

Hintergrund

Die grösste Baustelle Europas

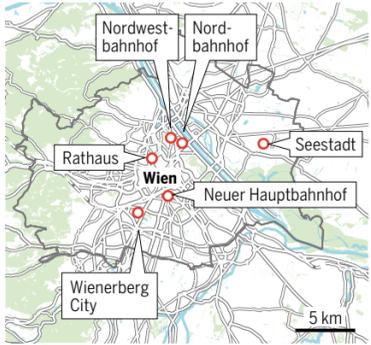
Wien wächst schneller als alle anderen Grossstädte der EU. Um Wohnungsnot zu verhindern und die Immobilienpreise zu drücken, werden neue Quartiere aus dem Boden gestampft - mit neuen Konzepten.

Von **Bernhard Odehnal, Wien**

Dieser Tage blasen die Stürme heftig über den Nordhang des Wienerbergs. Dennoch drängen sich die Besucher auf der Aussichtsplattform. Studenten der Technischen Universität Graz sind für diesen Blick extra angereist, Schulklassen haben ihn fix im Programm. Selbst Touristen aus Japan und den USA kommen her.

Wien hat ein neues Wahrzeichen: das Bahnorama an der Grenze zwischen dem bürgerlichen 4. und dem proletarischen 10. Bezirk. Vom laut Eigenwerbung «höchsten begeharen Holzturm Europas» sieht man nicht nur das Häusermeer der Stadt, sondern vor allem direkt auf «Europas grösste Baustelle»: den neuen Hauptbahnhof und daneben ein Wohnquartier, das mit 35 Hektaren die Grösse einer Kleinstadt hat. Über 5000 Wohnungen, ein Park, eine Tramlinie und mehrere Bürotürme sollen bis 2020 rund um den Bahnhof mit seinem Rautendach entstehen.

Baukräne und Schotterhügel prägen das Bild, gearbeitet wird Tag und Nacht. Die Zeit drängt. Wien wächst, und die Gemeindeverwaltung muss neuen Wohnraum zur Verfügung stellen. Schafft sie das nicht, geraten die Immobilienpreise



TA-Grafik mt



Am Stadtrand von Wien, wo sich einst der Flughafen befand, entsteht ein neues Quartier für 20 000 Einwohner. Foto: Heimo Aga

ausser Kontrolle. Das «rote Wien», dessen sozialdemokratische Stadtregierung immer stolz auf die erschwingerlichen Wohnungen war, würde so teuer wie Paris, London oder Zürich.

Im Wiener Rathaus, ein paar Kilometer südlich der Grossbaustelle, stellt die für die Planung zuständige Stadträtin Maria Vassilakou von den Grünen die jüngsten Projekte vor. Im Festsaal drängen sich Architekten mit dunklen Schals und Designerbrillen, Manager von Baukonzernen und Immobilienfirmen. Alle wollen nahe bei den Politikern und Beamten sein, alle erhoffen sich fette Aufträge in den nächsten Jahren. Wenn der Trend anhält, sagt Vassilakou, «dann müssen wir bis 2030 innerhalb von Wiens Grenzen eine neue Stadt bauen, die so gross wie Graz ist».

Graz, die zweitgrösste Stadt Österreichs, zählt 270 000 Einwohner. In der Hauptstadt Wien leben derzeit 1,8 Millionen Menschen. Jährlich werden es 150 000 mehr. Keine andere Stadt in der Europäischen Union wächst auch nur annähernd so schnell. Der Zuzug aus den Nachbarländern, vor allem aus Deutschland und Ungarn, ist nur ein Grund. Andere Gründe sind die steigende Geburtenrate und die Binnenwanderung. Die Zeit der Stadtfucht ist vorbei. Familien mit Kleinkindern verzichten auf das Eigenheim in der Agglo. Denn die strukturschwachen Regionen bieten jungen Menschen zu wenig Perspektiven. Und die Älteren flüchten vor der Einsamkeit in die Stadt.

In Europas Zentrum gerückt

Der Zuzug stellt die Wiener vor überraschende Herausforderungen. Mental leben viele von ihnen noch im Wien des vorigen Jahrhunderts, in einer leicht schabigen, aber gemütlichen Stadt am Rande der westlichen Welt, weit weg von den politischen und wirtschaftlichen Zentren Europas, aber auch weit weg von sozialen Problemen, von Arbeitsplatzmangel und explodierenden Immobilienpreisen.

Dieses Wien gibt es nicht mehr. Die Stadt ist seit Ende des Kalten Kriegs ins Zentrum Europas gerückt, mit allen Vor- und Nachteilen. Deutsche Manager und

russische Oligarchen haben sie entdeckt. In der Innenstadt kosten Wohnungen heute so viel wie an der Zürcher Goldküste. Selbstständigerwerbende ziehen in ehemalige Arbeiterquartiere und treiben die Mieten in die Höhe. Die Mercer-Studie zu den lebenswertesten Städten weltweit führt Wien seit 2011 auf dem ersten Platz, vor Zürich. Damit die Stadt auch für Arbeiter und Angestellte erschwinglich und lebenswert bleibt, muss jetzt gebaut werden. Schnell und viel.

Hält der Trend an, braucht Wien rund 5000 zusätzliche Wohnungen pro Jahr. Gleichzeitig muss die Stadt sparen. Die Rückzahlung von in Franken aufgenom-

Le Corbusier hätte wenig Freude an der gemischten Nutzung.

menen Krediten lastet schwer auf dem Budget. Es «zwickt an allen Ecken und Enden», sagt der Planungssprecher Christoph Chorherr von den Grünen. Dennoch soll in der Stadtentwicklung eine neue Maxime hochgehalten werden: keine Trennung von Wohn-, Arbeits- und Verkehrsräumen, wie sie der Schweizer Architekt Le Corbusier propagierte. Stattdessen wieder Quartiere mit gemischter Nutzung, mit Arbeitsplätzen und Schulen in Gehdistanz. «Wir wollen die europäische Stadt mit ihrer 3000-jährigen Geschichte weiterbauen», sagt Chorherr.

Viel gebaut wird in Wien schon seit der Jahrtausendwende. Der Platz dazu war vorhanden. Mitte des 19. Jahrhunderts waren in der Hauptstadt des Habsburgerreichs mehrere Kopfbahnhöfe mit riesigen Flächen für Depots, Fracht- und Verschiebeanlagen erstellt worden. Nach dem Zerfall des Reichs wurden viele nicht mehr gebraucht und verfielen. Weil Wien ohnehin schrumpfte (1914 lebten 2,2 Millionen Menschen in der Stadt, 1989 nur mehr 1,4 Millionen), interessierte sich niemand für den kostbaren Platz. Erst nach der Wende 1989

wurde die Gemeindeverwaltung darauf aufmerksam. Seither werden alte Bahn- und Industrieanlagen in Wohn- und Gewerbeflächen umgewandelt. Die Qualität des Bauens bleibt dabei auf der Strecke. Ein Architekt, der anonym bleiben will, meint, dass «Baukultur» in Wien leider noch immer ein Fremdwort ist».

Als besonders misslungen gilt die Wienerberg City, eine kalte, gedrängte Ansammlung von Hochhäusern im Süden Wiens, mit vielen Tiefgaragen, aber ohne Freiräume. Die Verbauung am Nordbahnhof, wo einst die Kohlerutschen standen, ist zwar lockerer, doch die Wohnhäuser werden durch einen massiven Bürohastrakt von der Umgebung abgeriegelt. Obwohl noch keine zehn Jahre alt, gilt die Anlage bereits als problematisch.

Dabei beginnt die Stadterweiterung oft mit engagierten, unkonventionellen Leitbildern. Doch je näher der Baubeginn rückt, desto mehr setzt sich das Interesse von Bauherren und Investoren durch, die Flächen möglichst effizient zu nutzen. Einige «rückschrittliche, teils menschenverachtende Projekte» seien so realisiert worden, sagt der Stadtplaner Reinhard Seiss, Autor des Buchs «Wer baut Wien?». Die Stadtplaner könnten sich selten gegen die Bauherren durchsetzen: «Haben wir es wirklich nötig, unsere Stadt so zu bauen?»

Die Wiener Bauordnung ist streng: Balkone zur Strasse sind verboten, Dachausbauten schwierig zu realisieren. Pro Wohnung muss ein Parkplatz geboten werden. Immer mehr Läden im Erdgeschoss weichen deshalb Garagen. So geht die Strasse als Lebensraum verloren.

Eine neue Bauordnung soll den Zwang zum Garagenbau lockern und Balkone auf die Strasse erlauben. Sie muss aber erst beschlossen werden. Für Planungssprecher Chorherr ist besonders wichtig, dass Häuser wieder für Verschiedenes genutzt werden können: «Wir wissen nicht, wie die Stadt in 30 Jahren aussehen wird: ob unsere Kinder noch in Schulen lernen, ob wir noch in Büros arbeiten. Wir sollten der Stadt eine Struktur geben, die offen für Veränderungen ist.»

Als vorbildlich gilt der Masterplan für die Bebauung des alten Nordwestbahn-

hofs, an der Grenze der ehemaligen Arbeiter- und Handwerkerquartiere Leopoldstadt und Brigittenau. Derzeit werden hier noch Güterzüge entladen, doch die Bahn zieht bald an den Stadtrand. Die internationale Ausschreibung hat das Zürcher Architektenbüro Ernst Niklaus Fausch gewonnen mit einem ungewohnt grosszügigen Projekt für Wien. Das Zentrum des 44 Hektaren grossen Areals wird ein langer Stadtpark bilden, der von allen Seiten her zugänglich und für verschiedene Nutzungen offen sein soll.

Keine Strassenzüge

Ein Viertel des Geländes bleibt unverbaut, weshalb die Randverbauung umso höher ausfallen muss. Auf durchgehende Strassenzüge, ein zentrales Einkaufszentrum und Garagen unter den Wohnhäusern wird verzichtet. Stattdessen sind Sammelgaragen, Ladenzeilen und eine Tramlinie geplant. Wohnungen für 12 000 Menschen - ein Teil davon subventioniert - und 6000 Arbeitsplätze sollen entstehen. Private Immobilienfirmen werden ermutigt, eigene Projekte im Quartier zu entwickeln.

Als relativ unbekanntes, ausländisches Team seien sie in Wien auf überraschend wenig Widerstand gestossen, sagt der Zürcher Bertram Ernst. Wahrscheinlich auch deshalb, «weil es keine Altlasten oder Seilschaften aus früheren Projekten gibt». Aufgefallen sei ihm, dass in Wien zu Beginn des Planungsprozesses weniger über Geld, Vermarktung und Mehrwert gesprochen werde als in Zürich.

Von der Leopoldstadt fährt die U-Bahn-Linie 2 in 20 Minuten an den Stadtrand. Erst unter der Erde, dann auf einer Brücke über die Donau und weiter auf Stelzen, vorbei an Schrebergärten, Glashäusern, Feldern. Die Endstation Seestadt liegt in einer Kraterlandschaft. Im weiten Umkreis wohnt hier niemand. Noch nicht. Wo jetzt ein Wald aus Kränen steht, sollen in wenigen Jahren gegen 20 000 Menschen einziehen.

Der neue Stadtteil wird etwa so gross wie Kloten oder Horgen: Eigentlich ist es eine Kleinstadt, die hier, auf dem ehemaligen Flughafen Wiens, entstehen soll: rund um einen künstlichen See, mit

einem kreisförmigen Boulevard, der die Idee der berühmten Ringstrasse rund um die Wiener Innenstadt aufnimmt. Auch hier soll viel Platz für den sozialen Wohnungsbau und für kleine Baufirmen bleiben: «Wir bemühen uns, nicht mehr vorrangig die grossen Bauunternehmen zu bedienen», sagt Christoph Chorherr.

Die Seestadt will die klassischen Fehler der Stadtplanung vermeiden: Es werden keine Garagen unter den Wohnhäusern, sondern Sammelgaragen bei den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel gebaut. Damit sich die Bewohner gar nicht erst an das Auto gewöhnen, wurde die U-Bahn-Station eröffnet, bevor die ersten einziehen. Statt Shoppingcenter am Stadtrand werden Ladenzeilen geplant. Eine eigene Entwicklungsgesellschaft ist für den Nutzungsmix verantwortlich, ein Beirat mit Architekten und Soziologen für die Qualitätssicherung.

Vielfältig und kleinteilig

In seiner Grösse ist das Projekt einzigartig in Europa. Delegationen aus Deutschland, den Niederlanden und der Slowakei kommen zu Besuch, selbst eine Delegation aus Brasilia, der auf dem Reissbrett entstandenen Hauptstadt Brasiliens, hat sich schon im Norden Wiens umgeschaut. Projektleiter Peter Hinterkötter bezeichnet die Seestadt als «Antwort auf die nicht mehr zeitgemässe Trennung von Wohnen, Gewerbe und Verkehr». Sein Nachsatz: «Le Corbusier hätte an uns sicher keine Freude.»

In der Seestadt werde das erste Mal so geplant, «wie man es seit 20 Jahren tun sollte», sagt Stadtplaner Seiss. Trotzdem ist es alles andere als sicher, ob der neue Stadtteil der «Vielfalt und Kleinteiligkeit», wie Projektleiter Hinterkötter betont, auch ein Erfolg wird. Die Seestadt liegt weit vom Zentrum entfernt, die Gegend hat einen eher schlechten Ruf. Die neuen Selbstständigen und die Gutverdienenden ziehen nicht in die Quartiere nördlich der Donau. Noch nicht. Es liegt nun an der Entwicklungsgesellschaft, die Seestadt mit einer Imagekampagne attraktiv zu machen. Natürlich gebe es keine Garantie, sagt Peter Hinterkötter, «aber wir versuchen zumindest alles».