede sein kann. Viel eher muss die 1829 beginnende Bodenordnung als Vorgeschiebe einer sich eigentlich erst etablierenden Ordnungs- und Entwicklungsplanung verstanden werden. Auf Basis der Bauzonenfestlegung und des Generalregulierungsplans kann der Beginn der Wiener Stadtplanung daher erst mit 1893 datiert werden. Mit dem Ersten Weltkrieg verändert sich auch die Stadtplanung. Ab 1919 ist sie erstmals explizites Instrument zur Übersetzung politischer Zielsetzungen in räumliche Strukturen und nicht nur wissenschaftlich-künstlerische Expertenaufgabe. Wenngleich sich gerade in Wien und Österreich im Zeitraum bis 1945 die diesbezüglichen ideologischen und fachlichen Positionen massiv unterscheiden, ist Städtebau und Stadtplanung doch gemein, dass sie besonderen Einfluss als Teil kommunaler Politik erlangen und somit zu einer nicht mehr wegzudenkenden Größe der Stadtpolitik werden – bei aller Unterschiedlichkeit der Handelnden, der gesellschaftspolitischen Zielsetzungen und der Institutionalisierung und Ausformung der Planung selbst.

Die zeitgeschichtlich unbestrittene Zäsur des Jahres 1945 darf planungstheoretisch jedoch nicht überbewertet werden. Die Planungsideale der 50er und 60er verstehen sich in Opposition zum NS-Regime zwar als ideologiefrei, sind aber nur vordergründig Ergebnis „objektiver Wissenschaft“ [sic!]. Planung bleibt auch in Wien eine technische Materie mit hierarchischen Strukturen, die der politische und der Verwaltungsapparat bedingen. Lediglich der (gescheiterte) Versuch einer institutionellen Abkopplung der Planung vom politisch-administrativen System suggeriert einen gewissen Trennungsanspruch zwischen Fachmeinung und politischem Prozess. Der Bruch beginnt entsprechend erst mit den offenkundigen und vielschichtigen Planungskrisen der 1970er, als sich sowohl das gesellschaftliche Kräfteverhältnis, als auch die dominanten Werthaltungen und damit schließlich die planerischen Zielsetzungen und Ansätze anpassen müssen. Viele der damaligen Veränderungen sind noch für die heutige Gestalt der Planung zentral und deuten auf einen fast paradigmatischen Wandel in den Charakteristika des Planungsselbstverständnisses hin.

Die zunehmende Geschwindigkeit des kontextuellen und städtischen Wandels und ein weiterhin in Entwicklung befindlicher disziplinärer Anspruch an das Planungsideal manifestieren sich in einem weiteren Wandel, der sich in zwei Stufen vollzieht und eine Planung hervorbringt, wie wir sie heute kennen. Der geopolitische Umbruch von 1989 und die personellen und damit verbundenen ideologischen Veränderungen im PAS zwischen 1994 und 2000 stehen in diesem Kontext für die Etablierung jener strategischen Governance von Stadt, Raum und Gesellschaft, die zwischen

politischer Standortimaginierung und fachlich informierter Entwicklungsvorbereitung oszilliert.

Die differenzierte Betrachtung der Wiener Stadtplanungsgeschichte erlaubt eine Systematisierung dominanter Phasen, die die Historie der hoheitlichen Planung an zentralen kontextuellen, stadträumlichen und dem Planungssystem immanenten Veränderungen festmacht. Die folgenden sechs historischen Planungsphasen lassen sich dabei unterscheiden (vgl. auch Abb. 17):

### ≡ **KAPITALISTISCHE BODENORDNUNG (1829-1914)**

Nimmt ihren Ursprung mit Erlass der 1. Wiener Bauordnung 1829 und endet mit Ausbruch des 1. Weltkriegs 1914. Die kapitalistische Bodenordnung beschränkt sich vorerst auf Gefahrenabwehr und Auffangplanung auf Basis bautechnischer und ingenieurwissenschaftlicher Regulierung des kapitalistischen Urbanisierungsprozesses in Folge der Industrialisierung und des starken Stadtwachstums. Die daraus hervorgehenden, zum Teil noch heute gültigen Rechtsinstrumente der Bodenordnung sind Relikte dieses Planungsregimes, wenngleich sie in ihrer Perspektive und Wirkungsweise mittlerweile um demokratische und wohlfahrtsstaatliche Ziele, denen sich eine „Planung als öffentliche Aufgabe“ verschreibt, erweitert worden sind.

### ≡ **IDEOLOGISIERTE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK (1919-45)**

Die Anfänge liegen 1898 im kommunalen Populismus der christlich-sozialen Partei bzw. wenige Jahre davor in den von einer entstehenden Städtebaudisziplin fachlich argumentierten gesellschaftspolitischen Zielen. Ihre Hochblüte erlebt das Planungsregime ab 1919 im Roten Wien in Form eines austromarxistischen kommunalen Sozialismus, sowie in Folge im austrofaschistischen Ständestaat und im Nationalsozialismus bis 1945. Die öffentliche Hand, insbesondere aber die politischen Entscheidungsträger\*innen, werden zur zentralen Instanz hinsichtlich Ordnung und Entwicklung von Struktur und Funktion des urbanen Gefüges. Diskurs, Selbstverständnis und stadtentwicklungspolitisches Handeln sind gekennzeichnet vom Aufkommen wohlfahrtsstaatlicher Prinzipien und sozialpolitischer Maßnahmen mit dem Ziel der Daseinsvorsorge und Modernisierung. Planung ist jedoch vorwiegend stadtpolitisches Instrument zur Sicherstellung der räumlichen Manifestation gesellschaftspolitischer Zielsetzungen, was sich mehrfach in institutionellen Umbauten des Verwaltungsapparats und einer unübersehbaren Vormachtstellung des politischen gegenüber dem fachplanerischen Diskurs ausdrückt. Die Verwaltung ist also nicht politikberatende oder gar politikvorbereitende Instanz, sondern jene Akteurin, die mit der reibungslosen Implementierung politischer Zielsetzungen betraut ist.

### ≡ **MODERNISTISCHE EXPERTENPLANUNG (1945-CA.1970)**

Etwas anders gestaltet es sich mit jener Form der Planung, die sich in einer eigenständigen Phase in Wien ab 1945 zu etablieren beginnt – einer vom Modernismus getragenen, Experten geleiteten Form der Stadtplanung. Insbesondere die funktionalistische Leitidee des Städtebaus und eine Schwerpunktsetzung im Bereich technischer (Groß)Projekte sind charakteristisch für diesen historischen Abschnitt. Erstmals offenbart sich dieses Leitbild schon 1893 in Wagners Generalregulierungsplan. Die Kriegswehen und die zwischenzeitliche Dominanz einer durchideologisierten Politik der Planung bedingen jedoch eine Durchsetzung erst ab 1945. Im Kontext fordistischen Wachstums und getragen vom modernistischen Fortschrittsgedanken erlebt die von Experten angeleitete Stadtplanung ab dann ihren Höhepunkt. Planung wird als umfassende Aufgabe im Sinne des modernen Städtebaus verstanden und folgt entsprechend dem funktionalistischen Prinzip. Dieses schlägt sich räumlich in innerer Stadterweiterung durch Wohnbau und einem rasanten technischen Infrastrukturausbau nieder, zeichnet sich institutionell aber vor allem durch die Hierarchisierung, Bürokratisierung und kurzzeitige Ausgliederung der Planungsgagenden in Roland Rainers Büro aus. Die modernistische Expertenplanung stellt damit sowohl eine Rückkehr zum Verständnis von Planung als technischer Aufgabe dar, als auch das Experiment eines modernistischen Gegenmodells zum politisch indoktrinierten Instrument. Letzteres gelingt im paternalistischen sozialdemokratischen Regime der Wiener Stadtpolitik nur bedingt, zumal die multiplen Planungskrisen der 1970er den Ansatz für überholt erklären. Entsprechend muss der Anfang vom Ende technokratischer Expertenplanung an der Wende der 60er- zu den 70er-Jahren angesetzt werden.

Hier scheiden sich aufgrund der Vielzahl relevanter Ereignisse die Geister über das Jahr des Umbruchs. Pirhofer & Stimmer (2007) etwa betonen die Bedeutung des Jahres 1976. Unbestritten bedeutsam sind hingegen auch die Einrichtung des Aufbaustudiums Raumplanung an der TU Wien (1970), das Bekenntnis zur Altstadterhaltung und Altstadtsanierung (1972) und die Einrichtung der ersten Gebietsbetreuung (1974). De facto lässt die Realisierung weiterer technischer Großprojekte diese lang andauernde Planungsphase aber nur langsam ausklingen. So finden sich auch noch im Prozess, den Planungen und den Entwürfen zur EXPO aus 1989 noch Reminiszenzen auf dieses Planungsselbstverständnis. Da es sich um einen rückblickend sehr umfassenden Wandel handelt, muss entsprechend von einem Übergangszeitraum gesprochen werden, der sich also ungefähr von 1970 bis 1976 erstreckt.

### ≡ **INTEGRAL-KOMMUNIKATIVE PLANUNG (CA.1970-89)**

Das Abebben modernistisch-technokratischer Stadtplanung markiert zugleich den Beginn einer neuen Phase. Im Kontext von Austrokeynesianismus und einer nunmehr schrumpfenden Stadt, aber angetrieben vom Geist eines neuen wissenschafts- und praxisorientierten Planungsverständnisses, etabliert sich ab etwa 1972 eine andere Form der Planung, die sich zunehmend als politischer Aushandlungsprozess auf Basis wissenschaftlicher Expertise versteht. Der kommunikative und konsensorientierte Ansatz schlägt sich institutionell in neuen Kooperativen (etwa der PGO zur Abstimmung der Planung zwischen Stadt und Umland), neuen Ansätzen (etwa der Arbeit der Gebietsbetreuungen an der Schnittstelle zwischen Politik, Planung und Bürger\*innen) und einer adaptierten standortpolitischen Strategie (etwa mit der Gründung des WWFF und WBSF) nieder. Eine vorsorgeorientierte Bodenpolitik gepaart mit einer zunehmend angebotsorientierten Standortentwicklung kann als Anerkennung des bereits manifesten postfordistischen Wirtschaftsregimes betrachtet werden.

Das Ende hierzu markiert die Ostöffnung 1989 mit ihren umfassenden geo- und wirtschaftspolitischen Folgen für Wien, Österreich und ganz Europa. Rückblickend ist diese Phase bedingt durch den Wirtschaftswandel zwar von einer Mängelverwaltung im ökonomischen Sinn geprägt, stellt aber eine umfassend andere Denkweise der Planung dar und verweist auch auf ein radikal anderes Selbstverständnis hinsichtlich der politischen und gesellschaftlichen Rolle der Stadtplanung. Das verdeutlichen die vielfachen institutionellen Veränderungen und die neue thematische Breite ebenso, wie der kommunikative Anspruch innerhalb einer immer komplexer erscheinenden Akteurslandschaft.

### ≡ **AKTIVE ANGEBOTSPANUNG (1989-CA.1994)**

Ohne Frage ist das Jahr 1989 nicht nur eine zeitgeschichtliche, sondern auch eine planungshistorische Zäsur für Wien. In Stadtpolitik und Planung herrscht eine neue Aufbruchsstimmung, die aus dem nun zu erwartenden Ende der erzwungenen Innenorientierung resultiert. Kaum ein anderes Projekt macht diesen Umstand deutlicher als die Vorbereitungen zur EXPO 95. Ihre Absage ist auch nur ein kurzfristiger Dämpfer. Fortschreitende Entgrenzung (insbesondere durch den EU-Beitritt Österreichs), die prolongierte Tertiärisierung, die Beschworung interkommunaler Konkurrenz und der zur selben Zeit eingeschlagene Wachstumspfad einer sich re-urbanisierenden Großstadt befördern bald eine optimistische Standortpolitik, wie sie Wien das letzte Mal im Kaiserreich gesehen hat. In Folge wird das Spektrum der Planung einmal mehr um neue maßstäbliche (z.B. Europäische Städtenetzwerke), inhaltliche

(z.B. Kunst und Kultur) und prozessuale (z.B. Masterplanung und Partizipation) Dimensionen erweitert.

Diese Phase folgt insofern der Logik des Pfads integral-kommunikativer Planung, als im Schlagwort „Aktiver Anpassung“ zwei an sich gegenläufige Politiken geschickt vereint werden: Unterordnung gegenüber einem zunehmend wettbewerbsorientierten Paradigma durch eine liberalere Standortpolitik bei gleichzeitig aktiver Fortführung des erfolgreichen Pfads, i.e. des nachfrageorientierten, wohlfahrtsstaatlichen und kommunikativen Wiener Modells.

Diese kurze Planungsphase endet nicht abrupt, sondern geht in den Jahren 1994-2000 in die nächste über. Maßgeblich dafür verantwortlich sind die sich weiterhin verändernden kontextuellen Rahmenbedingungen, allen voran der EU-Beitritt Österreichs und ein zunehmendes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Zudem kommt es im PAS zu tiefgreifenden personellen Veränderungen. Mit Bürgermeister Häupl (ab 1994), Magistratsdirektor Theimer (ab 1995), Planungsstadtrat Görg (ab 1996) und MA18-Abteilungsleiterin Jilka (ab 1997) findet ein vollständiger Wechsel innerhalb der höchsten politischen Ämter und Verwaltungsposten mit stadtplanerischer Entscheidungsfunktion in nur wenigen Jahren statt. Die Publikation des Strategieplans 2000 schließt diesen Übergang auch symbolisch ab und eröffnet damit die aktuelle Planungsphase.

### ≡ STRATEGISCHES PACE-MAKING (AB CA. 1994)

Vor dem Hintergrund von Interessensvielfalt, multiplen gesellschaftlichen Krisen (wie sie spätestens seit der Finanzkrise 2008 auch im Wiener Kontext ausführlich diskutiert werden) und engen Handlungsspielräumen ist besonders ab 2000 eine deutliche Verschiebung des stadtplanerischen Fokus erkennbar, der sich im öffentlichen stadtentwicklungspolitischen Diskurs, im planerischen Zugang und in der räumlichen und inhaltlichen Schwerpunktsetzung niederschlägt. Die Publikation des von Stadtrat Görg und Magistratsdirektor Theimer angeschobenen Strategieplans 2000 ist zentralster Ausdruck dieser erneuten Transformation der Wiener Stadtplanung. Erstmals wird Stadtentwicklung explizit als Steuerungsaufgabe streng räumlicher ebenso wie per se nicht-räumlicher Entwicklungen verstanden. Governance, Wettbewerb und Diversität sind nur einige der Schlagworte, die in diesem Zusammenhang fallen und damit mehr denn je Kongruenzen der Wiener Stadtentwicklungspolitik zum international reüssierenden Neoliberalismus erkennen lassen. Ebenso wird das über fast 100 Jahre unantastbare wohlfahrtsstaatliche Planungsziel sozialer

Gleichheit nun vom alternativen Ziel sozialer Vielfalt zumindest ergänzt, wenn nicht in Teilen sogar abgelöst.

Das macht sich stadtentwicklungspolitisch auch in einem komplexen lokalen Governanceregime bemerkbar, in dem die vormals klare Zuständigkeit der politischen Entscheidung nun in einen flexiblen, manches Mal schwer durchschaubaren Steuerungsprozess verlagert wird, der manche Entscheidung und so manches Projekt gegenüber dem demokratischen Prinzip und einem öffentlichen Interesse in Erklärungsnot geraten lässt. Gleichzeitig macht die Planung damit aber einen weiteren wichtigen Schritt weg von der hierarchischen, bürokratischen Expertenplanung modernistischer Prägung hin zu einem kommunikativen und in Teilen partizipativen Ansatz (wobei sich Letzterer der Kritik stellen muss manches Mal eher einer politischen denn einer Zweckrationalität zu folgen).

Der eindrucksvollste Bruch mit dem bisherigen Verständnis bezieht sich aber auf den Raum. Die vorwiegend strategische Wiener Planung des 21. Jahrhunderts ist nicht nur durch einen kontext-, problem- und zielgruppenorientierten Ansatz gekennzeichnet, sondern vor allem durch einen „Turn“ von Raum zu Ort. Im Fokus stehen damit nicht mehr allein physische, also im naturwissenschaftlichen Sinn mathematisch-statistisch messbare Phänomene wie Distanz und Dichte, Vielfalt und Versorgung, sondern vielmehr immaterielle Bedeutungszuweisungen, Herausforderungen und Entwicklungspotentiale, die einen Ausschnitt der Stadt als räumliche Einheit erscheinen lassen. Es ist dies zugleich eine Abkehr vom historisch etablierten Gleichschritt zwischen Verwaltungshierarchie und räumlichem Maßstab. Statt „Stadt – Bezirksgruppe – Bezirk“ gibt es nun glokale Kontexte und Herausforderungen, die in unscharf abgegrenzten Zielgebieten mit jeweils spezifischem Profil münden.

Dass darin eine neue Flexibilität und Qualität der Problematisierung liegt, zugleich aber eine gewisse Beliebigkeit und Undurchsichtigkeit in der Neuordnung des Stadtgefüges entsteht, ist die neue Ambivalenz, die das strategische Place-Making auszeichnet. Die Strategiepläne der 2000er-Jahre und alle ihnen folgenden großen Pläne der Wiener Stadtentwicklung bis heute illustrieren dies eindrucksvoll.

# Systematisierung der Wiener Stadtplanungsgeschichte

Dominante Phasen, Übergänge und Brüche im Politikfeld der räumlichen Planung in Wien in 7 Dimensionen (1829 - heute)

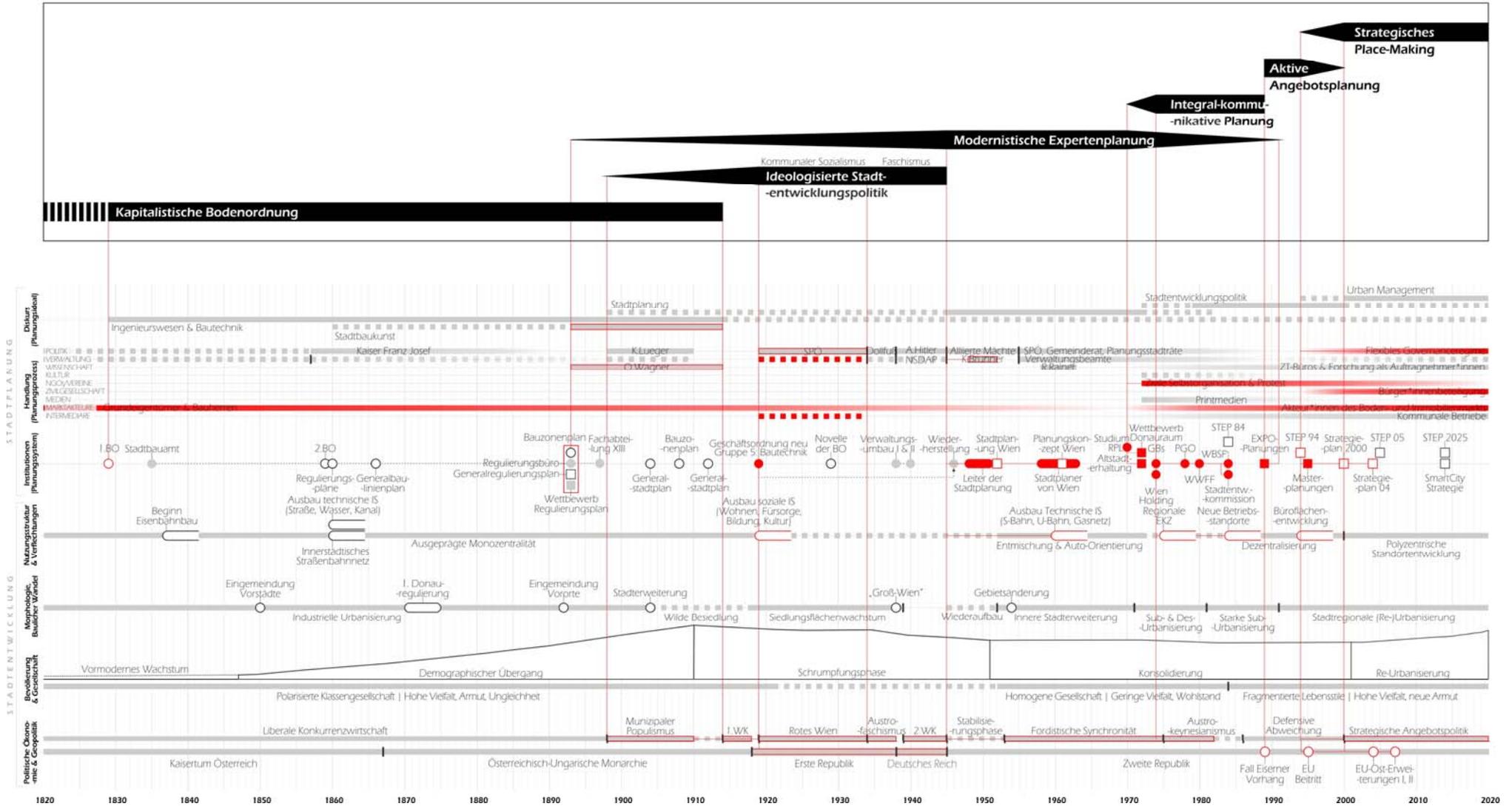


Abb. 17: Dominante Phasen der Wiener Stadtplanungsgeschichte (1829 - heute)



AMTSHAUS FÜR DEN XXI. BEZIRK

**Stadtentwicklung & Stadtplanung links der Donau**

„ Noch immer  
ist das Vorstellungsbild von Wien asymmetrisch – nicht bloß  
in dem Sinn, daß die historische Stadt und damit der weit-  
aus größere Bevölkerungsteil ‚diesseits‘ liegt [...], sondern  
auch in dem Sinn, daß die Entwicklungsmöglichkeiten un-  
gleich bewertet werden.“

Hermann Czech (1990): „Elemente der Stadtvorstellung“, S.216

## DIE GROBE TRANSFORMATION: DER STADT-ENTWICKLUNGSPFAD LINKS DER DONAU

Aufbauend auf der umfassenden Rückschau auf die Wiener Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte soll im Sinne des Projekts nun eine geraffte Übersicht zur Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte des Wiener Nordostens vermittelt werden. Damit werden einerseits die Besonderheiten des lokalen Entwicklungspfades links der Donau gesondert hervorgehoben und andererseits eine weitere Ebene der Kontextualisierung und Erklärung zur Transformation ausgewählter Orte gebildet. Die folgenden Seiten beginnen daher mit einem knappen Überblick zur Morphogenese Wiens links der Donau, also der Entstehungsgeschichte des physischen und funktionalen Stadtbilds, wie es sich uns heute präsentiert. Dabei rücken jene historischen Aspekte in den Vordergrund, die siedlungsstrukturell prägend waren bzw. auch heute noch die Stadtstruktur und -entwicklung links der Donau beeinflussen. Im Anschluss wird unter dem analogen Titel „Die große Transplantation“ der Blick auf stadtplanerische Strategien, Leitbilder und Projekte für den nordöstlichen Teil der Stadt gerichtet. Darin bildet sich die veränderliche Bedeutung Transdanubiens für Wien ebenso ab, wie der Wandel der planerischen Perspektiven auf den Nordosten der Stadt und die daraus resultierende Entwicklungslogik, wie sie sich heute darstellt.

### ≡ SIEDLUNGSENTWICKLUNG BIS INS 19. JAHRHUNDERT

Ein Merkmal der Stadtentwicklung Wiens links der Donau ist die trotz aller Dynamik im heutigen Urbanisierungsprozess noch immer ablesbare historisch gewachsene Siedlungsstruktur. Den Anfang muss hierbei die römische Besiedlung vor gut 2.000 Jahren machen, die den Grundstein für die Entwicklung Wiens legt. Vindobona befindet sich aber am rechten Donauufer. Einzig im Bereich der heutigen Leopoldau soll sich ein vindobonensisches Siedlungssprengel links der Donau befunden haben. Der Grund: Die Donau selbst bildet den Limes nach Nordosten gegenüber feindlichem Gebiet (vgl. Czeike 2004; Fachgespräch E.Raith 2017). Daraus erklärt sich auch, dass es bis ins Hochmittelalter dauert, ehe die Stadtentwicklung links der Donau einsetzt.

Nicht immer lässt sich Genaueres zum Entstehungszeitpunkt der ersten Dörfer sagen. Ihre Erstnennung in historischen Aufzeichnungen erlaubt jedoch Rückschlüsse auf den Zeitraum der Gründung jener Orte, die noch heute die Bezirksteile des Wiener Nordostens kennzeichnen (vgl. Opll 1981). Gesichert ist etwa, dass Jedlese eine der ältesten Siedlungen des Wiener Raums und damit auch links der Donau ist. Schon 1014 soll der Ort gegründet worden sein und, so wie die meisten Siedlungsneugründungen im Wiener Raum zu jener Zeit, auf eine kaiserliche oder kirchliche Gründungsinitiative (in diesem Fall eine Schenkung des Kaisers an

den Bischof) zurückgehen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017e). Ähnliches gilt auch für die Wiener Nachbargemeinden Mannswörth, Schwechat und Klosterneuburg.

Im 12. Jahrhundert kommt es zu einer Welle an Siedlungsneugründungen – vor allem drüber der Donau. Zu nennen sind hier Großjedlersdorf, Stammersdorf und Leopoldau, sowie Kagran, Stadlau, Breitenlee und Süßenbrunn, die die agrarische Landnutzung Richtung Marchfeld auszudehnen beginnen (vgl. Opll 1981). Am Beispiel der Leopoldau lässt sich aber festmachen, dass es sich dabei um äußerst fragile, sprich verletzte agrarische Kleinstdörfer handeln musste. So sind mehrfache Überschwemmungen, die Pest, die Türkenbelagerungen und Großbrände ausreichend Gründe für eine stagnierende Entwicklung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017f). Davor tauchen im 13. Jahrhundert erstmals Strebersdorf, Hirschstetten, Aspern und Essling auf und verdeutlichen durch ihre im gleichen Abstand zur Donau verlaufende Anordnung den enormen Respekt vor dem ungebändigten Fluss und zugleich die Ausweitung eines nun schon umfangreichen Netzes an mittelalterlichen Dörfern vor den Toren Wiens (vgl. Opll 1981).

Während im 16. und 17. Jahrhundert am rechten Donauufer eine Vielzahl an Vorstädten und Vororten zur Wiener Altstadt gegründet werden, entsteht links der Donau in dieser Phase lediglich Kaisermühlen (1674) (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017g). Darin wird auch die nur langsam abnehmende Bedeutung der Donau als topographisches Entwicklungshindernis erkennbar. So gibt es erst 1439 mit der Wolfsbrücke erstmals eine befestigte Flussquerung auf Höhe der heutigen Floridsdorfer Brücke (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017h). Noch klarer wird die zunehmende Überwindbarkeit der Donau durch die drei später erfolgenden Siedlungsneugründungen von Floridsdorf, Donauefeld und Mühlshüttel im 19. Jahrhundert. Nachdem Floridus Leeb, Propst des Stifts Klosterneuburg, das vom Stift verwaltete Land Ende des 18. Jahrhunderts an 26 Siedlerfamilien übergeben haben soll, werden im Bereich um den Floridsdorfer Spitz bzw. entlang des damals noch nicht regulierten Donauhauptarms genannte Orte gegründet und komplettieren das historische Siedlungsgefüge links der Donau (vgl. Czeike 2004; Opll 1981).

Es ist also wichtig festzuhalten, dass das Siedlungsgefüge der alten Dörfer links der Donau, wie sie im Mittelalter und bis in die industrielle Phase des 19. Jahrhunderts entstanden sind, nicht aus einer Zufälligkeit, sondern aus einer angeordneten und in Summe durchaus überlegten Verortung neu zu gründender Siedlungen resultiert. So liegen die ähnlichen Abstände zwischen den Vororten in den Grundstücksverhältnissen und der notwendigen Dimension der umliegenden Flur zur Landbewirtschaftung begründet. Das unterscheidet die transdanubischen Angerdörfer beispielsweise auch wesentlich von den Weinbauvororten der

nordwestlichen Wienerwaldausläufer, die weit weniger flächenintensiv und damit in einem engermaschigeren Netz angeordnet sind (vgl. Fachgespräch A.Trisko 2017). Interessant ist zudem die Siedlungsform und geographische Ausrichtung vor allem der mittelalterlichen Dörfer. Bei all jenen, deren Gründung bis vor das 19. Jahrhundert und damit die Phase der industriellen Urbanisierung Transdanubiens zurückreicht, handelt es sich um Platz- oder Angerdörfer. Naheliegender ist auch, dass sich deren auffallend ähnliche West-Ost-Ausrichtung dabei an den kleinklimatischen Bedingungen und hier vorwiegend der Hauptwindrichtung orientiert hat (vgl. Raith 1998).

### ≡ HISTORISCHE INFRASTRUKTURENTWICKLUNG ALS KATALYSATOR TRANSDANUBISCHER URBANISIERUNG

Die historische Siedlungsgenese mag für die aktuelle Bevölkerungsverteilung im Nordosten Wiens nicht mehr entscheidend sein (vgl. Abb. 18). Das Wegenetz zwischen den Siedlungen lässt sich hingegen noch heute an den Straßennamen der teils schnurgerade und weitgehend tangential zum Stadtzentrum verlaufenden Querverbindungen ablesen: Breitenleer, Asperner, oder Donauefelder Straße sind nur ein paar Beispiele dafür, wie die historische Straßeninfrastruktur die heutige transdanubische Stadtmorphologie prägt. Dass es sich bei diesen vorwiegend um Querverbindungen innerhalb des drüber der Donau liegenden Teils von Wien handelt, hat mehrere Gründe. Zum einen stellt der Ausbau der Poststraßen Brünner und Prager Straße 1736 die radiale Verbindung von Wien nach Norden und Nordosten in bestmöglicher Weise sicher (vgl. Czeike 2004). Zum anderen ist nach Süden hin die Donau noch immer eine kaum überwindbare Grenze. Zudem genügen für den spärlichen Waren- und Personenverkehr über den Fluss auch lange Zeit die wenigen Brücken. (vgl. Michlmayr 2005; Maderthaler 2006)

Erst im Zuge der Industrialisierung, der Stadtumbaupläne des Kaisers und, damit verbunden, der Donauregulierung werden mit Floridsdorfer und Reichsbrücke zwei für den Wagen- und Fußgängerverkehr passierbare Brücken neuen Zuschnitts errichtet, die für Wien die Phase der donauübergreifenden Urbanisierung und Integration der zwei Stadtteile einläuten (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017h). Rückblickend offenbart sich darin auch die Logik in der Entwicklungsdynamik einzelner Vororte. So sind es besonders ab Mitte des 19. Jahrhunderts Floridsdorf und Stadlau, die sich – auf Basis ihrer guten verkehrlichen Anbindung über die Donau und an die Altstadt – zu Industriezentren des kaiserlichen Wiens entwickeln (vgl. Maderthaler 2006). Einen ebenso wesentlichen Beitrag dazu leistet der bereits vor der Donauregulierung beginnende Eisenbahnbau.

# Dorf, Straße, Bahn, Fluss: Faktoren der Urbanisierung Wiens links der Donau



Abb. 18: Einflussgrößen der historischen Morphogenese Wiens links der Donau

Wie bereits beschrieben, ist die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram 1837 die erste Eisenbahn Wiens. Ihr folgen (mit einem Streckenverlauf links der Donau) bald Ost- und Nordwestbahn nach. Während die Bahnlinien aus Wiener Sicht vorerst nur das transdanubische Hinterland in Richtung der Kronländer überbrücken sollen, um eine möglichst effiziente Rohstoffanlieferung für die lokale Industrieproduktion zu gewährleisten, siedeln sich rund um die Bahnhöfe Floridsdorf und Stadlau, sowie entlang der Eisenbahntrassen bald Industrieagglomerationen und mit ihnen die Arbeitsbevölkerung an. Dass die Bahnlinien für die Stadtentwicklung und die räumliche Bevölkerungsverteilung im Besonderen eine wichtige Einflussgröße darstellen, verdeutlicht Abb. 18. Gerade die Eisenbahnkorridore der Nordbahn und Laaer Ostbahn vermitteln, auf welche Gebiete sich auch die heutigen Wohnnutzungen beschränken (müssen). So stellt etwa die Laaer Ostbahn (und mit ihr später die Südosttangente A23 bzw. die Nordrand Schnellstraße S2) eine Barriere der Siedlungsentwicklung und Stadterweiterung dar, wie die deutlich unterschiedlichen Stadtstrukturen westlich und östlich des Verkehrsbands erahnen lassen.

### ≡ DER OKALE ENTWICKLUNGSPFAD IM 20. JAHRHUNDERT

Mit der Flussentwicklung, also der mehrfachen topographischen Transformation des Donaulaufs, der Siedlungsentstehung und der damit verbundenen charakteristischen landwirtschaftlichen Parzellenstruktur, sowie dem einer europäischen Industriemetropole Ausdruck verleihenden hochrangigen Verkehrsnetz sind drei der frühesten und gravierendsten Determinanten der transdanubischen Stadtentwicklung genannt, die noch heute wirken. In der jüngeren Stadtgeschichte gibt es aber ebenso einschneidende Ereignisse, welche nicht nur im physischen Stadtraum festzumachen sind, aber dennoch als wichtige Weichenstellungen der Urbanisierung Wiens links der Donau erachtet werden müssen. Diesen soll daher noch gesondert Platz geboten werden.

Allen voran sind hier die sich verändernden Grenzziehungen des Wiener Gemeindegebiets zu nennen, die in Folge auch die potentielle Steuerbarkeit des Urbanisierungsprozesses durch lokale Politik und Planung mitbestimmen. Entscheidend für den lokalen Entwicklungspfad links der Donau ist sicherlich die Eingemeindung weiterer Teile des heutigen transdanubischen Stadtgebiets von 1904/05. Diese weitet nicht nur das Wiener Stadtgebiet insgesamt enorm aus und trägt damit dem Wachstumshunger einer industriellen Großstadt Rechnung. Pikant ist die nur 12 Jahre nach der letzten Erweiterung stattfindende Grenzverschiebung vor allem deshalb, weil sie auch politisch motiviert ist. So soll das sozialdemokratisch regierte Floridsdorf Anfang des 20. Jahrhunderts niederösterreichische Landeshauptstadt werden – ein Gedanke, der den christlich-sozialen Wiener Bürgermeister Lueger nicht begeistert. Entsprechend engagiert ist das konservative Lager die mittlerweile

ohnehin zum funktionalen Geflecht der Wiener Industriestadt gehörenden Vororte links der Donau auch administrativ Wien zuzuordnen, was 1904/05 schließlich gelingt (vgl. Matzl 2000; Maderthaler 2006).

Eine weitere Verschiebung erfährt das Gemeindegebiet in der Folge durch die Ausrufung von Groß-Wien 1938, mit der sich die Stadt noch einmal dramatisch vergrößert – allein links der Donau um 25 niederösterreichische Gemeinden (vgl. Stadt Wien 2018b). Das bereits 1946 erlassene und 1954 in Kraft tretende Gebietsänderungsgesetz lässt diese Phase aber als historisch kurzes Intermezzo erscheinen. Trotzdem verändert sich das administrative Gebiet damit: Der bislang einzige transdanubische Bezirk Floridsdorf wird in die zwei Bezirke Floridsdorf und Donaustadt unterteilt, die Gemeinden Stammersdorf (21. Bezirk), sowie Süßenbrunn, Breitenlee und Eßling (jeweils 22. Bezirk) verbleiben bei Wien (vgl. ebd.). Die Nachkriegsjahre sind dann insofern bedeutsam, als die Ungewissheit über den Verbleib des nach dem Krieg sowjetisch besetzten Nordostens auch die Stadtentwicklung und die planerischen Ansinnen für diesen Teil Wiens unsicher erscheinen lässt. Es ist daher wenig verwunderlich, dass im Kontext stagnierender Bevölkerung und politischer Ungewissheit der Wiederaufbau der 40er- und 50er-Jahre zuerst auf die etablierten und „dem Westen“ zugeordneten Stadtgebiete beschränkt bleibt (vgl. Fachgespräch W. Matznetter 2017). Diesen Umstand lösen erst die Aufbruchsjahre der technischen Moderne ab, wie in Folge noch zu erwähnen sein wird.

Ein anderer Faktor beeinflusst die transdanubische Stadtentwicklung des 20. Jahrhunderts ebenso maßgeblich wie die territoriale Abgrenzung: die Grundstücksverhältnisse. Anders als in vielen cisdanubischen Gebieten ist die historische Stadtentwicklung darin in besonderer Weise abgebildet. So ist die Kirche, genauer gesagt das Stift Klosterneuburg, einer der großen Grundstücksbesitzer – gerade im Bereich jener nah am linken Donauufer liegenden Areale. In Anbetracht der bewegten Eisenbahngeschichte im Wiener Nordosten erscheint es wenig überraschend, dass auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zu den wichtigen Eigentümer\*innen zählen. Spätestens mit Beginn der aktiven Ankaufspolitik der Stadt Wien in den 1980ern wird auch die Gemeinde selbst zur wichtigen Grundeigentümerin. Hinzu kommen sehr vereinzelte Privateigentümer\*innen, die etwa im Besitz von Kleingartenparzellen, ehemaligen Industriebrachen oder ursprünglich landwirtschaftlich genutzten Flächen sind – so etwa in Aspern und Eßling, im Bereich zwischen Marchfeldkanal und nördlicher Salomongasse oder am Stadtrand zwischen der ehemaligen Brachmühle und Citygate (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1999a, 2005, 2012). Lokale Politik und Planung stehen hier also einem besonderen Akteursspektrum gegenüber, das sich seiner strategischen Rolle im Stadtentwicklungsprozess auch

durchaus bewusst ist und damit die Umsetzung planerischer Zielsetzungen u.U. besonders erschwert.

Da der Nordosten der Stadt seit jeher als potentielles Wachstums- und Erweiterungsgebiet gehandelt wird, ist es nicht verwunderlich, dass ökonomischer Wandel und Bevölkerungsentwicklung als zwei der wesentlichen Einflussgrößen auf die Entwicklungsdynamik Transdanubiens wirken. Das verdeutlichen nicht nur der Industrialisierungsprozess und die in Folge intensive Urbanisierung des linken Donauufers, sondern auch die in Abhängigkeit von Wachstums-, Schrumpfungs- und Übergangsphasen unterschiedlich verlaufende transdanubische Stadtentwicklung des letzten Jahrhunderts. So schreitet die Siedlungsentwicklung durch den Wohnbau schon Anfang des 20. Jahrhunderts als Konsequenz des industriellen Wachstums und der folgenden Wohnungsnot weiter voran. Nach dem Ersten Weltkrieg intensiviert sich diese Phase mit dem Wohnbauprogramm des Roten Wiens (vgl. Maderthaler 2006). Bevölkerungsstagnation, Wirtschaftskrise, politischer Umbruch und schließlich der Zweite Weltkrieg gebieten den Entwicklungen jedoch bald Einhalt.

Die Nachkriegsjahre sind – bedingt durch Mittelknappheit und ein Bekenntnis zum Wiederaufbau – weitgehend fokussiert auf die Wiener Altstadt und ihre umliegenden Gebiete. Der Nordosten spielt eine untergeordnete Rolle. Mit wachsendem Wohlstand ab den 50er-Jahren steigt jedoch auch der Anspruch an die städtische Infrastruktur. Gepaart mit der Automobilisierung der Masse und dem Anspruch der Auflockerung des Stadtkerns erfolgt daher in den 1950er- und -60er-Jahren eine intensive Stadterweiterung, insbesondere im Wohnbau (vgl. Eigner & Resch 2001). Diese wird allerdings zugleich zum Entwicklungsproblem, hinkt ihr doch die Sozial- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in der Folge über Jahre hinterher (vgl. Eigner & Resch 2001; Klusacek et al. 2008). Diese Phase ist zudem prägend für die transdanubische Stadtentwicklung, als zeitgleich die De-Industrialisierung einsetzt, die die ohnehin vom Krieg besonders betroffenen Nebenzentren Floridsdorf und Stadlau einmal mehr ihrer ökonomischen Grundlage beraubt (vgl. Eigner & Resch 2001). Entsprechend muss ab den 1960ern die verkehrliche Integration des linken und rechten Donauufers in den Fokus rücken, als zwar der Wohnbau merklich über die Donau wächst, aber zugleich das Ungleichgewicht in der Arbeitsstättenentwicklung und der sozialen Infrastrukturausstattung links und rechts der Donau zunimmt (vgl. ebd.).

Das Ende des Wirtschaftswunders und die weiterhin stagnierenden Bevölkerungszahlen lassen dem Nordosten der Stadt in den 70er- und 80er-Jahren schließlich keine prioritäre Rolle mehr zukommen. Die Abkehr der Planung vom Konzept der Stadterweiterung trägt ihr Übriges dazu bei (vgl. Pirhofer & Stimmer 2007). Die Stadtwachstumstendenzen, die in Wien insbesondere ab Mitte der 90er im Zusammenspiel mit europäischer Integration und

Globalisierung spürbar werden, bedeuten hingegen eine neue Dynamik in der Urbanisierung des Wiener Nordostens, die nun schon ein Vierteljahrhundert anhält und sich in einem bislang ungekannten Ausmaß links der Donau – von Leopoldau bis Donauefeld, von Brünner Straße bis Aspern – baulich manifestiert.

Dass derartigen Entwicklungsschüben durch die technische und soziale Infrastrukturausstattung gewisse Grenzen gesetzt sind, ist selbstverständlich und wurde im Kontext der Wiener Stadtentwicklungsgeschichte auch schon mehrfach thematisiert (vgl. u.a. Eigner & Resch 2001 oder Müller 2008). Im Kontext des transdanubischen Urbanisierungsprozesses lässt sich das ebenfalls historisch nachverfolgen. So besteht – wie beschrieben – kein Zweifel daran, dass Eisenbahn- und Straßenbahnbau, Donauregulierung und schließlich die Kommunalisierung weiter Teile der städtischen Infrastruktur Voraussetzungen der industriellen Urbanisierung Transdanubiens im 19. und frühen 20. Jahrhundert sind. In der Zwischenkriegszeit kommt es hingegen zu einem Aufholprozess hinsichtlich der Sozialinfrastruktur, der ein Weiterwachsen des damaligen 21. Bezirks erlaubt. Beginnend mit dem Wiederaufbau und bis zum Ende der 60er-Jahre sind es hingegen Wohnbau- und Verkehrsentwicklung, die das Wachstum links der Donau befördern (vgl. Eigner & Resch 2001; Pirhofer & Stimmer 2007). Und was mit der Errichtung von Einkaufszentren links der Donau in den 70ern als Strategie zur Steigerung der lokalen Versorgungsqualität beginnt, wird bald zur generellen Haltung einer konsumorientierten Ökonomie und zum anhaltenden transdanubischen Planungsproblem.

Die 1970er führen aber auch das allgemeine Modernisierungsbestreben weiter und stehen links der Donau entsprechend für eine Phase des technischen Infrastrukturausbaus, der noch für das heutige Siedlungswachstum wichtig ist. So kommt es ab 1970 Wien-weit zur Umstellung auf Erdgas, wodurch die preisgünstige Versorgung auch in einem weitläufigen Netz möglich wird (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017i). Zeitgleich beginnt der Bau des Wiener U-Bahnnetzes, das in den 80ern den ersten Schritt über die Donau macht (vgl. Weber 2006). Der Bau der A22 und die Eröffnung des transdanubischen Teilstücks der A23 zeugen von der Zunahme donauquerenden Verkehrs und erweitern das hochrangige Straßennetz Ende der 1980er bzw. Anfang der 1990er schließlich auch im motorisierten Individualverkehr. In diesem Zusammenhang sind auch die Donaubrücken als Symbole des infrastrukturellen Ausbaus zu nennen – nicht nur, weil sie stets als technische Meisterwerke rezipiert werden, sondern weil sie für das besondere Bemühen der Stadt zur Stärkung der donauübergreifenden Integration Wiens stehen. Auf die Nordbrücke (1964), die Praterbrücke (1970), die Floridsdorfer Brücke (1978), die Brigittenauer Brücke (1982) und die neue Reichsbrücke (1980) folgt 1997 die Donaustadtbrücke als sechste Donauquerung für den Individualverkehr (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017h). Mittlerweile

ist sie als reine U-Bahnbrücke neben Nordbahnbrücke, U6-Brücke und Stadlauer Ostbahnbrücke aber eine von vier für den ÖV bestimmten Donaubrücken, weshalb aktuell im Kontext des für den Autoverkehr bestimmten Lobautunnels auch von der sechsten und nicht der bereits siebten oder – richtiger noch – zehnten Donauquerung die Rede ist. Viel weniger offensichtlich, aber ebenso wesentlich: Der Ausbau des Kanalnetzes, der insbesondere die jüngere Stadtentwicklung in der Donaustadt befördert. So wird 2009-2013 das Kanalnetz des 22. Bezirks ausgebaut, wodurch eine intensive Besiedlung auch des „flachen Lands“ möglich wird. Eine wesentliche Voraussetzung für das Wachstum der Seestadt Aspern ist etwa die Errichtung des Asperner Sammelkanals mit Pumpwerk im Jahr 2013 (vgl. Stadt Wien 2018c).

Es zeigt sich also, dass für die Stadtentwicklung links der Donau insbesondere wirtschaftlicher und geopolitischer Kontext, sowie die Bevölkerungsentwicklung entscheidende Größen sind. Technische und soziale Infrastrukturentwicklung stellen wesentliche Bedingungen für die Dynamik bzw. Fortdauer intensiver Urbanisierungsphasen dar. So lässt sich darüber streiten, inwiefern der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes und die arbiträre Ansiedlung von Einkaufszentren in Transdanubien gerade ab den 1990ern einer wünschenswerten Raumordnung entsprechen. Sie sind heute jedenfalls wichtige infrastrukturelle Voraussetzungen des Wachstums des Wiener Nordostens.

## DIE GROBE TRANSPLANTATION: PLANERISCHE IDEENGESCHICHTE LINKS DER DONAU

Der folgende Abschnitt erzählt die für den links der Donau liegenden Teil Wiens relevante Stadtplanungsgeschichte mit besonderem Verweis auf die Strategien, Konzepte, Leitbilder und Pläne und stellt damit das Bindeglied zwischen den einführenden Kapiteln zu Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte für Wien und der Auseinandersetzung mit ausgewählten Beispielen lokaler Transformation im folgenden Abschnitt dar. Entsprechend beschränken sich untenstehende Ausführungen auf jene für Transdanubien besonders relevanten planerischen Zielsetzungen, Leitbilder und Projektideen, die in Summe das Bild einer mehr als einhundertjährigen Planungsgeschichte zeichnen und neben einem Überblick über zentrale Ideen und Visionen vor allem Anhaltspunkte für die folgende Fallstudienanalyse bieten sollen.

Aus planungshistorischer Perspektive erzählt der Nordosten Wiens zwei Geschichten: Jene der dynamischen baulichen Veränderung nach 1945 und jene der Persistenz der gewachsenen Strukturen gegenüber utopischen Plänen, die (mit Ausnahmen) mehrheitlich davor stattfindet. Dass gerade Wien links der Donau immer wieder

zur Spielwiese utopischer Stadtvisionen wird, ist eine der Besonderheiten dieses Teils von Wien – und letztlich auch einer der Gründe für die auffällig andersartige Stadtstruktur gegenüber dem historisch gewachsenen Kern. Der Grund ist jedoch nicht in den derdachten Stadtvisionen der Planer\*innen zu suchen, sondern paradoxerweise in deren weitgehender Ablehnung und – infolge der Ermangelung einer konzertierten räumlichen Strategie – der Ausgestaltung eines teils sehr eigenwilligen Entwicklungspfades des städtischen Wandels.

### ≡ „WIEN AN DIE DONAU“: TRANSDANUBISCHE STADTPLANUNG VOR 1945

Den Anfang zur Planungsgeschichte links der Donau macht Otto Wagners Wettbewerbsprojekt für einen Generalregulierungsplan von 1893, in dem er eine umfassende Stadtplanung für Wien unter Einbeziehung der nordöstlich des alten Zentrums liegenden Gebiete entwirft. So ist Wagner überzeugt, „daß Wien nur durch die ausgiebige Einbeziehung des linken Stromufers in das zu regulierende Gebiet endlich die gebührende Bedeutung als Welthandelstadt erreichen wird“ (Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 340). Er geht sogar so weit, einen damals noch nicht existierenden 22. Bezirk zu entwerfen (vgl. Abb. 19).

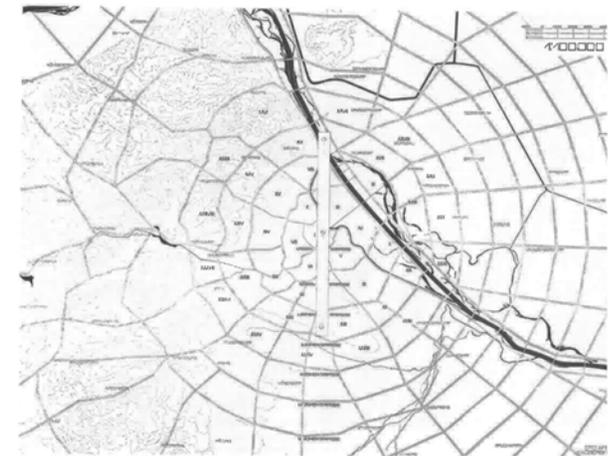


Abb. 19: Otto Wagners Großstadtstudie

Eine Achse soll dabei das alte Wiener Zentrum mit den neuen transdanubischen Bezirken verbinden. In der Studie drückt sich der damalige stadtplanerische Zeitgeist und der darin gehegte europäische Traum „von einer amerikanischen Großstadt mit größtmöglicher Typisierung und Standardisierung der Wohnhäuser bei Beibehaltung einer europäischen Struktur im jeweils dominanten Zentrum“ (Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 12) aus, der

vor allem im Nordosten Wiens die notwendigen Flächen für seine potentielle Verwirklichung findet.

Was den Anfängen dieser Stadtplanung jedoch zum Verhängnis wird, ist die in Folge der großen Armut schon Ende des 19. Jahrhunderts einsetzende wilde Besiedlung der donanahen Gebiete (vgl. Maderthaner 2006). Ebenso beginnt sich das Bevölkerungswachstum deutlich abzuschwächen. Diese Umstände verhindern somit die Umsetzung der Wagner'schen Pläne für eine modernistische Stadterweiterung, da sich das wachstumsorientierte Tabula Rasa Prinzip seines Plans als unvereinbar mit den neuen faktischen Bedingungen eines in Teilen bereits (anders als gewünscht) urbanisierten Transdanubiens erweist (vgl. Schweitzer 1970). Relevanz erlangt in den 1920ern damit auch links der Donau eine an ähnlichen Zielen orientierte, wenngleich nicht derart in der Stadtbaukunst verhaftete Politik austromaxistischer Prägung: Das Rote Wien. Nach Jahrzehnten einer fast ausschließlich an der technischen Ausstattung der Industriestadt Wien orientierten Bodenordnung erfolgt damit eine Wende ins glatte Gegenteil. Das technische Rückgrat der Stadt genügt einer stagnierenden Bevölkerung. Es erfolgt ein massiver Ausbau der Sozialinfrastruktur in bislang ungekanntem Ausmaß, der sich allen voran im sozialen Wohnbau, ebenso aber in Schul- und Kinderbetreuungseinrichtungen, Gesundheits-, Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und Volkssporteinrichtungen ausdrückt – auch und gerade links der Donau (vgl. Kadi & Suitner 2018). So entstehen im gesamten Gebiet des damaligen 21. Bezirks verstreut Gemeindebauten – vorwiegend im Bereich der bereits gut erschlossenen Siedlungskerne Floridsdorf, Kaisermühlen und Stadlau, aber ebenso im Nahbereich der Fabriken entlang der Brünner Straße, im Donaufeld und entlang der Laaer Ostbahn (vgl. Wiener Wohnen 2018).

Von einer ganz anderen Symbolik sind schließlich die Planungen für Transdanubien im Nationalsozialismus geprägt. Wenngleich nur wenige der Ideen ihre Umsetzung finden, ist der Wunsch „Wien an die Donau“ zu bringen omnipräsent (vgl. Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 340). Der Nordosten der Stadt erfährt entsprechende Aufmerksamkeit als Objekt repräsentativer Architektur- und Städtebauentwürfe. Am bekanntesten ist wohl die Idee einer Aufmarschachse von der Leopoldstadt nach Kaisermühlen zum damaligen Zannet Haufen (vgl. Abb. 20, links), die sich auf besonders zynische Weise mit der Verdrängung, Enteignung und Deportation der vorwiegend jüdischen Bevölkerung aus dem 2. Wiener Gemeindebezirk „verträgt“. Sie wird aufgrund des einsetzenden Kriegsgeschehens aber ebenso wenig Realität wie die Entwürfe für die „Nordstadt“, eine riesige Wohnstadt im Norden Groß-Wiens (vgl. Abb. 20, rechts). Was das nationalsozialistische Regime 1945 hinterlässt, ist eine vom Krieg zerstörte Stadt, wovon in Transdanubien insbesondere die Industriezentren Floridsdorf und Stadlau zeugen (vgl. Wiener Stadtbauamt 1946).

### ≡ NACH 1945: WIEDERAUFBAU ODER NEUKONZEPTION?

In der Wiener Nachkriegsplanung stehen einander zwei diametrale Ziele gegenüber. Einerseits ist durch die Kriegsschäden der Wiederaufbau insbesondere im Wohnbau und bei der technischen Infrastruktur zentrales Anliegen, andererseits wird die Zerstörung durch den Krieg als Chance für einen in Expertenkreisen etablierten funktionalistischen Städtebau gesehen, der das Stadtgefüge nach funktionalen Aspekten neu zu organisieren sucht (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1945). Dieser Gegensatz sollte auch die Wiener Planung noch über Jahre, teils sogar Jahrzehnte beschäftigen und sich gerade links der Donau merklich im baulichen Gefüge manifestieren.

In den ersten Jahren nach '45 prägt jedoch die Ungewissheit über die Zukunft Wiens die Stadtplanung. Obwohl die „Enquete

über den Wiederaufbau“ sehr rasch zu Werke geht, gibt es noch keine konkreten planerischen Vorstellungen für die Entwicklung der Gebiete links der Donau (vgl. ebd.). Im Fokus steht klarerweise die rasche Wiederherstellung einer funktionierenden Stadtstruktur. Dazu zählt auch die Instandsetzung der im Krieg ausnahmslos zerstörten Donaubrücken, die Floridsdorf völlig abgeschnitten vom Rest der Stadt zurücklassen. Insgesamt rücken die Straßeninfrastruktur und Industrie in den Vordergrund des planerischen Interesses. Die Enquete stellt vor allem Überlegungen zur Stellung Wiens in einem internationalen Verkehrsnetz an. Transdanubien wird zum möglichen Ausgangspunkt der verkehrlichen Erschließung von Gebieten nordöstlich von Wien (vgl. ebd.). Auch erste Überlegungen zur Donauinsel werden bereits in der Enquete angestellt (vgl. ebd.). Einige Vorstellungen der 1930er und 1940er, wie das Groß-Flugfeld in Deutsch-Wagram, sind auch in den



Abb. 20: Entwurf Aufmarschachse 1938 (links) und Entwurf Nordstadt Kagran 1941 (rechts)

Dokumenten zur Enquete noch wiederzufinden und beeinflussen die Überlegungen zum Ausbau der Ausfallstraßen im Nordosten Wiens, insbesondere der Brünner, Prager und Wagrainer Straße (vgl. ebd.). Der Ausbau der Wagrainer Straße und der Flugfeld-Stichstraße als Autobahn sollen das erste Großvorhaben des geplanten Verkehrsnetzes sein (vgl. ebd.).

Bezeichnend ist hingegen das implizierte Vertrauen in die Selbstregulierung der Stadterweiterung im Wohnbau. Diese werde sich, so die Enquete, „naturgemäß“ im Süden und Westen der Stadt etablieren, wiewohl aufgrund niedriger Grundstücks- und Erschließungskosten auch der Norden und Osten nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Allerdings werden letztere Gebiete räumlich nicht weiter spezifiziert. Sie liefern aber dennoch Indizien über die inhärente Planungslogik der kostengünstigsten Bauland-

aufschließung und deuten daher schon auf die künftigen Entwicklungen im Nordosten Wiens hin, für die die Erschließungskosten und Baulandverfügbarkeit zu Planungs- und Umsetzungsprämisse werden. Keine Aussagen macht die Enquete hingegen zum Ausbau der sozialen Infrastruktur – ein Faktum, das die Stadtvisionen für den Wiener Nordosten noch lange Zeit prägen sollte. Die konkreten verkehrstechnischen Planungen finden allerdings aufgrund des unzureichenden Bedarfs ihrer Errichtung in einer stagnierenden Stadt und aufgrund der Betonung der Entwicklung des Wiener Südens keine Realisierung.

Mit Karl Brunner und Roland Rainer bleibt der Dualismus von Erhaltung und Neubau in den 50ern und 60ern bestehen. Die Planungsexperten streben eine funktional entmischte Stadt an, während die Gemeindepolitik an der Bestandsentwicklung fest-

hält. Entsprechend rückt der Nordosten Wiens als Hoffungsgebiet zunehmend in den Blick der Planer. Das historisch bedingte Nebeneinander von Industrie, kommunalem Wohnbau und Selbstversorgungsiedlungen soll durch eine funktionale Konzeption neu geordnet werden. Brunner entwirft dafür den ersten Flächenwidmungsplan seit 30 Jahren und schafft die Grundlage für eine geordnete Stadtentwicklung, die sich allein planlich durch eine Diskrepanz zwischen cisdanubischer Altstadterhaltung und transdanubischer Neuordnung auszeichnet (vgl. Abb. 21).

In diesem Sinne propagiert Brunner in seiner „Stadtplanung Wien“ auch die Idee von Trabantenstädten, wie sie als Vorbild im Greater London Plan vorgesehen sind (vgl. Platzer 2018). In Wien sollen derartige Satellitenstädte links der Donau im Bereich Leopoldau/Stammersdorf und Aspern/Eßling entstehen. Die Trabantenstädte sind für Brunner Instrumente, um die gewünschte Entmischung der unterschiedlichen Stadtfunktionen zu erreichen. Sie finden allerdings aufgrund der hohen Infrastrukturkosten keine Umsetzung. Stattdessen entsteht eine Vielzahl an Wohnbauprojekten, die sich aber nicht an Brunners Ideal, sondern der pragmatischen Logik einer sozialen Stadtpolitik orientieren, die bereits im Roten Wien gegolten hatte: günstigen und qualitativ hochwertigen Wohnraum zu schaffen, wo immer es die Rahmenbedingungen (also Bodenverfügbarkeit, Infrastrukturererschließung, Errichtungskosten) zulassen. Nennenswerte Bauten entstehen u.a. 1947-49 im Bereich Jedleseesee, Donauefeld und zwischen Kagran und Stadlau, 1950 in den Gebieten Jedleseesee, Brünner Straße/Stammersdorf, Kagran, Hirschstetten und Stadlau und 1951 in Jedleseesee, Donauefeld, Kagran und Stadlau (vgl. Brunner 1952).

Das funktionalistische Ideal der 50er-Jahre wird auch durch den Widerstand des Grundeigentums abgeschwächt. So sind es die aus der agrarischen Historie der Wiener Vororte erhalten gebliebenen kleinteiligen Parzellierungen landwirtschaftlicher Flächen in Privateigentum, die eine großmaßstäbliche Stadterweiterung in Form der erdachten Trabantenstädte unmöglich macht. Zugleich sträubt sich eine am Ende des Wiederaufbaus auf sparsamen Mitteleinsatz bedachte Stadtpolitik gegen die kostenintensive Erschließung derartiger fernab des Zentrums gelegener und in sich weitläufiger Siedlungen (vgl. Fachgespräch A.Weigl 2018).

Doch auch zehn Jahre später sind Modernismus und Funktionalismus noch die Maxime der Stadtplanung. Das schlägt sich in Roland Rainers Entwürfen zum „Planungskonzept für Wien“ nieder. Wie Brunner plädiert auch er für Entmischung, eine Auflockerung des alten Zentrums und eine Verdichtung der Randbereiche. Entsprechend zentral ist der Nordosten der Stadt auch in seinen Planungsüberlegungen. So schlägt Rainer in seinem polyzentrischen Leitbild sechs Hauptzentren in der Stadt vor, von denen gleich drei links der Donau liegen sollen (vgl. Rainer 1961). Damit wird deutlich, welche Rolle dem nördlich gelegenen, noch weit-

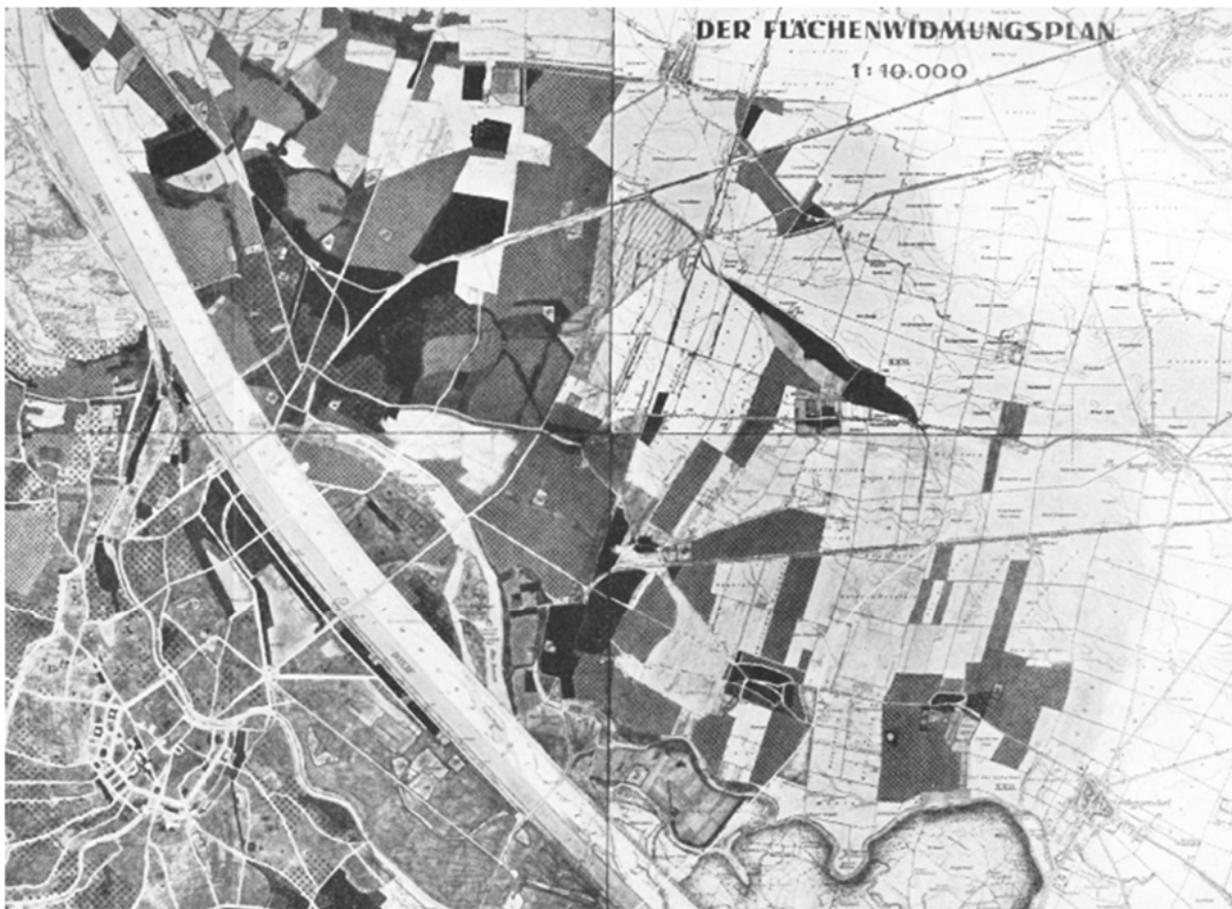


Abb. 21: Flächenwidmung nach Karl Brunner

gehend indeterminierten Stadtteil zukommen soll. An diesem Punkt passiert auch eine wichtige Weichenstellung für die Stadtentwicklung links der Donau. Rainers städtebauliches Konzept wird – abgesehen von einem abstrakten Mehr-Punkte-Programm – vom Gemeinderat abgelehnt, während das dazugehörige Verkehrskonzept zur autogerechten Erschließung der weitläufigen „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ angenommen wird. Anfang der 1960er liegen somit Brunners Flächenwidmung und Rainers Verkehrskonzept als einzige Grundlagen einer geordneten transdanubischen Stadtentwicklung auf dem Tisch, ehe der erste Stadtentwicklungsplan von 1984 dem mehr als zwei Jahrzehnte später ein neues räumliches Leitbild entgegensetzt.

### ≡ DIE TECHNISCHE MODERNE, EIN AUFHOLPROZESS: INFRASTRUKTUR ALS ENTWICKLUNGSTREIBER

Die technische Moderne der 60er und 70er ist eine entscheidende Phase für die weitere Entwicklung des Wiener Nordostens. Mit Rainers Verkehrskonzept ist eine Grundlage bereits geschaffen, die dem links der Donau liegenden Stadtteil große Bedeutung beimisst und entsprechend seine funktionale Integration mit dem alten Stadtkern fordert. Als wichtige Verbindung der nördlichen mit den südlichen Teilen Wiens wird daher 1962 die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Meidling und Floridsdorf eröffnet. Damit wird der Bedeutung des „Brückenkopfs“ nun auch mit einem öffentlichen Schienenschnellverkehrsmittel Rechnung getragen. Schon kurz darauf, im Jahr 1966, fällt schließlich auch die Entscheidung für den Bau eines U-Bahnnetzes für Wien, das bis nach Kagran reichen soll. Bis zur Fertigstellung sollten jedoch noch 15 Jahre vergehen.

Ein weiteres Wesensmerkmal des transdanubischen Aufholprozesses jener Zeit liegt in den Leitlinien für die Stadtentwicklung von 1972 verborgen: Der neue Umgang mit Wirtschaftsakteur\*innen in der Stadtentwicklung. Versteht sich die Stadtentwicklungspolitik bis in die 1960er noch weitgehend als Advokat der Wohnbevölkerung und entsprechend des Wohnbaus (was sich in der vorrangig an Wohnbau- und Verkehrsfragen orientierten Diskussion um Stadtentwicklungs- und Stadterweiterungsgebiete niederschlägt), sind die späten 60er- und frühen 70er-Jahre schon von einer neuen Vielfalt im Diskurs geprägt, zu der auch die Debatte um mögliche Wirtschaftsförderungen und eine aktive Betriebsansiedlungspolitik gehören. Der Grund ist mehr als einleuchtend: Hohe Bodenpreise und mangelnde Anreize führen zu einer Abwanderung vieler Betriebe ins Stadtumland – gerade aus dem traditionell von Industrie und Gewerbe geprägten Transdanubien. Die einsetzende De-Industrialisierung tut ihr Übriges zum Rückgang der Arbeitsstätten und verschlimmert somit das ohnehin virulente Missverhältnis zwischen wachsender Bewohner\*innenschaft und geringem Arbeitsplatzangebot im Wiener Nordosten. Der damalige Finanzstadtrat Felix Slavik ist in diesem Zusammenhang eine

entscheidende Figur, bricht er doch in diesem Zusammenhang erstmals mit den Bemühungen der Stadt um einen ausgeglichenen Haushalt, um in Folge Wirtschaftsbetrieben günstigen, von der Stadt bereitgestellten Baugrund anbieten zu können (vgl. Fachgespräch A.Weigl 2017; Wien Geschichte Wiki 2018c). Die Konsequenz ist eine intensive Ausweitung von Betriebsgebieten – links der Donau vor allem im Raum Floridsdorf, entlang der Scheydgasse und Brünner Straße, der Wagramer Straße, sowie in Stadlau. Diese Betriebsgebiete sind heute im Stadtraum in dieser Form großteils wiederzufinden, sind also mittlerweile umgesetzte Planungsrealität. Einzig die Betriebsflächenentwicklung im Bereich Erzherzog-Karl-Straße ist in den planerischen Überlegungen der 70er-Jahre noch nicht im heutigen Ausmaß zu erkennen.

Ein weiterer Entwicklungsschwerpunkt ist der Ausbau der Sozialinfrastruktur, insbesondere der Sportstätten und Kindertagesheime. Diese Vorstellungen wurden ebenso großteils umgesetzt, wie

aus der im Zuge der Erarbeitung des Zentrenkonzepts entstandenen Studie „Wien polyzentral“ hervorgeht (vgl. MA 18 2016). Auch auf die Planung der Verkehrsinfrastruktur wird ein starker Fokus gelegt, was sich ebenso im ersten Verkehrskonzept Wiens 1970 manifestiert. Wien soll zu einem „wichtigen westeuropäischen Autobahnknoten“ (MA 18 1970: 47) ausgebaut werden, wobei der Nordosten Wiens durch die Nordautobahn und die Donauuferautobahn einzubinden ist. Die Vorstellung Wien an die Donau zu bringen soll also durch einen forcierten Infrastrukturausbau mit dem Zweck der Verbindung beider Donauseiten getragen werden. Ein zweites Zentrum Wiens soll in Transdanubien entstehen und damit dem Nordosten verstärkte Bedeutung zukommen lassen. Im Fokus der Planung stehen die Entwicklungsachsen Brünner und Prager Straße sowie Wagramer Straße und die U-Bahn als wesentliches Schnellverkehrsmittel zur donauübergreifenden Integration.

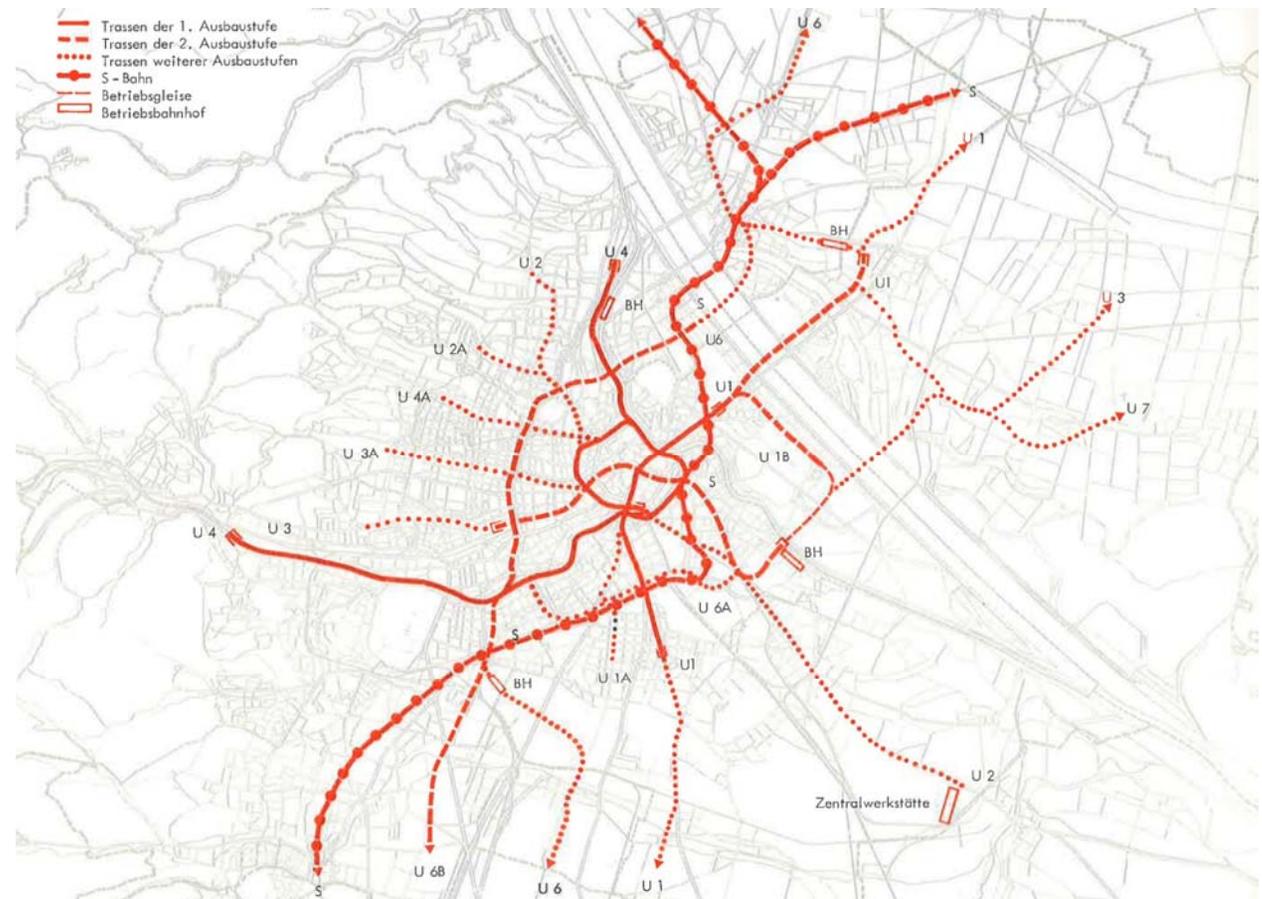


Abb. 22: Trassenvarianten für das Wiener U-Bahn-Netz aus dem Jahr 1970

So schlägt etwa der erste kleinräumige Entwicklungsplan für den 22. Bezirk von 1972 eine Verbindung mittels leistungsfähigem öffentlichen Verkehrsmittel auf der Strecke Kagran – Groß-Enzersdorf vor. Eine U-Bahnlinie U7 soll die Strecke bedienen, um die schlechte Versorgung mit sozialer Infrastruktur und zentralen Einrichtungen im östlichen Teil der Donaustadt auszugleichen (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Dies ist Ausdruck des zunehmenden transdanubischen Bewusstseins der Abhängigkeit von den Donauquerungen und des daraus folgenden Strebens nach funktioneller Selbstständigkeit durch die Verbindung der Zentren links der Donau untereinander. Die damalige U-Bahn-Euphorie mit Planungen mehrerer U-Bahnlinien im Nordosten Wiens (vgl. Abb. 22) wird aber durch eine vorerst noch zu geringe Bevölkerungsentwicklung und zu hohe Errichtungskosten abgeschwächt. Die Realisierung von Nordautobahn und Donauuferautobahn ist schließlich die noch weniger wünschenswerte Antwort auf das Bestreben nach Integration und Modernisierung, zeigt aber zwei Dinge: Erstens, dass das auf den MIV ausgerichtete Verkehrskonzept Rainers, gepaart mit dem fortschrittsgläubigen Zeitgeist, seine Wirkung in der Entwicklung links der Donau nicht verfehlt hat. Und zweitens, dass gerade die Steuerung des durch Infrastrukturerrichtung determinierten transdanubischen Entwicklungspfades mittlerweile von einer besonderen Kompetenzvielfalt – Autobahn- und Eisenbahnerichtung sind schließlich Bundesmaterie – geprägt ist, die eine konzertierte Planung erschwert.

Parallel zur Verkehrsinfrastruktur wird ab Mitte der 1960er auch der Imagewandel einzelner Stadtteile und die Aufwertung derselben durch einen modernistischen Städtebau zum Planungsziel. So sind weite Teile des linken Donauufers im Kopf vieler Wiener\*innen zu jener Zeit noch nichts als „Gstätt'n“. Jedoch verspricht gerade Kagran wegen seines noch geringen Urbanisierungsgrads, d.h. wegen der in größerem Ausmaß verfügbaren Flächen, und der gleichzeitigen Lagegunst stadtplanerisches Entwicklungspotential. Die im Entstehen begriffene UNO City vor Ort und eine (damals noch als dicht bebaut entworfene) Donauinsel sind Beispiele für den zunehmenden Versuch Urbanität und Modernität gezielt „über die Donau“ zu tragen. Um die „moderne Stadtwerdung“ Wiens nach dem Krieg auch in die noch unbebauten Randbereiche zu bringen und dem Anspruch qualitativ hochwertigen Wohnraum in einer immer noch unterversorgten Stadt zu schaffen gerecht zu werden, entsteht eine Vielzahl an Großwohnbauprojekten links der Donau, insbesondere im Raum Kagran und entlang der Wagramer Straße. Die neue Fertigteilbauweise erlaubt dabei schnelles und für damalige Verhältnisse erstklassiges Bauen. Bedeutendstes Beispiel ist die Großfeldsiedlung, die 1966-73 als Wohnstadt für 21.000 Menschen auf den Gründen der in den 30er-Jahren entstandenen Erwerbslosensiedlung Leopoldau gebaut wird. Die Entstehung solcher Fertigteilbauprojekte ist allerdings bald Anlass zur Kritik, da beim Streben nach Urbanisierung durch dichte Großwohnsiedlungen

den vielfältigen Ansprüchen der Bewohner\*innen an die anderen städtischen Grundfunktionen – Versorgung, Freizeit, Arbeit – nicht die gleiche Aufmerksamkeit zuteilwird. Zunehmend wird daher die Wichtigkeit eines Zentrums links der Donau erkannt, das vor allem als „Antwort auf die Eintönigkeit und Sterilität der Fertigteilbauprojekte [...] auf den Kagraner ‚grünen Wiesen‘“ (Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 458) gesehen wird. Kagran liegt im Fokus all dieser Überlegungen, wird es doch als „städtebaulich verfahrenes und dennoch sehr wichtiges Gebiet“ (ebd. 1999: 458) betrachtet. So entstehen zu dieser Zeit einige Konzepte zur Umgestaltung des Zentrumsbereichs Kagran, wie etwa im Entwurf von Ernst Hiesmayr zur Überbauung des Lettenhafens (vgl. Abb. 23).

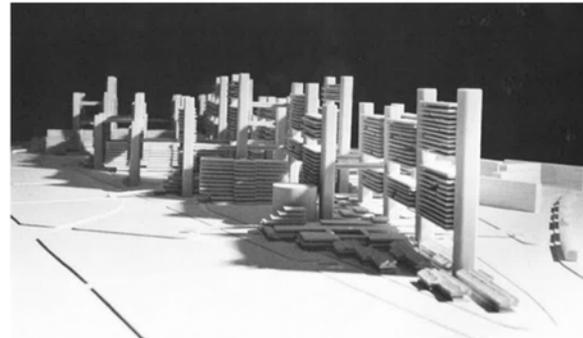


Abb. 23: Hiesmayrs Entwurf für den Kagraner Lettenhafen

Wie viele Konzepte der 1950er bis -80er steht auch dieses für den Wunsch und Willen der Planer\*innen und Städtebauer\*innen nach Gestaltung und Modernität, die sie als in Transdanubien realisierbar sehen (und für nötig erachten). Zugleich bremsen die zuvor angesprochenen Entwicklungsbedingungen – politische Zielsetzungen, ökonomische Restriktionen, Wirtschaftswandel und Bevölkerungsstagnation – die Umsetzung derartiger Projekte aber ein. Entsprechend sind diese Jahre von einem „business as usual“ geprägt, in der die Aufgabe der Planung links der Donau weitgehend in der Erfüllung des Notwendigen – Wohnbau, Verkehr, technische Infrastrukturerrichtung – besteht. Der Bau des Entlastungsgerinnes zur Donau und die daraus entstehende Donauinsel stellen in gewisser Weise einen Kompromiss dieser beiden Ansinnen dar, ist das Projekt Neue Donau doch ingenieurwissenschaftliche Aufgabe und internationales städtebauliches Wettbewerbsprojekt zugleich (vgl. Wien Geschichte Wiki 2017j). Dass es aber insgesamt politische Bestrebungen gibt Österreich und Wien im Besonderen wieder auf die internationale Bühne zu bringen und Transdanubien in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle zukommt, beweisen Projekte wie die WIG 64 oder die Errichtung der UNO City auf dem Gelände zwischen Donaupark und Wagramer Straße (vgl. Historisches Museum der Stadt Wien 1999). Trotz vermehrter Hinwendung zu Stadterneuerungsvorhaben hält der Wandel links der Donau also auch in den 1970ern an. Nur die

Zielrichtung ist gegenüber vorangegangenen Jahren verschoben: Internationalisierung, Modernisierung und der ungebrochene Anspruch die Stadt an die Donau zu bringen.

### ≡ MASTSTABSWECHSEL: BEZIRKSPLANUNG UND WETTBEWERB AB 1972

Anfang der 70er-Jahre entwickeln sich erste Ideen, die Bezirksstruktur der Gebiete links der Donau von innen zu planen als wie bisher üblich von zentraler Stelle zu determinieren. So schlägt der Donaustädter Bezirksplan 1972 die Etablierung weiterer Zentren von jeweils einzigartiger Charakteristik vor (vgl. Abb. 24). Aber nicht Topographie, Donaubrücken und ursprüngliche Siedlungsstruktur sollen die Lage der Zentren bestimmen, sondern Einwohner\*innenverteilung und die Lage der Wohnbauten, um die Integration sozialer Funktionen zu gewährleisten. Zudem sollen die Zentren an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sein – an die radialen Straßen hin zum Stadtzentrum und den öffentlichen Verkehr (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Dementsprechend sind nicht die alten Ortskerne für die Lage der Zentren relevant, sondern die jüngere Stadtentwicklung. Statt Leopoldau, Kagraner Platz oder Hirschstetten werden die Räume rund um die Großfeldsiedlung oder Quadenstraße abseits der ursprünglichen Zentrenstruktur in den Mittelpunkt der Bezirksplanung gerückt. Paradoxerweise erfolgt dies nicht aus dem Bestreben die Ortskerne in ihrer baulichen Gestalt zu schützen – die Festlegung der hierfür nötigen Schutzzonen erfolgt erst 2017. Folglich sind die Kerngebiete der alten transdanubischen Dörfer heute großteils baulich überformt. Jedoch nicht unbedingt verdichtet und letztlich auch funktionell nicht gestärkt. Sie bleiben als Stiefkinder einer modernistisch orientierten Stadtplanung zurück, obwohl sie für die Sozialstruktur und lokalräumliche Identität durchaus von Wert gewesen wären. Ähnliches lässt sich heute im Raum Aspern bemerken, wo Bevölkerungswachstum und Wohnraumbedarf nicht etwa die Stärkung des bestehenden Asperner Ortskerns, sondern die Entwicklung eines neuen Stadtteils legitimieren.

Die gewachsene Bedeutung der beiden links der Donau liegenden Bezirke für die Wiener Entwicklung ist nicht mehr wegzuwenden. Entsprechend äußert sich mehrmals der politische Wunsch, Transdanubien in drei Bezirke umzuorganisieren, um damit auch ein drittes ausgebautes Bezirkszentrum – Stadlau – zu ermöglichen. Um dies vorzubereiten, wird 1975 der sogenannte Donaubereichswettbewerb durchgeführt (vgl. ebd.). Die Ergebnisse streben eine Urbanisierung bei der Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke in den Bereichen Lettenhafen, Rehlacke, Wagramer Straße und Erzherzog-Karl-Straße an (vgl. ebd.). Realisiert wird die geplante Bezirksteilung aufgrund mangelnden Bedarfs aber bekanntermaßen nicht. In den STEP 84 fließen die Ausarbeitungen und Empfehlungen trotzdem ein und beeinflussen damit ein Siedlungsleitbild für Transdanubien, das es in dieser Klarheit bis

dahin noch nicht gegeben hat, wurde doch Rainers Leitbild der 60er abgelehnt (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1985). Der steigende Flächenbedarf soll demnach entlang radial zum Stadtzentrum verlaufender Achsen mit dazwischenliegenden Grünkeilen organisiert werden. Dafür vorgesehen sind vorrangig die Brünner Straße (Floridsdorf-Stammersdorf), Prager Straße (Floridsdorf-Strebersdorf) und Wagramer Straße (Kagran-Großfeldsiedlung) (vgl. ebd.).

Schon vor dem STEP 84 gibt es aber kleinräumige Entwicklungsüberlegungen, wie den 1981 ausgerufenen städtebaulichen Ideenwettbewerb „Donaustadt 2000“, der entlang der U1 und der Wagramer Straße mittel- und langfristige Leitbilder zur Bezirks- und Stadtteilentwicklung entwirft (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Die Entscheidung über die Beauftragung fällt im April 1982. Die Ergebnisse und daraus resultierenden Planungen werden teilweise in die Überarbeitungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplan miteinbezogen (vgl. ebd.).

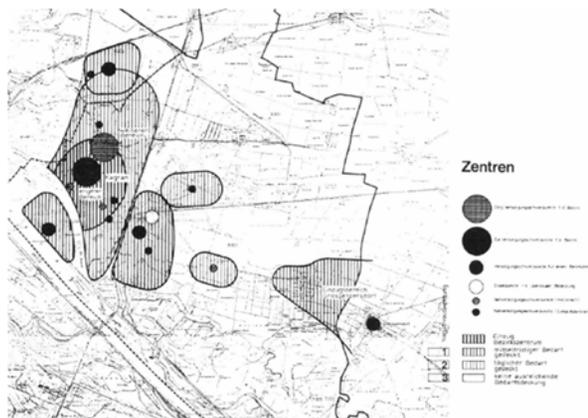


Abb. 24: Zentrenanalyse zur Bezirksplanung des 22. Bezirks von 1972

Es folgen kleinräumige Programme und Leitprojekte, wie 1986 der Wettbewerb „Chancen für den Donauraum“ mit Leitgedanken für den Donauraum bis 1995, 1988 die Strukturanalyse für den Bezirksentwicklungsplan Donaustadt, 1989 der Wettbewerb zur Eishalle Kagran und ebenfalls 1989 der Bezirksentwicklungsplan Floridsdorf. Ihnen gemein ist, dass sie zur zunehmenden Festigung der zwei Hauptzentren Floridsdorf und Kagran beitragen, während Stadlau an Bedeutung verliert (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Es wird also deutlich, dass für die aktive Entwicklung eines mittlerweile gewachsenen und komplexer gewordenen Stadtteils die üblicherweise abstrakten und unscharfen gesamtstädtischen Konzepte nicht mehr genügen. Entsprechend muss ein Wechsel der Maßstabsebene erfolgen, der sich seit den 1980ern in ebendieser Vielzahl an kleinräumigen und projektbezogenen Plänen für Transdanubien niederschlägt. Darüber hinaus sind diese ebenso Ausdruck einer damals neuen Planungsphilosophie, die den

Wettbewerb als qualitätssicherndes Instrument im Städtebau und die Dezentralisierung stadtplanerischer Aufgaben als Garant für Bürgernähe und Planungserfolg sieht.

Dass Ende der 80er im teils wild gewachsenen Transdanubien dringender Handlungsbedarf, insbesondere hinsichtlich Ausstattungsqualität und funktionaler Integration besteht, verdeutlicht die Strukturanalyse zum Bezirksentwicklungsplan für den 22. Bezirk (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993): Das immer noch gravierende Arbeitsplatzdefizit führt zu starken Pendlerströmen. Entsprechend erweist sich das ÖV-Angebot trotz U1- und S80-Ausbau als unzureichend. Im Gegensatz zum Ansinnen des STEP 84 wird sogar eine Schwächung der zwei großen Siedlungsachsen Kagran-Großfeldsiedlung und Kagran-Stadlau-Aspern konstatiert. Und schließlich wird selbst im Zentrum Kagran aufgrund fragwürdiger Projekte wie dem Donauzentrum fehlende Urbanität kritisiert.

Ebenfalls 1989 entsteht der Bezirksentwicklungsplan für Floridsdorf – der erste seiner Art. Er orientiert sich an den übergeordneten Zielen des STEP 84, strebt jedoch eine höhere Eigenständigkeit des Bezirks und eine Stärkung des Bezirkszentrums an, was durch den Vorrang der Arbeitsplatzschaffung gegenüber der Wohnbautätigkeit gelingen soll (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1989). Obwohl die autoorientierte Verkehrsplanung der 60er und 70er kritisch betrachtet wird, sieht der Plan in Floridsdorf eine massive Reorganisation des übergeordneten Straßennetzes vor. Die 1981-89 gebaute Donauuferautobahn verbindet zwar nun die mittlerweile stark gewachsenen Stadtteile und wichtigen Hauptzentren Floridsdorf, Kagran und Stadlau untereinander. Dennoch ist das Verkehrsaufkommen in den zentralen Bereichen eine enorme Belastung. Dementsprechend soll der Ausbau der B232, des Anschlusses der B302 an die A23, des Nordrings B202, der Nordrandstraße, der B229, der B227, der B226, der B7 und der B3 eine Erleichterung für die Zentrumsbereiche bringen. Verkehrsvermeidung zur Stärkung der polyzentralen Siedlungsstruktur und Ausbau der Straßeninfrastruktur werden im Bezirksentwicklungsplan in einem Atemzug genannt und lassen die Unvereinbarkeit dieser beiden Ziele unkommentiert (vgl. ebd.). Zur Realisierung gelangten schließlich nicht alle, aber doch einige Straßenprojekte, wie die B7, B226, B229, B3 und B302.

Hat der Entwicklungsplan für den 22. Bezirk in den 1970ern noch prognostiziert, dass Kagran die innerstädtische Bedeutung Floridsdorfs in Zukunft überragen wird, so ist im Bezirksentwicklungsplan für Floridsdorf zu lesen, dass Floridsdorf als Hauptzentrum für den gesamten Nordosten Wiens fungieren soll. Dabei sollen auch großflächige Betriebsansiedlungen im sekundären Sektor helfen, insbesondere in den Bereichen der alten Fabriksareale in Nähe der S-Bahn, auf den Restflächen Scheydgasse, den ÖAF-Gründen, im Donaufeld sowie im Betriebsgebiet Allissen. Betriebsbaugelände sollen vorrangig zwischen der Nordbahn und der Leopoldauer

Straße entstehen, Geschäfts- und Büronutzung hingegen zwischen dem Hauptzentrum Floridsdorf und Großjedlersdorf entlang der Brünner Straße. Die Errichtung des Shopping-Center Nord Ende der 80er-Jahre macht für die Umstrukturierung ehemaliger Industrieflächen im Zentrumsbereich von Floridsdorf den Anfang. Nach dem Donauzentrum im 22. Bezirk entsteht nun auch im 21. Bezirk ein Einkaufszentrum in der Hoffnung auf eine gesteigerte Zentralität des Stadtteils.

Dieses Ziel wird zum Teil bis heute verfolgt. So sind besonders an der Scheydgasse, entlang der Bahntrassen und im Bereich Allissen Betriebsbaugelände entstanden, während sich entlang der Brünner Straße vom Zentrum Floridsdorf bis Großjedlersdorf von dem Shopping-Center Nord über den Trillerpark bis zur Kreuzung Gerasdorfer Straße mittlerweile zahlreiche Geschäftsflächen entwickelt haben. Das Gebiet Allissen spielt auch in den nachfolgenden Plänen der Stadtentwicklung eine große Rolle, die speziell durch die Entwicklung von Technologiehubs in diesem Bereich städtebauliche Impulse für die umliegenden Gebiete und ebenso für ganz Wien setzen wollen. Das vom Stadtentwicklungsplan noch als Kleingartenbereich vorgesehene Gebiet wird durch den Bezirksentwicklungsplan zu einem der zentralen Entwicklungsschwerpunkte für Betriebsansiedlungen entlang der Brünner Straße erklärt. Diese Geschäfts- und Betriebsansiedlungen sind aufgrund des damit einhergehenden Wirtschaftsverkehrs allerdings schon in den 80er-Jahren ein strukturelles Problem für die Attraktivität des Stadtteils. Folglich wird die höherrangige öffentliche Verkehrserschließung der nördlichen Teile Floridsdorfs zentrales Anliegen der Planung, die in den 80ern dafür angedachte U6-Verlängerung nach Stammersdorf allerdings wegen zu geringer Fahrgastprognosen wieder verworfen. Stattdessen werden die bestehenden Straßenbahnlinien ausgebaut und beschleunigt.

## ≡ DIE GLOKALISIERUNG DER PLANUNG AB 1989

Die transdanubische Stadtplanung steht ab 1989 ganz im Zeichen der Internationalisierung und beginnenden europäischen Integration. Die zu Beginn der 90er-Jahre erarbeiteten Leitlinien für die Stadtentwicklung konzentrieren sich mehr denn je auf die Entwicklungen im europäischen Donauraum und erneuern damit auch den Wunsch Wien an die Donau zu bringen (vgl. Rathauskorrespondenz 1991). Für die Stadterweiterung im Nordosten werden durch die Leitlinien 1991 neue Rahmenbedingungen gesetzt. Die Eigenständigkeit der Zentren soll gestärkt werden, eine neue Verkehrspolitik eine Entlastung der Pendlerströme bringen und das verstärkte Zentrenband Floridsdorf-Kagran-Stadlau als Gegensatz zum Altstadtkern südlich der Donau fungieren (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Das zweite Zentrum Wiens, das schon in den 70er-Jahren gewünschtes Entwicklungsziel ist, soll auf dem Gebiet für die geplante aber durch eine Volksabstimmung abgelehnte EXPO 95 entstehen. Die UNO-City mit zugehö-

rigem Konferenzzentrum, 1987 fertiggestellt, ist der Ausgangspunkt einer Entwicklung im Wiener Donaunraum, der symbolisch für die internationale Bedeutung der Stadt sein soll. Mit dem ersten Masterplan der Wiener Stadtplanungsgeschichte wird 1991/92 von den Architekten Krischanitz und Neumann ein städtebauliches Konzept für die sogenannte „Donaucity“ ausgearbeitet, das sowohl Wien an die Donau bringen, als auch das polyzentrische Leitbild Realität werden lassen soll. Sowohl im für Wien neuartigen Prozess einer Masterplanung, als auch in der beachtlichen Dimension des Projekts, vielmehr noch aber in der vorgeschlagenen Architektur, Bebauungshöhe und Nutzungsstruktur spiegeln sich die neuen stadtpolitischen Zielsetzungen Wiens am Übergang zum postfordistischen Wettbewerbsparadigma wider, die letztlich in der weitgehenden Durchsetzung einer strategischen Angebotsplanung ab der Jahrtausendwende münden.

Die Leitlinien werden in Teilen auch in den STEP 94 übernommen, der jedoch – trotz aller Kritik – am etablierten Siedlungsleitbild festhält. Das Verkehrskonzept 1994 konzentriert sich auf die Veränderung der Verkehrsmittelwahl, um die donauquerenden Verkehrswege zu entlasten. Die bauliche Transformation des Stadtraums der letzten Jahrzehnte, die dem Auto als zentralem Verkehrsmittel den größten Stellenwert im Stadtgefüge einräumt, wird dabei ebenso kritisiert, wie eine unzureichende ökologische Orientierung. Letzterer wird mit einer weiteren wichtigen Rahmenbedingung für die Stadtentwicklung links der Donau Rechnung getragen: der Festlegung des Grüngürtels 1995, der Vorgaben für das Landschafts- und Freiraumsystem links der Donau formuliert (vgl. ebd.). Waren bisher in den Stadtentwicklungsplänen die Siedlungsachsen von breiten Grünkeilen getrennt, so sind die Vorgaben des Grüngürtels ein Versuch, die verbleibenden Grünflächen zu sichern. In der realen Stadtentwicklung werden jedoch nach und nach auch diese durchschnitten.

Die Entwicklungsansprüche an Wien links der Donau werden damit ab den 90ern breiter und bisweilen auch unvereinbarer. Neben einer weiterhin gesamtstädtisch agierenden Leitplanung mit raumrelevanten Zielvorgaben entstehen nun zunehmend Ansprüche hinsichtlich der internationalen Ausrichtung Wiens, der durch Projekte globalen Zuschnitts an herausragenden Standorten Rechnung getragen werden soll. Zugleich verschreibt sich die Planung aber vermehrt dem kleinen Maßstab, der die lokal unterschiedlichen Lebenswelten in den Mittelpunkt rücken soll. Auf Basis letzterer Vorstellung werden Ende der 90er die beiden Leitprogramme Floridsdorf und Donaustadt West erarbeitet, die auf bezugnehmend auf den STEP 1994 Leitsätze zur angestrebten Entwicklung sowie generelle Entwicklungsziele formulieren. Die Leitprogramme, aufgeteilt in Leitbild und Entwicklungskonzept, sollen Politik, Planung und Verwaltung helfen, eine schrittweise Umsetzung zu realisieren (vgl. MA 18 1998a). In den Leitprogrammen wird neben der Stärkung der Verbindungen der zwei

Donauufer das Ziel verfolgt, Arbeitsplätze zu schaffen, um die Eigenständigkeit der Stadtteile zu fördern und zur Verkehrsvermeidung beizutragen. Ziel ist im Floridsdorfer Leitprogramm, für drei Viertel der berufstätigen Einwohner\*innen einen Arbeitsplatz im Bezirk zu schaffen. Dies soll durch die Erhaltung von Betrieben an ihrem Standort einerseits und andererseits durch die Neuan-siedlung von Betrieben östlich der Brünner Straße in einem neuen Technologiepark am ehemaligen Gelände des Gaswerks Leopoldau/Allissengründe geschehen. Die Arbeitsplätze sollen vorzugsweise in unmittelbarer Wohnumgebung geschaffen werden, um die Verkehrswege zu reduzieren. In Floridsdorf sind für Wohnbautätigkeiten die Bereiche Donauefeld sowie das Stadterweiterungsgebiet Brünner Straße vorgesehen. Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren, ist bereits die Verlängerung der U6 nach Norden Richtung Stammersdorf als langfristige Option geplant. Am geplanten Ausbau hochrangiger Verbindungsstraßen, wie er in den 1980ern vorgesehen worden ist, wird jedoch zur Entlastung der Straßen im Wohngebiet weiterhin festgehalten (vgl. ebd.).

In Floridsdorf orientieren sich die Entwicklungsvorstellungen entlang der drei Siedlungsachsen: der westlichen Achse der Prager Straße und der Nordwestbahn, der nördlichen Achse Brünner Straße bis Stammersdorf und der östlichen Achse im geplanten Siedlungsgebiet zwischen Leopoldauer Straße und Alter Donau mit fließendem Übergang zur Achse Wagramer Straße-Großfeldsiedlung und Nordrandsiedlung (vgl. ebd.). Das Leitprogramm Donaustadt West hingegen basiert auf unterschiedlichen Leitprojekten, die in die Erstellung miteinbezogen werden, u.a. das Leitprojekt „Kagran West“ und „Zentrum Kagran“ 1994, das Leitprojekt Süßenbrunn 1993/94 und das städtebauliche Gutachterverfahren für die Wagramer Straße/Doningasse „Internationales Wohnbauexperiment“ 1994/95. Mehr noch als in Floridsdorf beschäftigt sich das Leitprogramm Donaustadt West mit der Entwicklung eigenständiger Zentren durch die Steigerung der Attraktivität und die Entwicklung eines eigenen Images. Vor allem im Zentrum Donaustadt/Kagran wird die mangelnde funktionale Ausgewogenheit durch fehlende kulturelle Einrichtungen, Unterhaltungsangebote oder zentrale Einrichtungen wie einen Markt oder nichtkommerzielle Angebote kritisch beäugt. Die Stärkung der lokalen Zentren – Ortskern Kagran, Donaucity, Süßenbrunn und östliches Donauefeld – soll dem Abhilfe schaffen (vgl. MA 18 1998b). Entsprechend argumentiert auch die Studie „Citypark Kagran 2000“ aus dem Jahr 1991. Sie beschäftigt sich mit der Frage, wie aus Kagran ein attraktiver Stadtteil mit Zentrumsfunktion entwickelt werden kann. Zentrale Anliegen sind dabei die Ableitung des Durchzugsverkehrs und die Öffnung des Donau-zentrums hin zum Straßenraum. Die Studie merkt an, dass in Kagran vielfach Einrichtungen angesiedelt werden. *„wofür Wien südlich der Donau für zu schade gehalten wird“* (Magistrat der Stadt Wien 1993: 23), wie beispielsweise Mülldeponien, Trassen-

fürungen für den LKW-Verkehr oder Park&Ride Anlagen direkt in den Zentrumsbereichen.

Das geringe Arbeitsplatzangebot bleibt auch in den 90er-Jahren zentrale lokale Entwicklungs herausforderung. Die Planung sieht nur in der Schaffung eines überproportionalen Arbeitsplatzangebots gegenüber der Errichtung neuer Wohnungen die Lösung dieses schon seit Jahrzehnten bestehenden Defizits. Die großen Wohnanlagen der 60er und 70er werden mittlerweile als nicht mehr zeitgemäß angesehen. Stattdessen sollen kleine Siedlungseinheiten von unterschiedlichen Bauträgern errichtet werden – als experimentelle Wohnbauvorhaben mit möglichst flexiblen Strukturen und als erhoffter Ausgleich einer über die Jahre merklich reduzierten Wohnbautätigkeit der öffentlichen Hand. Die Konsequenz ist eine enorme Vielfalt an Bebauungsformen, die gerade den östlichen Teil des 22. Bezirks in den letzten Dekaden optisch prägt und zu einem in sich äußerst heterogenen Siedlungsbild führt (vgl. MA 18 1998b).

Dass das virulente Problem unzureichender Vorsorge etwa im Bereich der Arbeitsstättenentwicklung schwer zu lösen ist, liegt auch an der mangelnden Prognostizierbarkeit der gerade für die Infrastrukturplanung wichtigen Bevölkerungsentwicklung. Diese wird unter veränderten Rahmenbedingungen nicht gerade einfacher. Wird etwa in den 80er-Jahren noch von einer sinkenden Bevölkerungszahl ausgegangen und dementsprechend die Entwicklung der Einwohner\*innen im Bezirksentwicklungsplan Floridsdorf unterschätzt (bis 2001 prognostiziert 121.800 EW, tatsächlich 128.228 EW), so wird in den 90ern die Bevölkerungsentwicklung in Floridsdorf überschätzt (bis 2001 prognostiziert 139.322 EW, tatsächlich 128.228 EW, bis 2011 prognostiziert 145.362 EW, tatsächlich 143.962 EW) (vgl. MA 18 1998c). Drastischer ist der Fehler im 22. Bezirk, wo die Bevölkerungszahlen eklatant zu niedrig eingeschätzt werden. So wird bis 2001 mit einer Bevölkerung von 74.100 Einwohner\*innen gerechnet, tatsächlich sind es allerdings 136.444, also fast doppelt so viele. Für 2011 werden 86.100 Einwohner\*innen prognostiziert, die tatsächliche Bevölkerungszahl beläuft sich hingegen schon auf 161.419 Einwohner\*innen (vgl. MA 18 1998d).

Entscheidenden Einfluss auf die lokale bauliche Entwicklung links der Donau hat schließlich auch die Bauordnungs novelle von 1992, die mit der Widmungskategorie Eklw nun auch ganzjähriges Wohnen in Kleingartenanlagen ermöglicht (vgl. Stadt Wien 2018d). Die Idee mit dann dauerhaften „Einfamilienhaus“-Siedlungen dem Abwanderungstrend entgegenwirken zu können ist insofern hinterfragenswert, als damit nun in zentraler, stadtentwicklungsrelevanter Lage dünn besiedelte und teils teuer aufgeschlossene, jedoch langfristig unantastbare bauliche Strukturen etabliert werden. So stellen die erneuerten Pachtverträge mit der Stadt Wien die Nutzung bis 2073 sicher. Dass die Gesetzesnovelle

auch rückwirkend bestehende, teils illegal errichtete Kleingartenwohnhäuser legalisiert, ist darüber hinaus Zeichen der Durchsetzungskraft partikularer Interessen gegenüber einer fachplanerischen Zielsetzung. So erhalten allein in Floridsdorf 1996 ca. 2.000 Kleingartenparzellen die entsprechende Widmung (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). Dass schließlich sogar der Erwerb der Parzellen durch ihre Nutzer\*innen zu unüblich niedrigen Preisen ermöglicht wird, kommt für eine übergeordnete Planung erschwerend hinzu (vgl. Kontrollamt der Stadt Wien 2013). Diese muss sich vor Ort fortan mit einer neuen Vielzahl an Grundstückseigentümer\*innen auseinandersetzen, die die Durchsetzung eines öffentlichen Interesses ohne politisch wenig opportune Enteignungen oder ökonomisch unrentable Ankäufe faktisch unmöglich macht (vgl. Fachgespräch M.Falter 2018).

### ≡ TRANSDANUBISCHES PLACE-MAKING AB 2000

Die Stadtentwicklungspläne seit 1984 signalisieren eine gewisse Kontinuität in der Wiener Planung. Trotzdem sind – das haben die Ausführungen zur Wiener Planungsgeschichte gezeigt – Rahmenbedingungen, Planungsverständnis und Zielsetzungen der Stadtentwicklungspolitik Anfang der 2000er wiederum andere. Das strategische Place-Making schlägt sich ab dem STEP 05 in Form von Zielgebieten nieder. Der Zielgebietsansatz versucht zugleich auch die Vielzahl an kleinteiligen Entwicklungsprogrammen der vergangenen Dekaden zu integrieren, weshalb parallel zum STEP 05 vergleichsweise wenig konkrete kleinräumige Konzepte zu finden sind. Gleich fünf von 13 Zielgebieten befinden sich links der Donau (vgl. MA 18 2005):

**U2 Donaustadt/Flugfeld Aspern:** Das Asperner Flugfeld soll ein eigenständiger urbaner Stadtteil werden und Wien zur internationalen Positionierung in einem neuen Europa verhelfen. Im 2007 veröffentlichten Masterplan wird auch die besondere strategische Bedeutung des Entwicklungsgebiets für Wien deutlich. Die „Seestadt“ soll nicht nur zentrale städtische Funktionen übernehmen, sondern auch regionaler Wirtschaftsmotor Richtung Osten sein. Es ließe sich also konstatieren, dass Brunners Vision einer Trabantenstadt im Raum Aspern/Eßling gut fünf Jahrzehnte nach seiner Konzeption nun Wirklichkeit wird – wenngleich die Umstände mittlerweile andere sind. Ein weiteres lokales Zentrum soll durch die künftige Anbindung an die U2 beim Hausfeld/Quadenstraße entstehen. Das Gebiet soll durch die verbesserte Verkehrsanbindung mit der B3d/A23, S80 und U2 an Bedeutung gewinnen. In der Entwicklungszone Aspernstraße, die 2010 durch die U2-Verlängerung an das hochrangige ÖV-Netz angeschlossen wird, werden schon Anfang der 2000er Bestrebungen erkennbar, zusätzlich zum nahegelegenen Donauspital weitere Versorgungs-, Bildungs- und Arbeitsplatzeinrichtungen zu entwickeln, um den Bereich zu einem lokalen Zentrum auszubauen. Die Planungsvorstellungen orientieren sich räumlich stärker als zuvor an den östli-

chen Teilbereichen des 22. Bezirks, um die beginnende Infrastrukturentwicklung und Stadtentwicklung in der Seestadt in einen städtischen Kontext zu setzen. Bis zur U2-Verlängerung zur Aspernstraße lässt die gewünschte bauliche Entwicklung allerdings noch auf sich warten. Auch im Raum Hausfeld/Quadenstraße ist bis heute die Entwicklung eines lokalen Zentrums noch nicht absehbar. Die Vermutung liegt nahe, dass die vorwiegende Gestaltung des Stadtraums nach den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs, die unmittelbare räumliche Nähe des Gewerbequartiers Kagran/Stadlau und die Etablierung Kagrans als Bezirkszentrum kleinräumige Entwicklungen in den jeweiligen lokalen Gebieten bislang unterminieren.

**Waterfront:** Die DonauCity, als Waterfront in die Zielgebiete der Stadtentwicklung aufgenommen, soll stärker auf das Image zur wirtschaftlichen Entwicklung des Stadtteils ausgerichtet werden sowie den Bezug zum Wasser und den öffentlichen Zugang zum Ufer der Donau stärker hervorheben. Zu diesem Zweck wird ein Gutachterverfahren 2002 für den noch nicht bebauten Teil der DonauCity abgewickelt, in dem Dominique Perrault mit dem städtebaulichen Entwurf beauftragt wird. In Folge entsteht 2004 ein städtebauliches Leitbild für die DonauCity, das die Entwicklung der Bürotürme des STRABAG-Hauses und des Saturn-Towers begleitet. In der DonauCity entstehen bis heute trotz zurückgehender Nachfrage nach Büroimmobilien zahlreiche Bürohochhäuser, die das Bild und die strukturelle Bestimmung dieses Stadtteils maßgeblich prägen.

**Teilraum Floridsdorf – Achse Brunner Straße:** Entlang der Achse Brunner Straße sind aufgrund der massiven Wohnbautätigkeit der 1990er die großen Flächenpotenziale weitgehend ausgereizt. Die hohe Verkehrsbelastung sowie der Bedeutungsverlust des gründerzeitlichen Zentrums gegenüber den neu entstandenen Fachmarktzentren am Stadtrand verschieben den Fokus der Planung hier auf den öffentlichen Raum, die Attraktivierung des Straßenraums und die Steigerung der betrieblichen Angebotsvielfalt. Die Verlängerung der U1 bis Leopoldau wird nach langjähriger Planung 2006 eröffnet und gibt Hoffnung auf eine Verkehrsentlastung. Für den Floridsdorfer Zentralbereich rund um den Franz-Jonas-Platz wird in diesem Sinne schon 1996 ein Wettbewerb zur umfassenden stadträumlichen Gestaltung im Zuge der U6-Verlängerung ausgeschrieben, der allerdings keine Realisierung erfährt. Der Steigerung der betrieblichen Angebotsvielfalt wird schon in den 1990er-Jahren durch die Errichtung diverser Fachmärkte entlang der Brunner Straße und in Bahnnähe begegnet. Diese Entwicklung setzt sich auch in den 2000ern fort, wie an der Errichtung des Mega Baumax 2004 an der Kreuzung Brunner Straße/Shuttleworthstraße erkennbar ist. Ob dies allerdings der intendierten Planung einer vielfältigen betrieblichen und Nutzungsmischung gleichkommt, ist zu bezweifeln.

**Siemens-Allissen:** Als dezidiertes Wirtschaftsstandort im 21. Bezirk gewinnt der Bereich um das Betriebsgebiet Siemens-Allissen an Bedeutung, der allerdings künftig nicht nur Betriebszone, sondern eigenständiger, sprich vielfältig genutzter Stadtteil werden soll. Dass dies gelungen ist, lässt sich anhand aktueller Luftbilder nicht erkennen. Eher scheint es, als ob die funktionale Trennung von Wohnen und Arbeiten im Bereich der Siemens-Allissen zu voller Blüte gereift ist. So sind die Bahngleise im Nordwesten eine scharfe Trennung zum umliegenden Wohngebiet und auch im Süden und Osten sind klare Grenzziehungen zum Betriebsgebiet erkennbar. Die Umstrukturierung großer Industrieareale im Lauf der 1990er bietet zwar Chancen für eine kleinteiliger Betriebsstruktur und Durchmischung mit anderen städtischen Funktionen. Der Trend zur Clusterbildung ganzer Wirtschaftsbranchen führt jedoch zu einem höheren Flächenbedarf der Betriebe als ursprünglich angenommen. So wird die dezentrale Verteilung der Siemens-Betriebsstätten im 3. und 10. Bezirk zum Zweck der Standortkonzentration im 21. Bezirk aufgegeben, womit die Planung eines integrierten Stadtteils mit funktionaler Mischung diverser Stadtfunktionen utopisches Ziel bleibt.

**Donaufeld:** Als Zielgebiet mit den größten Flächenreserven wird das Donaufeld in den STEP 05 integriert. Die größten Herausforderungen sind allerdings die Eigentumsverhältnisse, da die kleinteiligen Parzellen mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung mehrheitlich in Privatbesitz sind. Ziel der Stadtplanung ist es auch hier einen eigenständigen Stadtteil zu schaffen, wobei die gemeinsame Entwicklung von Wohnnutzung, technischer sowie sozialer Infrastruktur im Vordergrund steht. Um der weiterhin unzureichenden Arbeitsplatzausstattung insbesondere in der stark gewachsenen Donaustadt entgegenzuwirken, werden Betriebsansiedlungen im Bereich Donaustadt/Flugfeld Aspern, Stadlau und Mühlggrund, im U2-Stationsumfeld Aspern, Hausfeld und am Flugfeld selbst beworben. Insbesondere im 22. Bezirk geht es Anfang des 21. Jahrhunderts vermehrt darum, eigenständige Stadtteilzentren in den jeweiligen Zielgebieten zu etablieren. So sollen Stadlau und Aspern zu Stadtteilzentren werden, die ein hohes städtisches Niveau an Versorgung und Erschließung aufweisen. Die alten Ortskerne sollen aber gleichzeitig erhalten bleiben und zur lokalen Identitätsstiftung beitragen (vgl. ebd.). Zu diesem Zweck wird 2017 schlussendlich auch in der Donaustadt die Schutzzonefestlegung für die alten Ortszentren eingeführt, wie beispielsweise für den Kagraner Platz, den Ortskern von Stadlau, den Ortskern von Eßling oder Breitenlee. Dies soll eine Beschränkung für die rapide bauliche Entwicklung der letzten Jahre bieten, um den ursprünglichen Charakter der Ortsbilder zu erhalten. Ob sie allerdings individuellen Projektinteressen standhalten können, muss sich erst noch zeigen. Warum beispielsweise der alte Ortskern Aspern mit keiner Schutzzone belegt ist, lässt sich nicht klar nachvollziehen, ist aber womöglich mit den Entwicklungsinteressen für die nahe gelegene Seestadt Aspern erklärbar.

Einen Bedeutungsgewinn als Stadtteilzentrum erfährt hingegen Stadlau. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die intensive Bautätigkeit seit Ende der 90er-Jahre (siehe etwa Erzherzog-Karl-Stadt, META-Stadt oder Gewerbepark Stadlau/Kagran) machen eine integrierte Stadtentwicklung scheinbar dringend nötig und eine Aufwertung der zentralörtlichen Funktion wieder sinnvoll. Interessant ist darüber hinaus, dass das Zentrum Kagran – bisher in vielen gesamtstädtischen Strategiedokumenten explizit hervorgehoben – in der Zielgebietsplanung der 2000er keine Erwähnung mehr findet. Erst 2008 wird die Bedeutung durch den Wettbewerb Zentrum Kagran wieder deutlich in den Blick der Planung gerückt (vgl. Wettbewerb Kagran 2008).

Thematisch orientiert sich der STEP 05 mehr als bisherige Strategiedokumente am Zentrengefüge und der Qualität des öffentlichen Raums. Damit ist er wegweisend für die Schwerpunktsetzung der 2000er-Jahre. Die räumliche Ausrichtung der Betriebsgebiete entlang der Brünner Straße, in Aspern sowie in der Donaacity ist aus den bisherigen Planungsüberlegungen fortgeführt. Der STEP 05 verschreibt sich, obwohl die Stadt wieder wächst, dennoch der Stadterneuerung und lässt die Stadterweiterung vielfach sehr vage. Die Zielgebiete sollen als eigene Stadtteile etabliert werden. Allerdings gehen sie, wie am Beispiel des Hausfelds schon ausgeführt, an der realen baulichen Entwicklung großteils vorbei. Das in den 90ern ersonnene „Zentrenband“ links der Donau wird nicht wieder aufgegriffen. Die deutliche Hinwendung der strategischen Planung zur Weiterentwicklung des Bestands vermittelt dahingegen ein gewisses Desinteresse am Nordosten der Stadt.

Auch der aktuelle STEP 2025 führt das Konzept der Zielgebietsplanung fort. Die nun teils anderslautenden Bereiche, denen im Nordosten Wiens besondere Beachtung geschenkt werden soll, deuten auf eine Verschiebung des Problem- und Zielspektrums seit 2005 hin. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch deutlich, dass dies nur sehr bedingt zutrifft. Die Zielgebiete lauten wie folgt (vgl. MA 18 2014a):

**Floridsdorf – Achse Brünner Straße:** Weiterhin stehen die Aufwertung des Zentrumsbereichs und des öffentlichen Raums im Vordergrund. Zusätzlich soll die Entwicklung des Krankenhauses Nord einen städtebaulichen Impuls bringen.

**Donaufeld:** Im Donaufeld soll die Entwicklung des Gebiets unter Berücksichtigung des Grünraums Marchfeldkanal-Alte Donau weiter vorangetrieben werden. Zentral ist dafür eine gute ÖV-Erschließung. Im Juni 2017 fällt – trotz ablehnender Stellungnahme – die Entscheidung für die neue Flächenwidmung (vgl. DFZ 2018). Hier entsteht der Plan vom Bau 6.000 neuer Wohneinheiten, während die Verkehrserschließung und die fehlende Prüfung der Umweltauswirkungen durch den Bau des neuen Stadtteils noch Gegenstand kontroverser Diskussionen sind (vgl. ebd.). Das

Donaufeld ist damit ein gravierendes Beispiel, wie der 1995 mit stadtökologischen Zielsetzungen beschlossene Grüngürtel aktuell mehr und mehr dem Nutzungsdruck der wachsenden Stadt zum Opfer fällt. Es zeigt sich darin der niemals gänzlich lösbare Konflikt zwischen Erhaltungs- und Entwicklungsansprüchen in der Stadtentwicklung bzw. zwischen perspektivischen Ordnungsvorstellungen für eine Stadt von morgen und pragmatischen Lösungsansätzen für die Herausforderungen von heute.

**Zentrum Kagran:** Das Zentrum Kagran gewinnt im STEP 2025 wieder an Bedeutung. Es soll zum Bezirkszentrum ausgebaut werden, wobei öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität als zentrale Anliegen unterstrichen werden. Dies zeigen auch neu konzipierte kleinräumige Entwicklungskonzepte für den Stadtteil, wie das Leitbild Zentrum Kagran - Implementation Lab.

**U2 Donaustadt – aspern Seestadt:** Das Zielgebiet U2 Donaustadt – aspern Seestadt ist durch die im Entstehen begriffene Seestadt geprägt, die ein Zeichen aktiver Siedlungsentwicklung in neuen Maßstäben ist.

Die Zielgebiete sollen künftig als Motoren „konzentrierter Transformation eingesetzt werden“ (MA 18 2014a: 67). Dass sie sich jedoch in teils konträren Entwicklungsstadien befinden und ganz unterschiedliche Herausforderungen hinsichtlich ihrer integrierten Entwicklung bestehen, wird erst mit fundierter Kenntnis der Orte deutlich. So ist etwa der Bereich Brünner Straße schon seit den 1990ern weitgehend entwickeltes Gebiet, das Donaufeld aufgrund komplexerer Eigentumsverhältnisse von einer geordneten Siedlungsentwicklung aber noch weit entfernt. Hier obsiegt offenbar ein gewisser „Entwicklungsoptimismus“, der aber u.U. durchaus stadtentwicklungspolitisches Kalkül sein kann, um eine erst später notwendige Transformation behutsam vorzubereiten.

Parallel zum STEP 2025 werden ergänzende Fachkonzepte zu verschiedenen thematischen Schwerpunkten erarbeitet. Das Fachkonzept „Produktive Stadt“ etwa definiert für den Nordosten Wiens drei zentrale Bereiche für betriebliche Nutzungen: die Achse Prager Straße ausgehend vom Zentrum Floridsdorf mit der Anbindung an die S-Bahn, die Achse Wagramer Straße mit dem Schwerpunkt Richtung Stadtrand und der Bereich der Seestadt Aspern. In diesen Teilgebieten soll die betriebliche und gewerbliche Nutzung verstärkt gefördert werden (vgl. MA 18 2017).

Im Fachkonzept „Mobilität“ werden links der Donau vor allem der Floridsdorfer Spitz mit den Achsen Prager und Brünner Straße sowie Hirschstetten und Aspern als Gebiete mit stadtteilbezogenen Herausforderungen definiert, wo die Planung lokale und regionale Schwerpunkte legt. Ein Beispiel ist der intendierte Ausbau der S80 als Verbindungslinie zwischen Stadlau und Hütteldorf, um eine West-Ost-Tangente zur Verbindung der zwei Donauseiten zu schaffen. Innerhalb der Stadtteile links der Donau soll der

Straßenbahnausbau vor allem in den Bereichen Seestadt Aspern und Donaufeld mit oberster Priorität verfolgt, die Straßeninfrastruktur durch einen von der ASFINAG geplanten und finanzierten „Umfahrungsring“ Wien erweitert werden (vgl. MA 18 2014b). Dies zeigt deutlich, dass die bauliche Entwicklung nicht alleinige Aufgabe der Planungsabteilungen ist, sondern aus einem komplexen Zusammenspiel unterschiedlichster Akteur\*innen entsteht. Auch Akteure wie die ASFINAG oder die Wiener Linien und damit andere politische Ressorts und Gebietskörperschaften sind entscheidend an diesen Prozessen beteiligt.

Mit der Zentrenkonzeption des STEP 2025 und der darauf aufbauenden Konzeption von Stadterweiterungs- und Nachverdichtungsbereichen in der Studie „Wien polyzentral“ (vgl. Abb. 25) werden die Anfänge entsprechender Überlegungen aus den 70er-Jahren überarbeitet. Die Donaacity ist nun zweites Zentrum der Stadt und die Bereiche Kagran und Aspern sollen der Erweiterung des traditionellen Zentrums dienen. Interessant ist, dass die Ausweisung der Betriebszonen links der Donau seit über 40 Jahren weitgehend konstant geblieben ist und das trotz des seit Jahrzehnten konstatierten Arbeitsplatzdefizits.

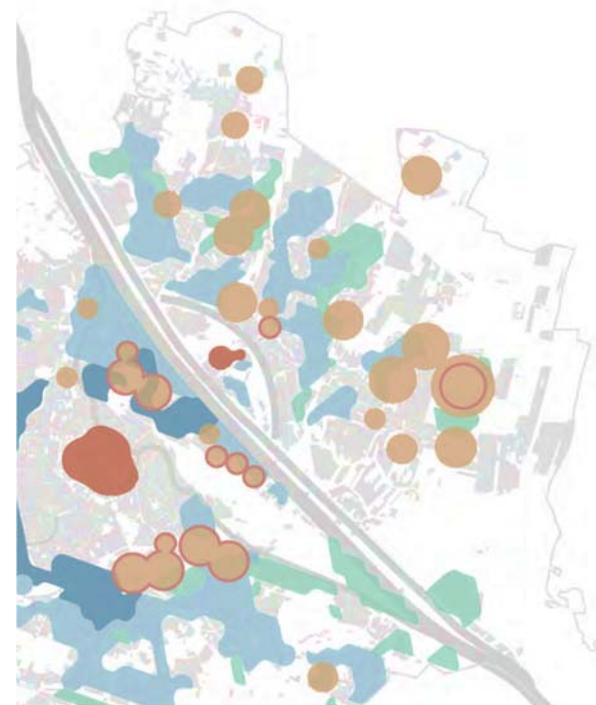


Abb. 25: Studie zu Stadterweiterungs- und Nachverdichtungszonen (2016)

Kagran wird als Beispiel für die Nachverdichtung autoaffiner Strukturen thematisiert. Der Bereich rund um den Kagraner Platz erlebt durch die bauliche Entwicklung mit Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr der 1960er bis -80er eine Überformung seiner ursprünglichen zentralörtlichen Struktur. Zudem gilt heute das Donauzentrum als eigentliches Zentrum Kagrans. Daran können auch Projekte wie der Bau des Nahversorgungszentrums K1 am Kagraner Platz nur wenig ändern. Entsprechend wichtig sind die Attraktivierung des öffentlichen Raums und die Wiederherstellung der identitätsstiftenden zentralörtlichen Funktion zur Imagebildung des Orts (vgl. MA 18 2014a). Insgesamt erfährt der 22. Bezirk ab 2010 vermehrt Aufmerksamkeit von Seiten der Planung. Für das Zielgebiet U2-Donaustadt wird 2013 ein eigener Strategieplan ausgearbeitet, der sich vor allem mit dem Thema Mobilität und der Zentrumsentwicklung vor Ort auseinandersetzt. Die Planung verlagert damit ihren Fokus der 70er- bis 90er-Jahre von den donauanliegenden Gebieten zusehends Richtung Stadtrand – eine Entwicklung, die auch im transdanubischen Nachbarbezirk an Projekten wie City Gate zu erkennen ist (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2013).

## DIE TRANSDANUBISCHE TRANSFORMATION REVUE PASSIEREN LASSEN

Der Blick auf den Wiener Stadtplan lässt vermuten, womit die Planung links der Donau seit jeher kämpft. Nicht nur topographisch ist Transdanubien ein Wiener Sonderfall. Auch die historisch gewachsene Vielfalt an nicht konzertierten Strukturen, das Nebeneinander von alten Ortskernen und neuen Stadtteilzentren, von landwirtschaftlich und industriell geprägten Gebieten, von kleinteiligen Mischnutzungen und großflächigen Gewerbegebieten, von hochrangigen Verkehrsbändern und unzureichender Erschließung macht eine umfassende Planung schwierig. Die teils fehlerhaften Trendabschätzungen, gerade zur künftigen Bevölkerungsentwicklung und in diesem Zusammenhang zur Attraktivität Transdanubiens als Wohnstandort, machen eine vorausschauende Planung nicht eben leichter. Die Konsequenz ist ein roter Faden an Entwicklungs Herausforderungen, der sich durch die jüngere Stadtentwicklungsgeschichte links der Donau zieht und damit wie ein Mantra der planerischen Überlegungen zum 21. und 22. Bezirk wirkt, das seit den 60ern wiederholt werden muss. Die Überauslastung der Verkehrsinfrastruktur ist trotz kontinuierlichen Ausbaus ein aktuelles Planungsproblem. Der teils massive Wohnungsbau ohne begleitende Errichtung der notwendigen Infrastruktur und Arbeitsstätten ist gerade wegen der sich ab den 60ern mehrfach wandelnden gesellschaftlichen und ökonomischen Bedingungen immer wieder genannte Herausforderung in

den Planungsdiskursen. Die Bevölkerungsentwicklung verlangt zudem nach einer geordneten Entwicklung von Zentrumsstrukturen. Der Zwiespalt zwischen der Erhaltung alter Ortskerne wie dem Kagraner Platz oder Aspern und der Gestaltung neuer Stadtteilzentren wie dem Donauzentrum oder der Seestadt stellt Planer\*innen seit den 1980ern vor das kaum lösbare Problem der Abwägung zwischen Erhalt und Modernisierung, zwischen Identitätsbewahrung und Neuorientierung. Hinzu kommt eine gewisse Ambivalenz in der Entwicklung einer klaren zentralörtlichen Struktur innerhalb des Wiener Nordostens, die sich aus der historisch gewachsenen und alltagsprägenden Realität der alten Vororte einerseits speist, während parallel dazu mit Donau City, Seestadt und dergleichen davon losgelöste Zentren gesamtstädtischer oder gar internationaler Reichweite politisch konstruiert und in das bestehende Zentrumsgefüge verpflanzt werden.

Dazu passend zeigt die Übersicht: Gerade die Wiener Planung für Transdanubien ist in besonderem Maß von Utopie, Aufbruch und Modernisierung geprägt. Selbst in einer Phase, in der utopische Stadtenwürfe nicht mehr opportun sind, werden mit architektur-basierten Masterplänen und Wettbewerben auch aktuell noch groß dimensionierte Projekte entworfen, die als Zugpferde einer stadtpolitischen Willensbekundung zur aktiven Entwicklung Wiens erhalten sollen. Dass Wien links der Donau seit jeher Boden für derartige „Versuche“ ist, macht die Stadtentwicklung über die Jahre einzigartig und spannend, aber erklärt auch, warum eine geordnete, konzertierte Entwicklung so lange nicht möglich war und sich auch aktuell als schwierig darstellt. Angefangen bei Rainers autoorientiertem Verkehrskonzept, über die Großwohnsiedlungen im Stil der Großfeldsiedlung, die WIG 64 mit Donauturm, die UNO-City, Donauinsel und Donau City bis hin zur Seestadt handelt es sich rückblickend um repräsentative Projekte der Wiener Stadtentwicklung, die vom jeweiligen stadtpolnerischen Zeitgeist zeugen. Mit etwas Abstand betrachtet sind sie zugleich aber Stückwerk, mit dem die lokale Planung beim Versuch einer umfassenden Raumentwicklung umzugehen hat. Erschwerend kommt hinzu, dass vielfach flächenintensive und mitunter kontroverse Nutzungen, insbesondere aus Handel und Gewerbe, aber auch hochrangige Verkehrsinfrastruktur und Sondernutzungen wie Abfallbehandlungsanlagen o.Ä., im noch wenig determinierten Nordosten der Stadt ihre Verwirklichung erfahren können und damit der intendierten kleinteiligen und durchmischten Stadtvorstellung der Planer\*innen eine weitläufige, funktional zum Teil arg entmischte faktische Stadtstruktur gegenüberstellen.

Insgesamt trennt sich die Geschichte der Planung für Wien links der Donau in zwei Sorten von Visionen und Konzepten: jene, die zumindest ihre teilweise Umsetzung erfahren haben und jene, die als utopische Ideen zurückbleiben, denen eine faktisch andere Stadtentwicklung oder ein einschneidendes zeitgeschichtliches

Ereignis zuwiderlaufen. Mit Wagners Regulierungsplan, den nationalsozialistischen Entwürfen, Brunners Leitbild, Rainers städtebaulichem Konzept und den vielen ab den 1960ern folgenden Entwürfen aus (Ideen)Wettbewerben stellen Letztere in der 120-jährigen transdanubischen Planungsgeschichte eindeutig die Mehrheit. Die Konsequenz ist schnell erkannt: Eine Stadtentwicklung, die, anders als am rechten Donauufer, weder auf einer alles beschränkenden baulichen Struktur aufzusetzen hat, noch einen klaren Rahmen für die räumliche Entwicklung gesetzt bekommt und folglich bis in die 1980er weitgehend nur der Bodenordnung, dem Bodenmarkt und dem gesellschaftspolitischen Zeitgeist gehorcht.

Heute steht Wien links der Donau für eine Reihe prägender planungspolitischer und stadtentwicklungsgeschichtlicher Prozesse: Ein halbes Jahrhundert politisch angeschobene Modernisierung und Internationalisierung Wiens – das symbolisieren etwa Projekte wie die WIG 64, das Vienna International Centre, das Donauinseldorf, oder der intensive U-Bahn- und Autobahnbau; eine schon Ende der 60er, spätestens jedoch seit den 1980ern sehr aktiv betriebene Standortpolitik, die sich da wie dort, etwa in der Gründung des WBSF oder der Errichtung des Betriebsgebiets Siemens/Allissen, manifestiert; und nicht zuletzt für eine wachsende Stadt, in der sich die Planung aufgrund der hohen Dynamik der Re-Urbanisierung teils gar auf die Ebene der Auffangplanung zurückgedrängt sieht und entsprechend für eine Stadtentwicklungsphase, die dabei ist die über Jahrhunderte gewachsene historische Morphologie ein weiteres Mal drastisch zu überformen.



**Urbane Metamorphologien links der Donau**

## URBANE METAMORPHOLOGIEN DIE EXPLORATION DER TRANSFORMATION

Im Folgenden werden die Fallbeispiele baulicher Transformation links der Donau –Zentrum Kagran, Floridsdorfer Spitz und Aspern – dargestellt.

Sie werden als lokale Planungsgeschichten erzählt, d.h., als chronologische Entwicklungsprozesse, in denen Transformationen als repräsentativ für Zeitgeist, Entwicklungskontext und planerische Ideengeschichte erachtet werden. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen folgende Fragen: Warum verändern sich diese Orte zu ebendieser Zeit in ebendieser Form? Aus welchen Gründen werden Planungsvorstellungen (nicht) umgesetzt? Inwieweit entsprechen ausgewählte Umsetzungsprojekte der planerischen Vorstellung der Zeit, bzw. passt ein Projekt in ein geltendes Konzept und was sagt das über die Planung?

Damit werden nicht nur (potentiell fehlende) Zusammenhänge zwischen intendierter Planung und tatsächlicher baulich-räumlicher Entwicklung angesprochen, sondern ganz grundlegend urbane Transformationsprozesse des Wiener Nordostens sichtbar gemacht.

Jedes der Fallbeispiele wird einleitend verortet und grob kontextualisiert, um die für den Ort charakteristischen Merkmale herauszuarbeiten. Die chronologische Aufarbeitung des baulichen Wandels weist anschließend bereits auf potentiell einflussreiche Entwicklungsfaktoren für den jeweiligen Fall hin. Eine letzte „Zoom-Stufe“ wird durch das Herausgreifen eines konkreten, d.h. sich baulich manifestierenden Stadtentwicklungsprojekts erreicht, an dem sich die zuvor angeschnittenen Einflüssebenen wiedererkennen lassen, wodurch Rückschlüsse auf das Wechselspiel von Planung und Entwicklung möglich werden.

Die Auswahl der Fallbeispiele ist inhaltlichen wie wissenschaftspragmatischen Überlegungen geschuldet, allen voran der sichtbaren baulichen Transformation, der ausreichenden Verfügbarkeit historischer Informationen zu Genese und Transformation der Stadtteile, sowie der in der jüngeren Stadtgeschichte intensiven planerischen Auseinandersetzung mit den Gebieten. Zwar handelt es sich um für den Wiener Nordosten bezüglich Lage, Bedeutung und Entwicklungsgeschichte spezielle Orte. Zugleich entsprechen sie in sehr typischen Charakteristika der transdanubischen Urbanisierung, auf die in Folge eingegangen wird.

## DAS ZENTRUM KAGRAN: INFRASTRUKTUR ALS ENTWICKLUNGSTREIBER

Kagran stellt einen der Entwicklungsschwerpunkte der Stadtplanung für den Nordosten Wiens dar (vgl. Stadt Wien 2018e; MA 18 2014a). Die zunehmende Bedeutung des ehemaligen Vororts für das Wiener Wachstum entsteht aber nicht zufällig, sondern folgt einer über die Jahre gestiegenen Aufmerksamkeit für die wichtige funktionale Stellung des Stadtteils und das Potential mit aktiver Stadtentwicklung vor Ort dem Stadtwachstum begegnen zu können. Tatsächlich steht das Kagraner Zentrum im Fokus einer Vielzahl planerischer Diskurse zu Wien und Transdanubien.<sup>9</sup> Dabei wird unmissverständlich auf die steigende Zentralität des Stadtteils verwiesen (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018d). Mit etwas Abstand lassen sich aber vor allem eine Reihe infrastrukturgetriebener Entwicklungstendenzen ablesen, die ein zentrales Thema der Kagraner Transformation darstellen.

Charakteristisch für den Untersuchungsbereich<sup>10</sup> ist die hohe zentralörtliche Funktion. Als Hauptzentrum des 22. Bezirks weist Kagran eine Vielzahl an überörtlich bedeutsamen Einrichtungen auf und fungiert zudem als Verkehrsknotenpunkt für die Bezirke links der Donau. Strukturell ist der Zentralbereich einerseits durch eine Reihe kommunaler Wohnbauten gekennzeichnet, andererseits bestimmen sowohl die soziale als auch die Verkehrsinfrastruktur den morphologischen und funktionalen Stadtraum. Das Donauzentrum, die Eissporthalle, die U-Bahnlinie U1 und wichtige Straßenverbindungen wie die Wagramer Straße, die Donaustadtstraße B3 und die Donaufelderstraße mit fließendem Übergang in den Kagraner Platz prägen die baulich-räumliche Struktur. Als bedeutsam erweist sich auch der alte Kagraner Ortskern, der zum Ausgangspunkt der baulichen Transformation wird.

### ≡ NACH DEM WIEDERAUFBAU: KAGRAN ALS STADTERWEITERUNGSGEBIET

Grundstein der Transformation Kagrans ist die Brunner'sche Flächenwidmung von 1952, die für das Kagraner Stadterweiterungsgebiet die Widmung „ausschließliches Wohngebiet“ (Brunner, 1952: I) vorsieht. Damit ist die rechtliche Grundlage für die Umsetzung geplanter, umfassender Wohnbauprogramme vor Ort

<sup>9</sup> Zentrale Quelle der chronologischen Erzählung zur planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet ist der Werkstattbericht zum Zentrum Kagran (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993), der als einzig verfügbares Zeitdokument die kleinräumigen Entwicklungsstrategien und Wettbewerbe zum Ort zusammenfasst.

<sup>10</sup> Zur Operationalisierung der Untersuchung wird das Gebiet im Süden mit der Donaustadtstraße und im Norden mit dem Kagraner Platz abgegrenzt, womit die unmittelbar zwischen Donauzentrum und Kagraner Platz entlang der Wagramer Straße gelegenen Gebiete ins Zentrum der Betrachtung rücken.

geschaffen. Einen ersten konkreten Planungsvorschlag liefert Rainer 1961, indem er den Stadtteil als eines von sechs Wiener Hauptzentren definiert und so dem Bedeutungszuwachs Kagrans im Wiener Zentrengefüge die Basis legt (vgl. Rainer 1961). Die Konsequenz beider Planungen sind eine intensive Wohnbautätigkeit und, damit verbunden, ein rasches Bevölkerungswachstum – zwei Entwicklungen, die zusammen eine mehr als deutliche Aufforderung für den Infrastrukturausbau in den 60er- und 70er-Jahren darstellen sollten. In der Folge ist die Widmung als ausschließliches Wohngebiet schon in den 70er-Jahren überholt. So siedeln sich vielfach Betriebe wie Geschäftslokale im direkten Anschluss an den Kagraner Platz an. Ab 1975 prägt schließlich das

Donauzentrum, Wiens größtes Einkaufszentrum, den städtischen Raum Kagrans maßgeblich (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018e).

Der planerische Diskurs der 70er beflügelt die Vorstellung, Kagran zum Versorgungszentrum für die Bezirke links der Donau auszubauen. Ein wesentlicher Grund liegt in der Annahme, mit dem Ausbau der Wagramer Straße sei die Entwicklungstätigkeit im Planungsgebiet erfüllt – Kagran solle daher für die Versorgung schlechter ausgestatteter Stadtteile in tangentialer Richtung Sorge tragen. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993) Nachdem Floridsdorf im Gegensatz zu Kagran schon in großen Teilen urbanisiert ist, werden eher die noch wenig bebauten Flächen bei Kagran zum

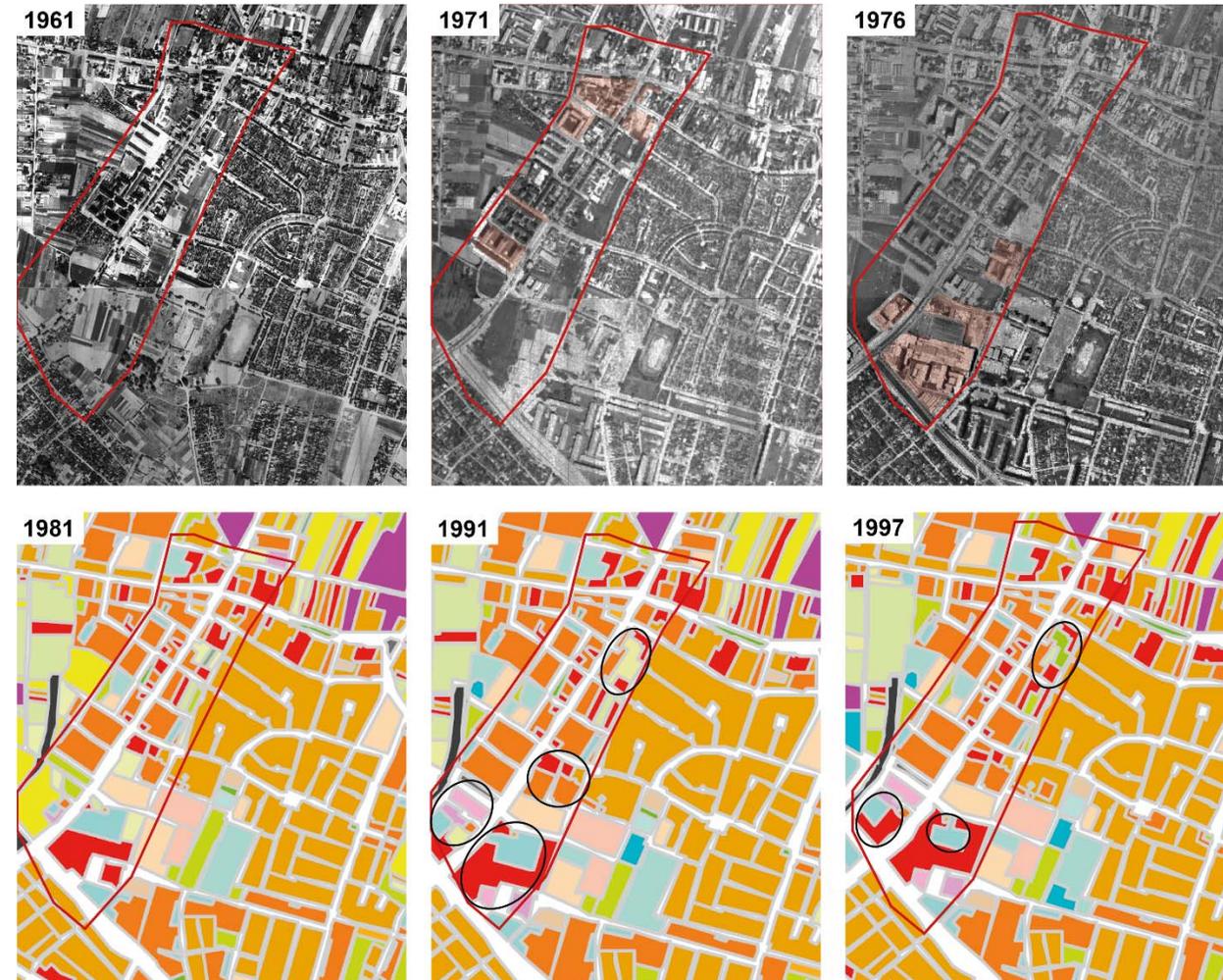


Abb. 26: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) des Zentrums Kagran

Experimentierfeld für diverse städtebauliche Ideen zur Organisation der urbanen Funktionen. Es kann nur vermutet werden, dass diese Debatte ein wichtiger Anschlag zur Legitimation der Errichtung des Donauzentrums ist. Naheliegender ist auf jeden Fall, dass Argumente wie Bodenverfügbarkeit, Grundstückspreise und die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebende Faktoren für die Standortentscheidung sind – insbesondere, da zu diesem Zeitpunkt das U-Bahngrundnetz mit einer Endhaltestelle im Zentrum Kagran bereits beschlossene Sache ist (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018).

Ein erster relevanter Wettbewerb für Kagran wird 1975 für den unmittelbaren Donaubereich – Reichsbrücke, Floridsdorfer Brücke, Lettenhaufer, Rehlacke, Wagramer Straße, Erzherzog-Karl-Straße – abgehalten (vgl. Abb. 27). Darin werden nicht nur Empfehlungen für den ersten Wiener STEP ausgearbeitet. Es wird auch der urbanistische Zeitgeist deutlich erkennbar: Hohe Dichten, städtebauliche Entwicklung der Uferkante („Waterfront Development“) und Durchmischung. So wird etwa vorgeschlagen, entlang der Wagramer und Erzherzog-Karl-Straße mehrgeschossige Wohnbauten mit integrierten tertiären Betriebsstätten zu errichten. Das Zentrum Kagran und der Kagraner Platz sollen den Kern mit Geschäften, zentralen Einrichtungen und tertiären Betrieben bilden (vgl. ebd.).

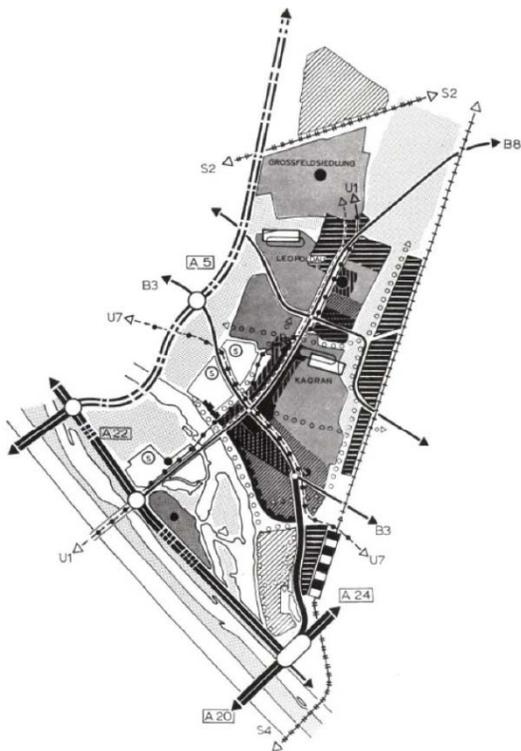


Abb. 27: Donaubereichswettbewerb

Vergleicht man die Luftbildpläne der 70er-Jahre mit den aktuellen, lassen sich die angestrebten Wohnbauten im Bereich Meissaugasse/Anton-Sattler Gasse und Schrickgasse erkennen (vgl. Abb. 26, oben). Das ursprünglich als Reserve für eine künftige hochrangige Nutzung ausgewiesene Kleingarten- und Einfamilienhausgebiet Siebeckstraße<sup>11</sup> besteht hingegen heute noch in fast unveränderter Form. Nicht nur die medial ausgebreitete Aversion bestehender Wiener Institutionen sich für den Sprung über die Donau zu begeistern kann aber als Grund für die ausbleibende Umnutzung genannt werden.<sup>12</sup> Entscheidend sind wohl die auf mehrere Jahrzehnte ausgelegten Pachtverträge, die ein planerisches Eingreifen in jene Wohnform erschweren, die an dieser Stelle heute kaum mehr im Einklang mit dem Urbanisierungsgrad des Stadtteils steht. So existiert im angesprochenen Bereich aktuell lediglich das Gartenbaumuseum, das vermutlich nicht der angepeilten Dimension und Symbolik entspricht, auf die in den Planungskonzepten Bezug genommen wird.

### ≡ VERKEHRSPLANERISCHE (DES)INTEGRATION DER 70ER

Auch die Verkehrsinfrastruktur wird in den 1970ern im Sinne eines autoorientierten Erschließungssystems massiv transformiert. Viele der bestehenden Straßenbahnen<sup>13</sup> werden eingestellt. Einzig die Straßenbahnlinie 26, die den Praterstern mit Aspern über die Wagramer Straße und Stadlau verbindet, bleibt als tangential, schienengebunden ÖV-Verbindung der Gebiete links der Donau bestehen (vgl. Tramwayforum 2018). Als Ersatz dienen zunehmend (kapazitätsschwächere) Buslinien wie etwa der 26A von Kagran nach Groß-Enzersdorf, der noch immer eine wichtige, wenngleich im stark gewachsenen 22. Bezirk mittlerweile überlastete Verbindung darstellt. Polemisch ließe sich also konstatieren, dass der Geist des Modernismus hier zu vorschleunigend ein Symbol der industriellen Stadt als überholt erklärt hat – mit Folgen, die für das funktionale Geflecht um Kagran noch heute nachzuweisen sind. Zugleich gibt es aber auch einen sehr pragmatischen Grund für die Einrichtung von Buslinien: die Verbindung der schlecht erschlossenen und unterausgestatteten östlichen Teile der Donaustadt mit dem Zentrum Kagran. So zeigen die Buslinien 31A vom Kagraner Platz über Großjedlersdorf bis zur Jochenbergstraße, der 92A von Kaisermühlen bis Aspern, der 94A von Kagran nach Stadlau oder der 93A von Kagran bis Aspernstraße die Notwen-

<sup>11</sup> Die Rede ist in diesem Zusammenhang u.a. von einem Universitätsstandort oder Kulturzentrum.

<sup>12</sup> Selbst die Übersiedlung des Veterinärmedizinischen Instituts der Universität Wien nach Floridsdorf in den 1990er-Jahren ist nur aufgrund des persönlichen Einsatzes und politischen Einflusses von Stadtrat Fritz Hofmann möglich (vgl. Ebner 2008).

<sup>13</sup> In diesem Zusammenhang ist etwa die Linie 17 zwischen Floridsdorfer Spitz, Kagraner Platz, Aspern und Eßling zu nennen. Schon zehn Jahre zuvor wird mit der Linie 117 auch die ÖV-Verbindung zwischen Floridsdorfer Spitz und Kagran gekappt. (vgl. Tramwayforum 2018)

digkeit tangentialer Verbindungen der Siedlungsgebiete des Wiener Nordostens untereinander (vgl. Stadtverkehr Austria Wiki 2018a-d). Schon die Leitlinien für die Stadtentwicklung 1972 und der erste kleinräumige Entwicklungsplan für den 22. Bezirk aus demselben Jahr fordern die Stärkung der Verbindung unterversorgter Randbereiche der Donaustadt mit dem Kagraner Zentrum (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1972; Magistrat der Stadt Wien 1993). Diesen planerischen Zielen wird mit damals noch zeitgemäßer autoorientierter Infrastruktur nachgekommen. Erst mit der U1-Eröffnung 1989 erfolgt ein wesentlicher Schritt zur verkehrlichen Integration der Donaustadt mit Cisdanubien im hochrangigen ÖV – und das sogar früher, als erhofft. So erlaubt die Wiedererrichtung der 1976 eingestürzten Reichsbrücke die Einbindung der U-Bahn in die Brückenkonstruktion und eine Eröffnung der U1 nach Kagran noch vor der zugleich geplanten U-Bahn nach Floridsdorf.

### ≡ URBANITÄT DURCH WETTBEWERB?

Eine intensive Phase der Transformation erlebt Kagran in den 80er- und 90er-Jahren. Offenkundig ist der bauliche Wandel besonders entlang der Wagramer Straße, wo es nach und nach zur Verdichtung einzelner Baublöcke kommt – einmal mehr in direkter Nähe und wohl auch bedingt durch das Donauzentrum (vgl. Abb. 26, unten). Diese Veränderungen treten nicht ganz zufällig zutage, wird doch zur gleichen Zeit eine Reihe an Wettbewerben zur Entwicklung und Neugestaltung des Zentrumsbereichs von Kagran ausgeschrieben.

Den Anfang macht 1981 der Ideenwettbewerb „Donaustadt 2000“ für ein ca. 354ha großes Teilgebiet entlang der U1 und der Wagramer Straße, in dem mittel- und langfristige Leitbilder zur Bezirks- und Stadtteilentwicklung erarbeitet werden, die als Grundlage für Flächenwidmungs- und Bebauungsplanänderungen dienen sollen. Die Ergebnisse werden allerdings nur teilweise berücksichtigt (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993). 1986 wird der Wettbewerb „Chancen für den Donauroum“ abgehalten, dessen Ausgangspunkt die erfolgreichen baulichen Entwicklungen entlang der Donauinsel, der neu erbauten Reichsbrücke, der U-Bahn nach Kagran und der in Bau befindlichen A22 sind. Die bearbeiteten Bereiche konzentrieren sich allerdings fast ausschließlich auf den unmittelbaren Uferbereich und beziehen die linksufrigen Stadtteile insgesamt nur wenig ein. Die Achse City-Kagran soll laut den Entwicklungsvorstellungen der Wettbewerbsergebnisse als Standort für internationale Veranstaltungen oder universitäre Forschungseinrichtungen dienen (vgl. ebd.). Dass die Veterinärmedizinische Universität allerdings im Endeffekt im 21. statt im 22. Bezirk angesiedelt wird, ist mittlerweile schon bekannt. Dennoch ist die Entscheidung der Standortwahl nicht klar nachvollziehbar und lässt nur Vermutungen über den Einfluss politischer Akteur\*innen auf den Prozess zu.

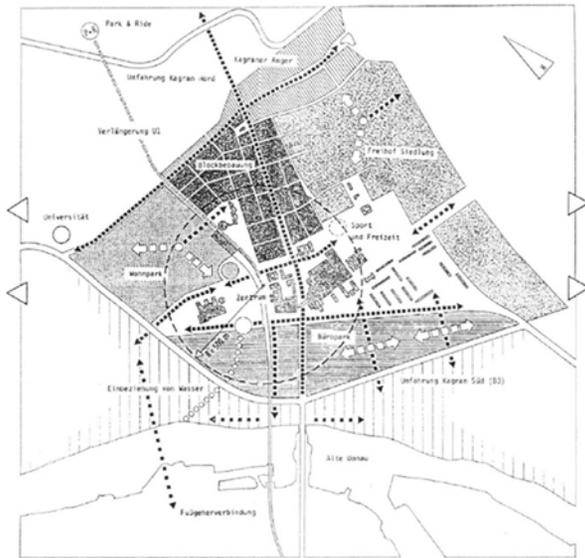


Abb. 28: Citypark-Kagran – Entwurf für ein städtebauliches Leitbild, Obermann und Stanzl 1991

An die Frage der Zentrumsfunktion des Stadtteils schließt die schon 1991 durchgeführte Studie „Citypark Kagran 2000“ an, mittels derer die Entwicklung Kagrans zu einem attraktiven Stadtteil im Vordergrund steht (vgl. Abb. 28). „Wohnen in der Stadt und doch nahe am Grün“ wird als Leitmotiv entwickelt. Als Voraussetzungen für die Umsetzung dieses Leitgedankens werden die Ableitung des Durchzugsverkehrs durch den massiven Ausbau der Straßeninfrastruktur, die Verhinderung von Park&Ride-Anlagen und die Öffnung des Donauzentrums zum Stadtraum definiert. Die Studie kritisiert auch erstmals scharf die stiefmütterliche Behandlung des Stadtteils – etwa gegenüber der Inneren Stadt (vgl. ebd.). Zum Leidwesen Kagrans bleibt die Studie allerdings Planungstopie, obwohl grundsätzliche Vorschläge für ein realistisches Entwicklungskonzept im Entwurf enthalten sind.

1988 wird als Vorbereitung auf einen auszuarbeitenden Bezirksentwicklungsplan für den 22. Bezirk eine Strukturanalyse durchgeführt, der zufolge der Bezirksentwicklungsplan seit 1987 in Arbeit ist. Allerdings scheint es aufgrund fehlender Veröffentlichung, als sei er nie fertiggestellt worden. Einzig die sachbereichsweise Strukturanalyse ist in diesem Zusammenhang publiziert. Und wengleich sie sich auf den STEP 84 und dessen Achsenkonzept bezieht, wird hier offenbar ein anderes räumliches Leitbild favorisiert, das Kagran als „Entwicklungsbereich“ verstanden wissen will. Vor allem die schwierigen lokalen Bedingungen werden als lösungsbedürftig herausgestrichen: hohes Pendleraufkommen, mangelnde ÖV-Ausstattung, unzureichendes Arbeitsplatzangebot,

fehlende Urbanität. Die Stärkung tangentialer Verbindungen, der ÖV-Ausbau entlang den Siedlungsachsen und die Errichtung sozialer Infrastruktur werden daher als notwendige Maßnahmen zur Entwicklung des Kagranner Zentrums erachtet (vgl. ebd.). Nur ein Jahrzehnt nach Eröffnung des Donauzentrums wird bereits die starke Innenorientierung des Einkaufszentrums beklagt, die negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im Stadtraum hat. Dem soll die gezielte Entwicklung von Freizeit- und Kulturangeboten, Bildungseinrichtungen und die Gestaltung des öffentlichen Raums entgegengesetzt werden (vgl. ebd.). Das gelingt jedoch bis heute nicht im notwendigen Ausmaß.

Lediglich der Bau der Albert-Schultz-Eishalle 1994 wird in Folge des Wettbewerbs für eine Eishalle in Kagran Realität (vgl. Abb. 29). Ein besonderer Fokus wird beim Entwurf für den Bereich zwischen Vienna International School und U1-Station Zentrum Kagran auf das städtebauliche Umfeld mit öffentlichen und Betriebsgebäuden sowie die umliegenden Verkehrsbauten und Autostellplätze gelegt. Obwohl die U1-Verlängerung nach Norden schon im Gespräch ist und dementsprechend die Park&Ride-Anlagen an den Stadtrand verlegt werden sollen, wird aufgrund der Unsicherheiten der tatsächlichen Umsetzung eine Reduktion der Stellplätze als Kompromiss bestimmt (vgl. ebd.).

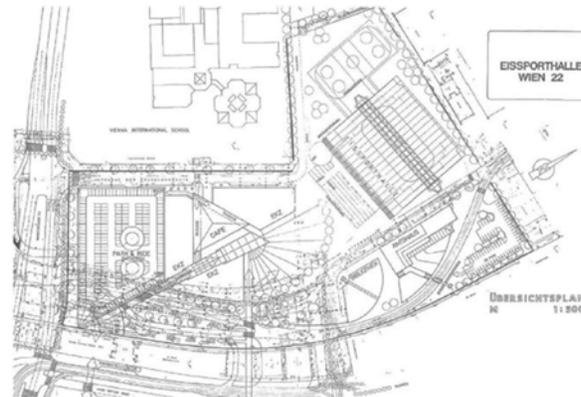


Abb. 29: Eissporthalle – Übersichtsplan, Wutscher 1989

Dass diese Entscheidung bis heute Auswirkungen auf den Stadtraum hat, ist unschwer zu erkennen. Die Preise für das umfassende städtebauliche Konzept und den Gebäudeentwurf der Eissporthalle werden im Zuge des Wettbewerbs getrennt prämiert, woraus sich eine für Kagran im Rückblick mehrfach charakteristische mangelnde Integration solitärer Bauten mit dem öffentlichen Raum ergibt. Obwohl der fehlende Zusammenhang zwischen Objekt und umliegendem Stadtraum von Seiten der Planung schon in den 80ern mit Verweis auf das Donauzentrum kritisiert wird, scheint bei der Konzeption der Eissporthalle ein

integratives städtebauliches Konzept zum wiederholten Mal zweitrangig zu sein.

### ≡ WACHSTUMSSCHMERZEN: KAGRAN ZWISCHEN AUFBRUCH UND ORDNUNG

In den 90ern wird Kagran im Kontext europäischer Integration und wieder erstarkenden Stadtwachstums zu einem wichtiger Stadtentwicklungsbereich – aufgrund seiner Lage einerseits und seiner Baulandreserven andererseits. So ist etwa die auf der „Donauplatte“ geplante EXPO ein wichtiger Anschlag für optimistische Entwicklungsvisionen. Die Vorschläge für den Bereich Praterstern-Kagran beinhalten u.a. ein Museum Moderner Kunst, die o.g. Eishalle, eine Ost-West-Akademie, ein Wiener Labor für Alltagskultur, ein Labor mit zugehöriger Ausstellung für Medien und Kommunikation und ein Medienforum (vgl. ebd.). Mit der Absage der EXPO obsiegt jedoch auch bezüglich dieser Ideen der Bedeutungsüberschuss der Innenstadt als Standortfaktor, weshalb sich etwa das geplante MUMOK heute im innenstadtnahen Museumsquartier und nicht etwa in Kagran oder der DonauCity befindet.

Die Kritik an der mangelnden Urbanität im Zentrumsbereich bleibt also auch in den 1990ern bestimmendes Thema, zumal Entwicklungsdruck und Wachstum zunehmen. Entsprechend werden mehrere Versuche für eine Umgestaltung unternommen, etwa in den Gestaltungsvorschlägen für das Zentrum Kagran (1993), die Grundlage für die Überarbeitung des Bebauungsplans sind, im Leitprogramm Donauplatz-Kagran (1994), oder im internationalen Wohnbauexperiment Kagran (1994/95). Zentrales Element all dieser und weiterer Überlegungen sind die strukturgebenden, weil auch unverhältnismäßig breiten Straßenzüge, die das Bild des Zentrumsbereichs bestimmen. Sie werden mehrfach als größtes Problem für die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des öffentlichen Raums gesehen. Entsprechend schlagen die Diskussionsbeiträge für den Entwicklungsraum Praterstern-Kagran in Vorbereitung der EXPO den Umbau der Straßenräume vor, um auch eine Ausrichtung der Gebäude auf diese zu ermöglichen. Hier wird auch erstmals der Wunsch nach einem anderen Selbstbild laut: Nicht das Wien „drüber der Donau“, sondern ein Wien beidseits der Donau gilt es zu entwickeln (vgl. ebd.) – ein wichtiger erster Schritt zur Enthierarchisierung und zumindest symbolischen Aufwertung des Stadtteils. Zu diesem Zweck wird ein eigenes Stadt-Management vorgeschlagen, wie es aktuell die Stadtteilmanagements in den großen Entwicklungsgebieten verkörpern. Dass es ein solches bis heute nicht geben sollte, ist ein Anhaltspunkt in der Suche nach Gründen für die immer noch beobachtbare mangelnde Integration der vielen Solitärbauten mit dem Kagranner Stadtraum. Anstelle integrierter Stadtteilentwicklung versammeln sich daher in den 90er- und 2000er-Jahren weiterhin großdimensionierte Einzelprojekte um den infrastrukturell mittlerweile gut

ausgestatteten, jedoch noch nicht vollständig verbauten Zentrumsbereich.<sup>14</sup> Das Donauzentrum und das daran anschließende Cineplex, die Bundesschule Bernoullistraße, die internationale Schule an der Straße für Menschenrechte, die Albert-Schulz-Eishalle, die Berufsschule für Gartenbau und Floristik oder der Bundesländerhof sind nur ein paar der Beispiele für diese Art der baulichen Transformation. In den 2000ern setzt sich diese Entwicklung mit neuen Wohnformen in der Tokiostraße, Dückegasse oder Meissauergasse fort.

Dabei formuliert das Leitprogramm Donaustadt-West an sich 1998 ein konkretes räumliches Leitbild und Entwicklungskonzept zur konzentrierten Stadtentwicklung für den gesamten Bereich zwischen Kaisermühlen und Großfeldsiedlung (vgl. MA 18 1998b, 1998d). Die Idee der Institutionalisierung einer planerischen Zwischenebene zu Stadtentwicklungs- und Flächenwidmungsplanung scheitert jedoch an den verwaltungsinternen Umstrukturierungen derselben Zeit.<sup>15</sup> So bleibt das Leitprogramm relativ wirkungslos, wie sich am Vergleich der realen Nutzungen zwischen 1997 und 2005 zeigt (vgl. Abb. 30). Einzig der späte Ausbau der B3 (2004) und die Verlängerung der U1 bis Leopoldau (2006)<sup>16</sup> erfüllen die Zielsetzungen.

## WER MACHT DAS ZENTRUM? KAGRAN ZWISCHEN ÖFFENTLICH & PRIVAT

Auch in jüngerer Zeit ist die Stadtplanung durchaus bemüht dem hohen Anspruch der eigenen Leitbilder der Vergangenheit hinsichtlich urbaner Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität in Kagran gerecht zu werden<sup>17</sup>. Wesentlicher Motor für die lokale Planung der 2000er-Jahre ist jedoch das weiterhin expandierende Donauzentrum. Der mittlerweile realisierte Ausbau im Bereich Wagramer Straße/Winzingerodestraße ist ausschlaggebend für die Änderungen im Flächenwidmungsplan (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2001b). Nicht die Stadtplanung bestimmt hier also in erster Linie die notwendige bauliche Transformation des Stadtraums. Vielmehr wird das Einkaufszentrum selbst zum Initiator des städtebaulichen Wandels. Dass dies ungeachtet bekannter fachplanerischer Kritik möglich ist, verweist einmal mehr auf die

<sup>14</sup> Das Leitprogramm Donaustadt West 1998 verweist auf Kagran als besonders geeigneten Wohnstandort mit großen Freiflächen und hoher Verkehrsgunst (vgl. MA 18 1998b, 1998d).

<sup>15</sup> Die Agenden der Stadtteilplanung wandern von der MA18 in die MA21 und unterstehen damit nicht mehr jenen, die die übergeordneten Konzepte entwickeln (vgl. Fachgespräch anonym 2017).

<sup>16</sup> Letztere ist allerdings schon ein stadtplanerischer Wunsch der 1980er-Jahre.

<sup>17</sup> Gerade aktuelle Projekte zeigen, wie immer wieder neue Versuche unternommen werden, die urbanen Qualitäten des Zentrums Kagran zu verbessern. Beispiele hierfür sind das Wohnbauprojekt Kagraner Idylle, das Forum Donaustadt oder der Kirschblütenpark als zentrale Grünfläche zur Aufwertung des öffentlichen Raums.

Schwierigkeit der Durchsetzung unverbindlicher Entwicklungskonzepte und ihrer Unschärfe hinsichtlich ortsspezifischer Fragestellungen. Hier wären die zuvor angesprochenen, jedoch leider nie fortgeführten Leitprogramme eine potentiell relevante Zwischenebene zur Regulation derartiger Partikularinteressen.

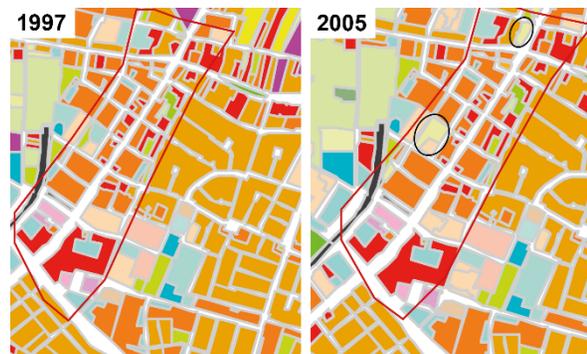


Abb. 30. Vergleich der Realnutzungskartierung 1997 und 2005 Zentrum Kagran

Und zwei weitere Aspekte werden mit der Flächenwidmungsplanänderung und baulichen Realisierung der Wachstumsbestrebungen des EKZ deutlich: Erstens, dass wirtschaftliche Gründe gegenüber jedem fachlich fundierten Zweifel erhaben sind und somit ein Projekt legitimieren, das mit den gerade in Kagran dringend nötigen Ansprüchen an urbane Qualität – Kleinteiligkeit, Durchmischung, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – unvereinbar ist. Zweitens, dass individuelle, interessensgeleitete Nutzungs- und Widmungsansprüche trotz weitreichender Auswirkungen auf den Stadtteil eine verhältnismäßig rasche Umsetzung erfahren können, während am gleichen Ort situierte Projekte der öffentlichen Hand wegen ihres umfassenden Planungsanspruchs in langwierigen und teils kontroversen Planungsprozessen münden, die mehr als eine Dekade bis zu ihrer (dann auch nur teilweisen) Verwirklichung brauchen.<sup>18</sup> Es mutet entsprechend befremdlich an, dass für übergeordnete Entwicklungsplanung und Flächenwidmung geradezu doppelte Standards herrschen – kommunikative Aushandlung und transparenter Wettbewerb auf der einen, investor\*innenfreundliches Laissez-faire auf der anderen Seite.

Die 2017 erfolgte Festlegung einer Schutzzone im Bereich des Kagraner Platzes und in der Eugen-Bohrmann-Gasse (vgl. Stadt Wien 2018g) ist der letzte Versuch, derartige Entwicklungen zumindest theoretisch zu beschränken. Praktisch ist eine Veränderung der Stadtgestalt aber dennoch möglich, wenn auch mit

<sup>18</sup> Die Aussage spielt auf den 2008 von Wirtschaftsagentur, Wiener Linien und Stadtentwicklung Wien ausgeschriebenen Wettbewerb Zentrum Kagran an, der 2018 im gerade in Entstehung befindlichen „Forum Donaustadt“ mündet (vgl. Stadt Wien 2018f).

etwas strengeren Auflagen. Der Lerneffekt für Projekte wie das Implementation Lab – Neues Zentrum Kagran ist hingegen eine Unterteilung in vier Projektgebiete mit dem Ziel, die Umsetzung kleinräumiger Interventionen zu erleichtern. Interessant ist, dass die Bestrebungen Kagran zu einem kulturellen Zentrum zu entwickeln, darin auch noch erhalten geblieben sind. So sieht auch das Implementation Lab eine derartige Nutzung für den Schrödingerplatz nach Abtragung des alten Bezirksamts vor (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2010). Realisiert sind bislang jedoch nur eine Bücherei und eine VHS.

Zumindest die tangentielle Verkehrsverbindung durch die Straßenbahnlinien 25 zwischen Aspern und Floridsdorf (2012) und 26 von Kagraner Platz bis Hausfeldstraße (2013) kann als erfolgreiche Umsetzung der stadtplanerisch schon lange eingeforderten Erschließung durch Querverbindungen im ÖV erachtet werden, zeigt jedoch wiederum, was bereits mit Blick auf Wiens Planungsgeschichte deutlich geworden ist: Dass ein faktisch nachweisbares (gegenüber einem „nur“ prognostizierten) Bevölkerungswachstum *conditio sine qua non* für die Umsetzung vieler infrastruktureller Maßnahmen ist und eine übergeordnete Planung entsprechend oft zur Auffangplanung degradiert wird, weil sie trotz vorausschauender Entwicklungsüberlegungen immer erst dann den Anspruch auf Umsetzung hat, wenn sie bereits virulente Entwicklungsherausforderungen hinterherhellen muss.

## DAS DONAUZENTRUM ALS REPRÄSENTATION DER URBANEN METAMORPHOLOGIE KAGRANS

Besonders die 70er-Jahre sind prägend für die Transformation des städtischen Raums in Kagran (vgl. Abb. 31). Die Infrastrukturentwicklung eilt der Entstehung konkreter räumlicher Leitbilder voraus und beeinflusst damit die nächsten Jahrzehnte des Planungsdiskurses entscheidend. Das Donauzentrum ist kennzeichnend für diesen Prozess. Zwar lässt sich der Bau Mitte der 70er durch die schlechte Ausstattung Kagrans und der Randbereiche der Donaustadt erklären. Auch passt die Errichtung eines Einkaufszentrums in das sozioökonomische Bild eines zu jener Zeit beginnenden Konsumismus. Aus planerischer Sicht ist das Projekt wegen der unzureichenden Verkehrserschließung und seiner Abgrenzung vom öffentlichen Stadtraum aber schon damals nur schwer nachvollziehbar. Der U-Bahn Ausbau orientiert sich letztlich auch an der (durch das Donauzentrum mitgetragenen) gestiegenen zentralörtlichen Bedeutung des Kagraner Zentrums. Sieht das Verkehrskonzept 1970 noch statt der Station Alte Donau die Station Erzherzog-Karl-Straße und statt der zwei Stationen Kagran und Kagraner Platz nur eine Station Kagraner Zentrum vor, scheint es bei der Umsetzung letztlich eher auf die nachträgliche Erschließung des schon gebauten Stadtteils abzielen. Hier muss also von einer für Wien atypischen Planungslogik die Rede sein: „Zuerst zentrale Einrichtung, dann Gewährleistung der verkehrli-

chen Erreichbarkeit“, entspricht spätestens ab den 1980ern nicht mehr der eingeforderten Abfolge für eine geordnete Stadtentwicklung, verdeutlicht damit jedoch auch den Bruch, der in den 70er-Jahren in der Wiener Planungskultur geschieht und dass das Donauzentrum daran womöglich nicht ganz unbeteiligt ist.

Schwierig gestaltet sich seither auch die Öffnung des Donauzentrums zum Stadtraum, da bauliche Änderungen im Nachhinein nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand umzusetzen sind. Die Konsequenz ist eine Verlagerung des öffentlichen Stadtraums in den bestenfalls halböffentlichen Raum des Einkaufszentrums. So führen etwa die Wege zum Amtshaus durch das EKZ. Planerische Zielsetzungen der 70er und 80er bezüglich verstärkter stadträumlicher Integration werden aufgrund der stets unterschätzten zentralörtlichen Bedeutung Kagrans und durch die konsequente Erweiterung der Geschäftsfläche durch Zubauten 1980, 1982 und 1990 (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018e) ignoriert, der Monolith Donauzentrum damit im wahrsten Sinne des Wortes einzementiert. Durch das politische Naheverhältnis des Einkaufszentrumsbetreibers, das auch nach mehrmaligem Verkauf weiterbesteht, können die Planungsüberlegungen den Vorstellungen des Betreibers angepasst werden. Dass hier eine nach modernen Zielsetzungen operierende, vorausschauende Stadtteilplanung ad absurdum geführt wird, ist offensichtlich.

Demgegenüber steht eine intensive stadtplanerische Bemühung ab den 80ern mit einer Vielzahl an Wettbewerbsprojekten auf die desintegrierte räumliche Entwicklung zu reagieren. Kagran wird zum regelrechten Experimentierfeld gewagter Architekturentwürfe und Städtebaukonzepte. Die meisten Projekte scheitern jedoch, weil in einer vorsichtiger werdenden Stadtentwicklungspolitik die Skepsis gegenüber Großprojekten wächst. Die Konsequenz ist, dass im politischen Prozess umfassende Stadtteilplanung und Objektentwicklung zumeist voneinander separiert werden und letztlich erst recht eine Reihe an eben nicht konzertierten Einzelprojekten vor Ort entsteht. Wettbewerbs- und Masterplanungen sind somit unzureichend in die übergeordneten Entwicklungsvorstellungen eingebettet. Demzufolge versucht gerade die Planung der letzten Jahre durch das Anschieben konkreter Entwicklungsprojekte mühsam ein urbanes Image und qualitätsvollen öffentlichen Raum zu erzeugen. Es wird jedoch der Anschein erweckt, dass der hohelichten Planung hier eher die Aufgabe des Aufräumens einer großteils politisch instrumentalisierten Bodenpolitik zukommt. Letztere hat über Jahre eine interessensgeleitete Stadtentwicklung im Kagraner Zentrumsbereich ermöglicht, mit der zwar ein verdichteter, jedoch wenig städtisch anmutender Bezirksteil gewachsen ist, den es nun zur funktionierenden Stadt zu entwickeln gilt. Ob mit oben genannten Projekten die Integration des Mosaiks an Einzelprojekten rund um das Kagraner Zentrum gelingen kann, bleibt abzuwarten.

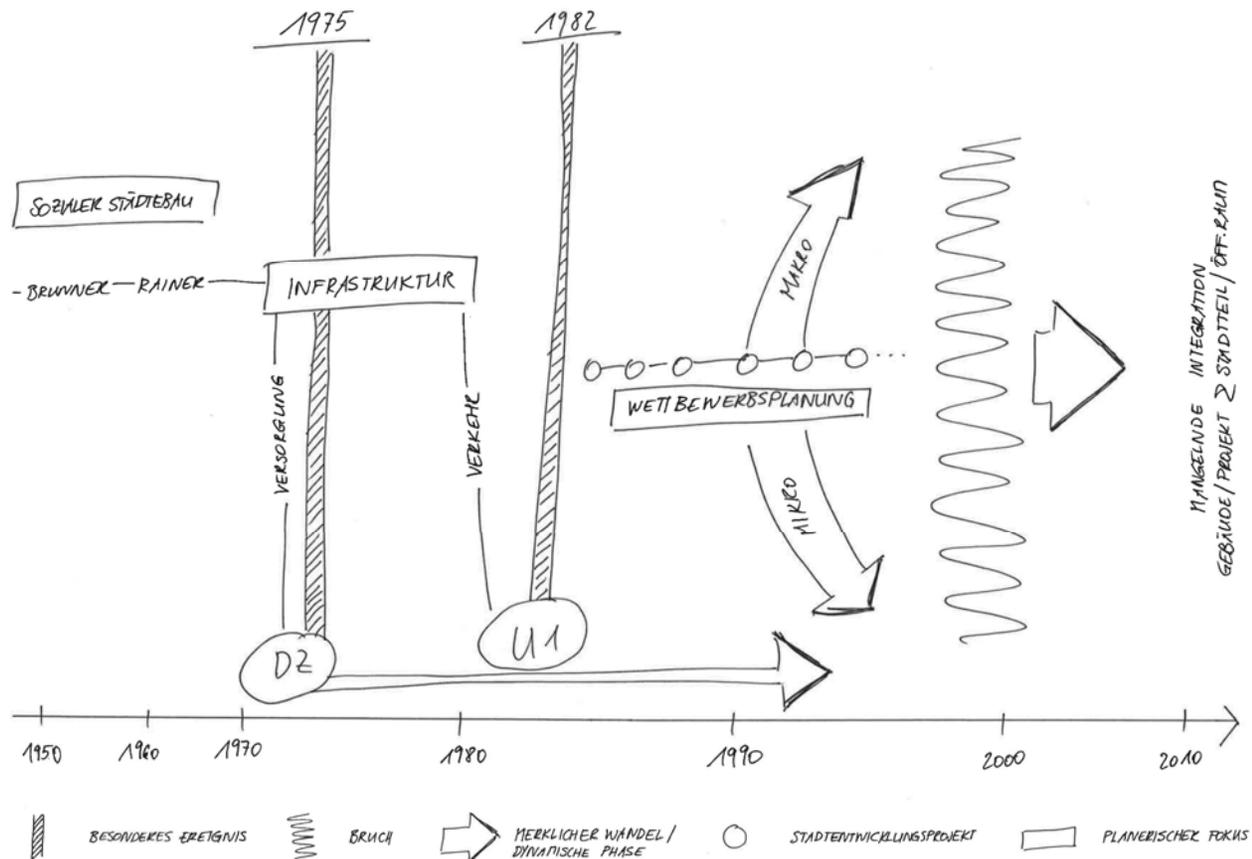


Abb. 31: Skizze der Kagraner Metamorphologie

# WIRTSCHAFTSSTANDORT FLORIDSDORF

Der Bereich um den Floridsdorfer Spitz, von dem aus Brünner und Prager Straße Richtung nördlicher Stadtrand ausstrahlen und die Floridsdorfer Hauptstraße über die Donau führt, ist nicht nur Standort des Magistratischen Bezirksamts, sondern Kern des historisch gewachsenen Stadtteilzentrums des 21. Bezirks, das zum zweiten Fallbeispiel der interpretativen Analyse wird.<sup>19</sup> Dichte, gründerzeitliche Blockrandbebauung rund um den Spitz wechselt sich mit großformatigen Baukörpern und Gewerbeflächen entlang der S-Bahn Trasse und der Donaukanal Straße ab. Strukturell und funktional prägend sind auch die Verkehrsbänder der hochrangigen IV- und ÖV-Erschließung – neben den oben genannten drei Hauptstraßenverbindungen vor allem die Anschlussstelle zur A22, die U- und S-Bahn-Trasse, sowie der Bahnhof Floridsdorf. Entsprechend kommt dem Gebiet eine hohe zentralörtliche Bedeutung im und über den Bezirk hinaus zu.

Die lange Geschichte des Stadtteils als Industrie- und Gewerbestandort, als Wohnbezirk der Arbeiterklasse und der Gleichschritt baulicher und ökonomischer Transformation sind bezeichnend für das Untersuchungsgebiet und werden entsprechend in Folge thematisiert. Den Anfang müssen jedoch die ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts machen, die zentrale Vorbedingung für die Metamorphologie Floridsdorfs sind und deshalb den Auftakt der historischen Erzählung machen. So ist Floridsdorf zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein gut ausgestattetes Wiener Industriezentrum mit Eisenbahnanschluss, das sich durch ein hohes Arbeitsplatzangebot und gewachsene städtische Wohnquartiere mit entsprechender Infrastrukturausstattung auszeichnet (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018f). Das Wohnbauprogramm des Kommunalen Sozialismus der Zwischenkriegszeit lässt eine Vielzahl an Wohnobjekten entstehen, von denen einige jetzt noch vom dynamischen Wachstum früherer Tage zeugen.<sup>20</sup> Die Leiden des Zweiten Weltkriegs manifestieren sich jedoch besonders im strategisch wichtigen industriellen Produktionszentrum durch ein hohes Ausmaß an Zerstörung. Entsprechend intensiv sind die Wiederaufbau- und Neubaubemühungen der Stadt vor Ort nach 1945.<sup>21</sup> Sie bedingen einen vielschichtigen Wandlungsprozess, der in den 1960ern besonders an Fahrt aufnimmt.

<sup>19</sup> Das Untersuchungsgebiet ist im Süden mit der Jedleseer Straße, im Osten durch die S-Bahn Trasse, im Norden mit der B229 Shuttleworthstraße und im Westen durch die Donaukanal Straße abgegrenzt.

<sup>20</sup> Als bedeutendes Beispiel sei hier der Schlingerhof mit direkt angrenzendem Marktgebiet, erbaut 1924-1925 auf den Gründen des ehemaligen Gaswerks Floridsdorf, genannt.

<sup>21</sup> Der Bau von über 2.000 Wohnungen im Bezirk in den Jahren 1960-64 ist deutlichstes Zeugnis des dringenden Wohnraumbedarfs im Wiener Nordosten – auch nach dem Ende des Wiederaufbaus (vgl. Ebner 2008).

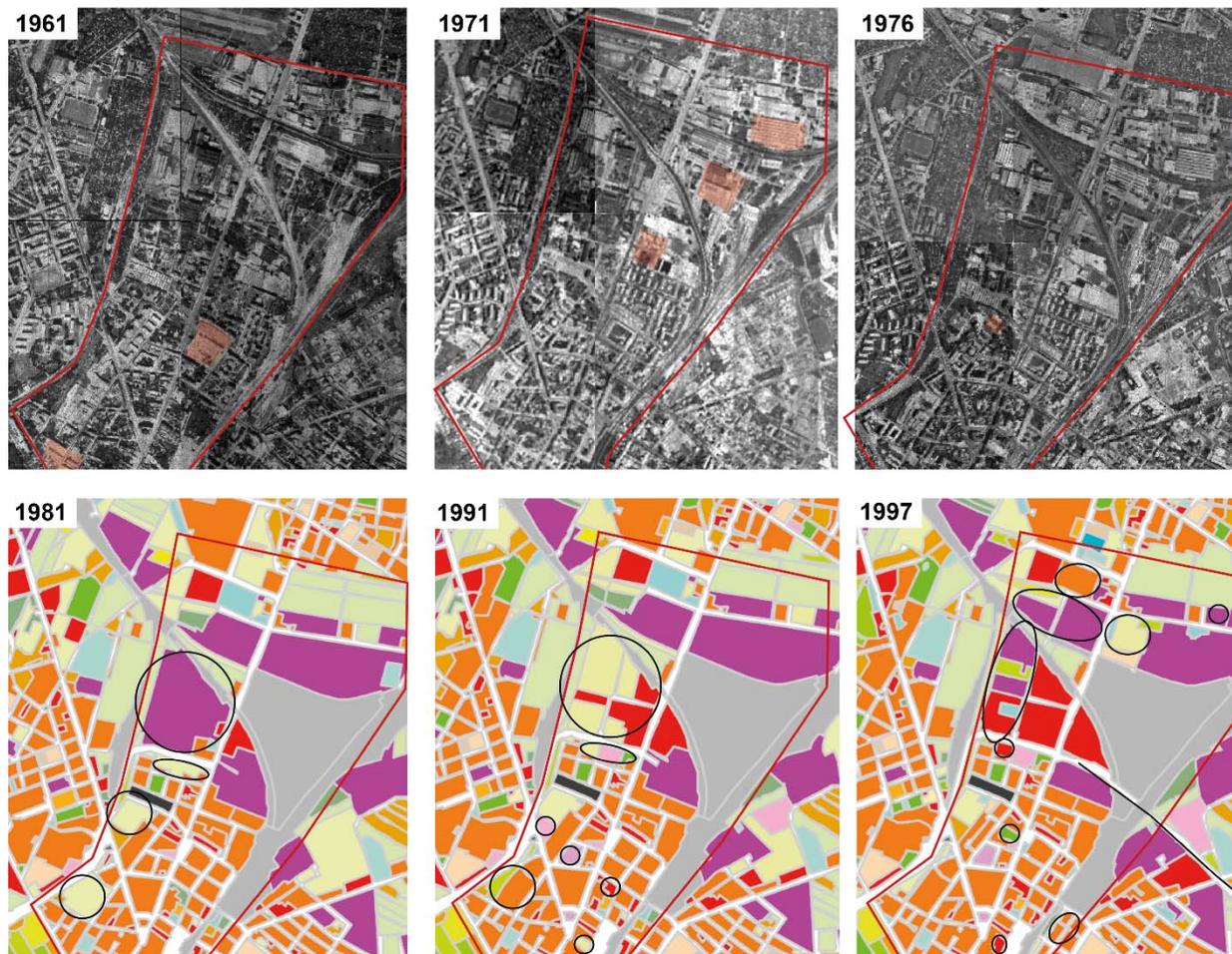


Abb. 32: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) des Zentrums Floridsdorf

## ≡ DIE 60ER: FLORIDSDORF NEU- ODER UMBAUEN?

Die Entwicklung der Sozialinfrastruktur, darunter das Floridsdorfer Krankenhaus und das 1964-67 errichtete Floridsdorfer Bad, sind ab den 60ern prägend für den lokalen Entwicklungspfad. Nach dem Grundstückserwerb durch die Stadt Wien 1963 wird etwa am Standort des ehemaligen Floridsdorfer Arbeiterheims das Haus der Begegnung eröffnet (1968), in dem seither die VHS Floridsdorf, eine Jugendzentrale und eine Musikschule Dauermieter\*innen sind (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018g). Auch der Floridsdorfer Markt (Schlingermarkt) ist zum damaligen Zeitpunkt noch wichtiger sozialer Treffpunkt im Gebiet (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018). Darüber hinaus locken das Prisma Kino in der Brünner Straße, das Gloria Kino in der Prager Straße oder die Arbeiterheim

Lichtspiele in der Angerer Straße in den 60er-Jahren nicht nur Bezirksbewohner\*innen an (vgl. Fachgespräch P.Eigner 2017). Wegen des anhaltenden Bevölkerungswachstums ist der Angebotsumfang jedoch bald ungenügend. Daraus ergibt sich ein fortwährendes Ausstattungsdefizit, das für die Floridsdorfer Transformation bis heute prägend ist. Zur selben Zeit wird – trotz oder gerade wegen der Einstellung der Nordwestbahn 1960 – der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur großgeschrieben. Nach Umbau der Nordwestbahntrasse und -brücke wird 1961 der Schnellbahnbetrieb zwischen Floridsdorf und Hauptzollamt aufgenommen, gefolgt von der Verlängerung nach Gänserndorf und Meidling im nächsten Jahr. 1964 wird der anstelle der Nordwestbahn errichtete Straßenzug gemeinsam mit der Nordbrücke für den Verkehr freigegeben. '65 erfolgt die Fertigstellung des Bahnhofs Florids-

dorf, womit ein neuer zentraler Bereich im Bezirkszentrum entsteht (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1999a).

Die hohen baulichen Dichten sind zu dieser Zeit noch stark auf die zentrumsnahen Bereiche der Prager und Brünner Straße konzentriert, die zentralen Einrichtungen von Floridsdorf teilweise weiter nördlich verortet als die wenigen heute verbliebenen im Zentrum Am Spitz-Jonasplatz (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018). Entlang der Bahntrassen im Westen und Norden hingegen liegen die weitläufigen Industrie- und Gewerbegebiete. Das ändert sich mit der bald einsetzenden De-Industrialisierung dramatisch. So verschleiern die umfassenden Maßnahmen im Wohnungsbau vorerst noch die fortschreitende Schließung großer Fabriken und den Verlust an Betriebsstätten und Arbeitsplätzen. Lange Zeit noch werden die vorhandenen Fabriksgebäude etwa durch andere Branchen weitergenutzt und erst Jahre später baulich umstrukturiert, weshalb die bauliche Transformation im Vergleich zur Veränderung der Nutzungsstruktur hier einen verzögerten Verlauf aufweist (vgl. ebd.).

Die Planung derselben Zeit scheint diesen Umstand jedoch nicht aufzugreifen. So ist zwar die Bedeutung Floridsdorfs als Zentrum unbestritten, jedoch wird primär auf die gute verkehrliche Anbindung und Flächenverfügbarkeit zur Umsetzung intendierter Entmischungskonzepte verwiesen (vgl. Rainer 1961). Das ist sinnbildlich für die Stadtplanung der Zeit, die sich fernab jeder Einmischung in stadtökonomische Fragen wie Betriebsflächen- und Arbeitsstättenentwicklung vorrangig als ordnende Instanz im Wohnbau und Verkehr versteht (vgl. Fachgespräch A.Weigl 2018). So hinken die Konzepte dem beobachtbaren baulichen Wandel auch hinterher, weil sie die ökonomische Realität eines massiven strukturellen Umbruchs lange Zeit verkennen. In der baulichen Struktur des Floridsdorfer Zentrums wird die wirtschaftliche Transformation jedoch spätestens in den 1970ern erkennbar – etwa in der Umstrukturierung der Industriegebiete nahe der Bahntrassen, wie der Luftbildvergleich zeigt (vgl. Abb. 32, oben).

In den 1970ern verlagern sich die umfangreichen kommunalen Wohnbautätigkeiten zunehmend in die Wiener Randbereiche – nicht zuletzt als aktives Gegenangebot der Stadt an eine sich zunehmend suburbanisierende Bevölkerung. Entsprechend wird auch der Fokus der Entwicklung neuer Sozialinfrastruktur in die Erweiterungsgebiete verlegt. So werden Schulen im Bereich der Großfeldsiedlung, Stammersdorf und Strebersdorf, sowie entlang des heutigen Marchfeldkanals errichtet (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1972). Der Hintergrund ist aber vorrangig ökonomischer Natur: Nachdem Bauland in Stadtrandlage nicht nur kostengünstiger, sondern in der notwendigen Dimension auch einfacher zu erwerben ist, werden die Neubauten in Randlagen errichtet (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018).

## ≡ MOBILITÄT ALS LEITIDEE: VERKEHRSPROJEKTE DER 70ER

Ganz entscheidend für die bauliche Transformation des Floridsdorfer Zentrumsbereichs ist auch die Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971. Diese hat die Übernahme wesentlicher Teile des bestehenden und des künftig zu errichtenden Straßennetzes von Wien durch den Bund zur Folge. Insbesondere im Raum Floridsdorf sollte damit ein massiver Ausbau der Bundesstraßen erfolgen (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1989). Zwar wird die Stadt Wien damit finanziell entlastet und den anderen Bundesländern gleichgestellt (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1972). Dass sie damit zugleich einen wichtigen Aspekt ihrer Planungshoheit für den Wiener Nordosten verliert, wird erst noch im Zuge großer Straßeninfrastrukturprojekte deutlich werden.

In den 70er-Jahren werden im Zuge der Erarbeitung des Verkehrskonzepts auch Überlegungen zur Verlängerung der U6 bis nach Floridsdorf und darüber hinaus angestellt. Die Trassenführung wird damals noch über die Traisengasse, Floridsdorfer Spitz, Prager Straße und im Raum des Jedleseer Bahnhofs nach Nordosten abzweigend Richtung Stammersdorf angedacht (vgl. MA 18 1970). Die U-Bahn Euphorie der 70er beflügelt die Planung zu utopischen Konzepten, die allerdings aufgrund der hohen Kosten und dem Vorrang der südlichen Stadtteile erst viel später und in anderer Form ihre Umsetzung finden. Entsprechend erfolgt Ende der 1970er vorerst der Neubau der im Krieg zerstörten Floridsdorfer Brücke, der beiden Donauseiten verbindet – wenn auch ohne U-Bahn. Doch Floridsdorf wird wegen der S-Bahn als verkehrstechnisch gut erschlossen erachtet, weshalb die U-Bahnplanungen von geringer Priorität sind. Zwei Trassenvarianten zur U6-Verlängerung werden vorgeschlagen, eine bis zur Traisengasse im 20. Bezirk, die andere über die Floridsdorfer Brücke mit noch unbekannter Endhaltestelle (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1980). Die Überwindung die U-Bahn über die Donau zu führen ist allerdings weiterhin groß – nicht zuletzt, da die Alternative rechts der Donau einen Umsteigeknoten mit der S-Bahn zu schaffen, als mittelfristig realistischer erachtet wird (vgl. Fachgespräch anonym 2018). Die schließlich realisierte Variante über die Nordbahnbrücke und entlang der S-Bahn-Trasse ist nicht zuletzt in der Beantwortung der Kostenfrage begründet.

## ≡ ENTMISCHUNG DURCH TERTIÄRSIERUNG

Anfang der 1980er ist das Zentrum Floridsdorf weitgehend Wohnmischgebiet. Betrieblich genutzte Flächen werden aber zunehmend umstrukturiert. Die heutigen Handels-, Industrie- und Gewerbeflächen und Wohnbauprojekte im Bereich Katsushikastrasse/Bahnsteggasse, Peitlgasse/Donaukanal Straße und Donaukanalstraße/Frömmigasse sind ausgewählte Beispiele hierfür. Bedeutendster Auslöser der weitreichenden Transformation ist jedoch das 1988 errichtete Shopping-Center Nord (vgl. Abb. 32, unten). Auf dem Areal der schon lange geschlossenen Lokomotiv-

fabrik, der Österreichischen Automobilfabrik, der Glühlampenfabrik, der AEG und weiterer Fabriken entstehen nun neue Betriebsstätten, die im sich ökonomisch transformierenden Wien der 80er eine gewisse politische Euphorie erlauben. Nicht nur Arbeitsplätze werden damit im Wiener Norden geschaffen. Die Erhöhung der Versorgungsqualität mit einer „modernen“ (i.e. amerikanisch anmutenden) Mall ist ein symbolischer Erfolg. Dass es dafür zwei Jahrzehnte braucht, liegt jedoch nicht nur an einer die ökonomischen Umstände lange Zeit ausblendenden Planung. Auch die schwierigen Eigentumsverhältnisse bedingen den langwierigen Umnutzungsprozess. So befinden sich große Teile der angesprochenen Flächen in den 80ern noch im Besitz der ÖBB oder der ehemaligen Fabrikseigner (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1998). Das macht eine geordnete Stadtteilentwicklung aktuell schwierig und mündet in der kaum konzertierten Entstehung von Einzelprojekten im Bereich Handel, Gewerbe und Wohnbau, zugleich jedoch in einer baulich-räumlichen Entmischung, die durch den flächenintensiven Nutzungsanspruch des Handels und einen von Kaufkraftströmen getriebenen Agglomerationseffekt mitbedingt ist.

Trotz, oder gerade wegen dieser Umstände entsteht 1989 der erste Bezirksentwicklungsplan für Floridsdorf, der eine geordnete Stadtteilentwicklung ermöglichen soll. Seit 1979 ist die Erstellung von Bezirksentwicklungsplänen in der Geschäftseinteilung des Magistrats verankert, der 1989 erarbeitete Plan für Floridsdorf allerdings der erste seiner Art (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1989). Erstmals wird auch die Bevölkerung intensiv durch Postwurfsendungen, Ausstellungen und Diskussionsveranstaltungen zur Mitwirkung eingeladen (vgl. Ebner 2008). Inhaltlich brisant: Obwohl Kagran bereits ein wichtiges Zentrum für den Nordosten Wiens darstellt, soll Floridsdorf das Hauptzentrum für beide Bezirke links der Donau werden (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1989). Die Schwierigkeit liegt jedoch in den bereits etablierten baulichen Strukturen, die nur wenig Spielraum für Veränderung bieten. So ist das Gros verfügbarer Flächen im Wohnbau ausgenutzt. Stattdessen werden etwa für Schloßhofer Straße und den Bereich westliche Donaufelder Straße Stadterneuerungsmaßnahmen angedacht.

Im Gegensatz zum weit weniger determinierten Kagran, wo die Planungsüberlegungen entsprechend vielfältig und umfangreich ausfallen, beschränken sich die Planungswünsche für Floridsdorf daher auf fünf große Projekte, von denen nur zwei das Zentrum Floridsdorf direkt betreffen: die Verlängerung der U6 und der Bau der Bundesstraße B3 (vgl. Ebner 2008). Es zeigt sich darin jedoch gut, warum eine rein über die administrative Bezirksgrenze zugeordnete Planungskompetenz in Wien zahnlos bleibt: weil sie kaum mit den überörtlichen Effekten bezirksplanerischer Maßnahmen vereinbar scheint.

## ≡ DAS FLORIDSDORFER ZENTRUM ALS PLANUNGSPOLITISCHER PROZESS

Auch deutlich wird die Unentschlossenheit bezüglich der Floridsdorfer Zentrumsentwicklung. So pendelt der Schwerpunkt immer wieder zwischen dem Floridsdorfer Markt, Floridsdorfer Spitz und Kinzerplatz östlich der Bahntrasse. Der Grund liegt in der Komplexität des vor- und nachgelagerten politischen Aushandlungsprozesses, der sich der Logik des idealtypischen Stadtplanungsprozesses nicht unterordnen will. Entsprechend haben in der Folge verschiedene Faktoren Einfluss auf die Veränderung des Zentralbereichs. Zur Etablierung hochrangiger betrieblicher Nutzungen bieten sich insbesondere die ehemaligen SGP- und ÖAF-Gründe wegen ihrer hohen Lagegunst und infrastrukturellen Voraussetzungen an. Allerdings schränken das dazwischenliegende Kleingartengebiet und die damit einhergehenden Emissionsauflagen die geplante Entwicklung von Betriebsstätte im produzierenden Gewerbe stark ein und erzwingen die Ansiedlung von anderen, nämlich Handelsbetrieben, die generell als mit dem Umfeld verträglicher gelten. Damit kommt es nicht zu einem ersten Schritt in Richtung einer (aktuell wieder vielfach diskutierten) Re-Industrialisierung Floridsdorfs, sondern zur allorts verbreiteten Entstehung großflächiger und strukturell dominanter Fachmarktzentren. Im Vergleich der Luftbilder aus 1989 und 2016 wird der bauliche Wandel in diesem Gebiet sehr deutlich (vgl. Abb. 33). Der südliche Teil wird schon seit den 1990ern vom Shopping-Center Nord (SCN), diversen Möbelhäusern, einem Chemiewerk und verschiedenen Dienstleistungseinrichtungen genutzt. Südlich des Gebiets siedelt sich das Hauptpostamt an.



Abb. 33: Entwicklung der SGP- und ÖAF-Gründe im Vergleich der Jahre 1989 und 2016

Von der ebenfalls zur Diskussion stehenden Option einer Hochhausentwicklung in der Peitlgasse wird in den 80ern hingegen noch Abstand genommen. Weder der Bedarf, noch die symbolische Bedeutung hinsichtlich Image und Identifikation sind zum damaligen Zeitpunkt für die Floridsdorfer Bezirksentwicklung erkennbar. Ein anderes Bild zeichnen hierzu die 1990er, als die

investorengetriebene Hochhausentwicklung u.a. mit dem Florido-Tower, einem ursprünglich als Hotel geplanten, aufgrund mangelnder Nachfrage aber letztlich als Bürohochhaus realisiertem Projekt, auch im 21. Bezirk landet (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018). Der lange leerstehende Turm ist wie das Kagraner Donauzentrum Zeichen einer neuen Akteurs- und Interessensvielfalt in der Wiener Planung nach '89, in der die Eigentümer\*innen und das flexible Investitionskapital die bauliche Transformation ganzer Stadtteile wesentlich mitbestimmen. Das bedeutet auch eine erneute Erschwernis für übergeordnete planerische Zentrumsfestlegungen in Floridsdorf, wenn diese durch Verkehrsaufkommen erzeugende betriebliche Nutzungen oder imageträchtige Landmarks bereits vorweggenommen sind.

Insbesondere die U-Bahnplanung wird in Floridsdorf – wie auch andernorts in Wien – in den 1990ern zum Treiber der Stadtentwicklung. Rund um die künftigen Stationen beginnt eine nicht zu leugnende Transformation durch die sich wechselseitig verstärkenden Interessen der Planung für eine gute Anbindung noch zu entwickelnder Gebiete und der Eigentümer\*innen und Investor\*innen für Widmungsgewinne und Renditen durch ebendiese Aufschließung und Entwicklungsschübe. Schon in der Realnutzungskartierung aus dem Jahr 1991 kann man etwa die Nutzungsveränderung rund um den Frans-Jonas-Platz sehen, die im Jahr 1997 durch die U-Bahn-Verlängerung von '96 noch deutlicher zutage tritt (vgl. Abb. 32, unten). Die Bebauung entlang des Franz-Jonas-Platzes – bisher Wohnmischgebiet – wird mehr und mehr von Handel und Gewerbe unterbrochen. Auch eine Bildungseinrichtung zwischen Leopold-Ferstl-Gasse und Franz-Jonas-Platz muss einem Wohnmischgebiet weichen, in dem heute die Bezirksservicestelle der Wiener Gebietskrankenkassa untergebracht ist. Obwohl die Transformation im konkreten Fall durch die Festlegung von Freihalteflächen – etwa für eine Fußgängerebene – durch die Stadtentwicklung sorgsam vorbereitet wird, obsiegen in der Umsetzung Partikularinteressen der Anrainer\*innen und der Bezirkspolitik. Bestes Beispiel dafür ist der Bau eines Parkhauses an der Schöpfleuthnergasse, das mit dem Ruf nach Stellplätzen und Geschäftsumsätzen legitimiert wird (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1989) – obwohl der Anschluss an das U-Bahnnetz mit begleitendem Entwicklungskonzept fachlich betrachtet konkurrenzlos erscheint (vgl. Fachgespräch anonym 2018). Die Zentrumsentwicklung Floridsdorfs wird damit einmal mehr zum politischen Prozess, in dem die übergeordnete Fachplanung der Verwaltung nur einer von vielen stadtentwicklungspolitischen Akteuren ist, der sich mit seiner Vision nicht durchsetzt.

## ≡ TRANSFORMATION ZWISCHEN FACHPLANUNG & POLITIK

Einen faktischen Einschnitt in die stadträumliche Struktur bedeutet auch der Bau der B3 Donaustraße, die die Zufahrtsstraße zu den Industriearealen westlich der Bahn mit den östlichen Teilen und in

weiterer Folge mit dem Donauefeld und Kagran verbindet. Sie durchschneidet fortan den Zentrumsbereich Floridsdorf von West nach Ost (vgl. Abb. 34). Als Umfahrung zur Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs geplant, wird hier die morphologische Transformation der Zentrumsentwicklung Floridsdorfs durch die stetige Ausweitung des Flächenwachstums besonders deutlich, die in weiterer Folge zu noch großräumigeren Umfahrungen führt. Auch die Leitlinien für die Stadtentwicklung 1991 streben dies an (vgl. Rathauskorrespondenz 1991). Die dort geplante Umfahrung des Floridsdorfer Zentrums wird allerdings nie umgesetzt. Von ihr abhängig ist jedoch der Rückbau der Prager Straße (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1999b).

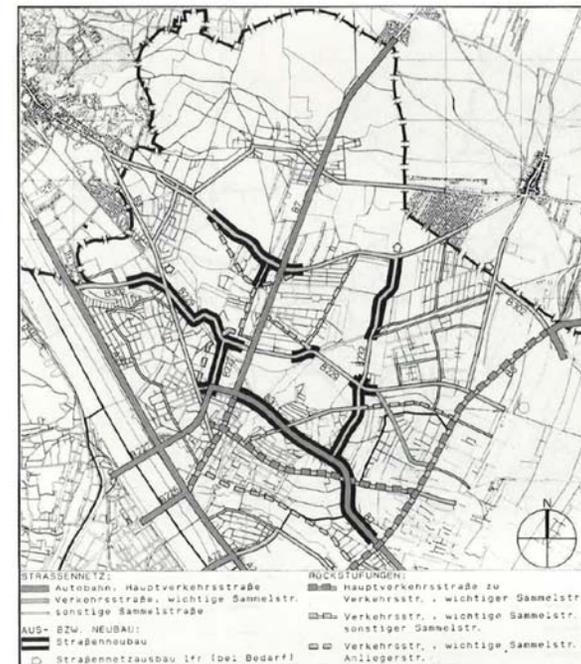


Abb. 34: Geplanter Straßenausbau

Die Verlängerung der U6 als hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel ist jedenfalls erste Priorität. Deshalb wird 1996 kurzerhand ein Vertrag mit dem Bund – das sogenannte „30-Milliarden-Schilling-Paket“ – geschlossen, das die Inbetriebnahme im Jahr 2000 gewährleisten und die Finanzierung von S-Bahn-Intervallverdichtung, U6-Verlängerung, Park&Ride-Anlagen und Grundfreimachungen für den Bau der B3 erlauben soll (vgl. MA 18 1998c). Die Exklusion der Planungsabteilung aus der Festschreibung von Vertragsinhalten deutet nicht nur auf mangelnde Anerkennung der fachlichen Überlegungen der Abteilung bezüglich der verkehrlichen Erschließung Floridsdorfs hin, sondern zeugt

einmal mehr davon, dass stadtentwicklungspolitisch wegweisende Entscheidungen oft ein Politikum sind, das die stadtplanerische Ratio und Entscheidungsmacht aussticht.

Als überaus persistente, d.h. auch im Sinne vorausschauender Stadtplanung einschränkende Entwicklungsbedingung erweisen sich die zahlreichen Kleingartensiedlungen der unmittelbaren Umgebung. Sie sind bezeichnend für die komplexen Eigentumsverhältnisse im Floridsdorfer Zentrumsbereich. Die umfangreichen Bahnhofs- und Gleisanlagen machen die ÖBB noch in den 1990ern zum größten Grundeigentümer, gefolgt von der Stadt Wien und der AEG (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1998). Lange Zeit dominiert die Haltung den Wiener Planungsdiskurs, die Kleingartenanlagen seien unbedingt zu erhalten, nach Möglichkeit nachverdichten und mit technischer Infrastruktur auszustatten. Jene Anlagen im Eigentum der ÖBB seien allerdings für umfassendere Stadtentwicklungsmaßnahmen ins Auge zu fassen, weshalb letztlich auch auf diesen Flächen die Verlängerung der Nordbrücke bis zur Shuttleworthstraße Platz finden kann. Obwohl es Bebauungsstudien zur Absiedlung der Kleingärten gibt, erweist sich eine weitergehende Absiedlung als nicht durchsetzbar (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018). Zu groß ist der politische Druck. Dementsprechend passiert die bauliche Transformation Floridsdorfs auch heute noch auf anderen Flächen, jedoch in unmittelbarer Nähe zu den Kleingärten. Diese wirken inmitten der verdichteten Stadt fast schon wie Fremdkörper. Jedenfalls stellen sie einen markanten Gegensatz zu Dichte, Kubatur und Nutzungsmischung aktueller Projekte dar und veranschaulichen damit die stadtentwicklungspolitische Wirkungsmacht der Eigentumsverhältnisse.

### ≡ ERNEUTE STADTEILWERDUNG: WOHNEN, GEWERBE UND INFRASTRUKTUR

Schon der STEP 94 greift das Floridsdorfer Zentrum rund um die neue U-Bahn-Endstelle explizit als Entwicklungsgebiet heraus, fordert Neugestaltung, vermehrtes Kulturangebot und verbesserte verkehrliche Bedingungen für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1994). Auch das Leitprogramm Floridsdorf 1998 nimmt das Thema auf (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1998d). Zum Zwecke der Aufwertung wird ein Wettbewerb zur Neunutzung des Sütteils des Platzes durchgeführt, der jedoch – wie schon erwähnt – wegen der bereits vollzogenen baulichen Transformation planerische Wunschvorstellung bleibt. Anfang der 2000er-Jahre wird nach langer Planung schließlich die Donaukanal Straße als Verbindung zur Shuttleworthstraße gebaut, das Gewerbegebiet entlang der Bahntrassen weiter umstrukturiert. Zu beobachten ist die kleinteiligere Strukturierung der Flächen nördlich der Bahntrasse, wo eine zusätzliche Erschließungsstraße gebaut wird (vgl. Abb. 35). Das fortschreitende Flächenwachstum des Shopping-Centers Nord lässt die Stadt-

planung in Folge rückwirkend tätig werden. Sie legt fest, dass dies das letzte Einkaufszentrum für die Grundversorgung bleiben solle. Stattdessen dürfen allerdings immer noch Fachmärkte errichtet werden, denen die Sicherung von räumlich funktionellen Nahebeziehungen zugeschrieben wird [sic!] (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2006). Dass dies nicht der Fall ist, beweisen nicht nur die Agglomerationen an Fachmarktzentren in Floridsdorf, sondern auch in vielen anderen Teilen der Stadt – insbesondere links der Donau. Diese stellen zunehmend ein gravierendes Stadtentwicklungsproblem dar – etwa als Verkehrserreger. So legt der Masterplan Verkehr 2003 fest, dass eine Widmung nur mehr unter der Voraussetzung einer Anbindung an den leistungsfähigen ÖV sowie in Abhängigkeit der untersuchten verkehrlichen Auswirkungen zustande kommen dürfe (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2003). Dass dies aber nichts an den schon vorhandenen, den Stadtraum zerklüftenden Gewerbegebieten ändern kann, ist offensichtlich. Stattdessen wird von der Planung im Zuge der Erarbeitung des STEP 05 eine Verlagerung auf Büroonutzung im verkehrsgünstig gelegenen Floridsdorf in Aussicht gestellt, was allerdings in Anbetracht des Wien-weiten Überangebots an Büroflächen und geringer Nachfrage wenig zielführend scheint (vgl. MA 18 2005).

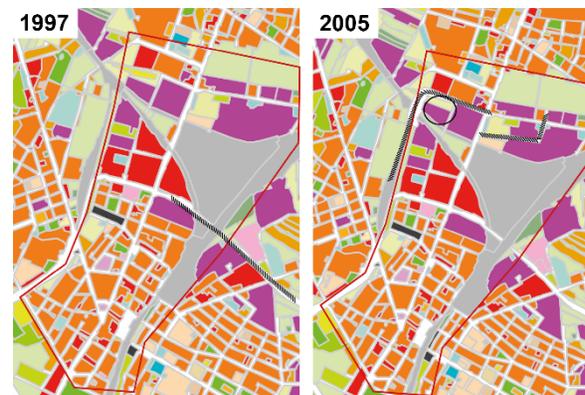


Abb. 35: Vergleich der Realnutzungskartierung 1997 und 2005 Zentrum Floridsdorf

Insgesamt ist die Umnutzung ehemaliger Industrieflächen im Gegensatz zu den 80ern und 90ern heute weniger von der Neunutzung durch Gewerbebetriebe geprägt als vom Wohnungsbau. Das Projekt „Floridsdorf“ etwa wird seit 2017 als neuer Stadtteil von den ÖBB Immobilien in unmittelbarer Nähe zum ÖBB Kleingartenverein Jedlesees errichtet. Die stark befahrenen Verkehrsachsen Prager und Brünner Straße sollen verstärkt in ein neues Licht gerückt und durch Wohnbauten mit vielfältiger Erdgeschoßnutzung neu positioniert werden. Ähnliches versucht die seit 2012 in Floridsdorf tätige Gebietsbetreuung, die sich vorrangig der Stärkung des Bezirkszentrums annimmt und dabei den Fokus auf

die Gestaltung des öffentlichen Raums legt (vgl. Stadt Wien 2018h). Zudem zeugen Projekte wie das seit 2006 in Planung und seit 2011 in Bau befindliche Krankenhaus Nord von der einwohnerbedingten, funktionalen und symbolischen Etablierung des Zentralraums als übergeordnet wichtiger Stadtteil (vgl. Stadt Wien 2018i). Dass damit auch der Druck auf die wenigen Flächenreserven, Freiflächen und eine fragile Sozialstruktur wächst, muss nicht extra erwähnt werden. Rückblickend auf die Floridsdorfer Metamorphologie bleibt eher die Frage, wie sich die aktuelle ökonomische Transformation zwischen Digitalisierung und Automatisierung auf einen Stadtteil auswirken wird, der mit jedem ökonomischen Umbruch einen massiven städtischen Wandel durchgemacht hat und aktuell in weiten Teilen vom Handel und Konsum lebt, der bereits einen unverkennbaren Veränderungsprozess mit räumlichen Auswirkungen durchläuft.

### ≡ DER FRANZ-JONAS-PLATZ ALS REPRÄSENTATION DER URBANEN METAMORPHOLOGIE FLORISDDORFS

Wegbereiter für die beschriebene urbane Metamorphologie des Floridsdorfer Zentrums sind die unterschiedlichen historischen Entstehungsphasen bestimmter städtebaulicher Typologien: Die vorindustrielle Straßenstruktur, die industrielle Eisenbahnerschließung und der gründerzeitliche Städtebau, der kommunale Wohnbau des Roten Wiens und die zahlreichen Kleingartensiedlungen sind zusammen Grundlage für die Ausgestaltung der Transformationen des 20. Jahrhunderts. Der Franz-Jonas-Platz steht exemplarisch für diese transformativen Phasen, die sich vor Ort durch zwei Ereignisse ausdrücken: Die Eröffnung der S-Bahn-Stammstrecke und die damit verbundene Errichtung des Bahnhofs Floridsdorf für den Personenverkehr und die Verlängerung der U6 zur Endhaltestelle am Franz-Jonas-Platz (vgl. Abb. 36).

Die erste Phase steht ganz im Zeichen des Infrastrukturausbaus der 1960er. Dies gilt nicht ausschließlich für Floridsdorf, sondern drückt sich in ganz Wien in Form einer technisch orientierten Expertenplanung aus. Dementsprechend fügt sich auch die bauliche Transformation in die übergeordneten Entwicklungen der Stadt und die zwei alles dominierenden Stadtplanungsthemen ein: Ausbau und Modernisierung des Verkehrsnetzes und Wohnungsneubau nach neuen technischen Standards. Für den Franz-Jonas-Platz bedeutet das eine ständige Neuverhandlung der Rolle gegenüber den weiteren sozialen Kristallisationspunkten des Quartiers – Schlingermarkt, Floridsdorfer Spitz und Kinzerplatz. Wie in Wien zwischen '45 und '89 ist auch innerhalb Floridsdorfs die Zentrumsfestlegung einer ständigen Fluktuation und Ungewissheit unterzogen, die sich mit der De-Industrialisierung der 60er und 70er, der Tertiärisierung der 80er und 90er und der aktuellen, erneuten ökonomischen Transformation mehrfach wandelt. Während sich die De-Industrialisierungsphase jedoch nur sehr langsam in baulichen Veränderungen manifestiert, bewirkt der

Tertiärisierungsprozess durch das rasante Anwachsen weitläufiger Gewerbeflächen und -bauten – auch in Randlage – eine nicht von der Hand zu weisende, umfassende morphologische und funktionale Transformation.

Die allgemeine Aufbruchsstimmung der 80er- und 90er-Jahre, die andernorts in Wien vielfältige und optimistische Stadtvisionen entstehen lässt, überträgt sich kaum auf Floridsdorf. Die wenigen Gestaltungschancen am ohnehin dicht bebauten Ort werden durch Projekte, die der urbanen Qualität eher abträglich sind, genützt. Daran kann auch der „Pionierplan“ zur Bezirksentwicklung mit seinen durchaus konstruktiven Vorschlägen nichts ändern, zumal a) die schwierigen Eigentumsverhältnisse den übergeordneten Konzepten eine unüberwindbare Umsetzungsbarriere in den Weg stellen, und b) die für die Zentrumsentwicklung prägende hochrangige Infrastrukturentwicklung nicht allein in der Kompetenz der Stadt liegt und – selbst wenn – in nicht

unwesentlichen Aspekten ein Politikum darstellt, dem die Fachplanung sich zumeist geschlagen geben muss.

Somit kann erst die Umgestaltung des Franz-Jonas-Platzes im Zuge der U6-Verlängerung in den 90ern als Beginn der zweiten transformativen Phase erachtet werden. Diese steht für die erneute Konsolidierung des Floridsdorfer Zentrums als wichtiger Stadtteil im postfordistischen Wien ebenso wie für eine zunehmend liberale und stadtpolitisch instrumentalisierte Planung. Nicht nur, dass die faktische Umnutzung vor der im Wettbewerb entwickelten Gestaltungsvision passiert und damit das Planungsziel beschneidet, muss das hingegen realisierte Parkhaus in der Schöpfleuthnerstraße fast schon als vorausseilender Kniefall der kommunalen Politik gegenüber einer potentiell kritischen Gruppe an Bürger\*innen und Wirtschaftstreibenden interpretiert werden. Die gleichzeitig vom fachlichen Standpunkt höchst fragwürdige Ausweisung von Gewerbeflächen für Fachmarktzentren und EKZ in Randlage,

sowie die zunehmend investor\*innengetriebene Projektentwicklung lassen gerade in Floridsdorf ab den 90ern ein neues Laissez-faire in der Steuerung der Stadtentwicklung erkennen. So scheinen die Rahmenbedingungen für Betriebsansiedlungen weitgehend nachfragegetrieben zu sein, weshalb sich gerade im Floridsdorfer Zentralraum die Diskrepanz zwischen dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr gegenüber der Attraktivierung des Straßenraums zum Zweck der Aufenthalts- und Lebensqualität der Bevölkerung vor allem in den 90er- und 2000er-Jahren verdeutlicht. In letzter Konsequenz scheint es, als würde sich die übergeordnete Entwicklungsplanung daher gerade in Floridsdorf weitgehend auf Fragen des Wohnbaus und der Entwicklung des öffentlichen Raums zurückziehen, da die Erfahrung sie gelehrt hat, dass übrige verkehrs-, wirtschafts- und standortpolitische Entscheidungen ohnedies außerhalb ihrer Kompetenz und abseits ihrer Zielsetzungen gefällt werden.

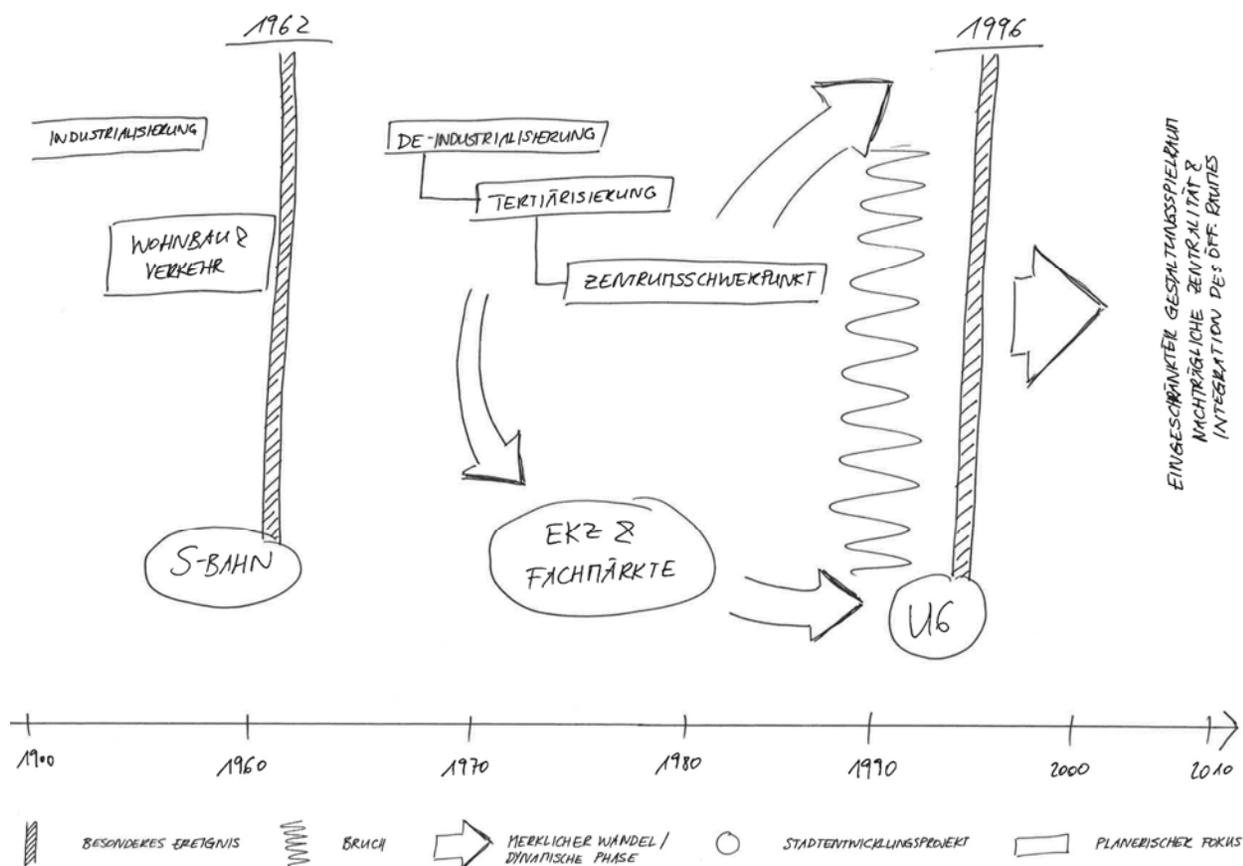


Abb. 36: Skizze der Metamorphologie des Floridsdorfer Zentrums

## STRATEGISCHES PLACE-MAKING IN ASPERN, ALT & NEU

Aspern ist nicht nur Leuchtturm des aktuellen Wiener Stadtplanungsdiskurses und Repräsentant des zunehmenden Siedlungsflächenwachstums und der Verdichtung in der östlichen Donaustadt, sondern auch interessanter Sonderfall der großmaßstäblichen Transformation mittels Masterplanung. Entsprechend ist die Untersuchung insbesondere hinsichtlich jener weniger weit in der Historie zurückliegender stadtentwicklungspolitischer Prozesse aufschlussreiches Fallbeispiel.<sup>22</sup> Charakteristisch für den Raum ist seine lange agrarische Prägung. Die ursprünglichen, langegezogenen Flure sind teilweise bis heute erkennbar (vgl. Fachgespräch E.Raith 2017). So sind Feldwirtschaft, Obstbau und Gärtnereien auch heute noch im Raum zwischen Aspern und Eßling ansässig. Neben der insgesamt geringen Siedlungsdichte im Gebiet fallen besonders die dispers verteilten, jedoch räumlich klar begrenzten Wohnsiedlungen auf, die eine nicht gerade städtisch-dichte Wohnbautypologie vorweisen. Im Gegenteil überwiegt der ländliche Charakter in den Landnutzungsformen. Einen Kontrapunkt hierzu setzt die Seestadt Aspern als ästhetisch und typologisch gezielt konstruiertes urbanes Entwicklungsgebiet. Dementsprechend ist gerade die Phase ab 1992 für die detaillierte Analyse besonders relevant, als die Stadt Wien die Flächen des Flugfeldes erwirbt und damit die aktuelle Stadtentwicklung vorbereitet (vgl. Suitner 2015a). Ergänzend müssen jedoch die strukturellen Vorbedingungen der baulichen Transformation Anfang und Mitte des 20. Jahrhunderts Erwähnung finden, um die aktuelle Transformation korrekt zu kontextualisieren.

### ≡ ASPERN – EINE VORGESCHICHTE

Wenngleich die Wiener Industrialisierung die Ortschaften Aspern und Eßling vergleichsweise wenig berührt, sind sie schon früh Teil des funktionalen Siedlungsgeflechts Transdanubiens. Bereits 1918 wird die Straßenbahnlinie 17 von Floridsdorf Richtung Aspern geführt (vgl. Zeitlinie 2018; Straßenbahnjournal 2018a). Trotzdem gibt es bis in die 1970er-Jahre faktisch kaum Veränderung vor Ort. Die für Wiener Verhältnisse periphere Lage bei gleichzeitig stagnierender Stadtbevölkerung bedingt den Erhalt der agrarischen Strukturen bis über die erste Wiener Suburbanisierungsphase hinaus. Dabei gibt es bereits in der planerischen Vorstellung der 50er Ideen für eine massive Transformation, nämlich durch die Errichtung einer Trabantenstadt (vgl. Brunner 1952). Stadtplaner

<sup>22</sup> Das Untersuchungsgebiet wird südlich durch die Ortschaften Aspern und Eßling, im Norden durch die Marchegger Ostbahn, östlich mit dem Telefonweg und im Westen mit der U2-Trasse begrenzt. Die Abgrenzung ist weiter gefasst, was im noch sehr ursprünglichen, weitläufigen Landschaftsraum und im analytischen Interesse der wechselseitigen Betrachtung des alten und neuen Zentrums begründet ist.

Karl Brunner entwirft für Aspern eine schematische Ideenskizze einer Tochterstadt am Rande Wiens und entwickelt auch für Eßling ein Gesamtgestaltungskonzept (vgl. Abb. 37). Schon damals ist die Wirtschaftlichkeit Argument für geordnete Stadtteilentwicklung und gegen die kostspielige und ineffiziente Raumnutzung, wie sie in den unzähligen Kleingärten des Stadtteils zu finden ist. Die Umsetzung wird jedoch hintangestellt, da der Wiederaufbau noch nicht gänzlich abgeschlossen ist und entsprechend die finanziellen Mittel für umfassende Stadtplanung fehlen.



Abb. 37: Umgestaltungsentwurf Eßling, Karl Brunner

### ≡ DAS FLUGFELD ALS INITIALZÜNDUNG

Bekannt ist die belastete Geschichte des Asperner Flugfelds: Hier landet 1938 Heinrich Himmler, um den Anschluss Österreichs an Hitler-Deutschland zu verkünden. Im Zweiten Weltkrieg dient das Flugfeld zudem als Waffenstützpunkt. Es ist auch diese besondere kriegsstrategische Bedeutung des Flugfelds für die Nationalsozialisten, die bedingt, dass der Bereich am ersten Luftbildplan Wiens von 1938 durch eine weiße Fläche unkenntlich gemacht ist (vgl. Abb. 38, oben). Weniger bekannt ist hingegen die Entstehungsgeschichte: 1912 errichtet, ist das Flugfeld bald Ort fliegerischer Pionierleistungen. Das Marchfeld bietet hierfür die optimalen Bedingungen. Und so bleibt es auch im Nachkriegswien lange Treffpunkt Flugsportbegeisterter. 1977 wird der Flugbetrieb jedoch aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt, das Flugfeld aufgegeben. Das ist zugleich der Startschuss für die bis heute anhaltende umfassende Transformation.

Nach dem Ende der Fliegerei entstehen im Umfeld mehrere Wohnhausanlagen, u.a. östlich von Hirschstetten. Gleichzeitig werden Reihenhaussiedlungen und Kleingärten im Raum Aspern und Eßling errichtet, die zusammen die typische „wilde Mischung“ der baulichen Struktur in der östlichen Donaustadt bedingen (vgl.

Stadt Wien 2018i). Die Planung reagiert darauf passiv. Baulandknappheit ist zu jener Zeit bestenfalls andernorts ein Problem. Anders steht es um das Arbeitsplatzangebot, das ein hohes Pendleraufkommen und folglich Verkehrsüberlastung bewirkt. Dem wird durch vermehrte Betriebsansiedlungen im donauquerenden Bereich zu begegnen versucht. So schlägt der Bezirksentwicklungsplan 1972 Betriebsansiedlungen im Raum Aspern vor, die Stadtentwicklungsleitlinien selbiges für das Flugfeldareal (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993; Magistrat der Stadt Wien 1972). Das Verkehrskonzept 1970 geht hingegen so weit, eine U-Bahn-Verbindung der nordöstlichen Bezirke von Aspern über Stadlau und Kagran bis Floridsdorf vorzuschlagen (vgl. MA 18 1970) – aus heutiger Sicht nicht abwegig, damals jedoch ökonomisch kaum zu argumentieren. Nachdem 1980 die letzten Flughafengebäude abgerissen werden, kann zumindest dem Planungswunsch nach Betriebsansiedlungen durch die Errichtung der Produktionshalle des General Motors Werk 1982 nachgekommen werden. Für die Wiener Wirtschaftspolitik ein Achtungserfolg, folgen GM jedoch keine weiteren Betriebe nach, womit dem chronischen Arbeitsplatzmangel kaum Abhilfe geschaffen ist. Die Position als Donaustädter Arbeitsmarkt-Platzhirsch verschafft GM im STEP 84 allerdings eine Sonderstellung, die dazu beiträgt den Standort bis heute zu sichern (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1985). Wie anhand des Vergleichs der Realnutzungskartierung zu sehen ist, verändert sich die bauliche Struktur entsprechend vor allem in den 90ern (vgl. Abb. 38, unten). Zuvor genießt die Innenentwicklung Priorität in Wien, weshalb auch der Nutzungsdruck und die Notwendigkeit ordnenden Eingreifens als gering erachtet werden. Den Anfang des deutlichen Wandels macht ein großes Logistikzentrum entlang der heutigen U2, gefolgt von den südlich gelegenen Gärtnereien, die sich schließlich Richtung Ostbahn und nach Süden ausbreiten. Die langgezogenen Flure zwischen den bereits als Wohngebiet genutzten Bereichen um den Hagedornweg werden nachverdichtet und um ein weiteres Wohnmischgebiet erweitert. Das ARBÖ-Fahrsicherheitszentrum am westlichen Ende der breiteren Flugfeldpiste und der Gedächtniswald im Südosten sind weitere offenkundige Transformationen der Nutzungsstruktur.

Erst Ende der 90er wird zunehmend auch der alte Ortskern von Aspern nachverdichtet. So wird beispielsweise ein Grundstück in der Zachgasse in Wohnmischgebiet umgewidmet und auch im Bereich der künftigen U-Bahnstation Aspernstraße, sowie entlang der Erzherzog-Karl-Straße entstehen Widmungen mit Mischnutzung, die davor noch als Ackerland genutzt sind. Zeitgleich werden die Volksschule Viktor-Wittner-Gasse (1991), die Ganztags Hauptschule Eibengasse (1992-95), die Hauptschule Simonsgasse (1994-96) und die AHS Heustadlgasse (1999) errichtet (vgl. Nextroom 2018a-d). Billiger Baugrund und eklatante Unterversorgung einer mittlerweile gewachsenen Bevölkerung sind zwei ausreichend schlagkräftige Argumente der Notwendigkeit planerischen Eingreifens.

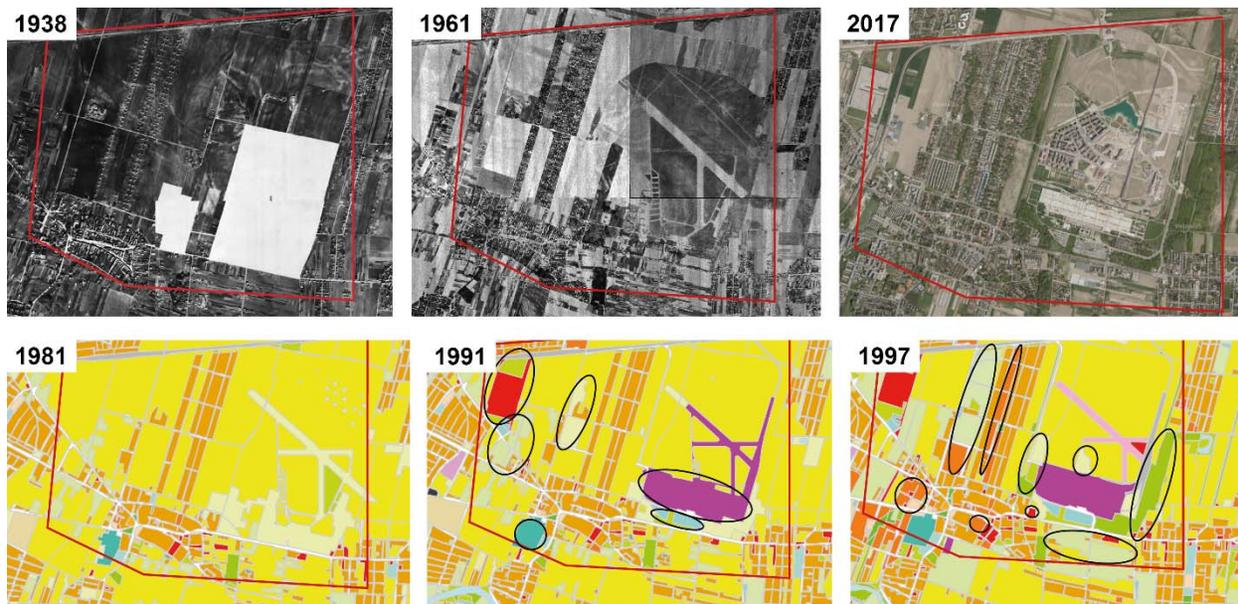


Abb. 38: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) für das Flugfeld Aspern und umgebende Bereiche

### ≡ „ASPERN MACHEN“: STÄDTEBAU & VERKEHR

Ganz grundlegend bereitet schon der STEP 84 die intensive Stadtteilentwicklung mit seinem Leitbild und der Festlegung der Entwicklungsachse Stadlau-Aspern-Eßling vor. 1992 wird das Flugfeld Aspern auf Druck von Bürgermeister Mayr von der Stadt Wien gekauft, was den Prozess der hoheitlich initiierten baulichen Entwicklung des Flugfelds erst ermöglicht (vgl. Suitner 2015a). Kurz darauf führt die Stadt Wien gemeinsam mit dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) unter Beteiligung eines Beirats für Stadtentwicklung ein städtebauliches Expert\*innenverfahren für das zu bebauende Flugfeld durch. Die daraus resultierenden Ausarbeitungen von Rüdiger Lainer umfassen ca. die Hälfte der Fläche der Ausbaupläne der heutigen Seestadt. 10.000-12.000 Bewohner\*innen und 6.000 Arbeitsplätze sollen im neuen Stadtteil Platz finden (vgl. Stadt Wien 2018j). Aufgrund fehlender infrastruktureller Vorleistungen wird das Konzept allerdings wieder verworfen. Weder die heutige U-Bahntrasse noch eine donauquerende Straßenverbindung sind damals in Planung. Der hingegen gehegte Wunsch die S80 zur leistungsfähigen ÖV-Verbindung auszubauen muss allerdings aus finanziellen und institutionellen Gründen verworfen werden. Unstimmigkeiten bezüglich des Umfangs und der damit verbundenen Kosten und Planungsherausforderungen lassen das Projekt S-Bahn-Ausbau scheitern. Die ÖBB erachten etwa einen vierspurigen Gleisausbau und niveaufreie Kreuzungen als zwingend notwendig, während die Stadt primär

eine Taktverdichtung mit sparsameren Umbauten wünscht. Die Kompetenzvielfalt wird damit zum wesentlichen institutionellen Grund für die Abkehr von S-Bahn-Lösungen anstelle des U-Bahn-Ausbaus. Darum erfolgt deutlich später die Realisierung einer UZ-Verlängerung. Dass diese über eine eigens errichtete Donaubrücke führt, ist der politischen Weigerung gegenüber einer Kapazitätseinschränkung der Praterbrücke während der Umbauarbeiten geschuldet. (vgl. Fachgespräch J.Gielge 2018)

Der STEP94 definiert schließlich die leistungsfähige Verkehrsanbindung als zwingende Voraussetzung für die Stadterweiterung am ehemaligen Flugfeld. Das bereits erwähnte „30-Milliarden-Schilling-Paket“ soll zu diesem Zweck eine Bundesstraße B3d als Verbindung zur A23 finanzieren. Das Geld reicht jedoch für die vielen Verkehrsprojekte nicht aus, sodass die B3 bis heute die einzige leistungsfähige Straßenverbindung bleibt, um die wegen der hohen Verkehrsbelastung ein ständiger Konflikt schwelt. Nachdem im ÖV die S-Bahn ebenfalls keine Option und der Umbau bestehender Donaubrücken politisches Tabu ist, kann es also schon Mitte der 90er keine andere als die heute realisierte U-Bahn-Trasse als hochrangige Verkehrserschließung des Flugfelds geben.

### ≡ ES MUSS DAS FLUGFELD SEIN!

Mit steigender Bevölkerungszahl und Nutzungsintensivierung wächst Ende der 90er-Jahre auch der Bedarf Ordnung in Struktur und Entwicklung von Aspern zu schaffen. Das stellt sich jedoch als

äußerst schwierig dar, befindet sich doch ein Großteil der Flächen in Privatbesitz. Auch die Kleingartensiedlungen im Eigentum der Stadt Wien sind durch die Pachtverträge langfristig gebunden. So findet die Stadtplanung lange Zeit keinen Zugang zur Intervention in den Ortskernen, die ihr Erscheinungsbild in Folge bis um 2010 auch kaum verändern. Die Entwicklungen passieren stattdessen außerhalb der Kerne. Auch der planerische Anspruch darauf einwirken zu können, bleibt ein kühner Wunsch, als die Ansiedlung von Gärtnereibetrieben entlang der Groß-Enzersdorfer Straße dem vorausseilt, den Nutzungswildwuchs fortsetzt und die Planung einmal mehr vor vollendete Tatsachen stellt.

Auch die planerische Vorbereitung verkehrspolitischer Maßnahmen gestaltet sich in der Donaustadt nicht unbedingt einfacher. Dass gerade Mobilität ein zentrales und mitunter emotionales Thema für die Bürger\*innen darstellt, zeigt etwa die Diskussion um den Bau der S1. So bedingen die im Zuge der Ausarbeitung zur strategischen Umweltprüfung SUPer NOW (2004) einbezogenen Stellungnahmen der Bevölkerung eine Verlegung der S1-Trasse an den Stadtrand (vgl. bmvit 2018; Stadt Wien 2018k).

Deutlich anders stellt sich der Gestaltungsspielraum im Bereich um das ehemalige Flugfeld dar. Die Übertragung der Bundesstraßenkompetenz erlaubt Wien die Errichtung eines Teils der B3d als Tangenzzubringer im eigenen Wirkungsbereich und setzt damit einen wichtigen Schritt zur Erfüllung der selbst auferlegten Sicherstellung der hochrangigen verkehrlichen Erschließung. Dem soll mit der Stadtstraße Aspern 2021 ein weiteres Stück folgen, das der Vollausbau der Seestadt nötig macht (vgl. Stadt Wien 2018k). Darüber hinaus befinden sich auch die Flächen des Flugfelds selbst Ende der 90er schon zum überwiegenden Teil in öffentlicher Hand (vgl. Stadt Wien 2018j). Aktive Stadtentwicklung in der östlichen Donaustadt – die geordnete Urbanisierung ohne schwierige Auseinandersetzung mit den Partikularinteressen der Grundeigentümer\*innen – wird möglich.

Entsprechend wird 2006 die Ausarbeitung eines Masterplans beauftragt und damit ein Planungsansatz strapaziert, den das transdanubische Wien bereits an der DonauCity ausgiebig getestet hat. Der 2007 präsentierte Entwurf vom eigenständigen Stadtteil wird in der Folge vor allem zum Symbol einer handlungsfähigen und mutigen Stadtpolitik: Schnittstelle zwischen Ost- und Westeuropa, Identitätsstifterin für Transdanubien, Zeichen potenter Planung und, ganz generell, einer boomenden zentraleuropäischen Metropole – all das muss das Flugfeld sein. Die Masterplanung durch ein externes Büro, das umfassende Branding des Projekts und dessen Realisierung unter Leitung einer eigens gegründeten, nicht in das PAS eingebetteten Entwicklungsgesellschaft machen das Seestadtprojekt zum Ziel von Kritik an der offensichtlich neuartigen Form der Entwicklungspolitik (vgl. Suitner 2015a). Und auch inhaltlich stellt sich das Projekt nicht nur positiv

dar. So erweist sich die Masterplanung in Detailfragen manches Mal als zu starr – etwa, wenn sie Nutzungskonzepte als „Endzustand“ propagiert und damit ein flexibles Reagieren auf kurzfristige oder schlichtweg nicht gehörte Ansprüche der Nutzer\*innen ignoriert (vgl. ebd.). Auch fehlt dem Projekt die ausreichende Integration in das rein optisch gänzlich konträre Umfeld. Trotz langen stadtplanerischen Bemühens durch Ausweisung von gemischtem Baugebiet und Geschäftsvierteln entlang der Groß-Enzersdorfer Straße eine Durchmischung und funktionale Integration zu erzeugen, ist etwa die Barrierewirkung der GM-Produktionshallen schlichtweg nicht zu überbrücken. So ist die Skepsis der Nachbar\*innen und Anrainer\*innen gegenüber dem Entwicklungsprojekt nicht verwunderlich. Die Pfadabhängigkeiten der Planungs- und Entwicklungsgeschichte – die Auswirkungen vergangener Entscheidungen auf aktuelle Entwicklungen – treten hier besonders deutlich zutage.

### ≡ BAULICHE TRANSFORMATION WIRD SICHTBAR

Mit Baubeginn in der Seestadt 2010 erfolgt auch die U2-Verlängerung – vorerst bis zur Aspernstraße. Eine Reihe neuer Bauprojekte in unmittelbarer Stationsnähe und entlang der neuen U-Bahntrasse ist die Folge. Vergessen ist damit auch die Sorge von 2008, die Finanzkrise könne das gesamte Projekt zum Scheitern bringen. Denn nachdem es zum Leuchtturm hochstilisiert worden ist, ist das planungspolitische Prestigeobjekt Seestadt mittlerweile „too big to fail“. Das zeigt sich vor allem in der auffälligen Häufung an Projekten und Prozessen vor Ort, die zusammen ein geradezu lehrbuchartiges Spektrum „guter Planungspraxis“ verkörpern: Künstlerische Bepflanzung, Baugruppen, geförderter Wohnbau, Stadtteilmanagement, Passivenergiebüros, Holzhochhausbau, uvm. Parallel wird die sichtbare bauliche Urbanisierung auch funktional unterfüttert: Die Straßenbahnlinie 25 etwa erreicht, von Floridsdorf kommend, seit 2012 Aspern. 2013 folgt die U-Bahn bis zur Seestadt und die Straßenbahnlinie 26 zwischen Kagraner Platz und Hausfeldstraße (vgl. Straßenbahnjournal 2018b). 2015 eröffnet schließlich der Bildungscampus in der Seestadt (vgl. Stadt Wien 2018j). 2017 ist bereits ein Viertel des Projekts realisiert und auch im Umfeld der Seestadt entwickeln sich weitere Bauprojekte (vgl. Abb. 38, oben).

Die Konsequenzen dieser rasanten Transformation sind gerade im Umfeld des Planungsgebiets deutlich zu spüren. Im Sog der Entwicklungsdynamik und Projekteuphorie der Seestadt werden auch umliegende Gebiete zunehmend zu stadtentwicklungsrelevanten Orten. In der Gundackerergasse ist etwa die schon im STEP 94 vorgesehene Erweiterung des bestehenden Siedlungsgebiets angedacht (vgl. Stadt Wien 2018j). Allerdings wird dafür häufig auf die rarer werdenden Grünraumreserven zurückgegriffen. Denn mit dem Bevölkerungswachstum wächst auch die Wohnraumnachfrage spürbar, der vielfach zu Lasten des Grünraums

nachgekommen wird – nicht zuletzt, weil das (im politischen Diskurs wie auch in den STEPs) vielfach hochgehaltene Wiener „Urbanitätsideal“ keine höheren Bebauungsdichten wünscht und entsprechend in die Fläche gewachsen werden muss.

Mehr und mehr wird auch die unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeit von ehemaligem Flugfeld und Umfeld deutlich, weshalb 2012 nicht nur das städtebauliche Leitbild der Seestadt weiterentwickelt, sondern auch der Masterplan überarbeitet wird (vgl. Stadt Wien 2018j). Ziel ist die kritische Prüfung der Planungen für die umgebenden Gebiete und deren Integration mit dem neuen Stadtteil. Das gilt auch für das Konzept des aktuellen STEP zum Zielgebiet und den 2013 ausgearbeiteten Strategieplan für die Donaustadt (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2013; MA 18 2014a). Letzterer ist das nach 15-jähriger Rückstellung erstmals wieder aufgegriffene Bindeglied zwischen übergeordneter Stadtentwicklung und lokaler Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2013). Denn nachdem die bisherigen Planungen vor Ort die Entwicklung der östlichen Bereiche der Donaustadt vielfach nur themen- und grundstücksbezogen behandeln und unterschiedliche Interessen von öffentlicher und privater Seite in die Transformation des Stadtteils eingreifen, erscheint das steuernde Eingreifen in den Transformationsprozess auf dieser Maßstabsebene unerlässlich. Ob sich damit die dynamische Transformation tatsächlich steuern lässt oder sie wegen weiterhin mangelnder Verbindlichkeit zahlos bleibt, muss sich erst zeigen.

### ≡ LOKALE VERKEHRSPROJEKTE ALS REPRÄSENTATION DER URBANEN METAMORPHOLOGIE ASPERNS

Wie die Ausführungen zur Asperner Transformation verdeutlicht haben, erzählt der Stadtteil zwei Geschichten: Erstens, jene der alten Siedlungen Aspern und Eßling, die aufgrund ihrer Randlage und untergeordneten Funktion eine von der Stadtplanung wenig beachtete und auch wenig spektakuläre Entwicklung vollführen. Hier drückt sich die lange agrarische Prägung noch heute in der kleinteiligen Grundstücksparzellierung aus, der die Bebauung um die alten Ortskerne und in den umliegenden Kleingartenanlagen weitgehend folgt. Und zweitens, jene des Flugfelds, das mehrfach stellvertretend für den Wiener Entwicklungspfad steht – etwa für die wirtschaftspolitisch gefeierte Großbetriebsansiedlung im austrokeynesianistischen Wien der 80er, oder für einen starken lokalen Staat, dem trotz Ressourcenknappheit, Wachstumsdruck und Neoliberalisierung auch Anfang der 2000er-Jahre noch Großprojekte nach dem Ideal der europäischen Stadt gelingen. Damit ist das Flugfeld aber vor allem eines: ein stadtpolitisches Symbol und Interventionsinstrument. Viel interessanter hinsichtlich der Asperner Metamorphologie ist aber eine andere Einflussgröße, auf die die hoheitliche Planung im Einzelnen auch direkteren Zugriff hat: der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Diese ist rückbl-

ckend und auch perspektivisch ein wesentlicher Treiber der Urbanisierung des Stadtteils und der Entwicklung des gesamten östlichen Bereichs der Donaustadt (vgl. Abb. 39).

Die U2-Verlängerung Richtung Aspern ist wohl deutlichster Ausdruck für die Katalysatorfunktion verkehrlicher Infrastruktur für die Stadtentwicklung. Ganz aktuell legitimiert sie in der strategischen Planung für die Donaustadt eine mehr als optimistische Entwicklungsvision potentieller Zentren (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2013). So soll neben Seestadt, Eßling, Aspern, Donauspital, Süßenbrunn und Breitenlee eine ganze Agglomeration neuer Zentren entstehen: Hirschstetten, Aspernstraße, An den alten Schanzen, Hausfeldstraße, Hasibederstraße, Am Heidjöchl, Berresgasse, Oberfeldgasse, um hier nur einige zu nennen. Darin spiegelt sich nicht nur deutlich der planerische Zeitgeist wider – der Versuch Stadtentwicklung zu steuern, indem die Richtung und Ausgestaltung der baulichen Transformation einzelner Orte diskursiv in Bildern, Zuschreibungen, Namensgebungen und Funktionszuweisungen vorbereitet wird. Wichtiger erscheint in diesem Zusammenhang, dass die Entwicklung dieser und weiterer Zentren wie eh und je in Abhängigkeit zur Infrastrukturentwicklung vor Ort gestellt wird und nicht zur ursprünglichen Charakteristik der alten Ortskerne.

Für die Planung ergibt sich daraus ein Paradoxon, das zumindest in Teilen erklärt, warum auch die Flugfeldentwicklung ein mehrere Jahrzehnte andauernder Prozess ist. So gilt in der Wiener Stadtentwicklungspolitik spätestens seit den 1980ern eine klare Regel, wenn es um Stadterweiterung geht: das Kosten-Nutzen-Prinzip – oberflächlich betrachtet durchaus ungewöhnlich für eine traditionell wohlfahrtsstaatlich orientierte Stadt. So soll Stadterweiterung nur bei sichergestellter hochrangiger Verkehrserschließung passieren. Infrastrukturentwicklung ist aber nur auf Basis entsprechender Nachfrage argumentierbar. Diese Nachfrage ist jedoch nur zu erreichen, wenn bereits ein gewisses Infrastrukturangebot vorhanden ist.<sup>23</sup> So wird, obwohl der erste Bebauungsvorschlag schon Anfang der 90er-Jahre auf dem Tisch liegt, dieser wegen der Debatte um die verkehrliche Erschließung wieder verworfen. Marchegger Ostbahn, U-Bahn, Straßenausbau – trotz vieler Ansätze scheint eine Lösung nicht in Sicht. Neben der ökonomischen Sorge über potentiell unterausgelastete Infrastrukturen spielt jedoch auch das Erfahrungswissen der Beteiligten um die Konsequenzen einer unbedachten Errichtung von Verkehrsbändern eine Rolle. Gerade links der Donau ist man sich um die Jahrtausendwende der Auswirkungen von Schienen- und Straßeninfrastruktur auf das funktionale stadträumliche Gefüge bewusst.

<sup>23</sup> Das gilt im Besonderen für Wien, wo die insgesamt hohe Ausstattungs- und Erschließungsqualität des Siedlungsgebiets auch entsprechend hohe Ansprüche der Nutzer\*innen an diese Ausstattung für Erweiterungsgebiete bedingt.

Noch stärker ausgeprägt ist der Konnex zwischen Verkehrsinfrastruktur und Stadtentwicklung im Kontext des Straßenbauprojekts für die Bundesstraße B3d – allerdings in die entgegengesetzte Richtung. Die ursprünglich als Autobahn im Zuge der A23-Verlängerung geplante hochrangige Straßenverbindung ist ein wichtiger Stein im Mosaik, das erklärt, warum Flughafen-Entwicklung und Asperner Transformation trotz begünstigender Rahmenbedingungen lange Zeit nicht in Schwung kommen wollen. So fordert die Planung schon seit den 90ern vehement die Errichtung der B3d, um die Ortskerne vom Durchzugsverkehr zu entlasten und die Umsetzung der zukunftsweisenden Entwicklungsvorstellung für die östliche Donaustadt zu ermöglichen. Allerdings wird sie stets zugunsten anderer politisch wichtiger Verkehrsprojekte zurückgestellt. Die B3d wird deshalb ebenso wenig in das Bundesstraßengesetz aufgenommen, wie in das „30-Milliarden-Schilling Paket“. Seitdem werden Trassenführung und Ausgestaltung mehrfach geändert und bremsen damit eine frühe Realisierung des Urbanisierungsprojekts Flughafen Aspern ein. Erst aktuell, da die Seestadt unumstößliches Faktum ist, kann der Bau der B3d als „Stadtstraße“ besiegelt werden.

Aber nicht nur die Selbstbindung der Planung durch Festschreibung grundlegender Stadtentwicklungsprämissen – Stadterschließung vor Stadterweiterung – sondern auch andere planungskulturelle Besonderheiten der Wiener Stadtentwicklungspolitik dienen als erklärende Variablen für die erst zähe, dann umso dynamischere bauliche Transformation. Deutlich gemacht hat sich zum einen das Primat der hochrangigen verkehrlichen Erschließung. Mit U-Bahn, Stadtstraße und Lobautunnel werden drei Verkehrsprojekte in direkten Zusammenhang mit Erfolg und Misserfolg der Asperner Urbanisierung gestellt. Weit weniger Aufmerksamkeit erfahren im Vergleich das virulente Missverhältnis zwischen Bevölkerungs- und Arbeitsstättenentwicklung, oder die einst gepriesene Eigenständigkeit des Stadtteils, die ironischerweise mit dem Ziel einer Reduktion des Verkehrsaufkommens argumentiert worden ist. Der vielfach ins Treffen geführte hohe Anspruch an Planungsprozess und Umsetzung in der Wiener Stadtentwicklung gilt insofern als Begründung für die lange Umsetzungsdauer, als es sich um ein Projekt außergewöhnlicher Dimension handelt. Das Argument muss aber dahingehend relativiert werden, dass der Anspruch in allen Großprojekten der Stadtplanung Geltung hat – auch in jenen, die nicht zwei Jahrzehnte auf ihre Umsetzung warten.

Es ist wohl eher die Vielzahl unscheinbarer Aspekte, die zusammen eine gewisse „Bremswirkung“ für die Asperner Metamorphologie erzielen. So erfolgt etwa der Ankauf des ehemaligen Flughafens durch die Stadt Wien vorerst primär aus wirtschaftspolitischen Kalkül. Die fortschreitende ökonomische Restrukturierung und das wiedereinsetzende Stadtwachstum der Folgejahre erzwingen schließlich ein Umdenken bezüglich der Nutzung des Areal, was – so die Vermutung – manchen Entscheidungssträ-

ger\*innen missfällt, weil die neue Entwicklungsrichtung nicht mehr in die festgesetzte Vorstellung passen will. Auch wird wohl der vorsichtige Optimismus allein, der aus den ersten Wachstumsprognosen geschöpft wird, noch nicht genügt haben, um guten Gewissens ein derart großes Projekt zu initiieren. Zudem ist der Sprung über die Donau immer noch weit – vor allem, wenn die Waterfront derselben vor Ort nicht als Standortqualität verkauft werden kann. Und schließlich ist die gegenüber anderen Teilbereichen Transdanubiens mangelnde Infrastrukturerschließung Totschlagargument jeglicher Entwicklungsvision und bedingt, warum beim Wiener Nordosten zuerst von Floridsdorf und Kagran die Rede ist und erst zuletzt von Aspern.

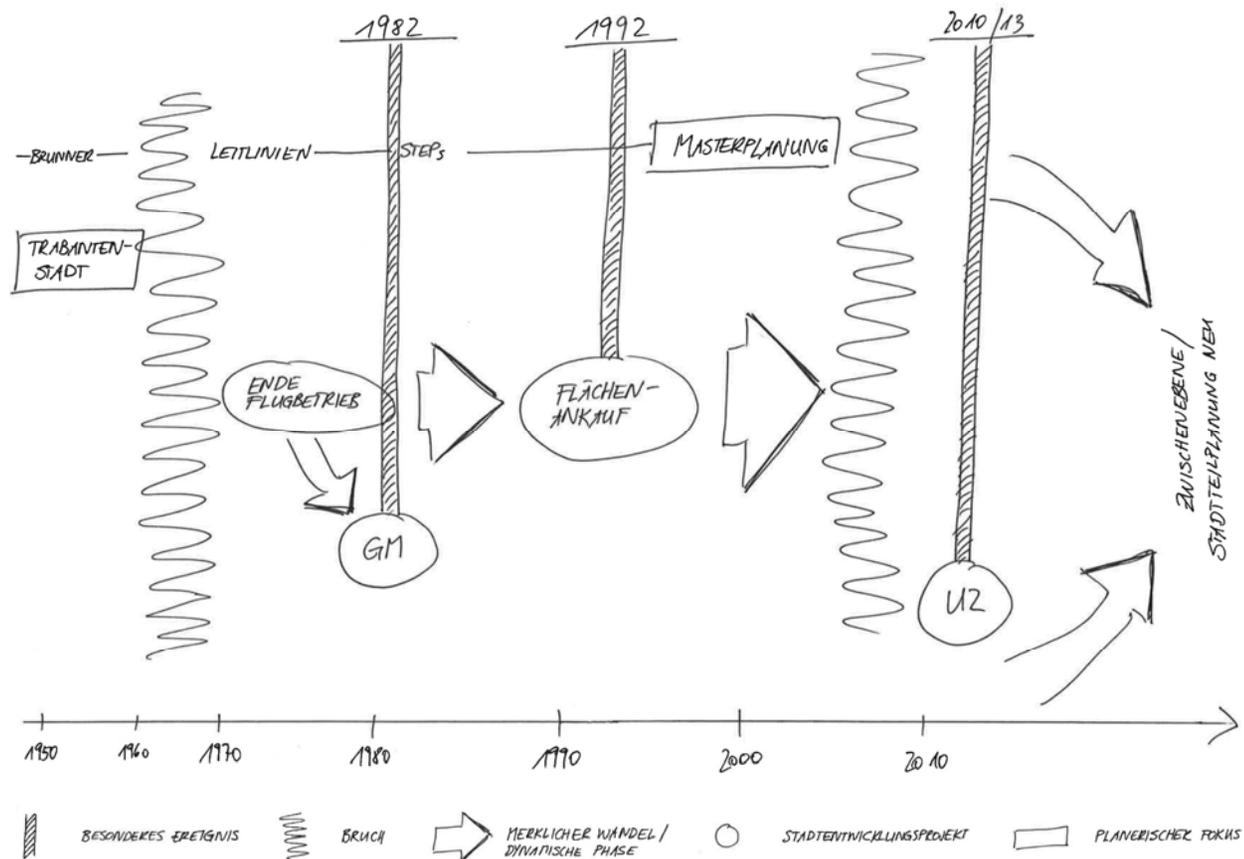


Abb. 39: Skizze der Asperner Metamorphologie



**Wissensproduktion & Wissenskommunikation**

# TRANS[FORM]DANUBIEN ALS WISSENSCHAFTSKOMMUNIKATION

Wissenschaftliche Erkenntnisse zielgruppengerecht und anschaulich zu vermitteln, um sie in anderen Kontexten, aber auch anderen Forschungs- und Erkenntnisprozessen nutzbar zu machen, ist nicht nur ureigenes Interesse der Wissenschaften, sondern zentrale Zielsetzung dieses Projektes. Der vorliegende Berichtsabschnitt widmet sich daher dem Wechselspiel zwischen Wissensproduktion und -vermittlung. Damit soll sowohl der Entwicklungsprozess der Website lidovienna.at dokumentiert, als auch ein Beitrag zur Verwissenschaftlichung der Konzeption und Produktion digitaler Wissenschaftsvermittlungstools geleistet werden. Darüber hinaus versammelt der Text aus der Erfahrung dieses Forschungsprozesses Hinweise für künftige Forschungsarbeiten, die sich stadtentwicklungshistorischen oder planungsgeschichtlichen Fragestellungen zu Wien widmen möchten.

TRANS[form]DANUBIEN greift damit ein in den Planungswissenschaften gängiges Ziel auf: das Wissen über Raum und Ort, sowie über den politischen Prozess Planung transparent und verständlich zu kommunizieren. Denn Stadtplanung als öffentliche Aufgabe ist nicht erst seit dem Communicative Turn darauf bedacht ihr Schaffen einer breiten Bevölkerung zu kommunizieren (vgl. Healey 1992). Bürger\*inneninformation und -beteiligung werden seit den Anfängen der Institutionalisierung der Disziplin als notwendige Ziele planerischen Handelns diskutiert (vgl. Arnstein 1969). Aufgrund ihrer fachlichen und praktischen Vielschichtigkeit, ihrer Interdisziplinarität und der damit verbundenen Berührung verschiedener Politikbereiche sieht sich Planung regelmäßig mit der Herausforderung konfrontiert, Wege der Vermittlung zu finden, die sowohl Planungsprozesse als auch Ergebnisse einem nicht fachkundigen Publikum verständlich machen können. Dies erscheint umso wichtiger, da die Ansätze, Ziele und Auswirkungen planerischen Schaffens stark projekt- und kontextabhängig sind. Folglich können diese im breiten Akteur\*innenspektrum von Stadt unterschiedlichste Betroffenheiten erzeugen (vgl. Lendi 1996[1988]; Schneider 1997). Die Visualisierung konkreter Ergebnisse stadtplanerischen Handelns mittels neuer Medien birgt ein besonderes Potential zur Sichtbarmachung.

Hier setzt TRANS[form]DANUBIEN an. Das Projekt versteht sich nicht einzig als Grundlagenforschung, sondern in gleichem Umfang als Vermittlungsprojekt mit der Aufgabe, komplexe Prozesse der Stadtentwicklung einem nicht fachkundigen Publikum in leicht verständlicher und spielerischer Weise näherzubringen. Dieses Ziel wird durch die Kommunikation forschungsbasierter Inhalte mittels verschiedener visueller Vermittlungstools und deren Einbettung in eine interaktive Website erreicht. User können somit die Chronologie der Veränderung etwa der Seestadt Aspern vom Flugfeld

zum Stadtteil-in-progress interaktiv nachzuverfolgen. Wesentlicher Teil der Vermittlung ist die Einbettung in erklärenden Text, der sowohl die sichtbaren Veränderungen, als auch den dafür verantwortlichen stadtplanerischen Prozess und Entwicklungskontext beschreibt, woraus eine wissenschaftlich fundierte und zugleich leicht zugängliche Erzählung resultiert.

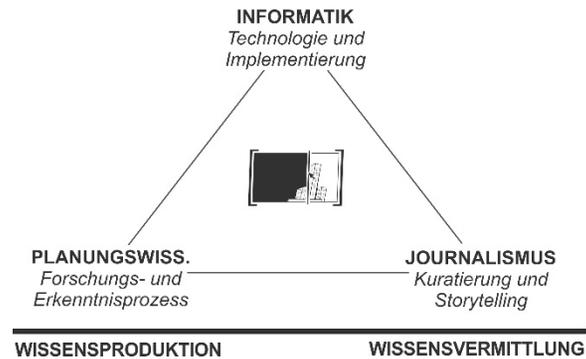


Abb. 40: Das Forschungsprojekt an der Schnittstelle dreier Disziplinen

Eine abstrahierte Betrachtung lässt erkennen, dass das Projekt damit an der Schnittstelle dreier Disziplinen steht. TRANS[form]DANUBIEN ist Wissenschaft in dem Sinn, dass es in Aufbau und Zugang einem typischen problemzentrierten und theoriegeleiteten Forschungsprozess mit klar formuliertem Erkenntnisinteresse entspricht. Am Übergang zwischen Wissensproduktion und -vermittlung werden jedoch informatische Fragestellungen entscheidend, nämlich wenn es um die Wahl geeigneter digitaler Werkzeuge und Kommunikationstools geht, bei denen sich bestmögliche Zielerreichung und geringer Implementierungsaufwand die Waage halten. Spätestens mit dem abschließenden Schritt wird das Projekt zum transdisziplinären Prozess, indem es auf journalistische und künstlerisch-kreative Ansätze zurückgreift. Mit der interaktiven Website wird eine digitale Ausstellung kuratiert, in der die Quasi-Exponate zugängliche Geschichten sind, die den Succus der Forschungsarbeit niederschwellig zu vermitteln in der Lage sind (vgl. Abb. 40).

## STADTENTWICKLUNGS- & STADTPLANUNGSGESCHICHTE AUFARBEITEN

Die systematische Aufarbeitung der Wiener Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte basiert auf unterschiedlichen Datenquellen. Nachdem die Zahl an Werken, die sich gezielt der Planung widmen, überschaubar ist, erweist sich Sekundärliteratur

zur Stadtgeschichte, in der sowohl umfassende zeitgeschichtliche, als auch spezifische wirtschafts-, sozial- und kulturgeschichtliche Forschungsergebnisse versammelt sind, als zentral für die Kontextualisierung des Wiener Entwicklungspfad (vgl. u.a. Csendes & Opl 2006; Eigner & Resch 2001; Pirhofer & Stimmer 2007). Eine ebenfalls sehr wertvolle Informationsquelle hinsichtlich der Wiener Stadtgeschichte stellt die auf dem umfassenden historischen Lexikon der Stadt Wien von Felix Czeike (vgl. Czeike 1992-2004) aufbauende Online-Datenbank Wien Geschichte Wiki (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018h) dar.

Den Einblick in die Planungsgeschichte vermitteln hingegen in erster Instanz die weit rezipierten Konzepte, Studien, Strategien und Leitbilder der übergeordneten hoheitlichen Stadtplanung speziell ab 1945 (vgl. u.a. Rainer 1961). Zu deren Erschließung wurde vorrangig auf Bibliotheksbestände der Technischen Universität Wien, insbesondere des Departments für Raumplanung und des Instituts für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen zurückgegriffen, die über eine gut sortierte Sammlung an historisch relevanten Studien und Entwicklungskonzepten zur Wiener Stadtplanung verfügen (vgl. UBTUW). Jene weniger bekannten, vor 1970 datierten Werke, sind zumeist jedoch ausschließlich im Wiener Stadt- und Landesarchiv (vgl. Stadt Wien 2018m) oder in Einzelfällen den nicht katalogisierten Beständen von Verwaltungsmitarbeiter\*innen vorhanden. Dies gilt etwa für die Stadtentwicklungsenquete (1945), die Leitlinien zur Stadtentwicklung, sowie die Verkehrskonzepte der 1970er und 1980er, die dem Projekt dankenswerter Weise von Mitarbeiter\*innen der MA 18 – Stadtentwicklung der Stadt Wien unbürokratisch zugänglich gemacht worden sind. Über die „großen Pläne“ hinaus wird der stadtplanungshistorische Fundus insbesondere durch die Werkstattberichte der Wiener Stadtentwicklung (vgl. Stadt Wien 2018n) und die an die Stadtentwicklungspläne angelehnten Fachkonzepte erweitert. Mehrere Schriftenreihen ergänzen das Spektrum. Hier seien exemplarisch die vom Stadtbauamt herausgegebene Zeitschrift „Der Aufbau“<sup>24</sup> (vgl. Wien Geschichte Wiki 2018j), sowie die Beiträge zur Stadtforschung (vgl. u.a. MA 18 1994) genannt, deren umfassende Aufarbeitung jedoch eine eigene Forschungsarbeit rechtfertigen würde. Im Rahmen dieses Projekts wurden dies deshalb nur zur punktuellen Ergänzung einzelner inhaltlicher Aspekte herangezogen.

Schwierig gestaltet sich der Maßstabswechsel, der für die Untersuchung konkreter lokaler Fallbeispiele notwendig wird. Die stadtübergreifende Analyse erlaubt zwar erste Einblicke, bleibt aber meist zu abstrakt als Erklärungsgrundlage lokaler Transformation. Zentrale Bedeutung erlangen deshalb die (nur für einen sehr begrenzten historischen Zeitabschnitt und auch nicht für ganz Wien existierenden) Bezirksentwicklungs- und Leitprogramme (vgl.

<sup>24</sup> Ab 1988 unter dem Titel „Perspektiven“ herausgegeben.

u.a. Magistrat der Stadt Wien 1989) und die keiner zeitlichen oder institutionellen Logik folgenden und von daher nur schwer auszumachenden städtebaulichen Wettbewerbe, wie etwa der Donaubereichswettbewerb (1975), der Wettbewerb „Donaustadt 2000“ (1981), oder „Chancen für den Donaauraum“ (1986) (vgl. Magistrat der Stadt Wien 1993).<sup>25</sup> Sie erlauben Rückschlüsse auf stadtteil- und projektbezogene planerische Zielsetzungen sowie Gestaltungskonzepte, deren Durchsetzungskraft sich am baulich-physischen Stadtraum zumindest partiell messen lässt.

Im Versuch des Abgleichs der beiden Maßstabebenen „umfassende Stadtplanung“ und „kleinräumige Projektplanung“ werden jedoch mehrfach Lücken deutlich. Nur selten folgen etwa Wettbewerbsprojekte eindeutig den übergeordneten Konzepten oder lassen sich konkrete Umsetzungsvorschläge den abstrakten Zielen zuordnen. Eine Analyse der Konzepte und Pläne allein würde hier zu kurz greifen. Um diese Informationslücke zu schließen, wurden im Zuge des Projekts acht Fachgespräche mit Expert\*innen und Zeitzeug\*innen der Wiener Planung mit dem Ziel geführt, konkrete Fragen bezüglich sich nicht erschließender Stadtentwicklungsentscheidungen oder institutioneller Zusammenhänge zu klären.

Die Analyse des baulichen Wandels schließlich erfordert die Verwendung weiterer Datenschichten. Neben den dafür besonders relevanten Orthofotos, die in Folge noch gesondert Erwähnung finden, wird besonders der historische Kartenbestand, aus dem eine Vielzahl an Kartenwerken inzwischen auch als Digitalisat über das Wiener Stadt- und Landesarchiv zugänglich ist (vgl. Stadt Wien 2018m; Wien Geschichte Wiki 2018j; Stadt Wien 2018o), als hilfreich erachtet. Darüber hinaus stellt der umfassende Webauftritt der Wiener Stadtverwaltung auf [wien.gv.at](http://wien.gv.at) eine weitere relevante Informationsquelle dar. Der Bereich „Stadtentwicklung“ dokumentiert etwa die aktuellen Agenden der zuständigen Verwaltungsabteilungen des Magistrats und hält entsprechend nützliche Erstinformationen zu Projekten o.Ä. bereit (vgl. Stadt Wien 2018p). Erwähnung finden sollte auch die Realnutzungskartierung der Stadt Wien als eine weitere aufschlussreiche Quelle (vgl. Stadt Wien 2018q). Ergänzend zu Erkenntnissen über den baulich-physischen Wandel, die sich aus den Luftbildern herausdestillieren lassen, können ebenso relevante Informationen über die funktionale Stadtstruktur aus der RNK abgelesen werden, die in Kombination interessante Aussagen zulassen. Gerade hierin zeigt sich, wie die zunehmende digitale Dokumentation der Prozesse der Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung ab etwa 1990 deren Beforschung erleichtert. Die Phase davor bleibt zu einem guten Teil jedoch von interpretativer historischer Aufarbeitung und dem Gespräch mit Zeitzeug\*innen abhängig.

<sup>25</sup> So ist kurioserweise etwa der Masterplan zur Donau City – kein unwesentliches Projekt der Wiener Stadtplanung – weder in den oben genannten Bibliotheksbeständen, noch den Beständen der Stadtentwicklungsabteilung auffindbar.

Was sich als besonders schwierig herausstellt, ist Entscheidungsprozesse für oder gegen entwicklungsplanerische Absichten und konkrete Stadtentwicklungsprojekte nachzuvollziehen. Vor allem ab den 1980ern ist im Untersuchungsraum links der Donau eine teils markante stadträumliche Transformation zu erkennen, die sich oft nicht allein durch die bisher angeführten Datenquellen erklären lässt. Aus diesem Grund wurden im Projekt die Flächenwidmungspläne und Erläuterungsberichte der MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung der Stadt Wien in der Hoffnung herangezogen, damit diese offenkundige Lücke schließen zu können. Vielfach geben die Erläuterungsberichte auch tatsächlich Aufschluss über Eigentumsverhältnisse, Nutzungsge- und -verbote sowie deren zeitliche Abfolge. Allerdings ist dafür ein erheblicher Rechercheaufwand notwendig, der im Zuge dieses Forschungsprojektes nur bedingt erfüllt werden konnte. Die Gründe für bestimmte politische und planerische Entscheidungen sind allerdings auch aus den Flächenwidmungsplänen und ihren Erläuterungsberichten nicht herauszulesen und müssen interpretativ aus der Kombination unterschiedlicher Datenquellen erfolgen bzw. als Indizien oder Hypothesen für folgende Forschungsarbeiten stehen bleiben. Hier bedürfte es eines eigenen Forschungsansatzes, der sich etwa mittels Akteurs-, Regime- oder Netzwerkansätzen dem (macht)politischen Prozess Planung widmet und versucht Entscheidungsmotive (die zu einem guten Teil außerhalb des formalen Planungsprozesses zu verorten sind) zu erkennen.

## HISTORISCHE ORTHOFOTOS ALS ANALYSE-MATERIAL UND VERMITTLUNGSMEDIUM

Während Karten als imaginierte Raumbilder bestimmter Territorien gelten, deren Zweck es häufig war, territoriale Machtansprüche abzubilden und zu kommunizieren (vgl. Dünne 2008), können Luftbilder als Zeitdokumente physischer Räume ohne jedwede imaginative Vorleistung oder besonderen strategischen Hintergrund gelesen werden. Nicht zuletzt aufgrund der weit fortgeschrittenen Verbreitung digitaler Karten, wie etwa Google Maps, sowie diverser Navigationstools sind Orthofotos aus senkrechten Luftbildaufnahmen mittlerweile zu einer gängigen Bildsprache geworden, die weithin verstanden wird. Vor diesem Hintergrund bietet sich die Vermittlung von Stadtentwicklungsprozessen mittels Luftbildern besonders an.

### ≡ ORTHOFOTOS ALS DATEN IM FORSCHUNGSPROZESS

Die historischen Luftbildpläne und Orthofotos sind im Projekt sowohl Kommunikationsmedium, als auch Informationsquelle. Sie bilden den Ausgangspunkt der empirischen Analyse lokaler Transformationsprozesse im Sinne eines interpretativ-analytischen me-

thodischen Ansatzes (vgl. Lueger 2010). Der Vergleich von Luftbildplänen aus unterschiedlichen Jahren erlaubt eine zu Beginn sehr wertvolle, wenngleich vorerst noch oberflächliche Beschreibung des offenkundigen baulichen Wandels. Im Gegensatz zu historischen Kartenwerken, die bereits der Interpretation, Abstraktion und kreativen Gestaltung durch die Verfasser\*innen unterliegen, lassen Luftbilder einen vergleichsweise ungetrübten Blick auf die Veränderung der Stadtgestalt über die Zeit zu. Sie vermitteln sichtbare bauliche Transformationen und erlauben somit eine ad-hoc Einschätzung der physischen Stadtentwicklung. Durch Überlagerung verschiedener Jahre können Phasen intensiven Wandels oder struktureller Persistenz identifiziert werden (vgl. Abb. 41). Diese helfen die folgende Fallbeispielanalyse räumlich wie zeitlich einzugrenzen. „Die Art der Gebietsaufteilung, die Bauhöhe, die besondere Bautechnik, die Abgrenzung von Flächen unterschiedlicher Nutzung, die Benutzungsichte etc. sind wichtige Indikatoren, die das soziale Milieu in einem ersten Überblick abschätzen lassen.“ (Lueger 2010:136) Erst dann erfolgt die analytische Verknüpfung ebendieser sichtbaren Veränderungen mit einem übergeordneten Stadtentwicklungspfad, der Stadtentwicklungspolitik und -planung und den lokalen Veränderungsprozessen.

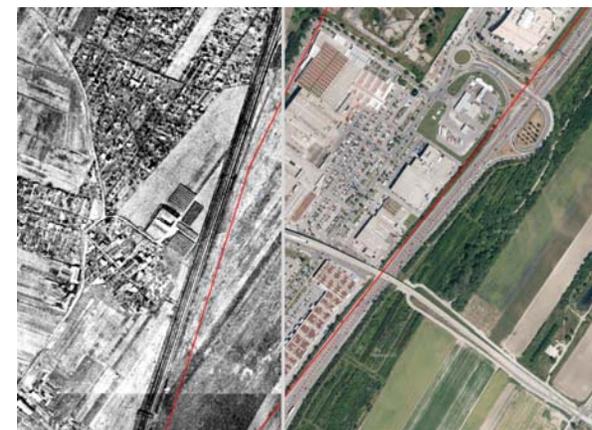


Abb. 41: Der Luftbildplanvergleich zeigt die Transformation Hirschstettens.

Wie zuvor beschrieben, ergänzt der interpretative Forschungsansatz die Luftbildpläne in Folge um eine Vielzahl vertiefender und weiterführender Datenbestände und durchläuft entsprechend mehrere Phasen der Informationsverdichtung und -verknüpfung. Zugleich kann er als zyklisch oder iterativ beschrieben werden, wenn Ergebnisse eines Folgeschritts die Re-Interpretation der Luftbildplananalyse erfordern oder zu einem differenzierteren Bild der ersten Einschätzung führen. Darüber hinaus dokumentieren die Luftaufnahmen stadtstrukturelle und objektspezifische Besonderheiten, die im weiteren Forschungsprozess als historische Artefakte verstanden und als solche einer genaueren Analyse

unterzogen werden können. „Artefakte als materialisierte Produkte menschlichen Handelns verkörpern Objektivationen sozialer Beziehungen und gesellschaftlicher Verhältnisse. [...] Die Luftfotografie dokumentiert den materialisierten Ausdruck einer Kultur ausgezeichnet und übertrifft die abstrakten kartografischen Darstellungen in ihren Details weit.“ (Lueger 2010:136, paraphrasiert) Somit kann z.B. ein städtebauliches Ensemble aus der Kaiserzeit, ein Infrastrukturprojekt aus den 1960ern, oder ein aktuelles ikonisches Gebäude, das in der Luftaufnahme ersichtlich wird, durch den Vergleich mit früheren und späteren Luftbildern räumlich und zeitlich kontextualisiert werden und in Folge als symbolischer Ausdruck einer bestimmten Form der Planung, einer stadtentwicklungsspezifischen Rahmenbedingung, oder einer lokalräumlichen Besonderheit analysiert werden. Denn: „Artefakte sind nicht bloß im Moment existierende Objekte, sondern fixierte Ausdrucksformen historisch-genetischer Prozessstrukturen, die in einem komplexen Handlungssystem produziert, gehandhabt, verändert oder auch zerstört wurden.“ (Lueger 2010:97) Einschränkend muss an dieser Stelle jedoch erwähnt werden, dass der Vergleich historischer Luftbildpläne wegen der teils geringen Bildqualität, der großen zeitlichen Intervalle, die zwischen den orthofotografischen Momentaufnahmen der Stadt liegen und wegen des großen Interpretationsspielraums für sich allein keine ausreichende Grundlage für fundierte Aussagen zur historischen Stadtentwicklung zulassen. Darüber klärt auch die zuvor festgehaltene Quellenvielfalt, die im Forschungsprozess herangezogen werden musste, auf.

### ≡ ORTHOFOTO-HERSTELLUNG UND -NUTZUNG

CO-AUTOR: HUBERT LEHNER, MA41 - STADTVERMESSUNG

Fotografien – also auch Luftbilder – stellen mehr oder weniger genaue Zentralprojektionen dar. Um aus mehreren Luftbildern eine geometrisch korrekte Ebene mit Bildinformationen zu erstellen, ist das Entzerrern der einzelnen Luftbilder nötig. Dafür bedarf es der sogenannten Orthorektifikation, bei der der Bildinhalt der Zentralprojektion mit Hilfe eines Höhenmodells in eine Orthogonalprojektion umgebildet wird (vgl. Abb. 42). Erst dann können die entzerrten Einzelbilder mosaikiert, also zu einem großen Bild zusammengesetzt werden. Pionierleistungen in der analytischen Orthofotoherstellung hat im österreichischen Kontext Mitte der 70er das Institut für Photogrammetrie und Fernerkundung der TU Wien (IPF) erbracht, welches die Software für den Wild Avioplan OR1 entwickelt hat (vgl. Kraus 1976). Das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) hatte bereits 1976 einen Prototypen dieses Geräts im Einsatz (vgl. Anegg et al. 2013). Die partielle Entzerrung des Luftbilds wurde prozessorientiert gestützt mit optischen Elementen durchgeführt. Bei den eigens für die Erstellung von Luftbildplänen geflogenen Hochflügen der Stadt Wien wurde ein Luftbild im Zentrum eines Blattes aufgenommen und mit Hilfe des Geräts entzerrt. Mit dem Wechsel zur digitalen Orthofotografie

stellung hat sich wenig am Grundprinzip geändert. Anstelle von analogen Luftbildern und optischen Elementen werden nun digitalisierte oder digitale Luftbilder mittels Orthofoto-Software digital orthorektifiziert und mosaikiert – mit dem Unterschied, dass viel mehr Bilder als früher verarbeitet werden können und die Schnittkanten nicht mehr gerade entlang eines Blattschnitts geführt werden, sondern entsprechend dem Bildinhalt von der Software vorberechnet und nacheditiert werden können.

Der erste flächendeckende Bildflug der Stadt Wien stammt aus dem Jahr 1938. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden ab 1956 regelmäßig Bildflüge durchgeführt. Diese Bildflüge dienten in erster Linie der stereoskopischen Auswertung für die Stadtkarte bzw. später für die Mehrzweckkarte der Stadt Wien. Entsprechend wurden sie zum Teil auch nur für das auszuwertende Gebiet durchgeführt. Zum anderen wurden aber auch eigene flächendeckende Hochflüge von Wien für die Erstellung von Orthofotos/Luftbildplänen durchgeführt. Der Großteil stammt von der Luftbildstelle des BEV. Mit dem Wechsel von analogen zu digitalen Luftbildkameras wurde die Luftbildstelle aber eingestellt. Der letzte Bildflug von Wien mit einer analogen Luftbildkamera stammt entsprechend aus dem Jahr 2011. Seit 2012 wird der Bildflug von Wien mit digitalen Luftbildkameras im Vergabeweg gelöst.

Verfügbar sind digitale Orthofotos des Wiener Stadtgebiets über die Open Government Initiative der Stadt Wien als Web Map Tiles auf der Open Data Plattform „data.gv.at“ für die Jahre 2014, 2015 und 2016 und als Download über den Geodatenviewer der Stadtvermessung. Ebendort finden sich auch historische Luftbildpläne aus den Jahren 1938 und 1956, die bereits für die digital aufbereitet wurden. Die publizierten Orthofotos und historischen Luftbildpläne unterliegen der Lizenz CC BY 3.0 AT (vgl. creativecommons 2018) und können somit frei verwendet werden.

Zur Unterstützung der Analyse- und Vermittlungsziele des Projekts wurden darüber hinaus von der MA 41 analoge Luftbildpläne aus den Jahren 1961, 1966, 1971 und 1976 digitalisiert und dem Projektteam als georeferenzierte .tif-Bilddateien zur Verfügung gestellt. Damit wurde im Projekt die zeitliche Lücke verfügbarer Darstellungen zwischen 1956 und 2014 um ein wesentliches Stück verkleinert. An diesen Luftbildplänen wurden aber keine technischen Adaptionen zur Verbesserung der Bildqualität vorgenommen, was sich teils in starkem Bildrauschen, unzureichendem Kontrast und Scanartefakten manifestiert hat. Entsprechend mussten die Pläne durch die Anwendung diverser Filter nachbearbeitet werden, um eine für die Analyse, insbesondere aber die Nutzbarkeit auf der Website akzeptable Bildqualität zu erreichen. Darüber hinaus mussten die einzelnen Bildkacheln in den Service von ArcGis-Online integriert werden, um eine Einbindung in das (später genauer beschriebene) Swipe-Tool zu ermöglichen. Beide Herausforderungen konnten mithilfe von ArcMap bewältigt wer-

den. Die Einbindung in ArcGis-Online passierte mithilfe diverser ArcMap-Tools, die aus den einzelnen Bildkacheln ein online-fähiges Kachelpaket erstellen. Die einzelnen Zoomlevels, die dem User letztlich online zur Verfügung stehen, mussten schon hier definiert werden. TRANS[form]DANUBIEN orientierte sich dabei an den Zoomlevels von Basemap.at, um später eine reibungslose Synchronisation im Swipe-Tool sicherzustellen. Diese Kachelpakete – teilweise Datenmengen von bis zu zwei Gigabyte – konnten in ArcGis-Online erfolgreich integriert werden.

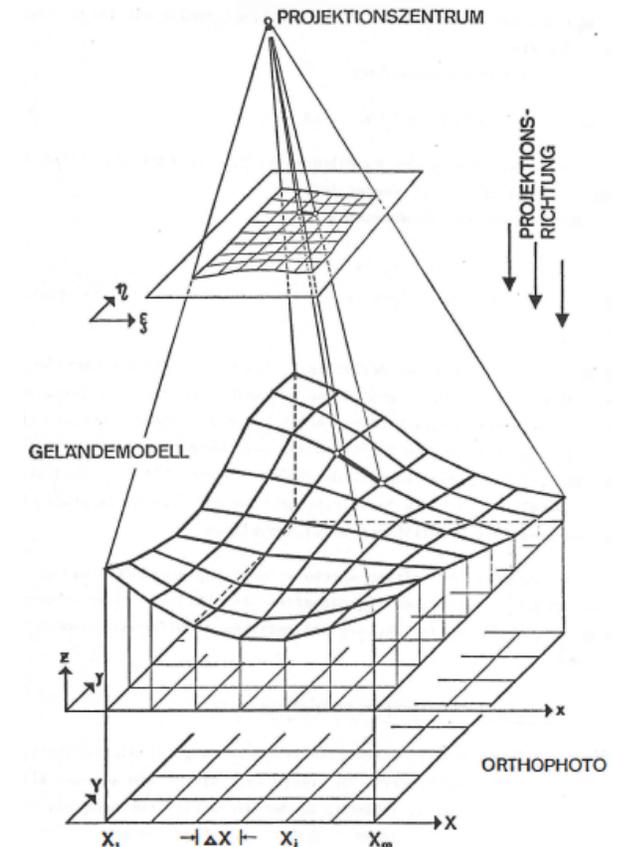


Abb. 42: Zusammenhang zwischen Luftbild, Geländemodell und Orthofoto

# DIE WEBSITE ALS DIGITALE AUSSTELLUNG

TRANS[form]DANUBIEN versteht sich als Wissenschaftskommunikationsprojekt, das es sich zum Ziel setzt Erkenntnisse nicht nur unter Zuhilfenahme klassischer Medien zu kommunizieren, sondern dafür explizit digitale Werkzeuge zu verwenden. Damit wird nicht nur ein planerischer Anspruch – niederschwellige, breite und motivierende Wissensvermittlung – erfüllt, sondern der von den Planungswissenschaften und Stadtverwaltungen formulierten Forderung, Stadtforschung und Stadtplanung aktiv in das Zeitalter der Digitalisierung zu führen, nachgekommen. Nachdem sich in der Wissenschaftsdissemination Websites längst als primäres Kommunikationsmedium für ein fachfremdes Publikum etabliert haben, ist auch für dieses Projekt bereits zu Beginn die Entscheidung für die Erstellung einer Website getroffen worden. Trotzdem wurde eine sorgfältige Vermittlungsstrategie entwickelt, in deren Konzeptionsphase folgende Überlegungen bezüglich der Vor- und Nachteile einer Website als Medium der Wissenschaftskommunikation angestellt wurden (vgl. Abb. 43).

POSITIVE ASPEKTE	KRITISCHE ASPEKTE
<b>INTERAKTIVITÄT VS. ANLEITUNG</b>	
Wissenskonsument*innen können sich selbstbestimmt und frei den Inhalten annähern	User folgen nicht zwingend einer linearen Erzählung. Alle abweichenden Pfade müssen in der Storyline berücksichtigt werden.
<b>FLEXIBILITÄT VS. FLÜCHTIGKEIT</b>	
Inhalte sind adaptierbar und können stets um Bausteine erweitert werden.	Technische Neuerungen und abnehmender Neuigkeitswert bedingen kurze Lebensdauer.
<b>UNMITTELBARKEIT VS. AUFMERKSAMKEIT</b>	
Websites ermöglichen die sofortige und unkomplizierte Auseinandersetzung mit der Materie.	Die Dauer der inhaltlichen Auseinandersetzung muss als eher gering eingeschätzt werden.
<b>REICHWEITE VS. TREFFSICHERHEIT</b>	
Potentiell global, entsprechend breites Publikum.	Auf digitale User beschränkt, Publikum kaum einzugrenzen.
<b>TECHNISCHE MÖGLICHKEITEN VS. AUFWAND</b>	
Das Spektrum an (offenen und in CMS integrierbaren) Vermittlungstools ist sehr breit.	Technische Aufwände und Troubleshooting steigen proportional zur konzeptionellen Spezialisierung der Website.
<b>PRÄGNANZ VS. WISSENSCHAFTLICHKEIT</b>	
Websites fördern Wissensproduzent*innen zur Konzentration auf Kernaussagen auf.	Websites und Tools bieten oft nicht das richtige Setting für komplexe Erkenntnisprozesse und wissenschaftliche Inhalte.

Abb. 43: Kriterien für/gegen Websites als Vermittlungsmedium

TRANS[form]DANUBIEN orientiert sich bei Konzept und Umsetzung an der Konzeption musealer Ausstellungen (vgl. u.a. Museumsverband Hessen 2018). In Anlehnung auch an planungs-

theoretische Abhandlungen, die versuchen den Planungsprozess analytisch in inhaltliche, prozessbezogene, akteursspezifische und instrumentelle Dimensionen zu zerlegen (vgl. u.a. Dobrucka 2016), hat auch dieses Projekt bei der Erstellung des digitalen Vermittlungskonzepts eine derartige, differenzierte Auseinandersetzung angestrebt, um den Prozess der Wissenskommunikation bestmöglich vorzubereiten. Folgende drei Fragenkomplexe haben dabei besondere Berücksichtigung gefunden:

- Nutzer\*innen („Wer?“):** An wen wendet sich die Ausstellung? Welche enge Zielgruppe bzw. welches weitere Publikum soll erreicht werden? Welches Wissen darf vorausgesetzt werden?
- Inhalte („Was?“):** Welche Botschaften oder Kernaussagen sind zentral? Was folgt aus der Zielgruppenfestlegung bez. inhaltlicher Komplexität (Komplexitätsaufbau oder Informationsreduktion)?
- Instrumente („Wie und womit?“):** Welches Tool eignet sich in Abstimmung zur Zielgruppe bestmöglich für die Vermittlung der zentralen Inhalte? Wie gestaltet sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis, i.e. Implementierungsaufwand ggü. Vermittlungspotential?

Diese drei grundlegenden Dimensionen sind in die Konzeption eingeflossen, welche sich in Anlehnung an die Kuratierung traditioneller musealer Ausstellungen wie folgt darstellt (vgl. Museumsverband Hessen 2018 für eine ähnliche Aufstellung):

- Bestandsaufnahme**
- Strukturierter Überblick über zu vermittelnde Projekthalte und Projektumwelt (Auftraggeber, Projektnehmer, u.Ä.)
  - Besichtigung ähnlicher (digitaler) Ausstellungen mit konzeptionell vergleichbaren Ansätzen
- Grobkonzept**
- Formulierung von Vermittlungszielen
  - Benennung von Hauptthemen und Schwerpunkten
  - Entwicklung einer Erzählung („Roter Faden“)
  - Überlegungen zu Darstellungsform und Visualisierung
  - Zielgruppenbenennung
  - Aufwandsabschätzung (Zeit, Kosten)
- Feinkonzept**
- Abstimmung des Grobkonzepts mit technischen und gestalterischen Möglichkeiten und Herausforderungen (u.U. technisch-gestalterische Alternativen prüfen, Grobkonzept adaptieren)
  - Festlegen der Feingliederung, d.h. Pfade in der Storyline inkl. Abzweigungen und Querbeziehungen zwischen Ausstellungsteilen, sowie Festlegung technisch-gestalterischer Aspekte (i.e. Website und digitale Tools)
- Umsetzung**
- Technische Implementierung
  - Visuelle Ausgestaltung
  - Verfassen von Text (i.e. Schrift, Bild, Ton, Bewegtbild, etc.)

## ≡ ÜBERLEGUNGEN ZUR WEBSITE-KONZEPTION

**Back-End:** Die Entscheidung über die Technologie zur Erstellung der Website sollte sehr früh im Prozess fallen, um den grundlegenden Rahmen technischer Möglichkeiten sowie Zeit- und Kostenaufwände eingrenzen zu können. Im semi-professionellen Bereich haben sich in den letzten Jahren (meist frei verfügbare) Content-Management-Systeme (CMS) etabliert. Diese sind auf einem PHP-fähigen Webspaces mit MySQL-Datenbank zu installieren<sup>26</sup> und in der Handhabung einfach, erlauben aber dennoch komplexe Inhalte und professionelle Eingriffe – bspw. mittels CSS-Designfiles. Der zentrale Vorteil eines CMS liegt in der getrennten Speicherung und Organisation von Inhalt (i.e. „Ausgestaltung“) und Design (i.e. Technische Implementierung“), was nicht nur schnelle Anpassungen, sondern auch die Gestaltung von Inhalten in der Umsetzungsphase durch Autor\*innen erlaubt, welche nur über geringe technische Fähigkeiten verfügen. (vgl. W3 2018) Nach der Wahl des Backend sind eine Reihe weiterer konzeptioneller Entscheidungen zu treffen.

**Linear oder frei?** Die Entwicklung einer Storyline macht Überlegungen zur Anordnung der Inhalte und der User-Führung unabweichlich. Anders als bei statischen Texten kann bei Websites nicht grundlegend davon ausgegangen werden, dass sich User an eine von den Autor\*innen intendierte Abfolge halten. Wie bei traditionellen Museumskonzepten muss daher auch bei der inhaltlichen Websiteentwicklung zwischen freien Konzepten, bei denen die Besucher\*innen den Pfad vollends selbstbestimmt durchlaufen können, und linearen Konzepten, die einer vorgegebenen Storyline folgen, unterschieden werden. Websites mit traditionellem, hierarchischem Aufbau, die über eine Menüführung auf Sub-Seiten verweisen, bieten sich besonders für Ersteres an, sogenannte One-Page-Designs eher für Letzteres, sowie für eine leicht überschaubare Menge an Inhalten.

**Zielgruppe:** Überlegungen zum Zielpublikum sind grundlegend für den gesamten Vermittlungsprozess (vgl. Huning 2014) – umso mehr, wenn die Website als digitale Ausstellung „funktionieren“ soll. Sollen Inhalte niederschwellig an ein nicht-fachkundiges Publikum vermittelt werden, sollte sich das auch in Aufbau und Erscheinungsbild widerspiegeln. Auch die Abstimmung auf unterschiedliche Endgeräte ist hier ein elementares Thema. So sind besonders bei Websites für einen nicht-fachkundigen Adressatenkreis große Zugriffszahlen von mobilen Geräten zu erwarten. Folglich ist bereits in der Konzeption auf ein sogenanntes Responsive Design zu achten, mit dem Inhalte unabhängig von der

<sup>26</sup> Die meisten Anbieter von Webspaces haben explizit auf CMS zugeschnittene Angebote und kombinieren diese auch direkt mit der Registrierung einer Domain. Hierfür ist also kein separater Schritt nötig. Die Kosten variieren je nach gewünschter Domain und Umfang und Komplexität der Anforderungen an den Webservice. Für lidovienna.at belaufen sie sich auf insgesamt weniger als €200,- für drei Jahre.

Bildschirmgröße des Endgeräts immer optimal dargestellt werden. Darüber hinaus gilt es zu entscheiden, welchen Stellenwert ein barrierefreier Zugang zur digitalen Ausstellung hat. Ist dieser Anspruch gegeben, muss mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einem erhöhten technischen Aufwand gerechnet werden, da viele Tools „out of the box“ nicht den Richtlinien zur Barrierefreiheit entsprechen. Eigenentwicklung oder Kompromisse bei der Umsetzung sind die Folge.

**Producer & Consumer:** Auch, wenn die ersten Web 2.0 Anwendungen bereits gut 20 Jahre alt sind, ist die Idee, dass User selbst zu Produzent\*innen von Webcontent werden und damit in Interaktion mit den ursprünglichen Wissensproduzent\*innen treten, in Zeiten von Social Media aktueller denn je. Bei der Kon-

zeption einer Website ist daher auf diese nicht mehr scharfe Trennlinie Bedacht zu nehmen und festzulegen, bis zu welchem Grad User Inhalte beitragen können sollen. Viele CMS-Systeme bieten standardmäßig die Möglichkeit, Blogbeiträge und Foren zu kreieren – ein Mittelweg zwischen Produktion und Konsum. Darüber hinaus bietet eine Reihe spezieller Tools spannende Möglichkeiten auch im wissenschaftlichen Kontext – Schlagwort Crowdsourcing (vgl. u.a. Crooks et al. 2015) – personengebundenes Wissen userseitig in die ursprünglich konzipierte Story einbinden zu lassen oder für den Forschungsprozess zu sammeln.

**Tools:** Die Einbindung verschiedener Tools in die Website erhöht den Grad an Interaktivität und erlaubt die mehrdimensionale Vermittlung von Inhalten. Entsprechend hat sich auch das Projekt-

team bei der Umsetzung der Website einer Reihe derartiger Tools – die meisten davon offen, also frei verfügbar, verwendbar und weiterentwickelbar – bedient. Entscheidende Kriterien waren neben der kostengeringeren Nutzbarkeit auch die notwendigen technischen Fähigkeiten zur Implementierung und letztlich Nutzung. Die drei auf lidovienna.at eingebetteten Tools werden in Folge kurz vorgestellt (vgl. Abb. 44).

**Kommunikation & Reflexion:** Entscheidend für die Wahl einer Website als Kommunikationsmedium sind oft die große Reichweite und das breite Publikum. Der Erfolg einer digitalen Ausstellung ist allerdings in wesentlichen Teilen abhängig von deren zielgruppenspezifischer Bewerbung. Einige Überlegungen hierzu: Die Festlegung eines Launch-Termins mit angemessener Vorlaufzeit ist

STORYMAP-SWIPE	
Entwickler	ESRI (US Softwarehersteller von GIS-Software)
Zugang	Quellcode für das Hosting auf eigenem Server offen über Github zugänglich; ArcGIS-Online Account zur Kartenerstellung nötig; Tool ist anschl. über die ESRI-Online-Plattform nutzbar (Quelle: <a href="https://github.com/Esri/storymap-swipe">https://github.com/Esri/storymap-swipe</a> )
Charakteristik	Zwei Karten werden mithilfe eines Schiebereglers vom User überlagert. Im konkreten Fall handelt es sich um historische Orthofotos und Luftbildpläne. So können Veränderungen im Stadtraum eindrucksvoll vermittelt werden. Mithilfe von Bookmarks kann der User „an der Hand genommen“ werden und zu spannenden Planausschnitten springen. Zudem ist es dem User jederzeit möglich, die Karte eigenständig zu entdecken.
Geeignete Inhalte	Räumliche Veränderungsprozesse, insb. mittels Orthofotos und thematischen Karten
Implementierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- JavaScript-basierendes Script auf eigenem Server</li> <li>- ArcGIS-Online Karten (können auch lokal mithilfe von ArcMap erstellt werden)</li> <li>- CSS-Files zur Gestaltung und Individualisierung</li> </ul>
Skilllevel	Hoch
	
	Niedrig
Aussehen	

LEAFLET	
Entwickler	Vladimir Agafonkin. und MapBox (kommerzieller Online-Kartenanbieter)
Zugang	Open-Source Tool, Download via GitHub (Quelle: <a href="https://github.com/Leaflet/Leaflet">https://github.com/Leaflet/Leaflet</a> )
Charakteristik	Tool zur Darstellung von diversem Online-Kartenmaterial (u.a. basemap.at, OpenStreetMap, Google Maps) und eigenen Geodaten. Leaflet bietet eine große Bibliothek mit JavaScript Funktionen, die einen enorm hohen Grad an Individualisierung erlauben.
Geeignete Inhalte	Diverse Kartendarstellungen
Implementierung	JavaScript File auf eigenem Server. Die eigentlichen Leaflet Funktionen werden via Github eingebunden und sind dort gespeichert. Dies hat den Vorteil, dass Updates nicht selbständig eingespielt werden müssen
Skilllevel	Hoch
	
	Niedrig
Aussehen	

TIMELINE JS	
Entwickler	Northwestern University Knight Lab
Zugang	Open-Source Tool. Google-Sheet (über Google Drive Zugang). <a href="https://github.com/NUKnightLab/TimelineJS3">https://github.com/NUKnightLab/TimelineJS3</a>
Charakteristik	Interaktive Zeitleiste, die es dem User erlaubt, von einem Ereignis zum nächsten zu springen. Ereignisse können außer mit Text auch mit diversen Multimedia-Inhalten illustriert werden.
Geeignete Inhalte	Illustration von (historischen) Prozessabfolgen
Implementierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- JavaScript basierendes Script auf eigenem Server (kann auch via Github eingebunden werden)</li> <li>- Google-Sheet-Tabelle mit den Inhalten (Alternativ können die Inhalte auch über ein Json-File integriert werden)</li> </ul>
Skilllevel	Hoch
	
	Niedrig
Aussehen	

Abb. 44: Die bei lidovienna.at zur Anwendung gebrachten digitalen Vermittlungstools

ratsam. So können für verschiedene Werbekanäle verschiedene Werbemittel wie Kurz- und Langtexte, hochauflösende Grafiken, oder Druckmittel vorbereitet werden. Zudem ist es ratsam, den Kontakt zu Pressestellen etwa von Forschungspartnern oder aus dem beruflichen Netzwerk zu suchen und auch diese bereits vorab mit Materialien zu versorgen. Die gezielte Bewerbung via Social Media – insbesondere das Teilen in thematisch spezialisierten Gruppen – erweist sich dabei als Erfolg bringend. Auch die Vernetzung mit Partnerwebsites ist zielführend.

Darüber hinaus kann die Integration von Analyse-Tools (Google Analytics ist hier Standard) empfohlen werden. Zwar gehen damit datenschutzrechtliche Hinweispflichten einher, die Analyse kann jedoch wesentliche Erkenntnisse für Adaptionen bringen. Zudem ist im Zuge des Weblaunch eine Suchmaschinenoptimierung ratsam. Viele CMS bieten hierfür simple Plug-Ins und Werkzeuge an. Aussagekräftige Titel, genügend beschreibender Text und interne Verlinkungen auf der Website sind dafür jedoch wichtig.

In Summe lässt sich daraus ein simpler Prozess für die Konzeption von Websites als digitale Ausstellung skizzieren, der insbesondere auch auf die Iterationsschritte verweist, die in diesem Zusammenhang essentiell für die Qualität des Ergebnisses sind (vgl. Abb. 45).

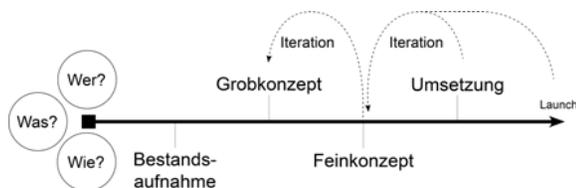


Abb. 45: Prozessschritte in der Konzeption digitaler Ausstellungen

### ≡ DAS RESULTAT: WWW.LIDIVIENNA.AT

Ergebnis dieses Prozesses ist die digitale Ausstellung „lidovienna – Stadtentwicklung links der Donau“. Die interaktive Website ist seit Dezember 2017 online und stellt ein zentrales Ergebnis des Forschungsprojekts TRANS[form]DANUBIEN dar. Die Website erlaubt es Usern sich frei durch drei miteinander vernetzte Bereiche zu bewegen und damit den im Projekt thematisierten Nordosten der Stadt in seiner baulichen Veränderung interaktiv und selbstbestimmt nachzuverfolgen. Im Fokus stehen sieben sogenannte Planungsgeschichten, die ausgewählte Teilbereiche dieses Gebiets im Detail behandeln und die User auf Basis von Storymap-Swipe auf interaktive Entdeckungsreise mitnehmen. Ergänzt werden diese Stories durch eine interaktive Leaflet-Übersichtskarte mit mehreren Kartenebenen und eine chronologische Übersicht auf Grundlage von TimelineJS, die die Planungsgeschichten gemeinsam räumlich und zeitlich einbetten und den beschriebenen Transformationsprozessen damit Halt geben. Abb. 46 zeigt die Startseite der Website.

## lidovienna - Stadtentwicklung links der Donau

**START** KARTE TIMELINE PLANUNGSGESCHICHTEN PROJEKT TEAM DOWNLOAD & LINKS FAQ

**lidovienna - Wiener Stadtentwicklung links der Donau**  
Was war zuerst - Stadtplanung oder Stadtentwicklung? Wie lange dauert eigentlich Planung? Und wo genau liegt Transdanubien?

Wie hat sich Wien links der Donau verändert? Wann sind Donauinsel, UNO City und Seestadt entstanden? Und was für eine Rolle haben Zeitgeist, Stadtgeschichte und Stadtplanung dabei gespielt? Klick Dich durch interaktive Karten und Zeitleisten, vergleiche alte Luftbilder mit der Stadt von heute und gewinne einen Einblick. Auf lidovienna kannst Du den Wandel von Floridsdorf und Donaustadt erkunden!

**Karte**  
Verkehr, Ortskerne und Stadtgrenzen. Verschaff Dir einen Überblick über die prägenden Elemente der Stadtstruktur links der Donau.

**Timeline**  
Wann hat Planung in Wien begonnen? Welche Ideen gab es für den Nordosten der Stadt? Klick Dich durch die Geschichte!

**Planungsgeschichten**  
Wähle eine Story und tauche in die Geschichte ein. Vergleiche das Wien von früher mit heute und erfahre etwas zu den Gründen des Wandels.

WIESEN KULTUR Gefördert durch die MA7 – Kulturarbeitung der Stadt Wien  
TU WIEN – Department für Raumplanung  
Fachbereich Stadt- und Regionalforschung  
Augasse 2-6 | Kern C, 2 Stock | 1090 Wien  
+43 1 58801 280201  
johannes.suitner@tuwien.ac.at  
TU WIEN raum srf  
in Kooperation mit der MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Abb. 46: Die Startseite der digitalen Ausstellung lidovienna.at



Schluss

## ≡ ZUR WIENER PLANUNGSGESCHICHTE

**Phasen der Wiener Stadtplanung:** TRANS[form]DANUBIEN gelingt aus der differenzierten Analyse der Wiener Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte eine umfassende Systematisierung von sechs historisch prägenden Planungsphasen, die sich durch das vorherrschende Selbstverständnis der Planung, ihren Ansatz und ihre Position im gesellschaftlichen Spektrum voneinander unterscheiden lassen:

1829 - 1914	<b>Kapitalistische Bodenordnung</b>	Bautechnische Vorbereitung kapitalistischer Urbanisierung
1919 - 1945	<b>Ideologisierte Stadtentwicklungspolitik</b>	Stadtentwicklung durch Stadt-Politik auf Basis ideologischer Gesellschaftsvorstellungen
1945 -ca. 1970	<b>Modernistische Expertenplanung</b>	Technokratische Stadtplanung nach funktionalistischem städtebaulichen Prinzip
ca.1970 - 1989	<b>Integral-kommunikative Planung</b>	Umfassende Stadtplanung zwischen Expertise und politischer Aushandlung
1989 - 94/00	<b>Aktive Angebotspolitik</b>	Positionierung durch außenorientierte Standortentwicklung
Ab 94/00	<b>Strategisches Place-Making</b>	Planung als komplexe Steuerung zur Konstruktion von Orten

Abb. 47: Sechs historische Phasen der Wiener Stadtplanung (1829-2018)

**Wegpunkte des Wiener Entwicklungspfad:** Die Analyse der Stadtentwicklungsgeschichte offenbart einige, hinsichtlich aktueller Herausforderungen und Diskussionen der Wiener Stadtentwicklung nennenswerte Aspekte:

Den großen zeitgeschichtlichen Zäsuren zum Trotz transformieren sich die stadtpolitischen Rahmenbedingungen in Wien fast im Gleichschritt mit den Jahrhunderten. So steht das 19.Jahrhundert für eine liberal-kapitalistische Stadtentwicklung, das 20. für die Etablierung der wohlfahrtsstaatlichen europäischen Stadt und das beginnende 21. für eine strategische Angebotspolitik und einen sanften Neoliberalismus.

Die gerne als ausgeglichen und homogen rezipierte Wiener Stadtgesellschaft hat vor allem in der Phase von 1921 bis 1983 existiert. Speziell davor, aber auch danach sind Fragmentierung und Armut nicht wegzudiskutierende Fakten. Wenn überhaupt, macht nur der aktuelle Vergleich mit anderen Haupt- und Großstädten eine derartige Einschätzung zulässig.

Aktuelle Referenzen auf die Zwei-Millionen-Stadt Wien um 1900 vergessen zu gern auf die reale Situation in der segregierten, verarmten und von antisemitischer Politik geprägten Metropole. Auch die Überzeichnung gründerzeitlicher Stadtstrukturen muss korrekt kontextualisiert werden, als erst die aufwandsintensiven Sanierungsmaßnahmen der öffentlichen Hand in der Nachkriegs-

zeit sie zu den heute noch lebenswerten Wohnquartieren gemacht haben.

Die historische Infrastrukturentwicklung ist noch in der heutigen Stadtstruktur wirkmächtig: Das dichte Straßenbahnnetz um 1900 ist Konsequenz und Bedingung der enorm hohen Siedlungsdichte innerhalb des Gürtels und der immer noch ausgeprägten Monozentralität der Stadt. Die industriellen Eisenbahnlinien durchschneiden das damalige Hinterland und machen integrierte Stadtentwicklung in den heutigen südlichen und nordöstlichen Außenbezirken schwieriger. Der Umsetzungspragmatismus im Roten Wien begründet die räumliche Dispersion sozialer Infrastruktur über den Stadtraum, der noch heute eine gewisse sozial-räumliche Durchmischung sicherstellt.

Die Stadterweiterungen von 1892 und 1904/05 bzw. die Gebietsänderung 1954 lassen sich trotz aller Überformung immer noch am teils harten Bruch innerhalb der baulichen Struktur ablesen und zeugen von der Langfristigkeit umfassender urbaner Transformation.

## ≡ ZU DEN TRIEBKRÄFTEN DER STADTENTWICKLUNG

**Die Macht des Kontexts:** Historisch beeinflussen diverse Rahmenbedingungen die Wiener Stadtentwicklung und folglich die Ausgestaltung und Wirkungsmacht stadtplanerischer Konzepte. So sind die großen zeitgeschichtlichen Zäsuren – 1914-18, 1938-45, 1989, 1995 – unbestrittene Rahmungen des Wiener Entwicklungspfad, die sich mitunter in deutlichen Veränderungen des Planungssystems, -diskurses und -selbstverständnisses widerspiegeln. Entscheidend dafür ist der auffällige Pragmatismus, der den kontextuellen Wandel fast immer als unbeeinflussbare externe Größe und viel zu selten als steuerbaren Veränderungsprozess einstuft. Ökonomische Restrukturierungen etwa – veränderte Standortanforderungen und sozioökonomische Muster – waren lange Zeit ein blinder Fleck der Wiener Stadtentwicklungspolitik, weil sie nicht als ordnungsplanerische Aufgabe angesehen wurden. Gesellschaftliche Transformationsprozesse, bspw. ein umfassender Lebensstilwandel oder ein geändertes Mobilitätsverhalten, gelten noch immer als unbeeinflussbare Gegebenheiten, denen sich eine Stadtplanung in der Konzeption ihrer idealen Urbanitätsvorstellungen ungeachtet höherer Werthaltungen beugen muss. Und interkommunale Konkurrenz schließlich ist seit den 80er-Jahren anerkanntes Faktum, dem sich planerische Diskurse, Projekt- und Richtungsentscheidungen unterzuordnen haben. Die Gründe dafür sind einerseits institutioneller Natur (Fachplanung und Verwaltung haben im komplexen Urban Governance Regime nur beschränkten Einfluss auf die politische Richtungsentscheidung), andererseits auch diskursbestimmt (als unbeeinflussbar geframte Entwicklungskontexte erfüllen eine strategische Funktion als politiklegitimierende Diskurse und sollen daher gar nicht planerisch relativiert oder differenziert werden).

**Am Boden der Tatsachen – Akteur\*innen der Stadtentwicklung:** Stadtentwicklungshistorische Erzählungen kommen kaum ohne Referenzen auf einflussreiche Figuren aus, die die Planungsgeschichte als soziales Phänomen und politischen Prozess illustrieren. Im Sinne von Moulaert et al. (2016) sind Akteur\*innen aber vor allem im Hinblick auf stabile und dynamische Entwicklungsphasen bzw. systemische Veränderungen im Spannungsfeld zwischen Stadtplanung und Stadtentwicklung von Bedeutung. In Wien gibt es auf der Handlungsebene vorerst aber eine unumstößliche Beziehung, der alle übrigen stadtentwicklungspolitischen Akteur\*innen nachgeordnet sind: jene zwischen Staat und Markt, zwischen politisch-administrativem System und einem von Grundeigentümer\*innen und Investor\*innen geprägten Bodenmarkt. Während das PAS über zwei Jahrhunderte teils radikale Umformungen erfahren hat, sind Letztgenannte aber eine fixe Größe, deren Rolle und Einfluss im Prozess der Stadtentwicklung weitgehend stabil bleibt. Dieses Faktum ist seit Anbeginn der Planungsgeschichte verfassungsrechtlich und mittels einer Bodenordnung abgesichert. Damit sind hoheitliche Planungsvorhaben in Wien bis heute ungeachtet eines öffentlichen Interesses in letzter Instanz vom Eigenwillen, der Dynamik und politischen Regulation eines städtischen Bodenmarkts abhängig. Im Rückblick bewirkt das für eine perspektivisch ausgerichtete, hoheitliche Stadtplanung, dass sie in Phasen der Bevölkerungsstagnation als aktive, die urbane Transformation vorbereitende Akteur\*in des Bodenmarkts auftreten kann (wie etwa 1921-1934 und 1945-ca.1970), während sie in Wachstumsphasen (wie jener seit den 1990ern) in diesem Bestreben maßgeblich eingeschränkt und auf die Ordnung bodenmarktbedingter Unzulänglichkeiten und Ungleichgewichte zurückgedrängt wird. Die infolge politisch-ökonomischer Veränderungen (erst De-Industrialisierung, dann Tertiärisierung und Europäisierung) einsetzende Transformation der stadtentwicklungspolitischen Koalitionen um 1970 bzw. Anfang der 90er tun ihr Übriges dazu diese schwache Position der in der Veraltung verankerten hoheitlichen Planung gegenüber der Stadtpolitik und einem (Boden)Markt zu fixieren.

**Die institutionelle Ordnung als besondere stadtentwicklungspolitische Rationalität:** Planung ist ein institutionalisierter gesellschaftlicher Prozess. Diese Aussage trifft mit Blick auf die Wiener Planung – historisch und aktuell – in besonderem Maße zu. Keine andere Größe ist mit Rückblick auf die Analyse derart entscheidend für die Umsetzung oder das Misslingen stadtplanerischer Ziele bzw., weiter gefasst, für die Ausgestaltung stadtentwicklungspolitischer Prozesse selbst. Das zeigt sich etwa darin, dass in der institutionellen Ordnung des Planungssystems letztinstanzlich die kommunale Politik entscheidend ist. Das gilt für das paternalistische, sozialdemokratische Wien ganz besonders – gerade historisch. So wird etwa im Roten Wien die Trennung zwischen Stadtentwicklung und Verkehr auf der einen und Wohnbau auf der anderen Seite verwaltungsintern institutionalisiert. Noch heute wirkt diese Tren-

nung im planungspolitischen Prozess, zumal Wohnbaufragen zu den mitunter entscheidendsten für die Stadtentwicklung zählen. Eine andere institutionelle Trennung ist nicht minder entscheidend: Die Doppelrolle Wiens als Land und Gemeinde. Sie bedeutet im Kontext der Raumplanung eine Sonderstellung: örtliche und überörtliche Planung liegen damit in derselben Hand. Das Paradoxon besteht darin, dass die Entwicklungskonzepte der überörtlichen Ebene, d.h. MA18, nur Empfehlungscharakter haben, während die Instrumente der örtlichen Raumplanung, d.h. MA21, rechtsverbindlich sind. Anders ausgedrückt kommt damit der örtlichen Ebene in Wien Ausführungs- und Kontrollfunktion zugleich zu, während die rahmende Entwicklungplanung davon abgekoppelt passiert. Die Konsequenz ist eine geschickte politische Rationalität, die nicht nur interessensgeleitete bodenpolitische Partikularentscheidungen ohne Kontrollinstanz ermöglicht, sondern im Anschluss sogar die übergeordnete Entwicklungsplanung zur Bühne für deren rückwirkende Legitimation macht.

**Diskurse als pfadbestimmende Faktoren:** Diskurse sind unbestritten stadtentwicklungspolitisch prägende Elemente. Entscheidungen erlangen sie vor allem dort, wo der Abstraktionsgrad der Planung zunimmt. Entsprechend wirkmächtig sind Narrative und Framings des Stadtentwicklungspfads und der stadtentwicklungspolitischen Handlungsmöglichkeiten vor allem in der politiknahen übergeordneten Entwicklungsplanung. Denn die hier zur Anwendung gebrachten „weichen“ Instrumente erfüllen in einer dem unternehmerischen Politikverständnis immer mehr gleichkommenden Stadtentwicklungspolitik mittlerweile eine Doppelfunktion als institutionalisierte fachplanerische Perspektivplanung und stadtpolitisches Vermarktungsinstrument. Gerade auf Ebene der STEPs, Strategiepläne und Rahmenstrategien, aber auch im vorgelagerten öffentlichen Stadtentwicklungsdiskurs, greifen stadtpolitische und politiknahe Akteur\*innen daher den Leitbildern und Fachplanungen geschickt vor, indem sie deren rationaler Entwicklung eine „imaginierte SWOT-Analyse“ voranstellen, die den Rahmen dessen, was diskutier- und planbar ist, determiniert. So werden Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftswandel, Technologie und Gesellschaft, oder stadtteilbezogene räumliche Gegebenheiten zu in ganz bestimmter Weise positiven oder negativen Entwicklungsbedingungen und damit pfadbestimmenden Faktoren ernannt, die folglich als Treiber der städtischen Transformation fungieren. In Folge werden gerade die breit rezipierten Wiener Stadtentwicklungspläne seit ihrer Begründung immer mehr zu räumlich unscharfen, dafür im stadtpolitischen Diskurs machtvollen Framings der Wiener Zukunft. Nicht ein auf der überörtlichen Ebene angesiedeltes raumpolitisches Konzept, das akteurs-, institutionen- und ortsspezifische Maßnahmen auf Basis einer fundierten Analyse der strukturellen Entwicklungsbedingungen vorschlägt, ist primäre Stadtentwicklungsgrundlage, sondern die konstruierten Repräsentationen eines stadtpolitisch erwünschten Bilds von Wien, in dem die fundierte Perspektive

bestenfalls noch Beiwerk ist. Als besonders relevant erweisen sich auch die Wechselwirkungen zwischen diskursiver Strategie und institutioneller Ordnung im Planungssystem, etwa wenn ein intensiv geführter SmartCity-Diskurs der jüngeren Jahre die Gründung einer SmartCity-Agentur legitimiert, oder wenn Steuerungsinstrumente wie Entwicklungspläne statt fachplanerischer, stadtpolitische Zielsetzungen propagieren (müssen).

**Der Stadtentwicklungspolitik?** Die Wiener Stadtentwicklungs- und Stadtplanungsgeschichte machen in der Rückschau eines deutlich: Planung und räumliche Politik sind männlich. Alter und Entscheidungsmacht mögen im Vergleich zu früheren Dekaden keine so zwingende Zweifelt mehr darstellen, Planungspolitik und Geschlecht hingegen schon. So muss es fast als revolutionär erachtet werden, dass seit 2010 erstmals eine Frau Planungsstadträtin ist, während im Kreis der anderen politischen Entscheidungsträger\*innen, der Architekt\*innen, Städtebauer\*innen und Planer\*innen, der hohen Verwaltungsbeamt\*innen und der Auftragnehmer\*innen weibliche Akteur\*innen bestenfalls in der zweiten Reihe zu finden sind – auch heute noch.

## ≡ ZUR TRANSFORMATION LINKS DER DONAU

**Determinanten der Morphogenese Transdanubiens:** Rückblickend beeinflussen vier Faktoren das Gesicht des Wiener Nordostens ganz entscheidend. **Siedlungsgeschichte:** Zwischen 9. und 19. Jahrhundert werden insgesamt 16 Siedlungen gegründet, die – trotz aller Überformung – bis heute das Grundgerüst der morphologischen und funktionalen Struktur Wiens links der Donau bilden. So gewinnen etwa die tangential zum Stadtzentrum verlaufenden Straßenverbindungen zwischen diesen Orten in der aktuellen Stadtentwicklung wieder an Bedeutung. **Donaulauf:** Die Gefahren des wilden Flusses werden erst durch die zwei radikalen Regulierungen in den 70er-Jahren des 19. und 20. Jahrhunderts gebannt. Bis dahin schränkt die Gewässerentwicklung die Urbanisierung vor allem links der Donau massiv ein. Die Folge ist eine bis heute nicht hinreichende funktionale Integration cis- und transdanubischer Stadtteile, die sich aktuell in Debatten um Autobahnringe und Donauquerungen manifestiert. **Eisenbahn:** Die Rolle Wiens als Industriemetropole begründet im 19. Jahrhundert den Bau eines dichten Schienenverkehrsnetzes. Vorerst durchschneiden die neuen Eisenbahnlinien aber nur das transdanubische „Hinterland“. Langsam profitieren jedoch die Eisenbahnanlieger Floridsdorf und Stadlau vom industriellen Wachstum, dem erst die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und die umfassende Deindustrialisierung ein Ende setzen. Die Bahnlinien bleiben hingegen erhalten – als Erschließungs- und Entwicklungspotentiale auf der einen, als landschaftszerschneidende und desintegrierende Altlasten auf der anderen Seite. **Leitbilder:** Jedes der drei planungshistorisch dominanten räumlichen Leitbilder für Wien übt auf seine Weise erheblichen Einfluss auf die Urbanisierung links

der Donau aus. Das monozentrische Stadtmodell erklärt, warum Transdanubien in den urbanen Entwicklungsvisionen für Wien lange Zeit zurückgestellt wird. Das Achsen-Zentren-Modell prolongiert die nach 1945 begonnene radiale verkehrliche Erschließung vom Stadtzentrum aus bis zum Ende des 20. Jahrhunderts. Und das polyzentrische Stadtmodell begründet schließlich die aktive Zentrumsentwicklung der Stadtplanung in Floridsdorf, Kagran und Aspern, wie sie heute zu beobachten ist.

**Autogerechtes Transdanubien:** Wien links der Donau ist seit 120 Jahren Experimentierfeld teils gewagter städtebaulicher, architektonischer und planerischer Visionen. Die meisten davon bleiben jedoch Utopien. Demgegenüber steht die bauliche Manifestation eines in Wien an sich früh verworfenen funktionalen, autogerechten Entwicklungsleitbilds. Das Zusammenspiel einer Reihe an Gründen hat diese bauliche Wirklichkeit befördert: (1) Die frühe Differenzierung zwischen Erhalt und Pflege zentrumsnaher Gebiete und Modernisierung und Neubau in den Randbereichen rückt Transdanubien in den stadtplanerischen Fokus. (2) Vergleichsweise ausgedehnte Flächenreserven ermöglichen die Umsetzung eines funktional entmischten Städtebaus und großmaßstäblicher Einzelprojekte, denen eine mangelnde fußläufige Erschließbarkeit gemein ist. (3) Das besondere Mosaik transdanubischer Grundstücksverhältnisse – Kleingartenanlagen neben Eisenbahntrassen, schützenswerte Grünanlagen neben großen Industriebrachen in Privatbesitz – erschwert umfassende Zentrumsentwicklungskonzepte und provoziert sogar ein gewisses „Stückwerk“, das einer funktionalen Entmischung gleichkommt. (4) De-Industrialisierung und gleichzeitige Stadterweiterung im Wohnbau führen zu einem Missverhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsstätten, dem vor allem mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beizukommen versucht wird – immer zuerst im MIV und erst danach, zur Reparatur unerwünschter Zustände, auch im ÖV. Die Bewilligung unzähliger EKZ und Fachmarktzentren ist ein weiterer Versuch dem Problem Herr zu werden – mit der Konsequenz weiterer funktionaler Entflechtung und Autoorientierung. (5) Intendierter Imagewandel und die Internationalisierung der Stadt bedingen eine Reihe an kleinräumigen Interventionen und Wettbewerbsprojekten links der Donau, die nur ungenügend einer übergeordneten Planung entsprechen (müssen). Mangelnde funktionale Integration und Eingliederung in das Stadtgefüge sind die Folge und vermitteln einmal mehr einen eher amerikanischen denn europäischen Urbanismus.

**Aus der transdanubischen Transformation lernen:** Die Stadtentwicklungsgeschichte des Wiener Nordostens vollzieht sich in unterschiedlichen Phasen. Sind die 50er- und 60er-Jahre stark vom Ideal kleinräumiger Entmischung, Stadterweiterung und Verbesserung der Wohnqualität geprägt, bestimmt der (Verkehrs)Infrastrukturausbau die 70er- und 80er-Jahre. Eine umfassende Transformation erfahren die Stadtgebiete schließlich in der

aktuellen Re-Urbanisierungsphase ab den 90ern, zumal sich die Stadtplanung aktiv ihres geordneten Wachstums nach einem klaren Urbanitätsvorbild annimmt. Bei näherer Betrachtung der einzelnen Gebiete drängt sich insbesondere die Infrastruktur als Treiber der Stadtentwicklung auf. Nicht nur in Floridsdorf und Kagran, wo der verkehrliche Ausbau mitunter den Anfang der baulichen Transformation markiert, auch jüngste Entwicklungen in der Seestadt Aspern und ihrer Umgebung spiegeln das wider. Dass derartige Projekte wegen der großen Akteursvielfalt, der Kompetenzersplitterung, anlassbezogen auszuhandelnder Finanzierungsfragen und der politischen Symbolkraft von einer besonderen Komplexität sind, muss nicht erwähnt werden. Entscheidend ist, dass es dadurch zu einer merklichen Abweichung vom ersonnenen Planungsprozess und Planungsziel der übergeordneten Ebene für ein Entwicklungsgebiet kommt. So sind Erfolg und Misserfolg der Realisierungspläne für die hochrangige verkehrliche Erschließung nicht nur einmal zentrales beschleunigendes oder verzögerndes Element der Stadttransformation Transdanubiens. Dass die untersuchten Stadtteile trotz aller Abhängigkeit von einer Wiener Stadtentwicklungspolitik und lokalen Planungskultur eine eigene Logik haben, die dem ortsspezifischen Entwicklungspfad geschuldet ist, zeigt sich an den besonderen Einflussgrößen der Metamorphologie aller drei Gebiete. (1) Die Verwandlung Kagrans ist eine Abfolge versuchter Eingriffe in eine sich selbst niemals ausreichend regulierende urbane Umwelt, die entsprechender hoheitlicher Ordnung bedarf. Sozialer Wohnbau verlangt nach Versorgungsinfrastruktur, deren Errichtung schließlich nach einem tragfähigen Verkehrsnetz. Die erhöhte zentralörtliche Funktion ruft Wettbewerbe und solitäre Projekte auf den Plan, die wiederum umfassender Urbanitätsentwicklung zwischen Objekt und Stadtraum bedürfen. (2) Die doppelte Transformation des Floridsdorfer Zentrums ist in seiner Historie als zentraler transdanubischer Wirtschaftsstandort begründet. Die De-Industrialisierung der 1960er und die zunehmende Tertiärisierung und Konsumorientierung der Stadtwirtschaft ab den 1970ern führen – jeweils zeitlich verzögert – zu einem umfassenden baulichen Wandel. Wie sich nach der erneuten Stadtteilwerdung Floridsdorfs ein nächster ökonomischer Wandel (bspw. eine umfassende digitale Transformation) auswirken wird, bleibt abzuwarten. Dass die in überproportionalem Ausmaß vorhandenen Handels- und Gewerbeflächen davon betroffen sein werden, ist jedoch anzunehmen. (3) Die Metamorphologie Asperns ist ungeachtet der vorindustriellen Siedlungsgeschichte nicht auf den alten Ortskern, sondern das Flugfeld bezogen. Die einzigartige Funktion und die damit verbundenen, besonderen Grundstücksverhältnisse werden zu Faktoren einer baulichen Umformung, die dem Standort seit den 80ern einen Platz auf der Stadtplanungsagenda verschaffen – erst als Betriebsgebiet, dann als repräsentativer Stadtteil. Am speziellen Fall wird zudem einmal mehr deutlich, dass Bodenverfügbarkeit die zentrale Prämisse einer durchsetzungsfähigen

hoheitlichen Planung in Wien ist. Denn wider einer komplexen urbanen Governance können Zielkonflikte, ökonomische Unsicherheiten und widersprüchliche Nutzungsansprüche im lokalen Planungsregime ausgeräumt werden, sobald die Eigentumsfrage geklärt ist.

### ≡ ZUM FORSCHUNGSANSATZ

**Das ASID-Modell als wertvolles Theoriegebäude:** Die Anleihe bei Mouleart et al. (2016) Entwicklungsprozesse als Konsequenz der Wechselwirkungen zwischen Struktur, Handlung, Institutionen und Diskurs zu interpretieren, genießt zentrale Bedeutung im Forschungsprozess. In der Tat können die für Stadtentwicklung und Stadtplanung ausschlaggebenden Entwicklungsbedingungen, Planungsprozesse und -akteur\*innen, das Planungssystem und die Selbstverständnisse und Ideale in den vier vorgeschlagenen Dimensionen differenziert diskutiert werden, um ein klareres Bild lokaler Stadtentwicklungspolitik zu zeichnen. Letztlich sind damit sowohl umfassende Politikfeldanalysen des Politikbereichs Planung möglich, als auch historische Systematisierungen, die – wie für die Wiener Planungsgeschichte gezeigt – Aussagen über kohärente Phasen, Übergänge und systemische Brüche zulassen. Das ASID-Modell sollte daher als vielversprechender Theorieansatz Eingang in den fachlichen Diskurs und die planerische Denkschule finden.

**Stärken und Schwächen interpretativer Analytik:** Das empirische Konzept für TRANS[form]DANUBIEN wurde aus dem aktuellen raum- und planungstheoretischen Diskurs entwickelt. Neben der literaturbasierten Systematisierung umfassender Wissensbestände erhält die interpretative Analytik eine zentrale Rolle als Forschungsansatz. Ihre unbestreitbaren Stärken sind die Flexibilität im Umgang mit anfangs womöglich noch unbekanntem Datenmaterial, die einfache Methodentriangulation (etwa durch Verschneidung mit Expert\*inneninterviews) und die Möglichkeit unterschiedlichste Datenbestände zu integrieren. Flexibilität bedeutet gleichsam Unsicherheit im Prozess. Die Notwendigkeit eines iterativen Vorgehens – mehrere Schleifen in den Erkenntnisprozess einziehen, Informationen kontextualisieren, Wissen verdichten, Interpretationen zu prüfen – kann mitunter langwierig sein und letztlich auch das Verwerfen eines ganzen Analysestrangs bedeuten. Diese Aspekte im Vorfeld abzuwägen ist entscheidend für das Gelingen interpretativ-analytischer Forschungsansätze.

**„Lernen S’ ein bisschen Geschichte“:** Ein ernsthaftes Anliegen planerischer Forschung müssen Prozessanalysen sein, die die raumzeitlichen Zusammenhänge der Stadtentwicklung in den Blick rücken. Historisch informierte, relationale Analysen erlauben – das zeigt auch dieses Projekt – eine weitaus differenziertere Kontextualisierung, Diskussion und Relativierung raumrelevanter

Einschätzungen, normativer Entwicklungsvorstellungen und historischer Narrative. Sie können damit auch potentiell tragfähigere Planungsentscheidungen unterstützen. Entsprechend wichtig ist dafür eine fundierte Aufarbeitung der Stadtplanungsgeschichte. Gerade in Wien herrschen diesbezüglich noch enorme Wissenslücken, die es in den kommenden Jahren zu schließen gilt – im gesellschaftlichen Interesse ebenso wie zum Zweck der Selbstreflexion der Wissenschaftsdisziplin und der Stadtplanungspraxis. Auch vergleichende Studien könnten darüber hinaus wichtige Erkenntnisse zur politischen und Planungskultur, zu spezifischen lokalen Entwicklungen und zum Wandel der Planungsdisziplin hervorbringen.

### ≡ ZUR DIGITALEN WISSENSCHAFTSVERMITTLUNG

**Websites als digitale Ausstellungen:** TRANS[form]DANUBIEN hat mit der Konzeption der Website als digitale Ausstellung und der systematischen Dokumentation dieses Prozesses einen Beitrag zur Verwissenschaftlichung einer kommunikativen planerischen Praxis geleistet. Damit wird nicht nur das theoretische Verständnis digitaler planerischer Wissensvermittlung als Aufgabe zwischen Planung & Wissenschaft, Informatik & Technologie, sowie Journalismus & Kunst verdeutlicht, sondern ein Ansatz skizziert, wie eine derartige Konzeption in der Praxis von Statten gehen kann. Mit der Website lidovienna.at wurde zudem ein anwendungsfähiges und praxisrelevantes Beispiel digitaler Wissensvermittlung im Bereich der Planung geschaffen, das sich großer Beliebtheit erfreut.

**Historische Orthofotos als Analyse- und Vermittlungsmedium:** Anders als historisches Kartenmaterial können Luftbilder als nahezu wertfreie Zeitdokumente physischer Stadträume gelesen werden. Ihre Verwendung ist besonders dann sinnstiftend, wenn Bildmaterial aus verschiedenen Jahren gegenübergestellt und damit Veränderungen der baulich-physischen Stadt erkennbar gemacht werden können. In TRANS[form]DANUBIEN sind die historischen Orthofoto-Zeitreihen entsprechend wichtiger Bestandteil der Grundlagenforschung. Sie sind jedoch nicht nur bildlicher Vergleich makrostruktureller Wandlungsprozesse, sondern historische Momentaufnahmen, die den Blick auf besondere historische Artefakte erlauben. In diesem Sinn sind sie doppelt wertvoll, weil sie das Feld für eine detaillierte Analyse objekt- oder ensemblebezogener Entwicklungen und Veränderungen eröffnen. Darüber hinaus eignen sich Luftbilder in einer Zeit, in der Kartendienste wie Google Maps Orthofotos zu einer gängigen Bildsprache gemacht haben, als Vermittlungsmedium. Sie erlauben die einfache Kommunikation ansonsten als zu komplex empfundener Aussagen zu räumlicher Transformation und sind daher ein erstzunehmendes planungswissenschaftliches und planungspraktisches Instrument.

## LITERATUR

- Albers, Gerd & Wekel, Julian (2008): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. Darmstadt: Primus Verlag.
- Albrechts, Louis & Mandelbaum, Seymour (2005) (Hrsg.): The network society. a new context for planning? Oxon und New York: Routledge.
- Androsch, Hannes (Hrsg.) (2008): Fritz Hofmann. Leitlinien. Wien: Carl Gerold's Sohn.
- Anegg, Johannes, Drexel, Peter, Franzen, Michael, Wurzer, Bernhard (2013): Kooperation zur Beschaffung digitaler Luftbilder und digitaler Orthophotos 2013 – 2015. In: Angewandte Geoinformatik 2013, Herbert Wichmann Verlag, 542-547.
- Arch+Ing [Kammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten für Wien, Niederösterreich und Burgenland] (2010): Kurzzusammenfassung der 17 Einreichungen zum 2. Wiener Ingenieurpreis. Aussendung vom 27.09.2010. Abrufbar unter: <http://docplayer.org/62605695-Wien-am-27-september-2010-kurzzusammenfassung-der-17-einreichungen-zum-2-wiener-ingenieurpreis.html>. Letzter Zugriff: 25.01.2018.
- Arnstein, Sherry R. (1969): A ladder of citizen participation. Journal of the American Institute of Planners, 35(4), 216-224.
- Bauordnung für Wien [Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch], Stamfassung: LGBl. Nr. 11/1930, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 27/2016. [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Lan\\_desnormer/LW140000225/LW140000225.html](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Lan_desnormer/LW140000225/LW140000225.html). Letzter Zugriff: 23.01.2018.
- Becker, Joachim & Novy, Andreas (1999): Chancen und Grenzen alternativer Kommunalpolitik in Wien - ein historischer Überblick. In: Kurswechsel 2/99, 5-16.
- Bekesi, Sandor (2005): Verkehr in Wien. Personenverkehr, Mobilität und städtische Umwelt 1850 bis 2000. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien: Böhlau, 93-105.
- Bihl, Gustav, Meißl, Gerhard, Musner, Lutz (2006): Vom Kriegsende 1945 bis zur Gegenwart. In: Csendes, Peter & Oppl, Ferdinand (Hrsg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien: böhlau, 545-650.
- bmvit [Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie] (2018): Umweltverträglichkeitsgutachten S1 Wiener Außenring Schnellstraße. [https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/s1/verfahren/schwechat\\_suessenbrunn/uvg/uvg.pdf](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/autostrasse/s1/verfahren/schwechat_suessenbrunn/uvg/uvg.pdf). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Bobek, Hans & Lichtenberger, Elke (1978): Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Wien und Köln: Böhlau
- Breckner, Ingrid (2014): „Raum“ im Spektrum der Stadt- und Regionalplanung. In: Oßenbrügge, Jürgen & Vogelpohl, Anne (Hrsg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Einführungen. Münster: Westfälisches Dampfboot.
- Brunner, Karl (1952): Stadtplanung für Wien. Stadtbauamt der Stadt Wien (Hrsg.). Verlag für Jugend und Volk GmbH. Wien.
- Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.) (2005): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wiener Umweltstudien, Band 1. Wien: Böhlau.
- Buchmann, Bertrand Michael (2006): Politik und Verwaltung. In: Csendes, Peter & Oppl, Ferdinand (Hrsg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3. Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien: Böhlau, 85-127
- Capuzzo, I. Paolo (1998): The defeat of planning: the transport system and urban pattern in Vienna (1865-1914). In: Planning Perspectives, 13(1), 23-51.
- Crang, Mike (2008): Zeit : Raum. In: Döring, Jörg & Thielmann, Tristan (Hrsg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: transcript, 409-438.
- creativecommons (2018): Namensnennung 3.0 Österreich. <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/at/deed.de>. Letzter Zugriff: 03.01.2018.
- Cresswell, Tim (2004): Place. A short introduction. Malden u.a.: Blackwell.
- Crooks, Andrew, Pfoser, Dieter, Jenkins, Andrew, Croitoru, Arie, Stefanidis, Anthony, Smith, Duncan, Karagiorgou, Sophia, Efantakis, Alexandros, Lamprianidis, George (2015): Crowdsourcing urban form and function. International Journal of Geographical Information Science, 29(5), 720-741.
- Csendes, Peter & Oppl, Ferdinand (2006): Wien. Geschichte einer Stadt. Von 1790 bis zur Gegenwart, Band 3. Wien: Böhlau.
- Czech, Hermann (1990): Elemente der Stadtvorstellung. In: Swoboda, Hannes (Hrsg.): Wien. Identität und Stadtgestalt. Wien: Böhlau, 205-218.
- Czeike, Felix (1992-2004): Historisches Lexikon Wien, Band 1-6. Wien: Kremayr & Scheriau.
- Czeike, Felix (1992): Historisches Lexikon Wien, Band 1, A-Da. Wien: Kremayr & Scheriau.
- Czeike, Felix (2004): Historisches Lexikon Wien in 6 Bänden. Band 5: Ru-Z. Wien: Kremayr & Scheriau/Orac, 298-300.
- Dangschat, Jens (2014): Stadt und Raum in der Soziologie. In: Oßenbrügge, Jürgen & Vogelpohl, Anne (Hrsg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Münster: Westfälisches Dampfboot, 57-67.
- Davoudi, Simin & Strange, Ian (2009): Space and place in twentieth-century planning. An analytical framework and an historical review. In: Davoudi, Simin & Strange, Ian (Hrsg.): Conceptions of space and place in strategic spatial planning. London und New York: Routledge, 7-42.
- Demokratiezentrum Wien (2015): Wahlrechtsentwicklung in Österreich 1848 bis heute. <http://www.demokratiezentrum.org/wissen/timelines/wahlrechtsentwicklung-in-oesterreich-1848-bis-heute.html>. Letzter Zugriff: 17.11.2017.
- Dobrucka, Lucia (2016): Reframing planning theory in terms of five categories of questions. In: Planning Theory, 15(2), 145-161.
- Dünne, Jörg (2008): Die Karte als Operations- und Imaginationsmatrix. Zur Geschichte eines Raummediums. In: Döring, Jörg & Thielmann, Tristan (Hrsg.): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: transcript, 49-69.
- DZF (2018): Bezirksvertretung Floridsdorf lehnt Flächenwidmung Donauefeld ab. <http://www.dzf21.at/dfz/exklusiv-bezirksvertretung-floridsdorf-lehnt-flaechenwidmung-donauefeld-ab/>. Letzter Zugriff 02.02.2018.
- Ebner, Hannelore (2008): Fritz Hofmann – Leitlinien. Hannes Androsch (Hrsg.). Carl Gerold's Sohn Verlagsbuchhandlung KG. Wien.
- Eder, Franz X. (2003): Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz X., Eigner, Peter, Resch, Andreas, Weigl, Andreas (Hrsg.): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Wien: Studien Verlag, 201-285.
- Eder, Ernst Gerhard & Eichert, Robert (2005): Trockenzeiten, Die Wiener Lobau als Schutzgebiet. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien: Böhlau, 360-373.
- Eigner, Peter & Resch, Andreas (2001): Phasen der Wiener Stadtentwicklung. Unveröffentlichtes Manuskript. [www.demokratiezentrum.org](http://www.demokratiezentrum.org). Letzter Zugriff: 08.01.2018.
- Eigner, Peter & Resch, Andreas (2003): Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz X., Eigner, Peter, Resch, Andreas, Weigl, Andreas (Hrsg.): Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Wien: Studien Verlag, 8-140.
- Eigner, Peter & Schneider, Petra (2005): Verdichtung und Expansion. Das Wachstum von Wien. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien: Böhlau, 22-53.
- Evans, Graeme (2003): Cultural planning: an urban renaissance? London und New York: Routledge.
- Fassmann, Heinz & Hatz, Gerhard (2009): Wien - städtebauliche Entwicklung und planerische Probleme. In: Fassmann, Heinz, Hatz, Gerhard, Matznetter, Walter (Hrsg.): Wien - städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien: böhlau, 13-35.
- Fassmann, Heinz, Hatz, Gerhard, Matznetter, Walter (Hrsg.) (2009): Wien – städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien: Böhlau.
- Fischer, Manfred M. & Fröhlich, Josef (2001) (Hrsg.): Knowledge, Complexity and Innovation Systems. Berlin & Heidelberg: Springer.
- Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien, erlassen vom Bürgermeister der Bundeshauptstadt Wien auf Grund der Genehmigung des Gemeinderates vom 26. Jänner 2017, Pr.Z. 00023-2017/0001-GIF, am 26. Jänner 2017 gemäß § 91 Abs. 4 der Wiener Stadtverfassung. Abrufbar unter: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/html/v0012600.htm>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Glazse, Georg & Wullweber, Joscha (2014): Räume sind politisch! Die Perspektive der Diskurs- und Hegemonietheorie. In: Oßenbrügge, Jürgen & Vogelpohl, Anne (Hrsg.): Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Münster: Westfälisches Dampfboot, 234-250.
- Giesecke, Susanne & Haindlmaier, Gudrun (2017): Sozialer Wohnbau als Treiber von Innovation. In: Suitner, Johannes, Giffinger, Rudolf, Plank, Leonhard (Hrsg.): Innovation in der Raumproduktion. Jahrbuch Raum-

- planung 2017, Department für Raumplanung, Band 5. Wien und Graz: NWV, 61-82.
- Giffinger, Rudolf (1998): Segregation in Vienna: Impacts of Market Barriers and Rent Regulations. In: *Urban Studies*, 35(10), 1791-1812.
- Giffinger, Rudolf & Hamedinger, Alexander (2009): Metropolitan competitiveness reconsidered. The role of territorial capital and metropolitan governance. In: *Terra Spectra – Planning Studies – Central European Journal of Spatial and Landscape Planning*, 1(20), 3-12.
- Giffinger, Rudolf & Wimmer, Hannes (2005): Cities between competition and cooperation in Central Europe. In: Giffinger, Rudolf (Hrsg.): *Competition between cities in central Europe: Opportunities and risks of cooperation*. Bratislava: Road, 6-19.
- Goppold, Andreas (1999): Design und Zeit: Kultur im Spannungsfeld von Entropie, Transmission, und Gestaltung. Eine Systematik der Formen kultureller Transmission. Dissertation an der bergischen Universität GH Wuppertal.
- Graham, Stephen & Healey, Patsy (1999): Relational Concepts of Space and Place: Issues for Planning Theory and Practice. In: *European Planning Studies* 7(5), 623-647.
- Günzel, Stephan & Dünne, Jörg (2013): *Raumtheorie: Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Stuttgart und Ditzingen: Reclam.
- Harvey, David (1990): *The condition of postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change*. Cambridge und Oxford: Blackwell.
- Hatz, Gerhard (2009): Kultur als Instrument der Stadtplanung. In: Fassmann, Heinz, Hatz, Gerhard, Matznetter, Walter (Hrsg.): *Wien - städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen*. Wien: böhlau, 299-336.
- Hatz, Gerhard & Weinhold, Elmar (2009): Die polyzentrische Stadt: neue urbane Zentren. In: Fassmann, Heinz, Hatz, Gerhard, Matznetter, Walter (Hrsg.): *Wien - städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen*. Wien: böhlau, 337-384.
- Healey, Patsy (1992): Planning through debate. The communicative turn in planning theory. In: *Town Planning Review*, 63(2), 143-162.
- Helbrecht, Ilse (1993): Innovation Stadtmarketing: Ausverkauf des Politischen oder Demokratisierung der Planung? In: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar*, 39(1/2), 151-155.
- Historisches Museum der Stadt Wien (1999): *Das ungebaute Wien. Projekte für die Metropole. 1800-2000*. Eigenverlag der Museen der Stadt Wien.
- Huning, Sandra, Kuder, Thomas, Nuissl, Henning, Altröck, Uwe (2014): Diversity, Gender und Co. Die Konstruktion von Zielgruppen in Planungstheorie und -praxis. Einführung. In: Altröck, Uwe, Huning, Sandra, Kuder, Thomas, Nuissl, Henning (Hrsg.): *Zielgruppen in der räumlichen Planung: Konstruktionen, Strategien, Praxis*. Berlin: Verlag Uwe Altröck, 7-21.
- IHS [Institut für höhere Studien] (2017): Digitalisierung der Arbeit: Substituierbarkeit von Berufen im Zuge der Automatisierung durch Industrie 4.0. Projektbericht zur Studie im Auftrag des österreichischen Sozialministeriums. [https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016\\_Files/Documents/20170412\\_IHS-Bericht\\_2017\\_Digitalisierung\\_Endbericht.pdf](https://www.ihs.ac.at/fileadmin/public/2016_Files/Documents/20170412_IHS-Bericht_2017_Digitalisierung_Endbericht.pdf). Letzter Zugriff: 27.11.2017.
- ISP Ziviltechniker GmbH. (o.J.): Firmengeschichte. [http://www.isp-zt.at/content/ueber\\_isp/firmengeschichte.php](http://www.isp-zt.at/content/ueber_isp/firmengeschichte.php). Letzter Zugriff: 25.01.2018.
- Jäger, Johannes (2006): Akkumulation und Wohnungspolitik. In: *Kurswechsel*, 3/2006, 31-37.
- Jessop, Bob (1993): Towards a Schumpeterian workfare state? Preliminary remarks on post-Fordist political economy. In: *Studies in Political Economy*, 40, 7-40.
- Kadi, Justin (2015): Recommodifying Housing in Formerly „red“ Vienna?. In: *Housing, Theory and Society*, 32(3), 247-265.
- Kadi, Justin & Suitner, Johannes (2018): Red Vienna, 1919-1934. In: Orum, Anthony M. (Hrsg.): *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. London: Wiley Blackwell.
- Kaiser, Wolfgang (2008): *Wiener Schienennahverkehr. Straßenbahn – Stadtbahn – U-Bahn*. München: GeraMond.
- Kipfer, Stefan (2008): How Lefebvre urbanized Gramsci: hegemony, everyday life, and difference. In: Goonewardena, Kanishka, Kipfer, Stefan, Milgrom, Richard, Schmid, Christian (Hrsg.): *Space, difference, everyday life. Reading Henri Lefebvre*. New York und London: Routledge, 193-211.
- Klusacek, Petr, Martinat, Stanislav, Matznetter, Walter, Wisbauer, Alexander (2008): 138 years of urban development in Central Europe - a long-term comparison of large city regions in Austria and the Czech Republic. RSA 2008 Conference Paper. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.224.7764&rep=rep1&type=pdf>. Letzter Zugriff: 8.01.2018.
- Kohlbacher, Josef & Reeger, Ursula (2002): Zuwanderung und Segregation in Wien. In: Fassmann, Heinz, Kohlbacher, Josef, Reeger, Ursula (Hrsg.): *Zuwanderung und Segregation. Europäische Metropolen im Vergleich*. Klagenfurt & Celovec: Drava Verlag, 181-195.
- Kohlbacher, Josef & Reeger, Ursula (2011): Geringqualifizierte Migration und sozialräumliche Polarisierung. Das Fallbeispiel Wien. In: Matznetter, Walter & Musil, Robert (Hrsg.): *Europa: Metropolen im Wandel*. Wien: mandelbaum Verlag.
- Kontrollamt der Stadt Wien (2013): MA 69, Prüfung des Verkaufes von Kleingärten. KA III – 69 – 1/13. <http://www.stadtrechnungshof.wien.at/berichte/2014/lang/02-11-ka-iii-69-1-13.pdf>. Letzter Zugriff: 13.02.2018.
- Kraus, Karl (1976): Anwendungsmöglichkeiten eines digital gesteuerten Differentialumbildgerätes. In: *Geowissenschaftliche Mitteilungen*, Heft 8(1976).
- Kraus, Karl (2004): *Photogrammetrie. Band 1: Geometrische Informationen aus Photographien und Laserscanneraufnahmen*. Berlin und New York: de Gruyter.
- Lendi, Martin (1988): *Grundrisse einer Theorie der Raumplanung*. Zürich: Verlag der Fachvereine Zürich.
- Lendi, Martin (1996/1988): *Grundrisse einer Theorie der Raumplanung. Einleitung in die raumplanerische Problematik*. Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich.
- Lueger, Manfred (2010): *Interpretative Sozialforschung: Die Methoden*. Wien: Facultas wuv
- MA 17 [Magistratsabteilung 17 – Integration und Diversität] (2017): *Buntes Wien. Integration und Diversität in Wien*. Im Eigenverlag der MA 17.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadt- und Landesplanung] (1970): *Verkehrskonzept*. Eigenverlag.
- MA 18 (1994): *Verkehrskonzept Wien: Generelles Maßnahmenprogramm*. In: *Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung*, 52, Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept. Wien: Magistrat der Stadt Wien: MA 18.
- MA 18 [Stadtentwicklung und Stadtplanung] (1998a): *Leitprogramm Floridsdorf – Das Leitbild*. Magistratsabteilung 21C – Stadtteilplanung und Flächennutzung Nordost (Hrsg.). Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung und Stadtplanung] (1998b): *Leitprogramm Donaustadt West – Das Leitbild*. Magistratsabteilung 21C – Stadtteilplanung und Flächennutzung Nordost (Hrsg.). Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung und Stadtplanung] (1998c): *Leitprogramm Floridsdorf – Entwicklungskonzept*. Magistratsabteilung 21C – Stadtteilplanung und Flächennutzung Nordost (Hrsg.). Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung und Stadtplanung] (1998d): *Leitprogramm Donaustadt West – Entwicklungskonzept*. Magistratsabteilung 21C – Stadtteilplanung und Flächennutzung Nordost (Hrsg.). Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2005): *STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005*. Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2014a): *STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien*. Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2014b): *Fachkonzept Mobilität. STEP 2025*. Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2016): *Werkstattbericht 158 – Wien:polyzentral*. Eigenverlag.
- MA 18 [Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2017): *Fachkonzept Produktive Stadt. STEP 2025*. Eigenverlag.
- MA 23 (2014): *Wien wächst ... Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken*. *Statistik Journal Wien* 1/2014. Im Eigenverlag der Stadt Wien.
- MA 23 (2016): *Wien in Zahlen 2016*. Im Eigenverlag der Stadt Wien.
- MA 41 [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung] (2017a): *Luftbildplan 1961*.
- MA 41 [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung] (2017b): *Luftbildplan 1971*.

- MA 41 [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung] (2017c): Luftbildplan 1976.
- Maderthaler, Wolfgang (2006): Von der Zeit um 1860 bis zum Jahr 1945. In: Csendes, Peter & Opll, Ferdinand (Hrsg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien: böhlau, 175-544.
- Maderthaler, Wolfgang & Musner, Lutz (2003): Outcast Vienna 1900: The Politics of Transgression. In: International Labor and Working-Class History, 64(2003), 25-37.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Stadtbauamtsdirektion] (1945): Enquete für den Wiederaufbau der Stadt Wien. Besprechungsergebnisse des Fachkomitee 1 (Stadtregulierung).
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe IV, Planung] (1972): Leitlinien für die Stadtentwicklung. Beilagenband.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtplanung, Magistratsabteilung 18 - Stadtstrukturplanung] (1980): Verkehrskonzeption für Wien. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung, Magistratsabteilung 18] (1985): Stadtentwicklungsplan Wien. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Personal, MA 18 - Stadtstrukturplanung] (1989): Bezirksentwicklungsplan Floridsdorf. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien (Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18) (1993): Werkstattberichte – Zentrum Kagran. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung] (1994): Stadtentwicklungsplan für Wien 1994. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (1998): MA 21 C – Plan Nr. 7073. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Prager Straße, Linienzug 1-3 (Bundesstraße 227 – Bundesstraße 3), Brünner Straße und Hermann-Bahr-Straße im 21. Bezirk, Kat. G. Großjedlersdorf II und Floridsdorf. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (1999a): MA 21 C – Plan Nr. 7278. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Brünner Straße, Linienzug 1-12, Gerasdorfer Straße und Hanreitergasse im 21. Bezirk, Kat. G. Großjedlersdorf. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (1999b): MA 21 C – Plan Nr. 7223. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Prager Straße, Bundesstraße4 B227, Jedleseer Straße, Christian-Bucher-Gasse und Anton-Störck-Gasse im 21. Bezirk, Kat. G. Jedlesee und Großjedlersdorf II. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18] (2001a): Strategieplan für Wien. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (2001b): MA 21 C – Plan Nr. 7410. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Wintzingerodestraße, Linienzug 1-3, Linienzug 3-4 (Dolfi-Gruber-Weg), Bernoullistraße, Linienzug 5-6 (Meitnergasse), Donaustadtstraße und Linienzug 7-8 (Wagramer Straße) im 22. Bezirk, Kat. G. Kagran. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung – Magistratsabteilung 18] (2003): Masterplan Verkehr Wien 2003. Werkstattbericht Nr. 58. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung] (2004): Strategieplan Wien. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (2005): MA 21 C – Plan Nr. 7702. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Pilotengasse, Linienzug 1-2, Groß-Enzersdorfer Straße, Linienzug 3-4, Flugfeldstraße, Linienzug 5-6, Saltenstraße, Heustadlgasse, Hoehlegasse, Benjowskigasse, Lohwaggasse, Linienzug 7-8 (Haberlandtgasse) und Jasingasse im 22. Bezirk, Kat. G. Aspern. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (2006): MA 21 C – Plan Nr. 7754. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes für das Gebiet zwischen Linienzug 1-2 (Brünner Straße), Linienzug 2-3 (B 3 Abfahrt Brünner Straße), Linienzug 3-4, Straße Code 6318 (SCN-Straße), Ignaz-Köck-Straße, Karl-Schäfer-Straße, Linienzug 5-6-1 im 21. Bezirk, Kat.G. Großjedlersdorf II. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21B] (2010): Report of the Vienna Implementation Lab – Kagran Centre. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 C] (2012): MA 21 C – Plan Nr. 8007. Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes sowie Kenntnisnahme der zusammenfassenden Erklärung über die Berücksichtigung von Umwelteingriffen für das Gebiet zwischen Linienzug 3-4, Linienzug 4-5 (Julius-Ficker-Straße), Julius-Ficker-Straße, Linienzug 6-7 (Bezirksgrenze, Wagramer Straße) und Linienzug 7-1 (Aderklaare Straße) im 21. Bezirk, Kar. G. Leopoldau. Erläuterungsbericht.
- Magistrat der Stadt Wien [Magistrat der Stadt Wien – MA21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung] (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt. Eigenverlag.
- Magistrat der Stadt Wien (2014): Smart City Wien Rahmenstrategie. Eigenverlag.
- Mattl, Siegfried (2000): Wien im 20. Jahrhundert. Wien: Pichler Verlag.
- Matznetter, Walter (2005): Von der Grundherrschaft zum Stadtmanagement. Zweihundert Jahre Stadtplanung in Wien. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wiener Umweltstudien, Band 1. Wien: Böhlau, 60-79.
- Matznetter, Walter & Vorauer-Mischer, Karin (2009): Sozialer Wohnbau. In: Fassmann, Heinz, Hatz, Gerhard, Matznetter, Walter (Hrsg.): Wien - Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien: böhlau, 245-269.
- Meißl, Gerhard (2006): Ökonomie und Urbanität. Zur wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert und zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Csendes, Peter & Opll, Ferdinand (Hrsg.): Wien. Geschichte einer Stadt. Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart. Wien: böhlau, 651-737.
- Michelmayr, Franz (2005): Gegen den Strom. Die Regulierung der Donau. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (Hrsg.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien: Böhlau, 307-317.
- Moulaert, Frank, Jessop, Bob, Mehmood, Abid (2016): Agency, structure, institutions, discourse (ASID) in urban and regional development. In: International Journal of Urban Sciences, 20(2), 167-187.
- Müller, Daniela (2007): Wien 1888-2001: Zusammenhänge der Entwicklung der technischen Infrastruktur- und ÖV-Systeme in den Siedlungsgebieten. Frankfurt u.a.: Peter Lang.
- Museumsverband Hessen (2018): Grundlagen der Ausstellungskonzeption. [http://www.museumsverband-hessen.de/magic/show\\_image.php?id=10482&download=1](http://www.museumsverband-hessen.de/magic/show_image.php?id=10482&download=1). Letzter Zugriff: 03.02.2018.
- Nextroom (2018a): Volksschule Viktor-Wittner-Gasse. <https://www.nextroom.at/building.php?id=2676>. Letzter Zugriff 06.02.2018.
- Nextroom (2018b): Ganztags Hauptschule Eibengasse. <https://www.nextroom.at/building.php?id=2646>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Nextroom (2018c): Hauptschule. <https://www.nextroom.at/building.php?id=2666&inc=home>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Nextroom (2018d): Allgemein bildende höhere Schule (AHS) Heustadlgasse. <https://www.nextroom.at/building.php?id=1079&inc=home>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Novy, Andreas (2011): Unequal diversity – on the political economy of social cohesion in Vienna. In: European Urban and Regional Studies, 18(3), 239-253.
- Novy, Klaus (1981): Selbsthilfe als Reformbewegung. In: ARCH+ 55, 01.02.1981, 26-40.
- Opll, Ferdinand (1981): Historischer Atlas von Wien, Karte „Erstnennung von Siedlungsnamen im Wiener Raum“. Wien und München: Jugend und Volk.
- Othengrafen, Frank (2012): Uncovering the unconscious dimension of planning. Using culture as a tool to analyse spatial planning practices. Farnham und Burlington: Ashgate.
- Paula, Luzian (2005): Der Generalregulierungsplan für Wien. In: Brunner, Karl & Schneider, Petra (eds.): Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wien: Böhlau, 69.
- Pirhofer, Gottfried & Stimmer, Kurt (2007): Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Stadtentwicklung Wien im Eigenverlag.

- Platzer, Monika (2018): Wien – Ein „Sonderfall“ im Kalten Krieg? In: Tamaska, Mate & Rief-Vernay, Barbara (Hrsg.): Wien-Budapest, Stadträume des 20. Jahrhunderts. Wien: Praesens Verlag.
- Posova, Darina & Sykora, Ludek (2011): Urbanisierung und Suburbanisierung. Die Stadtregionen Prag und Wien unter den Rahmenbedingungen unterschiedlicher politisch-ökonomischer Regime. In: Matznetter, Walter & Musil, Robert (Hrsg.): Europa: Metropolen im Wandel. Wien: mandelbaum Verlag.
- Rainer, Roland (1961): Planungskonzept Wien. Stadtbauamt der Stadt Wien, Institut für Städtebau an der Akademie der Bildenden Künste (Hrsg.). Verlag für Jugend & Volk Ges.m.b.H. Wien.
- Raith, Erich (1998): Stadtmorphologie. Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten. Habilitationsschrift, Fakultät für Architektur und Raumplanung der Technischen Universität Wien.
- Rathauskorrespondenz (1991): Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens. Grundlage für die Mitteilung von Stadtrat Dr. Hannes Swoboda an den Gemeinderat am 19. April 1991. Rathauskorrespondenz rk spezial. Nummer 10. April 1991.
- Regenbogen, Armin & Meyer, Uwe (2013): Raum. In: Regenbogen, Armin & Meyer, Uwe (Hrsg.): Wörterbuch der philosophischen Begriffe, 548-549.
- Rosinak & Partner ZT GmbH (o.J.): Über Verkehrsmodelle. <http://www.rosinak.co.at/de/themadesmonats/ueber-verkehrsmodelle>. Letzter Zugriff: 25.01.2018.
- Schefold, Ulrich (1986): 150 Jahre Eisenbahn in Österreich. München: Südwest Verlag.
- Schindegger, Friedrich & Schneidewind, Peter (1997): Austria as a Bridgehead? In: Built Environment, 23(4), 298-306.
- Schmid, Christian (2008): Henri Lefebvre's theory of the production of space: towards a three-dimensional dialectic. In: Goonewardena, Kanishka, Kipfer, Stefan, Milgrom, Richard, Schmid, Christian (Hrsg.): Space, difference, everyday life. Reading Henri Lefebvre. New York und London: Routledge, 27-45.
- Schneider, Herbert (1997): Stadtentwicklung als politischer Prozess. Stadtentwicklungsstrategien in Heidelberg, Wuppertal, Dresden und Trier. Opladen: Leske + Budrich.
- Schweitzer, Renate (1970): Der Generalregulierungsplan für Wien (1893-1920). In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, 6(14), 23-41.
- Seiß, Reinhard (2007): Wer baut Wien? Salzburg: Verlag Anton Pustet.
- Servillo, Loris & van den Broeck, Pieter (2012): The social construction of planning systems: A strategic-relational institutionalist approach. Planning Practice & Research, 27(1), 41-61.
- Soja, Edward W. (2008): Vom „Zeitgeist“ zum „Raumgeist“. New twists on the spatial turn. Döring, Jörg & Thielmann, Tristan (Hrsg.) (2008): Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Bielefeld: transcript, 241-262.
- Sorensen, Andre (2015): Taking path dependence seriously: an historical institutionalist research agenda in planning history. In: Planning Perspectives, 30(1), 17-38.
- Stadt Wien (2013): Vassilakou: Wien ist mitten in einer "neuen Gründerzeit". Archivmeldung des Presse- und Informationsdiensts der Stadt Wien von 19.11.2013. <https://www.wien.gv.at/presse/2013/11/19/vassilakou-wien-ist-mitten-in-einer-neuen-gruenderzeit>. Letzter Zugriff: 30.11.2017.
- Stadt Wien (2015): Pläne für Wien - Planungsgeschichte 1945 bis 2005. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/planungsgeschichte.html>. Letzter Zugriff: 06.07.2017
- Stadt Wien [MA 8, Wiener Stadt- und Landesarchiv & MA 9, Wienbibliothek im Rathaus] (2017a): Wien Geschichte Wiki. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wien\\_Geschichte\\_Wiki](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wien_Geschichte_Wiki). Letzter Zugriff: 12.11.2017.
- Stadt Wien (2017b): Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit und Geschlecht 2015 und 2016. <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-staat-geschl-zr.html>. Letzter Zugriff: 19.11.2017.
- Stadt Wien (2018a): Schutzzonen Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/schutzzonen/>. Letzter Zugriff: 23.01.2018.
- Stadt Wien (2018b): Groß-Wien. Stadtgeschichte Wiens. <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/grosswien.html> (Letzter Zugriff: 02.01.2018).
- Stadt Wien (2018c): "Asperner-Superkanal" in der Donaustadt. <https://www.wien.gv.at/umwelt/kanal/baustellen/superkanal.html> (Letzter Zugriff: 03.01.2018).
- Stadt Wien (2018d): Förderungen für Kleingartenwohnhäuser. <https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbaufoerderung/foerderungen/kleingarten.html>. Letzter Zugriff: 02.02.2018.
- Stadt Wien (2018e): Ziele – Zielgebiet Zentrum Kagran. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/zentrum-kagran/ziele.html>. Letzter Zugriff: 05.02.2018.
- Stadt Wien (2018f): Bisherige Planungen und Entwicklungen - Zielgebiet Zentrum Kagran. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/zentrum-kagran/planungen.html>. 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018g): Neue Schutzzonen Donaustadt. [https://www.wien.gv.at/gallery2/rk/run.php?g2\\_itemId=49166&g2\\_imageViewsIndex=1](https://www.wien.gv.at/gallery2/rk/run.php?g2_itemId=49166&g2_imageViewsIndex=1). 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018h): Floridsdorf – Achse Brünner Straße – Zielgebiet der Stadtentwicklung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/floridsdorf/index.html>. 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018i): Krankenhaus Nord. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/krankenhausnord>. 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018j): Masterplan – aspern Seestadt. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/masterplan.html>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Stadt Wien (2018k): Stadtstraße Aspern – Projektgeschichte. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/grossprojekte/stadstrasse-aspern/projektgeschichte.html>. 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018l): Gundackergasse. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/gundackergasse>. 29.01.2018.
- Stadt Wien (2018m): Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8). <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Stadt Wien (2018n): Stadtforschung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/stadtforschung.html>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Stadt Wien (2018o): WAIS – Wiener Archivinformationssystem – Tektonik. <https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/archive.xhtml>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Stadt Wien (2018p): Vorhaben und Projekte der Wiener Stadtentwicklung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Stadt Wien (2018q): Realnutzungskartierung – Flächennutzung im Stadtgebiet. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realnutzungskartierung/>. Letzter Zugriff: 12.02.2018.
- Stadt Wien - Vienna GIS (2018): Orthofotos 1938, 1956, 2016. [www.wien.gv.at/viennagis/](http://www.wien.gv.at/viennagis/). Letzter Zugriff: 14.02.2018.
- Stadtentwicklung Wien (2015): Materialien der Stadtentwicklung. Im Eigenverlag des Magistrats der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadtrechnungshof Wien (2014): Wiener Stadtwerke Holding AG und Wien Holding GmbH, Prüfung der Konzernrevisionen. Tätigkeitsbericht 2014. <http://www.stadtrechnungshof.wien.at/berichte/2014/lang/05-02-KA-IV-GU-200-8-13.pdf>. Letzter Zugriff: 29.11.2017.
- Stadtverkehr Austria Wiki (2018a): Linie 31A (Wien). [https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie\\_31A\\_\(Wien\)](https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_31A_(Wien)). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Stadtverkehr Austria Wiki (2018b): Linie 92A (Wien). [https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie\\_92A\\_\(Wien\)](https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_92A_(Wien)). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Stadtverkehr Austria Wiki (2018c): Linie 94A (Wien). [https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie\\_94A\\_\(Wien\)](https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_94A_(Wien)). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Stadtverkehr Austria Wiki (2018d): Linie 93A (Wien). [https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie\\_93A\\_\(Wien\)](https://xover.mud.at/~tramway/stvkr-a-wiki/index.php/Linie_93A_(Wien)). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Statistik Austria (2017a): Bevölkerung zu Jahresbeginn seit 1952 nach Bundesland. [http://statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand\\_und\\_veraenderung/bevoelkerung\\_zu\\_jahres\\_quartalsanfang/031770.html](http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres_quartalsanfang/031770.html). Letzter Zugriff: 24.01.2018.
- Statistik Austria (2017b): Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2016-2100 laut Hauptszenario. [http://statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/demographische\\_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027317.html](http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027317.html). Letzter Zugriff: 24.01.2018.
- Steinbach, Josef (1992): Zentrenentwicklung in Wien: Ausgangslage, Trends, Entwicklungschancen; 5 Expertisen zum zukünftigen Wiener

- Zentrengefüge. In: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, 39, Sonderreihe zur Überarbeitung des Stadtentwicklungsplanes. Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 18.
- Straßenbahnjournal (2018a): Strecken. <http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Strecken>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Straßenbahnjournal (2018b): Linie 26. [http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie\\_26](http://www.strassenbahnjournal.at/wiki/index.php?title=Linie_26). Letzter Zugriff: 06.02.2018.
- Suitner, Johannes (2015a): Imagineering Cultural Vienna. On the semiotic regulation of Vienna's culture-led urban transformation. Bielefeld: transcript.
- Suitner, Johannes (2015b): Urban Imaginaries: Vorstellungswelten modernerer Städte. In: Fritz, Judith & Tomaschek, Nino (Hrsg.): Die Stadt der Zukunft. Aktuelle Trends und zukünftige Herausforderungen. Münster und New York: Waxmann.
- Suitner, Johannes (2017): Die schöne Stadt auf Wienerisch. Kulturbasierte Ästhetisierung als hegemonialer Stadtentwicklungsdiskurs. In: Altrock, Uwe & Huning, Sandra (Hrsg.): Die schöne Stadt. Begriffe und Debatten, Theorie und Praxis in Städtebau und Architektur. Planungsgrundschau, Band 24. Berlin: Verlag Uwe Altrock, 381-415.
- Suitner, Johannes & Plank, Leonhard (2016): "Would the real Raumplanung please stand up!" Mit Wissenschafts- und Erkenntnistheorie das Spektrum der Planung sehen. In: Getzner, Michael, Guthel, Gerlinde, Kanonier, Arthur, Zech, Sibylla (Hrsg.): Raumplanung. Jahrbuch des Departments für Raumplanung der TU Wien 2016, Band 4. Wien und Graz: NWV, 91-109.
- Swoboda, Hannes (1990): Richtung Wien: Zu einem neuen Gleichgewicht. In: Swoboda, Hannes (ed.): Wien. Identität und Stadtgestalt. Wien und Köln: Böhlau, 15-30.
- Tramwayforum (2018): Linien. <https://www.tramwayforum.at/index.php?board=190>. Letzter Zugriff: 29.01.2018.
- UBTUW (2018): TU Wien Universitätsbibliothek. <http://www.ub.tuwien.ac.at/>. Letzter Zugriff: 12.02.2018
- W3 (2018): Accessibility and Content Management Systems. <https://www.w3.org/People/Matt/Papers/XML2003.html>. Letzter Zugriff: 12.02.2018
- Wagner, Otto (1911): Die Groszstadt. Eine Studie über diese. Wien: Verlag von Anton Schroll u. Komp.
- Weber, Rachel & Crane, Randall (2012) (Hrsg.): The Oxford Handbook of Urban Planning. Oxford: Oxford University Press.
- Weber, Gerhard (Hrsg.) (2006): Metropole Wien: Technik - Urbanität - Wandel. Geschichte der Stadtbaudirektion 1986-2006. Wien: Carl Gerold's Sohn.
- Weigl, Andreas (2000): Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien. Wien: Pichler Verlag.
- Wettbewerb Kagran (2008): Wettbewerbsprotokoll. [http://www.architekturwettbewerbe.at/data/media/med\\_binary/original/1225437200.pdf?BAIKSESSIONID=caa0aba1de4aa5990f36784b74cf9709](http://www.architekturwettbewerbe.at/data/media/med_binary/original/1225437200.pdf?BAIKSESSIONID=caa0aba1de4aa5990f36784b74cf9709). Letzter Zugriff: 21.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2017a): Wahlergebnisse Wien. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wahlergebnisse\\_1891-1932](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wahlergebnisse_1891-1932). Letzter Zugriff: 17.11.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017b): Bevölkerungsgeschichte. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Bev%C3%B6lkerungsgeschichte>. Letzter Zugriff: 24.11.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017c): Vindobona. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Vindobona>. Letzter Zugriff: 17.11.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017d): Rudolf Wurzer. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Rudolf\\_Wurzer](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Rudolf_Wurzer). Letzter Zugriff: 12.02.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017e): Jedlese. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Jedlese>. Letzter Zugriff: 21.12.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017f): Leopoldau. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Leopoldau>. Letzter Zugriff: 21.12.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017g): Kaisermühlen. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Kaiserm%C3%BChlen>. Letzter Zugriff: 21.12.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017h): Brücken. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Br%C3%BCcken>. Letzter Zugriff: 21.12.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017i): Erdgas. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Erdgas>. Letzter Zugriff: 21.12.2017.
- Wien Geschichte Wiki (2017j): Donauinsel. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Donauinsel>. Letzter Zugriff: 08.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018a): Institut für Stadtforschung. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Institut\\_f%C3%BCr\\_Stadtforschung-](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Institut_f%C3%BCr_Stadtforschung-) Letzter Zugriff: 25.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018b): Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Magistratsabteilung\\_18\\_-\\_Stadtentwicklung\\_und\\_Stadtplanung](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Magistratsabteilung_18_-_Stadtentwicklung_und_Stadtplanung). Letzter Zugriff: 24.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018c): Felix Slavik. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Felix\\_Slavik](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Felix_Slavik). Letzter Zugriff: 09.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018d): Kagran. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Kagran>. Letzter Zugriff: 05.02.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018e): Donauzentrum. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Donauzentrum>. Letzter Zugriff: 20.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018f): Floridsdorf. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Floridsdorf>. Letzter Zugriff: 23.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018g): Haus der Begegnung. <https://www.wien.gv.at/wiki?curid=5522>. Letzter Zugriff: 25.01.2018.
- Wien Geschichte Wiki (2018h): Wien Geschichte Wiki. [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wien\\_Geschichte\\_Wiki](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Wien_Geschichte_Wiki). Letzter Zugriff: 12.02.2018
- Wien Geschichte Wiki (2018i): Stadtbauamt. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Stadtbauamt> (Letzter Zugriff: 12.02.2018).
- Wien Geschichte Wiki (2018j): Karten. <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Karten>. Letzter Zugriff: 12.02.2018
- Wiener Stadtbauamt (1946): Generalstadtplan mit eingezeichneten Kriegsschäden - "Bombenplan". WStLA – Wiener Stadt- und Landesarchiv, Akt 3.2.2.P10/2.120422.
- Wiener Wohnen (2018): Gemeindebaubeschreibungen. <http://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/gemeindebaubeschreibungen.html?gbSearchDistrict=&gbSearchStreet=&gbSearchYear=&gbSearchArchitecture=&gbSearchRestoration=&gbSearchFlatCount=&page=1&rows=5&sorting=1,asc,0>. Letzter Zugriff: 03.01.2018.
- Yftachel, Oren (1989): Towards a new typology of urban planning theories. In: Environment and Planning B: Planning and Design, 1989(16), 23-39.
- Zentrum für Soziale Innovation (2011) (Hrsg.): Pendeln zwischen Wissenschaft und Praxis. ZSI-Beiträge zur sozialen Innovation. Wien und Berlin: LT Verlag.
- Zeitlinie (2018): Entwicklung des Wiener Straßenbahnnetzes. <http://www.zeitlinie.at/>. Letzter Zugriff: 06.02.2018.

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Vereinfachtes Analysekonzept in TRANS[form]DANUBIEN.....	7	Abb. 21: Flächenwidmung nach Karl Brunner (Quelle: Brunner 1952: Beilage I).....	48	Abb. 37: Umgestaltungsentwurf Eßling, Karl Brunner (Quelle: Brunner 1952: IIX).....	69
Abb. 2: Raumtheoretisch abgeleitete Dimensionen städtischen Wandels....	8	Abb. 22: Trassenvarianten für das Wiener U-Bahn-Netz aus dem Jahr 1970 (Quelle: Magistratsabteilung 18 1970).....	49	Abb. 38: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) für das Flugfeld Aspern und umgebende Bereiche (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Magistrat der Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, sowie Stadt Wien – Vienna GIS 2018 (oben) und Stadt Wien 2018q (unten)).....	70
Abb. 3: Relationaler Raum nach Harvey (1990), Crang (2008).....	9	Abb. 23: Hiesmayrs Entwurf für den Kagraner Lettenhaufen (Quelle: Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 459).....	50	Abb. 39: Skizze der Asperner Metamorphologie.....	72
Abb. 4: Planungstheoretisch abgeleitete Dimensionen lokaler Planung.....	10	Abb. 24: Zentrenanalyse zur Bezirksplanung des 22. Bezirks von 1972 (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 1993: 11).....	51	Abb. 40: Das Forschungsprojekt an der Schnittstelle dreier Disziplinen.....	75
Abb. 5: Theoriebasiertes Mehr-Ebenen-Modell urbaner Metamorphologien in TRANS[form]DANUBIEN.....	11	Abb. 25: Studie zu Stadterweiterungs- und Nachverdichtungszonen (Quelle: MA18 2016: 111).....	54	Abb. 41: Der Luftbildplanvergleich zeigt die Transformation Hirschstettens (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Wien – Vienna GIS 2018).....	76
Abb. 6: Zeitlicher Analysefokus je Beobachtungsebene.....	15	Abb. 26: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) des Zentrums Kagran (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Magistrat der Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, sowie Stadt Wien – Vienna GIS 2018 (oben) und Stadt Wien 2018q (unten)).....	59	Abb. 42: Zusammenhang zwischen Luftbild, Gelände-modell und Orthofoto (Quelle: Kraus 1976).....	77
Abb. 7: Zeitleiste politökonomischer Phasen und Transformationen Wiens.....	16	Abb. 27: Donaubeereichswettbewerb (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 1993: 13).....	60	Abb. 43: Kriterien für/gegen Websites als Vermittlungsmedium.....	78
Abb. 8: Zeitleiste demografischen und stadtesellschaftlichen Wandels Wiens (Bevölkerungsdaten bis inkl. 2011: Wien Geschichte Wiki 2017c, Folgejahre: MA 23 (2014, 2016)).....	17	Abb. 28: Citypark-Kagran – Entwurf für ein städtebauliches Leitbild, Obermann und Stanzl 1991 (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 1993: 22).....	61	Abb. 44: Die bei lidovienna.at zur Anwendung gebrachten digitalen Vermittlungstools.....	79
Abb. 9: Wiener Bahnanlagen um 1910 (Quelle: Kubinszky, Mihaly 1986: Bahnhöfe in Österreich. Architektur und Geschichte. Wien: Slezak).....	19	Abb. 29: Eissporthalle – Übersichtsplan, Wutscher 1989 (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 1993: 17).....	61	Abb. 45: Prozessschritte in der Konzeption digitaler Ausstellungen.....	80
Abb. 10: Das dichte Wiener Straßenbahnnetz im Jahr 1902 (Quelle: Kaiser 2008).....	20	Abb. 30: Vergleich der Realnutzungskartierung 1997 und 2005 Zentrum Kagran (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Wien 2018q).....	62	Abb. 46: Die Startseite der digitalen Ausstellung lidovienna.at.....	80
Abb. 11: Schematische Darstellung der historischen Stadterweiterungen Wiens seit 1850.....	21	Abb. 31: Skizze der Kagraner Metamorphologie.....	63	Abb. 47: Sechs historische Phasen der Wiener Stadtplanung (1829-2018).....	83
Abb. 12: Veränderung der Bevölkerungsdichten in Wien seit 1888 (Quelle: Müller 2007, veränderte Darstellung).....	22	Abb. 32: Vergleich der Luftbildpläne (oben) und Realnutzungskartierung (unten) des Zentrums Floridsdorf (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Magistrat der Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung, sowie Stadt Wien – Vienna GIS 2018 (oben) und Stadt Wien 2018q (unten)).....	64		
Abb. 13: Chronologische Übersicht der "großen Pläne" zur Wiener Bodenordnung und Stadtentwicklung.....	25	Abb. 33: Entwicklung der SGP- und ÖAF-Gründe im Vergleich der Jahre 1989 und 2016 (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Magistrat der Stadt Wien 1989: 51, sowie Stadt Wien – Vienna GIS 2018).....	66		
Abb. 14: Einflussreiche Akteur*innen der Wiener Planungsgeschichte im gesellschaftlichen Spektrum.....	30	Abb. 34: Geplanter Straßenausbau (Quelle: Magistrat der Stadt Wien 1989).....	66		
Abb. 15: Die Institutionalisierung dominanter Planungsideale.....	32	Abb. 35: Vergleich der Realnutzungskartierung 1997 und 2005 Zentrum Floridsdorf (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Stadt Wien 2018q).....	67		
Abb. 16: Die räumlichen Leitbilder der Stadtentwicklungspläne für 1984, 1994, 2005 und 2014.....	34	Abb. 36: Skizze der Metamorphologie des Floridsdorfer Zentrums.....	68		
Abb. 17: Dominante Phasen der Wiener Stadtplanungsgeschichte (1829 - heute).....	40				
Abb. 18: Einflussgrößen der historischen Morphogenese Wiens links der Donau.....	44				
Abb. 19: Otto Wagners Großstadtstudie (Quelle: Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 229).....	46				
Abb. 20: Entwurf Aufmarschachse 1938 (links) und Entwurf Nordstadt Kagran 1941 (rechts) (Quelle: Historisches Museum der Stadt Wien 1999: 342, 361).....	47				

## VERZEICHNIS DER FACHGESPRÄCHE

In TRANS[form]DANUBIEN werden unter dem Begriff „Fachgespräch“ unterschiedliche Formen des bilateralen Wissensaustauschs zwischen dem Forschungsteam und Expert\*innen der Wiener Stadtentwicklung und Stadtplanung subsumiert. Diese wurden nach wissenschaftspragmatischen Kriterien je nach Projektphase, inhaltlicher Anforderung und zeitlicher Verfügbarkeit der Expert\*innen verschieden gewählt. Neben leitfadengestützten Expert\*inneninterviews zählen dazu der Austausch bei den drei Beiratssitzungen, schriftliches Feedback zu Projektzwischenständen und Berichtsteilen, sowie informelle schriftliche und mündliche Austauschformate. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden Verweise auf derart generiertes Wissen nicht weiter differenziert, sondern einheitlich als Fachgespräche mit den entsprechenden Personen gekennzeichnet. Folgende Expert\*innen haben sich dankenswerter Weise im Projektverlauf ein oder mehrere Male für Fachgespräche zur Verfügung gestellt:

**Peter Eigner**, Professor am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien

**Mathis Falter**, Sachbearbeiter am Referat Stadtforschung und Raumanalysen der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

**Johannes Gielge**, Leiter des Referats Stadtforschung und Raumanalysen der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

**Walter Matznetter**, Vize-Studienprogrammleiter des Instituts für Geographie und Regionalforschung an der Universität Wien

**Erich Raith**, Professor am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen der TU Wien

**Andreas Trisko**, Leiter der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

**Andreas Weigl**, Leiter der Abteilung Wissenschaftliche Projekte und Kooperationen der Magistratsabteilung 8 – Wiener Stadt- und Landesarchiv der Stadt Wien