

Wien Radial! Die Wiener Ausfallstraßen als Potenzial- und Konflikträume

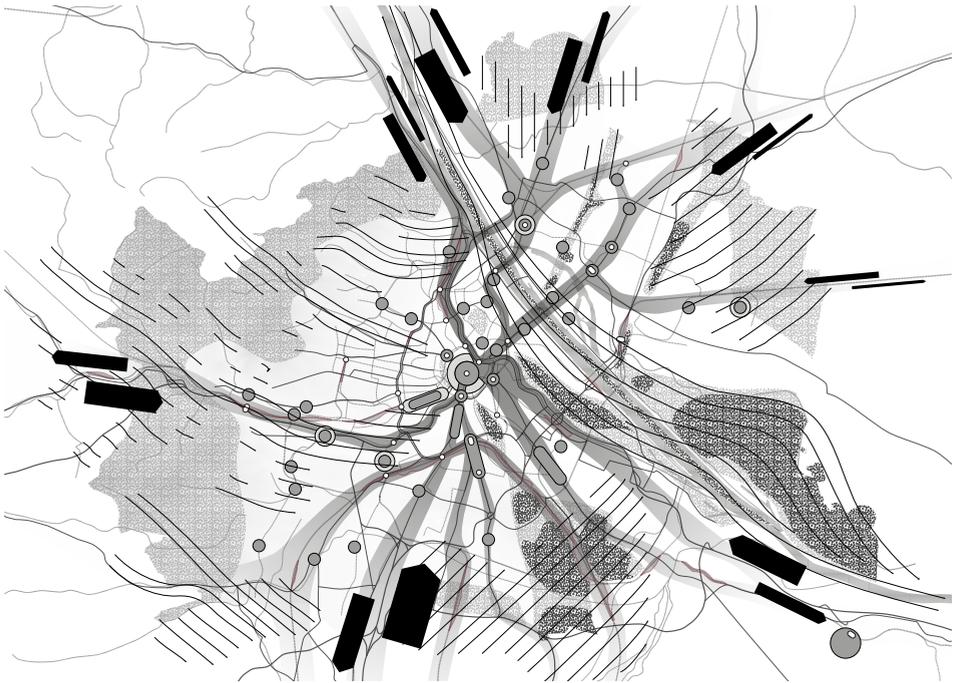


Abb. 1: Wiens radiale Stadträume (Grafik: Theresa Tengg, Hannes Schachner, Sarah Bernhard, 2020, CC BY-SA)

Stadt der Straßen

Wien verkörpert ein beinahe perfektes Beispiel eines radial-konzentrischen Stadtmodells, zumindest rechtsseitig der Donau. Über Jahrhunderte haben sich die wichtigsten Straßenzüge der Metropole permanent in das Territorium eingeschrieben. Orientierte sich die Entwicklung der Stadt zunächst maßgeblich an den radial auf das Zentrum zulaufenden Wegeverbindungen, gewannen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts jedoch die konzentrischen Verkehrswege an Relevanz. Das Aussehen, die Nutzung und die Bebauung entlang der Straßen und damit die Beziehung der Stadträume zu den Verkehrsachsen haben sich über Jahrzehnte und Jahrhunderte stark verändert. Steigende Geschwindigkeiten und die Entwicklung

https://doi.org/10.34727/2023/isbn.978-3-85448-055-6_14

Dieser Beitrag ist unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 (CC BY-SA 4.0) lizenziert. <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>



neuer Verkehrsmittel ließen das ursprünglich als „servant“ der Stadt angedachte Verkehrssystem zum beherrschenden „master“ werden (Sieverts, 2013, S. 7): Ein ausgeklügeltes, auf die Transportfunktion spezialisiertes Hochleistungssystem, das dadurch jedoch jeglichen Bezug zum städtischen Kontext verloren hat (Sieverts, 2013, S. 7–8). Aus alten, historisch gewachsenen Verkehrsachsen wurden komplexe Räume der Mobilität. Heute verlaufen entlang der großen radialen Straßenzüge Fahrbahnen, Busspuren, Gehsteige, Schienenstränge und Radwege neben-, über- und untereinander und verbinden damit Räume, Milieus und Lebensrealitäten der Stadtregion (siehe Abbildung 1).

Unter dem Druck der Produktion von leistbarem Wohnraum dehnt sich die Stadt derzeit flächenmäßig ins Umland aus. Unter großem finanziellen und materiellen Aufwand müssen die Stadterweiterungsgebiete mit neuen Infrastrukturen an die Bestandsstadt angebunden werden. Gleichzeitig ist eine Veränderung im Mobilitätsverhalten zu beobachten: Neue Verkehrsträger, ein sinkender Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen oder etwa die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung lassen neue Rahmenbedingungen für die Verkehrsplanung der Stadt erahnen. Im Hinblick auf die negativen Auswirkungen des Verkehrssektors auf das Klima, die Umwelt und die Gesundheit der Stadtbewohner:innen gilt es, die Anstrengungen, unsere Mobilität nachhaltiger zu gestalten, weiter zu verstärken (VCÖ Mobilität mit Zukunft, 2015, S. 29–33). Neben der Wegeverlagerung auf nachhaltige Mobilitätsmodi steht die Wegevermeidung im Zentrum der strategischen Ziele der Stadt. Die räumliche Logik Wiens soll sich in Zukunft radikal ändern: Aus einer monozentralen Stadt mit großen auf das Zentrum zulaufenden Achsen soll sich eine polyzentrische Metropolregion entwickeln (*STEP 2025. Fachkonzept. Mittelpunkte des städtischen Lebens*, 2020, S. 32).

Diese veränderten Rahmenbedingungen weckten unser Interesse an den Transformationsprozessen der vielfältigen Stadträume, die die radialen Verkehrsachsen flankieren und veranlassten uns – eine Gruppe von Lehrenden und Studierenden am Forschungsbereich Städtebau der TU Wien – zur Auseinandersetzung mit den großen radialen Straßenzügen Wiens. Mittels räumlicher Analysen, spekulativer Entwürfe und wohlüberlegter Interventionen untersuchten wir die Potenziale der radialen Stadträume für die zukünftige Stadtentwicklung. Ein genauer Blick auf die Stadtlandschaft entlang der Wiener Ausfallstraßen gibt jene verborgenen Raumreserven preis, deren Standortvoraussetzungen durch die Änderung unseres Mobilitätsverhaltens in Zukunft anders bewertet werden müssen. Im Zentrum der Auseinandersetzung stand die Suche nach einem Umgang mit diesen schlummernden Reserven entlang bestehender Mobilitätsinfrastrukturen als Alternative zur weiteren flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt.

Genese der radialen Stadträume

Die analytische Auseinandersetzung mit der räumlichen Genese des Betrachtungsraums war unser Ausgangspunkt, um die Weiterentwicklung bestehender Stadtstrukturen entwerferisch erforschen zu können (siehe Abbildung 2). Die Ursprünge einiger Wiener Straßenzüge lassen sich bis in die Antike zurückverfolgen. Entlang dieser beständigen Wegeverbindungen bildeten sich Jahrhunderte später die ersten dichteren Siedlungsgebiete außerhalb der Kernstadt. Nach der Einge-

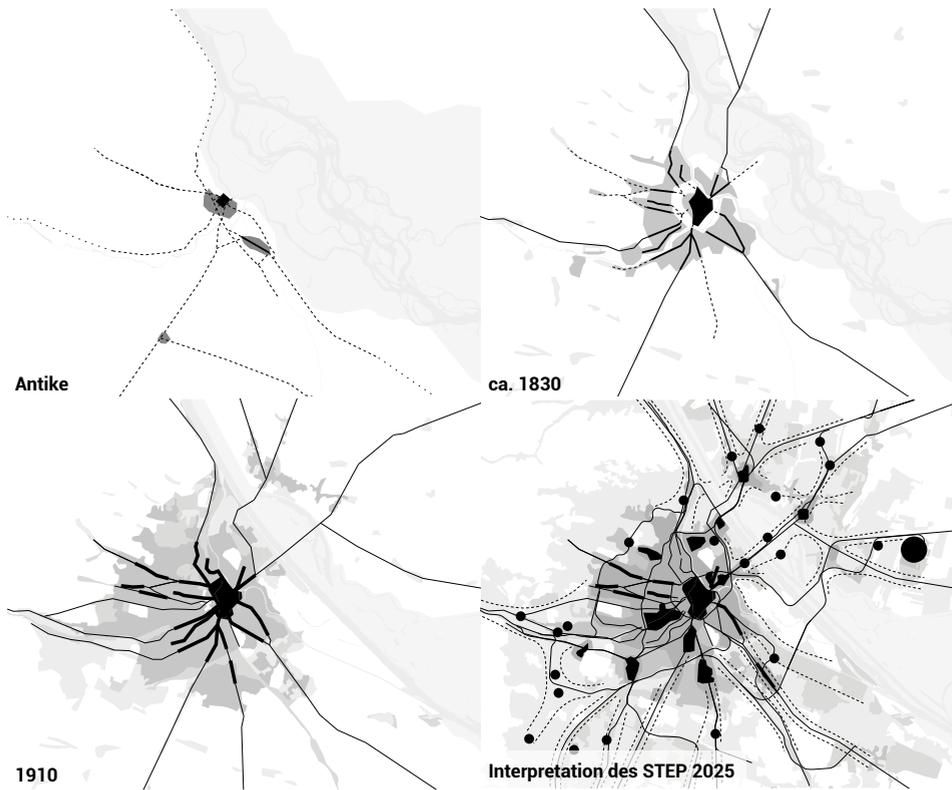


Abb. 2: Genese der radialen Wiener Stadträume: Vom Römerlager an der Limesstraße über die befestigte Stadt mit ihren Vorstädten und einer stark verdichteten, monozentralen Stadt zur polyzentralen Metropole (Grafik: Sebastian Sattlegger, 2021, CC BY-SA)

meindung der Vorstädte und Vororte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts setzte eine Abfolge von Entwicklungszyklen ein. Dem flächenmäßigen Wachstum folgte der Ausbau der Infrastrukturen, die wiederum die weitere Formung des städtischen Weichbilds mitbestimmen sollten. An die Stelle der nutzlos gewordenen Befestigungsanlagen rückten am Ende des 19. Jahrhunderts die wichtigsten konzentrischen Verkehrsräume Wiens: die Ringstraße im Bereich des Glacis und der Gürtel als heute wichtigster konzentrischer Straßenzug der Stadt anstelle des Linienwalls (Pirhofer & Stimmer, 2007, S. 13–18). Durch das starke Bevölkerungswachstum während der Gründerzeit wurden immer mehr Gebiete urbanisiert. Die zurückzulegenden Wege wurden länger, die Geschwindigkeiten höher. Pferde- und später Straßenbahnen, die den wichtigsten Straßenzügen folgten, stellten von nun an die Verbindungen zwischen der Kernstadt und den ehemaligen Vorstädten und Vororten sicher. Die Nähe zu den radial verlaufenden Hauptstraßen und den auf ihnen verkehrenden Verkehrsmitteln bot eine gute Erreichbarkeit und eine sichere Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs. Die Hauptstraßen waren kaum hierarchisierte, multimodale Mobilitätsräume, Treffpunkte und Einkaufsstraßen – kurzum die multifunktionalen Zentren des städtischen Lebens.

Das Fehlen eines Schnellbahnnetzes, dessen Planung dem Börsenkrach von 1873 zum Opfer gefallen war, hemmte die flächenmäßige Ausdehnung Wiens. Als die Stadtbahn schlussendlich bis 1900 doch realisiert wurde, folgte die Trasse aus

Kostengründen dem konzentrisch um das Zentrum verlaufenden Gürtel. Während in anderen europäischen Metropolen Schnellbahnnetze mit radial verlaufenden Linien bereits zur Ausdehnung der Siedlungsgebiete ins Umland geführt hatten, wurde in Wien das konzentrische Wachstum der Stadt determiniert (Banik-Schweitzer, 1999, S. 29–30).

Permanente Elemente im überzeichneten Stadtplan

Die Ausdehnung der Stadt auf das gegenüber der Kernstadt liegende Donauufer folgte der 1875 abgeschlossenen Donauregulierung, die Wien vor Hochwässern schützen sollte (Pirhofer & Stimmer, 2007, S. 16). Während in der Epoche des Roten Wien das kommunale Wohnbauprogramm die Stadtentwicklung dominierte, wurde der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur tendenziell vernachlässigt. In der vom Wirtschaftsaufschwung geprägten Nachkriegszeit wurden die Versäumnisse der Zwischenkriegszeit im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dann offensichtlich und man begann mit den Planungen für ein S-Bahn- und U-Bahn-Netz. Dem Zeitgeist entsprechend lancierte man auch die Errichtung eines Schnellstraßensystems und erstellte ein Brückenkonzept zur besseren Anbindung des linksseitigen Donauufers (Banik-Schweitzer, 1999, S. 34–35).

Die weiten Felder links der Donau, um Kagran, Floridsdorf, Aspern und die anderen dort situierten Angerdörfer, sollten fortan eine Projektionsfläche für diverse städtebauliche Gedanken und Utopien werden (siehe Abbildung 3). Über Jahrzehnte bildete sich aus einzelnen realisierten Fragmenten dieser Überlegungen eine heterogene stadträumliche Collage. Blickt man genauer auf dieses zunächst chaotisch anmutende Geflecht, lassen sich einzelne Entstehungslogiken erkennen, die hier überlagert wurden. So finden sich Ansätze einer *unbegrenzten* Großstadt, wie sie Otto Wagner vorschwebte, neben vormals *wilden*, informellen Siedlungen, die später zu konformen Einfamilienhausgebieten mutierten, Superblocks und Gartenstadtsiedlungen des Roten Wien neben Zeilenbauten, die dem Geist Roland Rainers entsprungen zu sein scheinen. Durchkreuzt wird diese Raumkomposition von Schienentrassen, die noch den Gedanken der vorletzten Jahrhundertwende in sich tragen, Wien würde zur kaiserlichen Metropole mit vier Millionen Einwohner:innen anwachsen. Die Überreste von Grünkeilen, die den Überlegungen der Stadtentwicklungspläne des ausgehenden 20. Jahrhunderts entsprechen, und die großen, radial verlaufenden Straßenzüge stellen heute die wichtigen strukturgebenden Elemente dar.

Veränderte Nutzungen

Ab den 1960er-Jahren wurde das Auto für die breite Masse erschwinglich und zum Symbol für sozialen Aufstieg und Freiheit. Periphere Lagen waren nun mit dem Pkw gut erreichbar, die Geschwindigkeiten stiegen und die Alltagswege wurden länger. Dadurch veränderte sich der Charakter der städtischen Straßenräume generell und jener der Ausfallstraßen, die von nun an dem zunehmenden Pendelverkehr dienen mussten, besonders. Lärm, Abgase und das hohe Tempo des motorisierten Individualverkehrs dominieren seither die Räume. Die alten Hauptstraßen der inneren Bezirke verloren ihre Attraktivität als Wohn- und Einkaufsorte und somit ihre Rolle als urbane Zentren. Vor allem durch das Abstellen privater Fahrzeuge im öffentli-

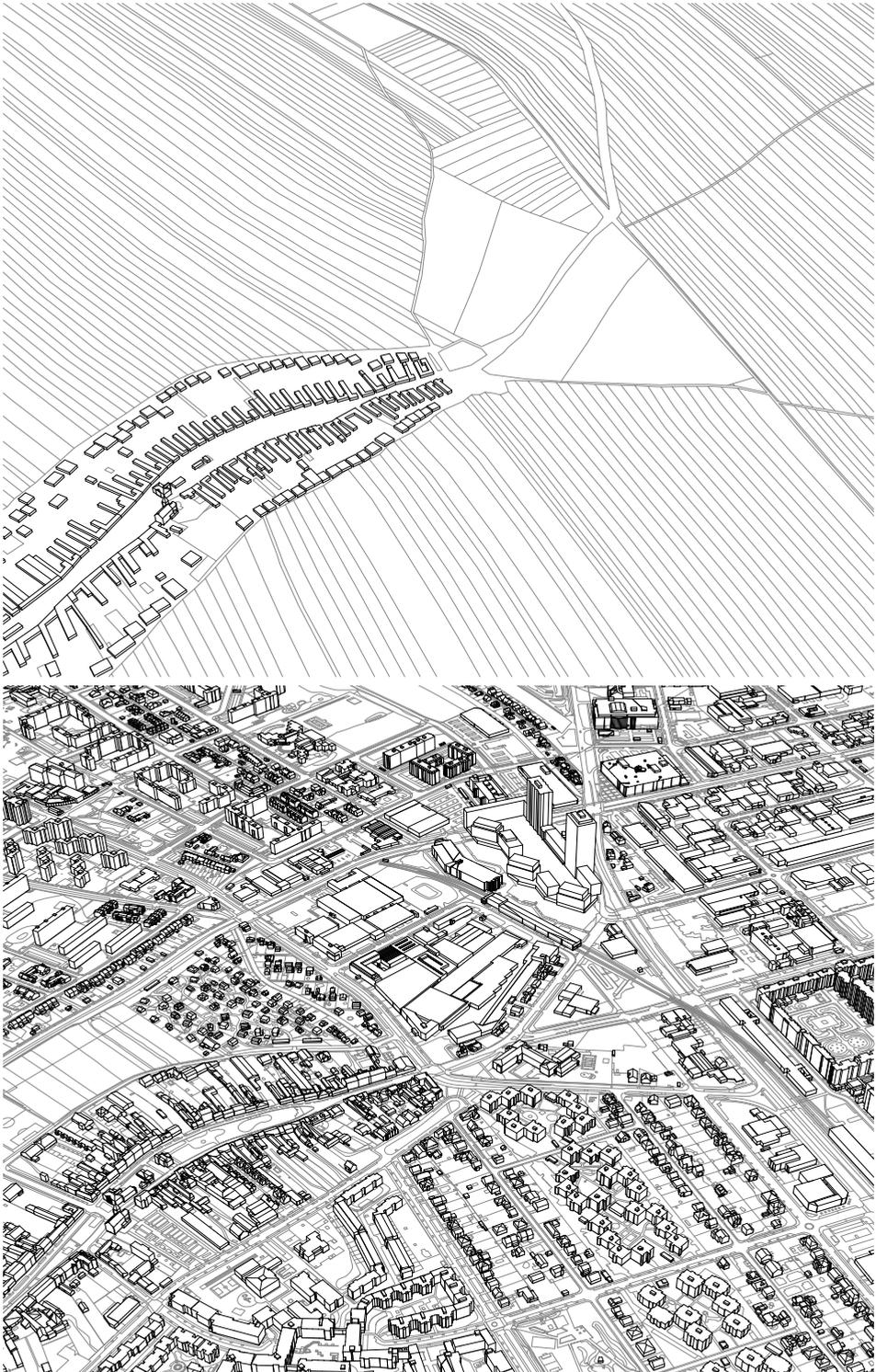


Abb. 3: Die alten Flurstrukturen lassen sich ebenso wie historische Dorfkern und Wegeverbindungen als permanente Strukturelemente im stark überzeichneten Stadtbild ablesen (Grafik: Sebastian Sattlegger, 2021, CC BY-SA).

chen Raum wandelte sich die Straße vom „multifunktionalen Aufenthalts-, Spiel- und Verkehrsraum“ hin zum „monofunktionalen Verkehrsraum“ (Kreuzer, 2006, S. 69). Die Straßenräume der Ausfallstraßen dienten nunmehr beinahe exklusiv dem Transitverkehr und hatten der Logik der hohen Geschwindigkeiten zu folgen. Das Resultat waren breite, monotone Straßenräume, eingebettet in eine sich zusehends abwendende Stadt.

Bewusstseinsbildung durch Krisen

Angesichts der immer sichtbarer werdenden negativen Auswirkungen der stark anwachsenden Motorisierung kam es in Wien ab den 1970er-Jahren zu ersten Maßnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs. In einer Zeit, in der sich ein gesteigertes Umweltbewusstsein bildete, wurden Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Tempo-30-Zonen eingeführt (Kreuzer, 2006, S. 75). Der Ausbau der U-Bahn, deren Trassen oft wichtigen radialen Straßenzügen folgen, war ein weiterer Grundstein für die Retransformation einiger Straßenabschnitte in lineare Zentralitäten. So wurde die Favoritenstraße im Zuge des Baus der U1 bereits Mitte der 1970er-Jahre zur Fußgängerzone. Die Mariahilfer Straße, unter der seit 1993 die U3 verkehrt, wurde ab 2013 zur Begegnungszone, und die zuvor kahle Praterstraße ist seit der Errichtung der U1 eine von breiten Gehsteigen gesäumte üppige Platanen-Allee, die 2023 erneut einer Umgestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs unterzogen werden soll.

Die Coronakrise ließ die Wiener:innen vermehrt spüren, dass der öffentliche Raum begrenzt ist. Die gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsregeln konnten auf den engen Gehsteigen oft nicht eingehalten werden, Parks wurden behördlich geschlossen und anstatt in U-Bahnen tummelten sich die Stadtbewohner:innen auf den viel zu schmalen Radwegen und Mehrzweckstreifen. Eine neue Sensibilität gegenüber der Aufteilung und Ausgestaltung des öffentlichen Raums rückte spürbar in die Mitte des gesellschaftlichen Diskurses, und den in der Fachwelt seit Langem kritisierten Privilegien des Autoverkehrs werden von einer wachsenden Bevölkerungsgruppe immer weniger Toleranz entgegengebracht (*VCÖ: MARKET-Umfrage – 71 Prozent von Österreichs Bevölkerung sehen Autobahnausbau im Widerspruch zu den Klimazielen*, 2021).

Seit der letzten Jahrtausendwende wächst die Bevölkerung Wiens konstant. Damit wurde die Produktion leistbaren Wohnraums wieder zum dominierenden Thema der sozialdemokratisch geprägten Stadtplanungspolitik. Die Auswirkungen der seit der Finanzkrise 2008 vorherrschenden Niedrigzinspolitik ließen die Immobilien- und Grundstückspreise derart stark ansteigen, dass für den geförderten Wohnbau kaum noch geeignete Grundstücke in zentralen Lagen zu mobilisieren sind. Daraus resultiert ein stärkeres Wachstum der durch autoaffine Siedlungsstrukturen geprägten Gebiete in den weitläufigen äußeren Bezirken und im Stadtumland (Görgl et al., 2017, S. 38). Vor allem linksseitig der Donau verraten die Namen der derzeitigen Stadtentwicklungsgebiete – Hausfeld oder Donaufeld – bereits, auf welchen Flächen sich die wachsende Stadt in den nächsten Jahrzehnten ausbreiten wird. Einige der größten zusammenhängenden Agrarflächen und Grünzüge Wiens stehen kurz davor, in Wohnquartiere umgewandelt zu werden. Die Klima- und die Biodiversitätskrise erhöhen den Wert naturbelassener, unversiegelter Flächen und fruchtbarer Böden, auch im urbanen Umfeld, und zwingen zu einem Umdenken von Raum- und Mobilitätsentwicklung.

Aus unterschiedlichen Strategieplänen der Stadt Wien geht hervor, dass der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege am Gesamtaufkommen von derzeit 27 Prozent zuerst auf 20 Prozent, danach auf 15 Prozent und der Motorisierungsgrad bis 2030 von derzeit 374 auf 250 pro 1.000 Einwohner:innen sinken soll (*Wiener Klima-Fahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Entwurf*, 2022, S. 42). Wien läuft jedoch Gefahr, die selbst gesteckten Ziele zu verfehlen. Denn in einer Zeit, in der in anderen europäischen Städten der öffentliche Raum radikal umverteilt wird, macht die Wiener Stadtregierung den Bau von leistbarem Wohnraum und öffentlichen Verkehrsträgern von der Errichtung neuer MIV-Transitstrecken abhängig (Presse-Service, 2021). Gleichzeitig lassen politische Entscheidungsträger:innen bei der Umgestaltung bestehender Straßenzüge oft zu wenig Mut erkennen, Stellplätze und Fahrspuren zu reduzieren. Während etwa als Antwort auf die Herausforderungen der Klimakrise und der Pandemie ab 2020 in Europas Großstädten temporäre Fahrrad- und Fußweginfrastrukturen aufpoppten, die danach oftmals in die bestehenden Radwegeplanungen integriert wurden oder zu einer permanenten Umgestaltung des Straßenraums führten (Reyneri, 2020), wurden die Pop-up-Radwege in Wien nach einigen Monaten wieder abgebaut.

Steigender Unmut über die Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik führte zu einem offen ausgetragenen Konflikt zwischen der Wiener Stadtregierung mit Umwelt- und Klimaaktivist:innen, Wissenschaftler:innen und Interessengruppierungen, die sich für eine Verkehrswende einsetzen. Dieser Konflikt gipfelte Ende 2021 in der Besetzung der Baustelle des derzeit größten innerstädtischen Straßenbauprojekts durch Aktivist:innen. Ein Brandanschlag auf das Camp der Besetzer:innen und die polizeiliche Räumung des Areals Anfang 2022 zeigen das vielschichtige Konfliktpotenzial, das den Themen der Mobilität und den dahinter liegenden politischen Entscheidungsprozessen innewohnt.

Während die strategischen Ziele der Stadt eine starke Abnahme des Autoverkehrs vorsehen und sich vielfach mit den Forderungen der Kritiker:innen decken, wird seitens der aktuellen Stadtregierung weiterhin am kostenintensiven Ausbau des hochrangigen Straßennetzes festgehalten. Und so scheint der mobile Alltag, der sich aus den Planungsparadigmen und politischen Versprechen der Vergangenheit speist, von großen Teilen der Gesellschaft und den aktuellen Entscheidungsträger:innen als gegeben hingenommen zu werden.

Resiliente Infrastrukturen

Um die Pariser Klimaziele zu erreichen und damit die globale Erderwärmung auf unter zwei Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen, müssen auch im Städtebau und in der Verkehrsplanung zweifelsohne radikalere Maßnahmen gesetzt werden als bisher. Bei der Planung von Straßenräumen wird jedoch, entgegen der eigenen strategischen Ziele der Stadt, den Pkw-Verkehr bis 2030 beinahe zu halbieren (*Wiener Klima-Fahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Entwurf*, 2022, S. 42), weiterhin gerade dieser prioritär behandelt. Hier erweisen sich die Ausfallstraßen als adaptiv für zukünftige Entwicklungen. Denn eben die Vielzahl an verschiedenen parallel verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen (siehe Abbildung 4) machen sie resilient für Veränderungen im Mobilitätssektor. Die Gebiete im Umkreis dieser aktuell stark vom MIV geprägten Verkehrskorridore verlangen nach neuen räumlichen Konfigurationen, denn nach der derzeitigen

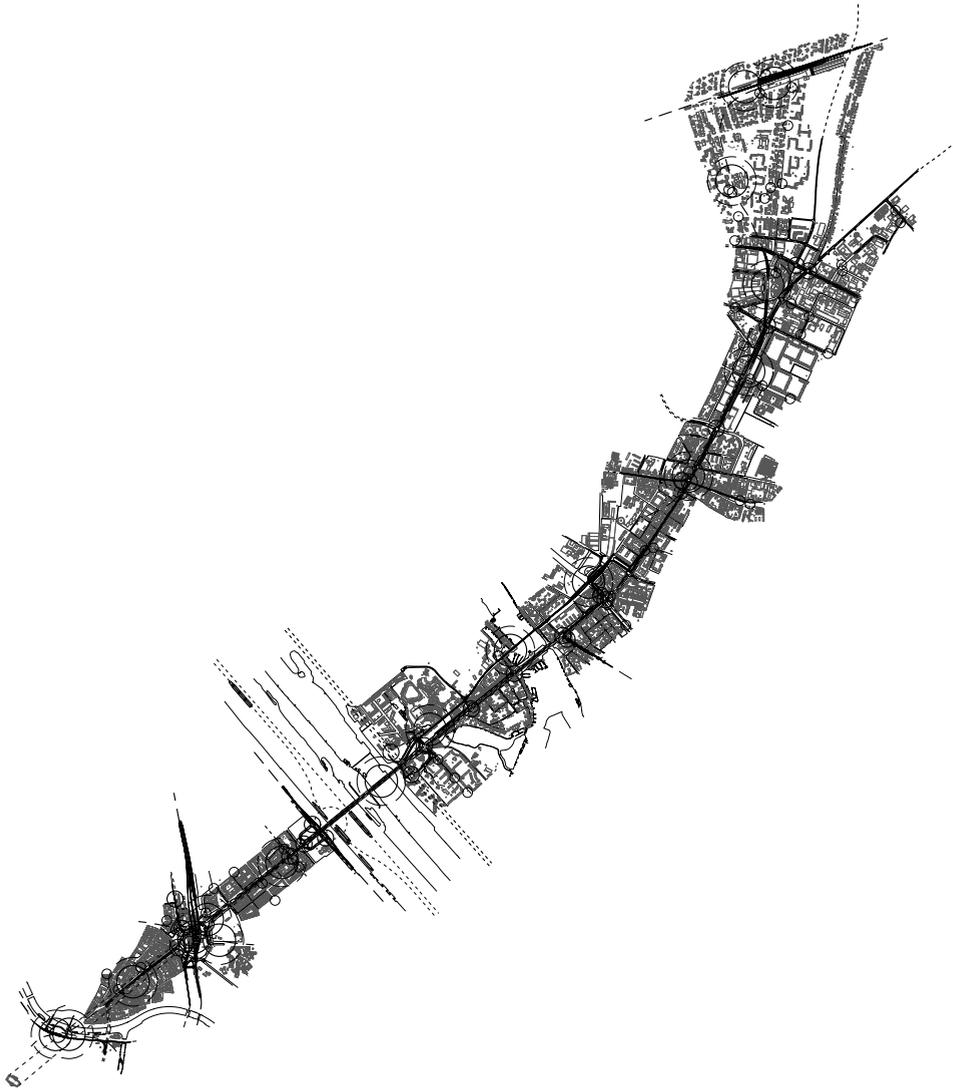


Abb. 4: Die radialen Straßenzüge bündeln eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsträgern
(Grafik: Sebastian Sattlegger, 2021, CC BY-SA).

Phase der Stadterweiterung müssen zukünftige Wiener Stadtentwicklungszyklen stark von der Weiterentwicklung des Bestands und der baulichen Ausnutzung bereits gut erschlossener zentraler Lagen geprägt sein.

Sequenzen einer Ausfallstraße

Um der Frage nachzugehen, welche Rolle die Räume entlang der Ausfallstraßen in Zukunft für die Stadtentwicklung einnehmen können, fokussierten wir uns im Rahmen des Projekts „Wien Radial!“ auf die Stadträume entlang eines der großen radialen Straßenzüge Wiens. An der Wagramer Straße und ihrer Verlängerung über die Reichsbrücke, der Lassallestraße, am Praterstern und an der Praterstraße bis

an den Donaukanal im Wiener Stadtzentrum erstreckt sich ein Kontinuum unheimlich abwechslungsreicher Stadträume: dichte, konsolidierte Grätzels, gesichtslose Megastrukturen, Felder und Glashäuser, Wolkenkratzer, großmaßstäbliche Wohnanlagen, Einfamilienhausgebiete, Gärten, alte Dorfkern, introvertierte Lagerhallen, Tankstellen und Autowaschanlagen, Vergnügungstempel, Erholungsgebiete und Kleinodien jeglicher Art (siehe Abbildung 5 und Carte blanche *Wiener Linie*, S. 103). Beinahe im Minutentakt verkehren U-Bahnen unter, über und neben dem Straßenzug, und beim Radeln über die Reichsbrücke lassen sich die langsam in der Donau vorbeiziehenden Schleppverbände und Kreuzfahrtschiffe beobachten. Hier öffnet sich der Horizont, fast meint man eine Brise vom Schwarzen Meer ausmachen zu können.

Auf dem Weg vom Zentrum in die Peripherie durchquert der radiale Straßenzug Stadträume in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Während die Straßenräume in den innerstädtischen Quartieren, eingebettet in die gründerzeitliche Blockrandbebauung, als immanenter Bestandteil des Wiener Zentrumsystems gelten, stehen sie in peripheren Lagen häufig kaum in Bezug zu den angrenzenden Quartieren (*STEP 2025. Fachkonzept. Mittelpunkte des städtischen Lebens*, 2020, S. 16). Der kontinuierliche, gefasste Straßenraum verliert sich hier als Linie zwischen den räumlichen Splintern der Vorstadt.

Um die mannigfachen Qualitäten und Herausforderungen der einzelnen Bereiche identifizieren zu können, teilten wir den Straßenzug in verschiedene Abschnitte, die in unterschiedlichen Bezügen zu der sie verbindenden Infrastruktur stehen. In jedem dieser Abschnitte lässt sich wiederum eine Vielzahl an räumlichen Sequenzen identifizieren, die hinsichtlich ihrer stadträumlichen Bestandteile, Typologien, Freiräume und historischen Entwicklung einzeln zu betrachten sind. Daraus ergaben sich verschiedenartige Arbeitsansätze: Während sich manche Arbeiten an den Gesamttraum und seine Funktionsweisen anhand bestimmter Themenschwerpunkte annäherten, fokussierten sich andere auf den räumlichen Kontext bestimmter Teilabschnitte oder versuchten, die unterschiedlichen Charakteristika peripherer und zentraler Lagen erfahrbar zu machen. Grundsätzlich hemmen die negativen Einflüsse des Individual- und Schwerverkehrs die bauliche Weiterentwicklung gut erschlossener Flächen im Umfeld der Ausfallstraßen. So finden sich in den Außenbezirken im direkten Umfeld von U-Bahn-Stationen oft eingeschobene Gewerbehallen, frei stehende Supermärkte, Parkhäuser, Tankstellen oder gänzlich brachliegende Flächen. Im Inneren der Stadt vermindern autoaffine Straßenquerschnitte die Aufenthalts- und Lebensqualität entlang der Radialstraßen.

Unter der Annahme, dass sich das Mobilitätsverhalten in Wien in Zukunft radikal ändern wird, diskutierten und analysierten wir, welche Relevanz der Raum entlang des Straßenzugs für eine künftige Stadtentwicklung einnehmen kann, die sich stark am Netzwerk des öffentlichen Verkehrs orientiert und somit den Bewohner:innen peripherer wie zentraler Lagen gleichermaßen zugute käme. In den Arbeiten wurde über das Mittel des städtebaulichen Entwurfs eruiert, welche neuen Nutzungen sich entlang der Radialstraßen entfalten könnten und wie bestehende Infrastrukturen umzugestaltet wären, um der Mobilitätswende zuträglich zu sein. Die Projekte zeugen von einem veränderten planerischen Umgang mit den straßenraumbegleitenden Räumen, der erst durch die Transformation der Straßen selbst ermöglicht wird. In den Überlegungen verschmelzen Straßen- und Stadt-

raum, Infrastruktur wird zu Architektur, Brücken werden zu Aufenthaltsräumen, Parkhäuser zu Stadthäusern und neu errichtete Straßenbahntrassen und Radwege erzeugen neue Raumbeziehungen und Netzwerke. Quartiere rücken an die Straßen heran, Straßen werden von Verkehrsräumen zu öffentlichen Räumen. Die Ansätze folgen der Überzeugung, dass die Stadt von übermorgen in der Weiterentwicklung der bereits gebauten Stadt zu suchen ist. Ausgehend von Aldo Rossis Definition des

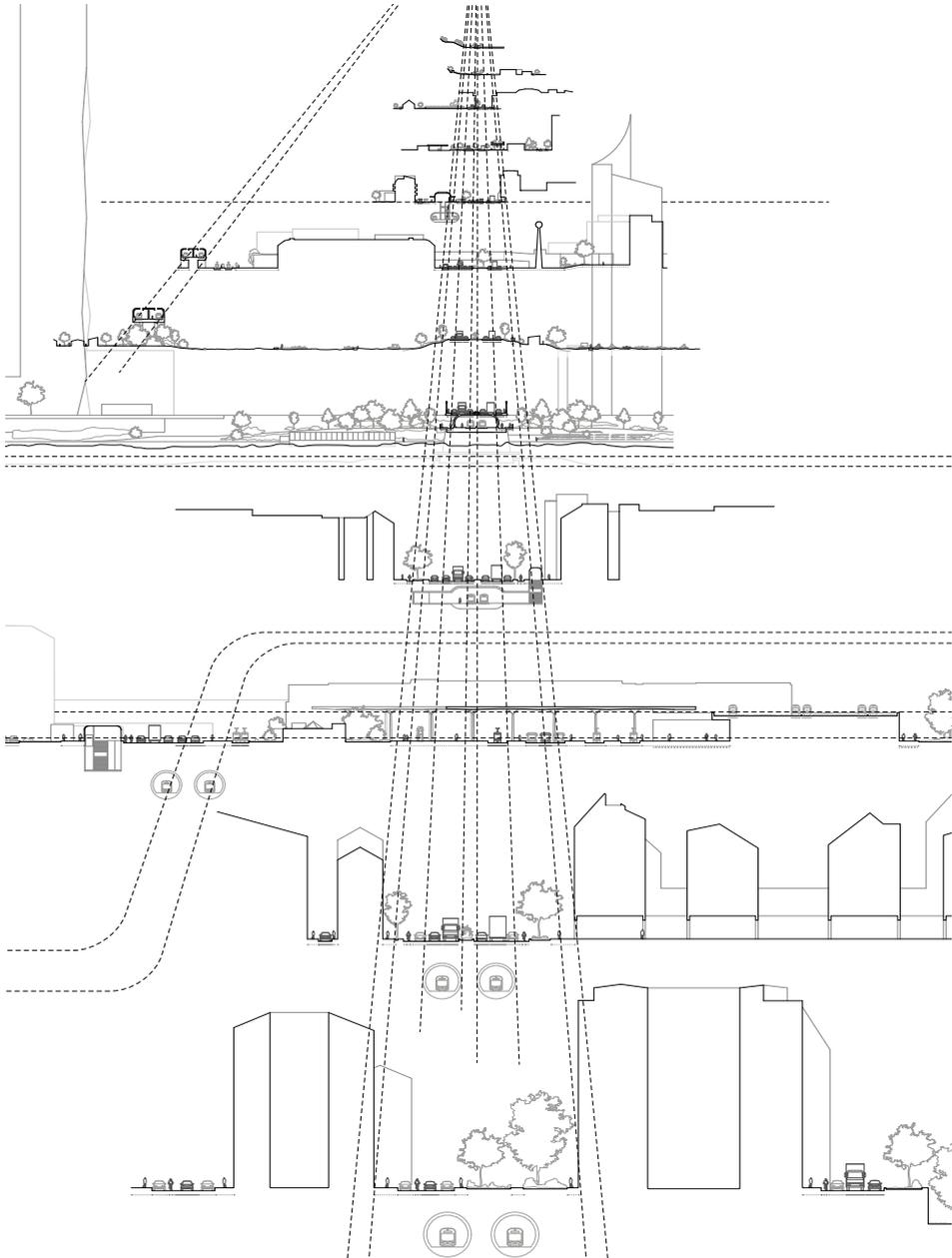


Abb. 5: Stadträumliche Sequenzen entlang des Straßenzugs Praterstraße – Lassallestraße – Wagramer Straße (Grafik: Nesrin El Bakry, Sara Mislik, Sebastian Sattlegger, 2021, CC BY-SA)

Permanenzbegriffs entwickelten wir eine Auffassung von Permanenz als Inbegriff der nachhaltigen Stadtentwicklung und betrachteten die kritische Weiterentwicklung des Bestands als gerechte Antwort auf die räumlichen Fragestellungen entlang der historisch gewachsenen und beständig in den Stadtplan eingeschriebenen radialen Wegekorridente. Die Aufforderung *Wien Radial!* steht demnach für ein Verständnis von Stadtentwicklung, das maßgeblich auf der Neuinterpretation, Neukomposition und Deformation des bereits gebauten Stadtplans beruht, damit er auch jene neuen Aufgaben erfüllen kann, die er im 21. Jahrhundert zu erfüllen hat (Rossi, 1966, S. 43).

Kompodium der Radialen

Das *Kompodium der Radialen* synthetisiert die Erkenntnisse der einzelnen Arbeiten, die im Rahmen unserer Auseinandersetzung mit dem Straßenzug Praterstraße – Lassallestraße – Wagramer Straße entstanden sind. Dabei greifen wir bewusst nicht auf die Methode der Erstellung eines Gesamtplans für diese eine näher betrachtete Ausfallstraße zurück, sondern ziehen Rückschlüsse aus den Arbeiten zu den spezifischen Räumen, um neue Perspektiven für die Stadträume entlang aller Wiener Ausfallstraßen zu formulieren und um eine generelle Debatte über die Art des zukünftigen Wiener Stadtwachstums anzustoßen.

Dabei lehnen wir uns an die für dieses Projekt inspirierende Herangehensweise von Marc Angéilil und Michael Hirschbichler in ihrem *Abececlarium zur Peripherie* (2013) an. Mit der „Sequenz der Aufzählung“, so Angéilil und Hirschbichler, wird ein „Gegenentwurf zur konventionellen Linearität des Denkens“ vorgeschlagen. „Eine strenge kausallogische Entwicklung von Konzepten wird zugunsten eines Springens von Begriff zu Begriff und von Thema zu Thema aufgegeben. Freie Assoziationen verbinden sich zu einem wilden und produktiven Durcheinander“ (Angéilil & Hirschbichler, 2013, S. 10).

Analyse, Beobachtung und Entwurf stehen in dieser abschließenden Betrachtung gleichberechtigt nebeneinander. Der einfache alphabetische Aufbau des Kompodiums gleicht der linearen Logik der Straßenräume selbst. Über Querverweise, die verschiedenste Möglichkeiten der Kombination der Begriffe erlauben, wird dieser vermeintlichen Linearität jedoch eine mehrdimensionale Interpretation gegenübergestellt, die der Komplexität der Räume entlang der Ausfallstraßen gerecht wird.

Auswahlmöglichkeiten

„Der komplexe Sinn einer großen Stadt liegt in der Vielzahl an Auswahlmöglichkeiten. Ohne sich bequem innerhalb der Stadt bewegen zu können, ist es aber unmöglich, die Vorteile dieser Vielzahl zu genießen“ (Jacobs, 1961, S. 180).

Auch in einer polyzentralen Stadt bleibt das bequeme und zügige Vorankommen zwischen all ihren Teilen essenziell, um die Vielzahl an Auswahlmöglichkeiten erst erfahrbar zu machen. Den radialen Verkehrswegen kommt dabei die elementare Aufgabe zu, das Vorankommen innerhalb der Stadt und in ihr Umland möglichst vielen Menschen zu ermöglichen. Dazu müssen diese radialen Mobilitätsräume ein sinnvolles Nebeneinander verschiedenster Geschwindigkeiten (→ Geschwindigkeit), Verkehrsmittel, Wegstrecken und -zwecke (→ Transit) ermöglichen.

Blickachsen

Die Ausfallstraßen erlauben unglaublich weite Blicke quer durch die Stadt. So lassen sich über die weiten, oft geradlinigen Räume der Radialstraßen Bezüge zwischen den unterschiedlichsten Orten herstellen: von der Wagramer Straße zum Stephansdom und von der Triester Straße bis zu den Wolkenkratzern der Donauplatte. Diese Weitblicke durch Stadtteile, Epochen und Lebensrealitäten erleichtern die Orientierung im sonst oft unübersichtlichen Geflecht (→ Collage City) der Außenbezirke. Meist sind die Blicke jedoch nur von der Fahrbahn aus möglich, die im herkömmlichen Straßenquerschnitt in der Mitte des Straßenraums angeordnet ist. Bei zukünftigen Umgestaltungen sollte Bedacht darauf genommen werden, dass auch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in den Genuss dieser orientierungsgebenden Blicke kommen (→ Fahrspuren).

Collage City

Auf ihrem Weg vom historischen Zentrum in die Peripherie und das spärlich bebaute Hinterland sind die Radialstraßen in wechselnden Abfolgen von verschiedensten Gebäudetypologien und städtischen Texturen aus unterschiedlichen Epochen gesäumt (→ Kontext). In dieser vielfältigen urbanen Collage schlummert ein großes Potenzial. Durch die Umnutzung von Fragmenten vergangener Utopien, die Adaption scheinbar nutzlos gewordener Bauten und das gezielte Hinzufügen neuer Bestandteile ergibt sich ein adaptiver Raum, der den vielfältigen Veränderungsprozessen (→ Produktion) der Stadt gerecht wird und der über existierende Infrastrukturen erschlossen werden kann.

Dorfkerne

In den Wiener Außenbezirken sind die Strukturen alter Dorfkerne nur noch als bauliche Fragmente erkennbar (→ Kontext). Da die ehemaligen Anger der Dörfer heute meist von mehrspurigen Straßen durchquert werden, haben sie ihre Zentrenfunktion weitgehend eingebüßt. Mit einer Änderung des Mobilitätsverhaltens und der Umgestaltung der Verkehrsräume (→ Fahrspuren) können die alten Dorfkerne zu identitätsstiftenden Orten im suburbanen Dickicht werden und eine neue Rolle in der polyzentralen Stadtregion einnehmen (siehe Abbildung 6).

Erdgeschoß

Die Erdgeschoßzone, als Schnittstelle von Bebauung und Straßenraum, ist immanent mit der Nutzung und Ausgestaltung der Straßenzüge verknüpft (→ Yuppification). Während die Bebauungsstruktur in den zentrumsnahen Abschnitten der Radialstraßen noch die Merkmale jener Zeit zeigt, in der die Stadt auf Fußgänger:innen zugeschnitten war, finden sich entlang der stark vom Autoverkehr dominierten Abschnitte der Straßenzüge vermehrt leer stehende Erdgeschoße oder solche, die als Garagen, Lager und Technikräume genutzt werden. Diese Verödung (→ Junk-Space) erklärt sich unter anderem aus der hohen Lärmbelastung durch den Autoverkehr (→ Lärm) und der daraus entstehenden Unattraktivität für andere Verkehrsteilnehmer:innen. Will man die Ausfallstraßen neu denken, müssen Straßenraum (→ Fahrspuren) und Erdgeschoßzone als Einheit wahrgenommen werden (→ X-Ray) (siehe Abbildung 7).

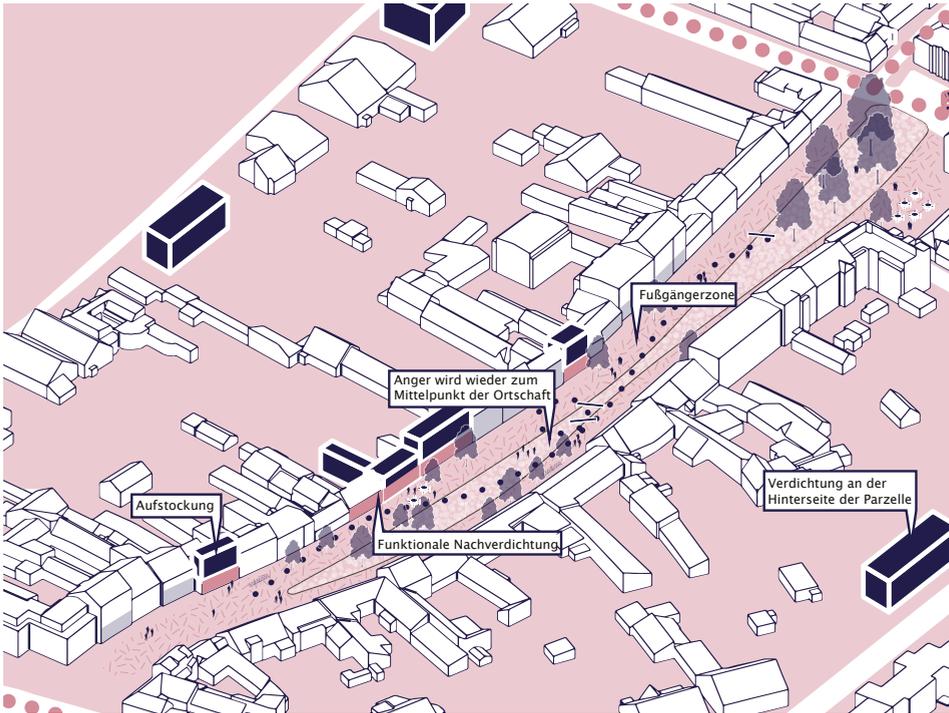


Abb. 6: Alte Dorfkerne als neue Zentren in der Peripherie (Grafik: Theresa Tengg, 2020, CC BY-SA)



Abb. 7: Die im öffentlichen Besitz befindlichen Wiener Gemeindebauten könnten durch vergünstigte Mieten eine Pionierrolle in der Umgestaltung der Erdgeschoßzone einnehmen (Grafik: Hannes Schachner, 2020, CC BY-SA).

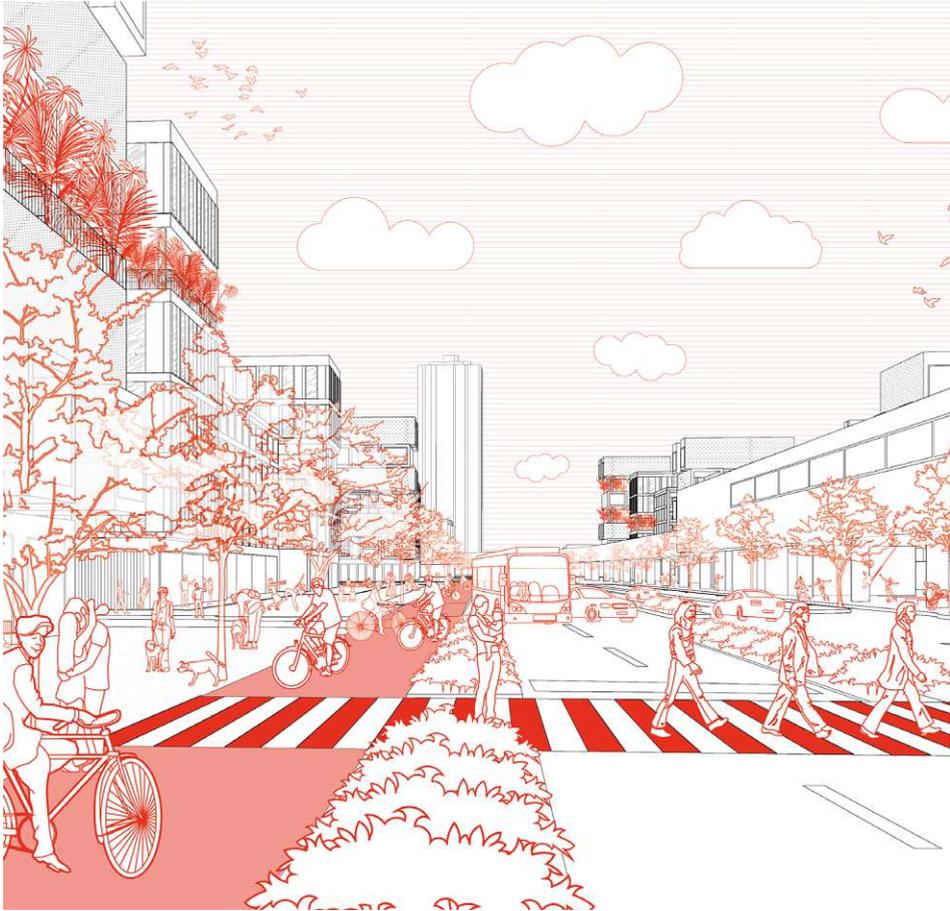


Abb. 8: Die Umverteilung von Straßenraum zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität erhöht die Kapazität der Straßen (Grafik: Niklas Hörburger, Sebastian Caballero, 2020, CC BY-SA).

Fahrspuren

„Repurposing street space for more efficient travel modes increases the total street capacity while reducing personal motorized vehicles“ (National Association of City Transportation Officials [NACTO], 2016, S. 15).

One more lane will fix it! gilt heute als widerlegtes Paradigma, das die Lösung für überlastete Straßen im Hinzufügen weiterer Fahrspuren sieht. Vor jedem Ausbau sollte in einer wachsenden Stadtregion jedoch zuerst die bestehende Infrastruktur optimal ausgenutzt werden. Durch die derzeitige Priorisierung der Verkehrsträger werden die Kapazitäten der Straßenräume künstlich niedrig gehalten. Durch eine Reduktion von Fahrspuren, die derzeit exklusiv dem MIV zur Verfügung stehen, zugunsten von Trassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und Geh- und Radwegen wird nicht nur die Aufenthaltsqualität (→ One-Minute-City) von Straßenräumen erhöht, sondern auch ihr Fassungsvermögen (siehe Abbildung 8): Die Transformation MIV-orientierter, mehrspuriger Straßen zu multi-modal genutzten Mobilitätsräumen kann deren Kapazität beinahe verdreifachen (NACTO, 2016, S. 15).

Geschwindigkeit

„Im gleichen Ausmaß, in dem die Menschheit in den Genuss höherer Geschwindigkeiten gelangte, wurden die kurzen Entfernungen durch längere ersetzt“ (Knoflacher, 1997, S. 49).

Die vorherrschende Höchstgeschwindigkeit auf den Wiener Ausfallstraßen von 50 km/h hatte nicht nur zur Folge, dass die zurückzulegenden Wege immer weiter wurden, sondern hat auch großen Einfluss auf die Ausgestaltung der Straßenräume. Großzügige Kurvenradien, Schnellabbiegespuren und kreuzungsfreie Verkehrsführungen, sogar im dicht bebauten Stadtzentrum, Poller (→ Mobiliar) und streng hierarchisierte Straßenquerschnitte (→ Junk-Space) sind räumliche Konsequenzen dieses hohen Tempos. Die Geschwindigkeit des Individualverkehrs muss verlangsamt werden, um sich jener der anderen Verkehrsteilnehmer:innen anzunähern. Um die Wirksamkeit gesetzlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen zu steigern, muss sich auch die räumliche Ausgestaltung der Straßen ändern: Engere Kurvenradien, die ein Abbremsen beim Abbiegen erforderlich machen, erhöhte Kreuzungsplateaus, eine Vielzahl an Querungsmöglichkeiten (→ Querbezüge), Wechsel in der Oberflächengestaltung und eine Reduktion von Fahrspuren (→ Fahrspuren) tragen zu einer besseren Koexistenz verschiedener Mobilitätsmodi bei, erhöhen die Sicherheit im Straßenverkehr und mindern die Belästigung durch Lärm und Abgase (→ Lärm).

Hitze

Aufgrund der Klimakrise wird Hitze zu einem zunehmenden Faktor in der Stadtplanung. Die autogerechte Stadt verhindert die großräumige Pflanzung von Bäumen, die Entsiegelung größerer Flächen im öffentlichen Raum und durch Abgas- und Lärmemissionen (→ Lärm) oftmals die Möglichkeit, in den Nachtstunden die Fenster der an den Straßenraum angrenzenden Wohnungen zu öffnen (→ Geschwindigkeit). Die größer werdenden, meist klimatisierten Autos tragen selbst noch zusätzlich zur Erhitzung der Straßenräume bei. In Wien werden die Temperaturen durch den Klimawandel überdurchschnittlich steigen. Können die Radialstraßen während zukünftiger Hitzewellen kühle Zufluchtsorte (→ Niemandsland) für die Anwohner:innen werden? Im Hinblick auf die lange Wachstums- und geringe Lebensdauer von Bäumen im dicht verbauten Stadtgebiet müssten bereits jetzt radikale Maßnahmen (→ Ziviler Ungehorsam) ergriffen werden, um weite Teile des öffentlichen Raums für ein kommendes heißes Zeitalter zu adaptieren.

Innere Peripherie

„... fragmentierte Vielfalt ‚städtischer‘ und ‚ländlicher‘ Lebenswelten und ihre ambivalenten Aneignungsweisen erfordern ein differenziertes Raum-Denken, welches das Chaotische als etwas begreift, das nicht nach Ordnung ruft, und das Peripherie als etwas, das nicht zentral gemacht werden muß ...“ (Prigge, 1998, S. 11).

Auch in der konsolidierten Stadt gibt es Resträume mit einem Mangel an städtischen Qualitäten. Sie haben sich als alltägliches Hindernis in die Gewohnheiten unserer Lebenswelten eingeschrieben oder sind durch ihre Unzugänglichkeit nie Teil dieser Lebenswelten geworden (→ Niemandsland). Schwer überwindbare Kreuzungen, alte Betriebsgebiete, unzugängliche Brachen und große Parkplätze

(→ Junk-Space) finden sich als Intarsien in der konsolidierten Stadt. Sie entstehen einerseits durch funktionalistische Planungsparadigmen oder werden andererseits gerade durch die scheinbare Absenz jeglicher Planung zu kahlen Stellen in der Stadt. Die innere Peripherie ist sowohl Ödnis als auch Nische (→ Niemandsland), in der sich Nutzungen und Funktionen einnisten können, die in durchgeplanten und hierarchisierten Stadträumen aktueller Entwicklungspläne keinen Platz finden.

Junk-Space

„Der Junk-Space hat keinen Autor, aber er ist überraschend autoritär“ (Koolhaas, 2006, S. 40).

In den Gebieten entlang der Radialstraßen lassen sich die Ergebnisse verschiedener Epochen und Planungsparadigmen als räumliche Abfolge beobachten. Kritisiert man das Ergebnis der Leistungen von Architektur und Stadtplanung des letzten Jahrhunderts insgesamt als Junk-Space, spiegelt sich darin auch die starke Reglementierung und Hierarchisierung des Stadtraums wider. Die Vorgaben aus Widmungs- und Bebauungsplänen, Bauordnungen und Katasterplänen, Ausschlusszonen und Mindestabständen haben zu fragmentierten, getrennten Stadträumen geführt (→ Innere Peripherie). Die nach Funktionen getrennten Gebiete sind durch Straßen verbunden, die mit der Straßenverkehrsordnung, die die räumlichen Vorgaben und Verhaltensregeln gleichermaßen umfasst, einem äußerst strengen Reglement unterliegen. Jegliche Benutzung, außer das möglichst zügige Vorankommen, vorrangig mit dem Auto, ist stark eingeschränkt (→ Niemandsland). Durch eine Enthierarchisierung könnten Straßenräume an Aufenthaltsqualität gewinnen und wieder verstärkte Aufgaben für ihre Nachbarschaft übernehmen (→ One-Minute-City). Durch das Neu-Denken gängiger Widmungen und Normen könnte man entlang großer Straßenzüge räumliche Experimente wagen, die in weiterer Folge Ausgangspunkte für größere Transformationen sein können (→ Collage City).

FREIHEIT
077.122.E

Kontext

Während die großen Radialstraßen heute vorwiegend dem Transitverkehr (→ Transit) dienen, haben sie sich vom räumlichen Dialog mit ihrer unmittelbaren Umgebung weitgehend gelöst. In einer Stadt, in der wieder vermehrt zu Fuß gegangen wird und in der langsamere Fortbewegungsmittel ausreichend Platz finden (→ Geschwindigkeit) gilt es, die Vernetzung der Straßenräume mit den angrenzenden Stadtvierteln und Infrastrukturen neu zu denken. Das Bild der linearen Ausfallstraßen wird von einem der radialen Räume abgelöst, in dem sich verschiedenste Viertel und charakteristische Stadtlandschaften aneinanderreihen (→ Weite und Enge).

Lärm

Der Verkehrslärm gilt als einer der größten Störfaktoren im städtischen Umfeld. Gerade entlang der großen Ausfallstraßen ist er besonders ausgeprägt. Neubauten wenden sich daher meist von diesen Straßenräumen ab. Während Wohn- und Aufenthaltsräume auf der straßenabgewandten Seite angeordnet werden, sind die straßenseitigen Fassaden von Lärmschutzwänden, Erschließungsflächen, Garageneinfahrten, Abluftanlagen und Müllräumen geprägt. Der vorherrschende Lärm erlaubt jedoch gleichzeitig geräuschintensive Nutzungen, die in den ruhigen Wiener Wohnvierteln oft nicht mehr toleriert werden: Produktions- und Werkstätten (→ Produktion), aber

TOLERANZ
125.122.E



Abb. 9: Der Umgang mit Lärm bei der Konzeption von straßenbegleitender Bebauung ist äußerst relevant für die Qualität der Straßenräume (Grafik: Niklas Hörburger, Sebastian Caballero, 2020, CC BY-SA).

auch Schanigärten, die bis nach Mitternacht geöffnet haben, spontane Zusammenkünfte im öffentlichen Raum, Demonstrationen, Skateboards, Boombboxen – ein lautes Durcheinander (→ Vergnügen). Der legitime Wunsch, den Verkehrslärm zu reduzieren, soll nicht zu einem gänzlichen Verstummen der Stadt führen. Vielmehr sollte der Lärm der Fahrzeuge langsam vom Stimmengewirr jener abgelöst werden, die die Straßenzüge nicht mehr nur als Transitraum begreifen, sondern in ihrer ganzheitlichen Funktion als öffentlicher Raum (siehe Abbildung 9).

Mobiliar

Vergleicht man historische Aufnahmen der Wiener Straßenräume mit aktuellen, fällt auf, dass sich heute viel mehr Elemente im Straßenraum befinden als früher: Werbetafeln, Mistkübel, Stromkästen, Straßenlaternen, Zäune, Poller, E-Ladestellen, Leitplanken und eine Vielzahl an Verkehrsschildern, die den motorisierten Verkehr regeln. Aufgrund der vorherrschenden hohen Geschwindigkeiten und der daraus resultierenden Größe der Schilder dominieren diese den Straßenraum (→ Geschwindigkeit). Um den Fließverkehr nicht zu stören, sind die Elemente allesamt auf den Gehsteigen untergebracht (→ Transit). In Zukunft sollten die Straßenräume jedoch sukzessive vom Begleitmobiliar des Autoverkehrs befreit und mit jenen Elementen ausgestattet werden, die den Interessen und Anforderungen der Anwohner:innen, Radfahrer:innen und Fußgänger:innen dienen (→ One-Minute-City).

Niemandsland

Wo sich die Logik von Flächenwidmungs- und Bebauungsplan mit den Schlepplkurven des Schwerverkehrs, den Kurvenradien der Straßenbahn, den Maximalsteigungen von U-Bahn-Rampen und den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (→ Junk-Space) überlagern, bilden sich unbenutzbare und unerreichbare Resträume. Oft sind sie die letzten unversiegelten Flächen inmitten dicht befahrener Kreuzungen: Verkehrsinseln und Grünstreifen, die Pionierpflanzen und Kleinlebewesen das Überleben sichern und das Versickern von Regenwasser ermöglichen – kleine wilde Flächen, für die sich niemand zuständig fühlt.

Beobachtet man an den seltener werdenden Wiener Schneetagen (→ Hitze) die Spuren der Autos im Schnee, werden jene Flächen ersichtlich, die zwar versiegelt sind, jedoch nie befahren oder betreten werden. Ein sparsamerer Umgang mit Asphalt könnte dazu führen, dass die kleinen unversiegelten Resträume wachsen und den Städter:innen erlauben, sich heute unerreichbare Niemandsländer anzueignen (→ One-Minute-City).

One-Minute-City

Während in Wien das Konzept der 15-Minuten-Stadt in der Stadtplanung Einzug hält, das sich auf die funktional-räumliche Vernetzung auf der Ebene des Stadtviertels bezieht, erlaubt das Konzept der One-Minute-City das Neudenken einzelner Straßenabschnitte auf einer hyperlokalen Ebene. Den Stadtbewohner:innen soll eine direkte Mitsprache in der Gestaltung des Raums vor ihrer Haustüre eingeräumt werden. Es ist derzeit bereits allen gestattet, ein Parklet zu beantragen, um damit einen einzelnen Parkplatz zu bespielen. In Zukunft muss diese alternative Nutzung von der Ausnahme zur Normalität werden. Auf den öffentlichen Parkplätzen und in den überdimensionierten Straßenräumen (→ Fahrspuren) entstehen so neue Aufenthaltsräume, Orte der zufälligen Begegnungen, kleinste Grünräume und kühle Nachbarschaftsoasen (→ Hitze), direkt vor den Haustüren der Wiener:innen.

Produktion

Der starke Verkehr auf den Ausfallstraßen hat dazu geführt, dass sie abschnittsweise frei von jeglicher Wohnfunktion sind (→ Lärm). Auf diesen gut angebundenen Flächen können im Rahmen einer Neuentwicklung auch Funktionen angesiedelt werden, denen sonst in der Stadt kein Platz mehr eingeräumt wird, die aber essenzielle Aufgaben für sie übernehmen. Ohne in Konflikt mit einer eingewohnten Anwohner:innenschaft zu geraten, könnte so eine Ansiedlung von Produktionsbetrieben innerhalb der Städte (→ Innere Peripherie) stattfinden und einer weiteren Randwanderung von Industrie und Gewerbe (→ Randwanderung) entgegenge wirkt werden.

Querbezüge

Die Ausfallstraßen stellen für den angrenzenden Stadtraum (→ Kontext) meist eine Barriere dar, die die Beziehungen der angrenzenden Stadtteile zueinander empfindlich stören. Großzügige Übergänge mit adäquater Ampelschaltung, die sich als verkehrsberuhigte Bereiche in die angrenzenden Stadtviertel weiterziehen, können die strenge Richtungslogik der Transitstrecken (→ Transit) unterbrechen und die Beziehungen benachbarter Stadtviertel zueinander stärken (siehe Abbildung 10).

Randwanderung

Die Peripherie wird oftmals als passiver Restraum betrachtet, in den Ungeliebtes und Störendes einfach ausgelagert werden kann. Diese Territorien werden in Abhängigkeit einer Zentralstadt symptomatisch als suburbanisiert, zersiedelt oder periurban (→ Suburbia) beschrieben. Doch die weiten Flächen der Peripherie bieten für viele Funktionen große Vorteile. Die gute Erreichbarkeit durch Autobahnanschlüsse und Güterbahnhöfe ermöglichte erst den heute selbstverständ-

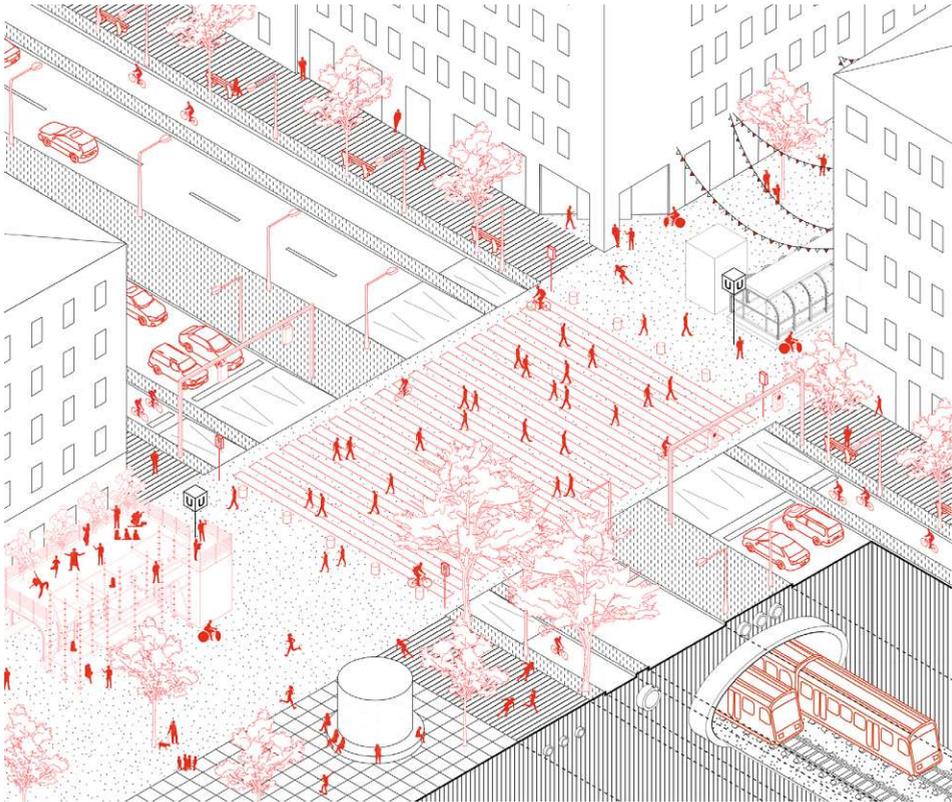


Abb. 10: Um die Bezüge der Stadtviertel beiderseits eines großen Straßenzugs zu stärken, bedarf es anderer räumlicher Priorisierungen (Grafik: Niklas Hörburger, 2020, CC BY-SA).

lichen, stark beschleunigten Warenumschlag. Die Auslagerung von essenziellen Funktionen in die Peripherie resultierte jedoch nicht nur in der reinen Relokalisierung von Infrastrukturen. Der fertigungsbedingte Übergang von vertikal organisierten, mehrgeschoßigen Produktionseinrichtungen (→ Produktion), wie sie früher in zentralen Lagen zu finden waren, zu eingeschößigen Anlagen verlangte wesentlich mehr Fläche (Luchsinger, 1999, S. 197). Diese Veränderungen in Verortung und Gebäudetypologie führten zu jenen Mustern, die heute weite Teile unserer Ballungsräume einnehmen. Dabei folgen sie topografischen, (betriebs-)wirtschaftlichen, sozialen und rechtlichen Logiken und Rahmenbedingungen. Sie sind das Normale, Räume des Alltags und Lebensrealität für große Teile der Bevölkerung (→ Junk-Space).

Suburbia

„Am Ende geht es beim Drang, in Suburbia zu wohnen, vor allem um eines: Quadratmeter. ... Die Bank vergibt gerne den größeren Kredit, der Makler verkauft gerne das größere Haus, die Autofirma gerne das zweite, größere Auto – und der viele Platz in Suburbia macht es alles möglich“ (Wagner, 2021, S. 87).

Suburbia steht für ein räumliches wie gesellschaftliches Modell. Es basiert auf (kreditfinanziertem) Eigentum, dem Idealbild der Kleinfamilie und der örtlichen

Trennung von Arbeit und Freizeit und ist auf einer räumlichen Logik aufgebaut, die vom Supermarktregal über den Kofferraum bis zum Grundriss der Einfamilienhäuser reicht. Neben den negativen Auswirkungen auf das Klima (→ Hitze) und den Bodenverbrauch (→ Randwanderung) ist der suburbane Lebensstil auch schwer vereinbar mit der Enge der gewachsenen Stadt, von der jedoch oftmals die ökonomische Existenz der Bewohner:innen Suburbias abhängt. Die Autokolonnen der Pendler:innen, die sich in der Früh in die dicht bebaute Stadt (→ Weite und Enge) und am Abend wieder in die weite suburbane Landschaft bewegen (→ Transit), bedeuten für die Radialstraßen und ihre Umgebung eine enorme Belastung. Die Vermeidung und Verlagerung dieses Verkehrs muss oberste Prämisse der Stadtplanung und -politik sein. Neben gezielten Maßnahmen, wie einer Preisdifferenzierung bei der Parkraumbewirtschaftung nach Größe und CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge und einer Umverteilung der Flächen des öffentlichen Raums, ist diesem Problem jedoch nur beizukommen, wenn man sich auch mit den strukturellen Spezifika der Vorstädte und -orte auseinandersetzt. Gezielte Nachverdichtung könnte einen Ausbau des ÖV-Angebots in ausgewählten peripheren Lagen eher rechtfertigen und Sharing-Konzepte alltagstauglicher machen (→ Umbau).

Transit

Die radial verlaufenden Ausfallstraßen sind die Anknüpfungspunkte der Stadt an ihr Umland und dienen daher dem Personen- und Warentransport von und in die Stadt. Für die Stadtteile entlang der Ausfallstraßen stellt dieser Verkehr derzeit eine enorme Belastung dar (→ Querbezüge). Zukünftig könnte statt der Autokolonnen ein diverses Feld an Fortbewegungsmitteln längs dieser Verkehrswege pendeln. Wenn eine adäquate Infrastruktur geschaffen wird, werden Fahrräder, E-Scooter, E-Bikes und Elektroautos die lauten Verbrenner-Fahrzeuge (→ Lärm) ablösen und der negativen Konnotation des Transitverkehrs entgegenwirken. Handel, Gastronomie und Gewerbe könnten von der hohen Frequenz profitieren und die Erdgeschoßzonen (→ Erdgeschoß) der Ausfallstraßen so zum Begegnungsraum von Pendler:innen und Anwohner:innen werden (→ One-Minute-City).

Umbau

Um auf sich verändernde Voraussetzungen zu reagieren, muss die Adaption bestehender Strukturen im Zentrum der zukünftigen Stadtentwicklung stehen. Das heißer werdende Stadtklima (→ Hitze) verlangt nach neuen Freiräumen: privaten, gemeinschaftlichen und öffentlich genutzten (→ One-Minute-City). Aktuell dem Pkw dienende Strukturen können in Zukunft andere Zwecke erfüllen: Autohäuser, Tankstellen, Hochgaragen und Parkplätze sind die alternativen Entwicklungsräume zur flächenmäßigen Ausdehnung der Stadt (→ Randwanderung). In der Peripherie (→ Suburbia) werden aus Einfamilien- Mehrparteienhäuser, aus getrimmten Rasenflächen Blumenwiesen. Auf den Dächern der Supermärkte entstehen neue Baukörper und über deren Parkplätzen Solaranlagen. Die Zukunft der Stadt liegt im Umbau ihres Bestands (siehe Abbildung 11).

Vergnügen

Längs der Ausfallstraßen reihen sich Orte des städtischen Vergnügens. So kann man unter der Reichsbrücke baden, vom Riesenrad über den Verkehrsknoten Praterstern blicken oder im Fluc unter ebendiesem nächtelang tanzen. An der Wagramer

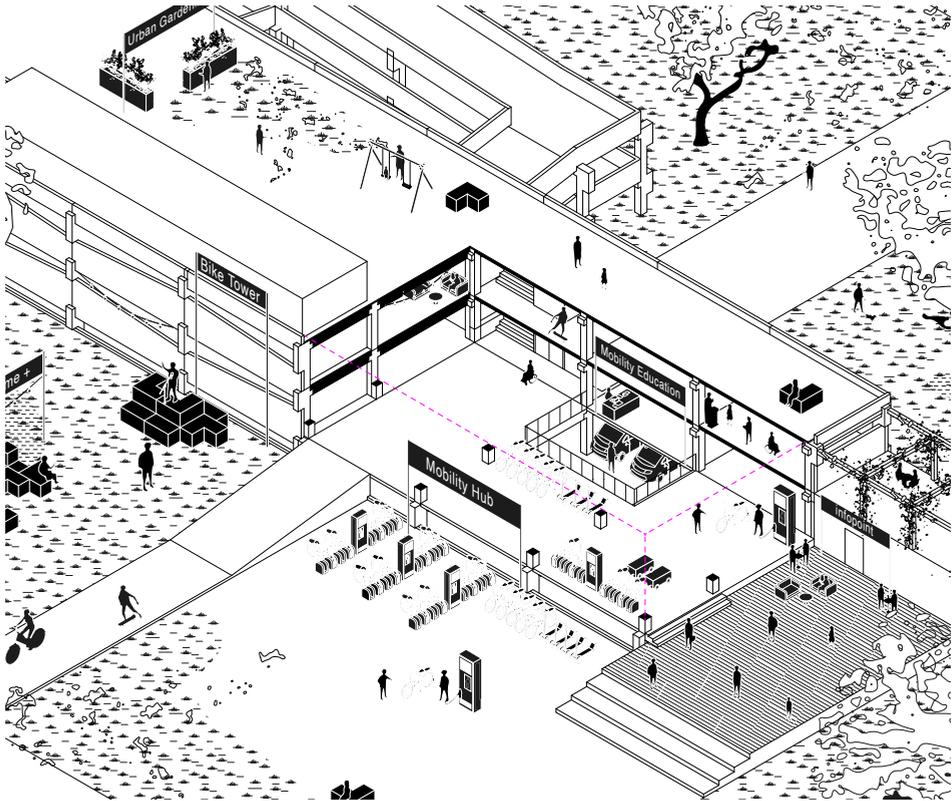


Abb. 11: Eine Hochgarage wird zum multifunktionalen Stadtraum: Der Umbau muss im Zentrum der zukünftigen Stadtentwicklung stehen (Grafik: Nesrin El Bakry, Sara Mislik, Hannes Schachner, 2020, CC BY-SA).

FREIHEIT
079.127.E

Straße lässt es sich mit dem Elektroboot ablegen, ins Kino gehen oder im Donauzentrum einkaufen. Für viele gilt eine Autofahrt auf der Straße selbst als Unterhaltung, und in der Nacht artet manche Vergnügungsfahrt in ein illegales Straßenrennen aus (→ Geschwindigkeit). Die Ausfallstraßen bedienen Orte des Vergnügens und sind Orte des Vergnügens, der Ausgelassenheit, der bewussten Übertretung gesetzlicher und gesellschaftlicher Regeln. Die florierende Unterhaltungsindustrie der Jahrhundertwende entlang der Praterstraße, des Boulevards von der Stadt in den Vergnügungspark Prater, zeigt die Wichtigkeit solcher Orte für das kollektive Bewusstsein und Gedächtnis einer Stadt. Können Abschnitte der Radialstraßen die neuen Vergnügungsmeilen (→ Lärm) der Stadt werden?

Weite und Enge

Immer wieder mussten Bauwerke an den großen Wiener Straßenzügen weichen, um mehr Platz für den steigenden Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. So verwandelten sich viele Straßen in breite, von glatten Fassaden gesäumte Schneisen. Nischen, springende Hauskanten und Engstellen standen der Absicht eines ständig fließenden Verkehrs (→ Transit) im Weg. Doch gerade die Abfolge verschiedener Raumsequenzen, von engen innerstädtischen Gassen, die sich zu Plätzen öffnen, über großzügige Brücken, die Flüsse überwinden, bis zu den breiten Vorstadtboulevards (→ Suburbia), macht den Reiz der radialen Straßenräume aus

(→ Kontext). Die Überwindung der autozentrierten Planung ermöglicht auch eine Diversifizierung der Straßenräume, von einer monotonen Schneise zu einem Nacheinander von Anomalien und Sprüngen, von Weite und Enge.

X-Ray

Verborgenen unter Schichten von Asphalt und Schotter verlaufen unter den Ausfallstraßen Leitungen, Kabel, U-Bahn-Schächte und Kanäle. Hinter geschlossenen Fassaden (→ Lärm) liegen Wohnräume, Büros, Lokale und Lager. Erst der Blick unter die Oberfläche und hinter Hausmauern offenbart das komplexe Zusammenspiel von sichtbaren und verborgenen, von privaten und öffentlichen Bereichen der Stadt (siehe Abbildung 12). Um ein verbessertes Zusammenspiel zwischen Untergrund und Oberfläche, Außen- und Innenräumen und Aufenthalts- und Transiträumen zu ermöglichen, müssen die Straßenzüge und ihre Umgebung mit einem aufmerksamen Blick durchleuchtet werden (→ Umbau).

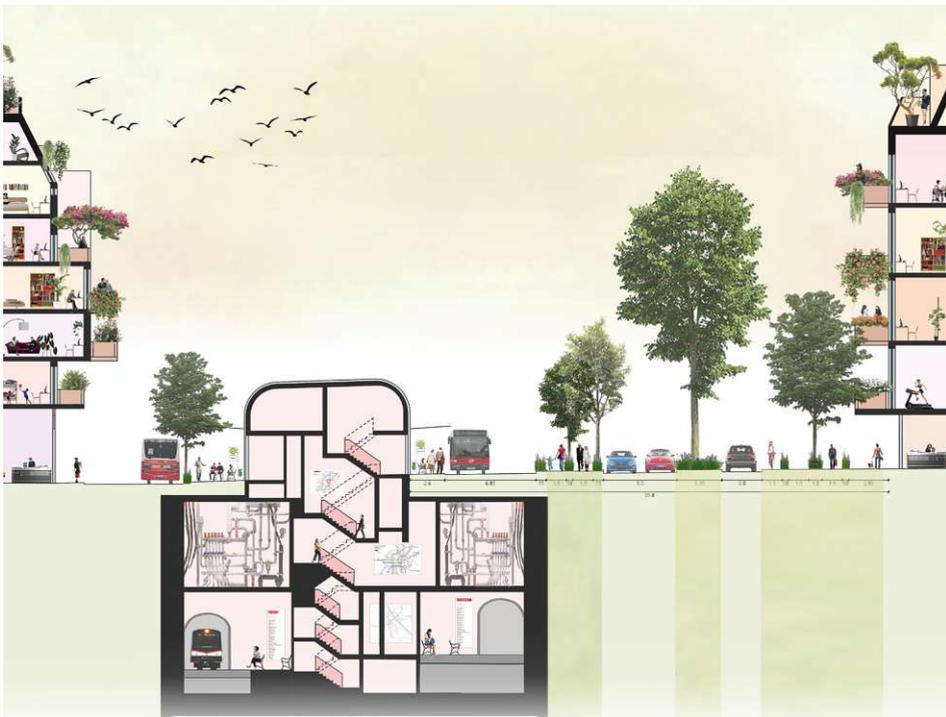


Abb. 12: Der Blick unter den Straßenbelag und hinter Fassaden offenbart das komplexe Zusammenspiel aller Bereiche der Stadt (Grafik: Johanna Zachhalmel, Julia Huber, 2020, CC BY-SA).

Yuppification

„Dort, wo wir die Gegend verschönern und aufwerten, ändert sich dann auch nach und nach das Publikum“ (Ulli Sima, Wiener Planungsstadträtin, zitiert nach Gretz-Blanckenstein, 2021).

Das Ansinnen, die (Aufenthalts-)Qualität des öffentlichen Raums in bisher scheinbar vernachlässigten städtischen Lagen zu verbessern, darf nicht zum Vehikel für Verdrängungsprozesse werden. Einerseits muss bei Interventionen auf

die Bedürfnisse jener Personen eingegangen werden, die sich oftmals an diesen Orten aufhalten und im dominanten Diskurs häufig als störend benannt werden (→ Lärm). Andererseits braucht es gesetzliche Instrumente, um in der Umgebung von aufgewerteten öffentlichen Räumen Gentrifizierungsprozessen entgegenzuwirken: Regulierungen der Mieten von Wohnungen und Gewerbeflächen (→ Erdgeschoß) und Kontrolle von wichtigen Räumen durch Nachbarschaftsinitiativen (→ One-Minute-City), durch die öffentliche Hand oder durch demokratisch legitimierte Vertreter:innen.

Ziviler Ungehorsam

„Wenn wir etwas ändern wollen, dann braucht es diesen Ungehorsam!“
(Laa & Steinwender, 2022, S. 8).

Während Europa vermehrt von immer stärker werdenden Hitzewellen (→ Hitze) heimgesucht wird, halten viele Stadtregierungen an längst veralteten Straßenbauprogrammen und Planungsparadigmen (→ Fahrspuren) fest. Zwar taucht die Klimakrise als Thema in städtischen Strategiepapieren auf, doch gerade beim Thema Mobilität fehlt oft der Mut, sich Planungsfehler der Vergangenheit einzugestehen. Vermehrt greifen Bewegungen auf Mittel des zivilen Ungehorsams zurück, um auf diesen Missstand aufmerksam zu machen. Solange es kein radikales Umdenken der politischen Entscheidungsträger:innen gibt, bleibt ziviler Ungehorsam, wie die Besetzung und Blockade von Straßen(-baustellen), ein legitimes Mittel, um auf die Dringlichkeit eines Paradigmenwechsels aufmerksam zu machen.

FREIHEIT
069.1.29.E

Anmerkungen

- 1 Als Grätzel bezeichnet man die kleinste städtische Einheit in Wien. Ähnlich wie beim Berliner Kiez handelt es sich beim Wiener Grätzel um eine sozialräumliche Kategorisierung ohne offizielle Grenzziehung.

Quellen

- Angéil, M. & Hirschbichler, M. (2013). *Abecedarium zur Peripherie*. Ruby Press.
- Banik-Schweitzer, R. (1999). Anlage und Siedlungsentwicklung ab 1683. In P. Csendes & F. Opll (Hrsg.), *Österreichisches Städtebuch. Die Stadt Wien* (S. 18–37). Verlag der österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- Görgl, P., Faßmann, H., Eder, J. & Gruber, E. (2017). *Monitoring der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion+. Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion*. PGO – Planungsgemeinschaft Ost.
- Gretz-Blanckenstein, N. (2021, 25. Oktober). *Stadträtin Ulli Sima schwingt den Zauberstab*. Mein Bezirk.at. https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/stadtraetin-ulli-sima-schwingt-den-zauberstab_a4959817
- Jacobs, J. (1961). *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Birkhäuser.
- Knoflacher, H. (1996). Planungsprinzipien für eine zukunftsfähige Gestaltung des Stadtverkehrs. In G. Böttger (Hrsg.), *Stadt mit Zukunft: energiebewußt und urban* (S. 47–52). Landeszentrale für Politische Bildung Baden-Württemberg.
- Koolhaas, R. (2020). *Junk-Space*. treppe b.
- Kreuzer, B. (2006). Die Stadt im Zeichen des Automobils. In C. Rapp & Technisches Museum Wien (Hrsg.), *Spurwechsel. Wien lernt Autofahren* (S. 61–75). Brandstätter.
- Laa, B. & Steinwender, L. (2022). Wenn wir etwas ändern wollen, dann braucht es diesen Ungehorsam. *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung*, 87, 4–9.
- Luchsinger, C. (1999). Ausgliederung von Funktionen an die Peripherie. In B. Sigel (Red.), *Stadt und Landmauern, 3: Abgrenzungen – Ausgrenzungen in der Stadt und um die Stadt* (S. 195–199). vdf, Hochschulverlag an der ETH.

- National Association of City Transportation Officials [NACTO]. (2016). *Global street design guide*. Island Press.
- Pirhofer, G. & Stimmer, K. (2007). *Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005*. Stadtentwicklung Wien, MA 18.
- Presse-Service. (2021, 9. Dezember). *Archivmeldung: Sima/Wohnbauträger: Wer Stadtstraße verhindert, verhindert sozialen Wohnbau für 60.000 Menschen*. Presse-Service der Stadt Wien. <https://www.wien.gv.at/presse/2021/12/09/sima-wohnbautraeger-wer-stadtstrasse-verhindert-verhindert-sozialen-wohnbau-fuer-60-000-menschen>
- Prigge, W. (1998). Vier Fragen zur Auflösung der Städte. In ders. (Hrsg.). *Peripherie ist überall*. (S. 8–12). Campus-Verlag.
- Reyneri, A. (2020, 10. Juni). *Move aside cars! Pop-up cycle lanes for a post-lockdown world*. European Cyclists' Federation. <https://ecf.com/news-and-events/news/move-aside-cars-pop-cycle-lanes-post-lockdown-world>
- Rossi, A. (1966). *Die Architektur der Stadt. Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen*. Birkhäuser.
- Sieverts, T. (2013). Radialstraßen konstituieren Stadtregion. In H. Bodenschatz, A. Hofmann & C. Polinna (Hrsg.), *Radialer Städtebau. Abschied von der autogerechten Stadtregion* (S. 6–12). DOM publishers.
- STEP 2025. *Fachkonzept. Mittelpunkte des städtischen Lebens*. (2020). Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2015). *Klima und Energie – Potenziale im Verkehr*. Mobilität mit Zukunft 2. VCÖ.
- VCÖ: MARKET-Umfrage – 71 Prozent von Österreichs Bevölkerung sehen Autobahnausbau im Widerspruch zu den Klimazielen (2021, 28. Oktober). VCÖ – Mobilität mit Zukunft. <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-market-umfrage-71-prozent-von-oesterreichs-bevoelkerung-sehen-autobahnausbau-im-widerspruch-zu-den-klimazielen>
- Wagner, G. (2021). *Stadt, Land, Klima: warum wir nur mit einem urbanen Leben die Erde retten*. Brandstätter.
- Wiener Klima-Fahrplan. *Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Entwurf*. (2022, 21. Jänner). Online-Vorveröffentlichung. Magistrat der Stadt Wien, MA 20 – Energieplanung der Stadt Wien. <https://kontrast.at/wp-content/uploads/2022/01/klima-fahrplan-lang.pdf>

Clara Linsmeier, Bernhard Mayer, Sebastian Sattlegger

Neben ihrer Tätigkeit in Wiener Planungsbüros lehren und forschen Bernhard Mayer und Clara Linsmeier regelmäßig am Forschungsbereich Städtebau der TU Wien gemeinsam mit Sebastian Sattlegger, der dort als Assistent tätig ist. 2020 schlossen sie sich zum Architektur- und Planungskollektiv Arbeitsgruppe S.M.L. zusammen und beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit den von ausufernden Infrastrukturen, starker Versiegelung und Maßstabssprüngen geprägten Räumen der urbanen Peripherie.