

WIEN NACH DEM 2. WELTKRIEG

DIE STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG VOM WIEDERAUFBAU BIS ZUR GEGENWART¹

Dr. Wolfgang Amann

RAHMENBEDINUNGEN NACH 1945

Die Verwüstungen des Zweiten Weltkrieges in Wien waren zwar erheblich, allerdings regional auf beschränkte Bereiche und insbesondere Infrastrukturbauten konzentriert. Sämtliche Donaubrücken und die Mehrzahl der Wiener Bahnhöfe waren zerstört. In der Inneren Stadt war vor allem der Donaukanalbereich betroffen. Etwa 15% des Wohnungsbestandes, knapp 90.000 Wohnungen, waren zerstört oder unbenutzbar. Das ist die Wohnungsproduktion von 10 bis 15 Jahren im Durchschnitt der letzten Jahrzehnte. So groß der Verlust an Bausubstanz auch war, ist als bemerkenswert festzuhalten, dass 1951 mit rund 610.000 bereits wieder mehr Wohnungen als 1934 gezählt wurden. Dies ist einerseits auf die rege Neubautätigkeit zurückzuführen, die bereits unmittelbar nach Kriegsende einsetzte, andererseits auf die große Zahl an Instandsetzungen von teilweise auch schwer zerstörten Gebäuden.

Das Bauwesen im Wiener Raum war in der Wiederaufbauzeit durch extreme Kapitalknappheit vor allem auf privater Seite gekennzeichnet. Die Industrie in Ostösterreich konnte unter dem Einfluß der sowjetischen Besatzungsmacht bis weit in die „Wirtschaftswunder“-Jahre hinein nicht die Kapitalkraft aufbringen, stadtbildprägende repräsentative Verwaltungsbauten in Auftrag zu geben. Das Steyr- und das Böhler-Haus, beide Ende der fünfziger Jahre entstanden, gehören zwar zu den besten Bauten der Zeit. Als relativ kleine Lückenverbauungen blieben sie aber im städtebaulichen Maßstab weitgehend unwirksam. In Deutschland entstanden zwar auch erst ab Mitte der fünfziger Jahre jene Verwaltungsbauten, mit denen der Anschluß an die internationale Architektur-Moderne gelang. Das private Kapital verfügte hier aber zu dieser Zeit bereits über derartige Potentiale, daß die Innenstädte in großem Umfang mitgestaltet werden konnten.

Die Architekturkritik der vergangenen vierzig Jahre setzt den Anschluss der österreichischen Architektur an die internationale Moderne erst mit dem Jahr 1958 an. Als Marksteine werden Roland Rainers Böhler-Haus vis-à-vis der Akademie der Bildenden Künste, die im selben Jahr von ihm fertiggestellte Stadthalle, seine ebenfalls 1958 erfolgte Bestellung zum Stadtplaner von Wien, Bauten von Karl Schwanzer und Oswald Haerdtl sowie die ersten Arbeiten der Generation von Holzbauer, Peichl und Uhl genannt. Im Rahmen seiner Arbeit „Städte- und Siedlungsbau in Wien 1945 – 1958“ (Wien: Springer, 1999) gelang dem Autor allerdings der Nach-

¹ Abgedruckt in: Bauen in Wien. Das Wiener Baugewerbe und sein Umfeld in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Festschrift der Landesinnung Wien der Baugewerbe, 2001.

weis, dass die Architektur und vor allem der Städtebau in Wien auch in der unmittelbaren Nachkriegszeit in hohem Maße internationalen Strömungen folgte.

INTERNATIONALE URBANISTISCHE LEITBILDER UND DEREN UMSETZUNG IN WIEN

Der europäische Städtebau wurde ab den dreißiger Jahren vor allem durch die Planungen für Amsterdam, Rotterdam und London wesentlich neu geprägt. Der Bau der Städte wurde nicht mehr wie in der Gründerzeit als vorrangig technisches Problem und auch nicht mehr wie bei Camillo Sitte als vorwiegend künstlerische Aufgabe aufgefasst, sondern als ein Prozess, geprägt durch die große Zahl an involvierten Personen und Interessen sowie die beschränkten Möglichkeiten, zu Beginn den schlussendlichen Zustand festzuschreiben.

Noch während des Zweiten Weltkrieges setzten – eigentümlich parallel – vor allem in England, Deutschland und der UdSSR Bemühungen ein, die Kriegszerstörungen als eine Chance für die Restrukturierung der Städte zu nutzen. Ein führender Theoretiker in Nazi-Deutschland war damals der junge Roland Rainer. Der zwischen 1941 und 1944 entwickelte „Greater London Plan“ prägte die internationale Entwicklung der folgenden eineinhalb Jahrzehnte in mehrerlei Hinsicht. Es wurde damit glaubhaft veranschaulicht, daß die Millionenstädte der Gegenwart in ihrer gesamten Komplexität handhabbar und planbar sind. Es wurde die Zuversicht begründet, daß ein weitgehender Umbau der Städte organisatorisch und finanziell bewältigbar ist. Vor allem aber wurde mit dem Konzept der „Nachbarschaft“ und den vorgeschlagenen Satellitenstädten ein neues Ordnungsschema für den Stadtorganismus vorgestellt, das in der nach Orientierung ringenden Nachkriegszeit begierig aufgenommen wurde. Die Ähnlichkeit der praktisch gleichzeitig in ideologisch derart entgegengesetzten Gesellschaftsordnungen entstandenen Konzepte mag nach dem Krieg zur raschen und gründlichen Verbreitung der neuen urbanistischen Leitbilder über weltanschauliche Grenzen hinweg beigetragen haben. Die Leitbilder der „Nachbarschaft“, der Satellitenstadt und der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ galten bis Mitte der fünfziger Jahre praktisch unbestritten als Ordnungsschema für die zukünftige Entwicklung der Städte.

Diese Leitbilder wurden auch in Wien intensiv rezipiert. Unmittelbar nach Kriegsende wurde ein groß angelegtes Planungsverfahren für den Donaukanal-Bereich durchgeführt, bei dem die damals europaweit verfolgten Prinzipien zeitgemäßen Städtebaus beispielhaft vorgeführt wurden. Nachdem es allerdings nicht gelang, größere Bereiche der Stadt einer einheitlichen Planung zu unterwerfen, fehlt es heute in Wien an exemplarischen Beispielen für diese Leitbilder. Es kommt es aus heutiger Sicht der Stadt durchaus zugute, dass eine durchgreifende Neuordnung des Straßennetzes oder Satellitenstädte nicht zustande kamen – wenngleich fertige Planungen dafür vorlagen. Einige Aspekte einer Satellitenstadt wurden in der Per albin Hansson-

Siedlung West verwirklicht, die Ende der vierziger Jahre nach Plänen aus der Kriegszeit fertiggestellt wurde.

NEUE LEITBILDER AB MITTE DER FÜNFZIGER JAHRE

Nachdem der Wiederaufbau der Städte weitgehend abgeschlossen war, kam es europaweit zu einer Abkehr von den bis dahin geltenden Zielvorstellungen. Die Städte „funktionierten“ wieder. Die technische Infrastruktur war wiederhergestellt. Die Metropolen stellten ihr (ökonomisches) Potential zur Selbstorganisation unter Beweis. Die Leitbilder der unmittelbaren Nachkriegszeit, die den konkreten Anspruch erhoben hatten, die Stadt in ihrer Gesamtheit zu erfassen, wichen dem sehr viel diffuseren Leitbild der „Urbanität durch Dichte“. Dahinter stand nicht zuletzt das erstarkte private Kapital, das auf entsprechende Entfaltungsmöglichkeiten in den Städten drängte. Auch im Wohnbau setzte ein grundlegender Wandel ein. Neue Technologien, Vorfertigung und Montagebau, führten zu einer sprunghaften Produktivitätssteigerung in der Bauindustrie. Die Rationalisierungspotentiale konnten allerdings nur bei entsprechend großen Volumina ausgeschöpft werden. Das Schwergewicht im sozialen Wohnbau verlagerte sich aufgrund dessen von kleineren, im Stadtgefüge integrierten Projekten zu Großwohnanlagen am Stadtrand.

Nicht nur die geänderten volkswirtschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen trugen ab Mitte der fünfziger Jahre zu einer Neuorientierung bei. Mittlerweile lagen auch in ausreichender Zahl hervorragende Beispiele des „Neuen Bauens“ vor. Die national differenzierte Weiterentwicklung des „Internationalen Stils“ führte weltweit zu einer ausgeprägten stilistischen Identität, die jeweils regionale, wie auch internationale Stilelemente in sich vereinigte. Auch in dieser Hinsicht prägte das aufkommende private Kapital die Entwicklung. Die Projekte, die die Grundzüge des neuen Stils am markantesten zum Ausdruck brachten, waren überwiegend Bürogebäude der tonangebenden Konzerne. Die Vereinnahmung der Architektursprache für Zwecke der Selbstdarstellung der Unternehmen verstärkte die vorhandene Tendenz der Fokussierung der Gestaltungsabsichten auf Einzelgebäude im Gegensatz zum urbanistischen Schwerpunkt im ersten Nachkriegsjahrzehnt.

Die Entwicklung ab der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre kann so zusammengefaßt werden, daß einerseits die zuvor prägenden urbanistischen Leitbilder an Kontur verloren, während auf der anderen Seite die auf das Einzelgebäude bezogene Architektur in den Mittelpunkt des Diskurses trat.

WAS BLIEB VON DEN FÜNFZIGER JAHREN

Das heutige Wien würde anders aussehen ohne die städtebaulichen Leistungen der Wiederaufbauzeit. Die realisierten und gescheiterten Infrastrukturvorhaben des ersten Nachkriegsjahrzehnts sind wesentlich für die gegenwärtige Stadtstruktur verantwortlich. Die fehlende Radikalität in der Bodenpolitik hatte zur Folge, daß das alte Straßennetz weitgehend unverändert in standgesetzt wurde. Wien blieb aufgrund dessen einschneidende Anpassungen an die Bedürfnisse des Autoverkehrs zumindest im engeren Stadtgebiet erspart. Das Bekenntnis zu den Kulturbauten des Historismus, ihr Wiederaufbau gemäß dem früheren äußeren Erscheinungsbild wurde nach 1945 vorrangig in Angriff genommen, ist bis heute eine wesentliche Konstanten der kulturellen Identität der Stadt.

Die in den fünfziger Jahren getroffene Standortwahl für Großeinrichtungen der sozialen (Allgemeines Krankenhaus) und kulturellen Infrastruktur (Stadthalle) hatte nachhaltigen Einfluß auf Schwerpunktbildungen innerhalb der Stadt. Ende der fünfziger Jahre war bereits jede zehnte Wohnung in Wien ein Neubau aus der Zeit nach dem Krieg. Schon in quantitativer Hinsicht – es wurde in den eineinhalb Jahrzehnten nach dem Krieg annähernd die Wohnbauleistung des „Roten Wien“ der Zwischenkriegszeit erreicht – wirkt sich der damalige Wohnbau prägend auf die heutige Stadtgestalt aus. Neue Büro- und Wohnhäuser ersetzten in steigender Zahl Kriegsrüinen in exponierten innerstädtischen Lagen.

Noch folgenreicher sind allerdings die in den vierziger und fünfziger Jahren, internationalen Entwicklungen folgenden, Leitbilder zur Strukturierung der Stadt und zur Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die „Gliederung und Auflockerung“ der Städte sollte zu einem lebenswerteren Umfeld mit ausgedehnten, durchgrünten Freiräumen führen. Selbst die Versöhnung zwischen Stadt und Landschaft schien nicht zu hoch gegriffen, fokussiert im Begriff „Townscape“ oder in deutscher Übertragung „Stadtlandschaft“. Die neuen Leitbilder konnten damals zwar kaum je explizit verwirklicht werden. Für die Stadtgestalt prägend wurden sie allerdings dadurch, daß sie als Grundhaltung der Planung Eingang fanden und damit zu teilweise sinnwidrigen Ausprägungen führten. Die wenig urbane Gestaltung des Schwedenplatzes und des Karlsplatzes sind ebenso Ausdruck dafür wie die allorts beobachtbare Auflösung der geschlossenen Straßenfluchtlinien. Die Spuren, die die fünfziger Jahre im Stadtkörper hinterlassen haben, können zusammenfassend als eine „Perforation des öffentlichen Raums“ beschrieben werden.

SCHLAGLICHTER ZUR ENTWICKLUNG VON DEN SECHZIGER JAHREN BIS ZUR GEGENWART

Nachdem der vorliegende Beitrag etwas ausführlicher auf die ersten 15 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg eingeht, gleichzeitig aber der Bogen bis in die Gegenwart und Zukunft gespannt werden soll, ist es unausweichlich, die Entwicklungen zwischen den sechziger und den neunziger

Jahren im „fast forward“-Modus Revue passieren zu lassen. Im ganz schnellen Überblick lassen sich folgende Stationen festmachen (natürlich ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit):

- Der kommunale Wohnbau wagte sich an immer größere Projekte. Vorhaben wie der Rennbahnweg oder das Schöpfwerk verbanden zwar alles in sich, was damals an städtebaulichem, soziologischem und planerischen Wissen zur Verfügung stand. Die Grenze von sozial noch funktionsfähigen Systemen wurde mit diesen Großsiedlungen allerdings überschritten.
- Große Erfolge erzielte vor allem in den siebziger Jahren das „Vollwertwohnen“, eine Weiterentwicklung des kommunalen Wohnbaus in den Händen gemeindenaher gemeinnütziger Bauvereinigungen, die teilweise auch heute noch eine vielfach beneidete Mieterzufriedenheit und Ertragskraft aufweisen, herausragendes Projekt dieser mit dem Architekten Harry Glück assoziierten Bewegung ist Alt Erlaa .
- In den sechziger und siebziger Jahre zollte die Stadt dem Verkehr jenen Tribut, der zuvor aufgrund unzureichender Prosperität ausgeblieben war. Ausgedehnte Stadtautobahnen – damals noch staufrei befahrbar – folgten dem internationalen Trend, durch megalomane Verkehrsbauten die wachsenden Städte zu strukturieren. Es wurden Autobahnknoten im Stadtgebiet realisiert, deren Größe – manche beanspruchen die Fläche einer Kleinstadt – keineswegs mit den Bedürfnissen auch noch so raschen Verkehrs gerechtfertigt werden können.
- In den späten sechziger Jahren gelang es Republik und Stadt, die Vereinten Nationen zur Niederlassung in Wien zu bewegen. Der Bau der UNO-City auf einem vormaligen Ödland war der Startschuss für die Neuinterpretation des Donauraums und ein Brückenkopf für die Aufwertung „Transdanubiens“.
- Um den Donauraum dauerhaft vor Hochwasser zu schützen, musste die Donauregulierung neu geregelt werden. Es ist ein Glücksfall für die strukturelle Entwicklung der Stadt, dass es gelang, den ursprünglich rein technischen Bau eines Entlastungsgerinnes zur Realisierung eines europaweit einzigartigen Erholungsgebietes von hohem ökologischem Wert mitten in der Stadt zu nutzen, der Donauinsel.
- Ende der sechziger Jahre rang sich die Stadtregierung zur Realisierung eines U-Bahnnetzes durch. Die erste U-Bahnlinie U 1 wurde Mitte der siebziger Jahre in Angriff genommen und Anfang der achtziger Jahre dem Verkehr übergeben.

- Die siebziger und achtziger Jahre brachten die sanfte Stadterneuerung mit ihren enormen Erfolgen bei der Verbesserung des Wohnungsbestands in Wien. Das Instrument der mieterseitigen Sanierung brachte Substandard in Wien innerhalb von kaum zwanzig Jahren fast zum Verschwinden.
- Im Wohnbau begann sich ab den achtziger Jahren eine neue Generation von Architekten durchzusetzen. Häufig in Kooperation mit gemeinnützigen Bauvereinigungen wurden in größerer Zahl partizipative und ökologische Bauvorhaben umgesetzt. Darüber hinaus waren die achtziger Jahre von der Aussicht auf sinkende Bevölkerungszahlen und entsprechend zurückhaltenden Wohnbauaktivitäten geprägt.
- Es schien, als ob Wien sein Dasein dauerhaft am äußersten Rand der westlichen Welt fristen müsste. Dementsprechend zurückhaltend war die Entwicklungsdynamik. Es gab kaum größere private Bauvorhaben. Nach den wenigen Wohn- und Bürohochhäuser der fünfziger Jahre wurde kaum mehr die Traufenhöhe von 26 Meter überschritten.
- Es änderte sich alles, als Ende der achtziger Jahre der Zusammenbruch des Ostblocks absehbar wurde. Wien und Budapest planten gemeinsam eine Weltausstellung unter dem Motto „Brücken in die Zukunft“. Mit enormem Aufwand wurde die ehemalige Mülldeponie im Vorfeld der UNO-City für die Expo baureif gemacht. Die Spekulation mit Wohnhäusern feierte fröhliche Urständ.
- Innerhalb kürzester Zeit stieg die Einwohnerzahl Wiens um rund 80.000, vor allem durch Zuwanderer aus dem ehemaligen Jugoslawien. Wohnungen wurden knapp und teuer. Der Unmut der Bevölkerung stieg, und manch politischer Vorteil wurde daraus gezogen, Öl ins Feuer zu schütten. Die Jahrhundertchance der Weltausstellung wurde jedenfalls von der Bevölkerung per Volksbefragung abgewählt.
- Ebenso deutlich fiel die Zustimmung zum Donaukraftwerk Freudenau aus. Dieses Großbauwerk hat beträchtlichen Einfluss auf die städtebauliche Gestalt Wiens im Donauraum. Das Aufstauen um drei bis fünf Meter und die starke Verlangsamung der Fließgeschwindigkeit bringen die Bauten am Strom erst so richtig zur Geltung.
- Der Immobilienmarkt erlebte in den neunziger Jahren eine Liberalisierung. Das Mietrecht wurde dahingehend adaptiert, dass marktnahe Preise erzielbar wurden. Gewerbliche Bauträger wurden zunehmend auch in den geförderten Wohnbau einbezogen. Mitte der neunziger Jahre wurden die Bauträgerwettbewerbe und der Grundstücksbeirat eingeführt, wesentliche Instrumente zur Qualitätssicherung und Kostendämpfung im Wohnbau.

- Private Investoren begannen sich zu regen. Ein erstes privates Großprojekt war die Wienerberg-City. Die vormalige Ablehnung von Hochhäusern schwand innerhalb kurzer Zeit. Auf einem gewidmeten Grundstück, das für ein ÖMV-Hochhaus gedacht war, realisierte der junge Georg Stumpf das zweithöchste Bürogebäude Europas, den Millennium-Tower.
- Anfang der neunziger Jahre setzte reger Aktionismus seitens der Stadtverwaltung zur Ankurbelung des Wohnbaus ein. Die Neubauzahlen wurden erst auf 6.000, dann auf 8.000, dann auf über 10.000 hochlizenziert. Alle Entwicklungsüberlegungen richteten sich zum Stadtrand. Selbst so abgelegene Gebiete wie Süßenbrunn sollten mit städtischer Wohnbebauung beglückt werden. Die Ernüchterung ließ nicht lange auf sich warten. Zu einem Zeitpunkt, als der Höhepunkt des Neubaubooms noch nicht einmal erreicht war, wurde eine deutliche Abschwächung der Nachfrage erkennbar. Immer deutlicher traten auch die Nachteile der Siedlungsentwicklung am Stadtrand zu Tage. Die damals eingesetzte „Infrastrukturkommission“ begann, die Siedlungsprojekte nach Infrastrukturaufwand zu gewichten und kam zu dem vernichtenden Schluss, dass die Siedlungen am Stadtrand unverhältnismäßig hohe Infrastruktur-Aufwendungen der öffentlichen Hand notwendig machen, die bei einem vielfachen von innerstädtischen Projekten liegen. Es erfolgte stehenden Fußes die Absage der Stadterweiterung. Das neue Schlagwort lautete „Innere Stadterweiterung“.
- Mittels der Bauträgerwettbewerbe gelingt es seither, Wohnbau in ausreichendem Maß ohne Aufschließung großer neuer Entwicklungsgebiete am Stadtrand sicherzustellen. Wohnbau findet heute weniger spektakulär statt als noch Anfang der neunziger Jahre.
- Der Wohnungsmarkt beruhigte sich ab 1992 wesentlich. Die vormalige galoppierende Preisentwicklung wich Stagnation. Das führte zu einer Abkehr der Goldgräberstimmung aus Expo-Tagen und zu einer ruhigen Entwicklung der Immobilienbranche als wesentlichem Partner der Wohnungspolitik. Wien kann heute in Quantität und Qualität auf eine Wohnversorgung der Bevölkerung verweisen, die international ihresgleichen sucht.

WAS BRINGT DIE ZUKUNFT

Auch im heutigen Städtebau geht es darum, diese überaus große „Organisationseinheit Stadt“, diesen sozialen Festkörper in ausufernder Größe, für den Einzelnen fassbar zu machen. Im 19. Jahrhundert wurde versucht, die Stadt über plansymmetrische Ordnungssysteme begreifbar zu gestalten. Die Ordnungskraft urbanistischer Konzepte wurde damals überwiegend über die Grundrissdarstellung vermittelt, man denke etwa an den symmetrischen Aufbau der Ringstraße mit dem Kaiserforum im Zentrum.

In der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts wurde versucht, durch die Differenzierung der Funktionen und die Konzentration auf „Nachbarschaften“ den Spagat zu schaffen, den auf kleine soziale Einheiten trainierten Menschen mit dem Wirtschaftskörper Großstadt in Übereinstimmung zu bringen.

Die Frage der Vermittelbarkeit von zwangsläufig großmaßstäblichen Stadtstrukturen ist bis heute eine der Triebkräfte künstlerisch-urbanistischer Entwicklungen. Im 20. Jahrhundert wurden die Straße und das Hochhaus zum bevorzugten Gestaltungselement zur Vermittlung der Maßstäblichkeit einer Stadt. Ab den fünfziger Jahren wurde dem Verkehr die alles vermittelnde Rolle zuerkannt. Der Verkehr sollte den Stadtkörper ordnen, die (damals noch) rasche Erreichbarkeit jedes Punktes der Stadt schien den Widerspruch von sozial begreiflichem Umfeld und tatsächlicher Ausdehnung zu überwinden.

Und wie wird die Maßstäblichkeit der Stadt heute vermittelt? Die gegenwärtige Medienkultur ist bei weitem weniger an den Ort gebunden als frühere Stadtkulturen. Man wechselt den physischen Ort heute so leicht wie das Outfit. Und noch viel leichter wechselt man seinen mentalen Ort, indem man sich – jederzeit und überall erreichbar – drahtlos zu seinen Freunden im Irgendwo beamt. Zentrales Ordnungsprinzip für die Stadt wird damit die Erreichbarkeit. Die Qualität eines Ortes ist im heutigen Stadtorganismus vor allem dadurch bestimmt, wie nahe man dem Primat des möglichst-überall-gleichzeitig-sein-Könnens kommt. Channel-hopping, übersetzt ins reale Leben, flankiert von der Eigendynamik einer weltumspannenden Ökonomie, wird zum Imperativ des Städtebaus im 21. Jahrhundert.

Die Städte – und auch Wien – werden in den nächsten Jahren ihr Gesicht zumindest ebenso stark ändern wie in den Jahrzehnten zuvor. Städte waren immer präziser Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung. Bei aller Unsicherheit von Aussagen zur zukünftigen Entwicklung kann festgehalten werden, dass die Bindung an den Ort weiter abnehmen wird, dass die Menschen – vor allem natürlich die familiär wenig gebundenen – häufiger ihren Wohnort wechseln werden, dass es darüber hinaus zu einem im städtebaulichen Maßstab sehr wichtigen Verdrängungsprozess der guten durch die besseren Projekte kommen wird. Projektentwickler bemühen sich schon heute mit allen Mitteln der (Marketing-)Kunst, aus „G'stettn“ Orte mit Genius Loci zu kreieren. Die österreichischen Projektentwickler haben schon längst zu internationalen Standards aufgeschlossen, wenn es darum geht, einen neuen Ort „zu entwickeln“. Die Donau-City und die Gasometer-City veranschaulichen dies. Es mag abgewartet werden, wie sich diese Orte als Orte der Identifikation weiterentwickeln, wenn die Marketing-Budgets der Besiedlungsphase ausgeschöpft sind. Neue Projekte werden jedenfalls nachfolgen.