Die approbierte Originalversion dieser Dissertation ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).

TU

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DISSERTATION

RAUMENTWICKLUNGEN IN DEN STADTREGIONEN DER HAUPTSTÄDTE WIEN UND ANKARA: EINE VERGLEICHENDE ANALYSE

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der technischen Wissenschaften unter der Leitung von:

o.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.tech. Klaus Semsroth

und unter der Betreuung von:

o.Univ.Prof.Dipl.-Ing. Kunibert Wachten

Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

von

Dipl.-Ing. Murat YILDIZ

Matr.Nr.: 9527535

Weldengasse 8/1

1100 Wien

Wien, im Mai 2003

INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS i

ABBILDUNGSVERZEICHNIS v

TABELLENVERZEICHNIS vii

KURZFASSUNG ix

ABSTRACT x

DANKSAGUNG xi

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS xii

1 EINLEITUNG 1

1.1 Problemstellungen der Untersuchung 1

1.2 Zielsetzung und Vorgehensweise 8

1.3 Aufbau der Untersuchung 8

2 AKTUELLE RAUMENTWICKLUNGEN UND TENDENZEN AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN 11

2.1 „Urbanität" als Begriff 11

2.2 Die stadtregionalen Konzepte für die Stadtentwicklung von Wien und Ankara 13

2.2.1 Gartenstadtkonzept 14

2.2.2 Bandstadtkonzept 16

2.3 Rahmenbedingungen für einen möglichen Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen 18

2.3.1 Der Wandel ökonomischer Bedingungen 19

2.3.2 Der Wandel sozialer Bedingungen 21

2.3.3 Der Wandel technologischer Bedingungen 25
2.3.4 Der Wandel der Raumstrukturen 26

2.4 Neue Raumentwicklungen (Leitbilder) *29*
2.4.1 Stadtstrukturen 31
2.4.2 Verkehr 32
2.4.3 Dichte 34
2.4.4 Nutzungsstrukturen 35

3 THESEN: NEUE STADTSTRUKTUREN AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN 37

4 AUSWAHL UND UNTERSUCHUNGSANSATZ DER FALLSTUDIEN 39

4.1 Untersuchungsansatz *39*

4.2 Auswahl der Fallstudien *40*

4.3 Methodische Vorgehensweise *41*

5 FALLSTUDIEN 43

5.1 RAHMENBEDINGUNGEN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG VON WIEN UND ANKARA *44*
5.1.1 Allgemein 44
5.1.1.1 Wien/ Allgemein 44
5.1.1.2 Ankara/ Allgemein 46
5.1.2 Bevölkerungsentwicklung 47
5.1.2.1 Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung in Wien 47
5.1.2.2 Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung in Ankara 52
5.1.2.3 Zwischenergebnis 54
5.1.3 Haushalte und Wohnen 55
5.1.3.1 Haushalte 55
5.1.3.1.1 Haushaltsentwicklung in Wien 55
5.1.3.1.2 Haushaltsentwicklung in Ankara 57
5.1.3.1.3 Zwischenergebnis 59
5.1.3.2 Wohnen 60

5.1.3.2.1 Wohnungsbedarf und Wohnungsneubau in Wien 60
5.1.3.2.2 Wohnungsbedarf und Wohnungsneubau in Ankara 63
5.1.3.2.3 Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung in Wien 66
5.1.3.2.4 Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung in Ankara 68
5.1.3.2.5 Zwischenergebnis 69
5.1.4 Beschäftigungsentwicklung und sektoraler Strukturwandel 70
5.1.4.1 Beschäftigungsentwicklung in Wien 71
5.1.4.2 Beschäftigungsentwicklung in Ankara 72
5.1.4.3 Zwischenergebnis 73
5.1.4.4 Sektoraler Strukturwandel in Wien 74
5.1.4.4.1 Landwirtschaft in Wien 76
5.1.4.4.2 Industrie in Wien 77
5.1.4.4.3 Dienstleistungssektor in Wien 79
5.1.4.5 Sektoraler Strukturwandel in Ankara 80
5.1.4.5.1 Landwirtschaft in Ankara 83
5.1.4.5.2 Industrie in Ankara 83
5.1.4.5.3 Dienstleistungssektor in Ankara 86
5.1.4.6 Zwischenergebnis 87
5.1.5 Ergebnisse 88

5.2 STAND DER RAUMORDNUNG UND DER STADTPOLITIK IN WIEN UND ANKARA 90

5.2.1 Wien 90
5.2.1.1 Die historische Raumentwicklung von Wien 90
5.2.1.2 Die historische städtebauliche Ideenentwicklung von Wien 95
5.2.1.3 Die Stadtpläne von Wien 101
5.2.1.3.1 Stadtentwicklungsplan 1984/ Wien (STEP 84) 101
5.2.1.3.2 Stadtentwicklungsplan 1994/ Wien (STEP 94) 103
5.2.1.3.3 Europäische Städtepolitik und Wien 107
5.2.1.4 Die aktuelle Stadtstruktur von Wien 109
5.2.1.4.1 Regionale Entwicklung von Wien 109
5.2.1.4.2 Stadtentwicklung im dichtbebauten Stadtgebiet 114
5.2.1.4.3 Äußere Stadterweiterung 117
5.2.1.4.4 Dichte in Wien 121
5.2.1.4.5 Verkehr in Wien 123

5.2.1.4.6 Nutzungsstrukturen in Wien 127
5.2.1.5 Zwischenergebnis 139
5.2.2 Ankara 141
5.2.2.1 Die historische Raumentwicklung von Ankara 141
5.2.2.2 Die historische Ideenentwicklung der Stadtstruktur von Ankara 145
5.2.2.3 Die Stadtpläne von Ankara 149
5.2.2.3.1 Master Plan 1990 149
5.2.2.3.2 Strukturplan von Ankara (1985-2015) 152
5.2.2.4 Die aktuelle Stadtstruktur von Ankara 155
5.2.2.4.1 Regionale Entwicklung 156
5.2.2.4.2 Stadtentwicklung im dichtbebauten Stadtgebiet 159
5.2.2.4.3 Äußere Stadterweiterung 162
5.2.2.4.4 Dichte in Ankara 163
5.2.2.4.5 Verkehr in Ankara 166
5.2.2.4.6 Nutzungsstrukturen in Ankara 168
5.2.2.5 Zwischenergebnis 175
5.2.3 Ergebnisse 177

6 SCHLUßFOLGERUNGEN 188

LITERATURHINWEISE 199

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1. Urbanes Bevölkerungswachstum/ Weltbilanz *1*
Abbildung 2. Aufbau der Untersuchung *10*
Abbildung 3. Diagramm der „Social City" und Schema einer Gartenstadt von Ebenezer Howard, 1902 ..... *14*
Abbildung 4. Bandstadt um Madrid (1882) und ausgeführter Abschnitt der Bandstadt um Madrid (1894) von Arturo Soria y Mata *17*
Abbildung 5. Kriterienkatalog *42*
Abbildung 6. Wien-Standort *45*
Abbildung 7. Ankara-Standort *46*
Abbildung 8. Einwohner nach Bundesländern 1961-1997 (in 1.000) *48*
Abbildung 9. Vorausschätzung der Wohnbevölkerung in Wien 1996 bis 2011 ..... *50*
Abbildung 10. Veränderung der Zahl der Wohnbevölkerung nach ausgewählten Altersgruppen 1961 bis 2021 (Index: 1996=100) *50*
Abbildung 11. Der Trend des Bevölkerungswachstums in Wien *51*
Abbildung 12. Der Trend des Bevölkerungswachstums in Ankara *53*
Abbildung 13. Vergleich der Bevölkerungsgröße zwischen Wien und Ankara *54*
Abbildung 14. Haushaltsvergleich zwischen Wien und Ankara *59*
Abbildung 15. Die Verteilung der Wohnungen in Wien *61*
Abbildung 16. Wohnungen in Ankara im Hinblick auf die Ausführungsphasen *64*
Abbildung 17. Vergleich der fertiggestellten Wohnungen zwischen Wien und Ankara *70*
Abbildung 18. Vergleich der Erwerbspersonen in Wien und Ankara *73*
Abbildung 19. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen, Wien/1991 ..... *74*
Abbildung 20. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen- Bezirksweise, Wien/1991 ..... *75*
Abbildung 21. Die Verteilung der Industrie in Wien, 1984 ..... *79*
Abbildung 22. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen, Ankara/1990 ..... *81*
Abbildung 23. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen- Bezirksweise, Ankara/1990 ..... *82*
Abbildung 24. Verteilung der Industrie in Ankara *85*
Abbildung 25. Vergleich des sektoralen Strukturwandels in Wien und Ankara *87*
Abbildung 26. Das Glacis um die Stadtbefestigung Wiens bis 1857 (knapp vor Errichtung der Ringstraßenbebauung) und Absolutistisches Wien 1766 (Vogelschau von Daniel Huber) *92*
Abbildung 27. Das Wachstum Wiens, 1650-1900 ..... *93*
Abbildung 28. Bauzonenplan von Karl Mayrder, 1893 ..... *94*
Abbildung 29. Siedlungsbänder für Wien, Erwin Ilz (1938) *96*
Abbildung 30. Monumentale Achse von der Wiener Innenstadt zur Donau (Hanns Dustmann, 1941) und Gliederungsschema der Flächenwidmung für Wien (Walter Strzygowski, 1948) *96*
Abbildung 31. Siedlungsketten für das Wiener Becken, Roland Rainer (1953) *97*
Abbildung 32. Gliederungsschema des Planungskonzepts für Wien, Roland Rainer (1961) *98*
Abbildung 33. Hauptstadt für Niederösterreich, Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung (1955) *99*
Abbildung 34. Niederösterreich-Plan, 1968 ..... *99*

Abbildung 35. Die Donaustadt, Erich Bramhas (1972) *100*
Abbildung 36. Erholungsadern, Herbert Binder (1972-1975) *100*
Abbildung 37. Räumliche Entwicklungskonzepte von Wien, STEP Wien 1984 ..... *102*
Abbildung 38. Räumliche Entwicklungskonzepte von Wien, STEP Wien 1994 ..... *105*
Abbildung 39. Entwicklungsschwerpunkte in der Länderregion Ost *110*
Abbildung 40. Wohnbausanierung 1985-1993 ..... *116*
Abbildung 41. Längerfristiges Leitbild von Wien *120*
Abbildung 42. Dichte in Wien, brutto *121*
Abbildung 43. Dichte in Wien, netto *122*
Abbildung 44. Hochrangiges (und geplantes) Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Wien *125*
Abbildung 45. Hochrangiges Straßennetz und Straßenplanung in Wien *125*
Abbildung 46. Verkehrsmittelwahl in Wien *126*
Abbildung 47.Vergleiche der Nutzungen zwischen den Jahren 1988, 1992, 1994 und 1997 ..... *129*
Abbildung 48. Nutzungen in Wien, 1988 ..... *131*
Abbildung 49. Nutzungen in Ankara, 1994 ..... *132*
Abbildung 50. Nutzungen in Wien, 1997 ..... *133*
Abbildung 51. Das Wachstum von Ankara , 1920-1990 ..... *142*
Abbildung 52. Die Stadtentwicklung von Ankara im 20. Jahrhundert *143*
Abbildung 53. Stadtplan Ankara, 1924 ..... *145*
Abbildung 54. Hermann Jansen's Stadtplan für Ankara, 1932 ..... *146*
Abbildung 55. Flächenaufteilungsplan (Ankara) von Jansen *148*
Abbildung 56. Entwicklungsplan(Ankara) von Yücel und Uybadin, 1957 ..... *150*
Abbildung 57. Master Plan 1990 ..... *151*
Abbildung 58. Ankara 2015 Strukturplan *154*
Abbildung 59. Entwicklungsachse von Ankara 2025 Master Plan Bearbeitung *155*
Abbildung 60. Topographie von Ankara *156*
Abbildung 61. Dichte in Ankara, brutto *164*
Abbildung 62. Dichte in Ankara, netto *165*
Abbildung 63. Hochrangiges Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Ankara *167*
Abbildung 64. Verkehrsmittelwahl in Ankara *167*
Abbildung 65. Nutzungen in Ankara zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997 ..... *170*
Abbildung 66. Nutzungen in Ankara, 1985 ..... *172*
Abbildung 67. Nutzungen in Ankara, 1990 ..... *173*
Abbildung 68. Nutzungen in Ankara, 1997 ..... *174*
Abbildung 69. Synopse *181*
Abbildung 70. Bedarf an Straßenfläche in m²/ Person *184*
Abbildung 71. Vergleich der Nutzungen in Wien und Ankara *186*
Abbildung 72. Vergleichende Analyse der Raumentwicklungen in den Stadtregionen von Wien und Ankara *191*

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1. Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2021 in der Wiener Stadtregion 49
Tabelle 2. Bevölkerungsentwicklung Ankara-Türkei (1927-1997) 52
Tabelle 3. Haushaltsentwicklung in Österreich, 1961-1997 56
Tabelle 4. Haushaltsgrößen in Wien 1971-1991 56
Tabelle 5. Haushalts- und Familientyp, Bauperiode/ Wien, 2001 (in 1.000) 57
Tabelle 6. Haushaltsgrößen in Ankara 58
Tabelle 7. Bestand an Wohnungen und jährlicher Neubau 1961-1991 60
Tabelle 8. Wohnbautätigkeit/ Bewilligte Wohnungen (Österreich) 62
Tabelle 9. Wohnbautätigkeit/Fertiggestellte Wohnungen (Österreich) 62
Tabelle 10. Fortgeschriebener Wohnungsbestand nach Bundesländern Ende 2000 63
Tabelle 11. Die Anzahl der Gebäude im Hinblick auf die Nutzungszwecke und Fertigungsjahr/ Ankara 65
Tabelle 12. Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung 1971-1991 66
Tabelle 13. Bauperiode und Ausstattungskategorie/ Wien, 2001 (in 1.000) 67
Tabelle 14. Bauperiode und Nutzfläche/Wien, 2001 (in 1.000) 68
Tabelle 15. Die Anzahl der Gebäude im Hinblick auf die Anzahl das Stockwerk/ Ankara 69
Tabelle 16. Entwicklung der Erwerbstätigen in Österreich, 1961-1997 71
Tabelle 17. Entwicklung der Erwerbstätigen in Ankara und in der Türkei, 1970-1997 72
Tabelle 18. Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe und Haupterwerbsbetriebe nach Bundesländern 1980-199576
Tabelle 19. Unselbstständig Beschäftigte in der Sachgütererzeugung nach Bundesländern, 1995-1997 77
Tabelle 20. Entwicklung der Gesamtbeschäftigten in Wien seit 1992 78
Tabelle 21. Unselbstständig Beschäftigte in Dienstleistungen, 1995-1997 80
Tabelle 22. Beschäftigte in der Landwirtschaft (1970-1990) 83
Tabelle 23. Industrie in Ankara (Gemeinde) 86
Tabelle 24. Beschäftigte in der Dienstleistung (1970-1990) 86
Tabelle 25. Vergleich der Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung von Wien und Ankara 88
Tabelle 26. Bevölkerungsentwicklung in Wien 1984-1993 104
Tabelle 27. Flächenreserven für Bauland am Stadtrand (+Vorhaltegebiete) 104
Tabelle 28. Bevölkerungsentwicklung in der Länderregion Ost und im Ballungsraum Wien 1971-1991 111
Tabelle 29. Wohnbevölkerung und Wohnungen im Wiener Umland 112
Tabelle 30. Prozentanteil der Haushalte mit Pkw-Besitz 127
Tabelle 31. Baulandverbrauch nach Hauptnutzungskategorien und STEP-Raumkategorien 134
Tabelle 32. Bilanz der Nutzungsänderungen innerhalb des Bruttobaulands: Gegenüberstellung von Nutzungsbilanz und Baulandverbrauch durch Stadterweiterung 135
Tabelle 33. Differenz zwischen dem Ergebnis der Nutzungsbilanz und dem ermittelten Baulandverbrauch im Zuge der Stadterweiterung 136
Tabelle 34: Baulandreserven, Baulandverbrauch und Widmungsperiode in ha 137
Tabelle 35. Flächenpotential für die zukünftige Stadtentwicklung in ha 138
Tabelle 36. Die Tendenzen der Stadtentwicklung von Wien 140

Tabelle 37. Arbeitskräfte, Arbeitsplätze in den Stadtzentren von Ankara /1970 (Ulus und Kizilay) *160*
Tabelle 38. Nutzungsverteilung der Grundflächenzahl im Stadtzentrum Ulus und Kizilay, 1970 ..... *160*
Tabelle 39. Nutzungsverteilung der Geschossflächenzahl im Stadtzentrum Ulus und Kizilay, 1970 ..... *161*
Tabelle 40. Die Tendenzen der Stadtentwicklung von Ankara *176*
Tabelle 41. Kurzcharakterisierung der aktuellen stadtstrukturellen Entwicklungen von Wien und Ankara *179*

KURZFASSUNG

RAUMENTWICKLUNGEN IN DEN STADTREGIONEN DER HAUPTSTÄDTE WIEN UND ANKARA: EINE VERGLEICHENDE ANALYSE

Der räumliche Expansionsprozess in den Stadtregionen hält ungebrochen an. Gleichzeitig zeigen sich Schrumpfungstendenzen in den Innenstädten. Bei der Standortwahl werden mehr und mehr die Entwicklungsachsen in den Stadtregionen bevorzugt. Der Notwendigkeit des ressourcenschonenden Flächenverbrauchs wird dabei keine Aufmerksamkeit geschenkt. Die heutige Stadtplanung fördert eher diesen Expansionsprozess in den Stadtregionen als sie ihn aufhält.

Diese Problematik wird anhand der Raumentwicklung in Wien und Ankara vergleichend dargestellt. Neben der wissenschaftlichen Diskussion dieses Themas soll damit auch eine empirische Basis für die Studie hergestellt werden. Die Trends der „Urbanität" werden in beiden Städten berücksichtigt und verglichen, um auf ähnliche Tendenzen der Raumentwicklung in Wien und Ankara hinzuweisen, wobei beide Städte ganz unterschiedliche historische Entwicklungen, Planungserfahrungen, soziale, wirtschaftliche und demographische Strukturen haben.

Bei den Analysen der aktuellen Raumentwicklungen in den Stadtregionen werden in Wien und Ankara wichtige Faktoren für „Stadtstrukturen, Dichte, Verkehr und Nutzungsstrukturen" aufgezeigt. Die Studie mündet in Folgerungen für Planung und Steuerung der Flächenentwicklung auf stadtstruktureller Ebene, die als Impulse für die zukünftige Diskussion dienen sollen.

ABSTRACT

SPATIAL DEVELOPMENT IN URBAN SPRAWLS OF CAPITAL CITIES VIENNA AND ANKARA: A COMPARATIVE ANALYSIS

The spatial expansion process that causes urban sprawl maintains continuity. Simultaneously, shrinking populations of inner city areas can be observed while more location decisions in and around Ankara favor corridor development along less densely developed areas. In these decisions, the necessity for resource-oriented land-use is not being taken into consideration. The present state of city planning encourages rather than prevents this expansion process.

The problems with spatial developments for Vienna and Ankara have been compared. In addition to the scientific discussion of this theme, an empirical base for the study has also been constructed. The urban trends in both cities have been considered and compared in order to determine the similar tendencies of spatial development in both cities, despite their completely different historical developments, planning experiences and social, economic and demographic structures.

Along with the analysis of actual spatial developments in urban sprawl, important indications for "city structures, density, transport and structural use" in Vienna and Ankara have been presented. The study outlines the consequences of sprawl and should also contribute to further discussion for decision-making processes for planning and management of land developments at the city-structural level.

DANKSAGUNG

Ich möchte mich zuerst bei Herrn Prof. Dipl. -Ing. Kunibert WACHTEN bedanken, nicht nur zur Unterstützung dieser Dissertation sondern auch zur meinen wissenschaftlichen Entwicklung beigetragen hat.

Mein Abenteuer in Österreich begann vor ein Paar Jahren, als ich ein Stipendium von Österreichischen Akademischen Austauschdienst (ÖAD) bekam. Dann habe ich unter der Leitung von Prof. Dipl. –Ing. WACHTEN angefangen, zu promovieren. Danach habe ich für mein Doktoratsstudium eine Stipendium von der türkischen Akademie des Hochschulwesens (YÖK) bekommen. Ich möchte mich für die Unterstützungen bei den Institutionen besonders bedanken.

Ein ganz besonderer Dank gilt für Herrn Prof. Dipl. –Ing. Dr. tech. Klaus SEMSROTH, und dabei „Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung/ TUWIEN", wo ich immer eine gemütliche Arbeitsstelle gefunden habe.

Ich will auch betonen, dass Herr Dr. Schopperl sowie Herr Plautz, von denen die Informationen und Daten der Wiener Stadtentwicklung stammen, meine Perspektive im Bereich „Stadt Wien" erweitert haben.

Die Bibliothekarbeit ist einer der wichtigsten Grundlagen einer Dissertation. Dabei möchte ich bei Frau Lacina (Leiterin der Bibliothek/ Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung/ TUWIEN) und bei Herr Rosenbüchler (Leiter der Bibliothek/ Stadt Wien) für die Hilfsbereitschaft, die sie für meine Arbeit geleistet haben, bedanken.

Ich danke auch für die Mühewaltung der Redaktion meiner Doktorarbeit bei Herrn Mag. Phil. Zeki Uysaler und Frau Dipl. –Ing. Raumplanerin Karin Koppensteiner.

Letztendlich will ich meinen Eltern, meinem Bruder und besonders meiner Frau Dipl. –Ing. Ebru Vesile YILDIZ, die alle Gedulde der Welt hat, meinen besonderen Dank aussprechen: „Danke für Dein unendliches Verständnis und Geduld".

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
ABB	Großstadtverwaltung von Ankara
AMANPB	Masterplanbüro von Ankara
ca.	circa
d.h.	das heißt
DIE	Staatliches Statistikamt/ Türkei
EU	Europäische Union
GFZ	Geschossflächenzahl
GRZ	Grundflächenzahl
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
MA	Magistratsabteilung
mind.	mindestens
MIV	motorisierter Individualverkehr
ODTÜ	Technische Universität des Mittleren Ostens
ÖIR	Österreichisches Institut für Raumplanung
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖSTAT	Österreichisches Statistikamt
PKW	Personenkraftwagen
Sp.	Spalte
STEP 84	Stadtentwicklungsplan von Wien/ 1984
STEP 94	Stadtentwicklungsplan von Wien/ 1994
Tab.	Tabelle
USA	Vereinigte Staaten von Amerika
usw.	und so weiter
VOR	Verkehrsbund Ost-Region
WC	Toilette
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WIZK	Wiener Internationalen Zukunftskonferenz
z.B.	zum Beispiel

1 EINLEITUNG

1.1 Problemstellungen der Untersuchung

Seit dem Zeitalter der Industriellen Revolution wachsen die Städte und Regionen unaufhaltsam. Nach Berechnungen der UNO wird die Stadtbevölkerung in den nächsten 20-25 Jahren von 45 % auf über 60 % steigen. Es ist deutlich und klar, dass sich die künftige Lebensqualität der Menschheit in den Städten entschieden wird.

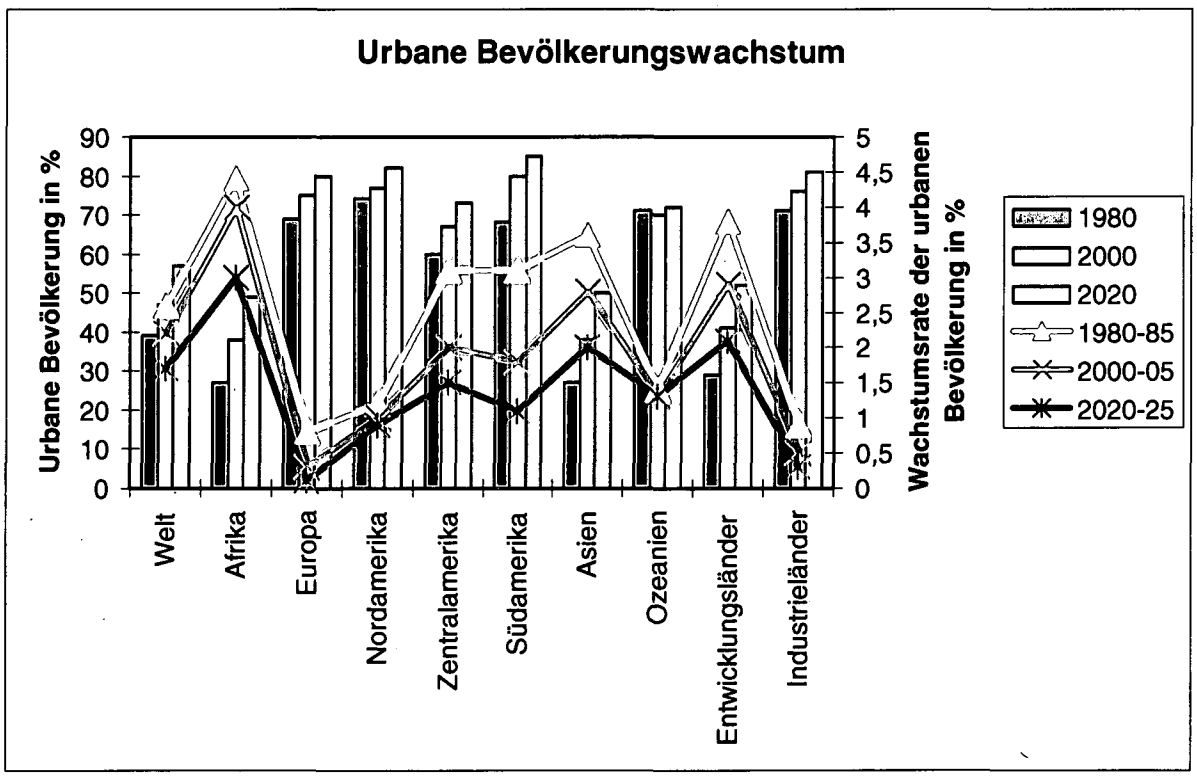


Abbildung 1. Urbanes Bevölkerungswachstum/ Weltbilanz

Quelle: Weltbank, 1998

Am Anfang des 19.Jahrhunderts lebten 10 % der Menschen in den Großstädten. Nach einem Jahrhundert erreichte der Anteil der Menschen, die in den Städten leben, mehr als 50 %. Das Bevölkerungswachstum in den Entwicklungsländer Asiens, Afrikas und Lateinamerikas wird auch in Zukunft explosionsartig steigen (Abbildung 1). In diesen Ländern leben schon mehr als 75 % der Bevölkerung in den Städten. Diese Bevölkerungsentwicklung zeigt, dass unsere Welt in Zukunft immer stärker durch die Großstädte geprägt sein wird.

Das Wachstum der Städte hat auch in Europa in den letzten Jahren stark zugenommen und nimmt noch weiter zu. Dieses starke Zunahme der Menschen in den europäischen Städten und den Stadtregionen erfordert besondere Aufmerksamkeit für die Stadtentwicklung, um die "Zukunft der Städte" nicht zu gefährden.

Viele Städte Europas haben die Tendenz, sich zu Großstädte zu entwickeln. Mit diesem raschen Wachstum der Städte wurde die Suburbanisierung zu ihrem dominanten räumlichen Entwicklungsmuster. Das kommerzielle Zentrum dehnte sich aus und verdrängte die Wohnbevölkerung. Nach Stadtökonomen ist die Verteilung der Funktionen im städtischen Raum ein Ergebnis des Bodenpreises. Jeder, der einen Standort sucht, ob für eine kommerzielle Nutzung oder für das Wohnen, verfährt nach dem Kosten-Nutzen-Kalkül. Daraus ergibt sich ein Wettbewerb zwischen verschiedenen Nutzungen, der in der Regel zu folgendem Muster führt: Die kommerziellen Nutzungen, die auf viel Laufkundschaft angewiesen sind, sind bereit und fähig, mehr Geld zu zahlen. Sie verdrängen also die Wohnnutzungen. Diejenigen, die viel Wert auf Fläche zum Wohnen legen, ziehen vom Zentrum weg, weil sie "draußen" am Stadtrand mehr Fläche für das gleiche Geld bekommen- die Kosten für Pendelwege fallen um so weniger ins Gewicht, je besser die Verkehrswege ausgebaut sind und je geringer die Kosten für das Auto oder für die Bahn beim gesamten Haushaltsbudget zu Buche schlagen (Häußermann und Siebel, 1987). Die Veränderungen der Großstadtentwicklungen und deren Einflüsse auf das Stadtleben, die von Häußermann und Siebel als „Neue Urbanität" bezeichnet wurde, waren die auffälligsten Kennzeichen der europäischen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert.

Die durchgeführten Modelle der europäischen Stadtentwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts waren die Ergebnisse der Stadterweiterungsproblematik. Damit wurde bezweckt, dass das Wachstum der industriellen Stadt durch die Stadterweiterung reguliert werden sollte. Nach der Stadterweiterungspolitik durch den Massenwohnbau zielte die Idee der „Gartenstadt" auf ein Verhältnis zwischen Stadt und Natur. Diese Kursänderung der Stadtpolitik war am Anfang des 20. Jahrhunderts wie eine Versöhnung der Stadt und Landschaft.

Die Idee der „aufgelockerten und gegliederten Stadt" der Nachkriegszeit löst den Zusammenhang zwischen Stadt und Land in die der Verkehr dominierten Stadt-Landschaft wieder auf: In diesem Modell ist das Auto die Antriebskraft der funktional zonierten Stadt

und die Grünräume sind den Verkehrsbändern untergeordnet und nur über sie erschlossen. Der gegenwärtige Wachstumsdruck zwingt allerdings dazu, Überlegungen zur systematischen Stadterweiterung anzustellen: Die transitorische Zone zwischen Stadt und Land, die sozialpolitische Brisanz der Vorstädte und die ökologischen Grenzen des Wachstums werden die Themen der Stadtentwicklungsdebatte der kommenden Jahren sein (Prigge, 1998).

Die momentane Problematik der europäischen Stadt ist mit der Veränderungen der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur der Nachkriegszeit, die Geschichte der Ausdehnung über ihre historische Grenzen von der mittelalterlichen Stadtmauer geworden. Nach Sieverts (1998) befreite das Schleifen von Wall und Graben die Stadt von einer „Zwangsjacke" und öffnete sie zur Landschaft. In den Jahren des Wiederaufbaus wuchs die Bevölkerung von Europa sowohl in den Kernstädten als auch in den Umlandgemeinden. Diese Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur dauerte bis in den 70er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. Danach begann die Abnahme der Bevölkerungszahlen der Kernstädte, während die Bevölkerungsgröße in den Stadtregionen zunahmen.

Die Auflösung und Ausdehnung der alten kompakten Stadt wird in Europa gewaltig verstärkt durch das Wachstum, der pro Einwohner für das Wohnen und Arbeiten beanspruchten spezifischen Fläche, mit einer Wachstumsrate von 0,5-1 m² pro Jahr und Einwohner! Das hat zu einer „Verdünnung" der Wohn- und Arbeitsplatzdichte auf etwa ein Viertel bis ein Fünftel gegenüber den Dichten in der Stadt der Mitte des letzten Jahrhunderts geführt und bedeutet auch eine „Verdünnung" von Aktivitäten und Stadtleben im öffentlichen Raum und damit von „Urbanität": Aktivitäten, die in Zeiten sehr großer Wohn- und Arbeitsdichten nur in öffentlich zugänglichen Straßen, Plätzen, Räumen, Kneipen, Markthallen, etc. Platz fanden, finden jetzt in den Wohnungen bzw. Büros statt. Oder, umgekehrt ausgedrückt: Die lebendige Urbanität in den Südländern und in der Dritten Welt ist auch die Kehrseite von rückständigen Lebensverhältnissen (Sieverts, 1998).

Jahrelang wurden das Siedlungswachstum in den Stadtregionen als eine überragende Lösung der Urbanität für die immer mehr kompaktwachsende Stadtentwicklung vorgestellt. Diese willkürliche Unterstützung der europäischen Stadtpolitik verursachte am Ende des 20. Jahrhunderts neue unterschiedlichen Tendenzen in der Stadtentwicklung. Hierbei verdienen diese Tendenzen besondere Aufmerksamkeit:

Expansion der Städteregionen: *durch die Zunahme der Bevölkerung in den Jahren 1985 bis 2000 und der damit entstandene Flächenbedarf sorgte für neue Wohnungsnot in den Städten, welche die Auflösung der Kernstadt beschleunigte,
*durch soziale Segregation und der Auswanderung von den Kernstädten in den Stadtregionen erhoffte man sich bessere Chancen zum Wohnen und Arbeiten,
*durch die Standortauswahl der Firmen, die daran glauben, dass sie nach der Globalisierung der Wirtschaft noch mehr Chance und mehr steuerliche Vorteile (Gewerbesteuer, Einkommenssteueranteil usw.) in den Stadtregionen haben werden, wenn sie mit den regionalen Kooperationen angesichts der internationalen Konkurrenzsituation zusammenarbeiten.

Vernichtung oder Abnahme von Chancengleichheit: *durch den hohen Bau- und Grundstückskosten des Wohnungsbaus in den letzten Jahren,
*durch die Lebens- bzw. Standortwahl am Stadtrand und in den Stadtregionen der besser situierten Bevölkerungsgruppen und den Firmen, welche gute finanzielle Möglichkeiten haben, sich noch bessere, größere und billigere Grundstücke am Stadtrand und in den Stadtregionen anzueignen und dadurch eine Entleerung der Kernstädte verursachen.

Zerstörung des alltäglichen Lebens: *durch die Verinselung einzelner Nutzungsflächen und der damit entstandenen Zerstörung der Gesamtstruktur,
*durch die erhöhte Autoabhängigkeit,
*durch die Unausgewogenheit zwischen „Zentrum“ und „Rand“.

Wegen dieser starken Tendenzen sind im suburbanen Raum neue Anziehungs- und Konzentrationspunkte wie Neusiedlungen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Bürogebäude usw. entstanden. Diese räumlichen Entwicklungen bezeichnet man als abstrakten Begriffen wie urban sprawl, Wucherungen, Agglomerationsraum,

Stadtagglomeration, verstädterte Landschaft usw. Alle Begriffe betonen die räumlichen Entwicklungen in den Stadtregionen, welche das alltägliche Stadtleben gewaltig verändert haben.

Dieser Umbruch der Urbanität führt zu neueren, schweren Stadtentwicklungsproblemen, von denen noch offen ist, wie sie bewältigt werden können, wenn wir die Realität der heutigen Stadt zur Kenntnis nehmen. Nach den aktuellen Entwicklungen am Stadtrand in den letzten Jahren ist es erforderlich, die suburbanen Strukturen in den Entwicklungsachsen der Stadt ernst zu nehmen und als ein wichtiges Teil der Stadtplanung anzuerkennen.

Vor 20-25 Jahren war es nicht möglich, eine bekannte Stadt ohne historische Kerne vorzustellen, obwohl die räumlichen Entwicklungen außer dem historischen Kern mehrmals größer ist. Am Ende des 20. Jahrhunderts erlebte der aktuelle Prozess der Stadtentwicklung eine Wende und die Debatte wurde nicht nur um das Thema „Innenstadt" sondern auch um das Thema "Raumentwicklungen außer Innenstadt" intensiviert. Diese Siedlungsentwicklungen am Stadtrand und in den suburbanen Räumen haben wieder an Bedeutung gewonnen.

In allen Teilen Europas wachsen an den Rändern der Stadtregionen autoabhängige, landfressende, zerstreute Bebauungsfelder, die keine stadträumliche Qualität beinhalten. Trotz unerwünschter Ergebnisse der Raumentwicklung gibt es in fast allen Städten Europas ähnliche städtebauliche Entwicklungskonzepte, welche die größere Konzentration von Bebauung immer entlang der Linien des öffentlichen Nahverkehrs in Richtung Stadtgrenze vorsehen. Dieser Entwicklungstrend in den europäischen Städten und Stadtregionen wurde immer mit ähnlichen Siedlungs- und Flächenwachstumspolitik ergänzt, wobei die Stadtpolitik wegen der Resultate in den letzten Jahren eine neue städtebauliche Perspektive erfordert.

Das Erwachen im Bereich "Stadtregionen" ermöglicht auch der Innenstadt, eine ganz andere Rolle als vorher zu übernehmen. Die Innenstadt ist nicht als einziger Indikator bestimmend für die ganze Struktur der Stadt, sondern stellt eine wichtige Ergänzung zur Gesamtstruktur dar. Die Stadtregionen beeinflussen mit ihren eigenen Entwicklungsmitteln unmittelbar die Innenstadt und die Innenstadt dagegen die Stadtregionen. Sieverts (1998) meinte sogar; wenn sich der Blick nicht nur an der Hülle der alten historischen Fassaden festmacht und man etwas genauer dahinter schaut, dann kann festgestellt werden, dass sich auch die Alte Stadt- wenn

sie wirtschaftlich erfolgreich ist- immer mehr den Einkaufszentren an der Peripherie angleicht, wobei der Fall vor Jahren umgekehrt war.

Die aktuellen Forschungen über das Thema "die Zukunft der Städte" befassen sich nicht nur um die explosionsartige Entwicklung der Städte und den Stadtregionen sondern auch um die Veränderung der Lebensstrukturen. Es geht darum, wie sich die beide Aspekte, die Veränderungen der Städte und der urbanen Lebensstrukturen, gegenseitig beeinflussen.

Die fordistische Gesellschaftsformation, welche bis in den 50er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts anhielt, wurden als massenhaft bezeichnet, wie zum Beispiel waren Massenproduktion, Massenkonsum usw. bekannte Slogan. Dieses fordistische Gesellschaftsmodell löste die Unterschiede der sozialen Gruppen auf. Besonders nach der Ostöffnung haben mehrere Menschen ihre Lebensorte gewechselt, um ein neues Leben anzufangen. Diese mobile Bevölkerungsgruppen unterstützten die rasch entwickelten Siedlungen in den Stadtregionen, welche nur Einzelfunktionen wie Wohn-, Arbeitsgebieten usw. erfüllten. Dadurch ist die soziale Segregation ein Ausgangspunkt für den Druck auf das Umland geworden.

Die Stadtregionen sind nicht nur für viele unterschiedliche Sozialschichten der Gesellschaft sondern auch für die Unternehmens ein ausgewählter Lebensort geworden. Die veränderten wirtschaftlichen Bedingungen haben sowohl die Stadteinwohner als auch die Firmen erlaubt, ihre Wünsche wie günstigere Wohnungen und Grundstücken für ihre Unternehmen in den Ballungsräumen der Stadt zu erfüllen. Auch die Firmen, die nach der Globalisierung der Wirtschaft wegen internationaler Konkurrenz mit den regionalen Unternehmen kooperieren wollen, versuchen immer mehr ins Umland umzuziehen.

Zur Zeit gibt es in vielen Ländern und internationalen Organisationen einen breiten stadtpolitischen Konsens darüber, dass die Siedlungen in den Stadtregionen nicht nur in einer sozialen, wirtschaftlichen sondern auch in einer ökologisch nachhaltigen Art und Weise entwickelt werden sollen, da unsere Städte und Siedlungen als regional die große Verbrauchern der ökologische Umwelt sind. Immer mehr knapp werdenden Grundressourcen wie Boden, Luft, Wasser und Energie lassen die Städte einfach die ökologische Dimensionen der Entwicklungsprozess berücksichtigen müssen. Wie Hoffmann-Axthelm (1993) betonte, können die Städte nicht einfach weiter wie bisher ins Umland hineinwuchern, Wasser, Luft,

natürliche Energiereserven ganz gleichgültig verbrauchen und ihre Abfälle in die Böden, Meere und die Erdatmosphäre entlassen.

Nach den veränderten Rahmenbedingungen in den ökologischen, wirtschaftlichen, sozialen, technologischen, stadtstrukturellen Bereichen, die sich in den letzten Jahren ergeben haben und für die Zukunft absehbar sind, brauchen die Stadtregionen neue Konzeptionen. Eine Stadtentwicklung, die sich auf die räumliche Entwicklung der Innenstadt konzentriert, wird den aktuellen und zukünftigen Erfordernissen der Raumentwicklung kaum gerecht werden. Die gegenwärtigen Tendenzen der Stadtentwicklung könne nicht einfach fortgeschrieben werden. Derzeit dürfte es kaum mehr möglich sein, sich eine Großstadt mit einzigartigen, beispielhaften Lösungen vorzustellen. Die wichtigsten Probleme, die in den Großstädten in den kommenden Jahren oder Jahrzehnten zu lösen sind, sind folgendes (Häußermann, 2000):

*Arbeitsmarktprobleme, d.h. die ökonomische Integration der Stadtgesellschaft,
*Umweltprobleme, d.h. die Durchsetzung einer ökologisch verträglichen Wirtschafts- und Lebensweise,
*die soziale Polarisierung durch wachsende Ungleichheit,
*die Integration der Stadtgesellschaft in kultureller Hinsicht, also die Realisierung einer multikulturellen Gesellschaft, sowie
*die Mobilitätsprobleme in den Städten.

Da die Leitbilder, Methoden und Instrumente des modernen Städtebaus sich in der Auseinandersetzung mit der Industriestadt am Ende des 19. Jahrhundert herausgebildet wurden, hatten sie kaum Wirkung auf die Lösung für die obengenannte Probleme der aktuellen Raumentwicklung. Die Lösung der städtebaulichen Probleme muss neben geeigneten städtebaulichen Maßnahmen auf Stadträume auch amtliche Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass diese Maßnahmenkonzepte einer nachhaltigen Stadtentwicklung nicht mehr entgegenwirken, sondern diese Entwicklungsprozess fördern. Immer noch gibt es durch Wirtschaftsförderung, steuerliche Vorteile usw. eine disperse Raumentwicklung in den Stadtregionen, die in der Stadt nicht als "Zukunftsfähigkeit" bezeichnet werden kann. Also das Thema "Raumentwicklungen in den Stadtregionen" soll in dieser Arbeit auch zu Frage gestellt werden.

1.2 Zielsetzung und Vorgehensweise

Der Flächenverbrauch ist bereits ein ernsthaftes Problem für die Raumentwicklung der europäischen Städte. Kann man diese negative Auswirkungen des Wachstumsprozess in den Städten noch eindämmen, wenn ja wie? Oder ist die Entscheidung schon getroffen worden? Zur Annäherung an diese zentrale Fragestellung wird sowohl eine Untersuchung von aktuellen Beiträgen und Beispiele der Fachdiskussion als auch die räumlichen Entwicklungen in beiden Städten, Wien und Ankara, ausgewertet. Diese Berücksichtigung wird von folgenden Fragen geleitet:

Leitfrage 1. Welche Leitbilder entstehen in den westlich orientierten Städten? Inwieweit unterstützen diese Leitbilder aktuelle Wachstumstendenzen?

Leitfrage 2. Welche Planungen unterstützen die aktuelle Wachstumstendenzen in den Stadtregionen? Unterstützen eigentlich die Planungstätigkeiten den außerordentlichen Flächenverbrauch in den Stadtregionen?

Leitfrage 3. Ist es möglich, den wachsenden Flächenverbrauch und die dadurch erhöhte Autoabhängigkeit zu vermindern sowie einzudämmen? Wenn ja, mit welchen Planungsinstrumenten?

Einerseits werden in dieser Arbeit durch die Betrachtung von räumlichen Entwicklungen in den Stadtregionen neue Entwicklungstrends aufgespürt und andererseits beschreibt die Analyse die Untersuchung anhand der vordefinierten Leitfragen die Raumentwicklung in den Stadtregionen, wobei noch anzumerken ist, dass die Fallstudien, Wien und Ankara, miteinander verglichen werden.

1.3 Aufbau der Untersuchung

Zunächst beschreibt Kapitel 1 die Aufbereitung der Grundlagen des Themas. Im Kapitel 2 wird der theoretische Rahmen für diese Forschungsarbeit ausgearbeitet. Dieser umfasst die Klärung des Kernbegriffs „Urbanität" (Kapitel 2.1) und die Ausarbeitung der wissenschaftlichen Stadt und Stadtregionen-Diskussion. In den Stadtregionen setzt sich der Wachstumsprozess des Flächenverbrauchs fort. Die stadtregionalen Konzepte, die Anfang des 20. Jahrhunderts „Impulse" für die Raumentwicklung in den Stadtregionen waren, standen im Mittelpunkt dieses Zuwachsprozess wie in vielen europäischen Stadtentwicklungen so auch Wien und Ankara (Kapitel 2.2).

Es scheint sich die Stadtregionen der Großstädte zum Teil aus ihren ergänzenden Funktionen zur Kernstadt zu lösen und statt dessen einen konkurrierenden Charakter herauszubilden. Im Kapitel 2.3 werden die Rahmenbedingungen für diesen Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen erläutert. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen werden auch die neuen räumlichen Entwicklungen in den Städten (Kapitel 2.4) betrachtet. Im Kapitel 2 werden die aktuellen Entwicklungen und Tendenzen am Stadtrand und in den Stadtregionen dargestellt. Weiters werden auch die wichtigsten Begriffe und Grundlagen dieser räumlichen Entwicklungen und Tendenzen definiert. Danach werden die Rahmenbedingungen für einen möglichen Wandel am Stadtrand beschrieben.

Im Kapitel 3 werden zuerst die Thesen vorgelegt. Danach wird im Kapitel 4 die Systemsicht beschrieben und der Untersuchungsgegenstand (Kapitel 4.1) präsentiert. Zusätzlich werden die Auswahl der Fallstudien (Kapitel 4.2) und die methodische Vorgehensweise (Kapitel 4.3) bei der Untersuchung erläutert. Die Grundlagen der Forschung in den Fallstudien werden hinsichtlich des vorgeschlagenen Kriterienkatalogs (Abbildung 5) beschrieben.

Im Kapitel 5 wird ausgehend von dem im Kapitel 4 vorgestellten Kriterienkatalog ein Vergleich durchgeführt. Durch diesen Vergleich wird die empirische Arbeit dargestellt. Als Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung von Wien und Ankara (Kapitel 5.1) werden die Bevölkerungsentwicklung (Kapitel 5.1.2), die Wohn- und Haushaltsentwicklung (Kapitel 5.1.3) und Beschäftigungsentwicklung und sektoraler Strukturwandel (Kapitel 5.1.4) erläutert. Als der Stand der Raumordnung und Stadtpolitik in Wien und Ankara (Kapitel 5.2) werden dann die historische Raumentwicklung (Kapitel 5.2.1.1 und Kapitel 5.2.2.1), die historische städtebauliche Ideenentwicklung (Kapitel 5.2.1.2 und Kapitel 5.2.2.2), die Stadtpläne (Kapitel 5.2.1.3 und Kapitel 5.2.2.3) und die aktuelle Stadtstruktur (Kapitel 5.2.1.4 und Kapitel 5.2.2.4) von Wien und Ankara ausgearbeitet. Es wurde dabei immer versucht, die Querschnittergebnisse aus den Fallstudien zu erarbeiten.

Am Ende der Arbeit (Kapitel 6) werden die Erkenntnisse, welche besonders auf die verwendete Methoden hinweisen, im Rahmen der Fallstudien zusammenfassend, als Ergebnisse und Anforderungen dargestellt, wie die westlich orientierte Stadtentwicklung die Zielvorstellungen der nachhaltigen Raumentwicklung beeinträchtigen konnte.

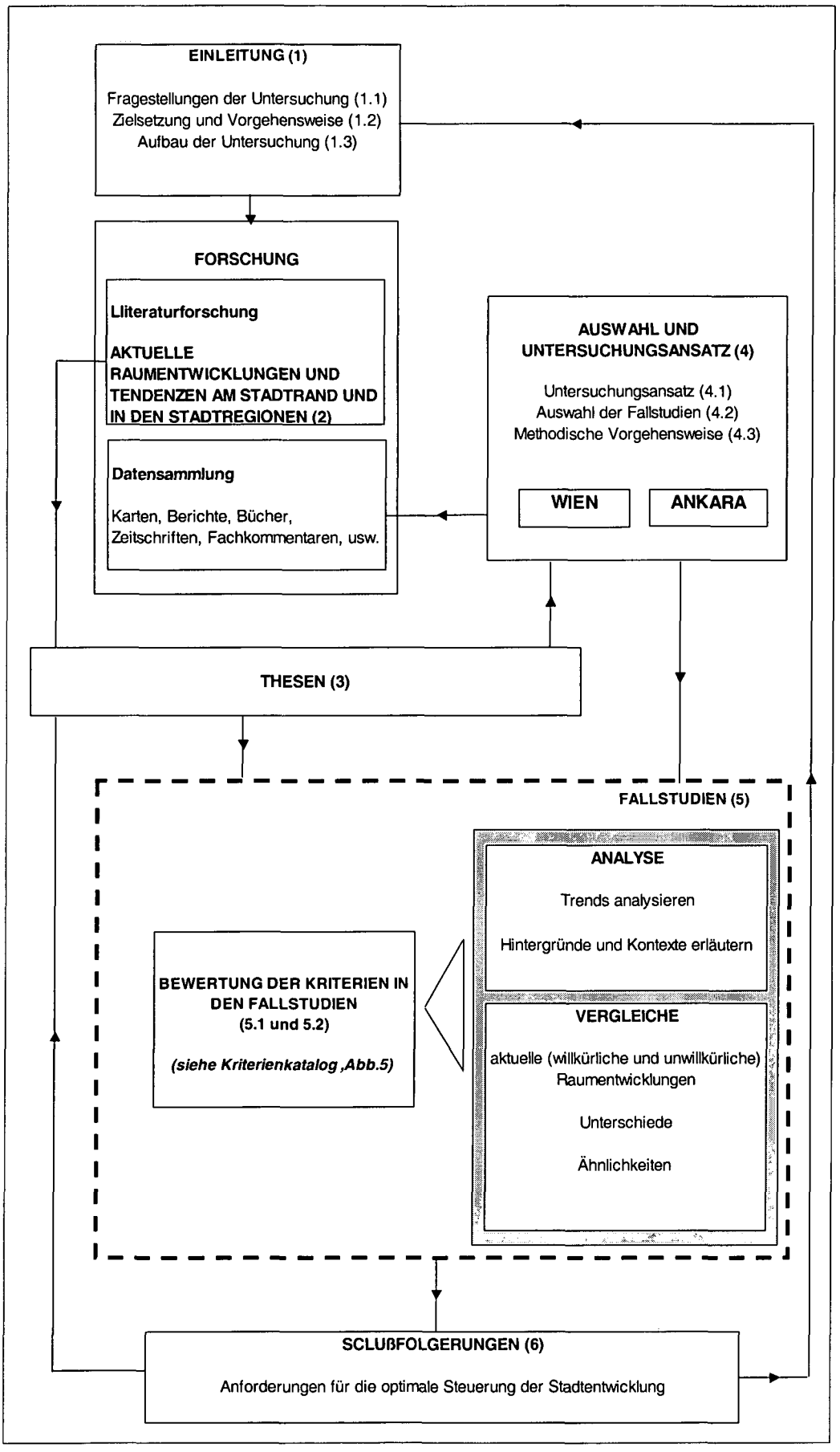


Abbildung 2. Aufbau der Untersuchung

2 AKTUELLE RAUMENTWICKLUNGEN UND TENDENZEN AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN

Zunehmende Flächenansprüche für alle wesentlichen städtischen Nutzungsarten sind wesentliche Ursachen der Ausdehnung der europäischen Städte ins Umland. Dieser Prozess der Suburbanisierung des Stadtumlandes dauert noch immer und verursacht in den Städten viele ungewünschte negative Auswirkungen wie enorme Energie- und Flächenverbrauch von Natur- und Kulturlandschaft oder Landschaftszerschneidung usw.. Neue Umstände führen die europäischen Städte zu neuen Dimensionen: Die Form der Stadt ändert sich!

In den nächsten Kapiteln werden zunächst "Urbanität" als Begriff (Kapitel 2.1) aufgearbeitet und danach werden , historische stadtregionale Konzepte (Kapitel 2.2), Rahmenbedingungen der aktuellen Stadtvorstellungen (Kapitel 2.3) und neue Raumentwicklungen (Kapitel 2.4) vorgelegt. Es wird damit versucht, die Veränderungen der aktuellen Stadtstruktur darzustellen und auch zu erläutern, ob diese neue Umstände der Raumentwicklung neue städtebauliche Perspektive brauchen, um weiter eine räumliche Einheit in der Stadtentwicklung bilden zu können.

„Urbanität" ist ein wichtiger Schlüsselbegriff dieser Studie. Am Anfang der Untersuchung wird zunächst eine Erläuterung des Kernbegriffs „Urbanität" vorgelegt, die gleichzeitig in die wissenschaftliche Diskussion einführt und beabsichtigt, die Abgrenzungen zwischen Stadtteile wie Kernstadt, Stadtrand und Stadtregionen zu definieren.

Um die Ausgangspunkte der Untersuchung grundsätzlich darstellen zu können, wurden in den nächsten Kapiteln versucht, auch die historische stadtregionale Konzepte wie Gartenstadt und Bandstadt zu erläutern. Dargestellt wird danach der Wandelprozess der Stadt. Anschließend werden die aktuelle Raumentwicklungen der Stadtstruktur erläutert.

2.1 „Urbanität" als Begriff

„Urbanität" ist ein bewegender Begriff, der auf dynamische Bezeichnungen im Raum hinweist und mit dem Wandel der Zeit weiterhin eine neue Bedeutung im Raum übernimmt. Dieser vielschichtige Begriff wurde von Edgar Salin (1960) nicht nur als räumlich-bauliche

Definition bewertet sondern auch als eine soziale Strukturform dargestellt. Mit dem Begriff „Urbanität" betonte Salin (1960) besonders die Qualitäten der Stadt im Hinblick auf die Freiheit und das Selbstbewusstsein zur Regelung seiner Angelegenheiten und auf die Möglichkeit zur Sicherstellung seiner eigenen sozialen Emanzipation in der Gesellschaft.

Die Verhaltensweise in den Städten unterscheidet sich vom Landleben ganz deutlich. Die unterschiedlichen und zahlreichen Unternehmensmöglichkeiten der Stadt steigert sowohl die Distanziertheit und Toleranz als auch die Fähigkeit der Stadtbewohner. Auch für Thomas Sieverts (1997) bedeutet immer noch als Gegenbegriff von Provinzialität eine Atmosphäre der Weltläufigkeit, der Weltoffenheit und Toleranz, der geistigen Beweglichkeit und Neugier. Fremdheit und Arbeitsteilung, beide in gleichem Masse Ursachen wie Folgen von Heterogenität, Größe und Dichte der industriellen Stadt des 19. Jahrhunderts seien nach Georg Simmel (1903) zum anderen Bedingungen für die besondere ökonomische wie kulturelle Produktivität der urbanen Lebensweise, führen aber nicht zwangsläufig zur „Urbanität".

Nach Hans Paul Bahrdt (1961) betonte Max Weber, dass die Marktbedingungen im Mittelpunkt zur Bildung einer Stadt stehen. Aber Bahrdt (1961) dachte dabei, dass die Polarität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit die wichtigste Existenzelemente der Stadt bildet. Darum spielt nach seiner Meinung die Bildung eines öffentlichen Raums eine noch wichtigere Rolle in der Stadt. Nach der Meinung von Bahrdt (1961) bezeichnet eine städtische Lebensart, die sich im Spannungsverhältnis zwischen Fremdheit und Nähe, zwischen Anonymität und Kontaktmöglichkeiten, zwischen Gemeinschaft und Gesellschaft bewegt.

Der Begriff "Urbanität" ist eng verbunden mit dem Begriff "Zentralität". Nach Sieverts (1997) soll der Begriff "Zentrum für etwas" einen Ort bezeichnen, in dem alles Wesentliche des betreffenden Zusammenhangs gefunden werden kann und von dem alle wesentlichen Entwicklungen ausgehen. Aus städtebaulicher Sicht wurden seit vielen Jahren das Zentrum einer Stadt als "Kernstadt" und die räumliche Stadtteile außer Kernstadt als "Stadtrand" betrachtet, wobei die beide Begriffe "Kernstadt" und "Stadtrand" zusammen "die Stadt" bilden.

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wurde der Stadtrand durch die rasche Urbanisierung zu einem Ergänzungsraum der Stadt. Dabei wurden viele städtische Neunutzungen in den Stadtrand

verlagert, wobei sie viel Druck auf die Stadtregionen ausüben konnten, da die Stadtgrenzen entsprechend der Nachfrage immer mehr nach Außenstadt verschoben wurden. Wegen dieser enormen Raumentwicklungen außer Stadt, also außer "Kernstadt" und "Stadtrand", sind die Stadtteile ab Mitte des 20. Jahrhunderts meistens als "Stadtregionen" oder "Stadtumland" gekennzeichnet worden.

Kernstadt, Stadtrand und Stadtregionen bilden grundsätzlich keine eindeutig abgrenzbaren räumlichen Einheiten . Es gibt daher nur stadtstrukturelle Ansätze der Abgrenzung zwischen "Kernstadt, Stadtrand und Stadtregionen". Darum ist es bedeutungsvoll, zu betonen, dass diese Begriffe in der Studie zur Forschung der räumlichen Entwicklungen in den Stadtregionen differenziert wurden, wobei es in der Realität unmöglich ist, die funktionale Verflochtenheit zwischen den Stadtteilen trennscharf zu definieren.

In den letzten Jahren wurde der Begriff "Urbanität" weitere Bedeutung und Wandel besonders in der Theorie gewonnen. Diese Veränderung der Wahrnehmung von "Urbanität" spiegelt sich auch in den stadtregionalen Konzepte. Es gibt stadtregionale Konzepte, die am Anfang des 20. Jahrhunderts als eine Lösung der Stadtprobleme vorgelegt und danach als eine der wichtigsten Ursachen der Auflösung der Stadt angenommen wurden. Folgendes Kapitel soll zwei stadtregionale Konzepte, die besondere Einflüsse auf die Fallstudien der Untersuchung hatten, charakterisiert werden.

2.2 Die stadtregionalen Konzepte für die Stadtentwicklung von Wien und Ankara

Das explosionsartige Wachstum der Städte beschleunigte am Ende des 19. Jahrhunderts die Entwicklungen der städtebaulichen Ideen. Dabei wurden sich mehrere Konzepte entwickelt und auch realisiert. Die meisten Projektvorstellungen stammten von den Ideen „Gartenstadt" und „Bandstadt". Auch Wien und Ankara folgten diese städtebauliche Tendenz, wobei Roland Rainer ein „Bandstadt" Konzept für Wien und Hermann Jansen ein „Gartenstadt" Konzept für Ankara vorgeschlagen hatten.

Die vorgeschlagenen Konzepte von Rainer und Jansen deuten auf die Linie der stadtregionalen Raumentwicklungen in Wien und Ankara am Anfang des 20. Jahrhunderts. Dadurch wurden in den folgenden Kapiteln zwei stadtregionale Konzepte der Stadtentwicklung vorgelegt, um herauszufinden, auf welche Grundsätze und Ideen die

Stadtentwicklung von Wien und Ankara vor einem Jahrhundert basierten und inzwischen welche räumliche Entwicklungen die beide Städte erlebten.

2.2.1 Gartenstadtkonzept

In seinem 1898 veröffentlichten Buch „Tomorrow: a peaceful path to a real reform" zeigte Ebenezer Howard eine Art Zuneigung für den idealistischen Form des Sozialismus. Das Buch wurde auf unterschiedlichen Sozial- und Planungsmodellen von Vorläufern aufgebaut. Howard bezieht sich nach Kainrath (1997) auf Demokratisierungs- und Planungsvorstellungen von Edward Bellamy und auf die Dezentralisierungskonzepte von Peter Kropotkin, weiters sind indirekte Einflüsse der utopischen Sozialisten Robert Owen und Francois Fourier erkennbar.

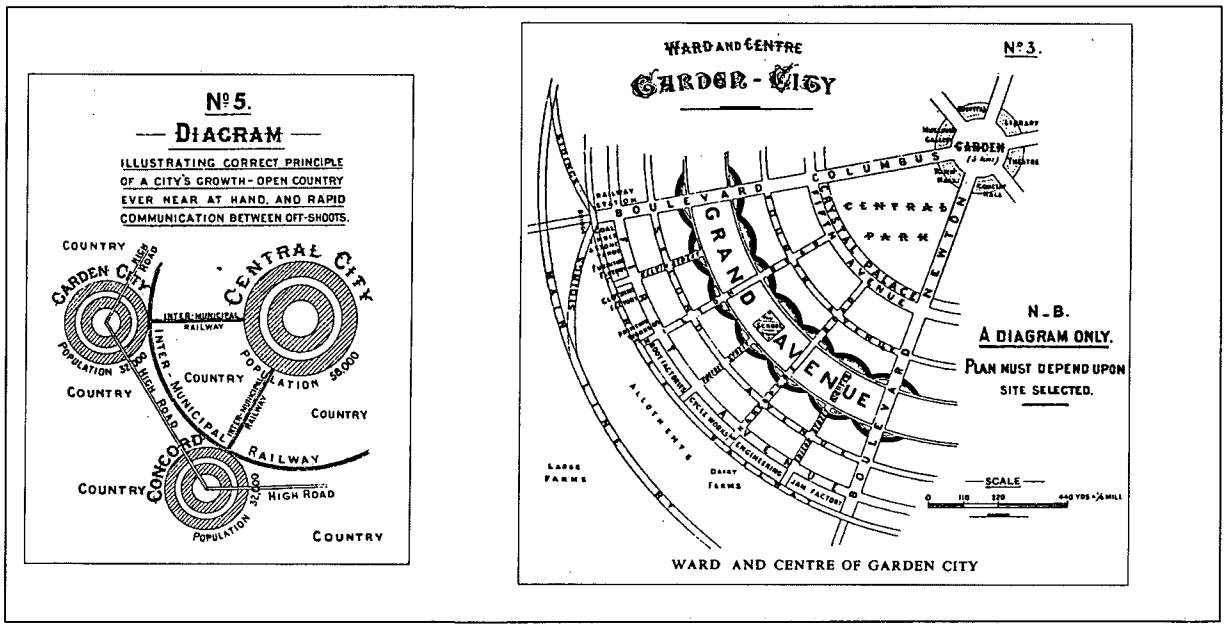


Abbildung 3. Diagramm der „Social City" und Schema einer Gartenstadt von Ebenezer Howard, 1902

Quelle: Krückemeyer, 1997

Howard war ein Reformpolitiker, der für die Realisierung seiner städtebaulichen Ideen eine Organisation aufgebaut hat. Für seine Organisation hatte er ein Diagramm für die Entwicklung der „Social City" und auch ein Schema vorgelegt (Abbildung 3).

Die Gartenstadt, wie Howard sie definierte, ist kein Vorort, sondern das genaue Gegenteil eines Vorortes: nicht ein Platz im Grünen, wohin man sich zurückzieht, sondern eine neue Stadtgestalt, die Stadt und Land vereint (Mumford, 1979).

Ernst Bruch stellt 1870 sehr interessante und wenig bekannte Überlegungen zur Stadterweiterung von Berlin in Form eines Systems mit hierarchisch abgestuften Satelliten an. Er beschreibt das bisherige Wachstum der Stadt in Ringform mit vorgeschobenen Wachstumsspitzen entlang von bestehenden Ausfallstraßen. Daraus entwickelt er ein Konzept von relativ autonomen Siedlungseinheiten, die sich, jeweils getrennt durch Grünräume, um das Stadtzentrum gruppieren (Kainrath, 1997).

Theodor Fritsch veröffentlich 1896 ein Stadtmodell, das die ringförmige Anordnung von Fabrikvororten, durch einen Wald- und Acker-Ring getrennt, um das Stadtzentrum vorsieht und setzt damit der Ausdehnung der gründerzeitlichen Stadt ihre Grenzen. Diese in sich abgeschlossenen Satellitensorte verbindet er durch eine tangential geführte Eisenbahnlinie, die Verbindung zur Hauptstadt erfolgt durch Radialstraßen. Zusätzlich weicht er den Übergang zwischen Gründerzeitbebauung und Grüngürtel durch einen schmalen Streifen von Miets-Gärten auf, die sich durch kleine Grünkeile Richtung Stadtzentrum fortsetzen (Kainrath, 1997).

Nach Kainrath (1997) geht Howard mit seinem Modell gegenüber Bruch und Fritsch um einen Schritt weiter. Er stattet seine Gartenstadt mit allen städtischen Funktionen aus und trennt sie auch räumlich deutlich von der bestehenden Großstadt. Indem sie also als vollständige Stadteinheit, gleichzeitig aber von überschaubarer Größe ist, soll sie eine wirksame Dezentralisation und Verminderung der Siedlungsfläche der Großstadt erwirken.

Das Prinzip "Gartenstadt" von Ebenezer Howard beinhaltet folgende städtebauliche Überlegungen:

*Das Konzept "Gartenstadt" sieht ein Städtenetz mit etwa 32.000 Einwohner zählenden Städten vor,

*Die Gartenstadt soll mit dem grünen Landwirtschaftsgürtel, der sowohl zur Regionalversorgung als auch zum Freiraumschutz dienen soll, umgeschlossen werden,

*Die Gartenstadt soll viele Grün- und Freiräume enthalten. Dafür sorgen die Hausgärten, Zentralpark, große Mittelstraßen usw.,

*Die Wohnbebauung besteht aus Kleinhäuser mit geringer Bebauungsdichte,

*Die Gartenstadt soll Fußgängerfreundlich sein und die regionale Verbindungen soll mit dem Bahn durchgeführt werden,

*Industriezonen sollen von den Wohngebieten getrennt werden.

*Im Zentrum befindet sich ein Zentralpark, wo auch öffentliche Gebäude lokalisieren, Büros und ein Handelbereich, indem nur kleine Geschäfte vorhanden sind.

Howard weist mit seinem Modell darauf hin, dass die Stadtstrukturen unbegrenzte Perspektiven für die Stadterweiterung haben. Dabei hatte er die Innenstadt mit mehreren Satellitenstädten unter Druck gesetzt. Zoning von städtischer Funktionen sind ein fester Bestandteil von vielen städtebaulichen Projekten geworden.

2.2.2 Bandstadtkonzept

Arturo Soria y Mata entwickelte am Ende des 19. Jahrhunderts das "Bandstadt" Konzept für die rasch anwachsende Stadt Madrid. Soria y Mata war nicht nur ein Beamter sondern auch ein Reformpolitiker. Er gründete eine Aktiengesellschaft, "Compania Madrilena de Urbanizacion", um seine Planungstheorie in Madrid realisieren zu können.

Ab Jänner 1882 veröffentlicht Soria y Mata in einer Artikelserie der Madrider Zeitung "El Progreso" seine Analysen und Lösungsansätze zu städtebaulichen Problemen der Stadt, deren Ursachen er vor allem in zu hoher Dichte und unzureichender Verkehrsinfrastruktur sieht. Soria y Mata beruft sich ausdrücklich auf Ildefonso Cerda, der mit seiner Parole, "die Stadt zu ruralisieren und das Land zu verstädtern" der Stadtplanung zuvor bereits eine marxistische Note verliehen hatte. Soria y Mata findet allerdings eine andere Lösung als Cerda. Er sieht seine Möglichkeit der Realisierung des Stadt-Land-Ausgleichs in einer linearen Siedlungsstruktur entlang eines leistungsfähigen Verkehrsbands, welches auch Träger aller öffentlichen und sozialen Einrichtungen werden sollen (Kainrath, 1997).

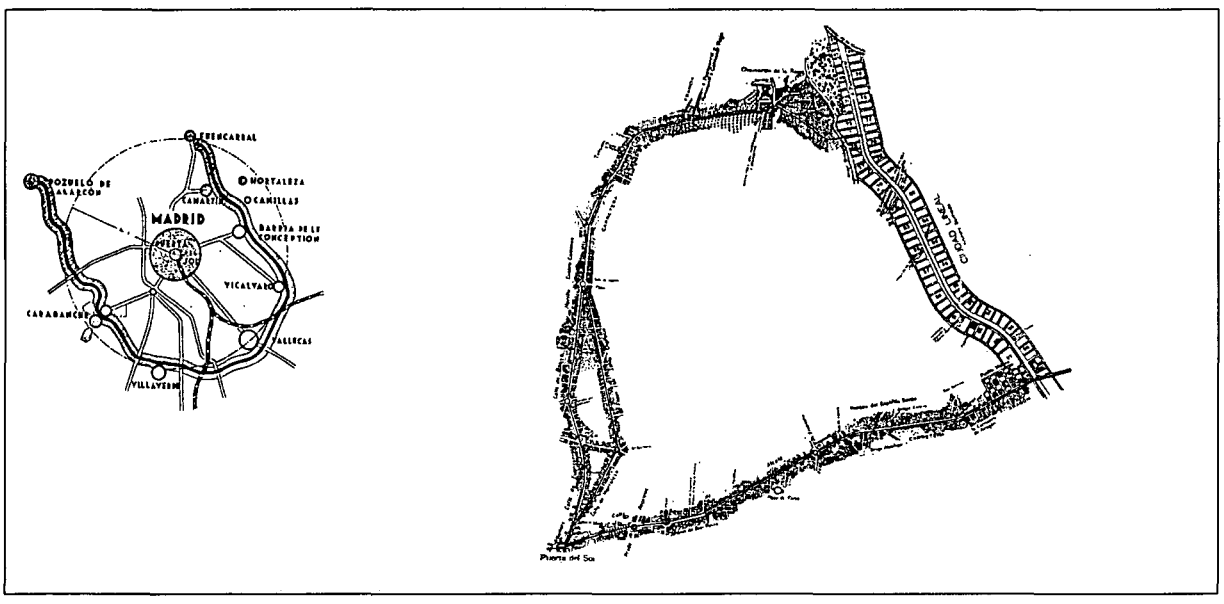


Abbildung 4. Bandstadt um Madrid (1882) und ausgeführter Abschnitt der Bandstadt um Madrid (1894) von Arturo Soria y Mata

Quelle: Kainrath, 1976

Das Konzept "Bandstadt" von Arturo Soria y Mata beinhaltet folgende städtebauliche Überlegungen für Madrid (Abbildung 4):

*Das Prinzip "Bandstadt" sieht für die Stadt Madrid etwa 800.000 Einwohner vor,

*Zwischen vorhandener Stadt und der Bandstadt soll eine unbebaute Zone von 6 km bis 7 km geplant werden,

*Nach der Zone soll rund 50 km langes Siedlungsband, wodurch kleine Städte miteinander verbinden können, angelegt werden,

*Die Bandstadt ist 450 m breit,

*In der Mitte der Bandstadt liegt eine 40 m breite Straße, wo die öffentliche Verkehr funktioniert,

*Die Siedlungen bestehen aus Einfamilienhäuser mit geringer Bebauungsdichte,

*Die Nutzungen wie Märkte, Kirchen, Schulen usw. sollen außerhalb des Siedlungsbands lokalisiert werden.

Soria y Mata entschied mit dem Stadtmodell "Bandstadt" auch für die Dezentralisierung und für den Stadt-Land-Ausgleich. Das Unterschied mit dem Konzept "Gartenstadt" ist das Verkehrssystem. Sorias Idee ist: Ausführung des Verkehrmittels im gesamten linearen Strecken.

Das Scheitern von Soriay Matas Projekt in Madrid ist wohl auf zwei Ursachen zurückzuführen: Zum ersten ignoriert seine ausschließlich tangentiale Anordnung die "natürliche" Form des Stadtwachstums, die ihre Siedlungsachsen stets radial vom Zentrum ins Umland führt, Soria y Mata unterschätzt also grob die Anziehungskraft der City. Darüber hinaus ist sein 450 m schmales und locker bebautes Siedlungsband durch die ausschließlich freistehende Einfamilienhausbebauung zu monostrukturiert. Damit erreicht er an der Peripherie nicht das notwendige Gegengewicht zum Stadtzentrum, und die Überwucherung durch das radialkonzentrische Stadtwachstum war nur noch eine Frage der Zeit (Kainrath, 1997).

Die beide historische Konzepte, Gartenstadt und Bandstadt, zählen zu den berühmtesten Ideen der Urbanität. Im 20. Jahrhundert wurden sich viele europäische Städte zu dieser stadtregionalen Ideen inspiriert. Die beide Städte, Wien und Ankara, gehören auch dazu. Nach der Forschung der historischen stadtregionalen Konzepte, wobei auf die aktuelle Stadtentwicklung von Wien und Ankara viele Spuren hinterlassen hatten, werden in den nächsten Kapiteln die aktuelle Rahmenbedingungen für einen möglichen Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen.

2.3 Rahmenbedingungen für einen möglichen Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen

Die Stadt des 20. Jahrhunderts mit grenzlosen Wachstum verursacht Ressourcenverbrauch in aller Phasen. Unsere Städte sollen dagegen die Stadt der begrenzten Ressourcen und ihrer haushalterischen, nachfolgende Generationen berücksichtigenden Bewirtschaftung sein. Aber es soll nachgeforscht werden, ob heutige aktuelle, ökonomische, technologische, soziale und

stadtstrukturelle Trends mit der aktuellen Stadtentwicklungspolitik harmonisch sind oder nicht? Diese Frage ist die Ausgangsthese folgender Untersuchung.

In diesem Kapitel wird es versuchen, aufzuzeigen, welche Bedingungen unsere Städte zu den aktuellen Entwicklungsprozess führen konnten. Dabei werden in den nächsten Kapiteln die Bedingungen aus ökonomischer, sozialer, technologischer und raumstruktureller Sicht vorgestellt.

2.3.1 Der Wandel ökonomischer Bedingungen

Die meisten Städten, die in den letzten Jahren enorm gewachsen sind, haben mit dem Wachstumsprozess der Bevölkerung gleichzeitig ein wirtschaftlicher Wandel erlebt. Die Zunahme der Beschäftigung und das unterschiedliche Einkommensniveau in den Städten sind auch heute als wichtigste Indikatoren der Flucht vom Land in die Stadt geblieben.

In vielen eben erst industrialisierten Ländern hat das schnelle Wachstum zu einem markanten Anstieg des allgemeinen Lebensstandards, dem Aufkommen eines neuen Mittelstands und damit auch zu mehr Wohnungseigentum geführt (Hall und Pfeiffer, 2000).

Die Trends heutiger Stadtstrukturen unterstützen aufgrund der wirtschaftlichen Veränderung eine enorme Entwicklung zur Dienstleistungsgesellschaft. Es gibt immer mehr Zunahme der Arbeitsplätze im Bereich von Versorgungs-, Verteilungs- und Produktionssektor. Die zunehmende Arbeitsplätze vor allem im Bereich von produktionsbezogenen Dienstleistungen bestätigte sich als Hauptsektor der Stadt. Dabei unterstützt der Dienstleistungssektor in der Stadt viele Aktivitäten wie Nutzungsvielfalt, arbeitsplatznahes Einkaufs- und Gastronomieangebot, gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV zwischen Arbeiten, Wohnen und alle andere Aktivitäten.

Industriegebiete am Rand der Ballungsräume struktieren sich verbunden einer teilweise extremen Nachverdichtung zu gemischten Standorten um. Der Schwerpunkt liegt auf einer engeren Verflechtung von Produktion und produktionsbezogenen Dienstleistungen. Einzelne Industrieunternehmen entdecken ihre oft nur gehorteten, unterausgenutzten Betriebsflächen als Potential und verfolgen mit Nachdruck eine intensivere Nutzung und bessere Verwertung. Damit stützen Markttrends Perspektiven nicht nur auf flächensparende Produktionsformen,

sondern auch auf Arbeitsstätten, die sich besser in bestehende und neue Stadtstrukturen einfügen lassen (Jessen,1997).

Mit zunehmender Bevölkerungsdichte in der Stadt entstehen auch neue Bedürfnisse für großräumige Nutzungen wie Zentralkrankenhäuser, Altenwohnungen, Gesamtschulkomplexe usw.. Nach einiger problematischen Erfahrungen mit Großeinheiten wurde für die Nutzungen wieder die dezentralisierten Strukturen bevorzugt. Damit eröffnen sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten wie Aus- und Weiterbildung, Gesundheitswesen, Sozialarbeit usw. auch für die arbeitslose Menschen am Stadtrand. Und es verursacht natürlich die Ausweitung der regionalen Wohnungs- und Arbeitsmärkte, die Expansion der Siedlungsfläche, die Funktionstrennung und die Erhöhung des Verkehrsaufwandes.

Um den steigenden technischen Anforderungen an dem Arbeitsplatz zu entsprechen, muss man im Dienstleistungssektor auch die Möglichkeiten für die Erweiterung der Flächen im Arbeitsplatz berücksichtigen. Die Betriebe, die aus Innenstadtlagen an die Peripherie verlagern, haben immer diese Vorteile gedacht. Die Entwicklung von ÖPNV in den Entwicklungsachsen unterstützt diese Entscheidung.

Die Kommerzialisierung der Freizeit ist auch sehr wichtig. Seit Jahren animieren die Unternehmer Freizeit- und Vergnügungsparks, Kinozentren, kommerzielle Sportzentren usw.. Und diese Nutzungen brauchen immer große Flächen und gute Erreichbarkeit.

Wenn die Erscheinungsform urbaner Wirtschaft und ihre Struktur von Stadt zu Stadt verschieden sein können, sind sie dennoch das Ergebnis gemeinsamer Antriebskräfte:

*der ständigen Suche nach neuen Produkten und effizienteren Produktionsverfahren für wachsende Märkte,

*der ständigen Suche nach Standorten mit kostengünstigeren, aber produktiveren Arbeitskräften und weiteren niedrigen Produktionskosten,

*der unermüdliche Suche nach Zugang zu neuen Märkten.

Diese Faktoren spiegeln einen Prozess profitorientierter Akkumulation und einen kontinuierlichen Bedarf an Innovationen wider. Gemeinsam erzeugen sie Muster einer konstanten wirtschaftlichen Neustrukturierung, die sich seit der Industriellen Revolution von vor 200 Jahren kaum verändert haben (Hall und Pfeiffer, 2000).

Die räumlichen Neuentwicklungen in den Stadtregionen sind nicht nur für die Betriebe sondern auch für viele Stadteinwohnern mit niedriges und hohes Einkommen angemessen geworden. Die unterschiedliche Einkünfte der Stadtbewohnern spielen dabei keine wichtige Rolle, da die Raumentwicklungen in den Stadtregionen für alle Haushalte günstige Konditionen darlegen.

2.3.2 Der Wandel sozialer Bedingungen

Viele Daten im sozialen Bereich zeigen, dass die Struktur der Gesellschaft in vielen Ländern Europas erheblich verändert hat. Die aktuellen Analysen über soziale Strukturwandel nach der Industriegesellschaft nähern sich den Begriffen "veränderte Rolle der Familie" und "veränderte Lebensstile". Diese Faktoren beeinflussen sich gegenseitig und zeigen in jeder Stadt unterschiedliche Trends und Kräfte.

Die wichtigen Ursachen der Veränderung der Gesellschaftsstruktur sind nach Beck (1986) steigendes Einkommen, zunehmende Bildungs- und Mobilitätsmöglichkeiten, Rechts- und Wissenschaftssystemen, Massenkonsum usw.. Diese Änderungen führen die entwickelte Städte zu unterschiedlicher Lebensformen.

Die Veränderung der Haushalte in den großen Städten durch die Verkleinerung mit der Zunahme der Einpersonenhaushalte ist eine der auffälligsten Änderung der europäischen Familienstruktur. Mit den Menschen, die mit oberem durchschnittlichen Einkommen leben, und mit der Einbindung der Frauen in den Arbeitsmarkt entstehen in den Städten immer mehr Einpersonenhaushalte. Dabei verursacht die ständige Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen gewaltige Zunahme des Wohnflächenkonsums.

Es gibt ohne Frage eine steigende Nachfrage nach Wohnstandorten in funktionsgemischten, dichten Quartieren bzw. nach fußläufig erreichbaren Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen: Es wächst der Anteil an der städtischen Bevölkerung, der an

Wohnstandorten in gemischten Quartieren und an der Vielfalt eines innerstädtischen Konsum-, Kultur- und Freizeitangebots Gefallen findet: vor allem die sog. "neuen Haushalttypen" (junge Berufstätige, Studenten, kinderlose Ehepaare, unverheiratet Zusammenlebende, Akademikerfamilien usw.) Mit der erfolgreichen und folgenreichen Aufwertung innerstädtische Quartiere ("Gentrification") hat diese Nachfragegruppe bereits Spuren in der Stadtstruktur hinterlassen (Blasius und Dangschat, 1990). Zugleich werden auch in Zukunft die sozialen Gruppen größer, die aus unterschiedlichen Gründen auf wohnungsnahe Versorgungs- und Arbeitsplatzangebote angewiesen sind: berufstätige Mutter, alte Menschen, Alleinerziehende, Dauerarbeitslose (Speil u.a.1988; Spiegel 1990). Denn so unterschiedlich die Ursachen dafür auch sein mögen, sie werden auch weiterhin wirken: Angleichung des Ausbildungsstands und des beruflichen Anspruchsniveaus zwischen den Geschlechtern, Geburtenrückgang, steigende Lebenswartung, wachsende Scheidungsrate, Segmentierung der Arbeitsmärkte usw. (Jessen,1997).

Die Großstadt spielt für die Gesellschaft wegen seiner kulturellen Aufgabe für die unterschiedlichen Sozialschichten der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Man braucht auch schöpferische Tätigkeiten der Stadt, um die Langweile des Lebens zu vermeiden. Alle kulturelle Tätigkeiten wie Theater, Oper, Galerie, Museum usw., sind dennoch bedeutende Teile der Großstadt. Also die Vorstadt war in dieser Hinsicht auf die Großstadt angewiesen. Aber in den letzten Jahren hat auch die Stadtteile außer Innenstadt eine große Interesse für die Forderung der kulturellen Treffpunkten der Innenstadt. Sogar die Einkaufszentren mit großen Entertainmentzentren, Galerien und Passagen sind typische Ausdrücke des sozialen Wandels in der Großstadt.

Nicht nur kulturelle Aktivitäten des Stadtlebens sondern auch religiöse, politische usw. Institutionen und Organisationen in den Städten beeinflussen den Alltag. Die extremistische Gruppen können sogar in der Lage sein, in einem Stadtgebiet alleine das Sagen zu haben.

Die soziale Segregationen unserer Gesellschaft schlägt sich besonders stark im großstädtischen Zusammenhang nieder. Einkommensschwäche der Bevölkerungsgruppen werden zunehmend aus den zentralen Lagen der Kernstädte mit guter Versorgungsstruktur, hoher Erreichbarkeit und kultureller Vielfalt in die Randlagen abgedrängt. Sie finden sich wieder in den Trabantenstädten besonders zwischen den Jahren 1960 und 1980. Zunehmend konzentrieren sich einkommensschwache gesellschaftliche Gruppen auch in der "inneren

Peripherie" der Großstadt mit schlechten Standortfaktoren wie Lärm, Abgasen, wenig Grün, mangelhafter Infrastruktur und schlechter Arbeitsplatzsituation (Sierau, 1997).

Mit dem sozialen Wandel verlieren die stabilisierende Strukturen der Gesellschaft an Gewicht. Die Menschen haben freiwillig oder durch Umstände wie Arbeitslosigkeit unterschiedliche Lebensstile akzeptiert. Zum Beispiel entstanden nach Häußermann und Siebel besonders nach dem Jahr 1980 zwei Gruppen wie "Yuppies" und "Alternative". Die "Yuppies", die beruflich erfolgreich sind, und die "Alternative", die auf der Suche nach neuen Lebens- und Arbeitsformen sind, wurden von Häußermann und Siebel als "neue Urbaniten" bezeichnet.

Mit der Definition von "neuen Urbaniten" wollten Häußermann und Siebel eigentlich die weite Grenzen zwischen Armut und Reichtum betonen. Wegen sinkender Beschäftigung und Einkommensniveau wird das wirtschaftliche Potential für viele Menschen immer schlechter, um die Lebenserwartungen erfüllen zu können.

Wieviel die Technologie heute für die Menschen unter 50-55 bedeutet, bedeutet es für die Menschen über 50-55 so wenig. Dieser Unterschied zwischen den Generationen sind ein großer Problem auch für die soziale Umgebung geworden, weil zum Beispiel heutzutage beinahe unmöglich ist, ohne PC Kenntnisse ein Job zu finden.

Für die Menschen, die keine oder wenige Ausbildung haben und mit der Lebensumgebung nicht integriert sind, gibt es in den Großstädten keine Zukunft mehr! Die unterqualifizierten Arbeitskräfte bekommen immer mehr Nachteile von Wirtschafts- und Einkommenswachstum. Die rasch wachsenden Ungleichheiten zwischen den benachteiligten Bevölkerungsgruppen in den Großstädten sind ein Kennzeichen der Metropolen geworden.

Es ist heute noch nicht ganz klar, wo die Gründe für die aktuelle Tendenz zu größerer Ungleichheit (die eng verbunden ist mit hoher Arbeitslosigkeit) in vielen entwickelten Städten liegen. Ein eher abstrakter Grund mag die Rigidität sein, mit der die Transformation der urbanen Wirtschaft und Gesellschaft vor sich gegangen ist, aber einige spezifischere Trends scheinen die meisten dieser Veränderungen erklären zu können (Hall und Pfeiffer, 2000):

*Entwickelte Städte erleben einen hohen Druck auf alte Industriebranchen und jene Produktionszweige, die gering qualifizierte oder angelernte Arbeitskräfte durch Kapital und

hoch qualifizierte Arbeitskräfte ersetzen bzw. Gleich in Gebiete mit niedrigeren Produktionskosten abwandern und dadurch Industriearbeiter überflüssig machen.

*Dieser Trend wird durch das in Relation zu den differenzierten Bedürfnissen einer fortgeschrittenen Wirtschaft zu niedrige Bildungsniveau verschärft; denn eine solche Wirtschaft erfordert aggressive Maßnahmen zur Verbesserung des Humankapitals; Städte in den entwickelten Ländern haben sich bislang noch nicht dieser Herausforderung gestellt, obwohl seit langem offensichtlich, dass es sie gibt.

*Gleichzeitig hat die schnell wachsende Zahl kinderloser Doppelverdienerhaushalte, in denen beide Partner über ein gutes Einkommen verfügen, die Zahl der Haushalte mit hohem Einkommen in die Höhe schnellen lassen.

*Parallel dazu kam es zu einer Zunahme schlecht bezahlter Gelegenheitsjobs im Dienstleistungsbereich, die sich in erster Linie an jüngere Menschen richten und kaum die Chance bieten, Karriere zu machen.

*In den Entwicklungsstädten haben die sinkenden Wachstumsraten von Arbeitsplätzen im industriellen Bereich sowie das langsame Stellenwachstum im formellen Sektor zum Aufschwung des informellen Sektors geführt, der außerdem durch Zuwanderung und Bevölkerungswachstum gespeist wird.

*Sowohl in entwickelten als auch in Entwicklungsstädten führen Unterbeschäftigung und (die vor allem in den entwickelten Städten vorhandene) offene Arbeitslosigkeit zu neuen Ungleichheiten, und zwar nicht nur zu Einkommensgleichheit, sondern auch zu sozialem Ausschluss und mangelndem Kontakt mit stabilen, wachsenden Arbeitsmärkten. Dies deutet auf eine wachsende Kluft in der Qualifikation hin, da die Beschäftigung im formellen Sektor bei einem hohen Arbeitskräfteangebot Qualifikation auf höchstem Niveau oder Spezialisierung voraussetzt.

*In letzter Zeit haben die starken Fluktuationen in der globalen Wirtschaft auch zu Fluktuationen im internationalen Handel geführt. Die Konjunkturzyklen im Immobilienbereich, Abwertungen sowie das hohe Niveau uneinbringlicher Außenstände sind in vielen Städten zum Problem geworden, und oft warten ganze Gegenden mit halb fertigen

Hochhauskomplexen auf Käufer. Dadurch sehen sich viele Stadtbewohner gezwungen, sich neu zu orientieren und sich eine neue Basis zum Leben zu verschaffen, was bis zur Rückkehr in ihr angestammtes Dorf oder zum Abstieg in die informelle Bedarfsdeckungswirtschaft gehen kann.

Die industriellen Arbeitsteilung als Wesensmerkmal der "Industriellen Revolution" führte zu einer raumfunktionalen Arbeitsteilung. Die Ausdifferenzierung des Bodenmarktes im Verlauf dieser Arbeitsteilung hatte eine funktionale Trennung der in der Alten Stadt noch gemischten Nutzungen zur Folge, und in Verbindung damit auch eine räumliche Segregation von Klassen und Schichten (Sieverts, 1998). Dieser Prozess der raumfunktionalen Arbeitsteilung und funktionalen Segregation dauert bis heute und ist eine wichtige Ursache des sozialen Wandels.

2.3.3 Der Wandel technologischer Bedingungen

Die körperlichen Arbeitsmöglichkeiten in den Städten der Industrieländer hat seit langem deutlich abgenommen. Eine der wichtigste Grund dafür ist der große Wandel im Bereich "Technologie". Mit dem technologischen Wandel wurde auch die Formen des Stadtlebens geändert. Was wir heute als "autofreie Siedlungen" annehmen, wurde um 1900 als normale Stadtstruktur bezeichnet, weil damals das Auto eine Rarität war. Heute ist ein Auto ein dominanter Teil des Stadtlebens.

Nach Hall und Pfeiffer hat die Transformation des Arbeitsmarktes durch Technologie und Einkommens sowohl positive als auch negative Aspekte. Trotz Arbeitslosigkeit und wachsender Ungleichheit gibt es immer mehr Menschen,

*die neuen Technologien nutzen und sie interessanter und akzeptabler als die alten finden,

*die neuen Berufe erlernen, zu denen ihre Eltern keinen Zugang mehr haben, die aber für sie eine neue intellektuelle Herausforderung darstellen und größere Offenheit fordern,

*die infolge der steigenden Mobilität Autos, Züge und Flugzeuge mit einer Selbstverständlichkeit nutzen, die vor zwei Generationen noch unvorstellbar war,

*die neuen Lebensformen und ein neues Gefühl der Freiheit entdecken, das ihnen mehr Optionen erlaubt- sei es in der Wahl der Medien, der Nahrung oder beim Reisen (Hall und Pfeiffer, 2000).

"Informationstechnologie" ist auch ein wichtiger Schlagwort für unsere zukunftsfähige Städte vorgestellt. Mit der neuen Technologien entsteht neue soziale Beziehungen in der Arbeit "Teleheimarbeit", in der Ausbildung "Telestudium", im Konsum "Telebanking, Teleshopping usw.". Es wird ja eine gute Frage ohne Antwort sein, wenn wir fragen werden, ob diese neue Technologieformen unsere städtische Räume ändern kann oder nicht!

Handgreiflicher ist der Beitrag technischen Fortschritts zur Minderung von Nutzungskonflikten zwischen Wohn- und gewerblicher Nutzung. Frühere Gründe für das Prinzip der Funktionstrennung verlieren mit der "sauberen Fabrik", in der die neuesten Produktions- und Umwelttechnologien zum Zuge kommen, an Gewicht. Neue Transport- und Lagertechnologien machen die "Fabrik im Geschoss" möglich (Ackermann, 1993). Viele Gewerbe- und Industriebetriebe in Zukunft könnten umweltverträglicher und flächensparender produzieren (Jessen, 1997).

Unter das Konzept "Informationstechnologie" entstehen neue städtische Räume wie Internetcafes, Internetverbindungsräume oder Technologiebetreuungsdienste, die neue Technologien vorstellen und auch verkaufen. Vielleicht werden wir in Zukunft diese Technologien noch mehr in die Stadt integrieren können. Aber eines ist sicher: Da wir in Zukunft unser Arbeit in kürzer Zeit befertigen werden, werden wir immer neue Räume für unsere Freizeit brauchen!

2.3.4 Der Wandel der Raumstrukturen

Viele Städte in Europa haben sich innerhalb weniger Jahre um ihre Identität Sorgen machen müssen. Nach der Globalisierung der Welt könnten viele Städte ihre traditionelle Rolle nicht beibehalten. Die Trends des 20. Jahrhunderts wie veränderte wirtschaftliche und soziale Rahmenbedingungen, steigende Anteil der Technologie im Alltag werden sich auf das Stadtleben weiter auswirken.

Der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland Kommission) veröffentlichte im Jahr 1987 ein Bericht über „nachhaltige Entwicklung". Im Bericht wurde die nachhaltige Entwicklung als eine Entwicklung, die den Bedürfnisse der Gegenwart genügt, ohne das Risiko einzugehen, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können, vorgestellt. Dieser Bericht betonte die Wichtigkeit der Begriff "Urbanität" im Hinblick auf Ökologie.

Diese rasche Veränderung der entwickelten Städte ist nach Hall und Pfeiffer (2000) vor allem für zwei Arten von Dienstleistern von Bedeutung: erstens für produktions- bzw. Unternehmensbezogene High-Tech-Dienstleister wie Banken und Finanzen, Steuerungs- und Controlling-Aktivitäten oder Medien, die Zugriff auf große Informationsmengen haben müssen, der über die elektronischen Datennetze, aber auch im persönlichen Kontakt erfolgt, und zweitens für persönliche Low-Tech-Dienstleister (Restaurants, Bars, Fast-Food, Hotels, Bekleidungsgeschäfte, Frisörsalons, Fitnessstudios, Unterhaltungseinrichtungen aller Art), die sich rund um erstere herum ansiedeln.

Die unaufhaltsame Entwicklung der unterschiedlichen Arten von Dienstleistungen hat der Maßstab der Stadt geändert. Die Verwaltungs- und Dienstleistungszentren für die Regionen müssen heutzutage außergewöhnlich große Weite dienen. Einen Radius von 25 bis 100 km spielen für die spezialisierte Dienstleistungsfunktionen in den Großstädten keine Rolle mehr.

Was trotz aller Standortverlagerungen in der Stadt überraschend bei der Stadtentwicklung war, dass die Attraktivität der Innenstädte auch am Ende des 20.Jahrhunderts erhalten geblieben sind, obwohl eine ganze Reihe von Unternehmen in der Dienstleistung die Innenstadt schon längst verlassen hatten. Nach Hall und Pfeiffer (2000) nahm die Nachfrage nach Innenstadtraum, die von traditionell in Ballungsgebieten stattfindenden Aktivitäten ausging, sowohl in den globalen als auch in den größten sub-globalen Städten derart zu, dass Planer und Bauunternehmer dazu bewogen wurden, neue, zwar nicht zentral, aber dennoch innerhalb des Metropolenraums gelegene Standorte für größere Gewerbekonzentrationen zu erschließen. Zumindest vier Standorttypen lassen sich dabei unterscheiden:

*Neue kommerzielle Sub-Zentren, die sich manchmal von der Innenstadt aus auf saniertem Hafengelände oder Güterbahnhöfen ausbreiten (London, Amsterdam, New York, Toronto, Hongkong, Tokio, Osaka-Kobe),

*Großstädtische Sub-Zentren, die auf eine öffentliche Verkehrsanbindung mit den Vororten angewiesen sind und manchmal als „neue Innenstädte" dienen (Croydon, La Defense, Lyon-Part Dieu, Lille-Euralille, Newark Waterfront, Rosslyn, Ballston, Shinjuku, Shin-Osaka, Paulista),

*Edge Cities, spekulativ erschlossene Gebiete rund um Autobahnkreuze, die nicht vom öffentlichen Verkehr bedient werden (der New Jersey Zip Strip, Tysons Corner, Aurora zwischen Denver und Fort Worth, Mesa außerhalb von Phoenix, San Ramon-Dublin-Pleasanton in der San Francisco Bay Arena) (Dillon, Weiss und Hait 1989; Garreau 1992),

*Ein Spezialfall von Edge Cities, die um Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs herum entstanden sind, meist in sanierten Kerngebieten vormals selbstständiger Städte (der Fall der oben angesprochenen Kreisstädte), die in den Einflussreich einer Metropole geraten und in sie eingegliedert werden (Reading, Berkshire, Stamford, Connecticut, Omiya, Saitama, Kawasaki); manchmal sind sie auch an ganz neuen Standorten entstanden, entweder geplant (Cergy-Pontoise, St. Quentin-Yvelines, Massy, Lille Val d'Ascq, Ebbsflet) oder spontan (Walnut Creek, Shin-Yokohama). Sogar „vollmotorisierte" Städte haben den Versuch gestartet, urbane Bahnnetze zu errichten und die Gebiete oder Korridore um die neuen Bahnhöfe herum zu verdichten (Los Angeles).

Mit den neuen Verkehrstechnologien am Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die Verschiebung der Wohngebieten aus der Innenstadt in die Vororte beschleunigt. Obwohl die öffentliche Verkehrsmittel früher keine optimale Verbindung zwischen Wohnen und Arbeit, zwischen Innenstadt und Außenstadt, durchgesetzt hatte, waren die rasche Zunahme der Nutzung von Autos große Hilfe für die Standortverlagerung.

Drei Arten von Aktivitäten waren für diese Standortverlagerung besonders anfällig (Hall, 1995): Erstens das verarbeitende Gewerbe und die damit verbundene Lagerhaltung, für die die Vororte mit ihren großen verfügbaren Flächen, die sich für eine effiziente Fließfertigung auf einer Ebene eigneten, geradezu ideal waren. Hinzu kam, dass man sich dort in unmittelbarer Nähe der neuen Autobahnnetze, die in den 60er Jahren überall gebaut wurden, ansiedeln konnte und ein Potenzial an qualifizierten Arbeitskräften vorfand; denn diese waren ebenfalls in die Vororte übergesiedelt.

Zweitens ließen sich Forschung und Entwicklung und die damit verbundenen Hochtechnologiebranchen in Gegenden nieder, die ans ländliche Umfeld angrenzten und eine hohe Wohnqualität zu bieten hatten, etwa in Santa Clara und Orange County in Kalifornien, in Teilen von Connecticut und New Jersey, in Berkshire in England, in der Gegend um München oder der südlichen Kanawaga-Präfektur in Japan.

Drittens tendierten auch große, in der standardisierten elektronischen Datenverarbeitung tätige Unternehmen wie Versicherungen oder Kreditkartenfirmen dazu, an leicht erreichbare suburbane Knotenpunkte auszuweichen, wo die Büromieten niedriger sind und genügend Büroangestellte zur Verfügung stehen: Sie verlagerten ihren Standort nach Reading im Westen von London, nach Stamford in Connecticut oder Omiya und Kawasaki in der Nähe von Tokio.

In vielen Megastädten sind die Ausführungen der Stadtplanungen in den Stadtregionen wie Regionalparken, Grüngürtel, Grünkeilen, Erschließungen in den Achsenbereichen usw. für den Dezentralisierungsprozess besonders verantwortlich. Diese Planungsentscheidungen wirken unmittelbar auf das Erscheinungsbild und verstärken die Trend der Entwicklung am Stadtrand, wo auch die Autoabhängigkeit der Fall ist.

Die Zunahme von Wohn- und Arbeitsgebieten in den Großstädten ermöglicht gleichzeitig neue Perspektiven für die Stadtentwicklung. Das Wachstum der Wirtschaft und deren Einflüsse auf den Raum verursacht immer neue Bewertung der Stadtstruktur. Bei der Wiederbewertung der Stadtstruktur ist sehr wichtig, das Wachstum mit den benötigten städtebaulichen Mittel unter die Lupe zu nehmen.

2.4 Neue Raumentwicklungen (Leitbilder)

Nach dem Industriezeitalter haben die Städte mit unerwarteten Bevölkerungsdichte begegnet, die einen großen Strukturwandel in der Stadtgefüge verursacht. Im Prozess dieses Strukturwandels von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft droht unsere Städte, in einem anderen Entwicklungsform als erwartet zu erscheinen.

Diese neuen räumlichen Entwicklungsformen unserer Städte sind von vielen Faktoren beeinflusst worden. Besonders verändern sich unsere Städte Tag für Tag durch Ausweitung

der Stadt in ihr Umland und durch Veränderung städtischer Strukturen. Diese Veränderung städtischer Strukturen verursacht auch eine neue Definition des alltäglichen Lebensraumes. Weil die Suburbanisierung des Umlandes eine Verinselung einzelner Nutzungen (wie große Betriebe, die nur ihre eigene Privaträume brauchen) begünstigt, ist es immer schwer geworden, eine Integration für den Gesamtraum durchzuführen. Diese Monostrukturierung der Nutzungen zerstören die Lebensräume nicht nur in den Stadtregionen sondern auch in der Innenstadt.

Die veränderten Standortbedingungen, wie die Auflösung den sozialistischen Staaten, die Globalisierung der Wirtschaft und deren Ergebnisse in der Städte, die Anforderungen der Gesellschaft für die neue Transport- und Kommunikationstechnologien, beschleunigen die Veränderung städtischer Strukturen und verstärken den Druck auf die Neuentwicklungen in den Stadtregionen.

Natürlich ist das steigende Bevölkerungswachstum eine wichtige Ursache für den Druck auf die Flächen am Stadtrand. Aber das Flächenwachstum und damit verbundenen Umweltprobleme in den Städten und Stadtregionen kann man einfach nicht nur mit zunehmender Bevölkerungsgröße oder mit der Dichte erklären. Die allgemein akzeptierte Standardformel zur Flächenverbrauch lautet: Dichte in der Kernstadt vermeiden, Betriebe in der Stadtzentrum verlagern, neue umweltfreundliche Stadträume im Ballungsraum gestalten usw.. Dabei entspricht auch die Politik den Prioritäten. De facto wird aber das richtige Flächennutzungsprogramm nicht ausgedrückt. Und letztendlich durch Auswandern vieler Betriebe und Arbeitsplätze ins Umland, durch Streubesiedlung an der Peripherie, durch das Entstehen immer neuer nicht integrierter Märkte findet eine gigantische funktionale Segregation statt (Adrian, 1996). Und diese Segregation führt unsere Städte in eine Niemandsstadt.

Nach der Globalisierung der Wirtschaft kennt das Weltkapital weltweit keine Grenze. Die große Unternehmer haben für das Großkapital viele Beweglichkeit bekommen. Sie können alle Geld im Ausland investieren oder alles nur in einer Stadt fokussieren. Diese grenzlose Bewegung des Kapitals ermöglicht die Grossbetriebe alle Freiheiten. Sie ziehen einige Städte mit Infrastrukturvorteile vor und dann investieren das Geld einfach für z.B. Grundstücke. Und weil die Bodenpreise in der Stadt sehr hoch sind, ist es für die Betriebe nicht so produktiv, in der Stadt einen Grundstück zu kaufen. Es gibt in der Nähe dieser Grundstücke auch keine

Erweiterungsmöglichkeiten für die Betriebe. Also es bleibt nur wenige Wege für produktive Betriebe: Investition für die große und billige Grundstücke im Stadtumland!

Mit den Stadtentwicklungen im Ballungsraum stehen in den letzten Jahren die administrative Grenzen zwischen den Siedlungen im Mittelpunkt, besonders wo diese Stadtgrenzen aneinander stoßen. Die kleine Siedlungen, die vorher in der Nähe der Großstadt befinden, sind inzwischen die wichtige Bestandsteile der Metropolen geworden. Diese Lebensräume, die vorher außen der Stadt und jetzt in der Stadt sind, brauchen im Rahmen des Strukturwandels neue Ordnungsregeln, um mit der Kernstadt eine städtebauliche Einheit zu bilden. Im Hinblick auf diesen Strukturwandel spielen Dichte, Nutzungen und Ökologie weiterhin wichtige Rolle.

Alle wirtschaftliche, soziale, technologische und stadtstrukturelle Tendenzen, die auf das Stadtleben gewirkt haben und immer noch wirken, verursachten wichtige Veränderungen im Bereich "Stadtentwicklung". In den folgenden Kapiteln werden die wichtige Hinweise der Veränderungen in der Stadtentwicklung dargelegt.

2.4.1 Stadtstrukturen

Das Städtewachstum erreichte ihr größtes Tempo Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts. Diese Trend dauerte bis den Weltkriegen und verlangsamte sich zwischen den Weltkriegen. Ab Mitte der 50er Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts begann die Bevölkerungsgröße der Städte, wieder rasch zu wachsen. Aber in den letzten Jahren stagnierte und auch schrumpfte diese Zunahme der Bevölkerungszahl, da dieser Wachstumsprozess im Umland eingesetzt wurde.

Dieser Wachstumsprozess wurde von Häußermann und Siebel Ende des 20. Jahrhunderts als Begriff „Neue Urbanität" beschrieben. Mit dem gleichnamigen Buch suchten sie eine Antwort auf die Frage, ob es eine neue Entwicklungsform der Urbanität, die sowohl dem historischen Anspruch europäischer Urbanität als auch den heutigen gesellschaftlichen Bedingungen entsprechen, möglich ist oder nicht?

Nach Häußermann und Siebel (1987) war Stadtentwicklung seit Mitte des vorigen Jahrhunderts identisch mit Wachstum der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und in deren Folge

auch Wachstum der besiedelten Fläche. Urbanität als die besondere städtische Lebensform und Wachstum als das einheitliche Muster städtischer Entwicklung haben beide ihre objektive Basis verloren. Um die Probleme der Städte und der Menschen in den Städten lösen zu können, fordern Häußermann und Siebel ein grundlegend gewandeltes Bild von städtischen Leben.

In den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die Auseinandersetzung im Bereich "Urbanität" zwischen Innenstadt und Stadtumland intensiviert. Sieverts erwähnt diese Konkurrenz der Begriffen auch in seinem Buch "Zwischenstadt" (1997). Seiner Meinung nach bedeutet Urbanität als Gegenbegriff von Provinzialität, heute immer noch eine Atmosphäre der Weltläufigkeit, der Weltoffenheit und der Toleranz, der geistigen Beweglichkeit und Neugier.

Sieverts (1997) kritisiert seit einigen Jahrzehnten die künstliche Entwicklung der "Urbanität" durch enorm wachsende Bedeutung des Konsums. Dieser steigende Trend zwingt die Stadteinwohner eine Bevorzugung zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt.

Ob es künstlich oder natürlich ist, erreicht die Entwicklung der "Urbanität" im 21. Jahrhundert neue Dimensionen. Die Rolle der Innenstadt und Außenstadt ändert sich von zeit zu Zeit. Die Planungsinstrumente der Stadtentwicklung, die am Anfang des 19. Jahrhunderts gefunden wurden, und auch die stadtregionalen Konzepte des 20. Jahrhunderts genügen offensichtlich nicht für die Steuerung der europäischen Stadtentwicklung.

2.4.2 Verkehr

Verkehr ist auch ein starkes Hilfsmittel für den räumlichen Wandel der europäischen Stadt geworden. Die Verkehrsmittel, die viele Vorteile der Technologie benützt, unterstützt diesen Strukturwandel in den Städten. Zum Beispiel führen die Verkehrsspirale zu immer weiterwachsendem Autoverkehr. Dadurch entsteht natürlich weitere Verkehrsspirale. Auch durch Engpassbeseitigung werden die Netze immer wieder dem Verkehrsdruck angepasst.

Zusätzlich verursachen die jederzeit erlaubte Anlieferungen fast immer LKW-Verkehr in den Städten.

Wie Prof.Dr.H.Knoflacher (1996) mehrmals betonte, ist auch die hohe Geschwindigkeit ein Problem für die Stadt geworden. Mit zunehmender Geschwindigkeit, die technische Systeme ermöglichten, und deren individueller Nutzung vergrößerte sich die „Entropie" der Städte. Entropie bedeutet aber für einen Organismus den Zerfall von Strukturen. Die Städte „verfaulen" an den hohen Geschwindigkeiten, die Stadtränder zerfallen und fließen in die Umgebung, vergleichbar mit Zersetzungserscheinungen von Organismen. Die Abgase des Verkehrsystems dieser Städte und auch deren Abwässer vergiften das Umland. Die hohen Geschwindigkeiten haben auf diese Weise die alten, hochwertigen Siedlungsräume, in denen man Jahrhunderte, ja sogar Jahrtausende in Harmonie mit der Umgebung leben konnte, zerstört.

Verkehrsprobleme und die damit verbundenen Umweltprobleme in den Städten und Stadtregionen sind nicht auf das allgemein gestiegene Verkehrsaufkommen zurückzuführen, das ist eine späte, aber heute sichere Erkenntnis. Nicht die Zunahme der Wegehäufigkeit ist Ursache der verkehrbedingten Umweltbelastungen, sondern das Wachstum der Wegelängen, der Distanzen bei den Arbeits-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitwegen sowie die veränderte Verkehrsmittelnutzung. Diese Entwicklung hat strukturelle Gründe. Zunehmende Flächenansprüche für alle wesentlichen städtischen Nutzungsarten und die Verfügbarkeit privater Automobile sind wesentliche Ursachen der Ausdehnung der Städte ins Umland. Dieser Prozess der autogerechten, dispersen Suburbanisierung des Stadtumlandes hält noch immer an und vollzieht sich derzeit in dramatischer Weise mit allen negativen Auswirkungen wie Flächenverbrauch von Natur- oder Kulturlandschaft, Landschaftszerschneidung oder Verinselung von Landschaften, erhöhtem Energieverbrauch und zunehmenden Emissionen (Apel, Lehmbrock, Pharaoh, Thiemann-Linden, 1997).

Die Verkehrsvermeidung ist wichtiger Aspekt für die Planung der europäischen Städte. Besonders motorisierte Verkehr steht im Gegenteil einer nachhaltigen Entwicklung. Daher wird stärker diskutiert, ob und wie sich die aktuelle Planungspolitik der europäischen Städte die Verkehrsvermeidung und die ressourcenschonender Verkehrsverlagerung lässt.

2.4.3 Dichte

Die Landzerstörung kann man nur durch die optimale Ausnutzunge der Ressourcen verhindern. In dieser Hinsicht hat in den letzten Jahren "die Dichte" eine wichtige Rolle übernommen. Jahrelang wird eine hohe Dichte in den Städten gefordert, damit man Flächen sparen und unnötiger Flächenverbrauch vermeiden könne.

Nach Sieverts (1996) weiß man übrigens seit Anfang des 20. Jahrhunderts: Bauliche Verdichtungen lohnen sich nur bis zu einer moderaten Grenze, darüber hinaus tragen sie kaum noch zu Flächeneinsparungen bei und verschlechtern die Wohnverhältnisse. Für die optimale Nutzung der Dichte im Städtebau sollen auf diese unterschiedliche Formen der Dichte beachtet werden (Sieverts, 1996):

*bauliche Dichte (Masse des umbauten Raums pro Flächeneinheit),

*räumlich-visueller Dichte (Grad der erlebbaren baulich-räumlichen Geschlossenheit),

*soziale Dichte (Menge und Qualität der möglichen Sozialkontakte pro Siedlungseinheit).

Diese drei Dimensionen von Dichte korrelieren nur sehr bedingt miteinander: Bestimmte Formen hoher baulicher Verdichtung wirken der Häufigkeit und Qualität von Sozialkontakten eher entgegen, wie z.B. die Konzentration vieler Wohnungen an einem Hochhaustreppenhaus mit Lift. Aber selbst die Relation zwischen baulicher und räumlich-visueller Dichte ist wenig ausprägt: Niedrige Bauten erlauben geringere Abstände und damit intimere Raumbildungen. Das räumlich-gestalterische Geheimnis der zu Recht so beliebten mittelalterlichen Stadt liegt ja gerade darin, dass dem geschlossenen Raum der baulosen Strassen weite, gärtnerisch genutzte Innenbereiche gegenüberstanden, die sich erst später aufgefüllt haben: Die ursprüngliche Dichte der mittelalterlichen Stadt war recht moderat. Freilich kann zwischen räumlich-visueller und sozialer Dichte durchaus eine enge Beziehung herrschen, wenn die Häuser sich mit den "Augen" der Fenster und Eingänge auf den gemeinsamen Sozialraum der Strasse ausrichten: Die soziale Qualität hängt somit weniger von der absoluten Dichte als vielmehr von der räumlichen Anordnung ab (Sieverts, 1996).

Um den Landschaftsverbrauch am Stadtrand zu vermeiden, ist im Städtebau hohe Baudichte als eine Lösung empfohlen. Damit ist auch behauptet, dass durch bauliche Verdichtungen einige Flächen in der Stadt einsparen können. Aber es ist nur schlechte Wohnverhältnisse und Stadtteile ohne Qualität entstanden, weil die Baulandbedürfnisse für Arbeit, Verkehr und Gemeindebedarf in dieser Gebieten noch mehr als Wohnbauland ins Anspruch genommen worden sind.

Dichte und Vielfalt sollen zu höherer Lebensqualität in Stadtquartieren beitragen. Gleichzeitig ist es, eingebettet in Vorstellungen einer "nachhaltigen Entwicklung", auf eine auch im Weltmaßstab ökologisch verantwortliche Stadtentwicklung gerichtet, die den Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft gerecht wird, ohne ihre natürlichen Grundlagen zu zerstören; eine Anforderung, die städtebauliche Leitbilder der Vergangenheit noch nicht haben in sich aufnehmen müssen (Jessen, 1997).

2.4.4 Nutzungsstrukturen

Die Trennung der Funktionen , die im Charta von Athen eine wichtige Bedingung für die städtebauliche optimale Entwicklung dargelegt wurde, war vor kurzem eine wesentliche Leitlinie der Urbanität. Nach dem industriebasierenden Veränderung in den europäischen Städten berechtigten auch die Immissionen und Abfälle „das Prinzip der Funktionstrennung". Der wachsende motorisierte Verkehr verstärkte auch dieser Trend.

Die Distanzen zwischen den Nutzungen, wie Wohnen, Arbeiten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen haben in den letzten Jahren vielfältige Probleme hervorgerufen. Statt der traditionellen kompakten Stadt entstehen immer mehr zerstreute und entmischte Siedlungsstrukturen. Nicht nur die Neusiedlungen in den Stadtregionen sondern auch die städtische Funktionen aller Art entwickeln sich voneinander getrennt.

Die heutige dynamische arbeitsteilige Gesellschaft brauchen grösserflächige Einheiten für Güterproduktion, Handel, Dienstleitungen und Freizeitaktivitäten. Bei der Entwicklung der Nutzungen ist es sehr schwer, die städtische Funktionen zu planen, ohne eine nachhaltige und umweltverträgliche Stadtentwicklung zu widersprechen.

Der Normalfall wird heute, trotz des "Verschenkens" von Verdichtungsmöglichkeiten, das Nebeneinander verschiedener Nutzungen in unterschiedlichen Gebäuden an einer Strasse sein, oder auch im Quartier: Auf der Quartiersebene lassen sich auch größere Nutzungen mit höherem Verkehrsbedarf und gewissen Emissionen z.B. an Hauptverkehrstrassen so anordnen, dass ein ungestörtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten möglich ist (Sieverts, 1996).
Die Trennung der Funktionen verursachen allgemein zwei wichtige Probleme:

*Die Zerstörung der städtischen Gesamtstruktur durch den zunehmender motorisierten Individualverkehr und durch die stadtgestalterischen Defiziten in der Stadtstruktur,

*Die soziale Probleme durch Segregation und dadurch entstandene Distanz zwischen unterschiedlichen Sozialschichten.

Heute wird die Nutzungsmischung als eine Lösung gegen die unerwünschte Entwicklung der Entmischung dargestellt. Die Mischung der Nutzungen soll für die Bewohner von Städten mehr Erlebnisreichtum und bequemere Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Arbeitsplätzen ermöglichen. Mit der Nutzungsmischung wird die Verbesserung des Stadtlebens durch die Reduzierung Flächen- und Energieverbrauchs, die Minderung und Vermeidung von Verkehr, die Integration der unterschiedlichen Sozialgruppen und die Zunahme von städtebaulichen Qualitäten geplant.

Alle diese Trends handeln um eine räumliche Formänderung in europäischen Städten. Diese Veränderung der Stadt verursacht die Auflösung der traditionalen kompakten Stadt. Aber diese Euphorie entsteht nicht nur wegen einer einfachen Veränderung der gesamten Stadtstruktur sondern betont auch eine Wende von unserem alltäglichen Leben durch die "Raumentwicklung in den Stadtregionen".

3 THESEN: NEUE STADTSTRUKTUREN AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN

Es ist eine Tatsache, dass die Entwicklungen in den Innenstädten zurückgehen und die Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen weiter zunehmen. Dieser Fakt deutet darauf hin, dass das Flächenwachstum für die „westlich" orientierte Stadtentwicklungen in der Zukunft ein großes Problem bilden wird. Deshalb sollte man bei dieser Studie folgende Fragen beantworten:

Ist das enorme Flächenwachstum in der Peripherie der Stadt wirklich unerwartete/ überraschende Entwicklung? Welche Bedeutung haben realisierte Stadtpläne für die Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen? Ist es möglich oder nötig, das Flächenwachstum mit den aktuellen Stadtplänen zu verhindern oder zu stoppen? Zu diesen Hauptfragen werden folgende Thesen gebildet:

DER WANDEL AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN IST EIN ERGEBNIS DER JAHRELANG REALISIERTEN STADTPLANUNGEN UND STADTPOLITIK, DIE KEINE RÜCKSICHT AUF DIE STADTRESSOURCEN NEHMEN!
Diese Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen sind heute sogar von der Stadt fast unabhängige Lebensräume geworden. Sind sie auf dem Weg, ihre eigene Planungskultur durch die Hilfe der realisierten Stadtpläne zu gründen?
*Durch die von der Stadt unabhängige Lebensbedingungen und den Sehnsucht nach dem „Paradies" nämlich STADTUMLAND ohne Stadtstress erhöhen natürlich die Neigung zum Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen. Sind diese Bedürfnisse nicht ein Ergebnis der aktuellen Stadtplanungen?
*Mit dem Wandel am Stadtrand und in den Stadtregionen wurden für die Stadtbewohner neue Visionen eröffnet: Einerseits steht die Stadt mit allen positiven infrastrukturellen Möglichkeiten, wie Angebote im Bereich Kultur, Erziehung usw., andererseits gibt es das Land mit allen sowohl wirtschaftlichen als auch stadtstrukturellen Anziehungskräfte, wie billige Grundstücke im nicht verschmutzten Luft und Wasser. Stehen diese vorteilhafte Nutzungen unter den Aufgaben der aktuellen Stadtplanungen?

DER STADTRAND UND DIE STADREGIONEN SIND FÜR DIE AKTUELLE STADTPOLITIK EIN WICHTIGES HANDLUNGSFELD DER STADT, SOGAR DER

INNENSTADT GEWORDEN! Welche Rolle werden diese Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen bei der Entwicklung von neuen urbanen Strukturen in Stadtregionen spielen?

*Die Städte entwickeln sich von sich aus! Dieses schnelle Wachstum wird durch die aktuelle Tendenzen der Raumentwicklung verstärkt. Dieses Prinzip hat heute ganz andere Gestaltung wie: Die Städte wachsen heute doppelt mehr als gestern, da ihre Peripherie auch wächst.

*Die Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen sind starke Verbindungen zwischen Städte und Stadtumland geworden und durch diese Verbindungen entstanden weitere Anziehungskräfte für den Stadtrand und für die Stadtregionen. Da diese Wechselbeziehungen zwischen Stadt-Stadtrand und Stadtrand-Stadtregion so stark sind, wachsen die Entwicklungen außer „Innenstadt" in manchen Orten schneller als die Stadt, obwohl diese Entwicklung mit der Stadtplanung wiederspricht.

*Die unterschiedliche Funktionen am Stadtrand und in den Stadtregionen, wie Industriegebiete, Einkaufszentren, Neusiedlungen usw., fragmentieren auch die Gesamtstruktur der Beziehung zwischen Stadt und Land.

MIT DEN AKTUELLEN STADTPLÄNEN UND STÄDTEBAULICHEN INSTRUMENTEN IST ES NICHT MÖGLICH, MIT DEM ENORMEN FLÄCHENWACHSTUM UMZUGEHEN! Ist es möglich, das Flächenwachstum mit der aktuellen städtebaulichen Planungsmitteln zu verhindern?

*Auf einer Seite bauen wir die attraktive Neusiedlungen in der Nähe der Stadt unter dem Motto „schönes Leben im Land" und auf der anderen Seite verstärken wir die Nutzungen am Stadtrand wie „Shopping City", „Entertainment Center" usw.. Und alle diese Entwicklungen passieren mit der Unterstützung der Stadtplanungen. Diese Unterstützungen führen die Städte immer mehr zu einer Konkurrenzsituation zwischen Stadt und Stadtumland.

*Die Stadtstrukturen am Stadtrand und in den Stadtregionen, die wichtige Bausteine der Städtebau sind, bewirken unmittelbar das Flächenwachstum. Die durchgeführte Planungen helfen nicht nur diese Entwicklungen im Stadtumland, sondern verstärken sie sich auch dieses Flächenwachstum durch zahlreiche Investitionen am Stadtrand und in den Stadtregionen.

Im Endeffekt zeigt diese Studie ganz ausdrücklich, dass nicht nur die unaufhaltsame Entwicklungen in den Stadtregionen sondern auch die durchgeführten Stadtpläne zu diesem Flächenwachstum geführt haben. In der Fallstudie wird diese Realität aufgezeigt.

4 AUSWAHL UND UNTERSUCHUNGSANSATZ DER FALLSTUDIEN

4.1 Untersuchungsansatz

In den vorangegangenen Kapiteln wurden unterschiedliche Themen dargestellt, die diese empirische Arbeit dazu beitragen soll, um die räumlichen Entwicklungstendenzen am Stadtrand und in den Stadtregionen zu analysieren. Es wurde auf die Rahmenbedingungen besonders beachtet, die aktuellen Tendenzen der Raumentwicklungen in den Städten beeinflussen konnten. Auf der Grundlage der Rahmenbedingungen wurden die Thesen (Kapitel 3) gebildet, die mit Fallstudien auf eine empirische Basis gestellt werden sollen.

Sind die durchgeführten Planungstätigkeiten im Begriff, das Flächenwachstum und damit erhöhte Autoabhängigkeit einzudämmen? Zur Annäherung an diese Fragestellung wurde mit den Fallstudien (Kapitel 5) ähnliche Zeiträume ausgewählt, um im Sinne dieser Studie herauszufinden, welche reale Raumentwicklungen in beiden Hauptstädten verwirklicht wurden und ob diese räumlichen Entwicklungen in den Stadtregionen von Wien und Ankara ideal sind.

Eine Darstellung der Sachlage muss sorgfältig dargestellt werden, um die Entwicklungen von Zusammenhängen und Hintergründen analysieren zu können. Darum liegt erster Ansatzpunkt für die Empirie in der Aufarbeitung der Datengruppen zur Stadtentwicklung. Dazu zählen insbesondere die Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung (Kapitel 5.1) und der Stand der Raumordnung und Stadtpolitik (Kapitel 5.2) von Wien und Ankara.

In erster Linie wird die Forschung auf die Spurensuche nach der Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung von Wien und Ankara (Kapitel 5.1) intensiviert. Dabei werden die aktuelle Standpunkte der Bevölkerungsgröße, Wohnungs-, Haushalts- und Beschäftigungsentwicklung und sektoraler Strukturwandel in beiden Städten fokussiert, um sich die Fragestellung der Studie nähern zu können.

Im zweiten Schritt wird die Aufmerksamkeit auf den Stand der Raumordnung und Stadtpolitik (Kapitel 5.2) gerichtet, die entsprechend dem Kriterienkatalog entscheidende Ausgangspunkte für die aktuelle Situation der Raumentwicklung von Wien und Ankara

darstellen. Die Darstellung begründet sich dabei zum einen auf die Unterschiede und zum anderen auf die Ähnlichkeiten zwischen den Hauptstädten, bei denen die Forschungen der historischen Raumentwicklung, der historischen städtebaulichen Ideenentwicklung, der Stadtpläne und der aktuellen Stadtstruktur von Wien und Ankara zu berücksichtigen sind.

Die Flächennutzung wird sowohl in Österreich als auch in der Türkei mit Hilfe der Raumplanung reguliert. Aber die Ergebnisse der Stadtentwicklung wurden im Rahmen der durchgeführten Planungstätigkeiten doch nicht detailliert nachgeforscht. Untersuchungsgegenstand der Fallstudien sind die aktuellen Trends und Kräfte anhand dem vorbereiteten Kriterienkatalog (Abbildung 5) in beiden Städten, Wien und Ankara, die zur Einordnung der Stadtregionen in die Kernstadt notwendig sind. In den Fallstudien wurden womöglich diejenige Datengruppen berücksichtigt, die vergleichbar sind und bedeutsame Aspekte und Hinweise für die Argumentation der Arbeit liefern können.

4.2 Auswahl der Fallstudien

Die Hauptstädte Österreichs und der Türkei, Wien und Ankara, wurden in dieser Arbeit untersucht, um die Aussagen über die Thesen und Fragestellungen (Kapitel 3) abzuleiten. Die Untersuchung besteht darin, die Hintergründe der aktuellen Raumentwicklung in den Stadtregionen herauszufinden. Daher wurden besonders zwei Städte, Wien und Ankara, ausgewählt, um die aktuellen Raumentwicklungen miteinander vergleichen und auch kommentieren zu können, da beide Städte bezüglich ihrer Siedlungs- und Raumstruktur der Stadtregionen sowohl unterschiedliche als auch ähnliche Entwicklungscharakter haben.

Bei der Auswahl der Fallstudien stehen einerseits die unterschiedliche Vorgeschichte der stadtstrukturellen Entwicklung von Wien und Ankara, wobei die Wurzel der städtebaulichen Entwicklung von Wien mehr als 700 Jahren und von Ankara weniger als 100 Jahren zurückging und andererseits die ähnlichen durchgeführten Planungskriterien, die seit einem Jahrhundert im ganzen Europa realisiert werden, im Mittelpunkt. Mit der Auswahl wurde bezweckt, festzustellen, welche reale Raumentwicklungen die beide Städte erlebten und welche ideale räumliche Entwicklungen die heutige Stadt benötigt, um das Flächenwachstum und damit erhöhte Autoabhängigkeit einzudämmen.

4.3 Methodische Vorgehensweise

Die Vorgehensweise zur praxisorientierten Untersuchung beinhaltet die Durchführung von Fallstudien. Diese wurden mit dem Ziel möglichst breiten Perspektiven in beiden Städten zu einem ausgewählten Zeitraum, zwischen 1985 und 1997 in Ankara und zwischen 1988 und 1997 in Wien, durchgeführt. Dieses Vorgehen wurde gewählt, weil die benötigte Datengruppen nur in diesem Zeitraum zur Verfügung standen.

In den Fallstudien stellen sich die Verfügbarkeit von Daten und Informationen unterschiedlich dar. Obwohl nicht in jedem Bereich vergleichbare Daten vorliegen, wurde es immer versucht, in jeder Fallstudie die vergleichbare Datengruppen zu übereinstimmen. Der Inhalt der folgenden Forschung orientiert sich dabei an den drei Leitfragen, die zu Beginn der Bearbeitungszeit aufgestellt wurden.

Für den Vergleich von zwei Städten war es notwendig, eine große Zahl unterschiedlichster Schichten der Stadtentwicklung zusammenzubringen. Dabei wurde ein Kriterienkatalog (Abbildung 5) entworfen. Aufgrund dieses Kriterienkatalogs wurde alle mögliche Datengruppen und Informationen zusammengestellt. Der Zeitraum der Untersuchung wurde so ausgewählt, dass die zwei Städte, Wien und Ankara, eine vergleichbare Übersicht darstellen.

Zusätzlich zu den ausgewählten Zeiträume wurden auch verschiedene Vorgeschichte der Stadtentwicklungen in beiden Städten untersucht. Danach wurden viele Datengruppen mit Hilfe der „Geographische Informationssysteme“ im Hinblick auf die Raumentwicklung zur Verfügung gestellt. Die Untersuchungen beziehen sich auch weiterhin ausschließlich alle Datengruppen, die in beiden Städten vergleichbar sind.

Auch die Expertenwelt wurde in der Untersuchung eine wichtige Rolle gespielt. Sowohl in Wien als auch in Ankara wurden mehrere Gesprächsterminen vereinbart, um die Eindrücke und Erfahrungen der Fachleute aus der Stadtverwaltungen in die Darstellung der Fallstudien einfließen zu können. Insgesamt wurde versucht, hinsichtlich der erhaltenen und vergleichbaren Daten und Materialen ein möglichst umfassendes Bild der Fallstudien zu skizzieren.

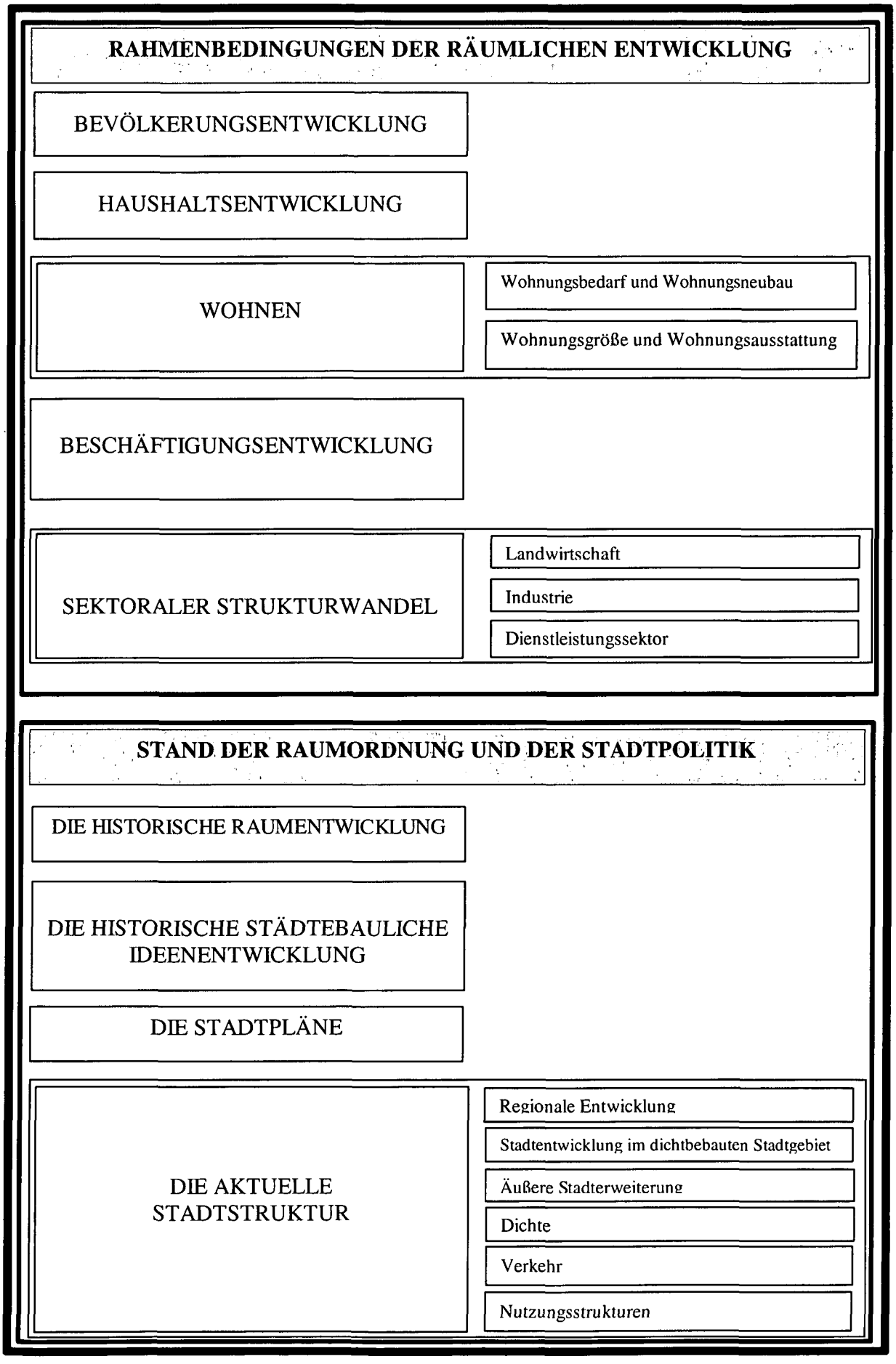


Abbildung 5. Kriterienkatalog

5 FALLSTUDIEN

Aufgrund des Flächenwachstums und der erhöhten Autoabhängigkeit in den letzten Jahren entstand an verschiedenen Stellen nach Bedürfnis, die aktuelle Raumentwicklung in den Stadtregionen empirisch analysieren zu lassen, um daraus Schlussfolgerungen für die Stadtentwicklung abzuleiten. Die empirische Untersuchungen für die vorliegende Arbeit knüpfen an diesen Zweck an und wurden dadurch empirische Arbeiten in den ausgewählten Städten, Wien und Ankara, durchgeführt. Die Aufmerksamkeit ist entsprechend der Intention der Studie jeweils auf die „Raumentwicklung in den Stadtregionen" gelegt.

Der Begriff „Stadtregion" wurde im Rahmen der Fallstudien sehr offen verwendet. Darüber hinaus war es notwendig, eine formale Definition zu treffen, um einen Bezugsraum für die Aufarbeitung der statistischen Datengruppen zu gewinnen. In diesem Fall wurde für eine Abgrenzung auf den Begriff „Urbanität" (Kapitel 2.1) zurückgegriffen und „Stadtregion" einer der drei Schichten, „Kernstadt, Stadtrand und Stadtregionen" einer Stadtentwicklung als Abgrenzung des Untersuchungsraumes gewählt. Bei den empirischen Arbeiten wurden zum Teil aber auch über diese angenommene Stadtteile hinausgegangen, da es in der Realität unmöglich ist, solche Grenzen der Stadtentwicklung trennscharf definieren zu können.

Mit den ausgewählten Städten werden unterschiedliche Datengruppen und Informationen einer Raumentwicklung in den Stadtregionen zusammengebracht. Dabei wurde auch festgestellt, dass die beide Städte ähnliche Entwicklungsphasen in unterschiedlichen Zeiträume erlebten. Um die Ursachen und Hintergründe der Raumentwicklung in den Stadtregionen darzustellen, wurden am Ende der Teilanalyse immer „Zwischenergebnisse und Ergebnisse" vorgelegt. Die Ergebnisse der Fallstudien folgen jeweils einem zweiteiligen Aufbau:

*Zunächst werden im ersten Teil der Fallstudie angesichts des vorbereiteten Kriterienkatalogs (Abbildung 5) die statistischen Datengruppen aufgearbeitet, wobei die wichtigsten demographische Entwicklungen mit ihren unmittelbaren städtebaulichen Auswirkungen zu erfassen sind.

*Im zweiten Teil der Fallstudie werden angesichts des vorbereiteten Kriterienkatalogs (Abbildung 5) die historische und auch aktuelle Raumentwicklungen der beiden Städte

thematisiert, da ein Blick auf die wichtigsten städtebaulichen Strukturdaten und die Wirksamkeit der städtebaulichen Pläne ebenso wichtig ist.

Die Methodik der Untersuchung ist im Kapitel 4 ausführlich dargestellt. Die quantitativen Methoden betreffen zum einen die Analyse der Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklungen von Wien und Ankara und zum anderen die Analyse des Stands der Raumordnung und Stadtpolitik in Wien und Ankara. Die qualitativen Methoden entstanden aus Expertengespräche besonders in den Stadtverwaltungen von Wien und Ankara.

In der Studie wurde vor allem versucht, die vergleichbare Datengruppen in beiden Städten zu bewerten. Es ist deutlich und klar, dass durch die unterschiedliche Verfügbarkeit des statistischen Materials manchmal die Auswertung der Fallstudien schwieriger wurde. Um diese Schwierigkeiten beseitigen zu können, wurde womöglich Interviews mit den für die Stadtplanung zuständigen Fachleute durchgeführt.

5.1 RAHMENBEDINGUNGEN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG VON WIEN UND ANKARA

Die Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Haushalte, der Arbeitsplätze und die Zu- oder Abnahme des Verkehrs in Wien und in Ankara stehen im Mittelpunkt der nachfolgenden Darstellung. Der Berichtszeitraum umfasst die Jahre 1988 bis 1997 in Wien und 1985 bis 1997 in Ankara. Um die Einordnung in längerfristige Trends zu ermöglichen, werden auch weitere Daten genannt, wobei auch die Analyse der zurückliegenden oder aktuellen Entwicklungstrends ausführlich interpretiert.

5.1.1 Allgemein

5.1.1.1 Wien/ Allgemein

Wien ist die Bundeshauptstadt und Bundesland zugleich. Die Stadt liegt im Osten des Bundesgebietes, umgeben vom Bundesland Niederösterreich, nur etwa sechzig Kilometer entfernt von den Grenzen zu Ungarn, Tschechien und zur Slowakei.

Die Stadt Wien wird landschaftlich durch ihre Lage an der Nahtstelle zwischen den Alpen, dem Marchfeld und der pannonischen Tiefebene sowie der sie durchquerenden Donau mit dem Donaukanal geprägt. Resultierend aus diesen naturräumlichen Vorgaben ergibt sich eine vielfältige topografisch gegliederte und abwechslungsreiche Stadtlandschaft mit einem relativ hohen Wald- und Grünflächenanteil und unterschiedlichsten Bebauungsformen (Wien: Stadterhaltung, Stadterneuerung, 1995).

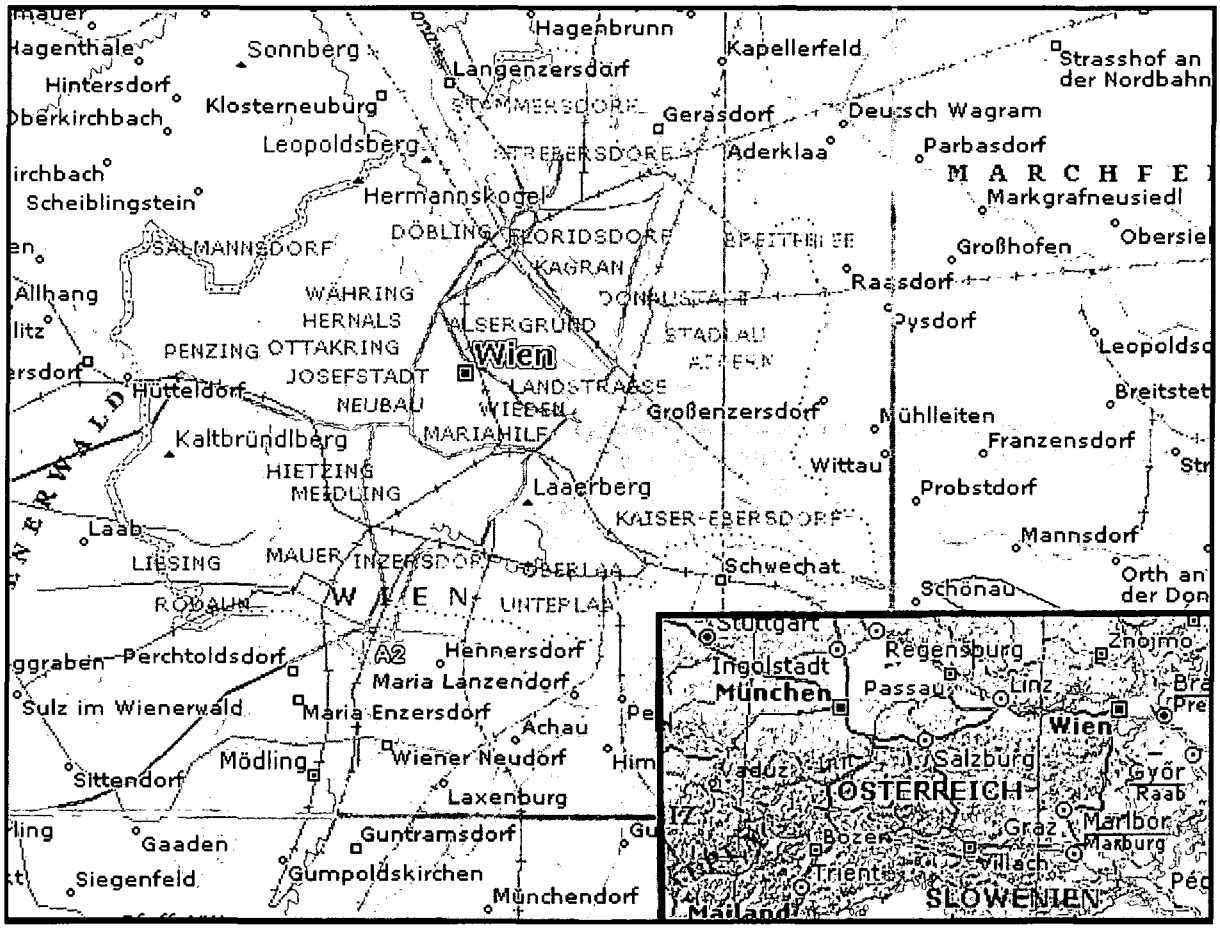


Abbildung 6. Wien-Standort

Quelle: Microsoft Encarta Weltatlas, 2001

Einer der Grundlagen für den Aufstieg Wiens zu einer der bedeutendsten europäischen Großstädte ist seine vorzügliche verkehrsgeographische Lage am Schnittpunkt der Verkehrslinien der Donau mit den Verbindungswegen von der Ostsee zum mediterranen Raum. Durch die Ostöffnung ist die Donaumetropole zu einem der wichtigsten europäischen Standorte geworden.

Wien ist mit seinem 1,6 Mio. Einwohnern die größte Stadt und mit 415 km² das kleinste Bundesland von Österreich. Die Stadt Wien hat insgesamt 23 Bezirke. Zwei Bezirke davon liegen auf der anderen Seite der Donau.

5.1.1.2 Ankara/ Allgemein

Ankara ist die Hauptstadt der Türkei und liegt im zentral Anatolien. Die Hauptstadt befindet sich in einem Schüssel gestaltetem Land. Wegen des Standorts übernahm Ankara in der Geschichte eine wichtige Rolle als eine interkontinentale Haltestelle zwischen Osten und Westen. Nach der Begründung der Republik im Jahr 1923 gewann Ankara mehr Bedeutung als die Regierungsstadt der Republik.

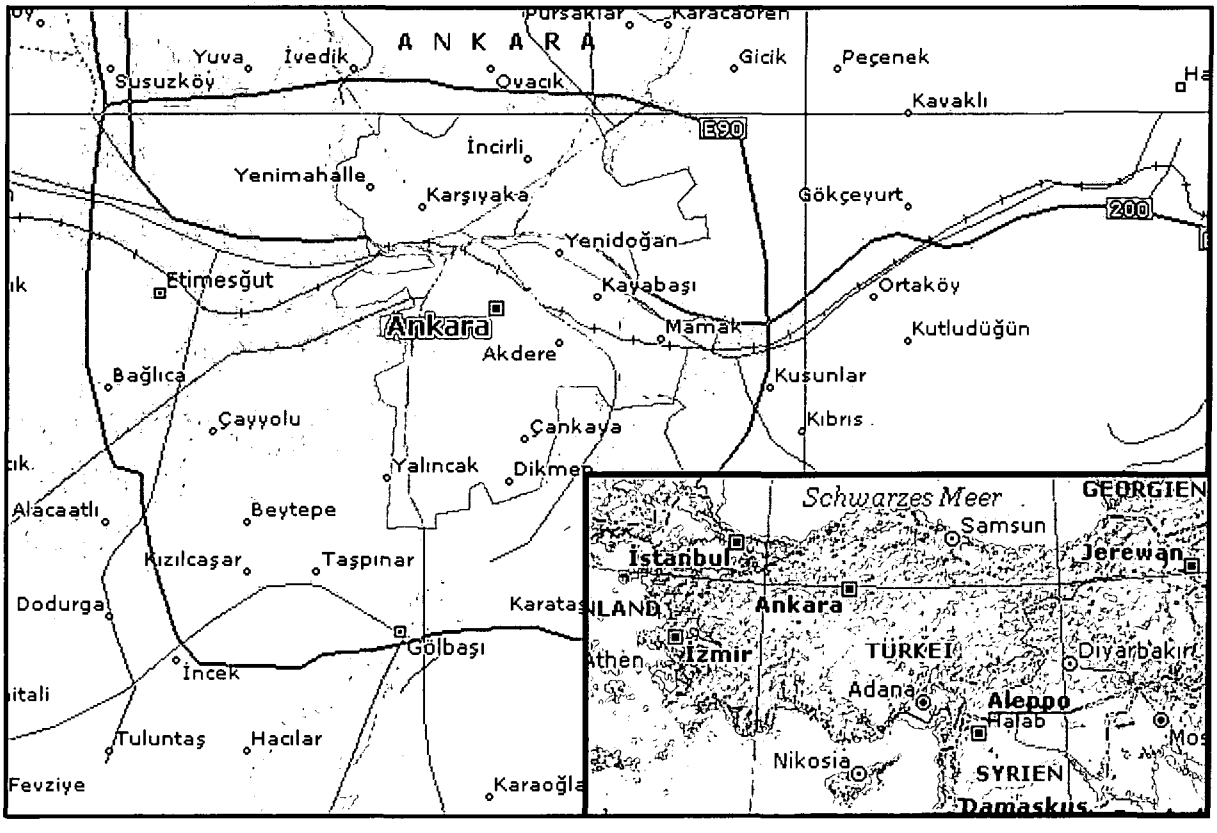


Abbildung 7. Ankara-Standort

Quelle: Microsoft Encarta Weltatlas, 2001

Gemäß 2000 Bevölkerungen Zensus Ergebnissen ist Ankara das zweitgrößte Provinz der Türkei durch Bevölkerung mit seinem 4 Mio. Einwohnern und das drittgrößte Stadt durch Land mit 25.706 km². Die Großstadtverwaltung Ankara hat 7 Stadtbezirke (Altindag,

Cankaya, Etimesgut, Gölbasi, Keciören, Mamak, Sincan und Yenimahalle). 87,9 % von der Bevölkerung lebt in städtischen Gebieten, während 12,1 % in ländlichen Gebieten lebt.

5.1.2 Bevölkerungsentwicklung

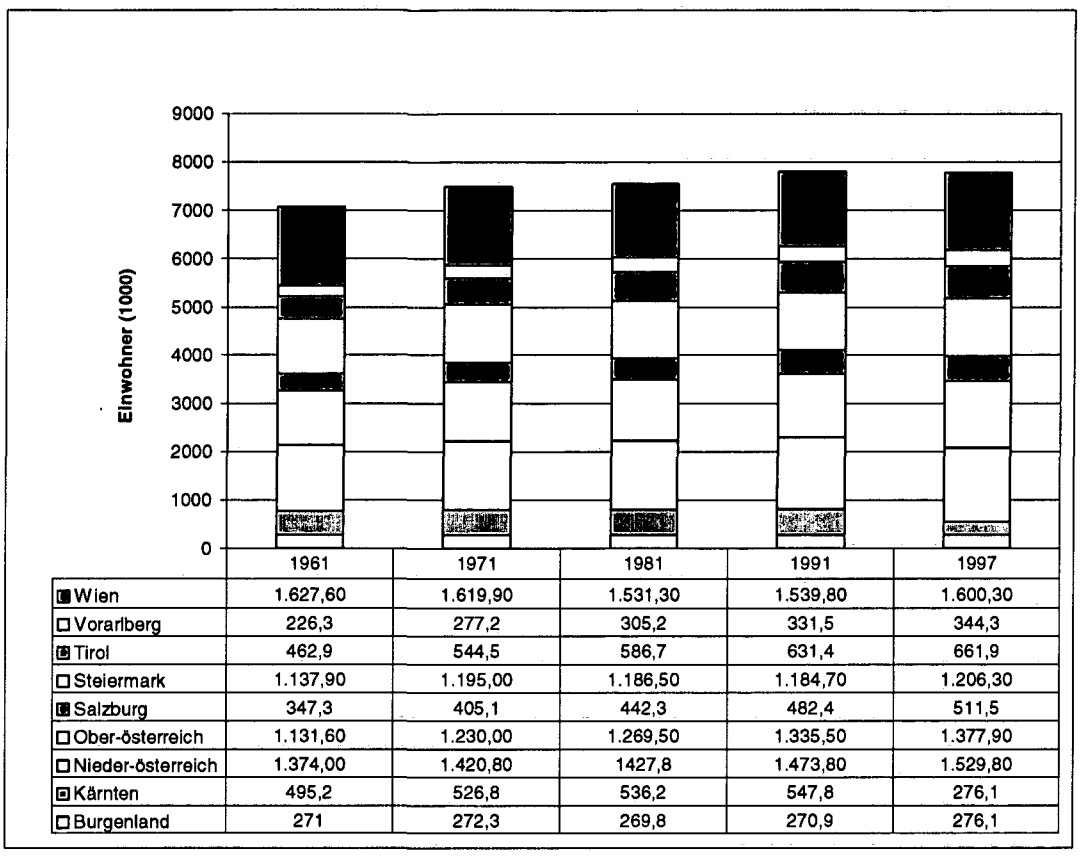
Die Änderung der Bevölkerungszahl spielt eine wichtige Rolle bei der Wohnentwicklung. Wenn die Bevölkerungszahl ändert, führt es unsere Städte zur Zu- oder Abnahme des Wohnungsbedarfs. Bei einer Zunahme kann die Nachfrage kurz- und langfristigen Gütern der privaten Haushalte erhöhen und dabei kann das Arbeitskräfteangebot und auch die Nachfrage vergrößern.

Da die wachsende Einwohnerzahl mehr Raum für Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit erfordert, werden in den nächsten Kapiteln die Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung in Wien und Ankara untersucht.

5.1.2.1 Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung in Wien

Wien und Niederösterreich hatten im Jahr 1527 ungefähr 500.000 Einwohner (Helczmanovszki, 1973). Im Jahr 1600 erreichte die Anzahl der Bevölkerungsgröße im selben Gebiet 580.000 Einwohner. Davon waren nach Angaben von Helczmanovszki (1973) 50.000 Wiener Einwohner. Diese Anzahl wuchs in Wien im Jahr 1754 um 125.000 Menschen und erreichte 175.000 Einwohner. Dabei war die Bevölkerungsgröße von Wien und Niederösterreich 922.000 Personen (Helczmanovszki, 1973).

Im Jahr 1961 wurden in Österreich über 7 Mio.(ca. 7.073.000) Einwohner gezählt. Nach 36 Jahren, im Jahr 1997, waren es über 8 Mio.(8.071.000) Einwohner. In der Zwischenzeit vollzog sich der Trend der Bevölkerungsentwicklung von Österreich in unterschiedlichen Phasen. Nach Angaben von ÖSTAT wuchs die Bevölkerung zwischen den Jahren 1960 und 1970 um 420.000 Personen, zwischen den Jahren 1970 und 1980 um 60.000 und zwischen den Jahren 1980 und 1990 um 250.000. Nach dem Jahr 1990 beschleunigte sich das Wachstum und erreichte im Jahr 1997 über 8,1 Mio. Menschen (Abbildung 8).



	1961	1971	1981	1991	1997
Wien	1.627,60	1.619,90	1.531,30	1.539,80	1.600,30
Vorarlberg	226,3	277,2	305,2	331,5	344,3
Tirol	462,9	544,5	586,7	631,4	661,9
Steiermark	1.137,90	1.195,00	1.186,50	1.184,70	1.206,30
Salzburg	347,3	405,1	442,3	482,4	511,5
Ober-österreich	1.131,60	1.230,00	1.269,50	1.335,50	1.377,90
Nieder-österreich	1.374,00	1.420,80	1427,8	1.473,80	1.529,80
Kärnten	495,2	526,8	536,2	547,8	276,1
Burgenland	271	272,3	269,8	270,9	276,1

Abbildung 8. Einwohner nach Bundesländern 1961-1997 (in 1.000)

Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 9, 1999

Als Hauptursache des starken Wachstums zwischen den Jahren 1960 und 1970 waren nach Angaben von ÖROK die hohen Geburtenziffern in der Zeit des Babybooms, die geringe Zahl von Sterbefällen und die Zuwanderung ausländischer Arbeitskräfte und ihrer Familienangehörigen ab 1965. Dagegen war die Hauptursache des Wachstums zwischen den Jahren 1980 und 1997 ein hoher und zunehmender Wanderungsüberschuss in Österreich.

Die Bevölkerungsänderung zwischen den Jahren 1961 und 1971 war in Wien ganz knapp. Die Bevölkerung Wiens hat zwischen 1971 und 1981 von 1,619 Mio. um rund 89.000 Einwohner oder 5,5 % auf 1,531 abgenommen. Diese Abnahme dauerte bis dem Jahr 1990. Dann erhöhte sich die Wohnbevölkerung aufgrund des positiven Wanderungssaldos um rund 61.000 Einwohner. Aber auch diese Entwicklung verursachte keine gewaltige Änderung der Einwohnerzahl in Wien.

Die langfristige Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Regionen steht im Mittelpunkt der zukünftigen Stadtentwicklung. ÖROK (1999) hat darauf reagiert und eine Analyse über

die Bevölkerungsvorausschätzung in der Wiener Stadtregion durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeit waren wie folgt:

*Wien wächst in den nächsten 25 Jahren (+4 %) im Gegensatz zu seinem Umland (+22 %) sehr langsam,

*Wiens Bevölkerung wird deutlich älter, was sich unter anderem auch auf die Zukunft der Arbeit auswirken wird,

*Wiens Zuzugsbezirke wenden der 22. Bezirk, aber auch die südlichen Randbereiche der Bezirke 10, 11 und 23, Wiens Abwanderungsbezirke die Bezirke 5, 15, 17 und 18 sein.

In Zukunft erwarten die Hauptstadt Wien und ihr Umland nach Angaben von ÖROK eine überwiegende Zunahme der Einwohnerzahl (etwa +200.000, +140.000 davon im Umland). Dabei spielt auch der gegenwärtige Trend der Abwanderung von Wien ins Umland eine wichtige Rolle (Tabelle 1).

Tabelle 1. Bevölkerungsentwicklung 1996 bis 2021 in der Wiener Stadtregion

Stadtregion	Einwohner zum Jahresende			Index: 1996 =100 %	
	1996	2011	2021	2011	2021
Wien	1.616.240	1.641.921	1.675.359	101,6	103,7
Wiener Umland(1)	599.270	683.258	736.088	114,0	122,8
Stadtregion Wien	2.215.510	2.325.197	2.411.447	105,0	108,0

(1) Wiener Umland: Wien und die politischen Bezirke Baden, Mödling, Bruck an der Leitha, Gänserdorf, Korneuburg, Tulln, Gerichtsbezirke Wolkersdorf und Neuengbach.
Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 9, 1999

Im dichtbebauten Gebiet von Wien hat die Bevölkerung nach dem Jahr 1990 durch die Abwanderung deutlich zugenommen. Durch die Wohnbautätigkeiten in den Neugebieten wie Simmering, Floridsdorf, Donaustadt sind in den dichtbebauten Stadtgebieten eine Abnahme der Einwohnerzahl zu betonen (Abbildung 9).

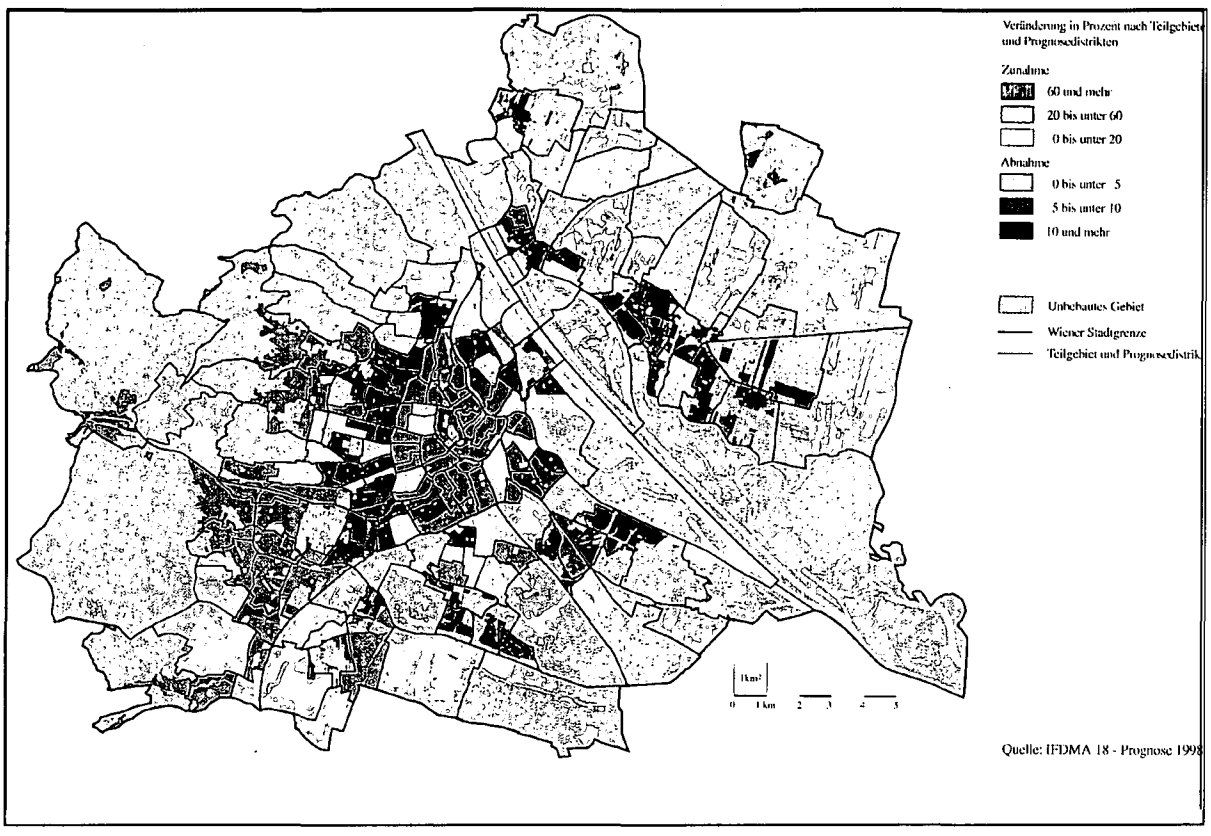


Abbildung 9. Vorausschätzung der Wohnbevölkerung in Wien 1996 bis 2011

Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 9, 1999

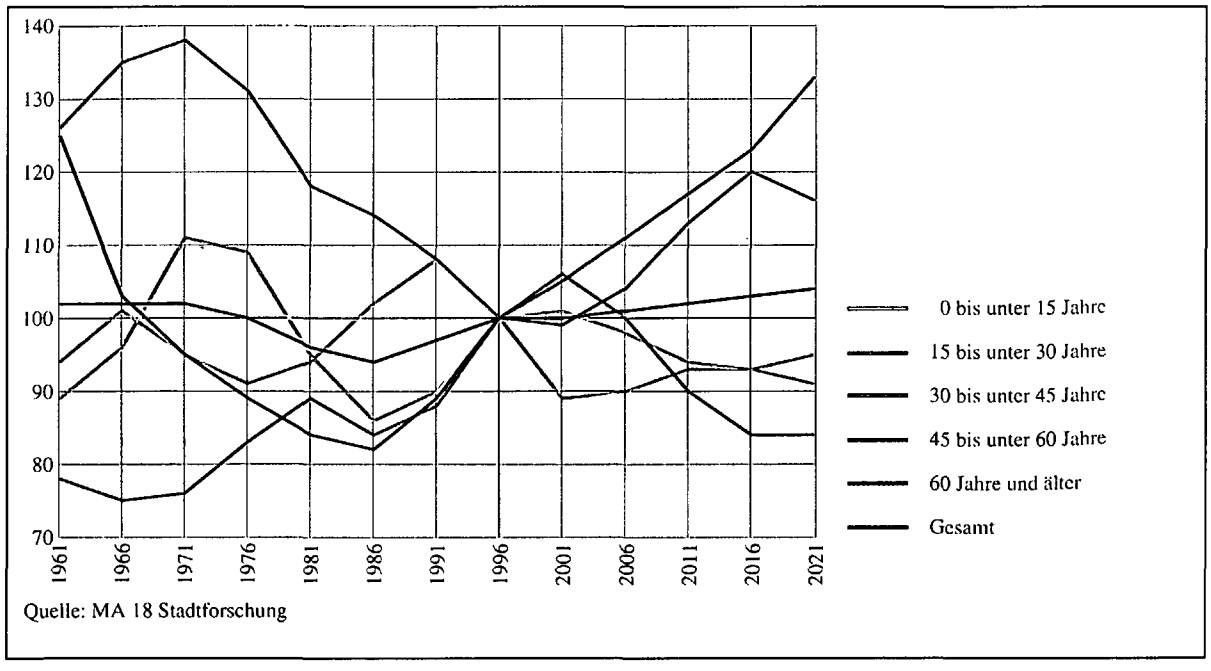


Abbildung 10. Veränderung der Zahl der Wohnbevölkerung nach ausgewählten Altersgruppen 1961 bis 2021 (Index: 1996=100)

Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) 9, 1999

Die Bevölkerungsvorausschätzung weist darauf hin, dass die Bevölkerung im Erwerbsalter sich bis zum Jahr 2021 um rund 40.000 (von 64,4 % bis 59,8 %) verringern wird. Aber diese Abnahme wird gleichzeitig zu den höheren Altersgruppen verschieben. Die Anzahl der jüngeren in Wien wohnenden Erwerbstätigen (15 bis 44 Jahre) wird um rund 90.000 abnehmen, die ältere Erwerbsbevölkerung (45 bis 59 Jahre) dagegen um etwa 50.000 zunehmen. Die Analyse zeigt auch, dass Wien in den nächsten Jahren auf eine Phase zunehmender Überalterung wartet. Die ältere Bevölkerung (60 Jahre und darüber) wird bis 2021 um gut ein Drittel (mehr als 100.000) zunehmen, der Altenanteil steigt von gegenwärtig 21 % auf 27 % an (Abbildung 10).

Obwohl die Bevölkerungszahl in Wien im Jahr 1997 zugenommen hat, zeigt der Trend der Bevölkerungsgröße in Wien eine abnehmende Linie. Die schwankende Linie betont, dass in Wien in den nächsten Jahren ein unerwartetes Bevölkerungswachstum keine Rede ist (Abbildung 11).

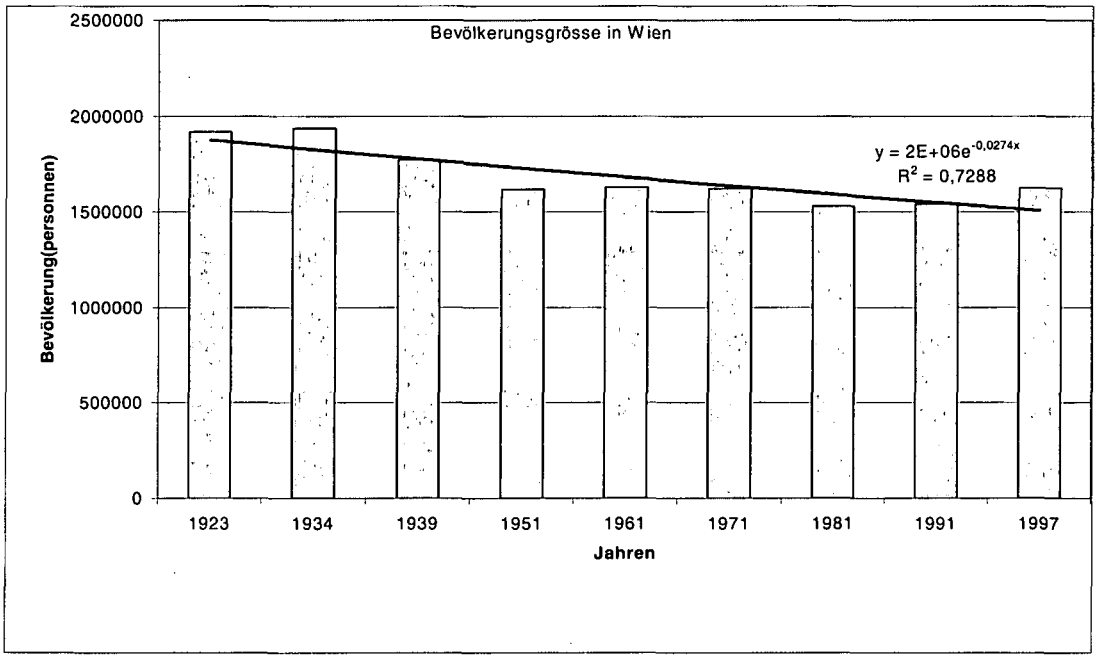


Abbildung 11. Der Trend des Bevölkerungswachstums in Wien

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), 1997

5.1.2.2 Entwicklung und räumliche Verteilung der Bevölkerung in Ankara

Die Einwohnerzahl von Ankara wurde besonders nach der Krönung als "Hauptstadt" sehr deutlich zugenommen. Um amtliche Dienste der Regierung aus der Hauptstadt ausführen zu können, wurden alle Dienstsektoren, besonders Verwaltungsgebäude, alle Ministerien usw., in Ankara versammelt.

Als in der Stadt Ankara im Jahr 1923 ca. 30.000 Einwohner lebte, erreichte diese Zahl nach fünf Jahren, im Jahr 1927, ungefähr 75.000 Einwohner. Nach siebzig Jahren, im Jahr 1997, war die Einwohnerzahl ca. 3.000.000 (Tabelle 2).

In der Tabelle 2 ist zwischen den Jahren 1927 und 1975 eine erkennbare Zunahme der Einwohnerzahl von Ankara zu verzeichnen. In diesem Zeitraum wurde die Anteil der Bevölkerungsgröße von Ankara deutlich zugenommen. Nach dem Jahr 1975 hatte Ankara einen Bruch in der Geschwindigkeit der Bevölkerungsentwicklung.

Tabelle 2. Bevölkerungsentwicklung Ankara-Türkei (1927-1997)

JAHREN	Bevölkerungs- Größe in der Türkei (x1000)	Bevölkerungs- Größe in Ankara	Anteil der Stadtbevölkerung in der Türkei (%)	Anteil von Ankara in der Stadtbevölkerung der Türkei(%)
1927	13648	74553	16,28	3,35
1935	16158	122720	16,84	4,51
1940	17821	157242	18,05	4,89
1945	18790	226712	18,44	6,54
1950	20947	228536	18,73	5,82
1955	24065	451241	22,54	6,66
1960	27755	650067	25,94	7,67
1965	31391	905660	29,76	8,73
1970	35605	1236152	35,74	9,37
1975	40347	1701004	41,41	10,40
1980	44736	1877755	45,44	9,80
1985	51421	2235035	50,33	8,46
1990	56969	2583963	59,09	8,13
1997	62948	2984099		

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara (ABB), 1995

Tabelle 2 zeigt, dass das Bevölkerungswachstum in Ankara zwischen den Jahren 1927 und 1975 ständig und entschlossen zugenommen wurde. Aber nach dem Jahr 1980 wurde der Zuwachs abgebrochen. Die Einwohnerzahl von Ankara wurde zwischen den Jahren 1927 und 1975 sein Anteil in der Gesamtbevölkerung der Türkei von 0,5 % bis 4,2 %, sein Anteil in der Stadtbevölkerung der Türkei von 3,3 bis 10 % gestiegen.

Die Entwicklung der Bevölkerungsgröße bestätigte, dass Ankara als neue Hauptstadt ein halbes Jahrhundert eine wichtige Anziehungskraft für die Türkei war und dann aber diese Kraft verloren hat. Bis Ende 1970 dauerten nicht nur die Abwanderung der Arbeitskräfte aus aller städtischen und ländlichen Gebieten der Türkei sondern auch die Abwanderung deren Familienangehörigen.

Nach dem Jahr 1975 wurde die Anzahl der Abwanderung wieder abgenommen, da die Arbeitskräfte, die Ankara als Arbeitsplatz ausgewählt haben, die Arbeitsplätze in Ankara nur für begrenzte Periode (2-3 monatelang) besetzen konnten. Mit der Abnahme der Abwanderung wurde die Geschwindigkeit des Bevölkerungswachstums in Ankara gewaltig gesunken. Aber statt dieser Entwicklung wächst Ankara unaufhaltsam. Die folgende Abbildung 12 zeigt der wachsende Trend der Bevölkerungsgröße.

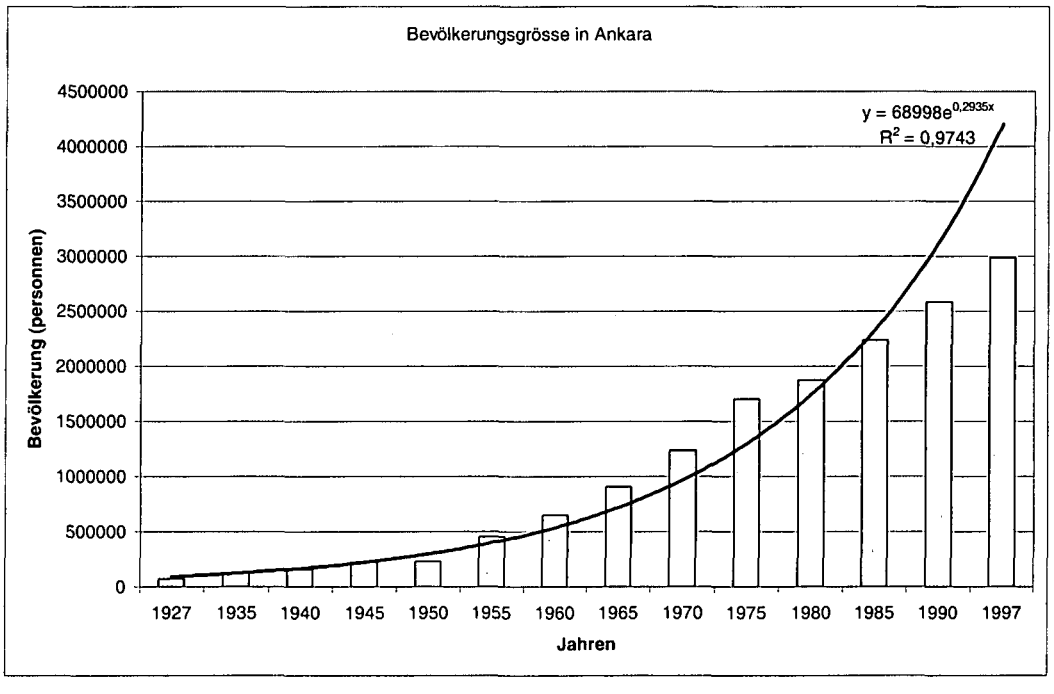


Abbildung 12. Der Trend des Bevölkerungswachstums in Ankara

Quelle: Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE), 1997

5.1.2.3 Zwischenergebnis

Im Mittelpunkt dieser Untersuchung stehen Wien, mit seiner uralten Vorgeschichte mehr als 700 Jahren, und Ankara, eine Stadt mit Vorgeschichte weniger als 100 Jahren. Die beide Hauptstädte werden im Hinblick auf ihren unterschiedlichen Vorgeschichten im Bereich „Einwohnerzahl" beobachtet, damit die Unterschiede zwischen des Bevölkerungswachstum in beiden Städten vorgelegt werden können.

Einerseits hat Wien seit langem keine radikale Veränderung bei der Bevölkerungsgröße erlebt. Andererseits wächst die Bevölkerungsgröße von Ankara von Zeit zu Zeit immer mehr (Abbildung 13). Diese unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen sind einer der unterschiedlichen Wirkungen auf die Raumentwicklungen in den Stadtregionen.

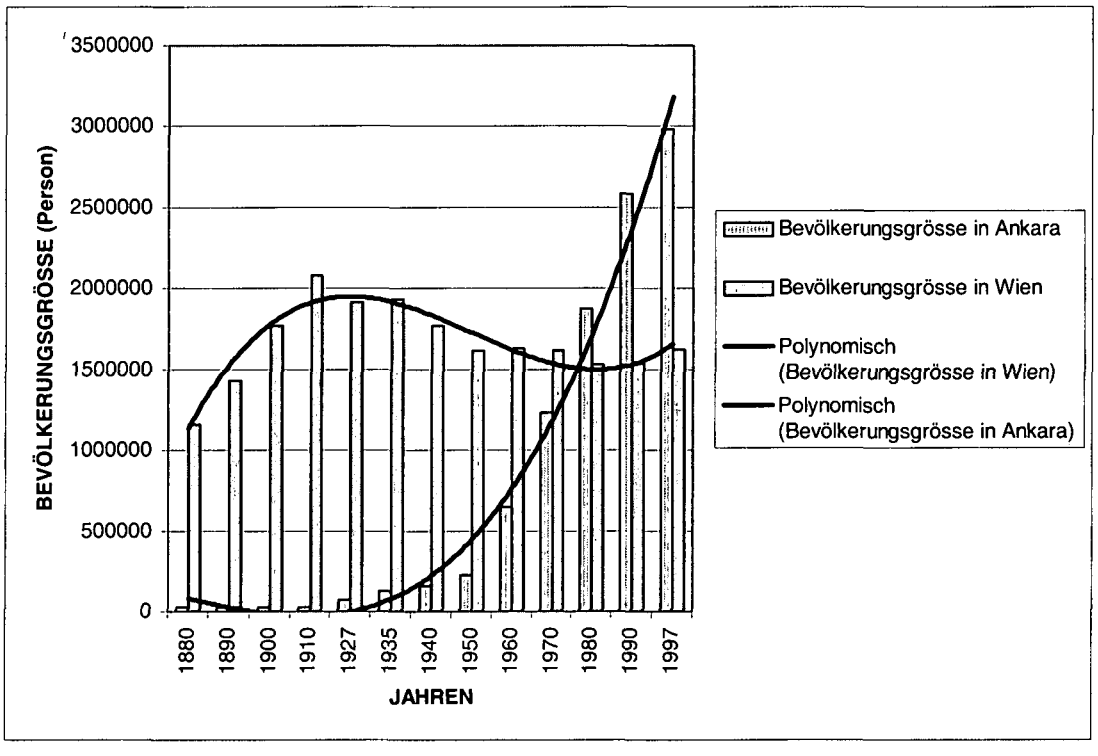


Abbildung 13. Vergleich der Bevölkerungsgröße zwischen Wien und Ankara

Quelle: Helczmanovszki (1973), Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT) und Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE)

Die Abbildung 13 deutet darauf hin, dass die Bevölkerungsgröße von Ankara in den letzten 75 Jahren immer mehr zugenommen wurde. Dagegen blieb die Anzahl der Einwohner von Wien schwankend linear. Der Vergleich in der Abbildung 13 ist ein deutlicher Beweis dafür,

dass beide Städte, Wien und Ankara, grundsätzlich vollkommen andere Stadtentwicklungspolitik fortsetzen sollen, da die Entwicklung der Bevölkerungsgröße in beiden Städten ganz unterschiedlich ist.

5.1.3 Haushalte und Wohnen

Die Änderung der Bevölkerung wirkt auf die Entwicklung der Haushalte. Die Zunahme der Bevölkerung führt die Haushalte zu einer Zunahme. Darüber hinaus wächst auch die für Wohnzwecke benützten Fläche. Der Zusammenhang zwischen Haushaltswachstum und die Zunahme der Wohnungen ist nicht immer linear. Es ist klar, dass die Zahl der Wohnungen aufgrund unterschiedlicher Trends schneller als die der Haushalte und die Zahl der Haushalte schneller als die der Bevölkerung wächst.

In der nächsten Kapitel wird die Entwicklungen der Haushalte und der Wohnungen in Wien und Ankara berücksichtigen, um herauszufinden, welche Wirkungen diese Veränderungen in Wien und Ankara verursachen.

5.1.3.1 Haushalte

5.1.3.1.1 Haushaltsentwicklung in Wien

Immer mehr Verkleinerung der Haushaltsgröße in Europa hängt nicht nur mit dem Anstieg der Scheidungen sondern auch mit den Menschen zusammen, die eigenständige Lebensphase und Lebensform akzeptieren wollen. Auch der österreichische Trend folgt diese Richtung und geht eindeutig zu mehr Singles und zu kleineren Mehrpersonenhaushalten.

Im Jahr 1961 gab es in Österreich 2,3 Mio. Haushalte. Die Anzahl der Haushalte wurde im Jahr 1991 bis 3,0 Mio. gestiegen. Dieser Trend erreichte im Jahr 1997 3,2 Mio. Haushalte (Tabelle 3). Dieser Zuwachs ist nach Angaben von ÖSTAT höher als das Bevölkerungswachstum (14 %).

Tabelle 3. Haushaltsentwicklung in Österreich, 1961-1997

	1961	1971	1981	1991	1997
Haushalte	2.312.582	2.575.367	2.755.926	3.013.006	3.210.972
Einpersonenhaushalte	459.654	658.759	765.203	893.529	965.829
Mehrpersonenhaushalte	1.852.928	1.916.608	1.990.723	2.119.477	2.245.143
Personen pro Haushalt	3,0	2,9	2,7	2,5	2,5

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT): Volkszählungen 1961, 1971, 1981, 1991 und 1997

Nach der Berücksichtigung der Haushaltsgrößen in Wien (Tabelle 4), stellt man gleich fest, dass die Anzahl der Haushalte ca. 61.700 erhöht hat. STEP 94 hat die Anzahl der Haushalte zwischen 1987 und 1992 als ca. 50.000 erwartet und dafür hat ungefähr ein Nettozugang von 16.500 Wohnungen (36.000 Neubauwohnungen, 19.500 Wohnungsabgänge) berechnet.

Tabelle 4. Haushaltsgrößen in Wien 1971-1991

	HAUSHALTE		
HAUSHALTE MIT...	1971	1981	1991
1 PERSONEN	34,8	38,8	41,2
2 PERSONEN	33,6	31,3	31,2
3 PERSONEN	17,7	16,3	15,0
4 PERSONEN UND MEHR	13,9	13,6	12,6
INSGESAMT	100,0	100,0	100,0
PERSONEN JE HAUSHALT	2,18	2,10	2,03

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT): Volkszählung 1971, 1981 und 1991

Nicht nur singlelebende junge Menschen sondern auch immer mehr geschiedene Ehepaaren verstärken der Trend zu Single-Haushalten und Eineltern-Familien (Tabelle 5). Wegen aller Trends des Rückgangs der Haushaltsgröße ist zwischen den Jahren 1971 und 1991 die Haushaltsgröße von 2,18 (Personen je Haushalt) zu nur 2,03 (Personen je Haushalt) gesunken. Dabei soll man auch die Ausländern und Ausländerrinnen berücksichtigen, die wegen finanzieller Schwierigkeiten immer mehr vorziehen, zusammenzuwohnen.

Tabelle 5. Haushalts- und Familientyp, Bauperiode/ Wien, 2001 (in 1.000)

Haushalts-, Familientyp	WOHNUNGEN Insgesamt	Bauperiode						
		Vor 1919	1919 bis 1944	1945 bis 1960	1961 bis 1970	1971 bis 1980	1981 bis 1990	1991 und später
FAMILIENHAUSHALTE (A+B)	435,1	141,0	44,5	43,2	60,9	57,3	39,5	48,7
A. Einfamilienhaushalte	431,6	140,0	44,1	42,5	60,2	56,9	39,5	48,4
A.1.Ehepaar ohne Kind (-er)	197,4	58,9	20,8	22,1	40,2	27,8	14,0	13,6
A.2.Ehepaar mit Kind (-ern)	170,0	61,7	14,4	12,0	13,0	22,2	19,0	27,6
A.3.Vater mit Kind (-ern)	10,3	4,3	1,0	1,0	0,9	1,8	0,4	0,9
A.4.Mutter mit Kind (-ern)	53,9	15,1	8,0	7,4	6,1	5,1	6,0	6,2
B. Zwei- oder Mehrfamilienhaushalte	3,5	1,0	0,4	0,7	0,7	0,4	-	0,3
NICHTFAMILIEN-HAUSHALTE(C+D)	364,9	127,9	41,4	53,7	49,1	29,7	27,5	35,5
C. Einpersonenhaushalte	348,9	120,2	40,0	51,6	47,3	29,0	26,6	34,2
C.1.Männlich	149,4	54,8	18,3	19,7	18,7	13,6	10,5	13,8
C.2.Weiblich	199,5	65,4	21,7	31,9	28,6	15,4	16,1	20,4
D. Mehrpersonenhaushalte	16,0	7,7	1,4	2,1	1,9	0,7	0,9	1,3
ZUSAMMEN(A+B+C+D)	800,0	268,9	85,9	97,0	110,1	87,0	67,0	84,2

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2001

Nach Angaben von ÖROK (1999) dürfte die Zahl der Haushalte in Österreich bis zum Jahr 2021 auf rund 3,8 Mio. steigen, wobei die Zahl der Einpersonenhaushalte rascher zunehmen wird als die der Mehrpersonenhaushalte. Diese Zunahme der kleinen Mehrpersonenhaushalte mit zwei und drei Personen und die Abnahme der großen Mehrpersonenhaushalte mit mehr als vier Personen und Haushalte mit komplexen Familienstrukturen zeigt die Richtung einer deutlichen Strukturänderung bei den Mehrpersonenhaushalten.

5.1.3.1.2 Haushaltsentwicklung in Ankara

In der Türkei hängt die Veränderung der Haushaltsgröße von den Regionen ab. In den ländlichen Gebieten der Türkei nimmt die Anzahl der Haushalte von Zeit zu Zeit zu, da die Arbeitskräfte als Beschleunigungskraft für die Entwicklung des Gebiets betrachtet werden. In

den Städten der Türkei steigen die Anzahl der Haushalte nicht so rasch wie in den ländlichen Gebieten.

Die Tabelle 6 zeigt, dass die Haushaltsgröße in Ankara zwischen den Jahren 1980 und 2000 mehr als 4,5 Personen waren. Die Anzahl der Haushaltsgröße von Ankara wurde im Jahr 2000 bis 3,82 abgenommen. Ein wichtiger Grund dafür ist die Zunahme (25 %) der Anzahl des Haushalts in Ankara zwischen den Jahren 1990 und 2000.

Tabelle 6. Haushaltsgrößen in Ankara

	Bevölkerungs-Größe (insgesamt)	Haushalts-Bevölkerung (insgesamt)	Anzahl des Haushalts (insgesamt)	durchschnittliche Haushaltsgröße	
				im Hinblick auf Bevölkerungsgröße	im Hinblick auf Haushaltsbevölkerung
1955	1.120.864		171.227	5,55	
1960	1.321.380		239.209	5,52	
1965	1.644.302		298.855	5,50	
1970	2.041.658		381.496	5,35	
1975	2.585.293		484.036	5,34	
1980	2.854.689	2.782.640	574.123	4,97	4,85
1985	3.306.327	3.157.965	683.837	4,83	4,62
1990	3.236.626	3.067.112	724.778	4,47	4,73
2000	4.007.860	3.887.844	1.018.371	3,94	3,82

Quelle: Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE), 2000

Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE) weist darauf hin, dass die Abnahme der Haushaltsgröße auch mit der Zunahme der Anzahl von Studenten und Studentinnen linear blieb. Nach der Eröffnung privater Universitäten in Ankara wurden die Wohnungen weniger als drei Personen zugenommen. Mit dieser Entwicklung wurde die Anzahl der Haushalte deutlich verändert.

Nach Angaben vom staatlichen Statistikamt/ Türkei (DIE) war auch die gewaltig wachsenden Neubauaktivitäten in den letzten Jahren in der Nähe der Stadt ein Faktor für die Abnahme der Haushaltsgröße. Wegen der günstigen Wohnungspreisen bevorzugen immer mehr Personen alleine zu wohnen, obwohl die Entfernung zwischen Wohnen und Arbeiten sehr weit sind.

5.1.3.1.3 Zwischenergebnis

Der Anstieg der Scheidungen und die Bevorzugung des Alleinlebens sind nicht die Gründe dafür, dass die Haushaltsgrößen in vielen europäischen Städten sinken. Wie in Wien leben die Menschen in Europa länger als Entwicklungsländer. Diese Tatsache erhöht sich die Länge der Phase des Alleinlebens nach dem Auszug der Kinder oder dem Verlust des Ehepartners.

Nicht nur die lange Lebensphase und die Bevorzugung des Alleinlebens sondern auch die wirtschaftliche Bedingungen zwischen Wien und Ankara verstärken die Unterschiede zwischen den Haushaltsgrößen.

Die Abbildung 14 deutet darauf hin, dass die Maße der Haushaltsstrukturen in Wien und Ankara unterschiedlich waren. Die Haushaltsgröße in Wien war ca. 2 Personen pro Haushalt, wobei in Ankara ca. 4 pro Haushalt war. Die Haushaltentwicklung in Wien blieb aber schwankend linear. Dagegen war in Ankara eine Abnahme erkennbar. Trotzdem blieb die Haushaltsgröße in Ankara zweimal größer als in Wien.

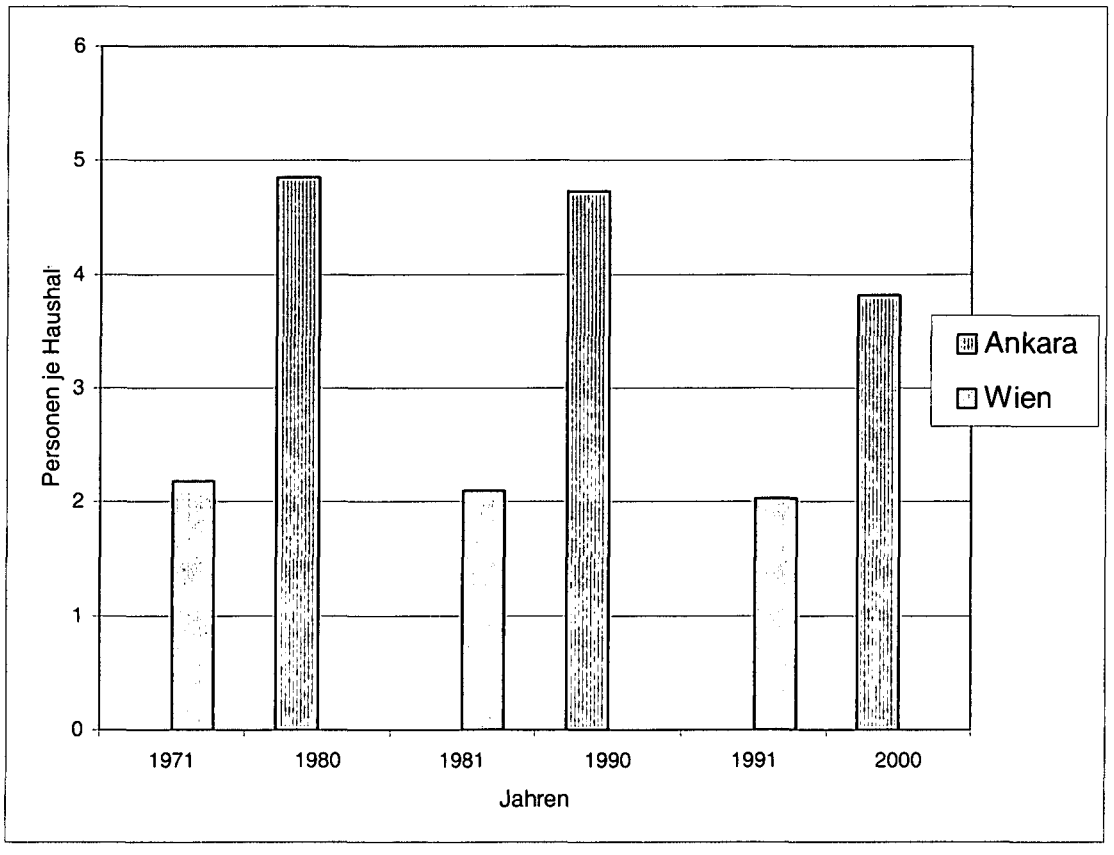


Abbildung 14. Haushaltsvergleich zwischen Wien und Ankara

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT) und Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE)

5.1.3.2 Wohnen

5.1.3.2.1 Wohnungsbedarf und Wohnungsneubau in Wien

Zwischen den Jahren 1960 und 1970 wurden in Österreich rund 50.000 Wohnungen fertiggestellt. Und die Anzahl wurde zwischen den Jahren 1970 und 1980 mit 60.000 Wohnungen einen Spitzenwert erreicht. Obwohl die Wohnungen für die Haushalte und Familien für die verbesserte Grundversorgung diente, wurden mehrere von dieser neugebauten Wohnungen wegen Abgang der Wohnungen durch Abriss, Umwidmung und Zusammenlegungen verwendet (Tabelle 7).

Tabelle 7. Bestand an Wohnungen und jährlicher Neubau 1961-1991

	1961	1971	1981	1991
Wohnungen (in 1.000)	2.250	2.666	3.052	3.393
mit Wohnbevölkerung abs. (in 1.000)	2.153	2.431	2.631	2.968
in % aller Wohnungen	95,7	91,2	88,2	87,5
Wohnungen ohne Wohnbevölkerung (in 1.000)	97	235	361	425
HH pro 1.000 bewohnte Wohnungen	1.071	1.043	1.027	1.015
Wohnungsneubau (HWZ; in 1.000)		555	671	528
Wohnungsneubau (Wohnbaustatistik; in 1.000)		467	510	408

Quelle: Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): Haushaltsentwicklung und Wohnungsbedarf in Österreich 1996 bis 2021, 1998

Die Neubauleistung zwischen den Jahren 1980 und 1990 erreichte in Österreich mit rund 40.000 Wohnungen eine deutliche Abnahme. Diese Abnahme machte die Wohnungsknappheit nach dem Jahr 1990 breit, da die Einwohner- und die Haushaltszahl ab Mitte 1985 wieder anstieg. Nach Angaben von ÖROK reagierte die Wohnungswirtschaft auf die Veränderungen zwischen den Jahren 1980 und 1990 erst mit einer gewissen Zeitverzögerung, dann aber sehr dynamisch. Innerhalb von nur drei Jahren stieg die Zahl der

Bewilligungen zum Bau neuer Wohnungen um 50 % (1991-1994) und innerhalb von fünf Jahre erhöhte sich die Wohnbauleistung von 40.000 (1991) auf 58.000 (1996).

Die Entwicklung der Wohnungen in Wien entsteht aus zwei Ebenen: die Wohnmischgebieten im dichtbebauten Stadtgebiet und die Wohnungen mit Garten in der Peripherie der Stadt. Die Abbildung 15 zeigt, dass die Wohnungen mit Garten im Norden und im Westen des Stadtrands von Wien entlang der topgraphischen Grenzen entwickelten. Dagegen entwickelten die Wohnmischgebieten und Wohnungen mit Garten im Süden der Stadt und auf der anderen Seite der Donau willkürlich. In diesen Stadtbereichen gab es keine ordentliche Raumentwicklung der Wohngebieten.

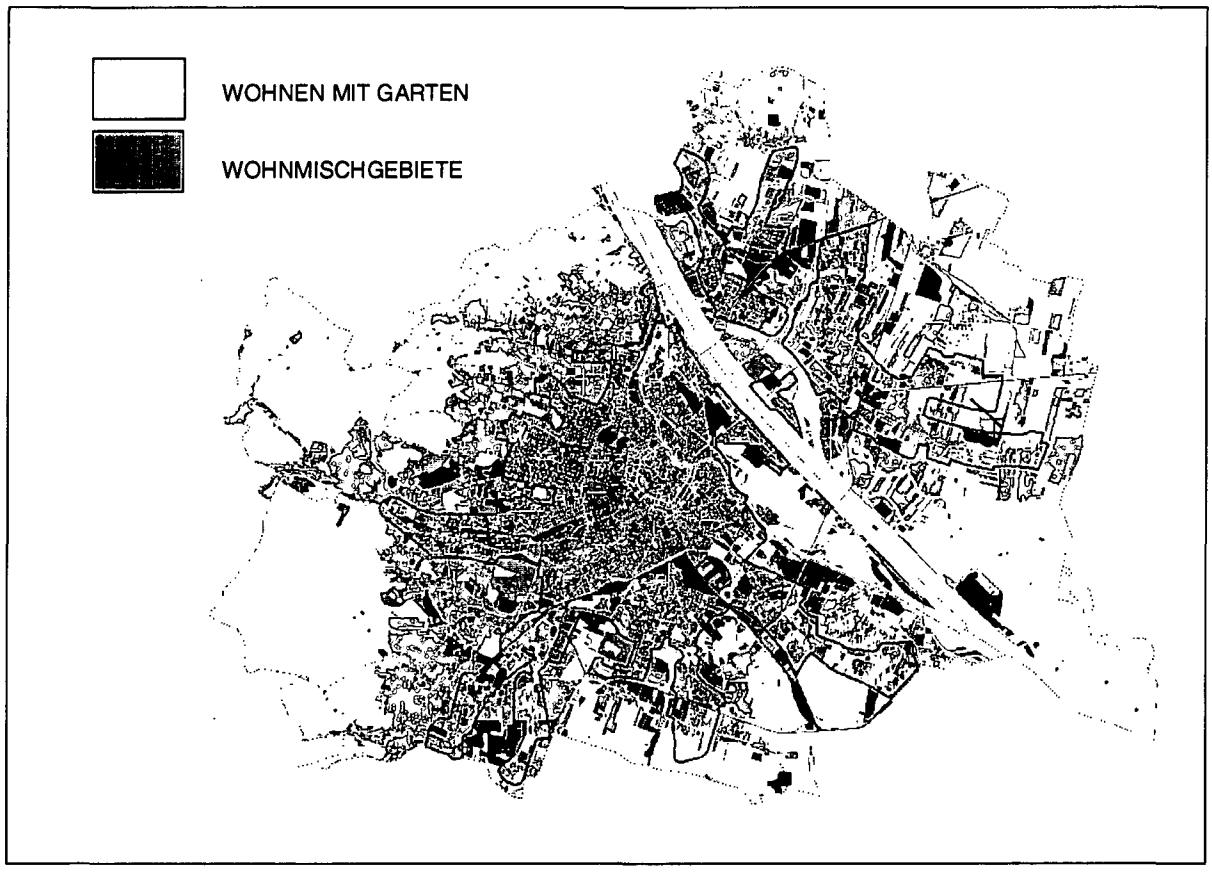


Abbildung 15. Die Verteilung der Wohnungen in Wien

Quelle: Österreichisches Institut für Raumordnung (ÖIR) im Auftrag von „Stadt Wien", 1997

In der Tabelle 8 ist die Zunahme der bewilligten Wohnungen in Wien zwischen den Jahren 1988 und 1992 erkennbar. Diese deutliche Zunahme der bewilligten Wohnungen wurde im Jahr 1994 eine Höhe von 11.181 erreicht. Aber im Jahr 1997 dauerte diese Zunahme der bewilligten Wohnungen nicht und erreichte nur 7.384.

Tabelle 8. Wohnbautätigkeit/ Bewilligte Wohnungen (Österreich)

	1988	1992	1994	1997
Burgenland	1.429	1.518	1.724	1.663
Kärnten	2.057	3.081	3.716	4.235
Niederösterreich	6.714	10.011	12.052	10.950
Oberösterreich	6.644	10.182	11.490	10.929
Salzburg	2.543	3.322	4.616	3.785
Steiermark	5.086	9.250	7.164	8.445
Tirol	4.756	4.808	5.773	7.065
Vorarlberg	2.085	2.697	3.268	2.469
Wien	4.897	6.977	11.181	7.384
ÖSTERREICH	36.211	51.846	60.984	56.925

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 1997

Die fertiggestellten Wohnungen waren zwischen den Jahren 1988, 1992 und 1994 ganz stabil. Die Zunahme entstand nur aus 300-400 Wohnungen. Aber diese leichte Zunahme wurde zwischen den Jahren 1994 und 1997 seine höchste Werte von 2.400 Wohnungen erreicht (Tabelle 9).

Tabelle 9. Wohnbautätigkeit/Fertiggestellte Wohnungen (Österreich)

	1988	1992	1994	1997
Burgenland	1.332	1.212	1.555	1.635
Kärnten	2.788	2.354	3.250	4.059
Niederösterreich	7.799	7.422	9.398	10.188
Oberösterreich	6.535	7.914	9.493	11.002
Salzburg	2.569	2.880	3.565	4.417
Steiermark	5.818	5.465	6.919	7.419
Tirol	3.794	4.472	4.899	6.392
Vorarlberg	2.054	2.259	2.529	3.278
Wien	6.537	6.911	7.243	9.639
ÖSTERREICH	39.226	40.889	48.851	58.029

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 1997

Die Tabelle 10 weist darauf hin, dass alle Bundesländer außer Wien den stärksten Wohnungszugang verzeichneten. Der Wohnungsbestand ist außer Wien in alle Bundesländer erheblich (über 10 %) gewachsen. Nur in Wien ist der Wohnungsbestand nur um 5,1 % gestiegen. Obwohl Wien mit dieser Anzahl (5,1 %) unter dem österreichischen Durchschnitt steht, behält Wien 23,8 % des Wohnungsbestandes von Österreich.

Tabelle 10. Fortgeschriebener Wohnungsbestand nach Bundesländern Ende 2000

Bundesland	Wohnungs-Bestand 15.5.1991	Zugang Wohnbaustatistik			Zwischensumme	Abgang durch Abbrüche	Fortgeschriebener Wohnungsbe	Veränderung 1999-2000	Veränderung 1991-2000
		1991-1996	1997	1998-2000					
Burgenland	110.920	8.628	1.635	4.913	126.096	3.700	122.396	1,1	10,3
Kärnten	223.267	18.160	4.059	11.246	256.732	8.600	248.132	1,2	11,1
Niederösterreich	648.471	53.149	10.188	30.917	742.725	27.000	715.725	1,0	10,4
Oberösterreich	513.150	51.764	11.002	28.410	604.326	20.500	583.826	0,9	13,8
Salzburg	200.860	21.441	4.417	9.706	236.424	9.900	226.524	0,9	12,8
Steiermark	469.527	38.882	7.419	25.075	540.903	17.800	523.103	1,2	11,4
Tirol	249.774	29.369	6.392	19.242	304.777	10.500	294.277	1,8	17,8
Vorarlberg	124.211	15.162	3.278	7.233	149.884	3.700	146.184	1,4	17,7
Wien	853.091	48.343	9.639	33.954	945.027	48.300	896.727	0,8	5,1
ÖSTERREICH	3.393.271	284.898	58.029	170.696	3.906.894	150.000	3.756.894	1,0	10,7

Quelle. Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2000

5.1.3.2.2 Wohnungsbedarf und Wohnungsneubau in Ankara

In den ersten Jahren von Republik hat Ankara als ein Reizzentrum überragende Anteil der Bevölkerungswachstum Türkei bekommen. Diese Bevölkerungsbewegung in der Richtung Ankara verursachte rasche Wohnungsnot in Ankara. Wegen dieser Wohnungsnot hat die Regierung schnell reagiert und alle Unternehmer erlaubt, für Wohnungszwecke benötigte Grundstücke womöglich zu beschaffen.

Mit der raschen Entwicklung im Wohnungsgeschäft in Ankara wurde die Siedlungen mit unterschiedlichen Ausgangspunkten entwickelt (Abbildung 10):

*"Bau-Verkauf " mit der Genehmigung: Mit der Begründung von Hypothekenbank im Jahr 1926 wurden viele Unternehmer von der Regierung unterstützt und Kredit bekommen, um in

der Neubauphase von Ankara teilzunehmen. Die Aufgabe der Unternehmer war, die Wohnungen mit dem Kredit bauen und dann mit der Verkauf der Wohnungen, die Kredite zurückzuzahlen. In den ersten schwierigen Jahren von Republik war diese Methode erfolgreich, um die Wohnungsprobleme in Ankara zu verringern.

*Mehrgeschossige Wohnungsproduktion ohne Genehmigung: Mit der Beschleunigung der Zunahme der Einwohnerzahl in Ankara wurden alle Grundstückbesitzer, die auf ihrem großen Grundstück nur ein Haus hatten, ihr Haus abgebaut, um ein mehrgeschossiges Gebäude errichten zu lassen. Damit wurde die Baudichte im Stadtzentrum sehr rasch intensiviert.

*Genossenschaften (auf privaten und öffentlichen Grundstücke): Erstes Beispiel in Ankara ist "Bahcelievler". Für den Grundstück dieser Genossenschaft zeichnete Prof. Jansen ein detaillierter Entwurf. Da die Regierung die Bedürfnisse der Einwohner von Ankara im Bereich "Wohnungen" nicht erfüllen konnte, hat die Genossenschaften erlaubt, selbst in die Hand zu nehmen, ihre eigene Wohnungen zu bauen. Diese Phase verursachte auch heute stark zersiedelte Siedlungsentwicklungen in Ankara.

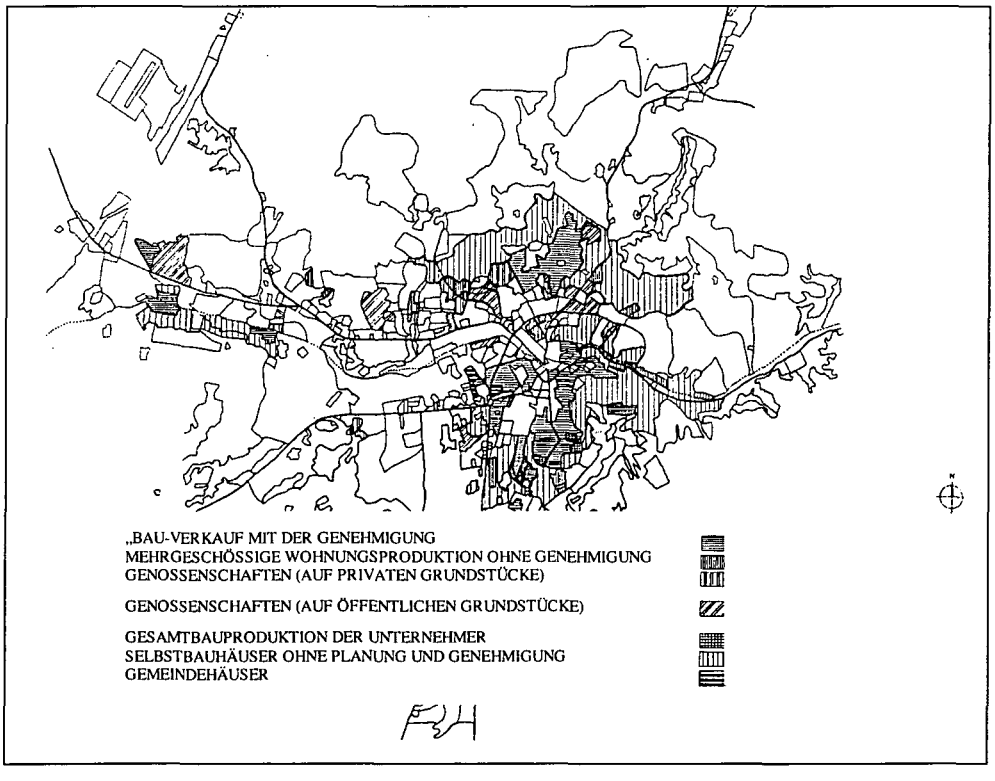


Abbildung 16. Wohnungen in Ankara im Hinblick auf die Ausführungsphasen

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, von 1985 bis 2015

*Gesamtbauproduktion der Unternehmer: Die Unternehmer behaupteten, dass sie die Probleme von Ankara im Bereich "Wohnungen" mit ihrer finanziellen Gelegenheiten lösen zu können, wenn die Staat die Gesamtbauproduktion erlaubt. Damit hatten viele Unternehmer die Genehmigung für die Gesamtbauprojekte bekommen.

*Selbstbauhäuser ohne Planung und Genehmigung (Gecekondu): Die Menschen, die nicht gut situiert sind, versuchen heute noch die Staatsgrundstücke zu besetzen und auf dieser Grundstücke ihre eigene Häuser zu bauen.

*Gemeindehäuser: Die Staat versuchte für alle Beamten, in Ankara eine Wohnung zu bauen, damit sie während der Dienstzeit günstigere Wohngelegenheit bekommen.

Mit der Begründung der Republik wurde in Ankara viele Bauaktivitäten im Bereich „Wohnungen" angefangen. Mit schnell durchgeführten Baupolitik wurde die Anzahl der Gebäude von 5.795 im Jahr 1929 Gebäude bis 384.489 Gebäude im Jahr 2000 gestiegen (Tabelle 11). Diese Zunahme deutet auf die rasche Stadtentwicklung in Ankara in weniger als ein Jahrhundert.

Tabelle 11. Die Anzahl der Gebäude im Hinblick auf die Nutzungszwecke und Fertigungsjahr/ Ankara

JAHREN	Anzahl der Gebäude		Wohnungen		Wohnungen (größtenteils)	
	Ankara	TÜRKEI	Ankara	TÜRKEI	Ankara	TÜRKEI
1929	5.795	171.643	3.742	118.203	127	14.401
1930-1939	2.843	102.187	2.082	76.971	203	10.437
1940-1949	10.262	205.538	8.673	154.989	455	21.729
1950-1959	21.463	425.558	16.707	320.277	985	42.680
1960-1969	52.975	799.175	43.329	505.305	3.120	79.536
1970-1979	109.384	1.568.037	93.112	1.159.578	8.631	154.873
1980-1989	85.006	2.134.106	74.630	1.806.458	6.514	242.989
1990-2000	63.905	2.361.542	69.547	1.757.572	5.780	277.033
SUMME	384.489	7.836.675	303.493	5.872.808	27.360	863.005

Quelle: Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE), 2000

Die Tabelle 11 zeigt, dass die Fertigung der Gebäude zwischen den Jahren 1970 und 1979 die Höhepunkt erreichte. Besonders hatten bei dieser Entwicklung die Wohnungen große Anteil. Dabei spielte die Freigabe der Baugenehmigungen im Stadtumland nach dem Jahr 1970 eine wichtige Rolle. Nach dem Jahr 1980 wurde die Neubauaktivitäten deutlich zurückgegangen.

5.1.3.2.3 Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung in Wien

Die wachsenden finanziellen Möglichkeiten durch steigende Realeinkommen und Vermögenstransfers (z.B. Erbschaft) führen die Menschen zur Nutzung der hochwertigen Wohnungen und auch Häuser, die mehr Flächen, schöne Garten, eigene geschlossene Parklätze usw. haben. Bei dieser Nachfrage besetzen die gutverdiente Menschen, manchmal auch zwei Wohnungen, da sie selbst die neue Wohnung ohne Zeitgrenze einrichten wollen.

Erhöhte Wohnflächenansprüche sind auch eine weitere Anforderung der gutverdiente Ausländern und Ausländerrinnen geworden, die mehr Flächen zum Familienwohnen brauchen, da sie mehrere Familienmitglieder haben.

Tabelle 12. Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung 1971-1991

	1971	1981	1991	1997
mit Bad (Duschnische) und Zentralheizung in %	14,7	44,3	69,7	80,6
mit Bad (Duschnische) in %	38,2	32,8	18,6	12,8
WC und Wasser innerhalb der Wohnung in %	16,8	8,7	4,8	1,7
Nur Wasser innerhalb der Wohnung in %	14,4	8,9	4,5	4,9
Ohne WC und Wasser innerhalb der Wohnung in %	15,8	5,2	2,3	
Wohnfläche pro Wohnung in m^2	69,3	77,4	85,2	88,8
Wohnfläche pro Person in m^2	23,1	28,0	33,0	

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT): Häuser- und Wohnungszählungen 1971, 1981, 1991 und 1997

Die Neubautätigkeiten in Österreich führen zu einer Qualitätsverbesserung im Wohnungsbestand. Nach Angaben von ÖSTAT hat die durchschnittliche Wohnfläche pro Wohnung hat zwischen 1971 und 1997 von 70 m² auf fast 89 m² vergrößert, die Wohnfläche pro Person von 23 m² auf 33 m² (Tabelle 12).

Die Tabelle 13 zeigt, dass nach dem Jahr 1991 keine Wohnung ohne Bad und WC hergestellt wurde. Der Sunstandard ohne Wasser oder ohne WC in der Wohnung ist beinahe verschwunden. Nach Angaben von ÖSTAT verfügen mehr als drei Viertel aller bestehenden Wohnungen über ein Bad und eine automatische Heizung.

Tabelle 13. Bauperiode und Ausstattungskategorie/ Wien, 2001 (in 1.000)

AUSSTATTUNGS-KATEGORIE	WOHNUNGEN Insgesamt	Bauperiode						
		Vor 1919	1919 bis 1944	1945 bis 1960	1961 bis 1970	1971 bis 1980	1981 bis 1990	1991 und später
Wohnungen mit Bad, WC und Zentralheizung	677,3	173,6	73,5	86,1	106,9	86,6	66,7	84,0
Wohnungen mit Bad, WC und Einzelofenheizung	38,9	20,8	5,8	8,6	3,2	-	0,2	0,2
Mit WC und Wasserentnahme	10,6	4,1	4,8	1,7	-	-	-	-
Nur Wasser und keine Installation	73,2	70,4	1,8	0,6	-	0,4	-	-
ZUSAMMEN	800,0	268,9	85,9	97,0	110,1	87,0	67,0	84,2

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2001

In den letzten Jahren ist in Wien erkennbar, dass die bevorzugte Nutzfläche in den Wohnungen gestiegen ist. Die Tabelle 14 deutet auf diese Trend hin und zeigt, dass nicht nur die Anzahl der Wohnungen in durchschnittlicher Größe wie z.B. mit 45-60 m² Nutzfläche sondern auch die Luxuswohnungen mit großer als 150 m² Nutzfläche zugenommen wurden. Auch die Wohnungen mit 90-110 m² Nutzfläche werden nach dem Jahr 1991 sehr oft bevorzugt (Tabelle 14).

Tabelle 14. Bauperiode und Nutzfläche/Wien, 2001 (in 1.000)

NUTZFLÄCHE in m²	WOHNUNGEN Insgesamt	Bauperiode						
		Vor 1919	1919 bis 1944	1945 bis 1960	1961 bis 1970	1971 bis 1980	1981 bis 1990	1991 und später
Bis unter 35	68,1	36,7	5,3	10,4	4,9	4,0	4,0	2,8
35 bis unter 45	97,4	41,8	24,5	8,2	7,5	6,0	5,9	3,4
45 bis unter 60	171,2	48,7	23,7	38,4	28,8	10,4	7,5	13,7
60 bis unter 70	98,0	26,3	8,1	16,9	22,7	8,3	8,2	7,5
70 bis unter 90	198,4	54,7	11,7	13,7	34,9	32,7	20,2	10,5
90 bis unter 110	90,2	30,2	4,5	3,6	6,0	17,6	11,6	16,6
110 bis unter 130	37,2	12,9	3,3	1,9	2,1	3,5	7,2	6,3
130 bis unter 150	17,3	7,2	1,3	1,4	1,3	2,0	2,2	2,0
150 und mehr	22,1	10,4	3,5	2,4	1,8	2,4	0,2	1,3
ZUSAMMEN	800,0	268,9	85,9	97,0	110,1	87,0	67,0	84,2

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2001

5.1.3.2.4 Wohnungsgröße und Wohnungsausstattung in Ankara

Da alle Gebäude in Ankara keine Vorgeschichte von mehr als 100 Jahren haben, gibt es wenige unterschiedliche Wohnungstypen in der ganzen Stadt. Nach Angaben vom staatlichen Statistikamt/ Türkei (DIE) ist die durchschnittliche Wohnungsgröße in Ankara ca. 90 m².Aber in den letzten Jahren entsteht mit der Projekte von Wohnnachbarschaften immer mehr Interesse für die Luxuswohnungen.

Obwohl die Interesse für die Kleinwohnungen (weniger als 80 m²) mit der Zunahme der Studenten und Studentinnen von Zeit zu Zeit wächst, bevorzugen die Unternehmer in Ankara großflächige Wohnungstypen, weil die Staat vor allem für die Familienwohnungen investiert.

Tabelle 15. Die Anzahl der Gebäude im Hinblick auf die Anzahl das Stockwerk/ Ankara

Stockwerk	Die Anzahl der Gebäude			
	1984		2000	
	Ankara	TÜRKEI	Ankara	TÜRKEI
1	193.880	2.560.469	205.067	3.620.569
2	55.946	1.259.737	71.989	2.289.446
3	15.472	254.155	38.100	527.894
4	10.708	125.609	23.064	435.384
5	9.852	67.382	24.691	321.955
6	3.081	36.548	12.341	170.559
7-9	2.164	22.956	5.223	103.583
10+	599	2.363	2.290	17.407
SUMME	291.529	4.367.971	364.489	7.638.675

Quelle: Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE), 2000

Die Tabelle 15 weist darauf hin, dass die Anzahl der mehrstockigen Gebäude (5 und mehr als 5) zwischen den Jahren 1984 und 2000 deutlich zugenommen wurde. Die Anzahl der drei- und vierstockigen Gebäude wurden im gleichen Zeitraum verdoppelt. Dagegen blieben die Änderung der Anzahl von ein- und zweistockigen Gebäude nicht groß.

Nach Angaben vom staatlichen Statistikamt/ Türkei (DIE) ist die wichtigste Ursache der Entwicklung von mehrstockigen Gebäude die Neubauentwicklungen in Ballungsräumen von Ankara. Da die Staat alle Neubauaktivitäten in den Entwicklungsachsen unter Kontrolle haben wollte, erlaubte nur eigene Projekte immer mit mehrstockigen Wohnungen in der Peripherie von Ankara.

5.1.3.2.5 Zwischenergebnis

Die Analysen zeigen, dass die Untersuchungsstädte, Wien und Ankara, auch bei der Entwicklung der Wohnbau umgekehrte Tendenzen haben. Während die fertiggestellten Wohnungen in Wien in den letzten Jahren zugenommen wurden, wurden die fertiggestellten Wohnungen in Ankara immer abgenommen.

Obwohl die fertiggestellten Wohnungen in Wien zwischen den Jahren 1975 und 1995 beinahe verdoppelt hat, weist die Abbildung 17 darauf hin, dass die Neubautätigkeiten in Ankara siebenmal größer als die Neubautätigkeiten in Wien waren.

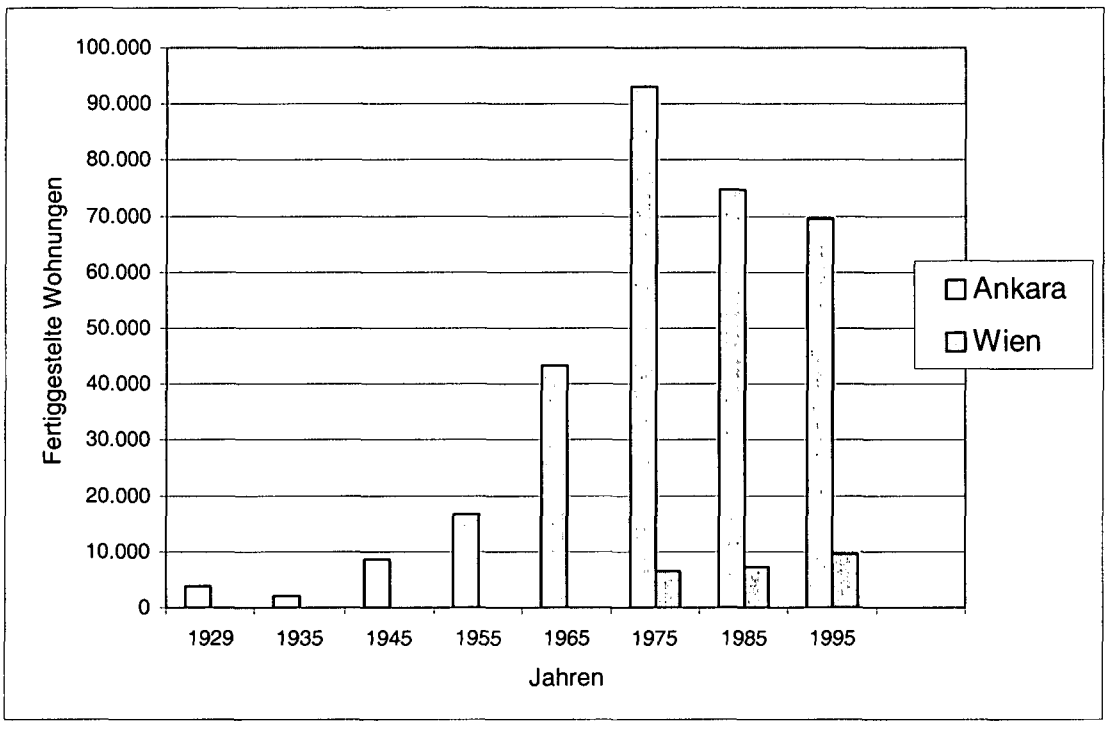


Abbildung 17. Vergleich der fertiggestellten Wohnungen zwischen Wien und Ankara

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT) und Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE)

Die unterschiedliche Anzahl von fertiggestellten Wohnungen in Wien und Ankara betonen nicht nur der Unterschied der Wohnungstätigkeiten sondern auch der Unterschied der Stadtentwicklungspolitik zwischen den Städten.

5.1.4 Beschäftigungsentwicklung und sektoraler Strukturwandel

Die Entwicklung der Beschäftigung beeinflusst die sektorale Struktur in der Stadt. Die sektorale Struktur der Stadt beeinflusst die Entwicklung der Beschäftigung. Höhere Einkommen und mehr Beschäftigung hängt von der sektoralen Struktur der Stadt ab. Die Struktur der Sektoren in der Stadt zählt auch zu den wichtigen Ausgangspunkten der Stadtentwicklung. Ein Strukturwandel wirkt unmittelbar auf die Stadtentwicklung und manchmal entscheidet sogar alleine die Richtung der Stadtstruktur.

Natürlich unterscheiden sich die Sektoren wie Industrie, Landwirtschaft oder Dienstleistungen nicht nur wegen der Entwicklung der Erwerbspersonen sondern auch wegen der Flächenbedürfnisse in der Stadt gewaltig. Darum wird im nächsten Kapitel die Beschäftigung und sektoraler Strukturwandel in Wien und Ankara dargestellt.

5.1.4.1 Beschäftigungsentwicklung in Wien

Nach Angaben von ÖROK waren in Österreich nach dem Jahr 1970 3,1 Mio. Personen erwerbstätig oder arbeitslos. Im Jahr 1997 erreichte die Anzahl über 3,66 Mio. Personen. Obwohl zwischen den Jahren 1961 und 1971 die Anzahl der Erwerbstätigen in Österreich von 3,2 Mio. bis 3,1 Mio. abgenommen wurde, stieg die Zahl der selbstständig und unselbstständig Erwerbstätigen um mehr als 550.000 Personen (Tabelle 16).

Tabelle 16. Entwicklung der Erwerbstätigen in Österreich, 1961-1997

	1961	1971	1981	1991	1997
Unselbstständig Beschäftigte	2.298.765	2.430.077	2.799.273	2.995.361	3.055.305
Arbeitslose	60.505	36.980	69.295	185.029	233.348
Selbstständige Landwirte	585.100	365.900	251.400	182.400	127.500
Selbstständige Nichtlandwirte	336.400	290.200	226.700	227.300	241.400
Erwerbspersonen (insgesamt Österreich)	3.280.070	3.123.157	3.346.668	3.590.090	3.657.553
Erwerbpersonen (Wien)			764000	781000	765000

Quelle: WIFO- Datenbank: Bereinigte Erwerbspersonen bzw. Erwerbstätige, Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, 1997

Nach Angaben vom Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger war im Jahr 1981 die Anzahl der Beschäftigte in Wien über 764.000 Personen. Zwischen 1981 und 1991 erhöhte sich die Zahl über 781.000 Personen (ca. 2 %). Zwischen den Jahren 1991 und 1997 betrug die Abnahme wieder 2 % und damit ist die Beschäftigung in Wien zurückgeblieben.

5.1.4.2 Beschäftigungsentwicklung in Ankara

Die Zunahme der Erwerbstätige in Ankara dauerte bis 1970. Danach wurde die Anzahl der Erwerbstätige zu den Gesamteinwohnerzahl immer abgenommen. Diese Abnahme weist darauf hin, dass Ankara seine Anziehungskraft als "Hauptstadt" zwischen den Jahren 1960 und 1970 verloren hat (Tabelle 17).

Tabelle 17. Entwicklung der Erwerbstätigen in Ankara und in der Türkei, 1970-1997

	1970	1975	1980	1985	1990	1997
Erwerbspersonen in Ankara (insgesamt)	733.639	971.667	984.207	1.090.330	1.103.325	1.314.774
Einwohnerzahl (Ankara)	1.236.152	1.701.004	1.877.755	2.235.035	2.583.963	2.984.099
Erwerbspersonen in der Türkei (insgesamt)	15.118.887	17.383.828	18.522.322	20.556.786	23.381.893	24.726.601
Einwohnerzahl (Türkei)	35.605.000	40.347.000	44.736.000	50.664.000	56.473.000	62.948.000

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

Nach Angaben von der Stadtverwaltung von Ankara stellt man fest, dass die Kleinbetriebe, wo 1 bis 9 Personen arbeiten, zwischen den Jahren sowohl im Stadtzentrum als auch im Ballungsräume zugenommen wurden. Aber die Mittelbetriebe, wo 10 bis 49 Personen arbeiten, bevorzugten immer Ballungsräume wie Sincan und Etimesgut. Auch Grossbetriebe folgten diese Tendenz und lokalisieren in den Ballungsräumen.

Die Entwicklung der Erwerbstätigen nach Gemeinden betont auch, dass in Ankara immer mehr Erwerbstätige für ihren Job ins Umland fahren müssen. Diese Veränderung zeigt uns, dass das Stadtzentrum für das Neuunternehmen immer weniger nachvollziehbar wird. Die Veränderung der Anzahl der Erwerbstätige in der Innenstadt ein deutliches Zeichen, dass die Betriebe nicht versuchen, ihre Tätigkeiten in der Innenstadt weiterzuführen.

5.1.4.3 Zwischenergebnis

Die Forschung zeigt, dass es in Ankara zwischen den Jahren 1981 und 1997 eine starke Zunahme von mehr als 150.000 Erwerbspersonen gab, während in Wien zwischen den gleichen Zeitraum keine starke Änderungen bei der Anzahl der Erwerbspersonen bemerkbar waren. Dennoch ging die Proportion zwischen Erwerbspersonen und Bevölkerungsgröße von Ankara zwischen den Jahren 1981 und 1991 zurück und blieb zwischen 1991 und 1997 beinahe gleich, wobei die selbe Proportion von Wien zwischen den Jahren 1981, 1991 und 1997 schwankend linear blieb. Die Hauptsache ist, dass jeder zweite Person in Wien berufstätig waren, obwohl in Ankara nur jeder dritte Person eine Arbeit hatten (Abbildung 18).

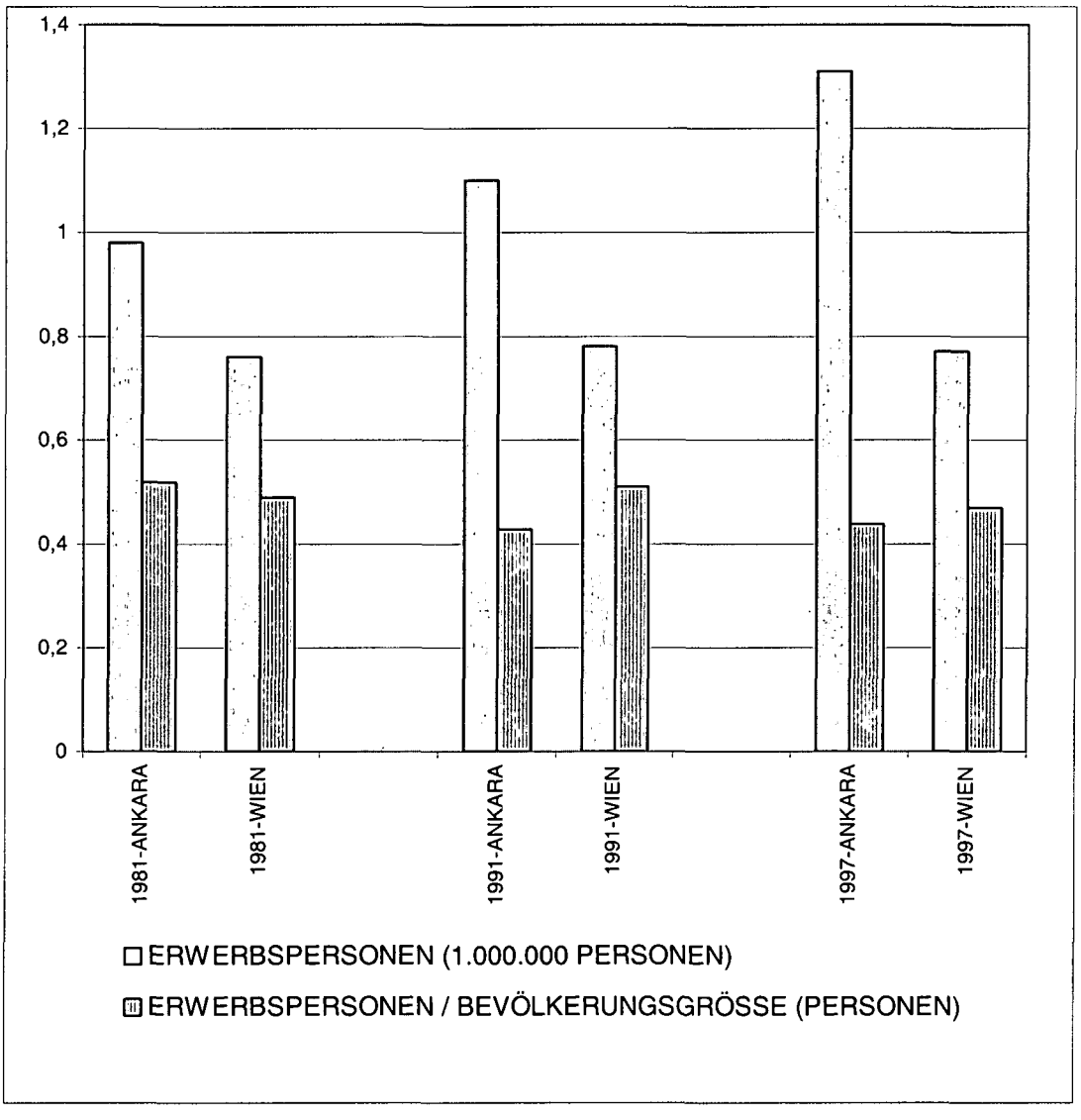


Abbildung 18. Vergleich der Erwerbspersonen in Wien und Ankara

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT) und Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE)

5.1.4.4 Sektoraler Strukturwandel in Wien

Nach Angaben von ÖROK gehen die Erwerbsmöglichkeiten zwischen 1995 und 1997 in der Land- und Forstwirtschaft (von 26.054 bis 25.963) und die industrielle Beschäftigung (von 631.657 bis 609.589) in Österreich zurück. Dagegen expandiert die Sektoren im Bereich „Dienstleistung" gewaltig. Die Anzahl der Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen in Wien (1991) zeigt deutlich, dass Wien auch der selbe Trend folgt (Abbildung 19).

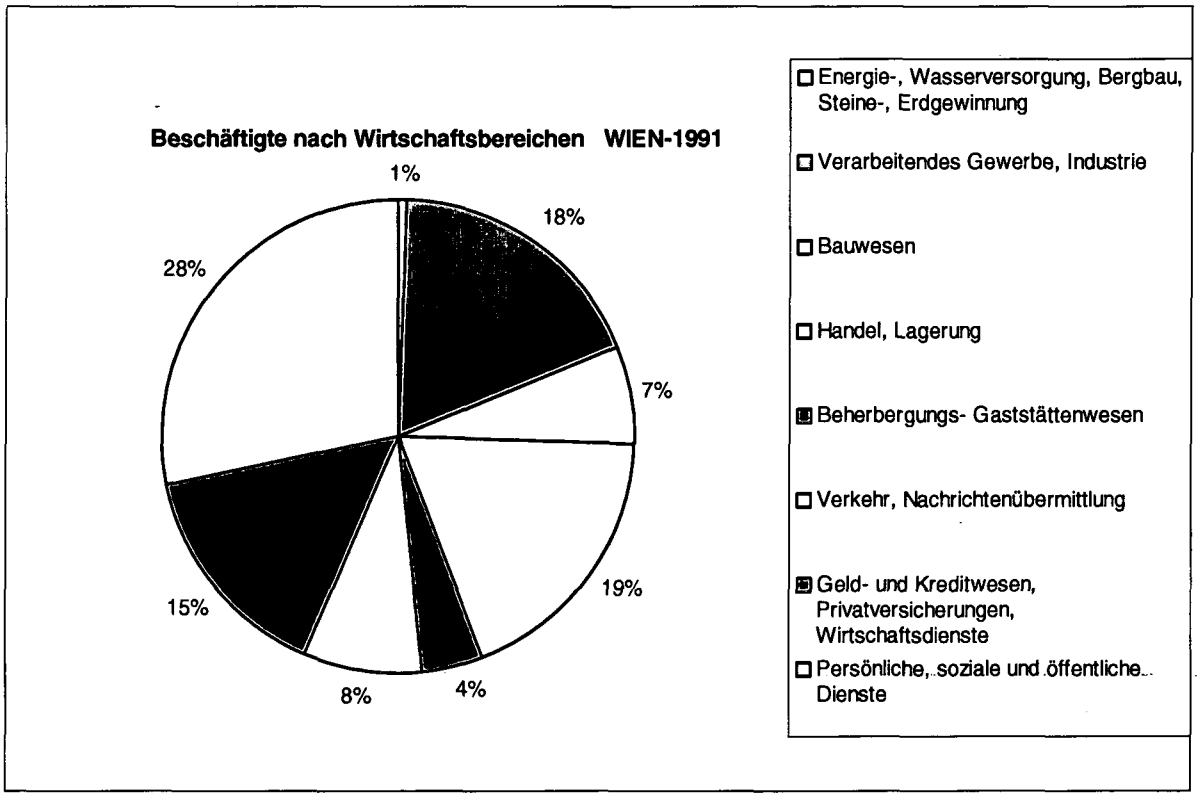


Abbildung 19. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen, Wien/1991

Quelle: Stadt Wien/ MA18, 1997

In der Abbildung 20 wird die Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen in den Wiener Bezirken vorgelegt. Die Abbildung 20 zeigt, dass die Anteil der persönlichen, sozialen und öffentlichen Dienste in der Innenstadt intensiviert wurden. Auch die Beschäftigte der Wirtschaftsdienste haben großen Anteil in der Innenstadt. Dagegen wurden die Anzahl der Beschäftigte der Industrie- und Gewerbegebieten in den Außenbezirken wie 10., 11., 21., 22. und 23. Bezirken intensiviert.

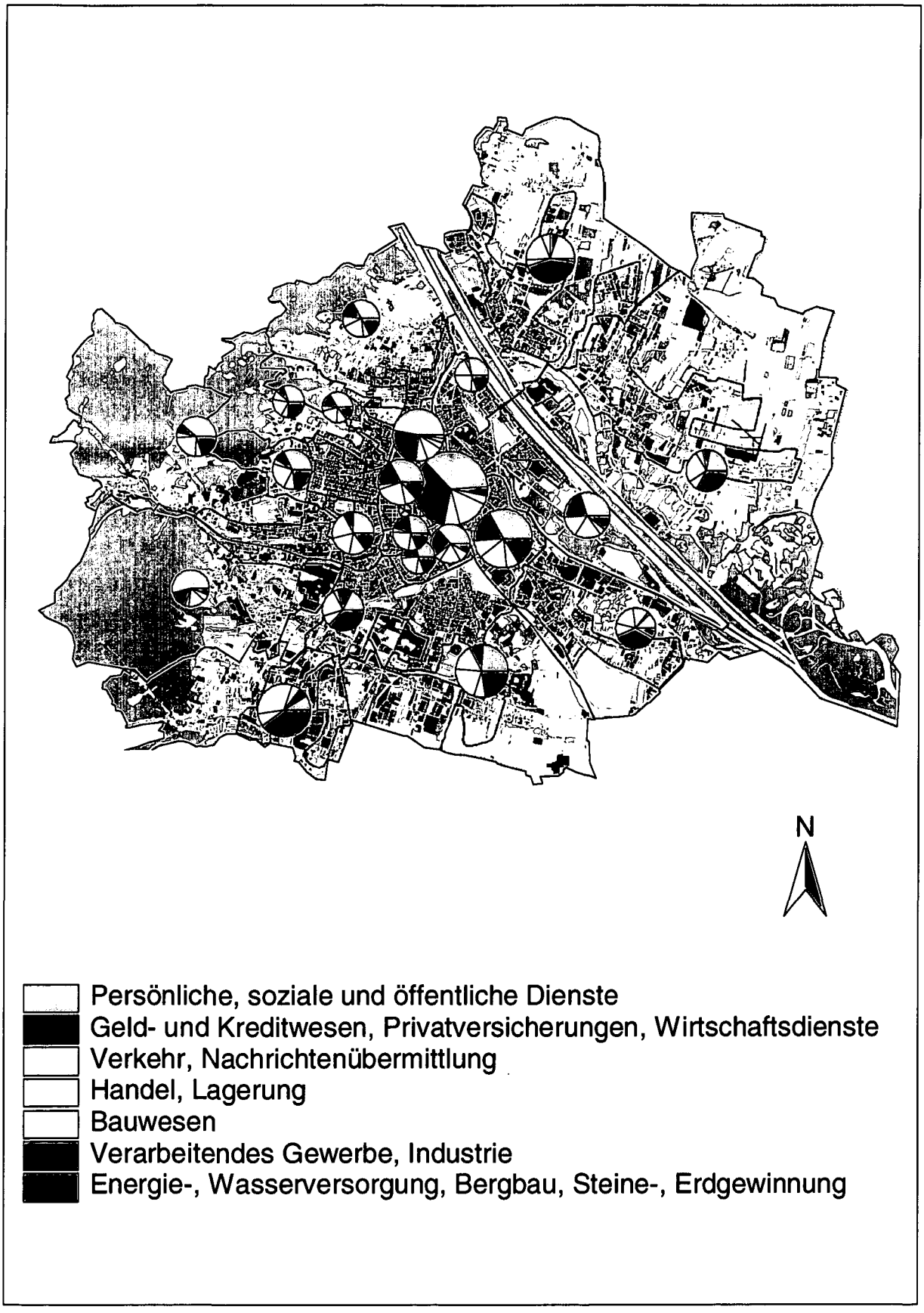


Abbildung 20. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen- Bezirksweise, Wien/1991

Quelle: :Stadt Wien/ MA18, 1997

5.1.4.4.1 Landwirtschaft in Wien

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Österreich zeigt deutlich, dass der Strukturwandel in der Landwirtschaft sich nach den EU Beitritt Österreichs beschleunigt hat (Tabelle 18). Obwohl die Anzahl der Betriebe im Jahr 1980 rund 303.000 Betriebe erreichte, waren die Anzahl im Jahr 1995 nur rund 264.000 Betriebe. Diese Entwicklung zwischen den Jahren 1980 und 1995 betont ein Rückgang der Beschäftigte (13 %) im Bereich „Land- und Forstwirtschaft".

Tabelle 18. Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe und Haupterwerbsbetriebe nach Bundesländern 1980-1995

BUNDESLAND	Betriebe (insgesamt)			Haupterwerbsbetriebe (davon)		
	1980	1990	1995	1980	1990	1995
Burgenland	30.613	26.421	23.889	9.463	6.727	4.031
Kärnten	26.134	24.658	25.073	10.299	7.935	5.859
Niederösterreich	79.865	70.011	65.272	40.194	33.103	26.786
Oberösterreich	59.848	53.558	50.388	26.052	20.572	16.881
Salzburg	12.056	11.628	11.824	6.141	5.052	3.922
Steiermark	64.487	59.363	58.140	28.634	23.437	16.101
Tirol	20.912	19.738	20.721	8.946	6.572	5.302
Vorarlberg	7.355	6.552	7.052	2.857	2.067	1.706
Wien	1.309	1.281	1.163	775	758	585
ÖSTERREICH	302.579	273.210	263.522	133.361	106.223	81.173

Quelle: Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT): Land- und Forstwirtschaftliche Betriebszählungen 1980, 1990 und 1995

Zwischen den Jahren 1980 und 1990 wurde die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Wien von 1.309 Betriebe bis 1.281 Betriebe gesunken. Die Anzahl der Haupterwerbsbetriebe blieb dagegen schwankend linear. In den nächsten fünf Jahren dauerte der Trend der Abnahme der Betriebzahl weiter und hat die Anzahl bis 1.163 abgenommen. Andererseits ging der Anzahl der Haupterwerbsbetriebe um ca. 23 % zurück.

5.1.4.4.2 Industrie in Wien

Nach Angaben von ÖROK setzte bereits nach dem Jahr 1965 eine Abnahme der Industriebeschäftigte in Österreich ein, die sich zwischen den Jahren 1980 und 1990 deutlich beschleunigt hat. Dagegen ging in Wien die Beschäftigung zwischen 1981 und 1991 in der Industrie um 27 % zurück.

Die Tabelle 19 weist darauf hin, dass zwischen 1995 und 1997 nicht nur in Wien sondern auch in anderen Bundesländer (außer Oberösterreich) ein Rückgang der Industriebeschäftigten andeuten. Innerhalb von nur zwei Jahren verringerte sich die Beschäftigung in der Industrie um fast 10 %.

Tabelle 19. Unselbstständig Beschäftigte in der Sachgütererzeugung nach Bundesländern, 1995-1997

BUNDESLAND	1995	1996	1997	Index, 1995=100
Burgenland	13.472	13.175	12.953	96,1
Kärnten	38.449	36.926	36.240	94,3
Niederösterreich	117.128	113.268	111.017	94,8
Oberösterreich	133.726	130.190	135.125	101,0
Salzburg	33.843	33.347	33.437	98,8
Steiermark	98.853	96.873	97.305	98,4
Tirol	45.429	44.487	43.788	96,4
Vorarlberg	39.471	38.093	38.022	96,3
Wien	111.286	106.284	101.702	91,4
ÖSTERREICH	631.657	612.643	609.589	96,5

Quelle: Wirtschaftskammer nach Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger, 1997

Der Produktivitätsfortschritt, der die Stückmengen pro Arbeitskraft deutlich erhöht hat, ist ein wichtiger Grund für den Rückgang der Industriebeschäftigte in Österreich. Andererseits ist auch der Beitritt zur EU und damit verstärkten Kosten- und Konkurrenzdruck auf dem Industriemarkt spielt eine wichtige Rolle für die Industrieentwicklung. In Wien konnten viele Industriegebiete auf diesen Druck nicht beantworten und wurden aufgrund gestiegener

Standortkosten (Miet- und Bodenpreise, Erreichbarkeit innerstädtischer Standorte) ihre Arbeitslage geändert oder nicht mehr weitergeführt (Tabelle 20).

Tabelle 20. Entwicklung der Gesamtbeschäftigten in Wien seit 1992

	1992	1996	1997	1998	1999	2000	Durchschn. jährliche Veränderung 1996/2000 in %
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	5,584	5.614	5.433	5.331	5.226	4.966	-2,9
Bergbau	422	949	933	1.017	1.090	1.099	+4,0
Sachgütererzeugung	151.955	110.983	106.487	104.050	101.855	98.200	-2,9
Energie- und Wasserversorgung	2.879	3.002	3.175	3.201	3.144	3.190	+1,6
Bauwesen	55.346	56.988	56.890	57.287	57.565	55.451	-0,7
Handel, Instandhaltung und Reparatur	131.425	129.757	127.869	126.925	126.262	124.912	-0,9
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	30.791	33.425	33.686	33.425	33.522	34.037	+0,5
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	66.818	66.159	64.402	64.574	65.384	65.767	-0,2
Kredit- und Versicherungswesen	41.720	39.355	38.820	39.025	38.370	38.164	-0,8
Realitätenwesen, Vermietung, unternehmensbez. Dienstleistungen	74.771	97.147	103.595	109.149	115.500	124.259	+7,0
Öffentl. Verwaltung, Landesvert., Soz. Vers.	176.571	166.838	165.901	164.609	163.334	158.041	-1,3
Unterrichtswesen	22.428	18.334	18.287	16.407	17.622	19.312	+1,3
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	29.017	30.181	31.465	32.953	34.843	35.812	+4,7
Sonst. öffentl. und persönl. Dienste	34.773	44.962	45.155	45.533	47.124	48.105	+1,8
Private Haushalte	965	810	783	771	729	686	-3,8
Exterritoriale Org. und Körperschaften	0	2.948	2.783	2.662	2.639	2.663	-2,4
Gesamt	825.735	807.452	805.664	806.919	814.209	814.664	+0,2

Quelle: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung ("Selbständige" davon geschätzt), 1997

Die Abbildung 21 deutet darauf hin, dass die Industriegebiete besonders im Süden der Stadt eine Art „natürliche Schwelle" darstellten. Dagegen wurden die Industriegebieten auf der anderen Seite der Donau in allen Richtungen aufgeteilt. Diese zerstreute Entwicklung der Industriegebieten in den 21. und 22. Bezirken weisen auch auf die Entwicklungen der gemischten Nutzungen in diesem Gebiet hin.

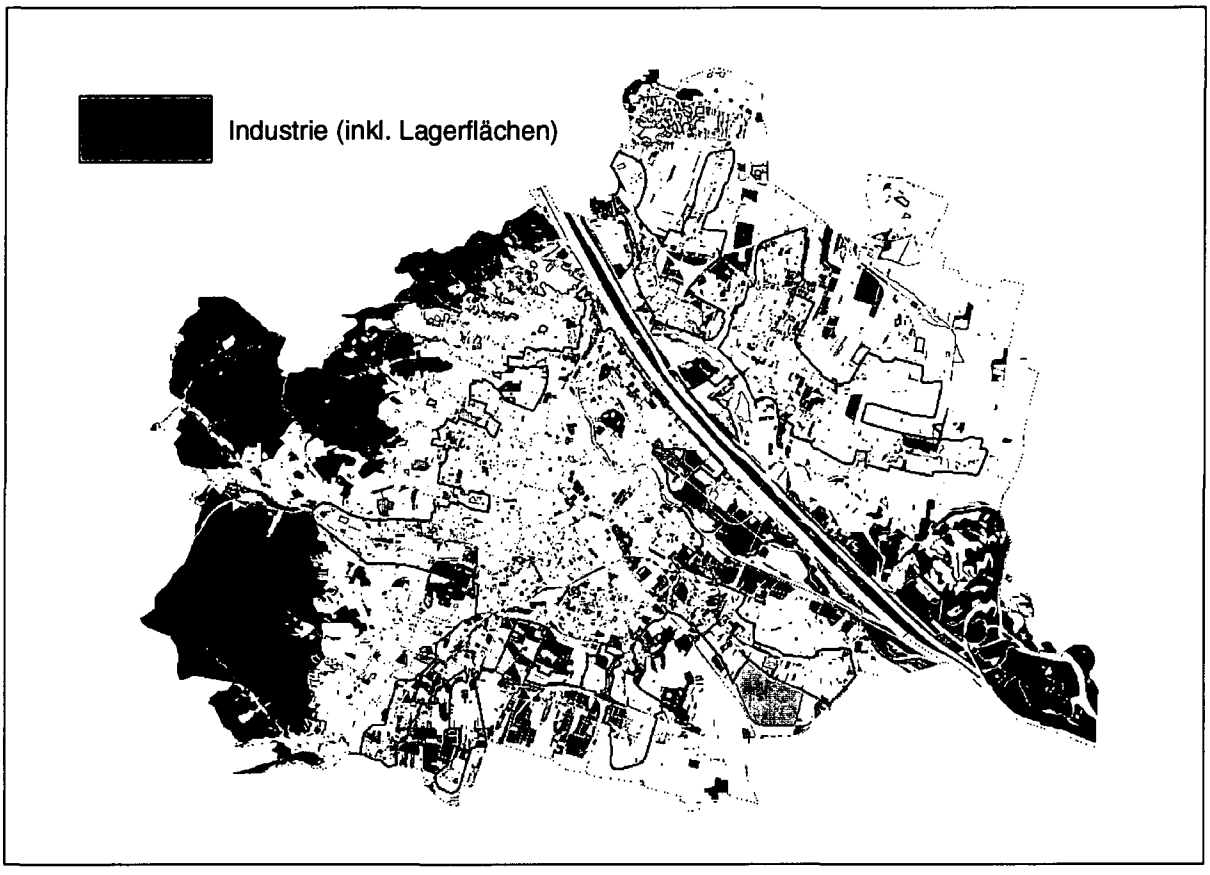


Abbildung 21. Die Verteilung der Industrie in Wien, 1984

Quelle: Österreichisches Institut für Raumordnung (ÖIR) im Auftrag von „Stadt Wien", 1997

5.1.4.4.3 Dienstleistungssektor in Wien

Im Jahr 1995 waren in Österreich 2 Mio. Beschäftigte im Dienstleistungssektor tätig. Die Anzahl erreichte im Jahr 1997 2,02 Mio. Personen. Die Tabelle 21 stellt zwischen 1995 und 1997 keine große Zunahme dar, weil die Internationalisierung der Märkte, insbesondere nach dem EU-Beitritt Österreichs, die Notwendigkeit von Rationalisierung, Kostenreduktion und Personalabbau verstärkt.

Tabelle 21. Unselbstständig Beschäftigte in Dienstleistungen, 1995-1997

BUNDESLAND	1995	1996	1997	Index, 1995=100
Burgenland	46.872	47.454	48.513	103,5
Kärnten	120.843	120.113	121.084	100,2
Niederösterreich	302.788	308.341	315.185	104,1
Oberösterreich	303.722	305.160	302.808	99,7
Salzburg	148.147	146.718	146.834	99,1
Steiermark	250.061	252.320	256.553	102,6
Tirol	167.546	167.780	168.731	100,7
Vorarlberg	70.155	70.284	70.652	100,7
Wien	591.464	589.032	589.685	99,7
ÖSTERREICH	2.001.598	2.007.202	2.020.045	100,9

Quelle: Wirtschaftskammer nach Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger, 1997

Obwohl die Änderung der Beschäftigte im Dienstleistungssektor in Wien zwischen 1995 und 1997 schwankend linear war, betont die Forschungen von ÖROK (1999), dass die Nachbarbundesländer von der Ausdehnung und Verlagerung des Einzelhandels in das nähere und weitere Umland von Wien profitierten.

5.1.4.5 Sektoraler Strukturwandel in Ankara

Nach Angaben von Stadtverwaltung Ankara gehen die Erwerbsmöglichkeiten in der Landwirtschaft und die industrielle Beschäftigung in der Türkei zurück. Aber die Beschäftigte der Dienstleistung wurde in den letzten Jahren ständig zugenommen. Dieser Trend ist auch in Ankara bemerkbar. Persönliche, soziale und öffentliche Dienste stellten bekamen im Jahr 1990 ein Anteil von 44 % aller Beschäftigte in Ankara (Abbildung 22).

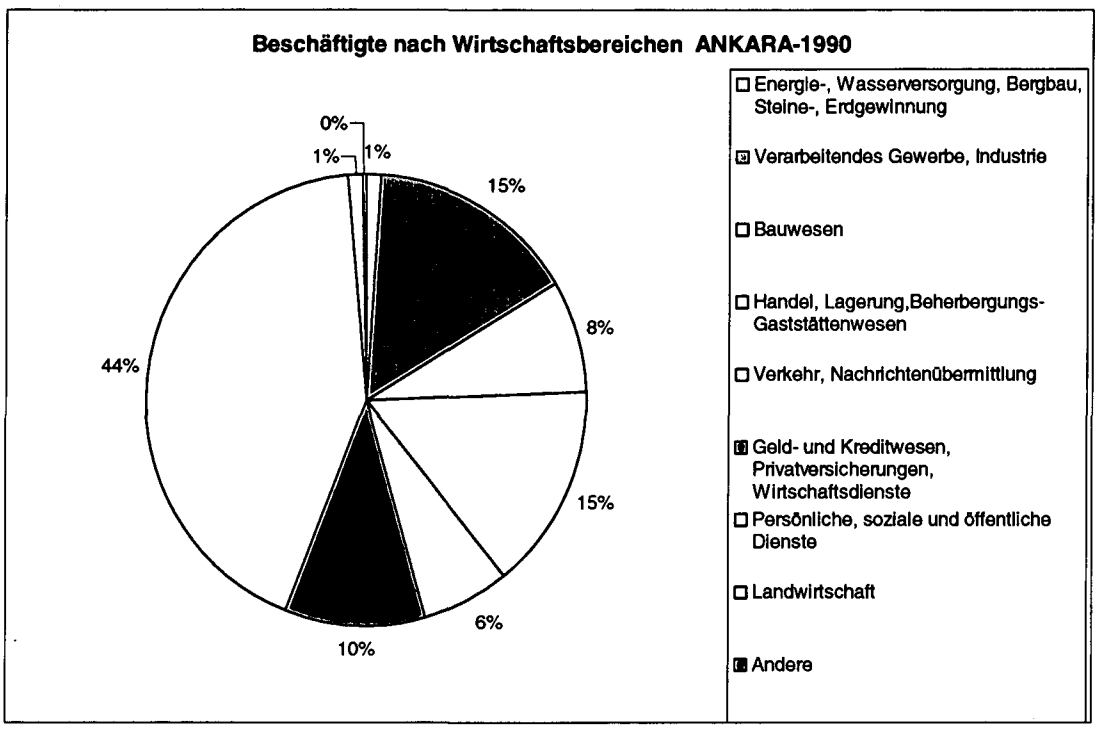


Abbildung 22. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen, Ankara/1990

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1995

In der Abbildung 23 wird die Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen in den Gemeinden von Ankara vorgelegt. Die Abbildung 23 zeigt, dass die Anzahl der Beschäftigte der persönlichen, sozialen und öffentlichen Dienste in der ganzen Stadt intensiviert wurde. Der enorme Anteil der Beschäftigte in den öffentlichen Dienste in den Außenbezirken wie Etimesgut und Sincan weisen darauf hin, dass die Zunahme in diesen Bereichen mit Unterstützung der staatlichen Nutzungen ermöglicht wurden.

Die Beschäftigte der Wirtschaftsdienste hatten großen Anteil in der Innenstadt. Dagegen wurden die Anzahl der Beschäftigte der Industrie- und Gewerbegebieten in allen Gemeinden aufgeteilt. Die Beschäftigte der Industrie und Gewerbegebieten sind nicht nur im dichtbebauten Stadtgebiet sondern auch in den Entwicklungsachsen intensiviert.

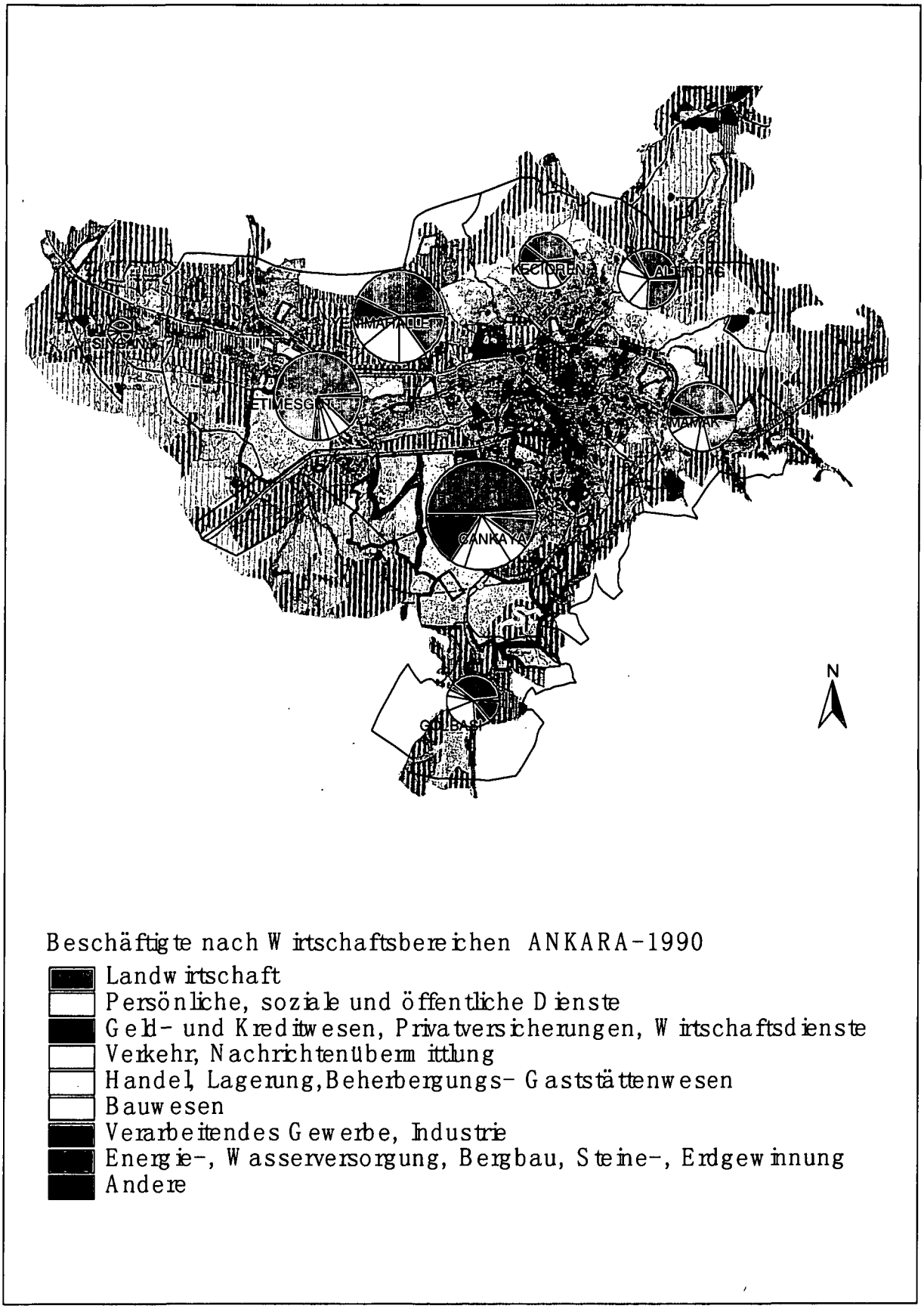


Abbildung 23. Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen- Bezirksweise, Ankara/1990

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1995

5.1.4.5.1 Landwirtschaft in Ankara

Die Anzahl der Beschäftigte in der Landwirtschaft weist in der Türkei darauf hin, dass der Anteil der Landwirtschaft immer mehr abgenommen wurde. Der Anteil ging von 67,7 % im Jahr 1970 bis 53,7 % im Jahr 1990 zurück (Tabelle 22). Dagegen war der Trend in Ankara nicht so schwankend linear wie die Abnahme im ganzen Land.

Tabelle 22. Beschäftigte in der Landwirtschaft (1970-1990)

	1970		1975		1980		1985		1990	
	Person	%	Person	%	Person	%	Person	%	Person	%
Beschäftigte-Landwirtschaft (Ankara)	263.989	39	313.419	32,3	271.664	27,6	288.097	26,4	200.191	18,2
Ankara (insgesamt)	733.639	100	971.667	100	984.207	100	1.090.330	100	1.103.325	100
Beschäftigte-Landwirtschaft (Türkei)	10.230.496	67,7	11.694.513	67,3	11.104.501	60,0	12.118.533	59,0	12.547.796	53,7

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

Obwohl zwischen den Jahren 1970 und 1975 die Anzahl der landwirtschaftlichen Beschäftigte zugenommen wurde, war der Anteil von 39 % zu 32,3 % gestiegen. Die gewaltige Abnahme wurde in Ankara zwischen 1985 und 1990 erlebt. Die Anzahl wurde von 26,4 % bis 18,2 % abgenommen. Die Entwicklung zeigte, dass die Geschwindigkeit der Abnahme im Bereich „Landwirtschaft" deutlich beschleunigt hat.

5.1.4.5.2 Industrie in Ankara

Die Arbeitskräfte in der Stadt Ankara konnte auch nach dem Jahr 1923 keine Verbindung mit der Industriesektor aufnehmen. Nach der Angaben des Staatliches Statistikamtes/ Türkei (DIE) wurde die Proportion der Arbeitskräfte in der Industrie zu der allgemeinen Arbeitskräfte der Stadt Ankara immer unter dem Durchschnitt der Türkei geblieben. Diese Information zeigt uns, dass Ankara nicht als eine Industriestadt vorgesehen worden ist.

Nach der Prognose der Großstadtverwaltung von Ankara (ABB) wurde die Anzahl der Arbeitskräfte bis 110.000 Personen erreicht, wobei die Bevölkerungsgröße von Ankara 2.252.000 geworden ist. Obwohl die Anzahl der Arbeitskräfte in der Industrie entwickelt hat, konnte man lange nicht darüber hinauskommen, dass Ankara eine neue Identität als „Industriestadt" gewonnen hat.

Zwischen den Jahren 1923 und 1955 war die Industrieentwicklung in Ankara nicht auffällig. Besonders gab es Kleinindustriebetriebe, die nur ihre eigene Umfeld orientiert waren, in der Nähe von Ulus und Samanpazari, also im Stadtzentrum. Nach der Angaben des staatlichen Statistikamtes/ Türkei (DIE) erreichte die Bevölkerungsgröße im Jahr 1955 452.000 und Arbeitskräfte in der Industrie bis 24.000 Personen.

Mit der Unterstützung der Regierung wurde nach dem Jahr 1950 kleinmäßige organisierte Industriegebiete geplant. Mit der Zeit sind diese Industriegebiete auch ein Reizpunkt für ungeplante Siedlungsgebiete geworden. Dieser Trend der Ansammlung bedeutete für die Stadt Ankara eine starke Zersiedlung in Richtung "Stadtregionen".

In den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die Rolle der kleinmäßigen organisierten Industriegebiete die Großindustriegebiete im Westen von Ankara übernommen. Danach haben viele kleine und mittelgroße Betriebe die Innenstadt verlassen und in diese Industriegebiete eingezogen. Nach dem Jahr 1980 folgte diese Entwicklung auch die Handelsbetriebe, die bevorzugten, ihre Handelsleben in den neuen Einkaufszentren in der Nähe der Stadt weiterzuführen.

Die Abbildung 24 weist darauf hin, dass die Entwicklung der Industriegebiete am meisten in der Entwicklungsachse im Westen lokalisiert wurde. Mit diesem Wachstum der Industriegebieten im Westen der Stadt ist es klar, dass auch die Industrieentwicklung in Ankara die Stadtgrenzen von Ankara überwunden.

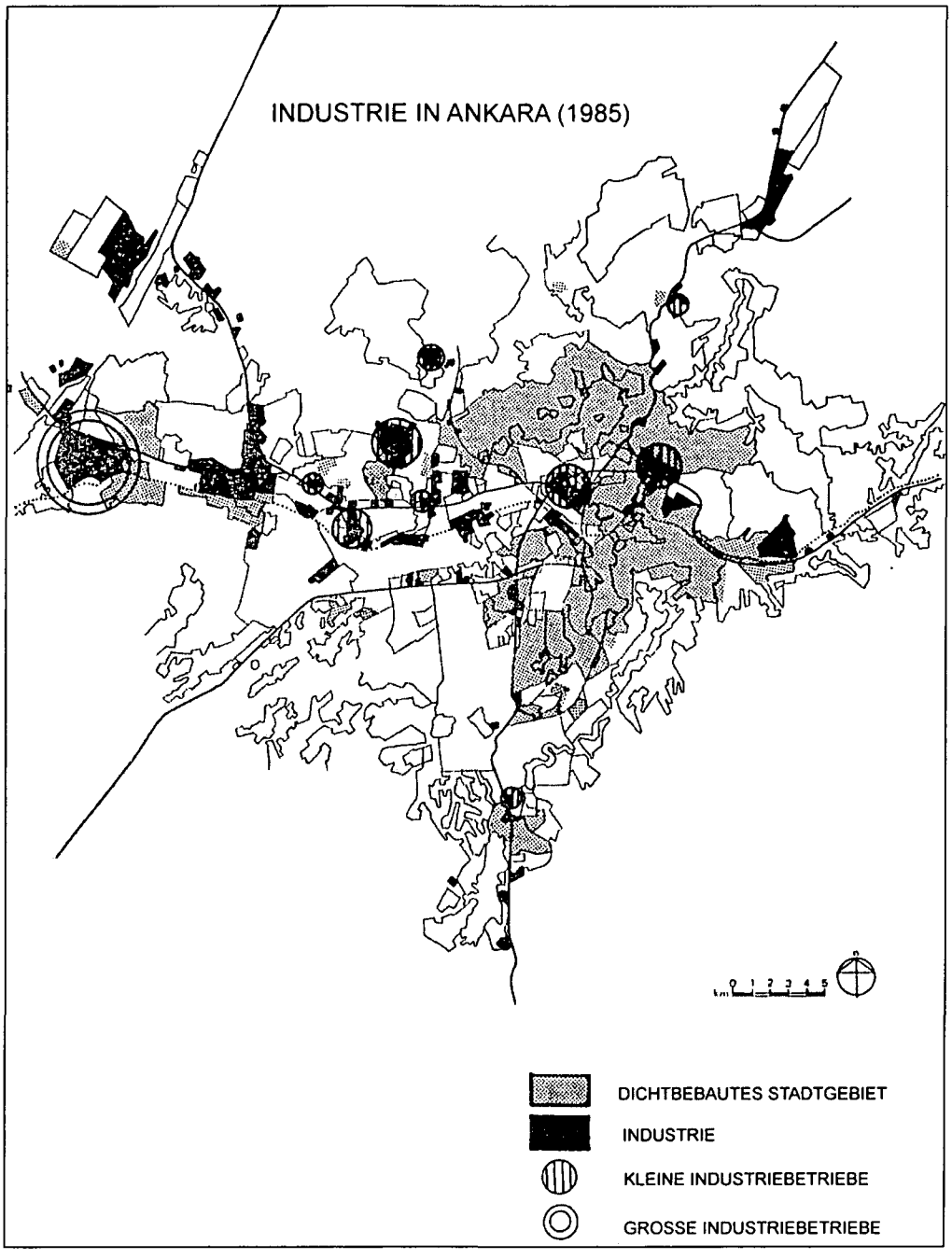


Abbildung 24. Verteilung der Industrie in Ankara

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1987

Die Tabelle 23 weist auch darauf hin, dass die Industriebetriebe in den Entwicklungsachsen wie Sincan, Etimesgut, Gölbasi lokalisiert wurden. Diese räumliche Entwicklung der Industrie war auch einer der erwünschten Planungsänderungen von Ankara, obwohl diese Entscheidung der Stadt Ankara für die Planungsprinzip „die Minderung des motorisierten Verkehrs" entgegengekommen wurde.

Tabelle 23. Industrie in Ankara (Gemeinde)

GEMEINDE	ARBEITS-KRAFT		%		ARBEITS-PLATZ		%	
	1985	1992	1985	1992	1985	1992	1985	1992
ALTINDAG	25155	28318	39,83	39,45	6046	6836	64,07	58,18
ÇANKAYA	11594	11343	18,36	15,80	1679	1890	17,79	16,09
ETIMESGUT	-	4068	-	5,67	-	106	-	0,90
GÖLBASI	-	1118	-	1,56	-	61	-	0,52
KEÇIÖREN	1310	1473	2,07	2,05	334	406	3,54	3,46
MAMAK	2986	2761	4,73	3,85	370	384	3,92	3,27
SINCAN	-	2629	-	3,66	-	285	-	2,43
YENIMAHALLE	22118	20078	35,02	27,97	1007	1782	10,67	15,17
SUMME (IN DEN GROSSSTADTGRENZEN)	63163	71788	100,00	100,00	9436	11750	100,00	100,00

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1987

5.1.4.5.3 Dienstleistungssektor in Ankara

Am Anfang 1970 arbeiteten in der Türkei 1,5 Mio. Menschen im öffentlichen Dienstleistungssektor. Im Jahr 1990 wurde die Anzahl mehr als verdoppelt. Aber der Anteil erreichte in zwanzig Jahren von 10,3 % nur bis 14,3 % (Tabelle 24).

Tabelle 24. Beschäftigte in der Dienstleistung (1970-1990)

	1970		1975		1980		1985		1990	
	Person	%	Person	%	Person	%	Person	%	Person	%
Beschäftigte-Dienstleistung (Ankara)	208.283	28,4	288.949	29,7	319.580	32,5	357.840	32,8	381.907	34,6
Ankara (insgesamt)	733.639	100	971.667	100	984.207	100	1.090.330	100	1.103.325	100
Beschäftigte-Dienstleistung (Türkei)	1.556.665	10,3	1.828.233	10,5	2.425.201	13,1	2.847.289	13,9	3.344.033	14,3

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

In Ankara waren die Anteile der Beschäftigte zwischen den Jahren 1970 und 1990 immer über die Werte der Türkei. Obwohl die Anzahl der Beschäftigte in Ankara beinahe verdoppelt wurde, erreichte der Anteil von 28,4 % nur bis 34,6 %. Diese Zunahme deutete an, dass zwei Viertel der Beschäftigte in Ankara in der öffentlichen Dienstleistung tätig waren. Diese Entwicklung betont die Rolle von Ankara als Hauptstadt (Tabelle 24).

Die Untersuchungen der Stadt Ankara zeigen, dass die Anzahl der Arbeitsplätze und Erwerbstätige in Ankara zwischen den Jahren 1985 und 1992 besonders in den Entwicklungsachsen von Ankara (Gölbasi und Sincan) zugenommen wurden. Diese Entwicklung in Richtung Gölbasi und Sincan weist darauf hin, dass die Veränderungen besonders in den Entwicklungsachsen von Ankara aktiv waren.

5.1.4.6 Zwischenergebnis

Die Untersuchungen zeigen, dass viele Sektoren in Wien und Ankara ähnliche Entwicklungsphasen erlebten. Nur in zwei Sektoren, der öffentliche Dienstleistungssektor und die Landwirtschaft, hatten Wien und Ankara verschiedene Tendenzen.

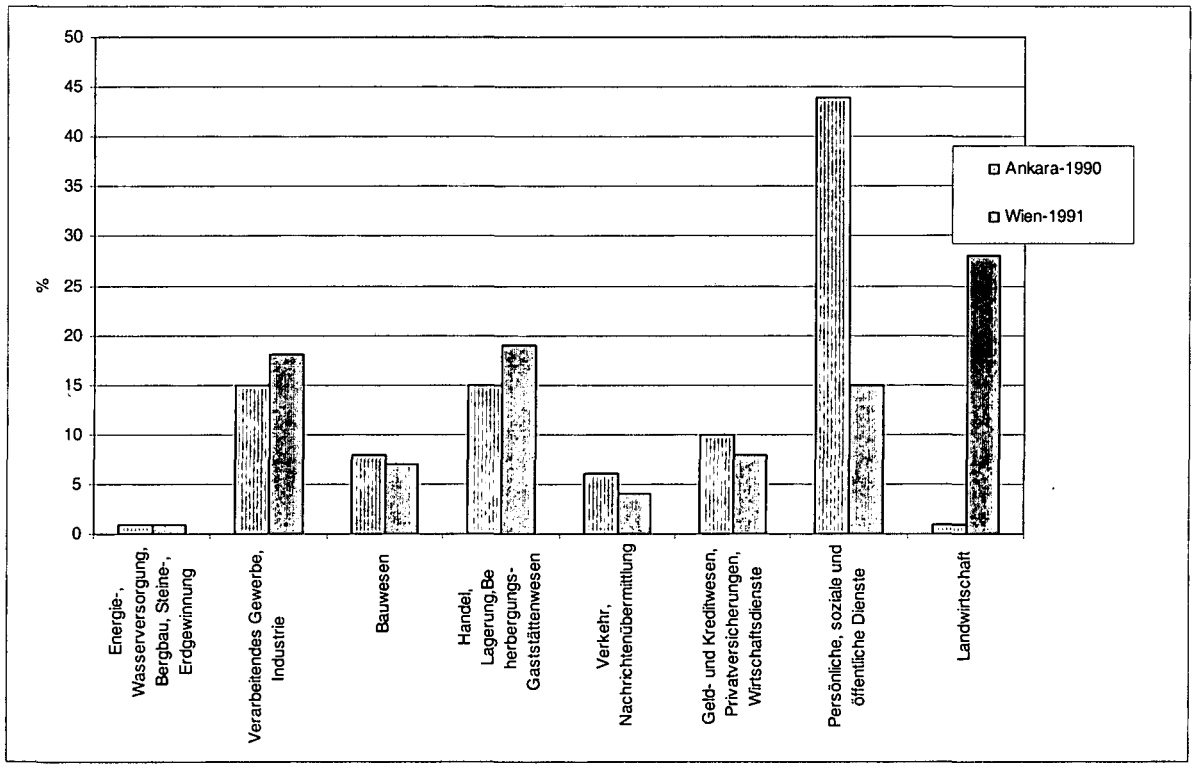


Abbildung 25. Vergleich des sektoralen Strukturwandels in Wien und Ankara

Quelle: Eigene Darstellung nach der Stadt Wien/MA18 und Großstadtverwaltung von Ankara

Die Abbildung 25 deutet darauf hin, dass die Landwirtschaft in Wien mehr Einfluss auf das Stadtleben als in Ankara hat. Dennoch hat der öffentliche Dienstleitungssektor in Ankara dreimal viel Aktivitäten als in Wien.

5.1.5 Ergebnisse

Die Untersuchungen weisen darauf hin, dass Wien und Ankara in Themen „Bevölkerung, Haushalt, Wohnen, Beschäftigung und sektoraler Strukturen" unterschiedliche Tendenzen vorlegen (Tabelle 25).

Tabelle 25. Vergleich der Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung von Wien und Ankara

	WIEN	ANKARA
BEVÖLKERUNG	1,6 Mio. stagnierende Entwicklung	4,0 Mio. steigende Entwicklung
HAUSHALTE	ca. 2 Personen Tendenz: abnehmend	ca. 4 Personen Tendenz: abnehmend
WOHNEN	ca. 10.000 neue Wohnungen jährlich	ca. 70.000 neue Wohnungen jährlich
BESCHÄFTIGUNG	insgesamt: 800.000 Personen schwankend lineare Entwicklung	insgesamt: 1.300.000 Personen steigende Entwicklung
SEKTORALER STRUKTURWANDEL	Industrie: starke Struktur in der Stadt Landwirtschaft: die Stadt hat immer noch starke kommerzielle Verbindung mit den ländlichen Räumen intensive Dienstleistung: die Hauptstadt von Österreich	Industrie: steigende Struktur in der Stadt Landwirtschaft: die Stadt hat seine kommerziellen Verbindungen mit dem ländlichen Gebiet verloren sehr intensive Dienstleistung: die Hauptstadt der Türkei hat dreimal mehr Berufstätige als Wien

Quelle: Eigene Darstellung

In der Tabelle 25 werden die allgemeinen Rahmenbedingungen zwischen Wien und Ankara miteinander verglichen. Die Tabelle 25 zeigt, dass die Stadtentwicklungen von Wien und Ankara unterschiedliche Ausgangspunkten hatten. Die Unterschiede sind folgendes:

*Bevölkerung: Ankara hat 2,5 mal größere Bevölkerung als Wien und dabei ein steigender Trend, wobei in Wien der Trend stagnierend linear ist.

*Haushalte: Ankara hat 2 mal höhere Haushaltsgröße als Wien.

*Wohnungen: Ankara bekommt jährlich 7 mal mehr Neuwohnungen als Wien und die Anzahl der Neubau steigt in Ankara, während jährlich 10.000 Neuwohnungen in Wien durchschnittlich bleiben.

*Beschäftigung: Ankara hat 1,625 mal höhere Beschäftigungszahl als Wien und dabei eine steigender Trend, wobei in Wien der Trend schwankend linear ist.

*Sektoraler Strukturwandel: Wien hat eine starke Industriestruktur in der Stadt, wobei diese Struktur in Ankara steigend verändert. Die Aktivitäten der Landwirtschaft in Wien ist noch lebendig. Ankara hat wenige Aktivitäten im Bereich „Landwirtschaft". Ankara hat 3 mal größere Berufstätige in der öffentlichen Dienstleistung als in Wien.

Im Hinblick auf die vorgelegten Daten werden in den folgenden Kapiteln die Grundsätze der Stadtentwicklung von Wien und Ankara miteinander kombiniert, um festzustellen, welche Unterschiede und Ähnlichkeiten die stadtstrukturellen Entwicklungen der beiden Städten darstellen.

5.2 STAND DER RAUMORDNUNG UND DER STADTPOLITIK IN WIEN UND ANKARA

In dem folgenden Abschnitt stellt die Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung in Wien und Ankara einander gegenüber. Mit den Darstellungen von zwei Städten wurde geplant, vorzustellen, welche Entwicklungsphasen zwei Hauptstädte, Wien und Ankara, nicht nur in der Vergangenheit sondern auch in den letzten Jahren erlebten.

In erster Linie wurden die historische Raumentwicklungen der beiden Städte untersucht. Mit der Untersuchung der historischen Entwicklungen der Städte wurde beabsichtigt, festzustellen, welche unterschiedliche oder ähnliche Tendenzen die zwei Städte in der Historie hatten.

Nach den historischen Stadtentwicklungen wurde für beide Städte auch die historischen städtebaulichen Ideen im 20. Jahrhundert vorgelegt. Um herauszufinden, ob die historischen städtebauliche Ideen die aktuelle Stadtentwicklungen von Wien und Ankara ausgewirkt haben, wurden die ausgeführte Stadtpläne der beiden Städte unter die Lupe genommen.

Für die Analyse der aktuellen Tendenzen von Wien und Ankara wurden in Wien die Entwicklungen zwischen 1988 und 1997 und in Ankara die Entwicklungen zwischen 1985 und 1997 als Forschungszweck ausgewählt, da die benötigten Daten im Bereich "Stadtstrukturen" ähnliche Grundlage beinhalten.

In den vorigen Kapiteln wurden die Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung von Wien und Ankara dargestellt. In diesem Kapitel werden die reale und ideale Planungsaktivitäten für beide Städte vorgestellt. Besonders werden für beide Hauptstädte die Änderungen in den Bereichen "Stadtstrukturen, Dichte, Verkehr und Nutzungsstrukturen" analysiert.

5.2.1 Wien

5.2.1.1 Die historische Raumentwicklung von Wien

Der Stadtkern von Wien geht auf das römische Legionslager „Vindobona" zurück, das Kaiser Trajan zwischen 80 und 100 n. Chr. zum Schutz der Nordgrenze des Reiches anlegen ließ.

Das Lager bestand bis in das 5. Jahrhundert, dann wurde es von den Römern aufgegeben. Die mächtigen Steinmauern des Lagers verwendete man jedoch teilweise noch bis in das 12. Jahrhundert zum Schutz des Gemeinwesens (Hufnagel, 1995).

Ein rasches Wachstum der Ansiedlung im 12. Jahrhundert- über die Grenzen des römischen Militärlagers hinaus- bewog herzog Leopold V zur Errichtung einer 4,5 km langen, ringförmigen Stadtmauer, welche für rund 700 Jahre den Umfang der inneren Stadt bestimmte. Ebenfalls im 12. Jahrhundert entwickelte sich zu einigen, bereits seit dem 8. Jahrhundert vorhandenen Siedlungen außerhalb dieser Mauer eine große Anzahl von Orten, die den Ursprung der Wiener Vorstädte und Vororte bilden (Hufnagel, 1995). Nach den beiden Türkenbelagerungen von 1529 und 1683 wurden diese Vororten, die niedergebrannt wurden, wiederaufgebaut. Während der Aufbau wurde auch die zerstörte Ringmauer durch eine neue Mauer mit Bastionen, die bis zum Abriss und zur Anlage der Wiener Ringstraße im Jahre 1857 das Stadtbild Wiens prägte, ersetzt. Mitte des 13. Jahrhunderts hatte Wien die Ausdehnung der heutigen inneren Stadt erreicht.

Im Jahre 1704 wurde zum Schutz der Vorstädte ein 13 km langer Linienwall, der ebenfalls erst im 19. Jahrhundert der heutigen Gürtelstraße weichen musste, errichtet. Außerhalb des Linienwalls wurden in der Mitte des 18. Jahrhunderts, im Zeitalter der Industrialisierung, Manufakturen und Fabriken gebaut.

Das Fundament für die eigentliche Industrialisierung wurde nach 1830 gelegt, als mit den ersten Eisenbahnen der maschinelle Transport von Menschen und Gütern begann. Die neuen Bahnlinien, die großteils in den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts errichtet wurden, liefern sternförmig auf die Stadt zu- bis zum Linienwall, der die Stadt immer noch umschloß. Die hier um 1860 plazierten Kopfbahnhöfe waren End- und Ausgangspunkt von Süd-, Nord-, Nordwest- und Franz-Josefs-Bahn. Lediglich dort, wo einige Jahrzehnte zuvor das künstliche Bett des nur kurz als Wasserstraße genutzten Wiener Neustädter Kanals eingegraben war, gab es Platz für eine Verbindungsbahn, die das dichtbebaute Gebiet tangierte und die Nordbahn mit dem Südbahn verband (Dungl, 2000).

Der Großteil des Straßennetzes im dichtverbauten Gebiet stammt aus dem 19. Jahrhundert, der Gründerzeit, der Zeit des größten Stadtwachstums und der meisten städtebaulichen Veränderungen wie die Regulierung der Donau, die Schleifung der Basteien, die Anlage der

Ringstraße, die Eingemeindung der inneren und äußeren Bezirke sowie die Bestandssicherung des Wald- und Wiesengürtels. Diese Veränderungen sind wichtige Bestandteile des heutigen Stadtbildes.

Die Ringstraßenbebauung ab 1857 mit ihrem Charakter einer Prachtstraße in Verbindung mit militärischem Repräsentationsdrang führt so gesehen zwar die barocke Tradition fort, radikale Eingriffe hingegen, wie etwa in Paris, werden vermieden. Die Altstadt wird verschont, und man verzichtet auch darauf, die kaiserliche Hofburg allzu sehr in den Mittelpunkt der Ausgestaltung zu rücken (Abbildung 26). Die vorgefundene Glacisfläche als Grünring wird in ihrer Form als Hauptgestaltungselement akzeptiert und nach gezeichnet (Kainrath, 1997).

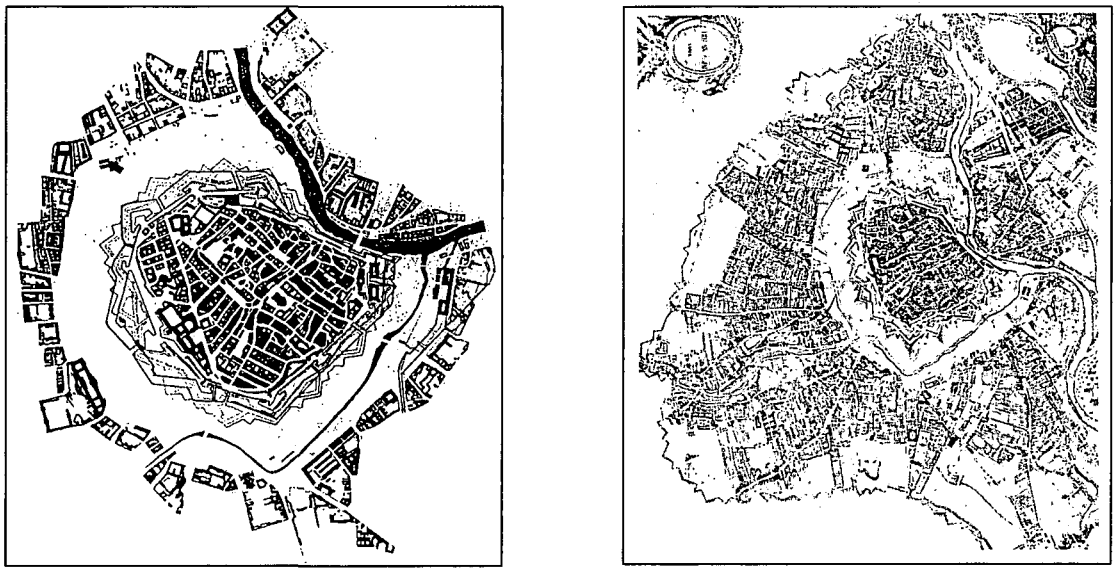


Abbildung 26. Das Glacis um die Stadtbefestigung Wiens bis 1857 (knapp vor Errichtung der Ringstraßenbebauung) und Absolutistisches Wien 1766 (Vogelschau von Daniel Huber)

Quelle: Kainrath, 1997

Nach Kainrath (1997) wurden nur wenige barocke Prachtstraßen ins mittelalterliche Unterholz geschlagen oder neu angelegt: Praterstraße, Prater Hauptallee bzw. Heinestraße, Laxenburgerstraße, Altmannsdorferstraße (Abbildung 27).

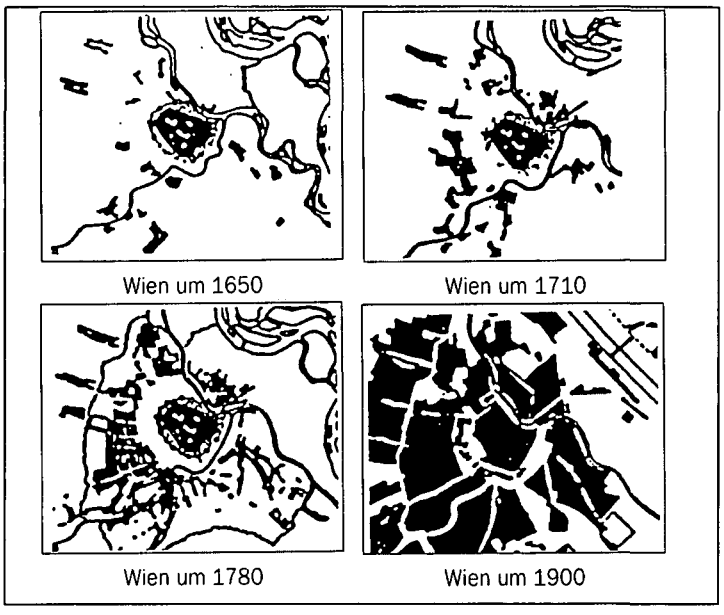


Abbildung 27. Das Wachstum Wiens, 1650-1900

Quelle: Kainrath, 1997

Mit der Regulierung der Donau im 19. Jahrhundert erreichte Wien zwei wichtige Ziele: die Hochwassergefahr reduzieren und neues Bauland im Bereich Donau für die Stadt nützlich machen. Diese Entwicklung war ein wichtiger Schritt für die Stadtentwicklung von Wien, wo bis die Regulierung das Flussbett ignoriert wurde.

Innerhalb des Linienwalls wuchs die Höhe der Häuser im Verlauf des 19. Jahrhunderts durchschnittlich um ein Geschoss. Dicht drängten auch die zusammenwachsende Vororte an den äußeren Rand der 1873 eröffneten Gürtelstraße. Die Nutzungsintensität war geradezu erdrückend, da bis zu 85 % der in strengem Rechteck-Rasterorganisierten Grundstücksflächen verbaut werden durften. Rund zwei Drittel aller Haushalte Wiens liegen in einem der Viertel, die damals errichtet wurden (Dungl, 2000).

Das erste flächendeckende Gestaltungsmodell für Wien entstand im Jahr 1893 als "Bauzonenplan". Die Abbildung 28 zeigt der Bauzonenplan, welcher vom Gemeinderat genehmigte Plan noch vor der Ausschreibung des Wettbewerbs zum Generalregulierungsplan verfertigt wurde und das konventionelle Muster der radialkonzentrischen Stadt des 19. Jahrhunderts zeigt (Kainrath, 1997).

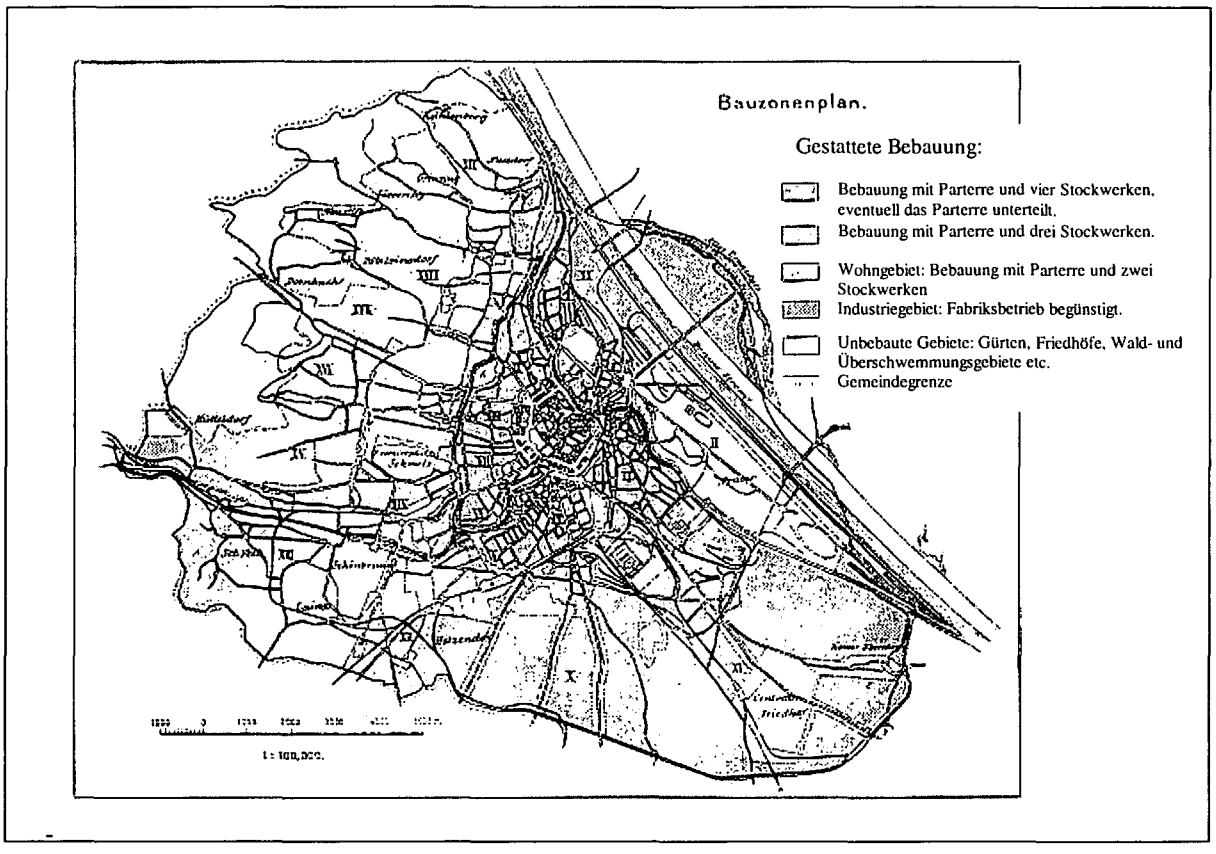


Abbildung 28. Bauzonenplan von Karl Mayrder, 1893

Quelle: Kainrath, 1997

Im Bauzonenplan wurden die Gebäudehöhen innerhalb der Gürtelstraße vier Etagen über Erdgeschoss außerhalb der Gürtelstraße drei Etagen über Erdgeschoss festgelegt. In den Wohnbereichen am westlichen Rand der Stadt erlaubte der Bauzonenplan nur zwei Stockwerke.

Nachdem die Monarchie zusammengebrochen und nach der Niederlage im ersten Weltkrieg eine Österreichische Staat zurückgeblieben war, brachte erste Wahl in Österreich den Sozialdemokraten die Mehrheit im Parlament. Die sozialdemokratische Regierung wollte in erster Linie eine rasche Lösung für die Wohnungsnot finden.

Zwischen den Jahren 1923 und 1933 wurde in Wien ein Wohnbauprogrammdurchgeführt, der wegen sozialdemokratischen Stadtverwaltung als „Roten Wien" genannt wurde. Die sozialdemokratische Stadtverwaltung hat in Wien einige Blockbebauungen mit Innenhöfen und Gemeinschaftseinrichtungen wie Karl-Marx Hof, Rabenhof und Siedlungen mit Reihen- und Einfamilienhäuser wie Lockerwiese, Freihofsiedlung realisiert. Obwohl damals rund 60.000 Wohnungen mit diesen Wohnbauprogramm errichtet worden sind, hat das kommunale

Reformprogramm der Sozialdemokraten im „Roten Wien" keine städtebauliche Perspektive vorgestellt.

Im zweiten Weltkrieg wurden in Wien ungefähr 90.000 Wohnungen, die mehr als im „Roten Wien" gebaut worden waren, zerstört. Die Stadt wurde nach dem Krieg vollkommen verändert. Nicht nur die wichtige Bauwerke wie Stephansdom, Staatsoper, Burgtheater usw., sondern auch ein Fünftel des gesamten Hausbestandes wurden teilweise oder ganz zerstört. Jede sechste Wohnung und 41 % der Gebäude wurden beschädigt. Nach der Zerstörung wurde in Wien der große Wiederaufbau in allen Feldern begonnen.

Der große Aufbau der Stadt Wien begann im Rahmen des Konzepts der „gegliederten und aufgelockerten Stadt". Die für Wien ausgewählte Form der Stadterneuerung war nicht nur „Verdichtung zu locker bebauten Stadtgebiete" sondern auch „Auflockerung der zu dicht bebauten Stadtgebiete". Auch der Ausbau von Stadtteil-Zentren war zentraler Punkt in diesem Programm. Die Stadt wurde von Zeit zu Zeit ausgedehnt.

5.2.1.2 Die historische städtebauliche Ideenentwicklung von Wien

Nach Angaben von Kainrath (1997) bleibt das Stadtmodell der Gründerzeit in Wien bis zum Ersten Weltkrieg der Bauzonenplan von 1893 (Abbildung 28), der dazu damals niemand eine Alternative geboten hatte. In diesem flächendeckenden Gestaltungsmodell wurden die Gebäudehöhen festgelegt. Sowohl der Bauzonenplan als auch der soziale Wohnbauprogramm im Rote Wien brachte die Stadt Wien keine städtebauliche Ideenbasis. Diese Produktionsphase der Wohnungen dauerte bis zum zweiten Weltkrieg.

Nach dem zweiten Weltkrieg hatte der große Wiederaufbau der Stadt Wien seine Wirkung im Bereich „Städtebau" als Ausdehnung der Stadt gezeigt. Der erste zugängliche Entwurf stammt von Erwin Ilz, der aus Anlass der Wiener Gebietsausdehnung 1938 einen äußerst profunden Artikel über Wiener Stadtentwicklungsprobleme schreibt und im Zuge dessen einen Plan mit schematischen Siedlungsbändern (Abbildung 29) entlang der bestehenden Regionalbahnen, zwischen der alten und der neuen Stadtgrenze vorlegt (Kainrath, 1997). Mit dieser Entwurf hat Ilz (1938) beabsichtigt, das dichtbebaute Stadtgebiet soviel wie möglich auflockern zu können.

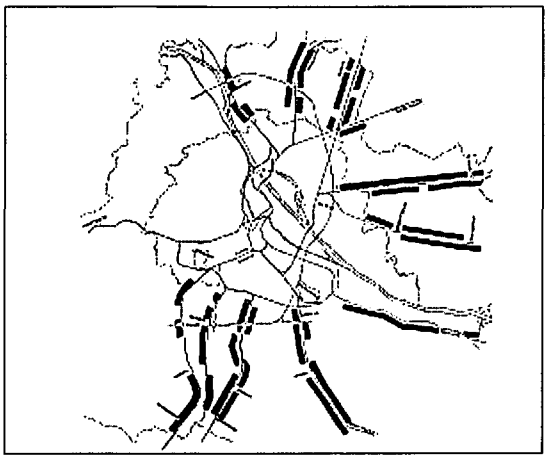


Abbildung 29. Siedlungsbänder für Wien, Erwin Ilz (1938)

Quelle: Kainrath, 1997

Bis 1950 gab es für die Stadtentwicklung von Wien nur eine dominante Idee: Die Innenstadt an die Donau bringen und für die ganze Stadt eine wichtige dominante Achse zwischen Innenstadt und Donau zu bilden! Diese bandartige Entwicklung mit monumentaler Entwürfe sollte für das große neue Wien ein wichtiges Zeichen sein. Sowohl im Entwurf von Hanns Dustmann als auch im Entwurf von Walter Strzygowski sind diese Entwicklungsideen für Wien betont worden (Abbildung 30).

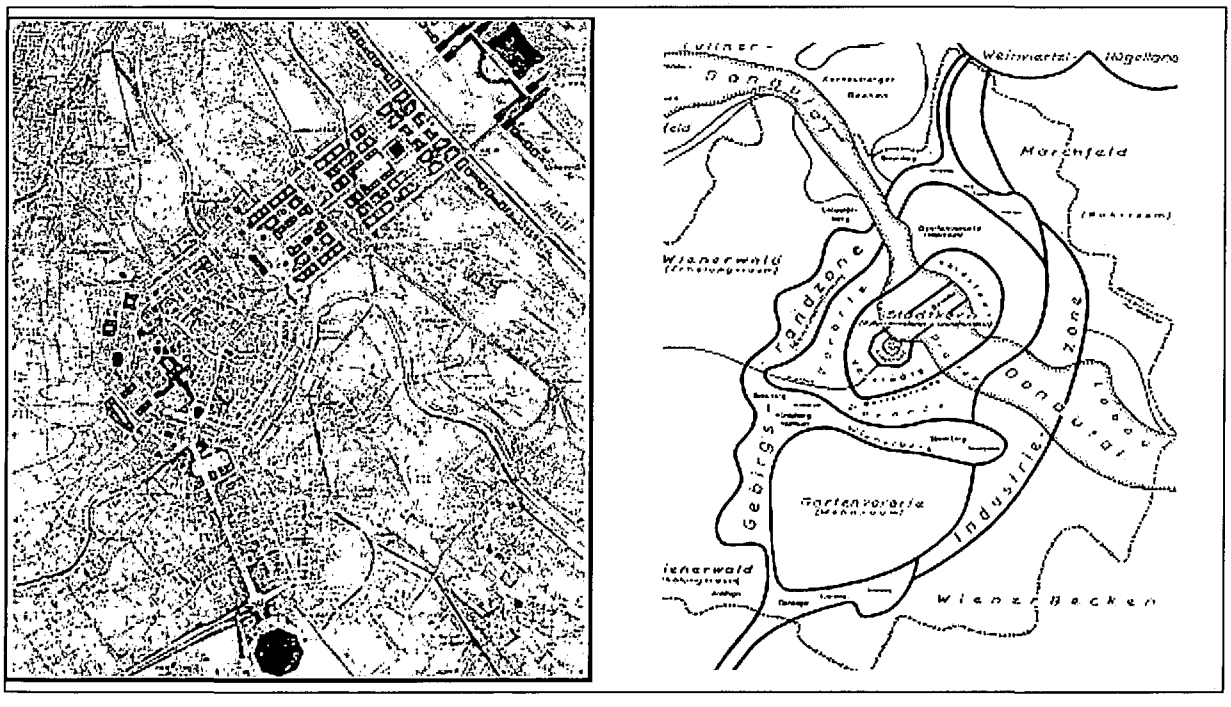


Abbildung 30. Monumentale Achse von der Wiener Innenstadt zur Donau (Hanns Dustmann, 1941) und Gliederungsschema der Flächenwidmung für Wien (Walter Strzygowski, 1948)

Quelle: Kainrath, 1997

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg werden in Wien zuerst Karl Heinrich Brunner zwischen den Jahren 1948 und 1951 und danach Roland Rainer zwischen den Jahren 1958 und 1963 als „Stadtplaner von Wien" gearbeitet. Brunner hat für den sozialen Städtebau für Wien ein 8-Punkte-Programm vorgelegt, indem die Auflockerung zu dicht bebauter Stadtviertel vorgesehen wurde. Kainrath (1997) betonte, dass Brunner bei seiner Überlegungen eine Verbindung zwischen den Norden und Süden von Wien, weil er von der Idee „New-Towns" in England und in den USA zwischen den Jahren 1930 und 1950 beeinflusst worden ist, vorgesehen ist.

Roland Rainer hat im Jahr 1953 eine Schemaskizze, wo auch die Entwicklungen zwischen Wien und Südteil der Stadt dargestellt wurde, gezeichnet. In dieser Darstellung zeigt Rainer, wie er die Siedlungskette(Städtereihe) zwischen Wien und der Südteil der Stadt vorgestellt hat (Abbildung 31). Die Siedlungskette entsteht aus einem dominanten Stadtzentrum und kleinen Nebenzentren. Die Idee von „mehreren Zentren" von Rainer wurde bis 1960 als wichtige Tendenz in der Städtebau geblieben.

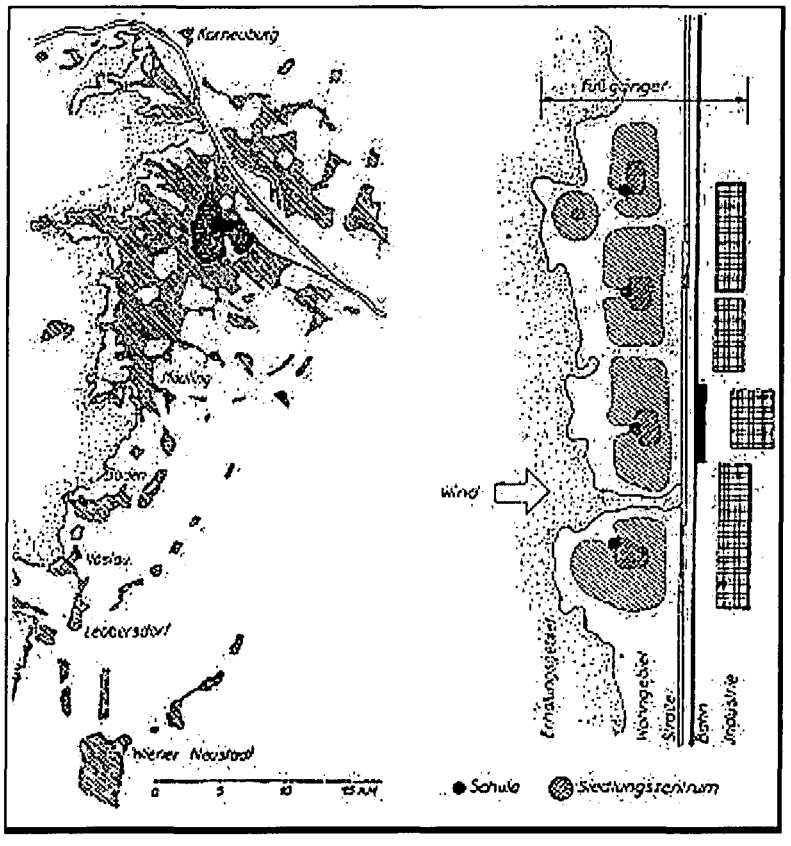


Abbildung 31. Siedlungsketten für das Wiener Becken, Roland Rainer (1953)

Quelle: Kainrath, 1997

Im Jahr 1961 wurde von Rainer ein Gliederungsschema für Wien vorgelegt (Abbildung 32). Die Abbildung 32 zeigt uns, dass Rainer in diesem Schema auf die Südachse verzichtete, die in seiner vorherigen Arbeit (Abbildung 31) wichtigste Idee seines Entwurfs war. Besonders sind in dieser Arbeit wichtig, dass Rainer in seiner Arbeit im Jahr (1961) zu dicht bebauten Stadtgebiete auflockern und zu locker bebauten Stadtgebiete verdichten wollte. Auch die Grünkeilen, die bis ins Stadtzentrum weitergehen, spielten besonders wichtige Rolle in diesem Entwurf.

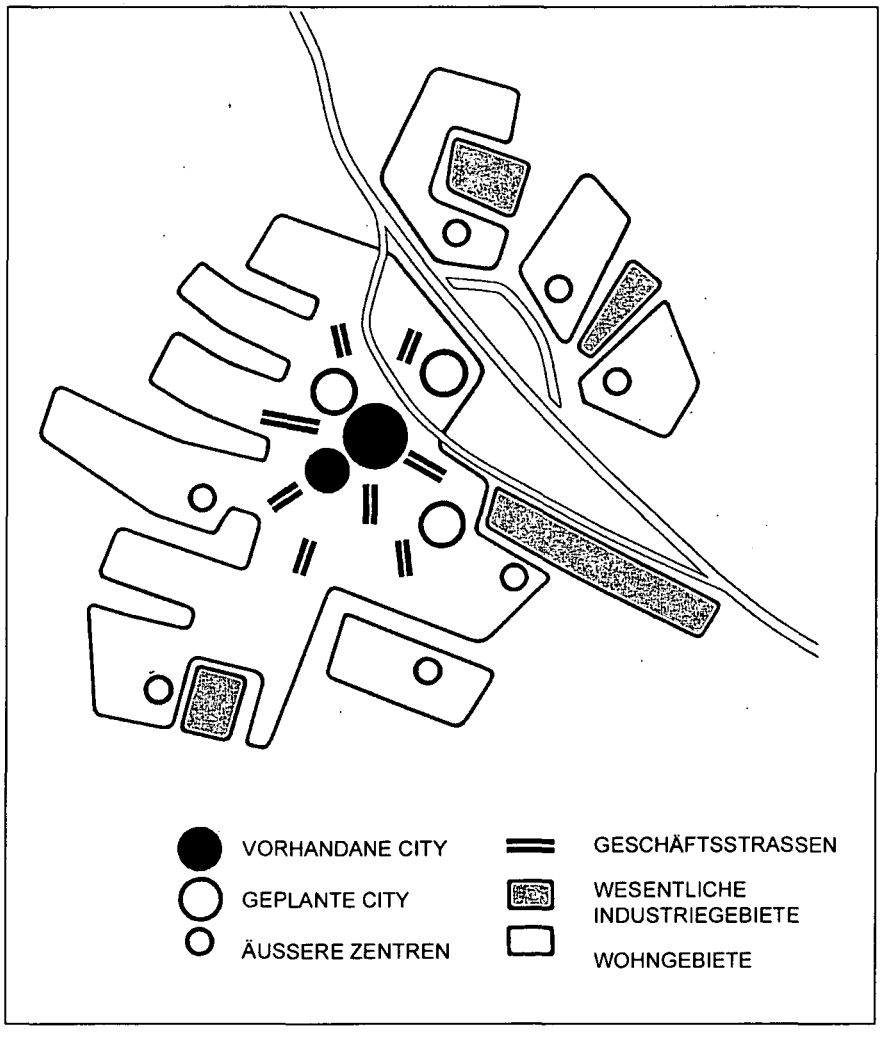


Abbildung 32. Gliederungsschema des Planungskonzepts für Wien, Roland Rainer (1961)

Quelle: Kainrath, 1997

Im Jahr 1957 wurde das Österreichische Institut für Raumplanung (ÖIR) gegründet. Mit der Begründung von ÖIR übernehmen die regionalen Planungsarbeiten für Wien noch wichtigere Rolle. Besonders wichtig ist, dass Wien zwischen den Jahren 1960 und 1970 nicht nur als

eine Stadt sondern als ein Schwerpunkt für Niederösterreich gedacht worden ist. Sowohl die Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung im Jahr 1955 (Abbildung 33) als auch ÖIR im Jahr 1968 (Abbildung 34) haben wichtige Vorschläge für die Entwicklungen in Wien und auch ín seinen Ballungsräume gemacht.

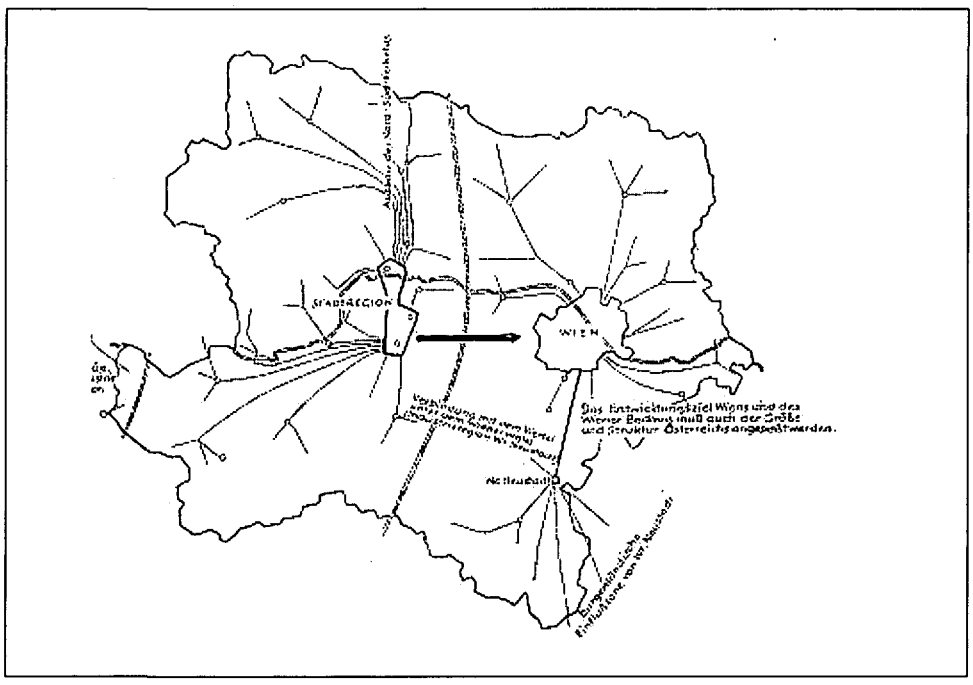


Abbildung 33. Hauptstadt für Niederösterreich, Arbeitsgemeinschaft für Raumforschung (1955)

Quelle: Kainrath, 1997

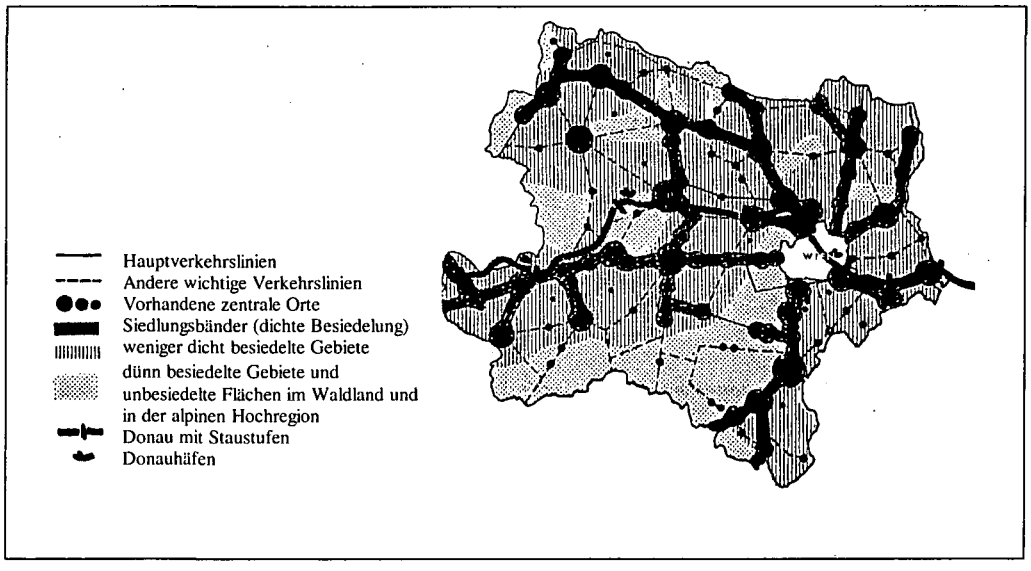


Abbildung 34. Niederösterreich-Plan, 1968

Quelle: Kainrath, 1997

Nach dem Jahr 1970 stand die Donau als Planungselement im Mittelpunkt des Städtebaus in Wien. Im Jahr 1972 hat Erich Bramhas eine lineare "Donaustadt" entwickelt. Bramhas wollte die Stadterweiterung zumindest im zentralen Bereich zwischen Reichsbrücke und Floridsdorfer Brücke weiterleiten (Abbildung 35).

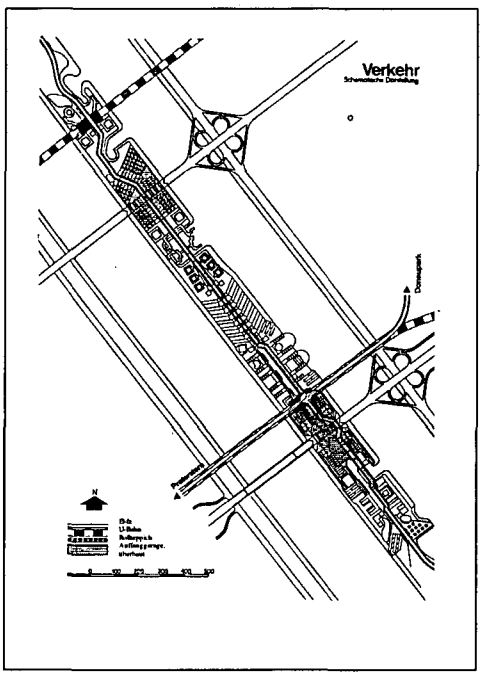


Abbildung 35. Die Donaustadt, Erich Bramhas (1972)

Quelle: Kainrath, 1997

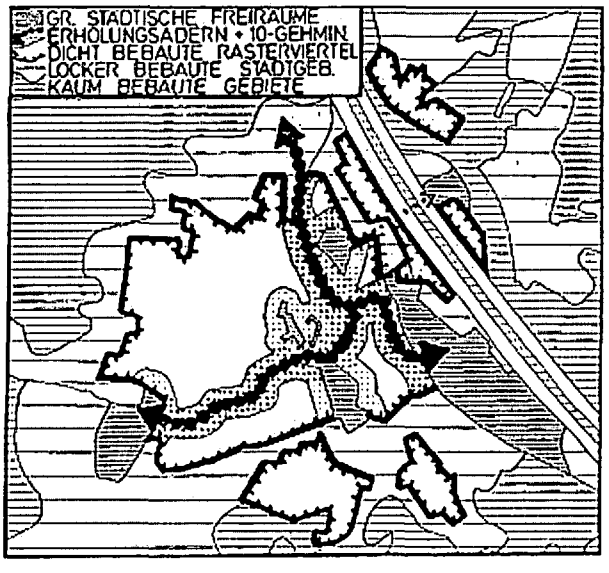


Abbildung 36. Erholungsadern, Herbert Binder (1972-1975)

Quelle: Kainrath, 1997

Nach Angaben von Kainrath hat auch Herbert Binder in seiner Arbeit "Erholungsadern" eine Bebauung der Donauinsel vorgesehen. Kainrath betonte, dass Binder mit dieser Bebauung den Schwerpunkt des Wohnungsneubaus vom Stadtrand in ein zentrumsnahes Band legen wollte. Für Binder war es besonders wichtig, durch das dichtbebaute Gebiet zwei Grüntaler für die Stadtbevölkerung wiederzugewinnen (Abbildung 36).

In den nächsten Kapiteln werden die aktuelle Stadtentwicklung von Wien vorgelegt, um festzustellen, wie die historischen städtebaulichen Entwicklungsideen für Wien im 20. Jahrhundert zu der aktuellen Stadtentwicklung von Wien beitragen hatten.

5.2.1.3 Die Stadtpläne von Wien

5.2.1.3.1 Stadtentwicklungsplan 1984/ Wien (STEP 84)

Ab 1976 wurde in Wien die Stadtentwicklungsplanung wieder aufgenommen. Rudolf Wurzer hat nach der Übernahme der Verantwortung des Stadtentwicklungsplans (STEP) ein Verkehrskonzept erstellen lassen. Mit der Vorbereitung des Verkehrskonzepts im Jahr 1980 stand fest, dass für Wien ein gesamtes Stadtmodell vorbereitet werden sollte.

Das Stadtmodell für Wien ist der Trend der bandartigen Raumentwicklungsidee im Jahr 1984 fortgesetzt worden. Die Planungsentscheidung der Dezentralisierung sollte im Modell durch Aufwertung der Haupt- und Bezirkszentren begegnet werden (Abbildung 37). Aber die Siedlungsachsen sollten nicht bis Innenstadt weitergeführt werden, damit die Stadt seine monozentrische Struktur nicht verstärkt. Damit wurden fünf Hauptzentren wie Floridsdorf, Kagran, Simmering, Favoriten und Meidling geplant. Mit diese Zentren verbinden auch die Entwicklungsachsen mit der Innenstadtverbindet werden.

Wien sollte nach der Meinungen von vielen Fachleute wegen verdichteten Bebauung aufgelockert und verkehrsberuhigt werden. Die Bedürfnisse der brachliegenden Flächen sollten am Stadtrand gedeckt werden, wo die Siedlungsachsen der Stadtentwicklungsplan ermöglichten. Besonders wichtig war, dass Wienerwald und Donauraum unbebaut bleiben sollten.

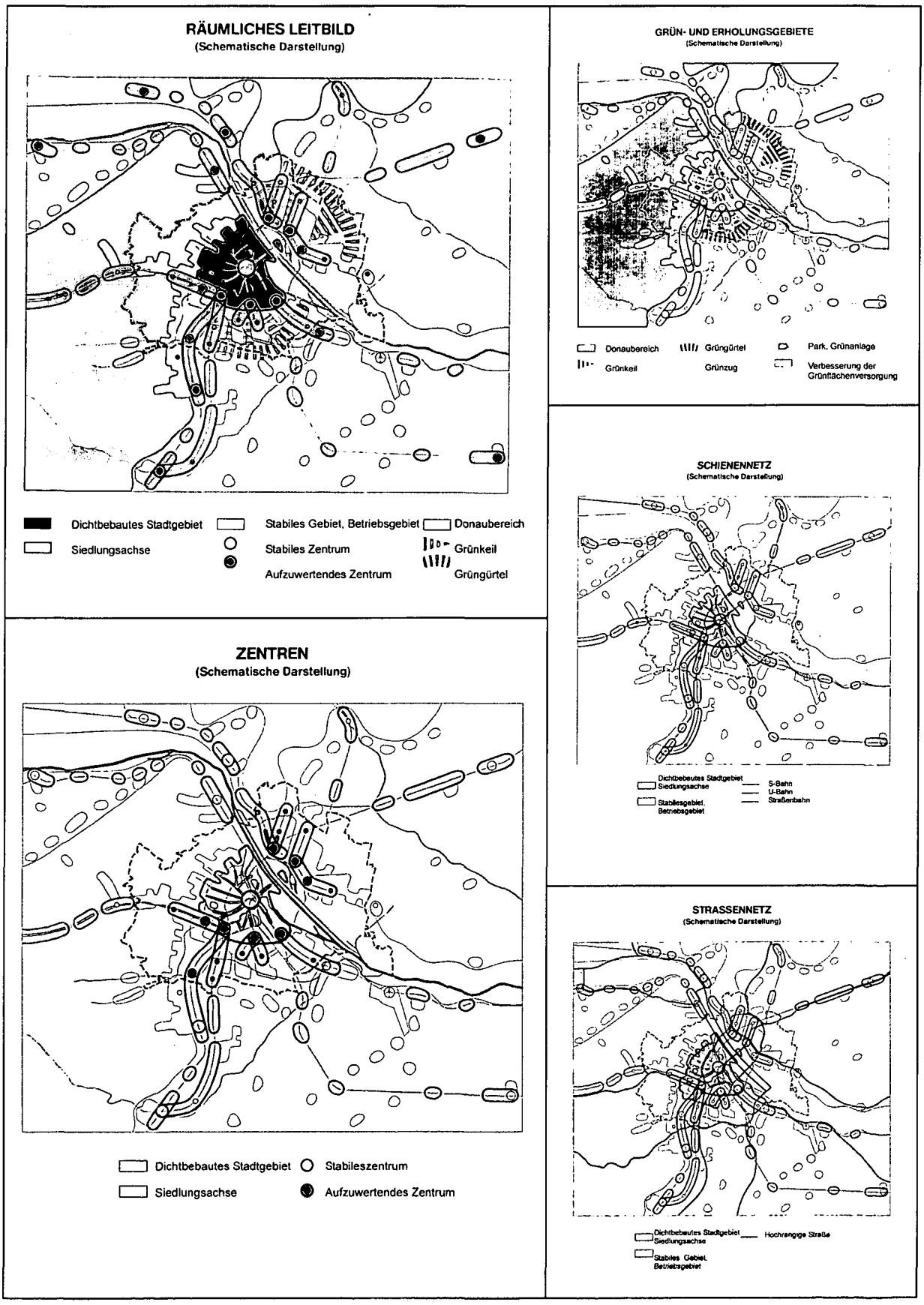


Abbildung 37. Räumliche Entwicklungskonzepte von Wien, STEP Wien 1984

Quelle: Stadt Wien/ MA18, 1997

Städtische Funktionen im dichtbebauten Stadtgebiet sollten nach STEP 84 auch in den Siedlungsachsen möglichst viel gemischt werden. Großflächige Grünräume sollten dagegen bis ins Stadtinnere gezogen werden. Im Süden und im Nordosten der Stadt sollten die Entwicklungen des Grüngürtels erweitert werden (Abbildung 37).

Nach der Verwirklichung des Stadtmodells für Wien im Jahr 1984 wurde die Einbeziehung der Wiener Umlandregion verstärkt. Die Siedlungsachsen und Zentren des Umlands waren wichtiger Bestandteil des Stadtentwicklungsmodells. Die regionalen Siedlungsachsen im Wiener Umland wurden wegen der Standortvorteilen von vielen Einwohnern bevorzugt Diese Zersiedlung des Wiener Umlands war ein Grund der Stadtpolitik von Entwicklungszentren. Auch die Verkehrspolitik verstärkte die Zersiedlung im Wiener Umland (Abbildung 37).

Die Abbildung 37 weist darauf hin, dass sowohl die Schienen- als auch die Straßennetze für die Raumentwicklungen am Stadtrand von Wien neue Perspektive eröffneten. Mit den hochrangigen Straßenverbindungen im Süden der Stadt und auch im 21. und 22. Bezirken wurden die Nachbarsiedlungen unter Druck gesetzt.

5.2.1.3.2 Stadtentwicklungsplan 1994/ Wien (STEP 94)

Als Basis für den Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1994 (STEP 94) ist der Stadtentwicklungsplan aus dem Jahr 1984 (STEP 84) berücksichtigt geworden. Obwohl die Bevölkerungszahl nach Angaben von Planungsbericht STEP 94 (Tabelle 26) gleichblieb, wurde die Stadt doch gewachsen, weil:

*die Wohnfläche pro Einwohner gestiegen ist,

*die Betriebe für ihre modernen Produktionsweisen in einer Ebene mehr Grundfläche brauchen,

*der Bedarf an Büroflächen steigt,

*für Verkehrseinrichtungen (mehr Autos, mehr Parkraum) zusätzliche Flächen im Stadtgebiet benötigt werden.

Tabelle 26. Bevölkerungsentwicklung in Wien 1984-1993

JAHRE	Geburten-Bilanz	Wanderungs-bilanz	Bevölkerungs-veränderung	Bevölkerungs-stand	davon Ausländer	Ausländer-teil in %
1984	-9.017	-1.270	-10.287	1.517.068	111.791	7,4
1985	-9.374	+700	-8.674	1.508.394	117.208	7,8
1986	-8.289	+4.290	-3.999	1.504.395	120.307	8,0
1987	-7.366	+9.172	+1.806	1.506.201	126.189	8,4
1988	-6.077	+13.673	+7.596	1.531.648	160.710	10,5
1989	-4.934	+18.388	+14.015	1.545.663	182.013	11,8
1990	-4.454	+22.842	+18.388	1.564.051	206.003	13,2
1991	-3.637	+30.984	+27.347	1.591.398	236.888	14,9
1992	-3.471	+23.932	+20.461	1.611.859	260.356	16,2
1993	-2.820	+18.657	+15.837	1.642.391	293.491	17,9

Quelle: Stadt Wien/ MA66: Bevölkerungsevidenz für Wien, 1993

Im STEP 94 wurde das räumliche Leitbild von Wien auf die Planungsprinzipien von STEP 84 aufgebaut. Beim STEP 84 wurde „die Stadterneuerung" eine wichtige Rolle für die Stadtentwicklung übernommen. Aber im STEP 94 wurde die Stadtentwicklung neben der Bewahrung der wertvollen Bausubstanz und der umfassenden Erneuerung des dichtbebauten Gebiets auch entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

Der Innenstadtstruktur, der historisch gewachsen wurde, sollte nach STEP 94 erhalten bleiben. Im dichtbebauten Innenstadtgebiet, wo die Lebensqualität nicht so hoch wie erwartet war, sollten mehr Grünflächen geschaffen und die Bebauungsdichte weiterhin begrenzt werden. Innere Stadterweiterung sollte nur in den brachliegenden Flächen der Stadt ausgeführt werden.

Tabelle 27. Flächenreserven für Bauland am Stadtrand (+Vorhaltegebiete)

IN HA (GERUNDET)	FÜR WOHN- UND MISCHGEBIETE	FÜR BETRIEBE	ZUSAMMEN
Nordosten	650 (+150)	450 (+200)	1.100 (+350)
Süden	350 (+0)	250 (+0)	600 (+0)
Insgesamt	1.000 (+150)	700 (+200)	1.700 (+350)
davon 75 %	750 (+120)	530 (+150)	1.280 (+270)

Quelle: Stadtentwicklungsplan von Wien (STEP 94), 1994

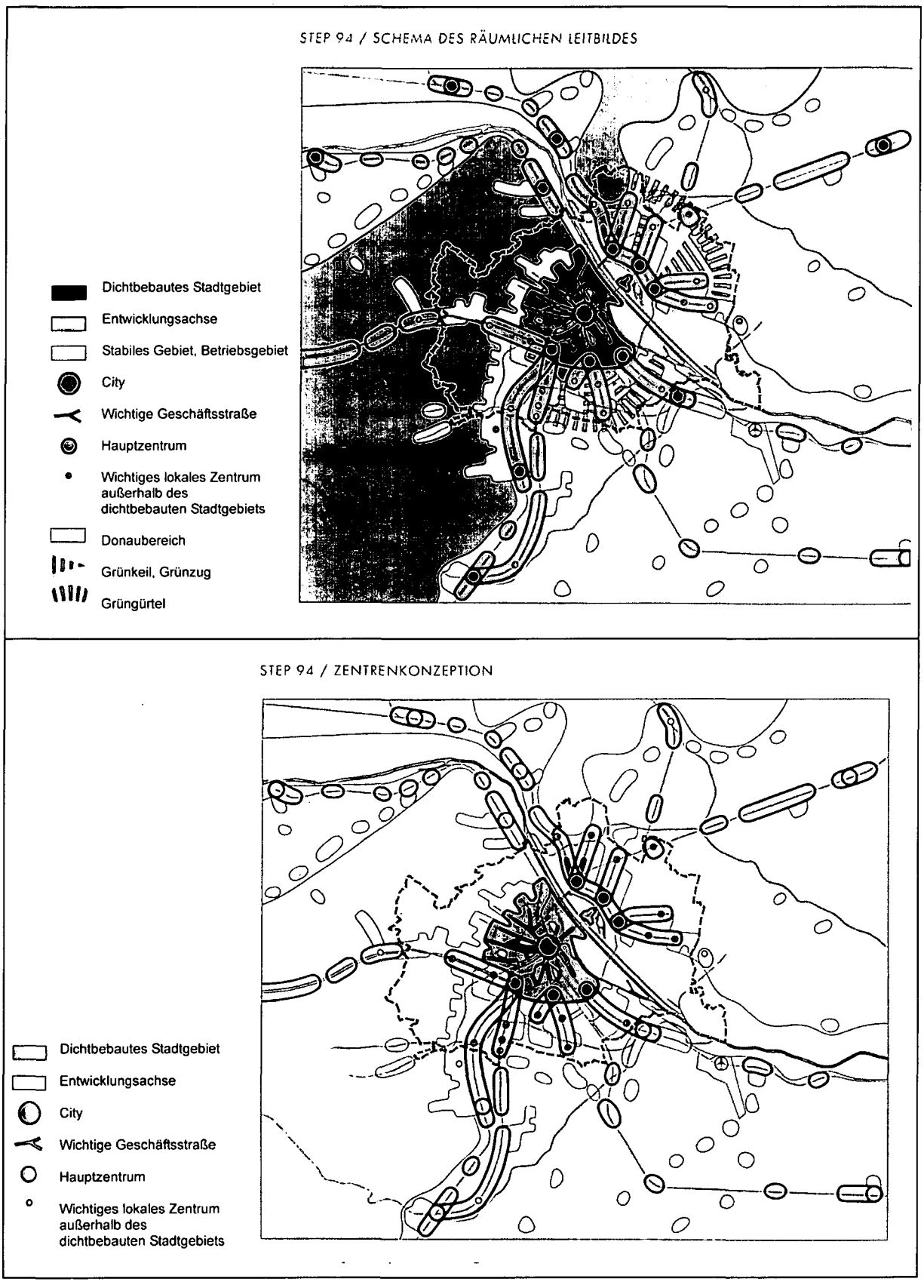


Abbildung 38. Räumliche Entwicklungskonzepte von Wien, STEP Wien 1994

Quelle: Stadt Wien/ MA18, 1997

Die innere Stadterweiterung genügt nicht für den Flächenbedarf an Stadtentwicklung. Darum müssen natürlich die Flächen außerhalb des bebauten Stadtgebietes benützt werden. Aber nach STEP 94 war besonders wichtig, dass bei diesem Entwicklungsprozess keine Ausweitung des Autoverkehrs und zur Zersiedlung der Landschaft erlaubt werden sollten.

Die Siedlungsentwicklung in der Außenstadt sollte in den geplanten Entwicklungsachsen ausgeführt werden. Im Mittelpunkt dieser Stadtentwicklung sollte „öffentliche Verkehr" stehen. Um die strenge Trennungen zwischen den Funktionen zu vermeiden, sollten nach STEP 94 die wichtigsten städtischen Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Erholung usw. in den Entwicklungsgebieten nicht getrennt werden.

In den Entwicklungsachsen sollten die Siedlungsgebiete mit der Hilfe des Grünraums voneinander getrennt und möglichst nahe an das Stadtzentrum herangeführt werden. Das Schwergewicht der äußeren Stadterweiterung sollte besonders da liegen, wo die Entwicklungsachsen von den Grünkeilen getrennt waren. Dabei sollten nach STEP 94 die Betriebe, die große Flächen brauchen und mit den Siedlungsbereichen kaum zu tun haben, am Rand der Siedlungsachsen zusammengebracht werden.

Der Wienerwald, die Donaulandschaft mit Donaustrom, Donauinsel, Neuer Donau, Alter Donau, Prater, Lobau und anderen nahen Grün- und Erholungsgebieten sollten geschützt werden. Diese Grün- und Erholungsgebieten in Wien sollten nach STEP 94 von der Bebauung freihalten und weiterentwickelt werden.

Mit der tangential Planung des öffentlichen Verkehrs sollten mehrere Stadtzentren entwickelt werden. Dadurch wurde im STEP 94 sowohl die unmittelbare Störungen im Stadtzentrum vermindert als auch die Qualität des ÖV-Netzes erhöht. Besonders wichtig war auch, dass die tangentialen, die Grüngürtel querenden ÖV-Linien die Erreichbarkeit der Erholungsgebieten verbessern konnten. Es sollte verhindert werden, dass mit dieser tangential geplanten ÖV-Linien entstehenden Erreichbarkeitsvorteile nicht für die brachliegende Bauland, die sich in der Nähe dieser Erholungsgebiete befinden, gewidmet werden sollte.

Für die Stadtentwicklung im Wiener Umland werden die gleichen Gestaltungsprinzipien wie für Wien vorgeschlagen. Angesichts dieser Entscheidung wurde auch ein dezentrales

Siedlungsmodell für die Ostregion, das den Siedlungsdruck in den Ballungsräumen Wiens entlasten sollte, im Zusammenhang der Planungsarbeit entwickelt.

5.2.1.3.3 Europäische Städtepolitik und Wien

Seit Anfang der 90er Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts gibt es ein Wettbewerb und Konkurrenz zwischen die europäischen Städten und Stadtregionen. Obwohl Europäische Union lange Zeit keine spezifische Städtepolitik erklärt, wird die Bedeutung der Städte als Motor der wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung anerkannt.

Im Jahr 1997 hat die Europäische Kommission das Thema "Wege zur Stadtentwicklung in der Europäischen Union" als Mittelpunkt angenommen. Dabei hat die Kommission eine Untersuchung unter dem Gesichtspunkt der städtischen Auswirkungen die EU-Politiken und eine Verbesserung deren Einbeziehung auf städtischer Ebene beabsichtigt.

Mitte 1997 hatte die Europäische Kommission mit ihrer Mitteilung "Wege zur Stadtentwicklung in der Europäischen Union" ("Towards an Urban Agenda in the European Union") die Diskussion über generelle Städtepositionen auf europäischer Ebene eröffnet. Der EU Aktionsrahmen für nachhaltige Stadtentwicklung zielt ab auf besser koordinierte und gezieltere Gemeinschaftsaktionen hinsichtlich städtischer Probleme und gruppiert sich anhand vier unabhängiger Politikziele (EU Kommission, 1997):

*Stärkung des wirtschaftlichen Wohlstands und der Beschäftigung in den Städten,

*Förderung von Gleichheit, sozialer Eingliederung und Erneuerung in städtischen Gebieten;

*Schutz und Verbesserung der städtischen und der globalen Umwelt: hin zu lokaler und globaler Nachhaltigkeit,

*Beitrag zu einem guten Stadtmanagement und zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung.

In der Kommission wurde festgeschlossen, dass die Städte in Europa trotz ihrer verschiedenartigen Erfahrungen und ihrer unterschiedlichen Situation gemeinsame

Entwicklungstendenzen verzeichnen und dass sie ähnlichen Herausforderungen gegenüberstehen. Diese Tendenzen konnten als Globalisierung und wirtschaftliche Umstrukturierung, sozialer Wandel und zunehmende Ausgrenzung, Umweltbelastungen, finanzielle Zwänge und Veränderungen in den institutionellen Beziehungen genannt werden. In der Schlussfolgerung der Kommission wurde bekannt, dass wirtschaftlicher Aufschwung, soziale Eingliederung sowie Umweltschutz und -verbesserung die einander ergänzenden und verstärkenden Ziele einer Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung sein müssen.

Nach Österreichische Raumordnungskonferenz/ ÖROK (1999) hat Wien an dieser Initiative zur stärkeren Berücksichtigung einer ausgewogenen europäischen Städtepolitik großen Anteil, z.B. durch Bewusstmachung des Rollenbildes der europäischen Stadt, durch die aktive Teilnahme an zahlreichen europäischen Städtenetzwerken (Eurocities, Telecities, Vereinigung der Hauptstädte der EU/ UCUE, Ausschuss der Regionen usw.), an diversen Kooperationsprojekten im Rahmen von EU-Programmen sowie durch die vorbildliche Ausrichtung von großen einschlägigen Diskussionsveranstaltungen.

Nach der großräumigen und längerfristigen Konzepte der Wiener Stadtregierung im Bereich "Stadtplanung und Regionalentwicklung" wie Stadtentwicklungsplan 1994, Verkehrskonzept 1994, Grüngürtel Wien 1995 usw. hat in Wien eine Arbeit für zukünftige Stadtentwicklungsstrategie, die auch mit den Zielen der EU Kommission die gleiche Richtung zeigte, mit dem Titel "Qualität verpflichtet- Innovationen für Wien" begonnen. Dieser Strategieplan (Strategieplan Wien 2000) wurde mit einer rascheren, schwerpunktmäßigen Umsetzung der Ziele einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Stadtentwicklung in Wien orientiert.

Die Operationalisierung des Strategieplans (Strategieplan 2000) und dessen Zielsetzungen sollte gemäss Entwurf im Rahmen von fünf Strategielinien erfolgt werden (ÖROK, 9.):

*Wirtschaftsstandort und Arbeitsmarkt,
*Wissensstadt,
*Stadt der Lebens- und Umweltqualität,
*Natur, Kultur und urbanes Erlebnis,
*Europäische Metropole.

Mit dem Strategieplan Wien 2000 wurde geplant, dass Wien zusammenhängend und verbindlich die künftigen Schwerpunkte städtischer Entwicklung vorstellte. Der Strategieplan Wien 2000 war kein Ausführungsplan sondern ein Ziel für die optimale Gesamtentwicklung von Wien. Der Plan (Strategieplan Wien, 2000) sollte auch ein Beitrag zu Wiens Rolle in der europäischen Integration sein.

5.2.1.4 Die aktuelle Stadtstruktur von Wien

5.2.1.4.1 Regionale Entwicklung von Wien

Durch die Öffnung der Ostgrenzen hat sich die Rahmenbedingungen für Österreich geändert. Besonders nach der Näherung zwischen den Regionen Wien und Bratislava entstand sehr enge wirtschaftliche und auch kulturelle Kontakte. Diese Näherung verursachte nicht nur starke kommerzielle Verbindung zwischen den Regionen sondern auch ein Ansteigen des Verkehrsaufkommens.

Nach den Angaben von STEP 94 wurden innerhalb der Länderregion Ost durch die Entscheidung des Landes Niederösterreich über die neue Landeshauptstadt St. Pölten und über die Dezentralisierung von Wirtschaftsfunktionen in bestimmten Regionen neue Entwicklungsschwerpunkte entstanden. Diese Entwicklungsschwerpunkte waren;

*die Region St. Pölten-Krems; sie sollte als neuer Zentralraum von Niederösterreich entwickelt werden,

*Tulln (in Verbindung mit dem Ausbau der Hochleistungsstrecke der Westbahn von Wien nach St. Pölten),

*Mistelbach und Hollabrunn (im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schnellbahnlinien),

*der Raum Bruck- Parndorf- Neusiedl (im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verbindungen Wien-Budapest, Wien-Pressburg und der Schnellbahnen),

*der Raum Wiener Neustadt- Eisenstadt- Mattersburg (ebenfalls im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnnetzes der ÖBB und Raab- Ödenburg- Eberfurter Eisenbahnen) (Abbildung 43).

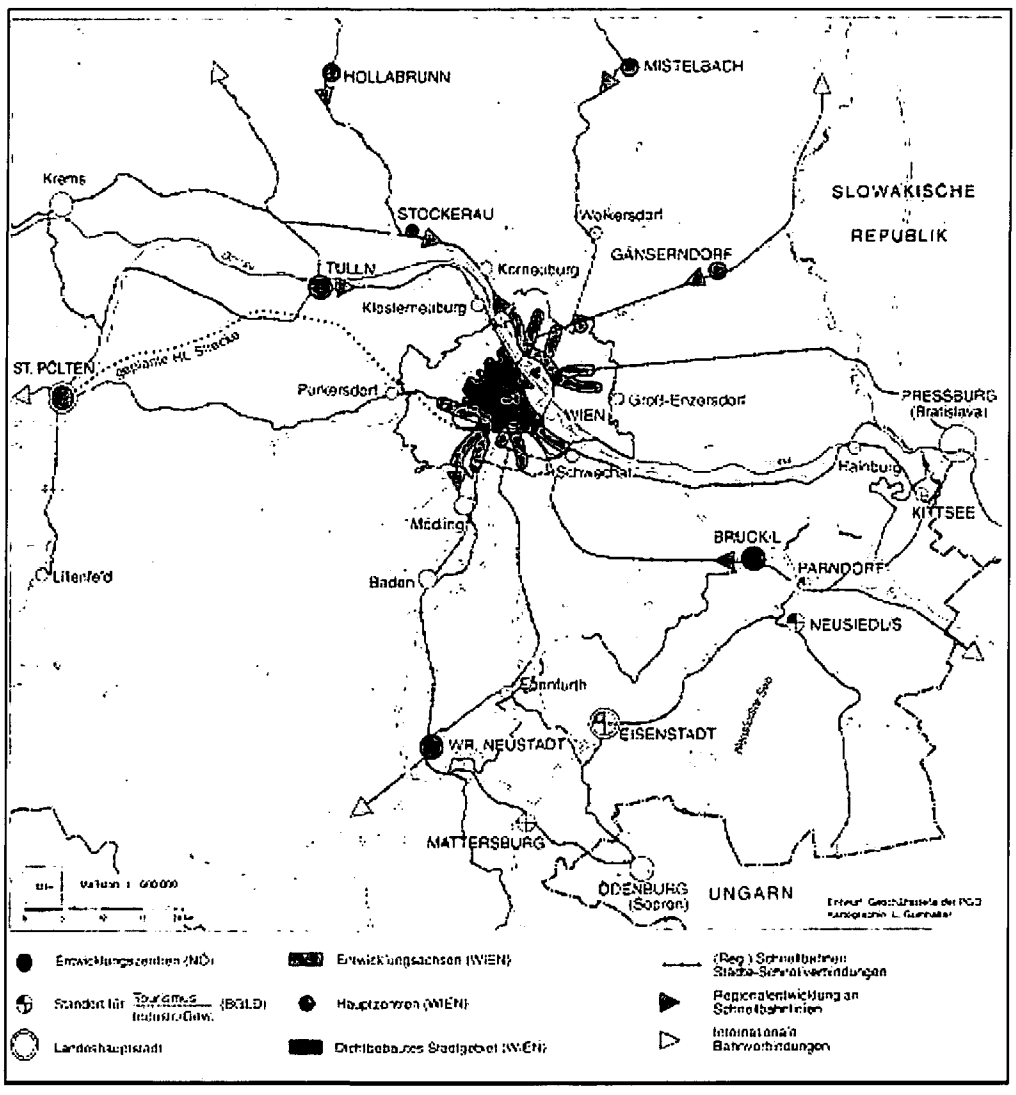


Abbildung 39. Entwicklungsschwerpunkte in der Länderregion Ost

Quelle: Perspektiven, 1994

Das Wiener Umland liegt in den letzten Jahren im Mittelpunkt der Stadtentwicklung. Die Bevölkerungszunahme im Wiener Umland weist auch darauf hin. Bei der Abbildung 39 wurde festgestellt, dass die starke Abwanderung nach Umland aus Wien stammt. Und da die Siedlungstätigkeit in den sogenannten „Achsenbereichen" (Gemeinden an den Schnellbahnlinien des Verkehrverbunds Ost-Region) geringer als in den „Zwischenbereichen" (den übrigen Gemeinden) war, lässt das auf eine weitere Zersiedlung des Wiener Umlands schließen.

Tabelle 28. Bevölkerungsentwicklung in der Länderregion Ost und im Ballungsraum Wien 1971-1991

	BEVÖLKERUNG			VERÄNDERUNG	
	1971	1981	1991	1971-1981	1981-1991
Wien	1.619.885	1.531.346	1.539.848	-88.539	+8.502
Niederösterreich	1.420.816	1.427.849	1.473.813	+7.033	+45.964
Burgenland	272.319	269.771	270.880	-2.548	+1.109
Länderregion Ost	3.313.020	3.228.966	3.284.541	-84.054	+55.575
Wien	1.619.885	1.531.346	1.539.848	-88.539	+8.502
Wien Umland	495.704	519.774	565.967	+24.070	+46.193
Ballungsraum Wien	2.115.689	2.049.669	2.107.667	-65.920	+57.998
Österreich	7.491.526	7.555.338	7.795.786	+63.812	+240.448

Quelle: Österreichische Statistikamt (ÖSTAT): Ergebnisse der Volkszählungen 1971,1981, 1991

Die Tabelle 28 zeigt, dass die Anzahl der Wohnungen im Wiener Umland angestiegen wurde. Nach den Angaben von STEP 94 handelte es sich um Zweitwohnungen. Wenn diese Zweitwohnungen in den nächsten Jahren als Hauptwohnsitz verwendet werden, muss auf eine Abwanderung von Wien nach Umland geachtet werden. Obwohl diese Nachfrage von Zweitwohnungen im Jahr 1970 16 % der Wiener Haushalte betraf, waren es im Jahr 1984 bereits 37 % (Von diesen insgesamt ca. 272.000 Zweitwohnsitzen lagen 153.000 in Niederösterreich, 60.000 in Wien, 27.000 im Burgenland und 32.000 außerhalb der Länderregion Ost).

Charakteristisch für die Zweitwohnsitze der Wiener in Niederösterreich und Burgenland war, dass;

*75 % in Form von Massivhäusern bestehen und ebenso als Hauptwohnsitz dienen konnten,

*40 % dieser Wohnsitze eine Wohnfläche von über 90 m² und 60 % auf Grundstücken mit mehr als 700 m² Fläche standen,

*40 % der Zweitwohnsitze im Sommer als Hauptwohnsitz genutzt wurden,

*ein Drittel der Zweitwohnungen mit öffentlichen Förderungsmitteln errichtet wurde,

*die Doppelförderung rund zwei Drittel Wiener Zweitwohnungsbesitzer mit Hauptwohnsitz in Wien und Zweitwohnsitz in Niederösterreich oder im Burgenland betraf, es waren rund 120.000 Fälle (STEP 94).

Tabelle 29. Wohnbevölkerung und Wohnungen im Wiener Umland

	WOHNBEVÖLKERUNG Veränderung 1981-1991			WOHNUNGEN Veränderungen 1981-1991		
	1991	Absolut	In %	1991	Absolut	In %
WIENER UMLAND	565.967	+46.193	+9	269.345	+28.047	+12
ACHSENBEREICHE	315.203	+23.697	+8	151.426	+14.907	+11
SÜDACHSE	131.704	+6.384	+5	61.350	+4.793	+9
ZWISCHENBEREICHE	250.764	+22.496	+10	117.919	13.140	+16
WIEN-NORD (21,22)	228.105	+9.170	+4	114.564	+15.940	+16
WIEN-SÜD (10-12,23)	376.070	+10.715	+3	199.547	+13.119	+7
WIEN MITTE/WEST (1-9, 13-20)	935.673	-11.383	-1	538.980	+2.857	+1

Quelle: Stadtentwicklungsplan von Wien (STEP 94), 1994

Die Forschungen über die Flächennutzung von Wien zwischen den Jahren 1976 und 1986 zeigte, dass der Flächenverbrauch für „Wohnen" im Umland mit 348 m²/ Einwohner doppelt so hoch wie in den Wiener Außenbezirken mit 178 m²/ Einwohner war. Diese Entwicklung weist auf eine starke Tendenz aus Wien wegen geplanter Entwicklungsachsen nach Umland auf, obwohl sich die Industrie- und Gewerbeunternehmen für sie angebotene Achsenbereichen ausdehnten, da sie dort für ihre Tätigkeiten genügende Flächen haben konnten.

Die Ursache für die Entwicklung im Wiener Umland sind die brachliegende Flächen zwischen den Jahren 1960 und 1980 STEP 94 weist darauf hin, dass sich allein für das Wohnbauland eine Reserve in der Größenordnung von 5.000 ha (20 % des gewidmeten Baulands, einschließlich rund 10 % „Baulücken" in Form von Einzelparzellen) angeben lässt.

Die Baulandreserve für Industrie- und Gewerbegebiete im Ausmaß von rund 5.000 ha (47 % des gewidmeten Baulands) sollte dazu hingefügt werden.

Die räumliche Entwicklungen im Wiener Umland verursachten in den letzten Jahren eine starke Zunahme des Verkehrs. Besonders lag das Schwergewicht im Bereich „Autoverkehr". Um die rasche Zunahme des Autoverkehrs zu verhindern, wurde im STEP 94 einige Maßnahmen durchgeführt:

*Mit dem VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) wurde 1984 eine Tarif- und Fahrplangemeinschaft der öffentlichen Verkehrsträger eingerichtet. 1988 wurden die in Niederösterreich und Burgenland wirkenden Busunternehmen einbezogen. Nachher wurden Angebotsverbesserungen in der Linienführung Bus-Schiene und bei der Tarifgestaltung überlegt.

*Seit 1977 (erste Anlage in Gänserndorf) wurde der Ausbau eines regionalen Park-and-Ride-Systems betrieben; damit werden Umstiegsmöglichkeiten vom Auto auf die Schiene geschaffen. Es bestanden rund 13.700 PKW-Stellplätze und zusätzlich 10.000 Fahrradabstellmöglichkeiten in den Park-and-Ride-Anlagen des VOR-Raums.

*Der Ausbau der Schnellbahnen und die Ergänzung und Erweiterung des U-Bahn-Netzes waren wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots im Wiener Raum (STEP 94).

Aus regionaler Hinsicht hat auch das Thema „Güterverkehr" eine wichtige Rolle übernommen. Im Binnenverkehr der Terminalregion (die etwa dem VOR-Raum entspricht) verteilte sich der Güterumschlag (32,7 t/ Jahr) zu 96 % auf die Strassen und zu 4 % auf die Schienen. Der Ziel-Quell-Güterverkehr (zwischen der Terminalregion und außerhalb liegenden Standorten) von jährlich 27,5 Mio. t verteilte sich zu 50 % auf die Strasse, zu 44 % auf die Schiene und zu 6 % auf das Wasser. Hier wurde auch der Güterfernverkehr mit jährlich 19,6 Mio. t Umschlag mit einer für den öffentlichen Verkehr günstigen Verteilung (57 % Schiene, 35 % Strasse und 8 % Wasser) enthaltet. Wenn die Zugabe des Güterverkehrs nach der Ostöffnung berücksichtigt wurde, konnte davon ausgegangen werden, dass die Umschlagzuwächse zukünftig von jährlich 14 Mio. t fast ausschließlich auf die Strasse gehen wurden. Diese Entwicklung wurde eine weitere Belastung für Wiener Umland bilden.

Die Näherung zwischen den Städten Wien und Bratislava wurde die Tagespendlerzahl bis zu 60.000 angestiegen. Von STEP 94 wurde kurz- bis mittelfristig die Ausbau von drei Bahnstrecken empfohlen. Dabei sollten nach STEP 94 auch verbesserte Anbindungen des nördlichen Burgenlands Richtung Wien geschafft werden:

*Ostbahnstrecke Wien Süd-Parndorf-Petrzalka,

*Preßburger Bahn: Zweigleisiger Ausbau der S7, Neubau der Strecke Wolfsthal-Kittsee,

*attraktive Bahnverbindung Eisenstadt-Wien mit Ein-Stunden-Takt und 45 Minuten Fahrzeit über Wulkaprodersdorf und Ebenfurt,

*Sicherung einer Anbindung der Ostautobahn (A4) nach Pressburg über Kittsee.

*Die Stadtentwicklungsabsichten im Süden Wien erforderten dringend Maßnahmen bei der gesamten Verkehrsinfrastruktur. Es waren dies ÖV-Maßnahmen, Ortsumfahrungen und die Südrandstrasse B301 an der Grenze zwischen Wien und Niederösterreich.

*Im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung im Nordosten Wiens wurde eine weitere Straßenquerung der Donau unterhalb der Praterbrücke geprüft.

*Der Rhein-Main-Kanal sollte 10 % des gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehrs- vor allem zur Entlastung des LKW-Schwerverkehrs auf der Strasse- übernommen werden.

5.2.1.4.2 Stadtentwicklung im dichtbebauten Stadtgebiet

Erhebungen über das dichtbebaute Stadtgebiet, welche die zentralen Bezirke (Wien-Mitte, Bezirke von 1 bis 9 und auch 20) umfassen, zeigen, dass mit ca. 580.000 Wohnungen und 1.050.000 Bewohnern (etwa einem Sechstel des Stadtgebiets mit rund 6.700 ha) zwei Drittel der Wiener im dichtbebauten Stadtgebiet lebten. Nach den Forschungen im Jahr 1981 befanden sich drei Viertel der Wiener Arbeitsplätze auch in diesem Kernbereich.

60 % aus der Gründerzeit und 10 % aus der Zwischenkriegszeit entstandene Wohnungsbestand konnte bei entsprechender Instandhaltung und Modernisierung als

wichtiger Bausubstanz der Stadt bleiben. Aber geänderte Lebensformen, erhöhte Ansprüche, mangelnde Ausstattung mit Grün- und Freiflächen, technischer Wandel wie steigende Motorisierung erforderten einen Umbau des dichtbebauten Stadtgebiets.

Die Forderung der Stadterweiterung in dichtbebauten Stadtteilen befand sich im STEP 84 als eine Planungsentscheidung „Stadterneuerung und Bewahrung der alten Bausubstanz". Auch im STEP 94 wurde die sanfte Stadterneuerung in den innerstädtischen Stadtteilen im Mittelpunkt geblieben.

Die Forschungen zwischen den Jahren 1981 und 1991 zeigte, dass die geringe Abnahme des Wohnungsbestandes im dichtbebauten Stadtgebiet (sowohl im zentralen Bezirken wie 1. Bezirk als auch in den Gründerzeitwohngebieten mit schlechter Qualität) aus rund 20.000 Neubauwohnungen und 26.000 Wohnungsabgängen bestand. Dafür spielten die Verdrängungen der Büronutzungen im zentralen Stadtgebiet auf die vor allem zusammengelegte Wohnungen eine wichtige Rolle.

Nach Angaben STEP 94 erhöhte sich die durchschnittliche Wohnungsgröße von 64 m² auf 68 m², die durchschnittliche Wohnnutzfläche je Bewohner stieg von 30 m² auf 33 m² an. Die Anzahl der unterbelegten Wohnungen (je Bewohner mehr als 1,5 Wohnräume verfügbar) stieg zwischen 1981 und 1991 von 85.000 (12 %) auf 136.000 (18 %), die Anzahl der überbelegten Wohnungen (je Bewohner weniger als ein Wohnraum verfügbar) sank dagegen von 130.000 (18 %) auf 99.000 (13 %) ab. Diese Rechnungen zeigen uns ganz deutlich, dass mehr als ein Fünftel der Wiener unter einschränkende Wohnflächenbedingungen lebten.

Die Wohnungsqualität in Wien wurde zwischen den Jahren 1981 und 1991 deutlich verbessert. Der Anteil der gut ausgestatteten Wohnungen (mit Bad und WC) wude von 63 % auf 75 % angestiegen, die Anzahl der Wohnungen ohne WC verringerte sich um rund 50.000 (-27 %). 1991 gab es laut Häuser- und Wohnungszählung noch 136.600 (18,5 %) Wohnungen ohne WC in der Wohnung, wobei knapp die Hälfte (45 %) dieser Wohnungen bereits über eine Badegelegenheit oder Etagenheizung verfügten. Nach Angaben STEP 94 kamen in Wien knapp 120.000 Wohnungen in den Genuss von geförderten Wohnungsverbesserungen, etwa 185.000 Verbesserungsmaßnahmen wurden so gefördert. Die Verbesserungen der Wohnungsqualität blieb in Wien als eine steigende Trend, da es da noch viele Gründerzeitwohngebieten mit schlechter Wohnungsqualität gab.

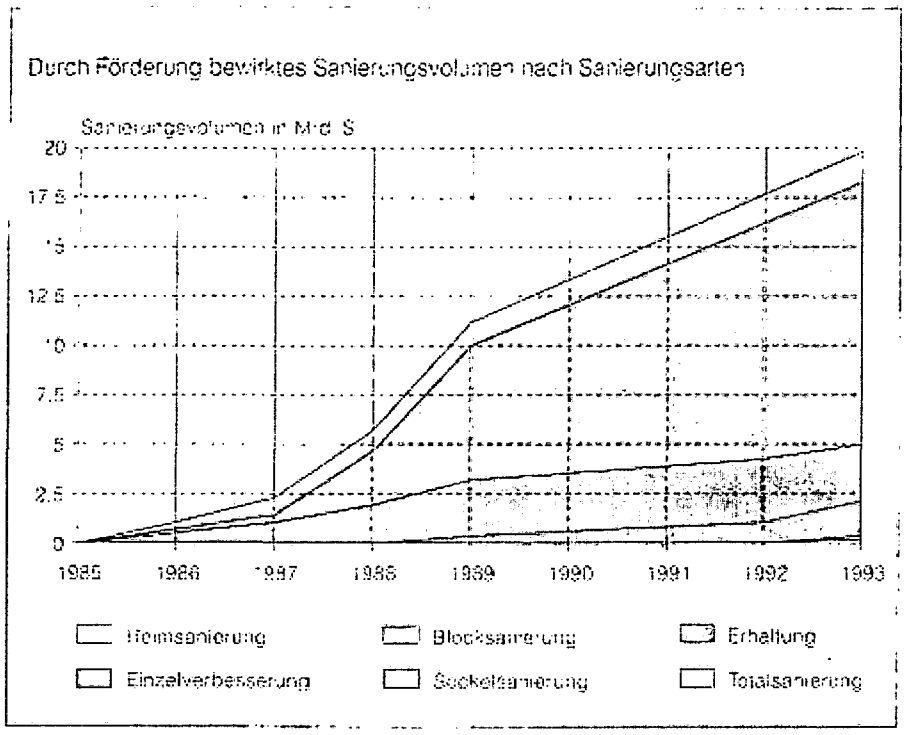


Abbildung 40. Wohnbausanierung 1985-1993

Quelle: Perspektiven, 1994

Im STEP 94 steht fest, dass im Rahmen des Wiener Modells, sogenannte „Sanfte Stadterneuerung" (STEP 1984), alle Maßnahmen zur Stabilisierung und Verbesserung der Gründerzeitviertel weiter ausgeführt werden sollen. Auch sowohl die Verbesserung der Wohnumfeldbedingungen als auch die Erhaltung eines ausgewogenen Mischverhältnisses von Wohn- und Arbeitsstätten hatten im STEP 94 weiter ihre Gültigkeit. Ein wichtiges Mittel der Stadterneuerung war „die Blocksanierung". Mit der Blocksanierung konnten alle Bauarbeiten wie Einzelsanierungen, Strukturverbesserungen im Block (z.B. Begrünungen, Hofzusammenlegungen), Verbesserungen im öffentlichen Raum (Verkehrsberuhigung, Parkplatzproblematik), Maßnahmen im betrieblichen Bereich sowie Verbesserungen der sozialen Infrastruktur (z.B. Kindertagesheime, Pflegeeinrichtungen) zusammengeplant und ausgeführt werden.

Um die Gründerzeitviertel verbessern zu können, sollte die Qualität der Wohnumfeld weitersteigert werden. Dazu empfehlt STEP 94 folgende Maßnahmen:

*Wiedergewinnung des öffentlichen Raums für Fußgänger. Dazu waren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich (Einschränkungen des Autoverkehrs zugunsten des

öffentlichen Verkehrs, Tempo-30-Zonen, Wohnstrassen). Zudem sollte der öffentliche Straßenraum verstärkt von abgestellten Fahrzeugen freigehalten werden (Bau von Garagen, Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung).

*Ungenutzte Hofflächen soltlen den Baublockbewohnern als quasi halböffentlicher Freiraum (Beispiel Planquadrat) zugänglich gemacht werden.

*Verkehrsberuhigung und Schaffung von Treffpunkten im Straßenraum waren auch als Anreize für private Investitionen wirksam und erleichterten Sanierungsmassnahmen in angrenzenden Baublöcken.

5.2.1.4.3 Äußere Stadterweiterung

Wegen der knappe Entwicklungsmöglichkeiten im dichtbebauten Stadtgebiet wurde im Gesamtplan von Wien einige Entwicklungsachsen geplant. Mit dieser Entwicklungsachsen wurde auch eine robuste Strukturbildung der Stadterweiterung gezielt. Aufgrund der Planung des Grundkonzepts für die Stadterweiterung sollte nach STEP 94 einige Prinzipien besonders berücksichtigt werden:

*Die Stadtentwicklung sollte in kleineren, planerisch handhabbaren und für die Bewohner überschaubaren Einheiten erfolgt werden,

*Die Grünraumversorgung musste verbindlich und langfristig sein,

*Die Stadterweiterung dürfte erst dann erfolgen, wenn die Errichtung leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsverbindungen sichergestellt war,

*Infrastruktureinrichtungen für die Grundversorgung der neuen Stadtteile (Kindergärten, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Nahversorgungsgeschäfte) mussten bereits verfügbar oder kurzfristig zu erwarten sein,

*Zentrumsbildende Einrichtungen wie Universitäten, Fachhochschulen, Kultureinrichtungen u.a. sollten zur Stärkung der Eigenständigkeit der neuen Stadtteile beigetragen werden,

*Ökologischen Standards musste entsprochen werden (Minimierung des Energiebedarfs, des Trinkwasserbedarfs, der Abfälle),

*Das Dauerparken sollte nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern in Wohnsammelgaragen stattgefunden werden,

*Zumindest ein Teil der künftigen Bewohner sollte frühestmöglich in den Planungsprozess einbezogen werden. Dadurch konnte eine zielgruppenrechte Planung gewährleistet werden,

*Es sollte möglichst viele verschiedene Bauträger geben, um eine Vielfalt der Architektur und der Wohnformen zu erreichen.

Im STEP 94 wurde besonders betont, dass die Einzelfunktionen sehr gefährlich für eine Stadtentwicklung werden können. Um die Lebensqualität mit einer stärkeren Funktionsmischung erhöhen zu können, sollten in den Entwicklungsachsen folgende Maßnahmen ausgeführt werden:

*Eine stärkere Verflechtung von Wohnen und Arbeiten sollte angestrebt werden.

*Die neuen Betriebe sollten möglichst flächensparend und arbeitsplatzintensiv geplant werden. Büroarbeitsplätze und solche in Dienstleistungsrichtungen waren besonders wichtig.

*Der Art und Gestaltung der Erdgeschosswohnungen kam in den neuen Stadtteilen große Bedeutung zu. Erdgeschosszonen sollten hinsichtlich Gestaltung und Nutzung flexibel bleiben, um im Lauf der Besiedlung auftretende Bedürfnisse im Nahversorgungsbereich, im sozialen und kulturellen Bereich decken zu können. Auch eine vertikale Integration von Betrieben (Kleingewerbe im Erdgeschoss, darüber Büros oder Dienstleistungseinrichtungen, in den Obergeschossen Wohnungen) sollte ermöglicht werden.

Bei der Stadterweiterung übernahm „die Infrastruktur" eine wichtige Rolle. Wegen der Kosten für die Grundversorgung der sozialen und technischen Infrastruktur sollte die Stadterweiterung zuerst dort weitergeführt werden, wo die Stadtgebieten locker bebaut sind. Nicht nur die Infrastruktur sondern alle Kriterien wie Landverbrauch, Freiflächengröße je Bewohner, Wohnformen, Bodenpreise, bessere Erschließungsmöglichkeiten mit öffentlichen

Verkehrsmitteln oder die Entfernung zu Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten sollten berücksichtigt werden. Aber auch aus sozialer Sicht war es wichtig, die Bedürfnisse der künftigen Bewohner wie die gesunde Wohnverhältnisse usw. zu schaffen. Dabei wurde im STEP 94 folgende Maßnahmen empfohlen:

*Um mit dem Bauland möglichst sparsam umzugehen, sollten in Zukunft freistehende Einfamilienhäuser und aufgelockerte Einzelhausbebauungen weitgehend vermieden werden,

*Auch alleinstehende Betriebsobjekte waren zu vermeiden, höhere Bebauungsdichte und mehrgeschossige Bauformen waren eine Notwendigkeit,

*In gut erschlossenen Lagen (im Einzugsbereich von Stationen öffentlicher Verkehrsmittel) waren höhere Dichten zweckmäßig, wobei hohe Dichten nicht automatisch mit hohen Gebäuden einhergehen mussten. In Einzelfällen sind aus stadtgestalterischen Gründen (z.B. zur Verdeutlichung neu entstehender Zentren) auch höhere Häuser möglich,

*Ein breitgefächertes Wohnungsangebot mit unterschiedlichen Rechts-, Finanzierungs- und Bebauungsformen sollte geschaffen werden (Gemeinde-, Genossenschafts- oder Eigentumswohnungen, Blockbebauungen, Flachbausiedlungen).

Die Bedürfnisse und Anforderungen (Lebensinteressen, Freizeitgewohnheiten, usw.) aller Bewohner aus unterschiedlichen Sozialschichten (Singles, Alleinerzieher, Großfamilien, Pensionisten usw.) sollten beim Neubau von Wohnungen berücksichtigt werden. Dazu war im STEP 94 wichtig, anstatt gleichförmiger Wohneinheiten unterschiedliche Lebensräume für alle Interesse, Gewohnheiten und Werthaltungen zu planen.

Nach der Zunahme der Bevölkerungszahl Wiens sind die Stadtentwicklungen am nördlichen und südlichen Stadtrand intensiviert geworden. Die im STEP 1984 ausgewiesenen Erweiterungsflächen in den nordöstlichen und südlichen Stadtrandgebieten betrugen insgesamt rund 1.100 ha. Für den Wohnbau waren aufgrund der abnehmenden Bevölkerungszahlen nur 350 ha ausgewiesen, wovon in der Zwischenzeit ein erheblicher Teil bereits in Anspruch genommen wurde. Für Betriebe hat der STEP 84 größere Reserven (750 ha), vor allem im Nordosten, ausgewiesen. Gerade dort musste das Arbeitsplatzangebot (heute ca. 6,5 Arbeitsplätze pro zehn wohnhaft Berufstätige) deutlich erhöht werden, um die

Versorgungssituation zu verbessern und die Eigenständigkeit dieses Stadtteils zu heben. Damit wurden auch die Voraussetzungen für eine Verringerung des Verkehrsaufkommens über die Donau geschaffen.

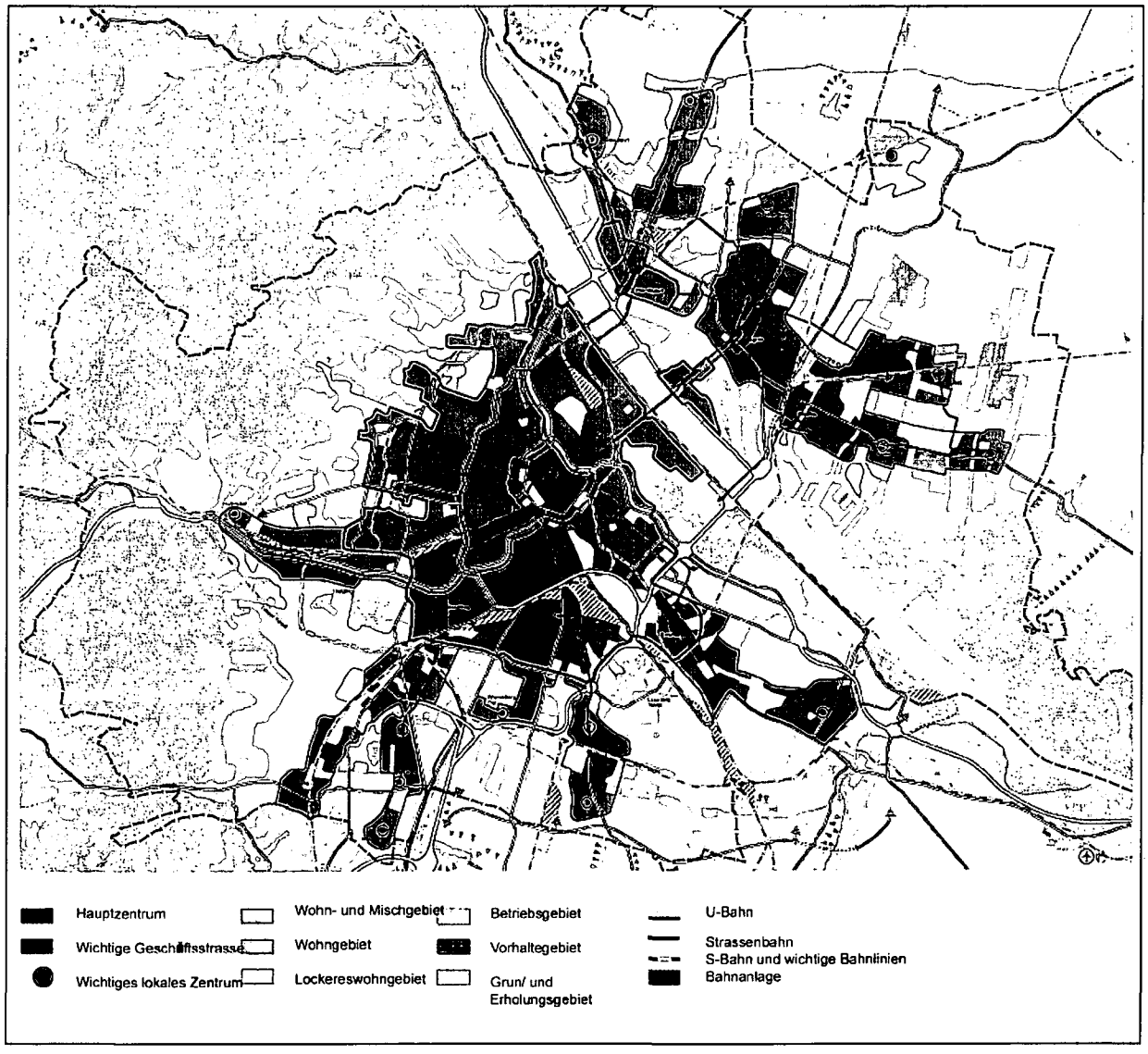


Abbildung 41. Längerfristiges Leitbild von Wien

Quelle: Perspektiven, 1994

Das räumliche Leitbild des STEP 94 zeigt am nordöstlichen und südlichen Stadtrand rund 1.700 ha Bauland auf „freiem Feld" (ohne Vorhaltegebiete). Bei einer angenommenen 75%igen Realisierung konnten rund 50.000 Neubauwohnungen für 140.000 Einwohner und 60.000 bis 90.000 Arbeitsplätze errichtet werden. Auf den ausgewiesenen Vorhaltegebieten im Nordosten, in denen die mittel- bis langfristige Entwicklung noch offen war, konnten weitere 6.000 Wohnungen und 10.000 bis 15.000 Arbeitsplätze errichtet werden.

5.2.1.4.4 Dichte in Wien

Die Abbildung 42 weist darauf hin, dass die Dichte (brutto) in Wien zwischen den Jahren 1988 und 1992 in den Südteilen der Stadt eine Veränderung zeigt. Obwohl die Dichte in den 3. und 12. Bezirken zugenommen hat, war die Abnahme im 10. Bezirk deutlich bemerkbar.

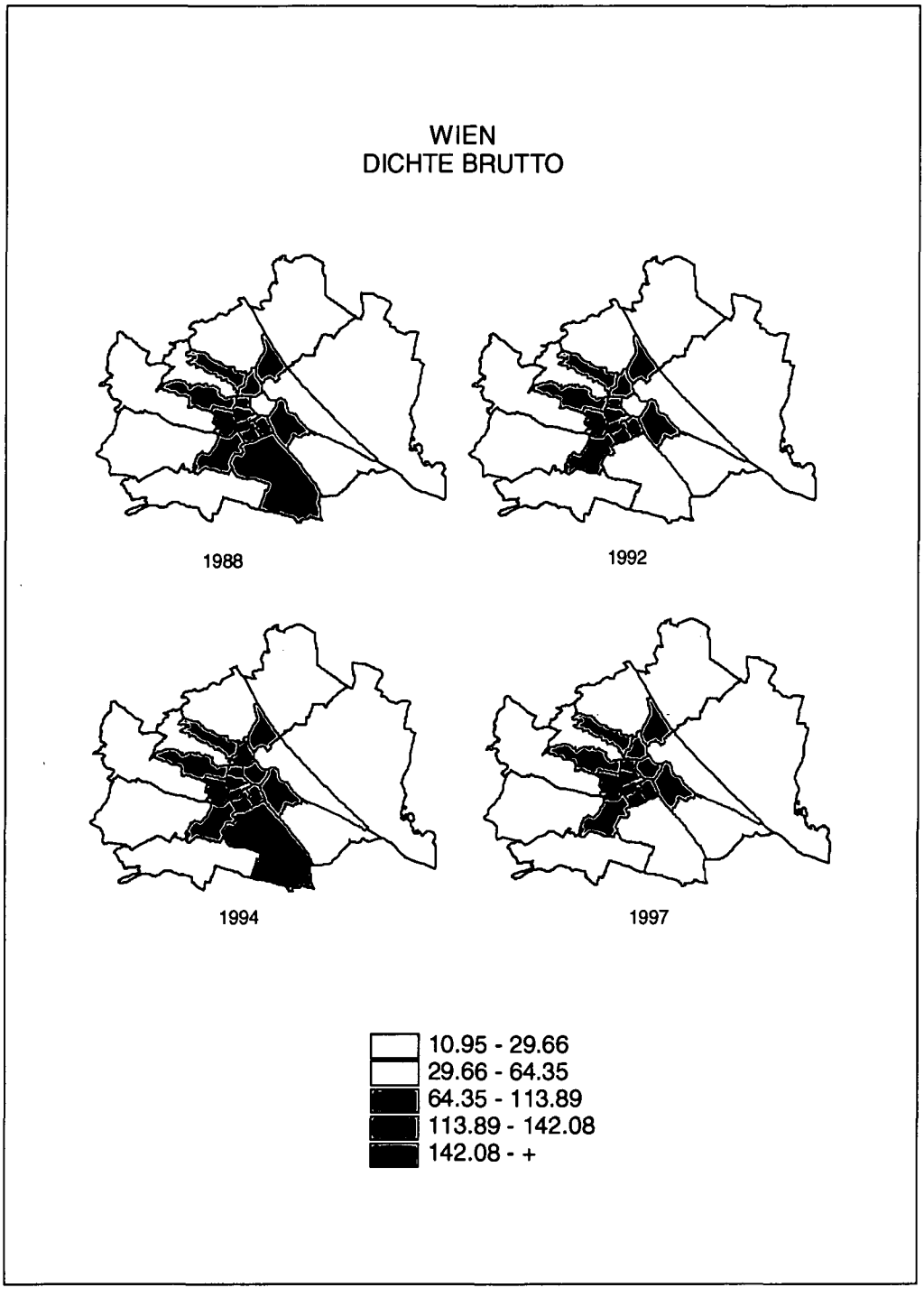


Abbildung 42. Dichte in Wien, brutto

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien/ MA18

Die Dichte (brutto) im 10. Bezirk wurde im Jahr 1992 zu- und im Jahr 1994 wieder abgenommen. Der Trend ging weiter bis 1997 und in diesem Jahr wurde die Anzahl der Dichte im 10. Bezirk weiter abgenommen.

Im 12. Bezirk wurde die Dichte zwischen de Jahren 1992 und 1994 abgenommen und blieb bis 1997 schwankend linear. Auch im 9. Bezirk gab es eine Veränderung und die Anzahl der Dichte wurde zwischen den Jahren 1992 und 1994 zugenommen. Aber im Jahr 1997 wurde wieder abgenommen.

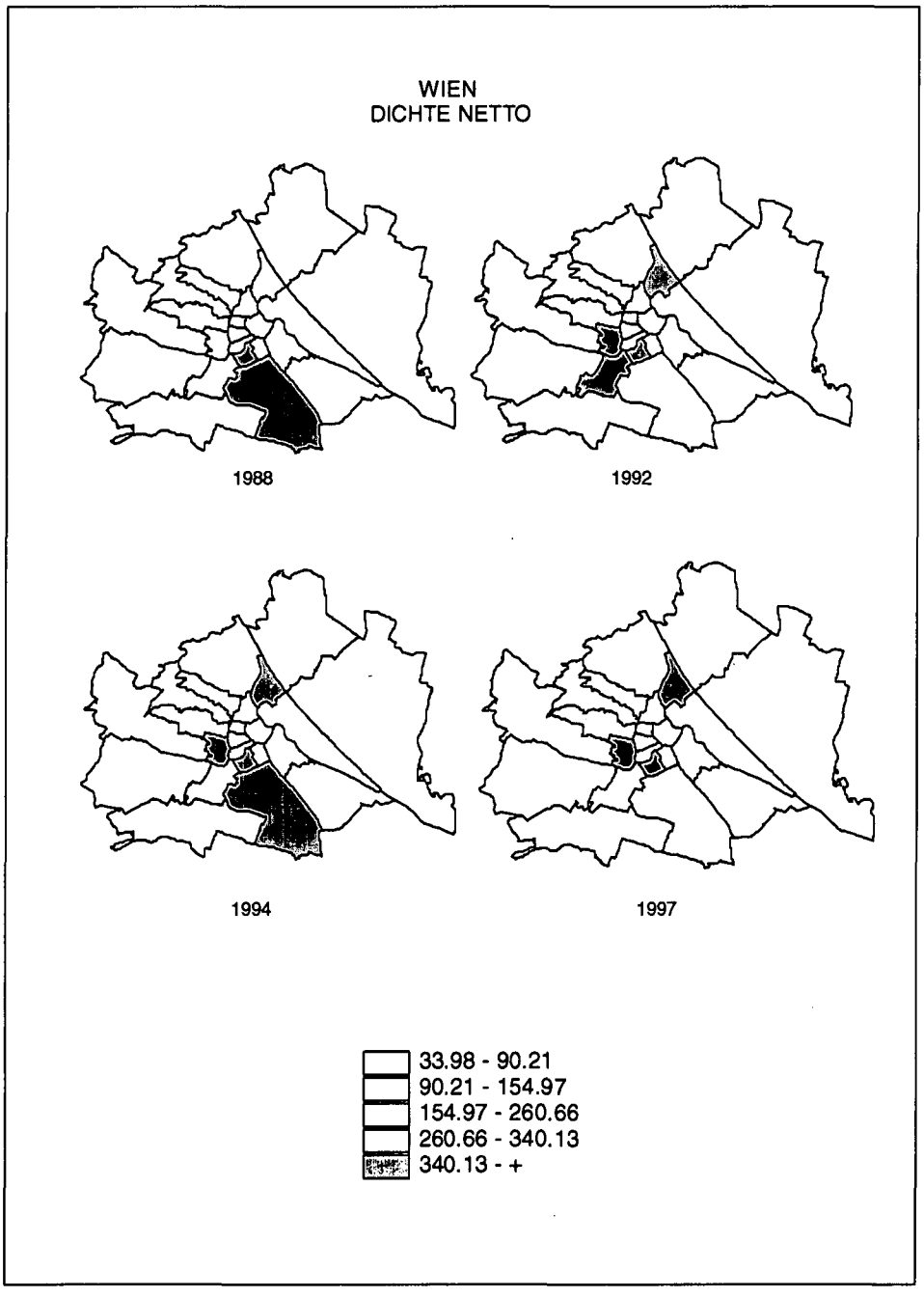


Abbildung 43. Dichte in Wien, netto

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien / MA18

Die Abbildung 43 deutet an, dass die Anzahl der Dichte (netto) in den 14., 15. und 17. Bezirken im Nordwest zwischen den Jahren 1988 und 1992 zugenommen wurden. Auch im 20. Bezirk gab es eine Zunahme der Anzahl der Dichte.

Im Süden der Stadt wurde in den 10. und 12. Bezirken die Anzahl der Dichte (netto) umgetauscht. Zwischen 1988 und 1992 wurden 10. Bezirk ab- und 12. Bezirk zugenommen. Der Umtausch der Anzahl der Dichte (netto) wurden zwischen den Jahren 1992 und 1994 weitergeführt und 10. Bezirk wurde zu- und 12. Bezirk abgenommen. Danach wurde die Anzahl der Dichte (netto) im 10. Bezirk zwischen 1994 und 1997 wieder geändert und abgenommen.

In der Abbildung 43 wurde aufgezeigt, dass im Norden der Stadt eine Zunahme der Dichte (netto) entstand. Diese Zunahme weist auf die Bewegung im Norden der Stadt in Richtung „Überquerung von Donau".

5.2.1.4.5 Verkehr in Wien

Im Österreichischen Raumordnungskonzept (1991) wurde zur Vermeidung verkehrserzeugender Siedlungsstrukturen, zur Annäherung an gewünschte modal split-Verhältnisse sowie zum Abbau von Erreichbarkeitsunterschieden folgende Maßnahmen empfohlen:

*die Bindung der Baulandwidmungen an die Erschließbarkeit des Standortes durch öffentliche Verkehrsmittel bzw. Gleisanschluss einerseits sowie die verbindliche Trassenfreihaltung andererseits durch die regionale und lokale Raumplanung,

*die Erstellung von kommunalen Gesamtverkehrskonzepten mit Schwergewicht auf Parkraumbewirtschaftung, Park and Ride und Ausbau von Radwegenetzen,

*die Einführung von Raumverträglichkeitsprüfungen für Verkehrserreger und Verkehrsanlagen,

*die Erstellung von sektoralen Raumordnungsprogrammen und –Konzepten zum Sachbereich Verkehr,

*den schrittweisen Aufbau eines einheitlichen, flächendeckend koordinierten Angebots im öffentlichen Verkehr (Verkehrsverbund),

*Beschränkungen des Straßengüterverkehrs durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und Plafondierung,

*Ausarbeitung eines Konzeptes für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Schiene,

*die dringende Erstellung eines verkehrsträgerübergreifenden (Bundes-) Verkehrswegeplanes.

Um die Lebensqualität zu erhöhen, wurde im STEP 94 für Wien folgende Ziele vorgeschlagen:

*Reduktion der Schadstoffemission,

*Reduktion der Lärmbelastung,

*Erhöhung der Verkehrssicherheit,

*Rückgewinnung öffentlicher Flächen vom Kfz-Verkehr für andere Nutzungen.

Unterschiedliche Verkehrszwecke wie Berufspendlerverkehr, Freizeitverkehr, Wirtschaftsverkehr (Personen und Güter), Einkaufs- und Erledigungsverkehr wurden in STEP 94 durch folgende Maßnahmen berücksichtigt:

*Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung und zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs,

*Maßnahmen zur Errichtung von Park and Ride-Anlagen und neuer Radwegenetze.

Nach der Ausführungen von Stadtentwicklungsplanen in Wien wurden folgende hochrangige Netze entstanden (Abbildung 44 und Abbildung 45).

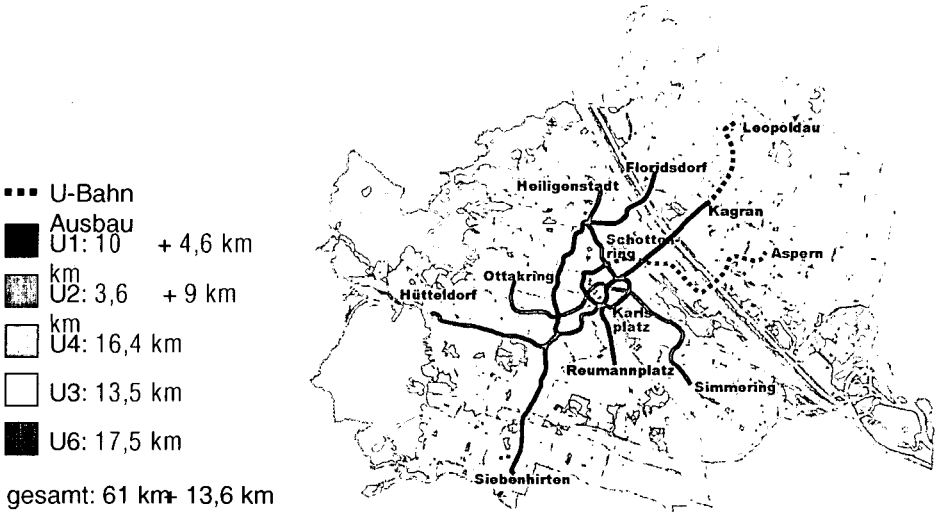


Abbildung 44. Hochrangiges (und geplantes) Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Wien

Quelle: Verkehrskonzept, 1994

Hochrangiges Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Wien wurde besonders im dichtbebauten Stadtgebiet realisiert. Die Neuprojekte für die Stadt Wien Netze deutet hin, dass die öffentliche Verkehrnetze in Wien in Richtung „Peripherie" verlängern wird.

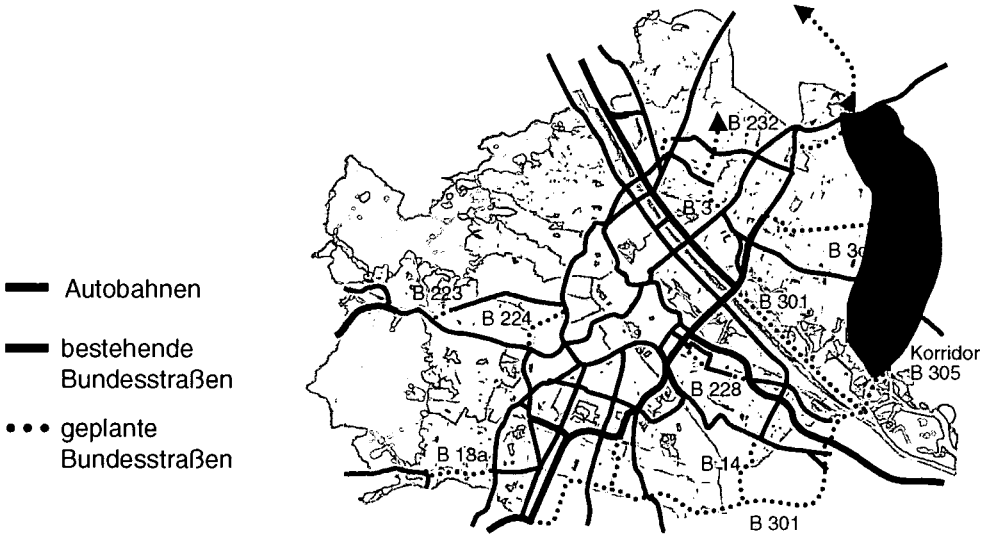


Abbildung 45. Hochrangiges Straßennetz und Straßenplanung in Wien

Quelle: Verkehrskonzept, 1994

Die Abbildung 45 zeigt auch, dass mit der neugeplanten Straßennetze immer mehr Strukturen der Entwicklungen am Stadtrand verstärkt werden. Besonders werden die geplante Bundesstraßen eine große Belastung für die Stadtentwicklung im Süden, im Osten und im Südosten sein. Es ist auch klar, dass mit dieser Planungen der Bundesstraßen nie mehr möglich ist, die Autoabhängigkeit der Stadt zu verhindern.

Die Abbildung 46 deutet darauf hin, wie die Zielvorstellung „Modal Split" in Wien bis dem Jahr 1990 war. In der selben Abbildung 46 wurde auch dargestellt, welche Veränderungen die Verkehrsmittelwahl bis dem Jahr 2010 verwirklichen wird. Zwischen den Jahren 1970 und 1990 betont die Abbildung 46 eine Zunahme von öffentlichen Verkehrmitteln (+4 %). Nach Berechnungen der Stadt Wien wird diese Zunahme in 20 Jahren sogar verzweifachen (+8 %).

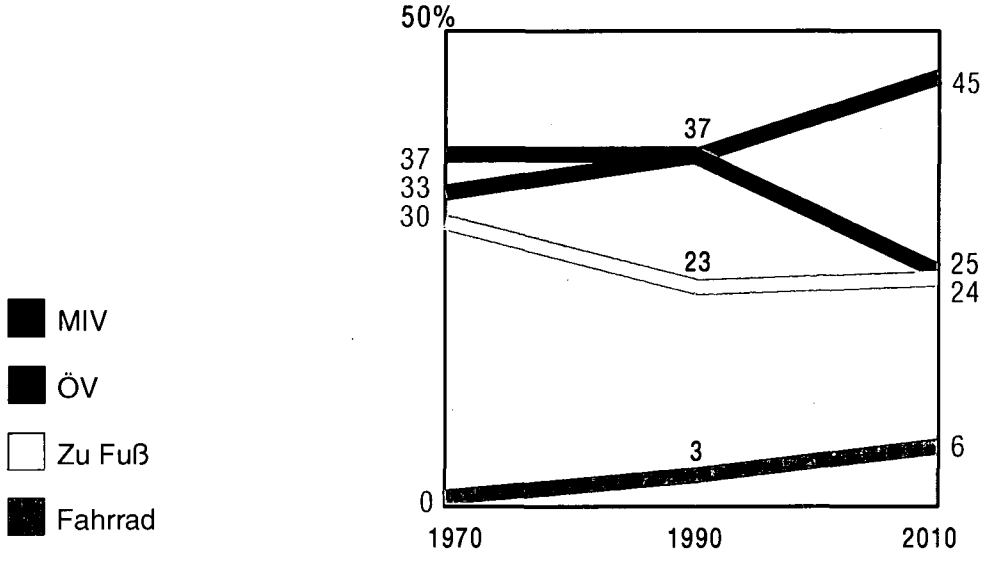


Abbildung 46. Verkehrsmittelwahl in Wien

Quelle: Verkehrskonzept, 1994

Auch bei der Anteil des Fahrradbenutzers gab es eine Zunahme und die Anzahl erreichte zwischen 1970 und 1990 3 %. Und nach der Analyse soll dieser Trend in den nächsten 20 Jahren ständig steigen und im Jahr 2010 sogar bis +6 % zunehmen.

Tabelle 30. Prozentanteil der Haushalte mit Pkw-Besitz

	Prozentanteil der Haushalte mit Pkw-Besitz	
Bezirksgruppe	Jahr 1986	Jahr 1991
Bezirke 2-9 (Innenbezirke)	64,1 %	68,6 %
Bezirke 10-20 (Außenbezirke)	64,6 %	72,4 %
Bezirke (Flächenbezirke; 21,22,23)	76,0 %	80,2 %

Quelle: Wiener Internationalen Zukunftskonferenz (WIZK), Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung 1986 und 1991

Die Anteil der Fußgänger wurden zwischen 1970 und 1990 deutlich abgenommen (-7 %). Im Jahr wird diese Anteil +1 % zunehmen. Dagegen wurde die Anteil von MIV zwischen den Jahren 1970 und 1990 linear geblieben. Die Stadt Wien behauptet, dass die Anteil des MIVs im Jahr 2010 deutlich bis 25 % zurückgehen wird, wo es keineswegs möglich ist, wenn die geplante Autobahnnetze berücksichtigt werden.

5.2.1.4.6 Nutzungsstrukturen in Wien

Die Stadt Wien hat eine digitale Datenbasis über den Stand der Widmungen und der Nutzungen 1997 sowie deren Entwicklungen 1985, 1986 bis 1997 vorbereitet, um entscheidende Raumentwicklungen in der Stadt frühzeitig erkennen und darauf reagieren zu können. Die Grunddaten der Forschung "Siedlungsflächenbilanz Wien" ermöglichen auch, die aktuellen Trends der Stadtentwicklung abzubilden.

In der Forschung der Stadt Wien wurde das dichtbebaute Stadtgebiet als Abgrenzung angenommen. Für die Entwicklungsachse aus dem längerfristigen Leitbild wurde STEP 94 als grundsätzliche Quelle festgeschlossen. Darum wurde die 62 Teilräume, die in STEP 94 als Forschungsbereiche verwendet wurde, auch in der Forschung "Siedlungsflächenbilanz Wien" benützt.

In unserer Forschung wurde die grundsätzlichen Datengruppen der Forschung "Siedlungsflächenbilanz Wien" als Grundlage des Vergleichs der

Stadtentwicklung von Wien in den letzten Jahren verwendet, um die aktuellen Trends der Stadtentwicklung von Wien zu analysieren. Auf diese grundsätzliche Darstellungen der Stadt Wien wurde die Daten der Realnutzung und auch die Verteilung der Bauflächen zwischen den Jahren 1988, 1994 und 1997 zugefügt, um die Trends in allen Bezirkgebieten von Wien erkennen zu können.

Nutzungsstruktur und -veränderungen: Um die Veränderungen zwischen den Realnutzungen 1988, 1994 und 1997 herauszufinden, sollten die grobe Bilanzen der Nutzungsverteilung im gesamten Stadtgebiet durchgeschaut werden. Nach der Analyse der Stadt Wien wurde festgestellt, dass im Jahr 1985 rund 13.700 ha als Bauland (inkl. Kleingärten) genutzt wurden und weitere 5600 als Erschließungsflächen. Es waren zusammen 47 % des Stadtgebiets. Im Jahr 1997 wurden als Bauland 700 ha (50 %) und die Erschließungsflächen 135 ha (2 %) zugenommen. Die Abbildungen 48 und 49 weisen darauf hin, dass die Zunahme des Baulandes besonders im 21. Bezirk bemerkbar ist. Zwischen den Jahren 1994 und 1997 wurde aber diese Zunahme des Baulandes im 21.Bezirk stabilisiert (Abbildungen 49 und 50).

Im Jahr 1997 umfasst also das Bauland bereits 14.400 ha. Also das betont, dass genutzte Bruttoland damit einen Anteil am gesamten Stadtgebiet von 49 % erreichte.

In der Abbildung 47 bestehen die Gemeinbedarfsflächen aus Kaserne, Krankenhäuser, Museum, Kindertagsheime, Schule, religiöse Einrichtungen, Theater, öffentliche Verwaltung und Sporthalle. Die Grünflächen beinhalten Kleingärten, Parkanlagen, Sportplätze, Freibäder, Kinderfreibäder, Campingplätze, Tiergarten, Äcker, Wiese, Wald, Weingärten und Gärtnerei. Unter dem Titel "Sonderflächen" befinden Lagerplätze, Messegelände, Energieversorgung, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Hafenanlagen, Sand und Schotter. Die Verkehrsflächen innerhalb der Blockfläche bestehen aus Bundesbahn, Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper, Parkplätze und Verkehrsrestflächen. Die Abbildungen 48, 49 und 50 weisen darauf hin, dass alle Daten der Realnutzung zwischen den Jahren 1988, 1992 und 1994 stabil waren. Nur im Jahr 1997 gab es eine deutliche Abnahme bei den Baulücken und Baustellen. Diese Entwicklung zeigt uns, dass die Bautätigkeiten in den Baulücken zwischen den Jahren 1994 und 1997 fortgesetzt wurde.

Fast 70 % des Baulands (10.000 ha) sind für die Wohn- und Mischgebiete, 18 % des Baulands (über 26.000 ha) wuden für Industrie- und Gewerbegebiete und die restlichen 12 % wurden für Gemeindebedarf und der öffentlichen Ver- und Entsorgung genutzt.

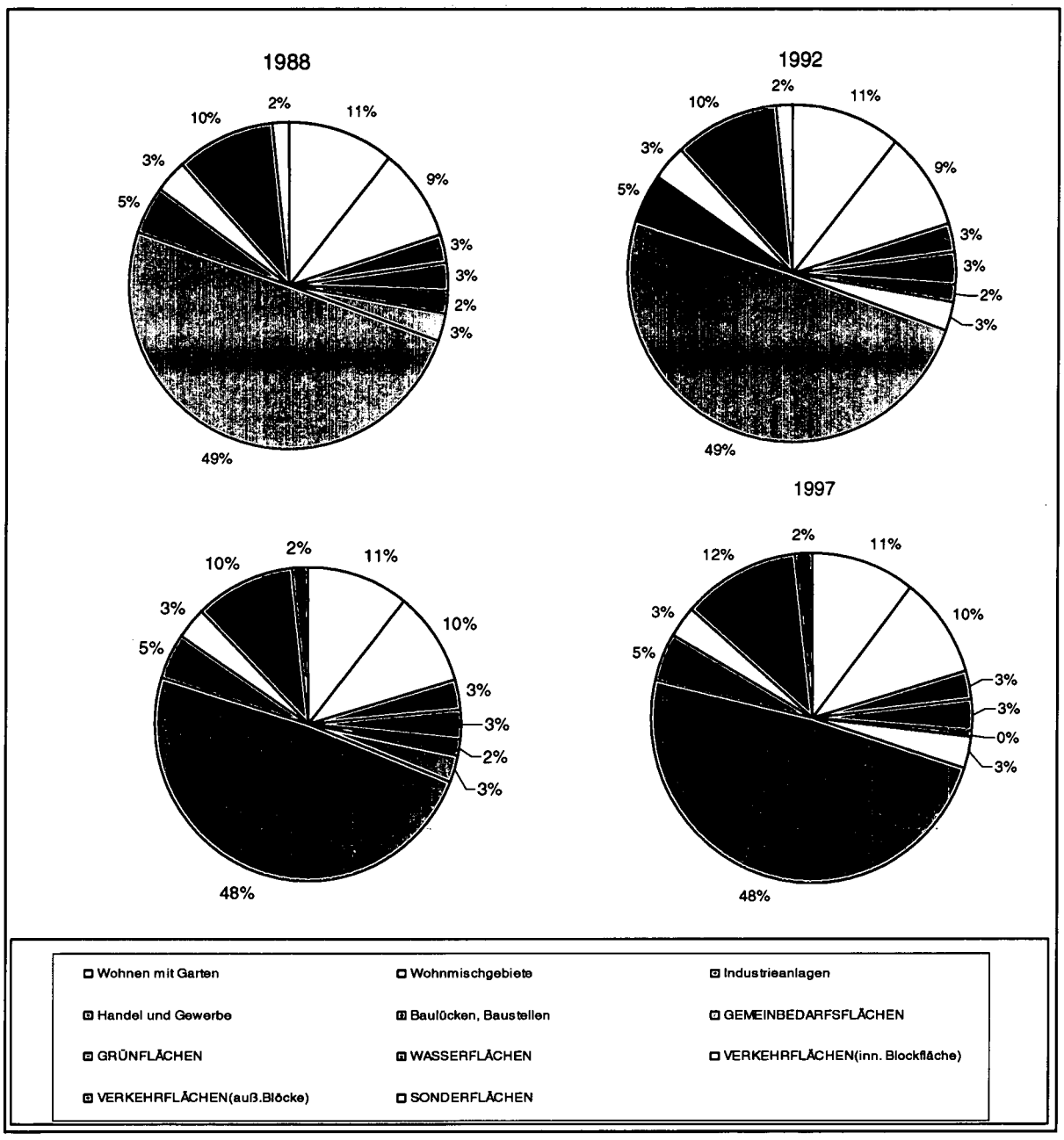


Abbildung 47.Vergleiche der Nutzungen zwischen den Jahren 1988, 1992, 1994 und 1997

Quelle: Stadt Wien/ MA18, 1997

Von 1985 bis 1997 nahmen die Wohn- und Mischnutzung 485 ha (5 %), die Industrie- und Gewerbegebiete 223 ha (10 %) und die Flächen für Gemeindebedarf und öffentliche Ver- und Entsorgung 114 ha (8 %) zu. Die Abbildungen der Realnutzung 1988, 1994 und 1997 zeigen die ganz deutliche Veränderung der Bauflächen im 21. Bezirk. Als Gemeinbedarfsflächen

benutzte Bauflächen (1988) wurden im 21. Bezirk im Jahr 1994 als Industrieanlagen, Wohnen(inkl. Kleingärten), Handel und Bewerbe benutzt. Bis 1997 wurde aber die Baulücken und Baustellen als Gemeinbedarfsflächen wiederbewertet.

Die Grünflächen wurden im Zeitraum von 1985 bis 1997 827 ha (-4 %) abgenommen. Damit betrag der Verlust an ihr Anteil am Gesamtstadtgebiet ungefähr 2 % (on 53 % im Jahr 1985 auf 51 % im Jahr 1997). Die Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung sind mehr als 1100 ha (14 %). Die Prozente der Nutzungen Wiese, Friedhofe und sonstige Flächen (Sand- und Schottergruben sowie unproduktive Flächen) wurde in der Realnutzung 1997 gleichgeblieben. Aber die Nutzungen Wald und Wiese sowie den Erholungs- und Sporteinrichtungen wurde 263 ha zugenommen. Die Abbildungen der Realnutzung 1988 und 1994 weist darauf hin, dass die Grünflächen im 21.Bezirk von 1988 bis 1994 zugenommen wurde. Aber die Abbildung der Realnutzung 1997 bestätigt, dass die Zunahme der Grünflächen im 21. Bezirk zwischen den Jahren 1994 und 1997 gestoppt wurde.

Nutzungsstruktur und -veränderungen nach STEP_Raumkategorien: Im gesamten Stadtgebiet befand sich das dichtbebaute Stadtgebiet mit rund 6000 ha (15 %). Die Siedlungsachsen, gut erschlossene Bereiche und bevorzugte Gebiete für die Stadterweiterung nahmen mit weitere 1 % ein. Im dichtbebauten Stadtgebiet wurde über 90 % der Gesamtfläche als Bauland oder Erschließungsfläche genutzt. Aber in Entwicklungsachsen waren es nur 70 %. Da in diesen Bereichen eine Erweiterung der baulichen Nutzung erwartet wurde, wurde die auch für die Erweiterung mit 1800 ha begrenzt. Die Abbildung der Verteilung der Bauflächen 1988 und 1994 weisen darauf hin, dass die Baulücken zwischen den Jahren 1988 und 1994 im 21. Bezirk zugenommen und im 22., 23., 11. und besonders 10. Bezirken abgenommen wurden. Diese Daten betonen die Bautätigkeit zwischen den Jahren 1988 und 1994 im Süden der Stadt. Die Abbildungen der Verteilung der Bauflächen 1994 und 1997 zeigen, dass die Baulücken im Süden der Stadt, in den 23., 10. und 11. Bezirken, und besonders im Osten der Stadt, in den 21. und 22. Bezirken kräftig zwischen den Jahren 1994 und 1997 abgenommen wurden.

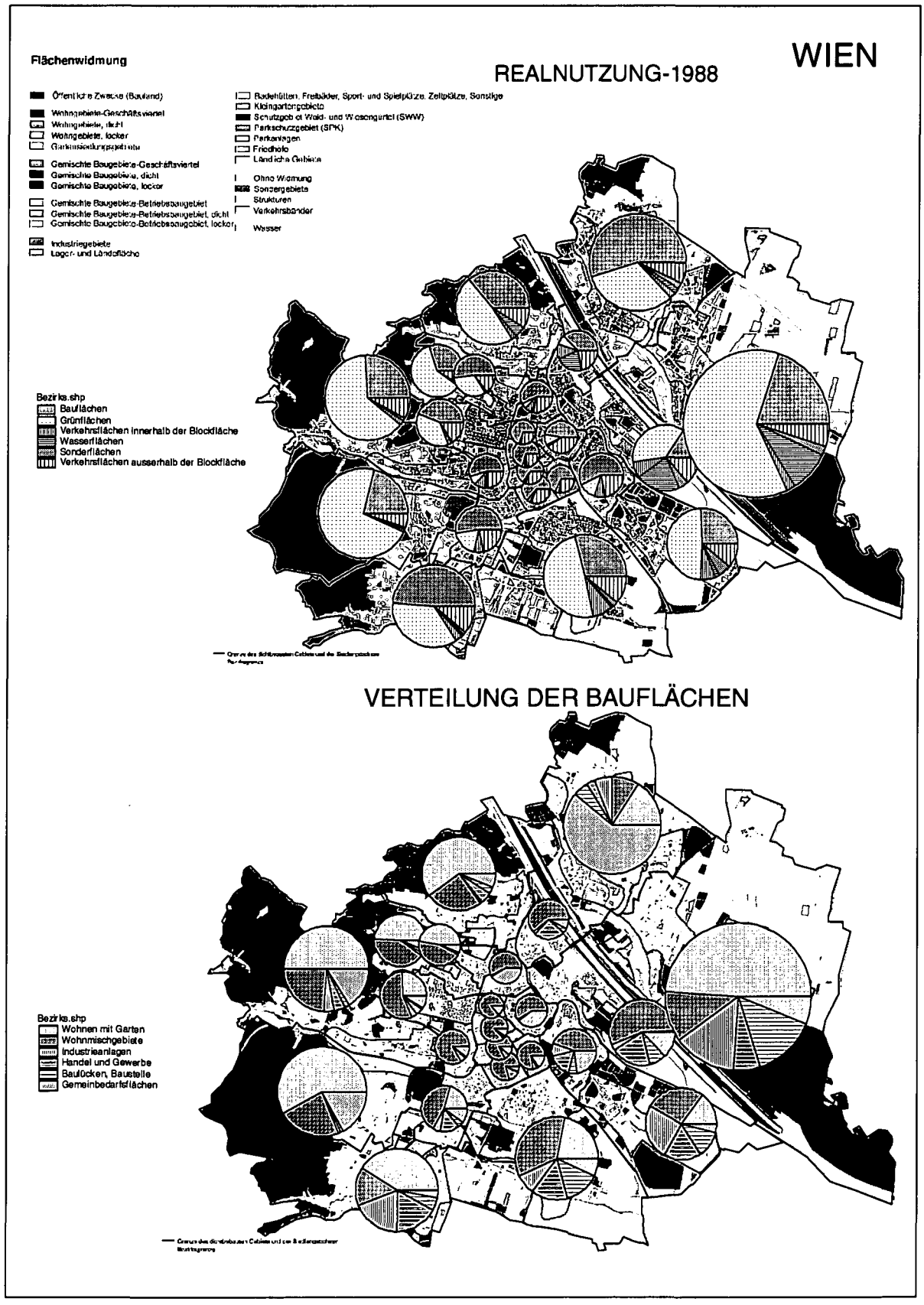


Abbildung 48. Nutzungen in Wien, 1988

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien/ MA18

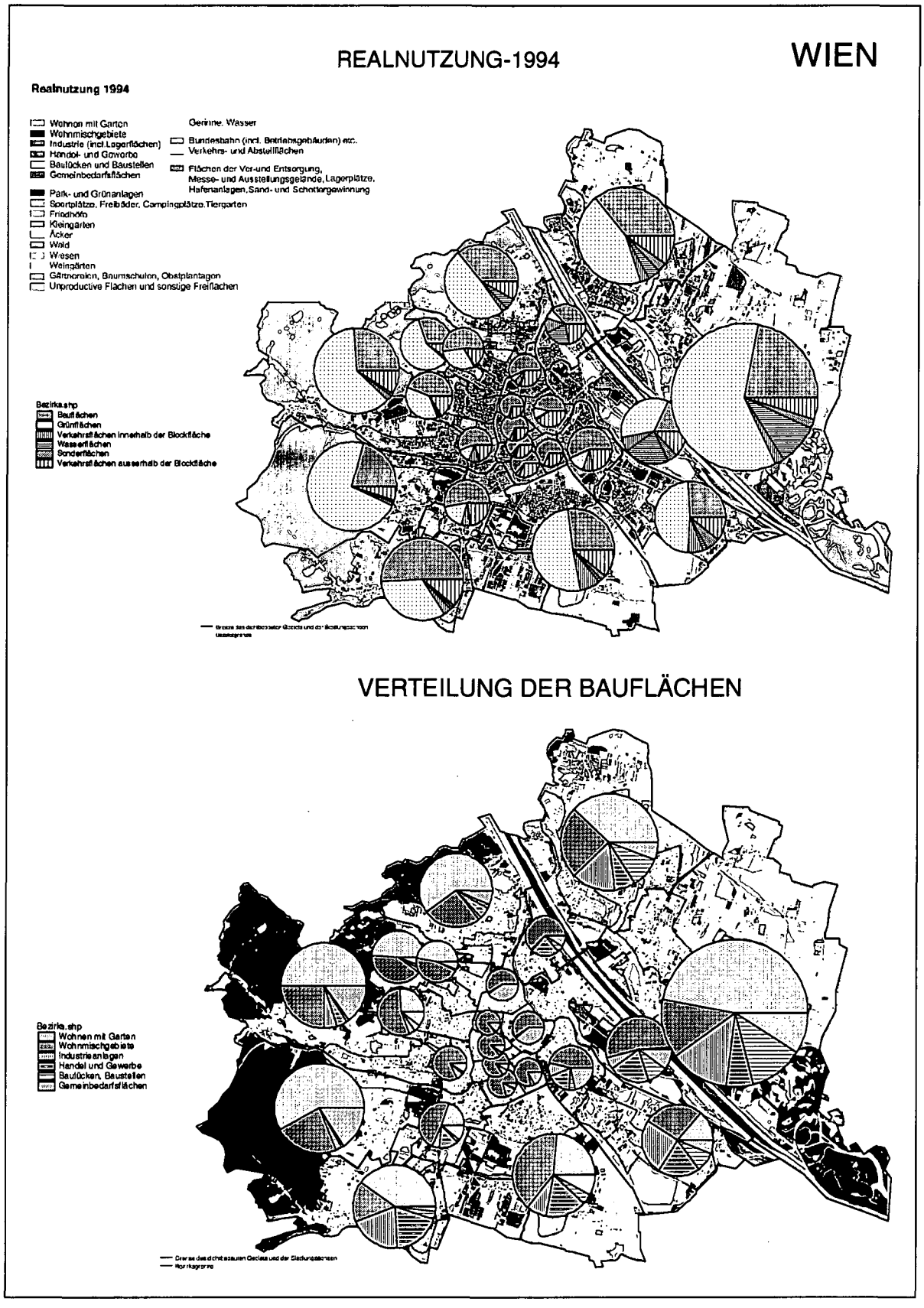


Abbildung 49. Nutzungen in Ankara, 1994

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien/ MA18

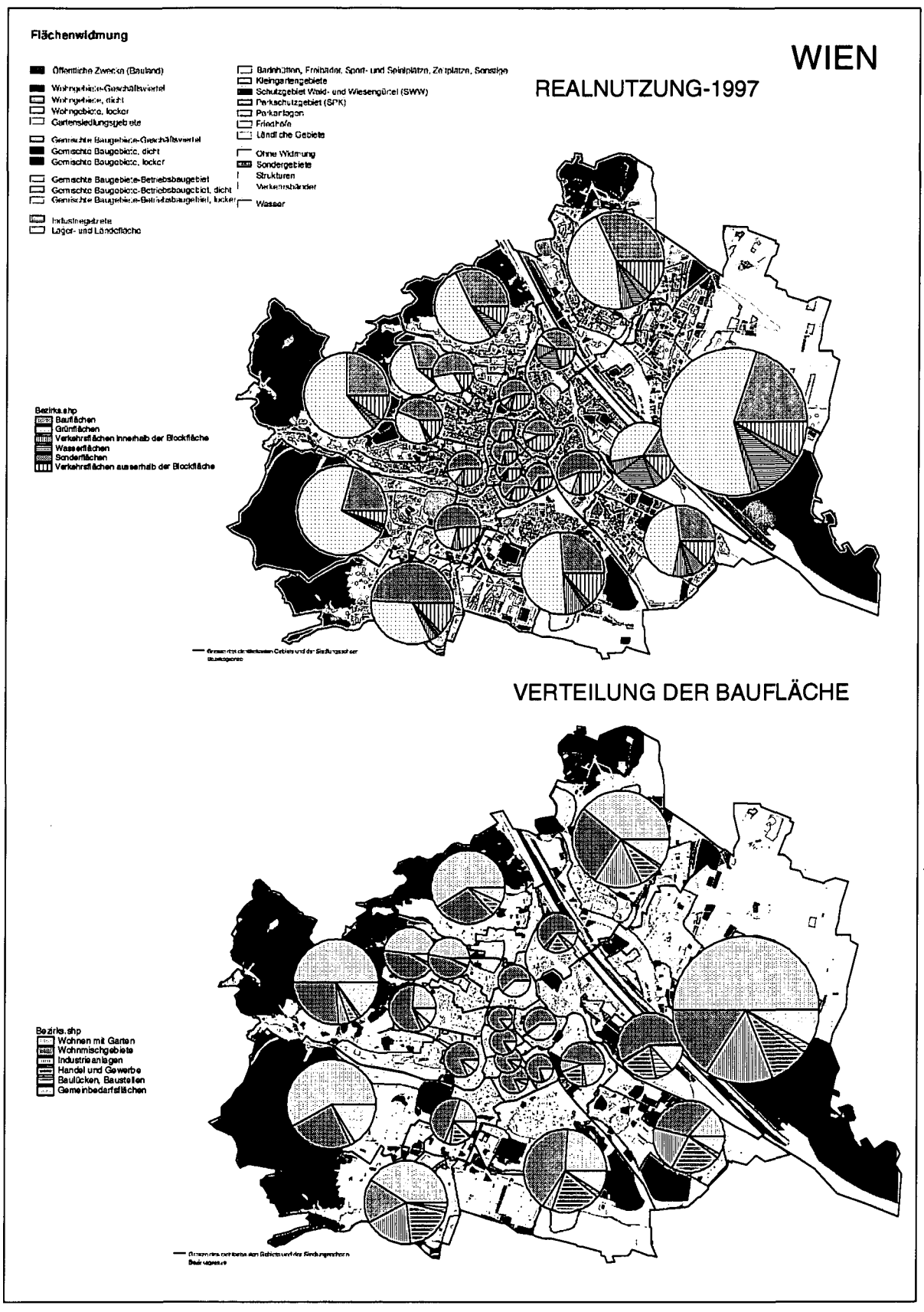


Abbildung 50. Nutzungen in Wien, 1997

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien/ MA18

Dichtbebautes Stadtgebiet und Siedlungsachsen nahmen zusammen mit rund 48 % des gesamten Bruttolands (der Anteil am Nettobauland beträgt sogar nur 46 %) ein. In den Achsenaußenbereichen befanden sich 7800 ha genutztes Bruttobauland (52 %). Rund 2800 ha auf die Außenbereiche des Stadtteils Wien-West fast 4000 ha auf die Außenbereiche in Wien-Süd und 3100 ha auf die Außenbereiche in Wien-Nordost wurden von dieser Zahl entfällt.

Von 1985 bis 1997 nahmen die Grünflächen im dichtbebauten Stadtgebiet nicht so viel (20 ha) zu. Der Bruttobaulandverbrauch (insgesamt etwa 800 ha) waren in den Siedlungsachsen 330 ha (40 % des Gesamtzuwachses) und in den Außenbereichen über 500 ha. Im Mittelpunkt dieses Baulandzuwachses stand den Außenbereich des Stadtteils Wien-Nordost mit 310 ha und den Außenbereich von Wien-Süd mit 188 ha. Am Westrand waren kaum Bewegungen für Baulandzuwächse.

Stadterweiterung 1985 bis 1997: In den Jahren zwischen 1985 und 1997 wurden rund 900 ha (etwa 8 % der bebauten Flächen 1985) und zusätzlich rund 160 ha an Verkehrsflächen einer baulichen Nutzung zugeführt, die ehemals als Grünland oder landwirtschaftlich genutzt wurden. Die Forschung weist darauf hin, dass besonders im 22. Bezirk die Verkehrsflächen außerhalb der Blockfläche deutlich zugenommen wurde.

Im Zeitraum 1985 bis 1994 betrag der Baulandverbrauch rund 467 ha oder ungefähr 50 ha pro Jahr, da nach dem Jahr 1991 im Schwerpunkt der Stadtentwicklungsplanung zu einer Verdreifachung des Baulandverbrauchs von 152 ha pro Jahr (insgesamt 456 ha) stand.

Tabelle 31. Baulandverbrauch nach Hauptnutzungskategorien und STEP-Raumkategorien

	Siedlungsachsen (1)	Außenbereiche	insgesamt	In %
Wohn- und Mischgebiet (inkl. KG)	243	240	489	55
Industrie- und Gewerbegebiet	51	279	332	37
Gemeinbedarf	27	46	76	8
Insgesamt	321	566	897	100
in %	36	64	100	

(1) inkl. dichtbebautes Gebiet

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag von „Stadt Wien", 1997

Das Baulandverbrauch zwischen 1985 und 1997 umfasste rund 490 ha (56 %). Wohn- und Mischgebiete (inkl. Kleingärten), 335 ha (35 %) Industrie- und Gewerbeflächen und 76 ha (7 %) öffentliche Zwecke sowie öffentliche Ver- und Entsorgung.

Der Verlust an Grünflächen durch den Baulandverbrauch entstand 70 % aus ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen und 17 % aus unproduktive Flächen. Obwohl die Verluste an Wald und Wiesenflächen sowie an Flächen für Erholung und Sport nicht so groß waren, betragen diese Verluste 66 ha an Wald und Wiesenflächen, 23 ha an Flächen für Erholung und Sport. Besonders im 22. Bezirk waren die Grünflächen bemerkbar, die zwischen den Jahren 1988 und 1997 nicht verändert wurde.

Das Baulandverbrauch als räumliche Verteilung betrag 509 ha (57 %) im Nordosten, 37 % im Süden Wiens und restliche 54 ha (6 %) in den Stadtteilen Mitte und West.

Zur Nutzung von Innenentwicklungspotentialen: Wenn die Nutzungsbilanz 1985-1997 und der Baulandverbrauch durch Stadterweiterung verglichen wurde, sollte das Ausmaß der Nutzungsänderung für die Nutzungskategorien Wohn- und Mischgebiet, Industrie- und Gewerbegebiet, Gemeinbedarf (inkl. Öffentlicher Ver- und Entsorgung), Baustellen und Baulücken sowie Erschließungsflächen analysiert werden (Tabelle 32).

Tabelle 32. Bilanz der Nutzungsänderungen innerhalb des Bruttobaulands: Gegenüberstellung von Nutzungsbilanz und Baulandverbrauch durch Stadterweiterung

	Wohn- und Mischgebiete	Industrie/ Gewerbe Gebiete	Gemeinbedarf Ver-/Entsorgg.	Baustellen/ Baulücken	Erschließung
Realnutzung 85	9523	2408(1)	1500	284	5603
Nutzung 97	10008	2641(1)	1614	144	5738
Nutzungsänderung	+485	+233	+114	-140	+135
Baulandverbrauch	+490	+332	+75	0	+157
Differenz	-5	-99(1)	+39	-140	-22

(1) Dieser Wert ist insofern überhöht, als darin rund 27 ha enthalten sind, die durch eine Änderung in den Grundstücksgrenzen des Geländes von der Firma GM 1985 noch zum Industriegebiet und 1997 zum Grünland zählen.

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag von Stadt Wien, 1997

Tabelle 32 zeigt, dass die Flächen für den Gemeindebedarf leicht zugenommen, die Fläche für Erschließung leicht abgenommen und die Flächen für Industrie- und Gewerbe etwas stärker abgenommen wurden (Diese Abnahme zu einem Drittel konnte durch eine Grundstücksänderung des GM-Werks erklärt werden.). Auch in der Abbildungen der Verteilung der Bauflächen 1988 und 1997 wurde festgestellt, dass die Gemeindebedarfsflächen im 21. Bezirk kräftig abgenommen und im 22. Bezirk zugenommen wurden.

Die Bilanz der Verteilung der Hauptnutzungskategorien war das Ergebnis umfangreicher Aktivitäten innerhalb des bebauten Gebiets. Von dieser Bilanz konnte sich nicht so viele Möglichkeiten für drastische Veränderungen im dichtbebauten Gebieten ergeben: Nur die Bebauung von Baustellen, die groß waren, bzw. Baulücken (rund 140 ha) und die Nutzungsänderungen (rund 260 ha), wobei in der Abbildungen 66 und 67 als auch rechnerisch nur Änderungen zwischen zusammengefassten groben Nutzungskategorien betrachtet wurden.

Neuschaffung von Grünflächen 1985 bis 1997: Es gab auch einige Flächen, die im Jahr 1985 eine Nutzung als Bauland oder Erschließungsfläche und dann im Jahr 1997 eine Grünlandnutzung besaßen. Diese Flächen waren also der Differenz zwischen dem Ergebnis der Nutzungsbilanz und dem Ausmaß der Stadterweiterung.

Tabelle 33. Differenz zwischen dem Ergebnis der Nutzungsbilanz und dem ermittelten Baulandverbrauch im Zuge der Stadterweiterung

	genutztes Bauland	Erschließung	Grünland
Realnutzung 85	13716	5603	22177
Nutzung 97	14408	5738	20146
Nutzungsänderungen	+692(1)	+135	-827(1)
Baulandverbrauch durch Stadterweiterung	+897	+157	-1054
Differenz	-205	-22	+227

(1)Unter Berücksichtigung des Geländes von GM genutztes Bauland +27 ha, Grünland -27 ha.

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag von Stadt Wien, 1997

Die Tabelle 33 zeigt, dass die Neuschaffung der Grünflächen ungefähr 200 ha waren. Die Flächen der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die 1985 einer anderen Nutzung als 1997 (z.B. Unterlaa WV) zugeordnet wurden, und große Fläche von GM-Werk gehörten zu dieser Zahl. Das heißt, dass nur 100 ha als Neuschaffung betrachtet werden konnten. Die Abbildungen für

den Jahren 1988, 1994 und 1997 weisen darauf hin, dass die Außenbereiche, wie, 21., 22., 23., 10. und 11. Bezirken, deutliche Mehrzahl als die Innenstadt hatten. Dagegen standen die Bauflächen in den 22., 10. und 11. Bezirken unter dem Durchschnitt (Abbildungen 48, 49 und 50).

Nutzungsänderungen innerhalb des Grünlands: Rund 1400 ha (7 % der Gesamtfläche) Nutzungsänderungen wurden innerhalb des Grünlands (1997) stattgefunden. Wald und Wiesen wurden rund 300 ha zugenommen. Und 300 ha wurden als Einrichtungen und Anlagen für Erholung und Sport benutzt. Diese Zunahme wurde in den 21. und 22. Bezirken stattgefunden.

Zur Widmungstätigkeit 1986 bis 1997: In den Jahren zwischen 1985 und 1997 wurden rund 670 ha als Bauland (davon fast zwei Drittel an Wohn- und gemischtes Baugebiet ohne gemischtes Baugebiet-Betriebsgebiet sowie Kleingärten) neugewidmet.

Im Süden und Nordosten Wiens wurden über 750 ha als Sicherung des Wald- und Wiesengürtels und 86 ha als Sicherung der Parkanlagen und Kleingärten gewidmet. Und innerhalb des Grünlands gab es auch 191 ha Parkanlagen und 74 ha Anlagen für Erholung und Sport.

Baulandreserven 1997: Rund 900 ha Baulandreserven entstanden aus einer Mischung aus Netto- und Bruttobauland (ohne Berücksichtigung der Reserveflächen für öffentliche Zwecke, die zusätzlich auf rund 50 ha geschätzt wurden), da einzelne große noch nicht erschlossene Reserveflächen beinhaltet wurden.

Tabelle 34: Baulandreserven, Baulandverbrauch und Widmungsperiode in ha

	Vor 1986 gewidmet	1986-97 gewidmet	Insgesamt
Baulandverbrauch 1986-97	412	485	897
Baulandreserve 1997	704	185	889
Widmungstätigkeit nach Perioden	1116	670	

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag von Stadt Wien, 1997

Obwohl das Ausmaß an Baulandreserven 1986 über 1116 ha betrag, wurden davon zwischen den Jahren 1985 und 1997 nur 412 ha (37 % und ist 46 % des Baulandverbrauchs) verbraucht.

Der Rest davon (54 %) wurde zwischen den Jahren 1986-1997 gewidmeten Bauland stattgefunden.

704 ha der Baulandreserven wurden vor 1986 gewidmet. Diese Baulandreserven betrag mit 185 ha, die in der Periode 1986-97 gewidmet wurden, insgesamt 889 ha.

Die Baulandreserven 1997 betrag rund 360 ha Wohn- und Mischgebiete, 560 ha Industrie- und Gewerbegebiete (ohne Flugfeld Aspern). Von diesen Reserveflächen waren 22 ha unter 1000 m², 138 ha Zwischen 1000 und 5000 m² und 614 ha über 1 ha.

Rund 574 ha (65 %) der Reserveflächen befanden sich im Nordosten Wiens, rund 270 ha (30 %) im Süden und 45 ha in der Wien-Mitte und Wien-West. Rund 350 ha waren innerhalb der Siedlungsachsen und rund 550 ha (61 %) außerhalb der Siedlungsachsen. Die Abbildungen der Verteilung der Bauflächen 1988, 1994 und 1997 zeigen, dass die Wohnmischgebiete und Wohngebiete mit Gärten im 21. Bezirk zwischen den Jahren 1988 und 1994 deutlich zugenommen wurden (Abbildungen 48 und 49).

Siedlungserweiterungspotentiale und Sicherung des Grüngürtels: Die Abbildungen 48, 49 und 50 stellten die Abgrenzung des Grüngürtels dar. In STEP 94 wurde 594 ha für Siedlungserweiterungspotential bezeichnet, um die Sicherung des Grüngürtels sicherzustellen.

Tabelle 35. Flächenpotential für die zukünftige Stadtentwicklung in ha

	Siedlungsachsen dicht bebaute Gebiete	Außenbereiche	insgesamt
Baulandreserven(1)	346	542	888
Baustellen/Baulücken	88	56	144
Summe gewidmeten Potentials	434	598	1032
in %	42	58	100
STEP-konformes Erweiterungspotential	341	253	594
Summe Siedlungsflächenpotential(2)	775	851	1626
in %	48	52	100

(1) Aus methodischen Gründen ohne Reserven für öffentliche Zwecke. Letztere werden auf rund50 ha geschätzt.

(2) Ohne kleine Baulücken und untergenutzte Flächen lt. Baulückenkataster im Ausmaß von 140 ha.

Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR) im Auftrag von Stadt Wien, 1997

Die zusammengebrachte Baulandreserven, Baustellen/Baulücken und Siedlungserweiterungspotential waren 1626 ha (Tabelle 35). Davon befanden sich 775 ha (48 %) in den Siedlungsachsen und 851 ha (52 %) in den Außenbereichen. Es gab auch einige kleinere Baulücken, untergenutzte Flächen und einige Baulandreserven für öffentliche Zwecke, die rund 1800 ha betrag.

5.2.1.5 Zwischenergebnis

Obwohl die erste Raumentwicklung von Wien auf das römische Legionslager „Vindobona" zurückging, begann das Wachstum über die Grenzen des römischen Militärlagers im 12. Jahrhundert. Aber heutige Stadtstruktur von Wien entwickelte erst im 19. Jahrhundert. Viele Grundstrukturen der Stadt wie Straßennetze usw. stammten aus der Gründerzeit, aus dem 19. Jahrhundert.

Mit dem Bauzonenplan im Jahr 1893 wurde in der Stadt erste Entwicklungsgrenzen bekanntgegeben. 100 Jahre nach dem Bauzonenplan erreichte die Stadtgrenzen ganz unterschiedliche Dimensionen und besonders im Stadtumland von Wien. Die Beziehungen zwischen Innenstadt und Stadtumland von Wien sind nach der Ausführungen der geplanten Projekte im Rahmen der Stadtentwicklungspläne von Wien,

Die Stadt Wien hat nach der Öffnung der Ostgrenzen eine wichtige Rolle übernommen. Als ein Standpunkt zwischen West- und Osteuropa ist die Stadt ein wichtiger Anziehungskraft auch für die zukünftige EU Länder geworden. Diese neue Rolle erhöhte aber der Druck auf Wiener Verkehr, besonders Transitverkehr in EU. Nicht nur im Verkehr sondern auch im Bevölkerungs- und Flächenwachstum sind die erwartete Folgen der Erweiterung gewesen,

Die Wohnbausanierung, die Revitalisierungsprojekte für die öffentliche Räume und die Planung der Kleinzentren sind wichtige Schritte des Stadtentwicklungsplans (STEP) für die Stadtentwicklung von Wien. Dennoch wurden für die Stadterweiterung die Entwicklungsachsen geplant.

Die Dichtewerte der Stadt Wien zeigen deutliche Veränderungen im Süden der Stadt. Die netto und brutto Dichtewerte weisen darauf hin, dass die Aktivitäten zwischen 1988 und 1997 im Süden der Stadt und auf der anderen Seite der Donau intensiviert wurden.

Tabelle 36. Die Tendenzen der Stadtentwicklung von Wien

URBANITÄT	Regionale Entwicklung	- Nach der Öffnung der Ostgrenzen ist Wien keine Randstadt der EU sondern eine Haltestelle zwischen West- und Osteuropa geworden: Zunahme: der Bevölkerung durch Einwanderung, des Transitverkehrs
	Innenstadt	-Wohnbausanierung -Revitalisierungsprojekte für die öffentliche Räume -Planung der Kleinzentren
	Außenstadt	-Stadterweiterung in den Entwicklungsachsen
DICHTE	Brutto:	-Veränderungen im Süden der Stadt
	Netto:	-Veränderungen nicht nur im Süden der Stadt sondern auch auf der anderen Seite der Donau
VERKEHR	Ziel:	-ÖPNV: von 37 % bis 45 % -MIV: von 37 % zurück 25 % -Fahrrad: von 3 % bis 6 % -Fußgänger: von 23% bis 24 %
	Planung:	-hochrangiges Verkehrsnetze: U1 und U2 Verlängerung; Bundesstraße im Süden
	ERGEBNIS:	-das Wachstum Wiens im Süden und auf der anderen Seite der Donau
NUTZUNGS-MISCHUNG	1988-1994	-Veränderung der Realnutzung nur im 21. Bezirk 21. Bezirk: Abnahme der Bauflächen, Zunahme der Verkehrsflächen und Grünflächen) -Veränderung der Verteilung der Bauflächen im 21. Bezirk und im 10. Bezirk: 21. Bezirk: Abnahme der Gemeinbedarfsflächen und Zunahme der Wohngebieten, Industrieanlagen, Handelsgebieten und Baulücken 10. Bezirk: Abnahme der Baulücken und Zunahme der Wohngebieten und Handelsgebieten
	1994-1997	-keine Veränderung der Realnutzung in den Bezirken -Veränderung der Verteilung der Bauflächen in den Südbezirken und auf der anderen Seite der Donau/21. Bezirk und 22. Bezirk 21. Bezirk: Abnahme der Baulücken, Zunahme Industrieanlagen und Handelsgebieten 22. Bezirk: Abnahme der Baulücken, Zunahme der Handelsgebieten 2. Bezirk: Abnahme der Industrieanlagen, Zunahme der Wohnmischgebieten 11. Bezirk: Abnahme der Industrieanlagen, Zunahme der Wohnmischgebieten 10. Bezirk: Abnahme der Industrieanlagen und Baulücken, Zunahme der Wohnmischgebieten

Quelle: Eigene Darstellung

U1 und U2 Verlängerungen und die Bundesstraßen im Süden der Stadt sind die wichtigste Verkehrsprojekte der Stadtverwaltung von Wien. Die Projekte, U1 und U2 Verlängerungen und die Bundesstraßen im Süden der Stadt, weisen darauf hin, dass die Stadt im Süden und auf der anderen Seite der Donau wachsen wird. Aber die Zunahme des Transitverkehrs wird nach der Osterweiterung der EU mehr Druck auf die Entwicklungsachsen der Stadt ausüben.

Die Analyse der Nutzungsmischung zwischen den Jahren 1988 und 1994 deutet darauf hin, dass die Realnutzung im 21. Bezirk verändert wurde, da die Bauflächen ab- und die Verkehrs- und Grünflächen zugenommen wurden. Auch die Veränderungen der Verteilung der Bauflächen im 21. Bezirk zeigen, dass die Gemeinbedarfsflächen ab- und die Wohngebieten, Industrieanlagen, Handelsgebieten und Baulücken zugenommen wurden. Auch im 10. Bezirk wurden die Baulücken ab- und die Wohn- und Handelsgebieten zugenommen wurden. Diese Festlegungen deuten, dass die Strukturen der Nutzungen im 21. und im 10. Bezirk verändert wurden.

Zwischen 1994 und 1997 gab es keine Veränderung der Realnutzung in den Bezirken. Aber die Analyse der Verteilung der Bauflächen zeigt, dass die Südbezirken (2., 10. und 11. Bezirken) und die Bezirken auf der anderen Seite der Donau (21. und 22. Bezirken) verändert wurden. In den 21. und 22. Bezirken wurden die Baulücken ab- und die Handelsgebieten zugenommen. Im 21. Bezirk wurde auch die Industrieanlagen zugenommen. In den 2., 10. und 11. Bezirken wurden die Industrieanlagen ab- und die Wohnmischgebieten zugenommen. Im 10. Bezirk wurde auch die Baulücken abgenommen. Die Nutzungsmischung in Wien ist ein wichtiger Hinweis dafür, dass die Stadt in Richtung Süden und an der anderen Seite der Donau bewegt.

5.2.2 Ankara

5.2.2.1 Die historische Raumentwicklung von Ankara

Während römisches Reichs begann Ankara, eine wichtige Rolle als eine Haltestelle zwischen West- und Ostanatolien zu übernehmen. Da Ankara in diesem Zeitraum viele Angriffe erlebte, errichtete die Stadt ein Burg zur Verteidigung. Durch den Zusammenbruch römisches Reichs wurde die Siedlung den Verteidigungswänden gegen persische Angriffe umgegeben.

Zwischen 334 und 1075 gehörte die Stadt Byzantiner. Bis die Herrschung von Ottomane Reichs in 1299 gab es in der Stadt keine einzige Änderung. Während der Entwicklungsphase von Ottomane Reichs war Ankara wieder ein wichtiger Handelsort gewesen. Die Bevölkerung war verdoppelt worden und die Stadt war in südlichen und westlichen Richtungen gewachsen.

Die Konstruktion der Eisenbahn im Jahr 1892 hatte in Ankara vieles geändert. Die Lagerhäuser in der Nähe von Eisenbahnstation verursachte neue Siedlungsentwicklungen im Stadtbezirk „Ulus". Diese Neusiedlungen in Richtung Hauptbahnhof waren erstes Zeichen der Zersiedlung von Ankara.

Nachdem Ankara die Hauptstadt der Türkischen Republik geworden ist, übernahmen die öffentliche Gebäude wichtige Rolle bei der Raumentwicklung von Ankara. Öffentliche Institutionen (wie Ministerien) lokalisierten zwischen den Jahren 1923 und 1927 in der Nähe von Ulus und bildeten eine Achse zwischen dem Bahnhof und Yenisehir. Nach dem Jahr 1930 wurden die räumlichen Entwicklungen Richtung Kizilay ausgeweitet. Diese räumliche Entwicklung wurde nach dem Jahr 1950 Richtung Schnellstraße Eskisehir weitergeführt. Viele staatlichen Gebäude, die wichtige Entscheidungen treffen, blieben im Stadtzentrum weiterhin. Aber die Organisationen, die große Flächen und Parkplätze für ihre Maschinen brauchen, fanden neue Standorte am Stadtrand. Nach vielen Jahren probieren immerhin die wichtige Institutionen des Staates, nach Ballungsräumen der Stadt umzuziehen, da sie keine Möglichkeiten im Stadtzentrum hatten, um ihre Grundstücke in der Innenstadt vergrößern zu können.

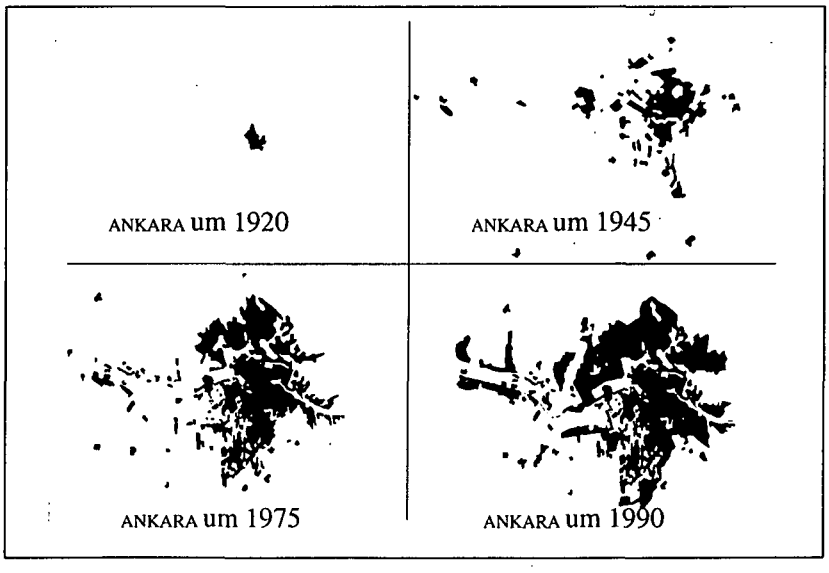


Abbildung 51. Das Wachstum von Ankara , 1920-1990

Quelle: Eigene Darstellung

Obwohl die Stadt Ankara eine Verwaltungsstadt ist, verursachten die willkürliche Investitionen räumliche Verteilungen unterschiedlicher Industrietypen in der ganzen Stadt. Wenn die Industrieentwicklungen analysiert wurden, konnte gleich festgestellt werden, dass sich die kleinen Industriebetriebe in der Nähe der Innenstadt befinden. Die großen Industriebetriebe, die größere Flächen brauchen, ziehen als Standort die Ballungsräume vor, die gute Verbindung mit den Landwegen haben. Besonders bildet dafür Schnellstraße nach Istanbul ein gutes Beispiel.

Die dritte Phase der Stadtentwicklung von Ankara ist die Entwicklungen der Wohnungen. Nach den „Verwaltungsstadt" und „Industriestadt" Identitäten wurde die Nachfrage der Wohnungen verdreifacht. In den ersten Jahren der Republik spielte das „Genossenschaftssystem" eine wichtige Rolle. Nach dem Jahr 1950 öffnete das „Bau und Verkauf-System" in Ankara eine neue Dimension. Da die Wohnungsnachfrage so groß war, gab die Staat private Firmen Unterstützung, um so rasch wie möglich die nötige Wohnungen zu bauen. Diese Erlaubnis beschleunigte die Aufbau der Wohnungen besonders in den Ballungsräumen der Stadt. Die Raumentwicklungen am Stadtrand sind in den letzten Jahren nicht nur für die Menschen, die keine eigene Wohnung haben, sondern auch für die Stadtbewohner, die Luxuswohnungen am Stadtrand suchen, ein Anziehungskraft geworden.

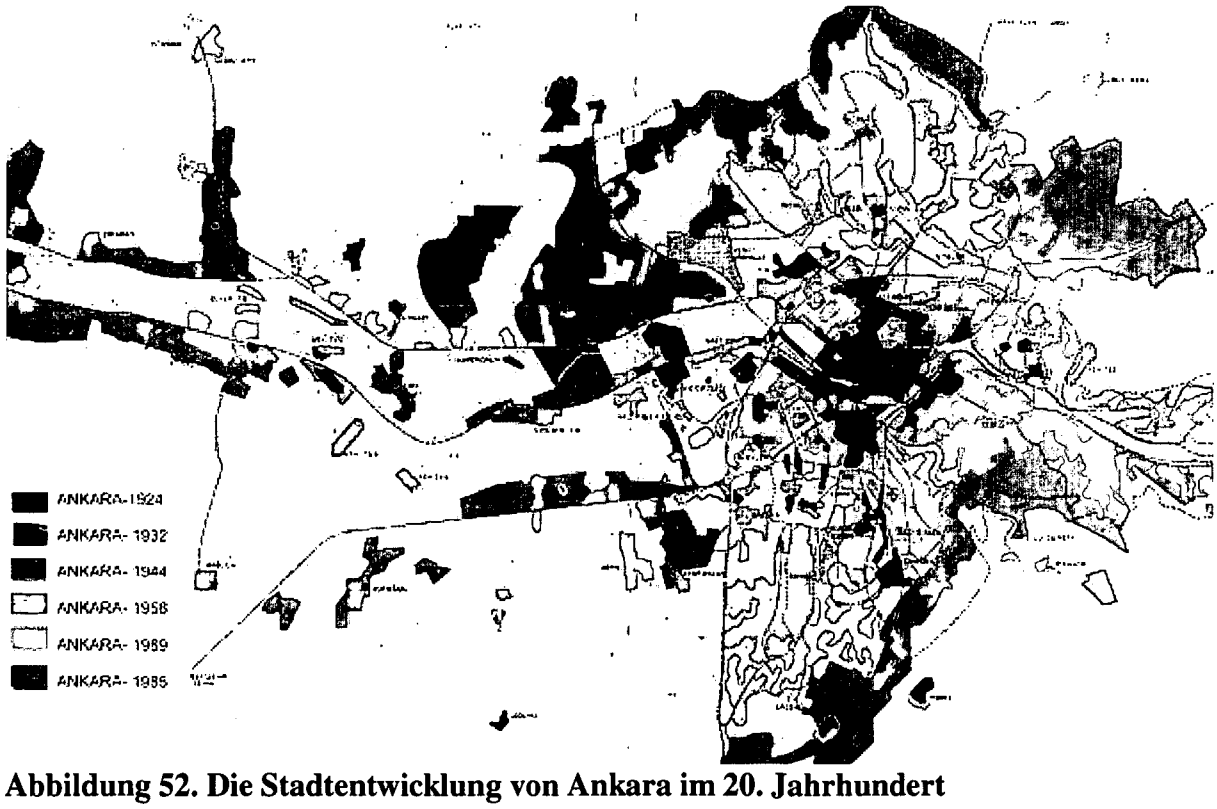


Abbildung 52. Die Stadtentwicklung von Ankara im 20. Jahrhundert

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1987

Die Veränderung der Dichte von Ankara unterstützte auch die Festsetzung dieser räumlichen Entwicklung am Stadtrand. Bis 16-17 km von dem Stadtzentrum konnte dichtbebaute und kompakte Stadtstruktur beobachtet werden, obwohl die Bevölkerungsdichte nach dem Jahr 1960 angefangen hat, gewaltig zu sinken.

Die Abbildung 52 zeigt die Stadtentwicklungsphasen von Ankara im 20. Jahrhundert. Der Prozess der Stadtentwicklung von Ankara im 20. Jahrhundert besteht aus vier Phasen. Erste Phase zeigt die Stadtstruktur von Ankara am Anfang des 19. Jahrhunderts. Die Stadt hatte damals 20-25.000 Einwohner. Diese Anzahl der Bevölkerungsgröße ermöglichte eine kompakte und ordentliche Stadtstruktur. Alle Nutzungen waren miteinander verbunden und sogar in der Fußgängerweite.

Die zweite Phase zeigt die rasche Entwicklung der Innenstadt mit der Ausrufung der Republik. Dabei sind die willkürliche Zersiedlung der Nutzungen bemerkbar. Sogar hat die Stadt seine Grundstruktur als "fußgängerfreundliche Stadt" verloren. In dieser Phase erreichte die Bevölkerungsgröße 300.000 Einwohner. Obwohl die Entwicklungen keine ordentliche Struktur zeigten, wurde die Kernstadt als Stadtzentrum geblieben.

In der dritten Phase hatte die Stadt 750.000 Einwohner. Dritte Phase hatte „Planung" keineswegs im Sinne. Sondern es war ein Zwang für die Stadtentwicklung von Ankara. Da die zweite Phase die Grundbedürfnisse der Stadtentwicklung von Ankara decken konnte, wurde ungeplante Flächen in der Nähe der Innenstadt entwickelt. Um diese Entwicklungen am Stadtrand unter Kontrolle bekommen zu können, wurde alle Kleinsiedlungen im Umfeld der Stadt irgendwie im Bereich der amtlichen Makroplan der Stadt Ankara einbezogen.

In der letzten Phase entschied die Stadtverwaltung für „Dezentralisation". Die Stadtentwicklung zeigte unordentliche Expansion in Richtung Westen. Die im Strukturplan von Ankara entschiedene Entwicklungsachsen im Westen bekam in dieser Phase mehr Beachtung. Die Stadt verlor die Möglichkeit für eine optimale Erreichbarkeit zwischen Entwicklungsachsen und Innenstadt. Die Neusiedlungen im Westen erforderten in dieser Phase eine Autostadt.

5.2.2.2 Die historische Ideenentwicklung der Stadtstruktur von Ankara

Bis 1925 gab es keine Stadtentwicklungskonzepte für die Stadt "Ankara". Mit der Gründung der Türkischen Republik im Jahr 1923 entschieden Türkische Abgeordneten für Ankara eine wichtige Rolle: Also die Hauptstadt. Diese Entscheidung ist für die Stadt Ankara, wo damals nur 20-25.000 Menschen lebten, ein wichtiger Wendepunkt geworden.

Im Jahr 1925 wurde erst der Bebauungsplan von Ankara (bzw. Sihhiye) durch den Deutschen Architekt Carl Christoph Lörcher, im Auftrag eines Bauunternehmens aufgestellt. Lörcher war auch ein Mitglied der Baukommission in der Stadt Istanbul. Sein Plan für Ankara wurde für die Sanierung und den Umbau der Altstadt, besonders ihr abgebrannter Teil, und ihrer Erweiterung durch ein neues Wohnungsgebiet gedacht.

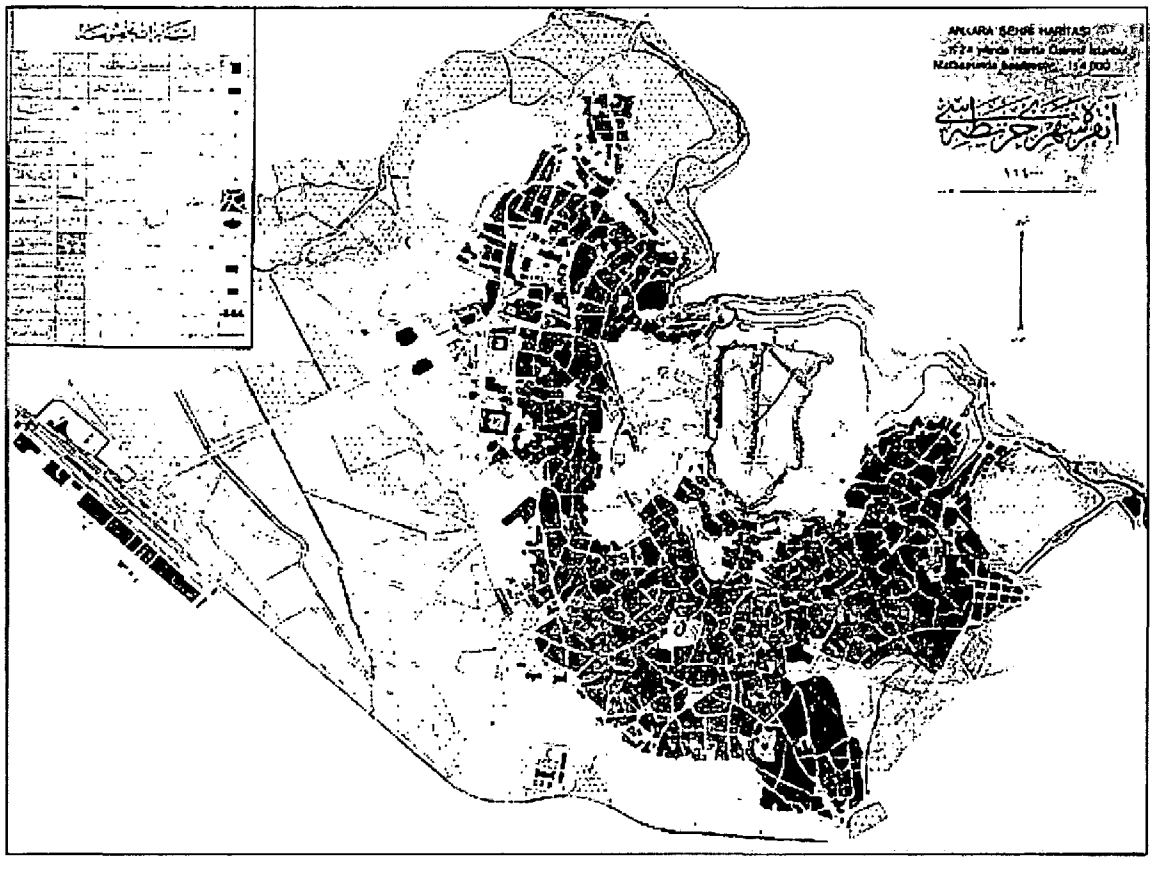


Abbildung 53. Stadtplan Ankara, 1924

Quelle: In 75 Jahren geänderte Stadt und Architektur, 1998

Die Abbildung 53 zeigt, dass die erste Spuren der Stadtentwicklung von Ankara am Anfang des 19. Jahrhunderts zwischen dem Hauptbahnhof und der Burg von Ankara stattgefunden wurden. Der Ankara Bach begrenzte die Siedlungsentwicklung im Norden und Nordosten der Stadt. In der Planung konnte die topographische Schwellen, wo sich die vorhandene Siedlung befand, ganz deutlich bemerkt werden. Die Betonung dieser Stadtplanung war besonders wichtig, um zu erwähnen, dass der Ankara Bach heute nicht existiert und diese Siedlung neben der Ankara Burg noch heute als Stadtzentrum gilt.

Nach dem Jahr 1930 wurde die komplette Neuplanung der Hauptstadt in Angriff genommen. Drei Stadtplaner wurden für dieses Planungswettbewerb eingeladen: Hermann Jansen, Josef Brix und Léon Jaussely. Der Sieger dieses Wettbewerbs sollte den neuen Stadtplan umsetzen.

Bevor Hermann Jansen den ersten Preis erhielt, wurde im Juli 1998 die dem Innenministerium unterstellte Ankaraer Baubehörde "Ankara Sehri Imar Müdürlügü" gegründet (Tankut, 1993).

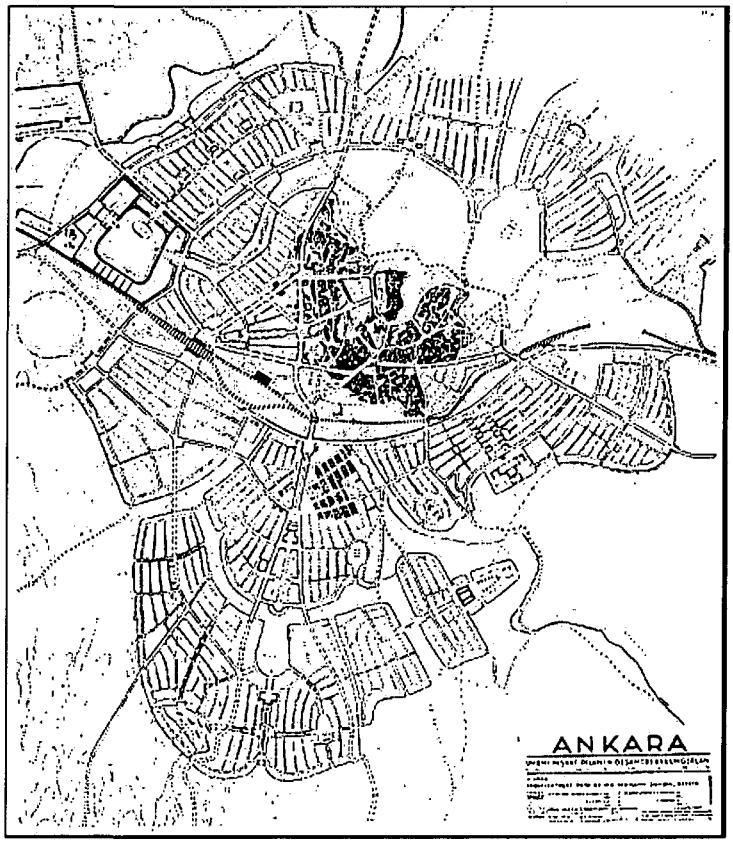


Abbildung 54. Hermann Jansen's Stadtplan für Ankara, 1932

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

Obwohl es damals einen Wettbewerb für Ankara aktuell war, gab es gleichzeitig in Ankara eine Bautätigkeit ohne Planungsgrundlage. Besonders waren große öffentliche Neubauten, wie die Bauten des Verteidigungsministeriums von Holzmeister und die Hygienebauten von Örley, die der Bebauungsplan immer mehr beeinflusste.

Ankara ist von Hermann Jansen als eine Gartenstadt geplant worden. Der von Hermann Jansen im November 1928 erstellte Flächenaufteilungsplan und der im Jahr 1929 entstandene Bebauungsplan von Ankara erzielte 300.000 Einwohner (Abbildung 54).

Als Grundprinzip wurde die Innenstadt (Ulus) mit der Burg (Kale) zugrunde gelegt und wurde westlich vom Atatürkboulevard tangiert. Diese Straße, die im Jahr 1928 vorhanden war, wurde nach Süden zu Füssen des Ethnographischen Museums und des Volkhauses (Halkevi) unter der Eisenbahnlinie am Hygieneministerium vorbeigeführt, um als Hauptkorridor zur Erschließung der Neustadt (Yenisehir) zu verbinden. Im Südosten wurde diese Strasse mit der Innenstadt verbunden, wo in Hügellage entstehende Botschafts- und Villenviertel von Kavaklidere und Cankaya befinden. Im Südwesten von Kizilay wurde eine Straße (Dikmenstraße) geplant, damit zwischen diesen zwei Strassen ein neues Regierungsviertel entstehen konnte.

Die Altstadt (Ulus) wurde südlich mit einer West-Ostverbindung tangiert, die der Bahnhof mit Vorort Cebeci verbindet. Eine weitere West-Ostverbindung sollte parallel zur Eisenbahnlinie das Industrie- und Hochschulviertel miteinander verbunden werden. Außer der diagonale Achse vom Bahnhof zum Ulusplatz waren alle topographische Daten in Hinsicht genommen.

Im Westen der Stadt wurde zwischen Arbeiterviertel und Industriegebiete eine strenge Segregation geordnet, wo auch Sportanlagen und Flughafen von Ankara befinden. Im Norden der Altstadt wurde die Fläche als Reserve für Wohngebiete gedacht. Im Osten wurde sogenannte Hochschulviertel mit einem öffentlichen Verkehr vom Bahnhof zum östlichen Wohngebiet (Cebeci) geplant. Im Süden der Altstadt (Ulus) wurde eine Regierungsviertel und eine Gartenstadt für die Beamten entworfen, die in dem Regierungsviertel arbeiten. Das Landhausviertel für die gut situierte Stadtbewohner lag südlich von diesem Regierungsviertel.

Jansen sah, mit Ausnahme der neuen städtischen Zentren, wie dem Regierungs- und Hochschulviertel, eine in die Weite gesteigerte Gartenstadt vor, die von einem deutlich anti-urbanen Charakter entwickeln sollte. Dem entsprach das großzügige Grünkonzept, das bis auf Rudimente nicht verwirklicht wurde. Der Grüngürtel um die neue Stadt sollte durch verschiedene Radialen und kleinere den Flussläufen angepasste Gürtel die Verbindung zwischen den verschiedenen Zentren hergestellt. Jansen vertrat die Idee einer fußläufigen Stadtanlage, bei der er-ein Zeichen seiner Offenheit gegenüber aktuellen Konzepten-, Auto- und Fußgängerverkehr weitgehend trennen wollte.

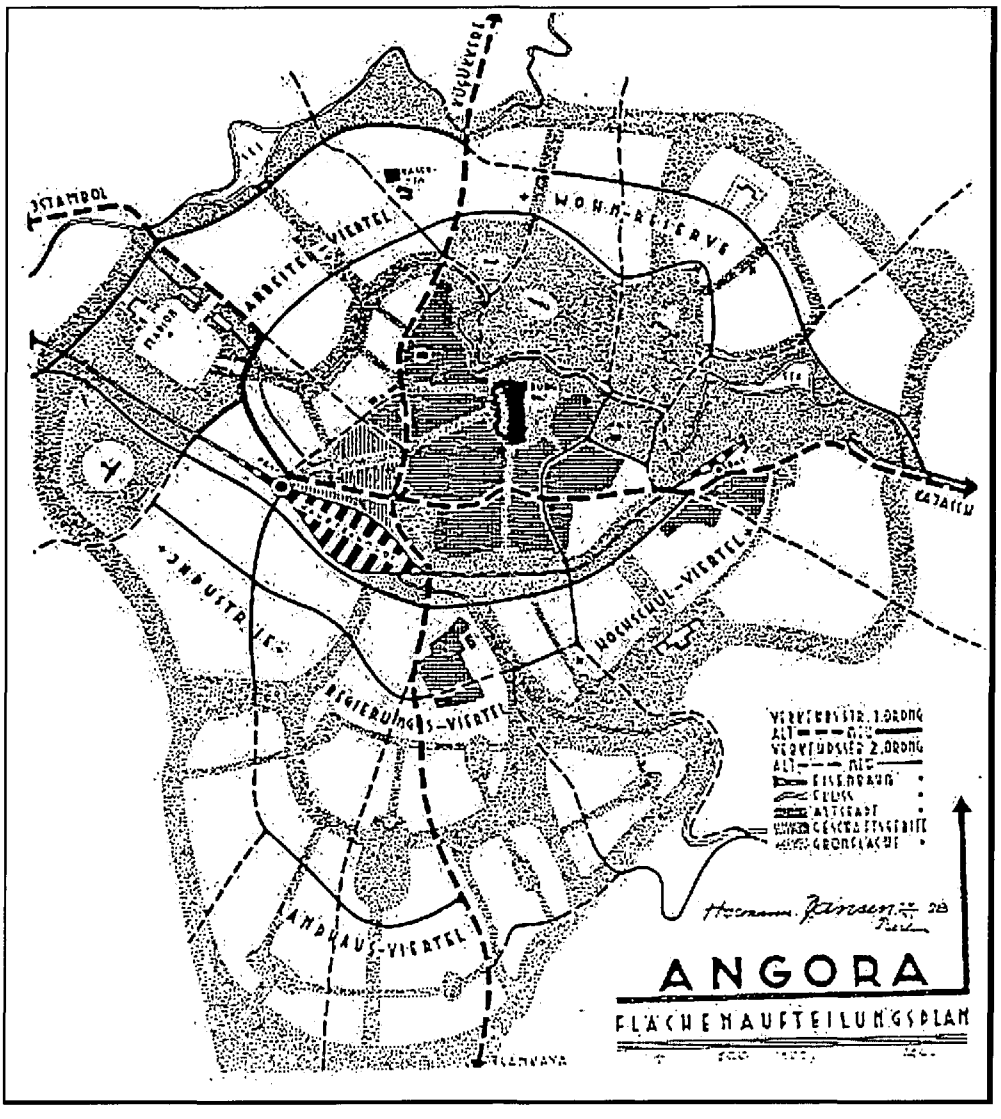


Abbildung 55. Flächenaufteilungsplan (Ankara) von Jansen

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

Während des Wettbewerbes von Ankara wurde alle Teilnehmern mitgeteilt, dass die Einwohnerzahl der Stadt Ankara im Jahr 1978 als 300.000 vorausgesehen wurde. Aber Ankara erreichte diese Anzahl (300.000) im Jahr 1950. Nach dem Jahr 1950 wurde in Ankara mit der unerwünschten Gebäudetypen "Gecekondu" begegnet. Diese willkürliche räumliche Entwicklung bestätigte, dass Ankara nach dem Jahr 1950 neue Stadtplanung brauchte

5.2.2.3 Die Stadtpläne von Ankara

Von 1923 bis heute entsteht die Stadtentwicklung in Ankara aus zwei Phasen: Master Plan 1990 und Strukturplan von Ankara. Frühe Republikphase war eine Entwicklungsphase von städtebaulichen Ideen. Obwohl Ankara in kurzer Zeit (ca. 75-80 Jahren) von 20-25.000 Einwohnern bis 3,6 Millionen erreichte, begann die Ausführung der Stadtpläne nach dem Jahr 1980.

Die erste Phase „Master Plan 1990" und die zweite Phase „Strukturplan von Ankara" sind für die aktuelle Raumentwicklung der Stadt Ankara verantwortlich. Die beiden Planungsphasen werden in den nächsten Kapiteln detailliert analysiert.

5.2.2.3.1 Master Plan 1990

Nach dem Jahr 1955 wurde die Stadt Ankara so unerwartet entwickelt, dass die von Jansen geplante Stadtgrenzen von Ankara keine Bedeutung mehr hatte. Alle Fachmenschen in Ankara waren über ein Bedürfnis einer neuen Stadtplan geeinigt. In diesen Jahren gab es auch in der Türkei sehr viele ausgebildete Fachleute. Ein neues Wettbewerb wurde geordnet. Dieses internationale Wettbewerb ist von zwei Stadtplanern, Dipl. –Ing. Nihat Yücel und Dipl. –Ing. Rasit Uybadin, gewonnen worden. Danach wurde die zweite Stadtplanung von Ankara im Jahr 1957 amtlich bestätigt, welche die Bevölkerungsdichte von Ankara nach zwanzig Jahren als 750.000 Bewohner annimmt.

Nach der Bestätigung des Stadtplans von Yücel-Uybadin gab es sehr viel Druck an die Ministerium für Bauordnung für die Stocksteigerung in der Altstadt. Die Grunde dafür waren sowohl die im Jahr 1965 erreichende 750.000 Bewohnern als auch die Bauunternehmern, die von der neuen Hauptstadt der Republik sehr viel profitieren wollten. Obwohl die

Stocksteigerung in der Altstadt als Planungsprinzipien nicht anwendbar war, ist die erste Stocksteigerung im Jahr 1960 nach der großen Druck den Unternehmern bestätigt worden.

Nach dem Jahr 1960 wurde in Ankara eine neue Periode angefangen. Der Grund dafür war die neue Verfassung im Jahr 1961. Besonders die wichtige Entwicklung war damals die Neubildung der Staatplanungsorganisation. Für die Regierung hatte die Institutionenbewegung in diesen Jahren eine große Bedeutung. Auch die Gesetze für die Masterplanbüros der Großstädte sind im Jahr 1965 neugebildet. Zuerst wurden diese Masterplanbüros für Istanbul und Izmir gegründet. Und im Jahre 1969 wurde auch für Ankara ein neues Masterplanbüro, Ankara Metropoliten Alan Nazim Plan Bürosu (AMANPB), gegründet.

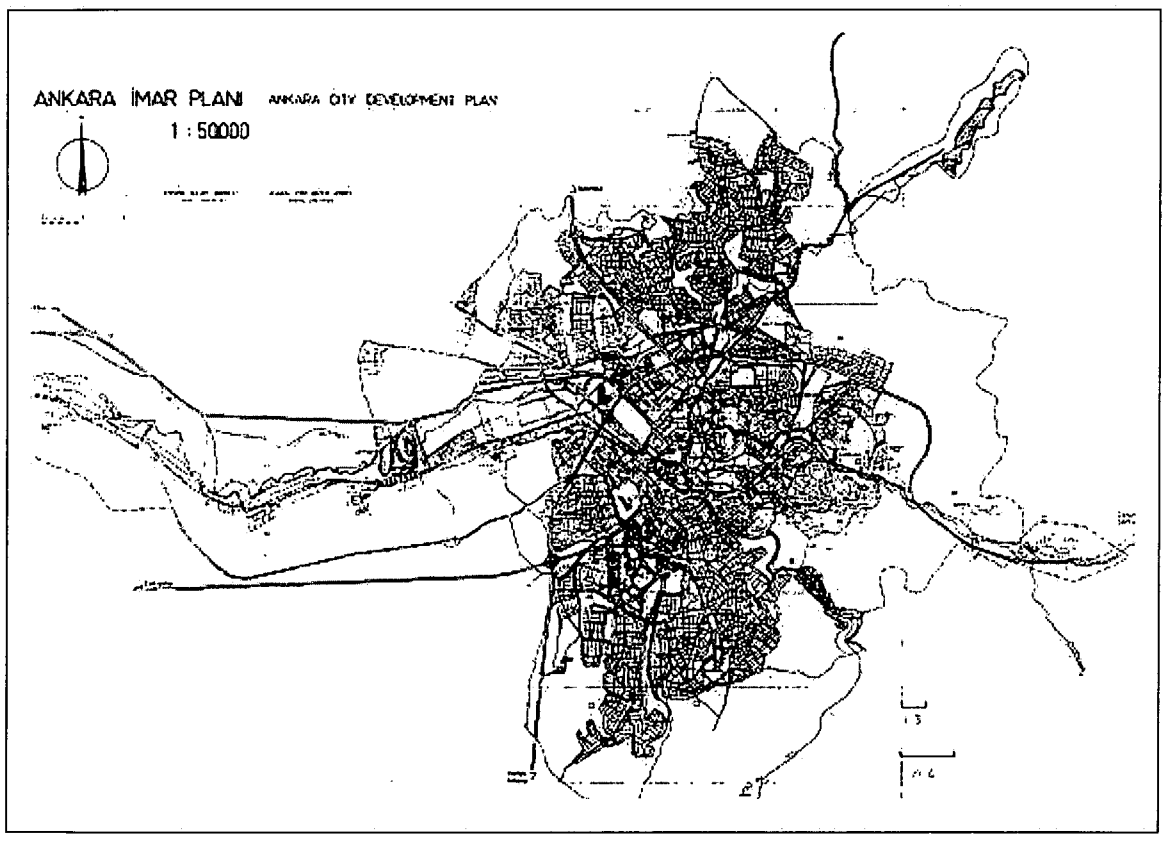


Abbildung 56. Entwicklungsplan(Ankara) von Yücel und Uybadin, 1957

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

Das Masterplanbüro von Ankara (AMANPB) hat zwischen den Jahren 1970 und 1975 über die Planungsanalyse und Planungsforschungen gearbeitet. Und sie haben ein Masterplanschema (1990) entworfen. Dieses Schema, das eine dritte Planungsphase für Ankara bedeutet, ist im Jahr 1982 von dem Ministerium für Bau- und Siedlungswesen bestätigt worden.

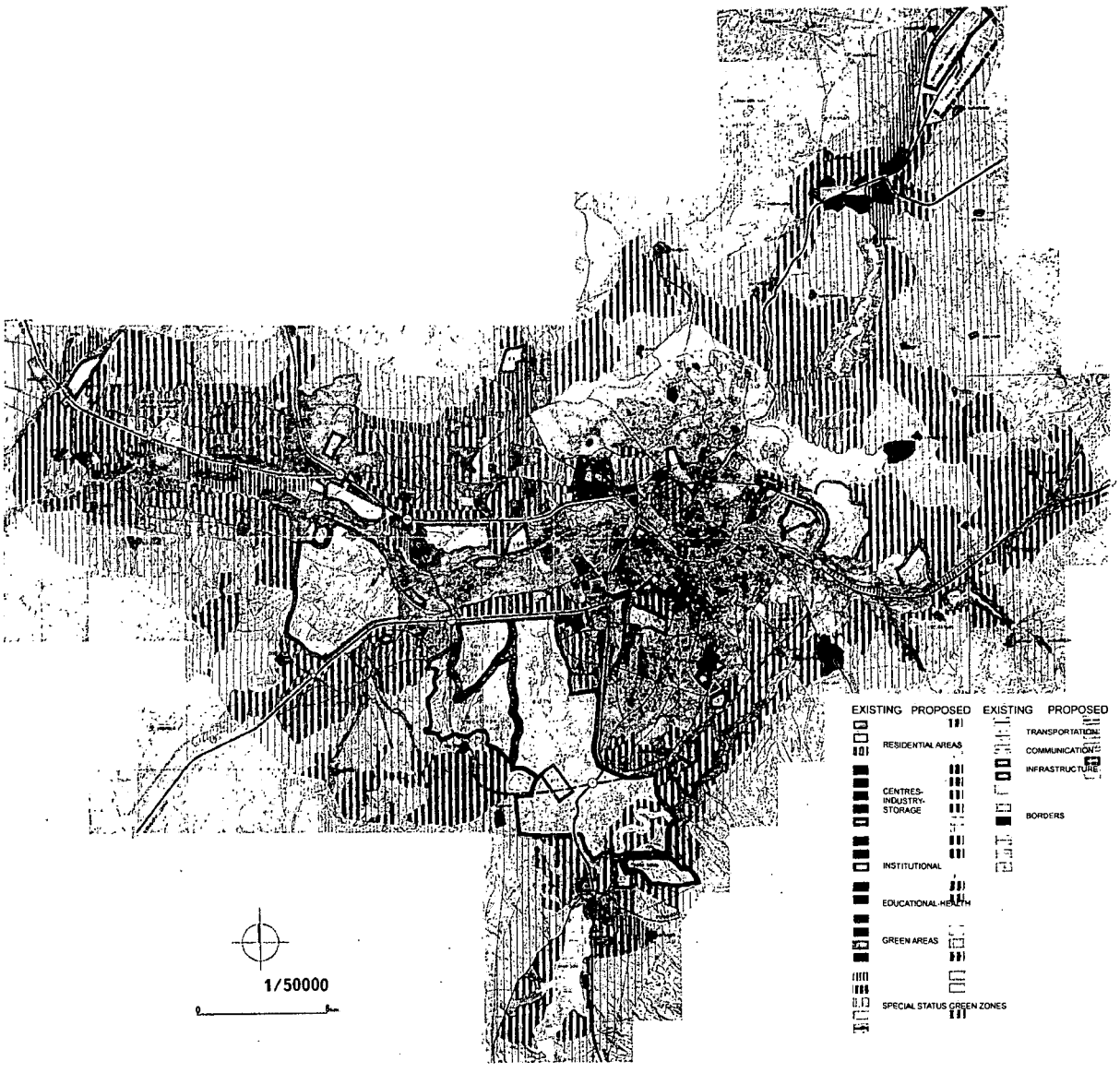


Abbildung 57. Master Plan 1990

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

Das von dem Masterplanbüro von Ankara (AMANPB) entworfene Planungsschema hat ein Maßstab von 1:50.000 und ist nur als Grundprinzipienplan (Gerüstplan) gedacht worden. Statt ein Bebauungsplan wurde dieses Planungsschema als ein Richtungsführer dargestellt. Das Schema (1990) beinhaltete die allgemeinen Planungsziele wie folgt:

*in ökonomischer Struktur sollte eine Gleichgewicht zwischen Dienst und Produktion beschaffen werden,

*städtische Dienste sollten in der Stadt im Rahmen des Stadtplans verteilt werden,

*Schaffung einer physischen Umwelt für die Menschen; die Verbesserung der Umweltbedingungen und Raumstandarten in den Wohnungs-, Arbeits-, Erholungsgebieten und auch im Zentrum; ein Lebensraum, wo keine Umweltverschmutzung gibt,

*die Vermehrung der Beziehung zwischen Stadt und Natur; die Erleichterung der Erreichbarkeit zum Land, Schutz für die natürliche und kulturelle Gebiete, die Vermehrung den Freiräume und Grünflächen, usw..

Um diese Ziele erreichen zu können, wurde im Planungsschema folgende Strategien der physischen Struktur dargestellt:
*eine physische Struktur, die vorhandene Transportation- und Technikinfrastruktur benützt, die ökonomisch investiert, die öffentliche Verkehr erzielt, die immer eine Verbindung zwischen den Siedlungen und Natur hat,
*ein Makroform, der eine große Ausführungsmöglichkeit hat, der die Trends berücksichtigt und diese Trends organisiert,
*eine Struktur, in der die öffentliche Flächen für die Bedürfnisse der Menschen, die nicht so viel Geld verdienen, benützt, usw.

Nach der Analyse und Forschungen ist von dem Masterplanbüro von Ankara (AMANPB) eine Entwicklungsachse im Westen von Ankara entschieden worden. Nach den Planungsarbeiten vom Planungsbüro (AMANPB) wurde die Zunahme der Bevölkerungsgröße in den nächsten fünfzig Jahren als 1.000.000 Einwohnern geschätzt. Das Planungsbüro (AMANPB) entwarf dafür eine dezentralisierte Stadt, die 20-30 km nach Westen entwickelt.

5.2.2.3.2 Strukturplan von Ankara (1985-2015)

Nach dem Jahr 1980 ist die Planungsverständnis in der Türkei ganz verändert geworden. Das Planungsbüro (AMANPB) wurde als ein Hindernis für die räumliche Entwicklung der Stadt gesehen. Im Jahr 1984 wurde das Planungsbüro mit seiner allen Rechten von der Stadtverwaltung übergenommen.

Da für die neue Stadtverwaltung öffentliche Verkehr große Bedeutung hatte, wollte die Stadtverwaltung neue Projekte für die öffentliche Stadtverkehr ordnen. In der Stadt Ankara wurde damals sehr viele Knoten und private Buslinien entworfen.

Im Jahr 1986 hat die Stadtverwaltung für einen Strategieplan mit einer Planungsgruppe, die an der ODTÜ (Technische Universität des Mittleren Ostens) tätig sind, einen Vertrag untergeschrieben. Diese Planungsgruppe hat die aktuelle Analyse für die Stadt Ankara

durchgeführt und Unterschiede zwischen dem Stadtplan 1990 und derzeitige Entwicklungstrends der Stadt Ankara geforscht. Nach aller Analyse hat das Planungsteam auch eine Makroform vorgeschlagen.

Die von der Planungsgruppe vorgeschlagene Makroform wurde als ein Strukturplan gedacht. Dieser Strukturplan wurde nicht als ein Bebauungsplan sondern als ein Stadtplan geplant, der die Richtungen der neuen Stadtpolitikverständnisse zeigt. Die allgemeinen Grundprinzipien der Makroform sind wie folgt:

*bei der neuen Siedlungen sollten topographische Schwelle der Stadt berücksichtigen werden,

*die Bevölkerungsgröße der neuen Siedlungsflecke sollten nicht mehr als 300.000 Einwohnern sein,

*die gewünschte Dezentralisation sollte die kleine Siedlungen, die vom Zentrum bis 35-40 km Weite befinden, oder die entwerfende Projekte, die auch vom Zentrum bis 35-40 km Weite befinden, berücksichtigt werden,

*in den neuen Siedlungen sollten die Arbeitsplätze und die Wohnungen in Harmonie zusammengestellt werden,

*in Dezentralisation sollte die Arbeitsverteilung als ein Argument angenommen werden,

*statt ein autoabhängiger Stadtform sollte ein Stadtform mit öffentlichen Verkehrsverbindungen bevorzugt werden,

*bei der neuen Stadtform sollte auch die Alternative zukünftiger Stadtform berücksichtigt werden,

*der geplante Grüngürtel sollte 8-10 km tief sein.

Der 2015 Strukturplan Ankara hat die Bevölkerungsgröße von Ankara 2015 als 5.000.000 Einwohnern angenommen (Abbildung 58). Aber da der 2015 Strukturplan Ankara nicht als Bebauungsplan gedacht und geplant worden ist, wurde es auch nicht amtlich bestätigt. Darum bekommt die Stadt Ankara in den nächsten Jahren immer mehr Druck für die Stocksteigerung und für die neue Siedlungen in den Entwicklungsachsen.

Die Stadt Ankara hat nach dem Jahr 1990 "der Strukturplan 2015" mit aktuellen Daten erneuert, um zu probieren, die Trendanalyse von Ankara für das Jahr einschätzen zu können. Der Strukturplan von Ankara 2025 erzielte 5.500.000-6.500.000 Einwohnern. Aber der Strukturplan 2025 hat auch versucht, eine Stadt für 8.000.000 Einwohnern zu planen (Abbildung 59).

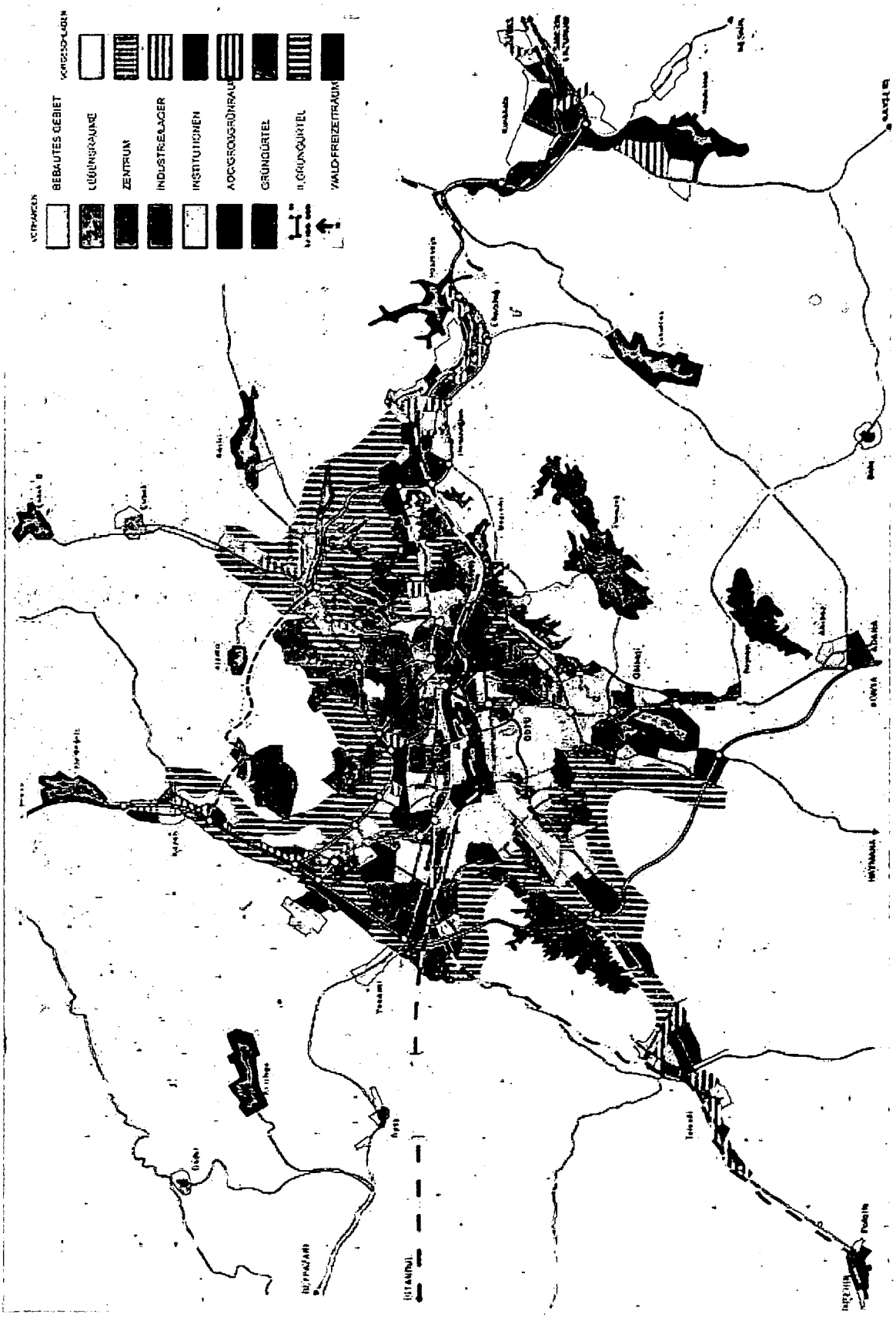


Abbildung 58. Ankara 2015 Strukturplan

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

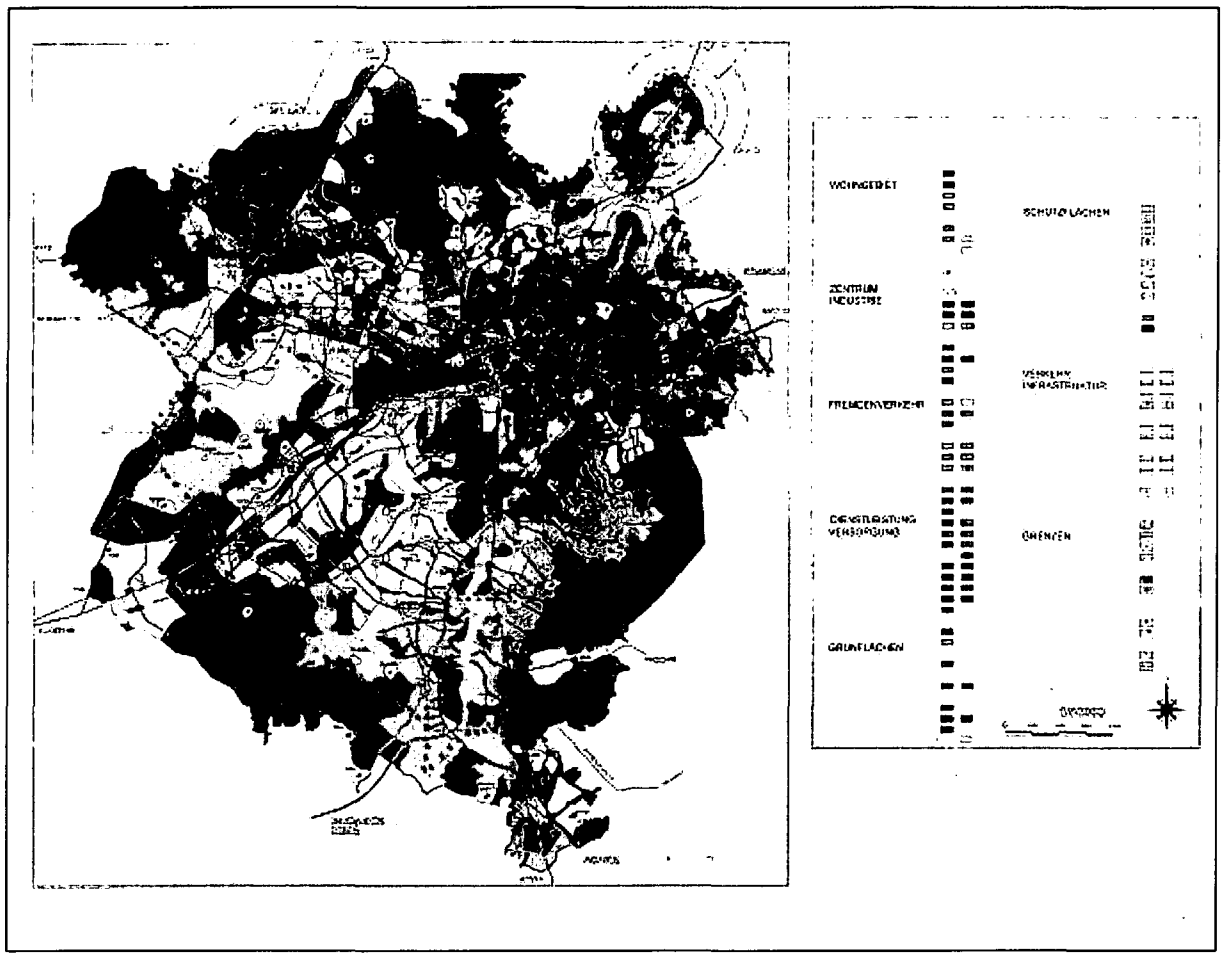


Abbildung 59. Entwicklungsachse von Ankara 2025 Master Plan Bearbeitung

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

5.2.2.4 Die aktuelle Stadtstruktur von Ankara

Ankara befindet sich in der Region "Mittelanatolien" in der Türkei zwischen den Tiefebenen "Cubuk, Mogan, Mürted und Engürü", wo nicht ganz flach aber doch ansiedbar ist. Die Abbildung 60 zeigt, dass das Gebiet Altindag (Altstadt) in einem ganz sicheren Ort zwischen den Hügeln im Norden, Osten und Süden lokalisiert wurde. Das flache Gebiet (Grünflächen) war vorher das Bett von Ankara Flüsschen. Danach wurde bei der Stadtentwicklung Ankara am meisten dieses Flussbett verwendet.

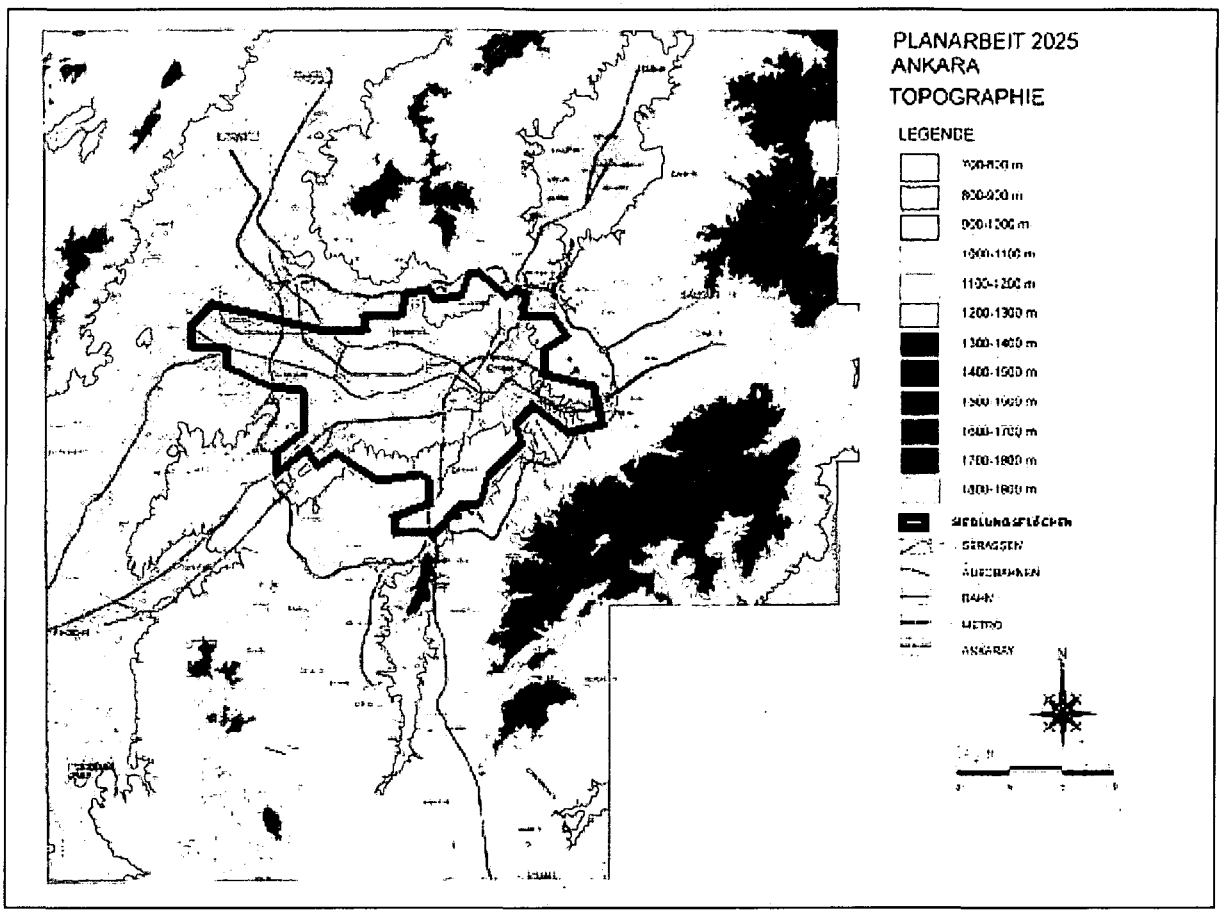


Abbildung 60. Topographie von Ankara

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990

Die Abbildung 60 zeigt, dass die grüngezeigte Flächen (zwischen 700 m und 1000 m) fündig sind, um sich anzusiedeln. Aber die Stadt Ankara wurde sich bis die rotgezeigte Flächen (zwischen 1300 m und 1500 m).ausgedehnt. Diese Ausdehnung bis Höhe 1500 m zeigt uns, dass die geographische Grenzen der Stadt Ankara im Hinblick auf natürliche Hindernisse nicht eine entscheidende sondern nur eine korrigierende Rolle für die Stadtentwicklung von Ankara spielt. Die soziale und wirtschaftliche Phasen übernahmen in der Stadtentwicklung noch wichtigere Rolle.

5.2.2.4.1 Regionale Entwicklung

Mit der Bestätigung von Jansen's Stadtplan für Ankara im Jahr 1932 wurde bis 1950 viele Teile des Stadtplans ausgeführt. Die Wohnsiedlungen in Yenisehir und Cebeci, das Regierungsviertel, Universitäten, Krankenhäuser, Erholungs- und Sportflächen und auch städtische Infrastrukturgebäuden wurden wie im Stadtplan verwirklicht. Aber leider konnte

der Stadtplan von Jansen nicht so ganz, wie es entworfen war, durchgeführt werden. Nach dem Jahr 1935 setzten die Unternehmer die Stadtverwaltung unter Druck. Besonders in den Gebieten Bahcelievler, Besevler und Cankaya wurden einige Projekte außer des Stadtplans von Jansen realisiert. Um diese Entwicklungen außer des Stadtplans zusammenzubinden, ist von der Stadtverwaltung ein Makroplan im Maßstab 1/ 10.000 geplant worden.

Natürlich war die unerwarteten Bevölkerungsgröße in Ankara ein Grund für die rasche Entwicklung der Innenstadt. Damals sah Jansen die Bevölkerungsgröße der Stadt im Jahr 1978 als 300.000 Einwohner vor. Aber Ankara erreichte diese Anzahl nach dem Jahr 1950, also in fünfundzwanzig Jahren statt in fünfzig Jahren. Die Stadtverwaltung reagierte diese Zunahme der Bevölkerung und organisierte ein Wettbewerb im Jahr 1955 für die Neuentwicklung der Stadt.

Dipl. –Ing. Rasit Uybadin und Dipl. –Ing. Nihat Yücel gewann der Ankara Wettbewerb im Jahr 1955. Der Stadtplan von Uybadin und Yücel nahm an, dass die Einwohnerzahl der Stadt Ankara im Jahr 2000 bis 750.000 Einwohner erreichen wird. Aber leider erreichte Ankara diese Anzahl der Bevölkerungsgröße im Jahr 1965. Diese Fehlprognose führte den Stadtplan von Uybadin und Yücel in eine Sackgasse. Damit ist der Stadtplan nur eine Verbindung zwischen den einzelnen Projekte geworden.

Der Entwurf von Uybadin und Yücel beinhaltet eine intensive aber doch homogene Bebauung mit einem Kernzentrum „Kizilay". Für 750.000 Einwohner geplantes Stadtgebiet konnte von Zeit zu Zeit keine Bedürfnisse der Stadtentwicklung decken. Dann wurde die willkürliche Wohnentwicklung die Plangrenzen von Uybadin und Yücel überschritten. Nach dem Jahr 1960 brauchte die Stadt Ankara ein neuer Stadtentwicklungsplan.

Im Jahr 1969 wurde das Masterplanbüro von Ankara (AMANPB) gegründet. Von diesem Planungsbüro wude ein Schema vorbereitet. Dieses Schema hatte eine Perspektive für zwanzig Jahren und war kein Durchführungsplan. Die Bevölkerungsgröße für Ankara ist vom Planungsbüro richtig geschätzt worden. Das Planungsbüro nahm an, dass die Einwohnerzahl der Stadt Ankara im Jahr 1990 eine Summe von 2,8 Mio. bis 3,6 Mio. Einwohner erreichen wird. Die Stadt Ankara erreichte im Jahr 1985 bis 2,3 Mio. Einwohner.

Das Masterplanbüro von Ankara (AMANPB) funktionierte bis dem Jahr 1980 und realisierte in der Stadt viele Projekte für die städtische Infrastruktur. Da das Planungsbüro nur ein Schema für die Stadtentwicklung vorgestellt hatte, wurde das Büro von vielen Unternehmer unter Druck gesetzt. Nach dem Jahr 1983 verlor das Masterplanbüro seine Wirkung auf die Stadtentwicklung von Ankara. Danach wurde diese Rolle von der Großstadtverwaltung übernommen.

Zuerst ist ein Masterplan für Ankara entworfen worden, damit die Großstadtverwaltung sehr rasch geänderte Entwicklung der Stadt unter Kontrolle haben zu können. Dieser Masterplan von Ankara war ein Ausgangspunkt geworden, um viele Entscheidungen über die Stadtentwicklung von Ankara für den nächsten Jahren zu treffen. Bei diesem Strukturplan von Ankara wurden drei dominante Probleme der Makroform herausgefunden:

*Die Zunahme der Luftverschmutzung,
*Die ungenügende städtische Dienste wegen des Prozess „Abriss und dann Neubau",
*Die Infrastrukturprobleme wegen der topographischen Hindernissen.

Diese Probleme führten die Zuständige zu eine wichtige Entscheidung für die Stadtentwicklung: Ankara muss unter Kontrolle der Stadtverwaltung unbedingt dezentralisiert werden. Der entscheidende Grund für Dezentralisation sind folgende Prozesse:

*Die öffentliche Institutionen, die keine Parteienverkehr haben, wurden ins Umland umgezogen. Dadurch wurden die Institutionen, wie Krankenhäuser, Universitäten, Militärgebäude usw. in der Innenstadt lokalisiert,
*Klein- und mittelmäßige Industrien hatten vor, zusammenzukommen und ins Umland ein Industriegebiet zu organisieren,
*Beim Wohnungsbau gab es für den Unternehmern mehrere Vorteile, um die Neuwohnungen am Stadtrand durchzuführen, da der Staat für die Genossenschaften viele günstige Kreditmöglichkeiten ermöglichte,
*Vorausgesetzte Verkehrsysteme hatten mehr Einflüsse auf die Dezentralisation. Die Busse, die zwischen Innenstadt und Vororte von Ankara verkehren, und auch die Dienstbusse, die alle öffentliche Institutionen dienen, verstärkten die Dezentralisation. Auch die Zunahme des Autobesitzes, die von 38 Autos pro 1000 Personen im Jahr 1985 bis 135 Autos pro 1000 Personen im Jahr 2015 steigen wird, beschleunigte diesen Prozess,

*Die Topographische Struktur von Ankara wie ein Talkessel zwang die Stadtentwicklung am Stadtrand, da die Kosten der Infrastruktur mit diesem Umzug vermindern wird,
*Die Umfeld von Ankara wurde von den großräumigen Grundstücken der öffentlichen Institutionen umgeschlossen. Diese Lokalisierung des öffentlichen Gebäudes setzt die Grundstücke in der Innenstadt unter Druck.

Diese Trends führen die Stadtverwaltung von Ankara in Richtung „Dezentralisation". Danach wurde die Planungsziele entschieden. Die Ziele der Dezentralisation von Ankara sind folgendes:

*Die Topographische Struktur von Ankara wie ein Talkessel verursachte die intensive Luftverschmutzung. Darum sollte die Stadt diesen Talkessel springen lassen,
*Um neue Luftverschmutzungen in den neugegründeten Siedlungen außer dem Talkessel zu vermeiden sollte die neue Siedlungen max. 300.000 Einwohner besitzen,
*Die Neusiedlungen im Umland von Ankara sollte im Radius bis 35-40 km entfernt sein dürfen. Mit der Planung in diesem Radiusbereich sollte die Stadtentwicklung in diese Richtung orientiert werden,
*Der Prozess von Dezentralisation sollte sowohl die Nutzung „Wohnen" als auch die Nutzung „Arbeiten" beinhalten,
*Die Arbeitsverteilung sollte in Richtung „Dezentralisation" ausgenutzt werden,
*Um in den Neugebieten die Autoabhängigkeit vermeiden zu können, sollte die öffentliche Verkehr besonders verstärkt werden. Die Verbindungen der Großstraßen zwischen den Siedlungen sollte auch errichtet werden,
*Mit dieser flexiblen Stadtentwicklung sollte den Prozess „Abriss und dann Neubau" und der Mangel der städtischen Dienste in der dichtbebauten Innenstadt verhindert werden.

Diese Ziele wurden als Schlüsselbegriffe von „Dezentralisation" der Stadt Ankara angenommen. Die regionale Entwicklung der Stadt wird in allen Bereichen, wo die Topographie erlaubt, stattfinden.

5.2.2.4.2 Stadtentwicklung im dichtbebauten Stadtgebiet

Im Stadtplan von Jansen ist „Ulus" als dichtbebautes Stadtgebiet vorgenommen worden. Nach der Bestätigung des Stadtplans von Jansen im Jahr 1932 war „Kizilay" nur ein Kleinzentrum

der Nachbarschaft. In den nächsten Jahren wurden „Ulus und Kizilay" zusammen eine starke und dichtbebaute Innenstadt gebildet. Sogar heute ist die Innenstadt ein wichtiger Treffpunkt aller Art von Nutzungen und hat schon nach dem Jahr 1970 großer Anteil der Arbeitsplätze und Arbeitskräfte übernommen (Tabelle 37).

Tabelle 37. Arbeitskräfte, Arbeitsplätze in den Stadtzentren von Ankara /1970 (Ulus und Kizilay)

	Geschossflächenzahl, m² (insgesamt)	Arbeitsplätze (insgesamt)	Arbeitskräfte (insgesamt)
ULUS	971.445	5.465	37.913
KIZILAY	770.578	2.418	36.298
ANKARA		17.140	5.913

Quelle: Die Daten des Masterplanbüros- Ankara, 1977

Vor dem Jahr 1960 gab es in Ulus fünffach mehrere Arbeitsplätze als in Kizilay. Nach der Bestätigung der Stadtplan von Uybadin und Yücel bekam Kizilay und Bakanliklar (Richtung Südteil der Stadt) viele wichtige Prestigenutzungen wie Botschaften, Ministerien usw.. Danach wurden viele Firmen vom Stadtgebiet „Ulus" nach „Kizilay" umgezogen. Trotz dieser Entwicklungen war der Stadtviertel als dichtbebautes Stadtgebiet auffälligste in Ankara.

Im Jahr 1970 ist es auch im Makroplan von Masterplanbüro Ankara's deutlich geworden, dass Kizilay in allen Bereichen von Nutzungen klare Überlegenheit hatte. Das Makroplanbüro hat im Jahr 1970 in Ankara insgesamt 17.140 Arbeitsplätze festgestellt (Tabelle 30). Davon wurde 32 % in Ulus und 14 % in Kizilay intensiviert. Aber 26 % aller Wohnungen von Ankara wurden in Kizilay und nur 13 % davon in Ulus lokalisiert (Tabelle 38).

Tabelle 38. Nutzungsverteilung der Grundflächenzahl im Stadtzentrum Ulus und Kizilay, 1970

NUTZUNGEN	ULUS		KIZILAY	
	Fläche (ha)	(%)	Fläche (ha)	(%)
Wohnungen	22,32	13	45,31	26
Straßen	40,78	24	43,26	24
Grünflächen	3,52	2	4,06	2
Parkplätze	1,88	1	1,80	1
Militärflächen	1,27	0,7	14,50	8
öffentliche Gebäude	13,69	8,1	25,88	14
Schule	6,58	4,9	8,00	4,5

Quelle: Die Daten des Masterplanbüros- Ankara, 1977

Die Tabelle 38 weist darauf hin, dass die Dienstleistungen in Kizilay und in Ulus im Jahr 1970 deutlich dominant waren als andere Nutzungen. Diese Anzahl betonte, dass die Entwicklung der Strukturen in zwei Gebieten, Ulus und Kizilay in Richtung „Regierungsviertel" stattgefunden wurde.

Obwohl die Grundflächenzahl der Dienstleistungen in Kizilay als Ulus verdoppelt wurde, war die Geschossflächenzahl in Ulus 10 % mehr als Kizilay. Diese Anzahl deutete hin, dass die Dienste in Ulus dichter als die Entwicklung der Dienstleistungen in Kizilay waren (Tabelle 39).

Tabelle 39. Nutzungsverteilung der Geschossflächenzahl im Stadtzentrum Ulus und Kizilay, 1970

NUTZUNGEN	ULUS		KIZILAY	
	Fläche (m^2)	%	Fläche (m^2)	%
Wohnungen	381.314	25	976.406	55,5
Wohnungen (vorläufig)	157.185	10,7	31.581	1,8
Produktion	33.886	2,3	20.141	1,2
Verkehr	10.800	0,7	16.711	1,0
Handel	158.113	11	97.603	5,5
Dienstleistungen	510.596	35	446.361	25,4
Kultur-Entertainment	18.708	1,3	33.877	1,9
Rohstoffproduktion	268	0,0	3.222	0,2
Freiflächen	48.757	3	27.056	1,5
Umgewiß	144.714	10	105.893	6
TOTAL	1.464.340	100	1.758.853	100

Quelle: Die Daten des Masterplanbüros- Ankara, 1977

In der wirtschaftlichen Struktur von Ankara übernahmen die öffentliche Gebäude am Anfang der Republik eine wichtige Rolle für Ankara. Die Entwicklung der öffentlichen Gebäuden waren nicht nur für wirtschaftliches Leben sondern auch für die Stadtentwicklung in Ankara sehr wichtig. Mit der neuen Rolle als "Hauptstadt" hatten die öffentliche Gebäude in Ankara besonders in den ersten fünfzehn Jahren große Wirkung, um im Stadtzentrum (Yenisehir) eine städtebauliche Entwicklung durchführen zu können. Auch die städtebauliche Effekte über die Verkehrsplanung und Neuentwicklung der Stadt Ankara waren sehr ablesbar in den ersten Jahren der Republik.

Die Anzahl der öffentlichen Bediensteten wurde zwischen den Jahren 1931 und 1980 von 4920 bis 150.000 gestiegen. Diese dreißigfache Zunahme in fünfzig Jahren verursachte die Nachfrage der öffentlichen Gebäude. Die Regierung löste nach dem Jahr 1980 dieses Problem mit der Vermietung der Gebäude.

In den letzten Jahren wurde zwei Gruppen für die öffentliche Dienste entsteht. Einer davon ist die öffentliche Dienste, die immer Kontakte mit der Einwohner erfordern und anderer, die keine Kontakte erfordern. Die erste Gruppe bevorzugten immer die Gebäude, die besonders in der Innenstadt sind. Die zweite Gruppe bevorzugten dagegen große Flächen wie Campusniederlassungen entlang der Großumwege in der Nähe der Stadt.

5.2.2.4.3 Äußere Stadterweiterung

Wegen der Planungsentscheidung „Dezentralisation" wurde im Strukturplan von Ankara eine große Entwicklungsachse in Richtung Westen geplant. Mit dieser räumlichen Entwicklung konnte das dichtbebaute Stadtgebiet lockerer bebaut werden. Dafür waren folgende Ziele besonders wichtig:

*Die Neusiedlungen in den Entwicklungsachsen sollten max. für 300.000 Einwohner geplant werden,
*Die Nutzungen und Aktivitäten zwischen Innenstadt und geplante Neusiedlungen sollten miteinander optimal verbindet werden,
*Die Entwicklungen in den Entwicklungsachsen sollten als ein Sternform geplant werden, wo die Verkehrsverbindungen zwischen den Entwicklungsachsen und Innenstadt keine Autoabhängigkeit erfordert. Besonders ist wichtig, dass in den Entwicklungsachsen die öffentliche Verkehr in erster Linie gefördert werden,
*In den Entwicklungsachsen sollte eine optimale Verflechtung von Wohnen und Arbeiten angestrebt werden,
*Die Grünkeile im Umfeld von Ankara soll bis 8-10 km. entwickelt werden.

Mit dem Gesamtplan im Jahr 1990 und mit der Strukturplan konnte keine Lösungen für die Probleme der Stadtentwicklung zwischen Innenstadt und Stadtumland herausgefunden werden. Auch unterschiedliche Entwicklungsentscheidungen unterschiedlicher Planungsbehörden haben dabei eine wichtige Rolle gespielt. Mit einigen Strategien wurde

bezweckt, dass die Ausführungen in den Entwicklungsachsen folgende Ergebnisse nicht verursachen dürfen sollten:

*Die Beschädigung des Gleichgewichts zwischen den Nutzungen "Wohnen" und "Arbeiten",

*Die Beschädigung des Gleichgewichts von Makroform zwischen "Dezentralisation" und "Zentralisation",

*Unentschlossenheit für die Richtung der Entwicklungsachsen,

*Die Unfähigkeit des Verkehrssystems in den Entwicklungsachsen,

*Die Bebauung in den Tal von Ankara,

*Die Unfähigkeit des Infrastruktursystems in den Entwicklungsachsen.

5.2.2.4.4 Dichte in Ankara

Die Abbildung 61 weist darauf hin, dass in Ankara zwischen den Jahren 1985 und 1990 die Anzahl der Dichte (brutto) in Yenimahalle und Sincan zugenommen wurden. In Sincan wurde die Dichte (brutto) zwischen den Jahren 1990 und 1997 weiterentwickelt. Auch in Etimesgut war eine Zunahme der Dichte (brutto) zwischen 1990 und 1997. Die Proportion blieb zwischen den Jahren 1997 und 2000 gleichwertig.

In Ankara wurde die Anzahl der Dichte (netto) zwischen den Jahren 1985 und 1990 drei Bezirken, Altindag, Cankaya und Mamak, gleichgeblieben (Abbildung 62). Die Anzahl der Dichte (netto) von zwei Bezirken in Ankara, Mamak und Altindag, blieb schwankend linear. Aber in Cankaya gab es eine Zunahme zwischen 1990 und 1997.

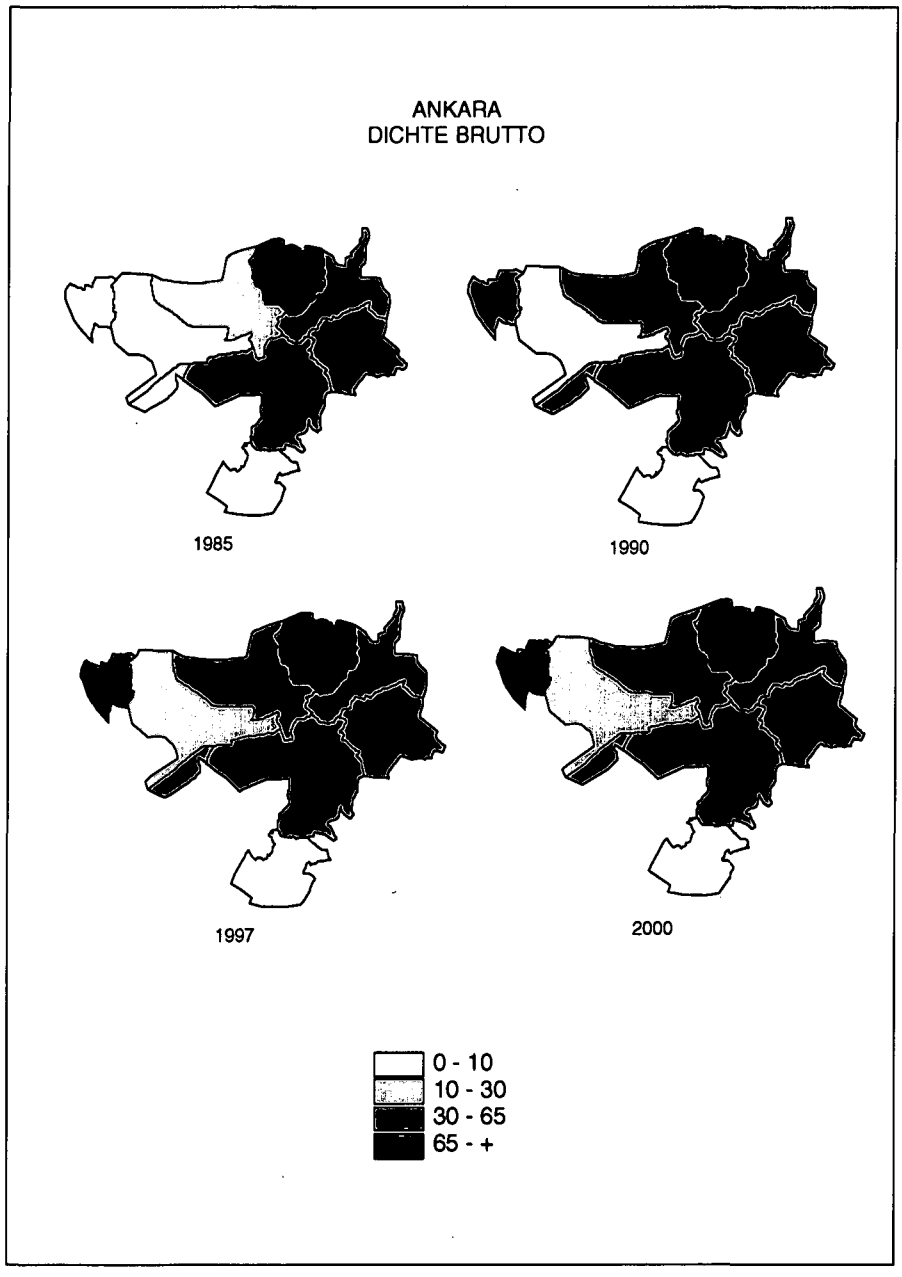


Abbildung 61. Dichte in Ankara, brutto

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara

Die drei Bezirken in den Entwicklungsachsen von Ankara, Sincan, Gölbasi und Yenimahalle, wurden zwischen 1985 und 1990 deutlich zugenommen. Dieser Trend dauerte noch bis 2000. Diese drei Bezirken, Sincan, Gölbasi und Yenimahalle, erreichen von Jahr zu Jahr immer mehr Anzahl der Dichte (netto) in Ankara.

Die Abbildung 62 deutet an, dass die gewaltige Änderung der Dichte (netto) in Ankara zwischen den Jahren 1997 und 2001 in Richtung Entwicklungsachsen von Ankara im Westen und Süden verteilt wurde.

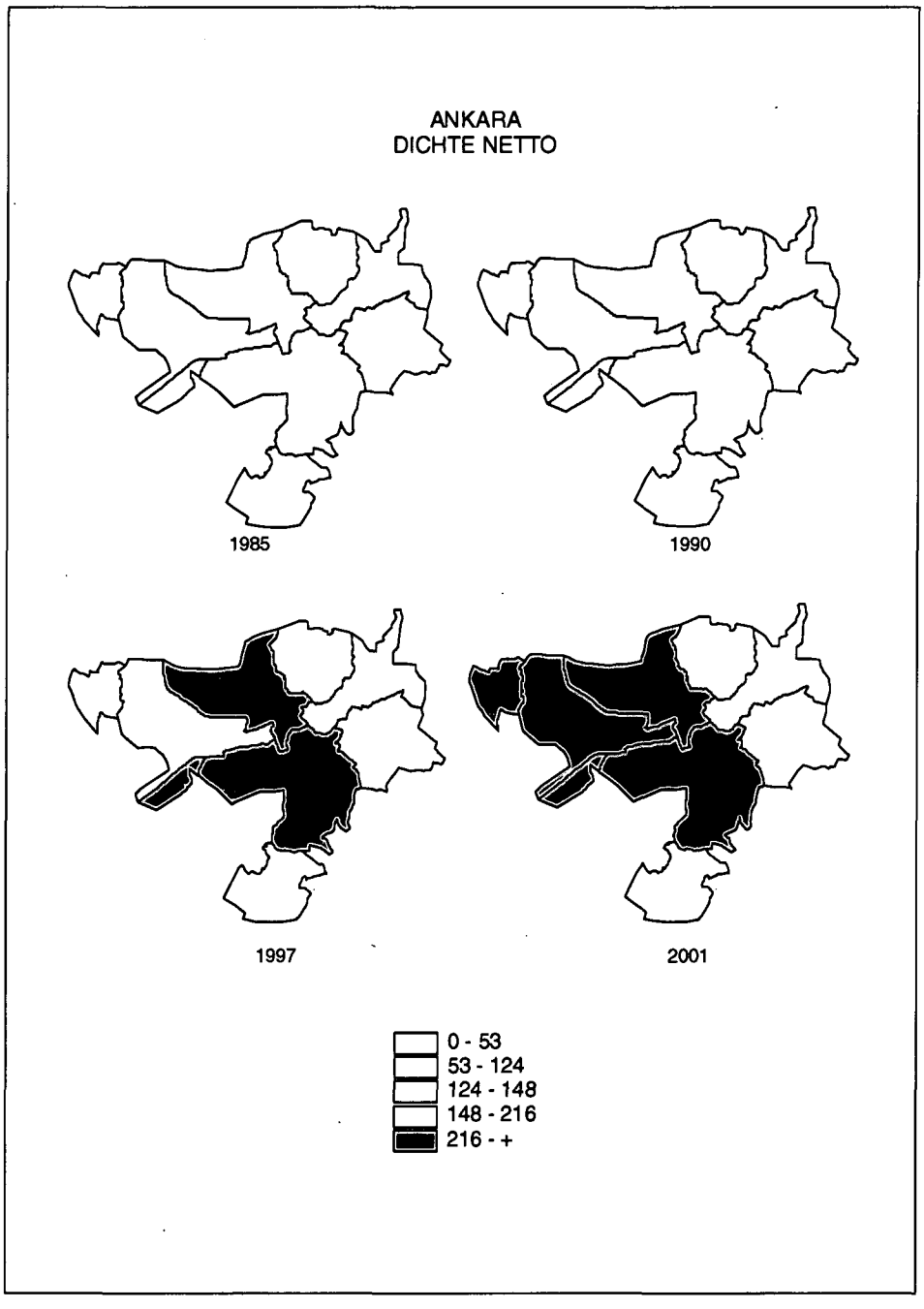


Abbildung 62. Dichte in Ankara, netto

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara

5.2.2.4.5 Verkehr in Ankara

Im Jahr 1991 sind wegen des Planungszwecks viele Verkehrsdaten gesammelt worden. Nach der Vorbereitung und Bestätigung der Verkehrsplanung im Jahr 1994 wurden die Ausführungsarbeiten im Bereich „Verkehr" beschleunigt. Allgemeine Planungsziele der Verkehrsplanung waren wie folgt:

*Darstellung einer gesunden Entwicklung der Stadtform und Dichtestruktur mit der Verkehrsstruktur,
*Verursachung einer Ausweitung mit den öffentlichen Verkehr. Dadurch Behinderung des intensiven Verkehrs im Stadtzentrum,
*Erhöhung der Erreichbarkeit und der Qualität der Dienstleistungen im Bereich „Verkehr",
*Annahme des öffentlichen Verkehrs als ein öffentlicher Dienst und Besorgung und Vermehrung des öffentlichen Verkehrsmittels für jede Sozialschichten,
*Zusammensetzung der politischen Ziele für alle Verkehrsmittel,
*Organisierung der Verkehrsstruktur in der Planungsphase.

Die Grundlagen dieser Verkehrsplanung für Ankara entstanden aus folgenden Prinzipien:

*Die Verbindung des Prozesses zwischen Flächennutzung und Verkehrsplanung,
*Der Vorrang für die Fußgänger statt Autos,
*Die Steigerung der Qualität der Verkehrsdienste,
*Der Schutz der Gleichheit der Gesellschaft auch im Bereich „Verkehrsplanung",
*Die wirtschaftliche Wirksamkeit im Bereich „Verkehrsplanung",
*Die finanzielle Wirksamkeit im Bereich „Verkehrsplanung",
*Verminderung der Abhängigkeit einziges Verkehrmittels und Energiesparung,
*Die Berücksichtigung der Umweltwirkung,
*Die Gemeinsamkeit der langfristigen und kurzfristigen Bedürfnisse,
*Die Volksbeteiligung,
*Die Gemeinsamkeit der Ziele und Bewertung der Projekte aus unterschiedlicher Perspektiven.

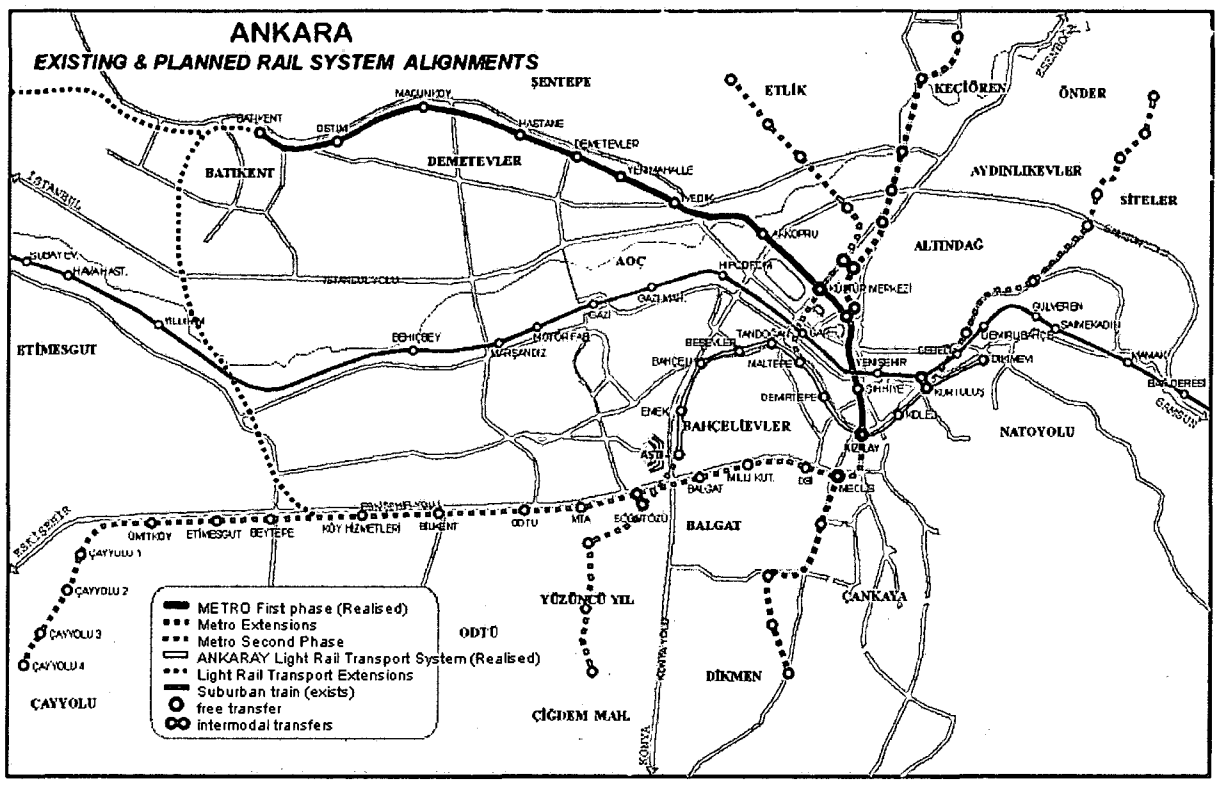
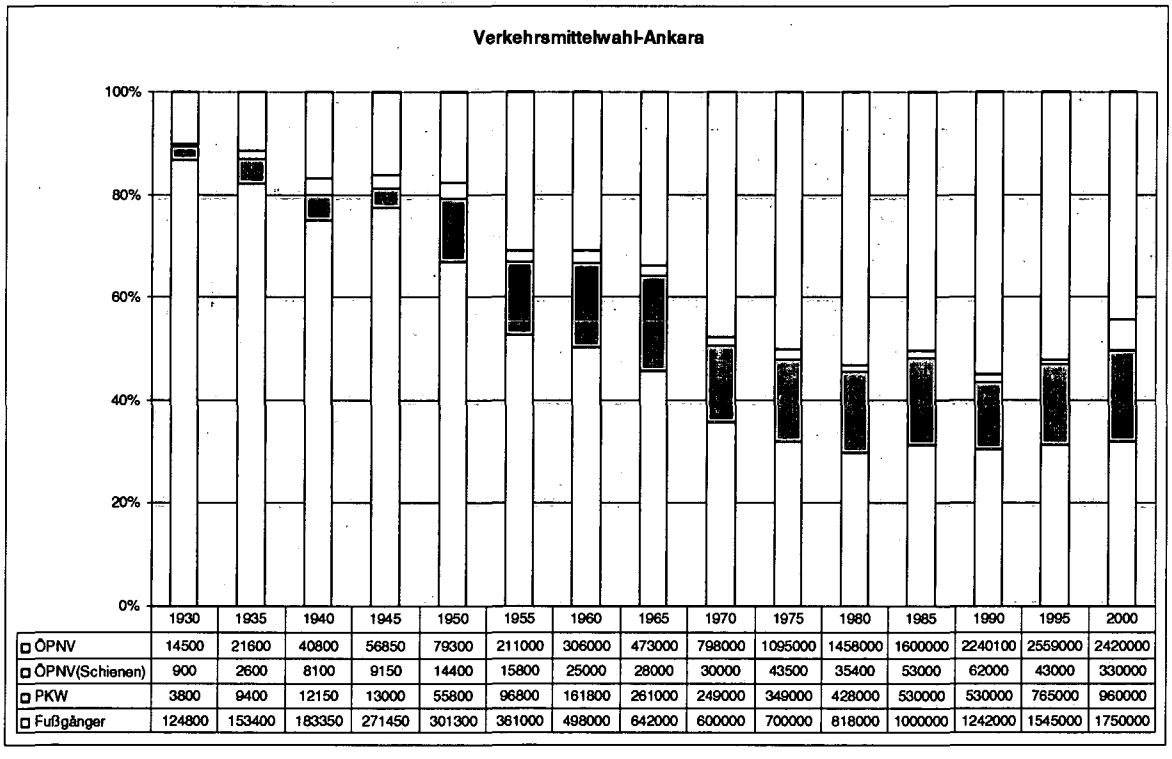


Abbildung 63. Hochrangiges Netz öffentlicher Verkehrsmittel in Ankara

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara, 1990



	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
ÖPNV	14500	21600	40800	56850	79300	211000	306000	473000	798000	1095000	1458000	1600000	2240100	2559000	2420000
ÖPNV(Schienen)	900	2600	8100	9150	14400	15800	25000	28000	30000	43500	35400	53000	62000	43000	330000
PKW	3800	9400	12150	13000	55800	96800	161800	261000	249000	349000	428000	530000	530000	765000	960000
Fußgänger	124800	153400	183350	271450	301300	361000	498000	642000	600000	700000	818000	1000000	1242000	1545000	1750000

Abbildung 64. Verkehrsmittelwahl in Ankara

Quelle: Großstadtverwaltung von Ankara und Staatliches Statistikamt/ Türkei (DIE), 2000

Die Abbildung 63 west darauf hin, wie die vorhandene und auch geplante Netze des öffentlichen Verkehrsmittels in Ankara vorgelegt wurde. Die geplante Netze betont, dass die Stadtverwaltung von Ankara für den nächsten Jahren in die Entwicklungsachsen investieren wird. Was dabei merkwürdig ist, dass die geplante Netze in den Entwicklungsachsen mit den Autobahnnetzen konkurrieren.

Die Abbildung 64 zeigt, dass die Verkehrsmittelwahl in Ankara im 20. Jahrhundert eine deutliche Veränderung erlebte. Besonders der Anteil der Fußgänger betont eine deutliche Veränderung der Stadtstruktur von "fußgängerfreundliche Stadt" zu "fußgängerfeindliche Stadt". Der öffentliche Verkehr (Schiene) von Ankara hatte seine Anteil bis dem Jahr 2000 verloren. Mit der Errichtung von Ankaray (Schienenverkehr) nahm die Anteil des öffentlichen Verkehrs wieder zu. Diese Zunahme wurde nicht aus der Anteil des PKWs sondern aus der Anteil des öffentlichen Verkehrs(Bus) entstanden.

Nach dem Jahr 1990 nahm die Anteil des PKWs deutlich zu (Abbildung 68). Dieser Trend weist auf die Entwicklung in den Entwicklungsachsen der Stadt. Die Entfernungen zwischen den Siedlungen in den Entwicklungsachsen und Innenstadt so groß, dass die Einwohner ohne Auto kaum Möglichkeiten haben, um die Innenstadt besuchen zu können.

5.2.2.4.6 Nutzungsstrukturen in Ankara

Die Gesamtnutzung aller städtischen Lebensräumen, die eine optimale Mischung von Nutzungen verursachte, befand sich in der Altstadt „Ulus", zwischen Ankara Burg und Hauptbahnhof von Ankara.

Seit dem Anfang des 20. Jahrhunderst erlebte Ankara eine gewaltige Strukturveränderung. Die Bevölkerungsgröße wurde in jeder zwei Jahrzehnte mehr als verdreifacht. Mit der Rolle als die neue Hauptstadt ist Ankara die Hoffnung für die Arbeitsuchende geworden. Wegen dieser enormen Druck auf die traditionelle Stadtstruktur hat die Innenstadt in kurzer Zeit verdichtet.

Mit der Bedarf großräumlicher Einheiten in den letzten Jahren wurde die Stadt Ankara seine Flächenbedürfnisse für die neue Funktionen in den Entwicklungsachsen von Ankara beschafft. Diese Trends, die nicht nur für die Handelsbetriebe sondern auch für die große

Genossenschaften, Staatsinstitutionen usw. neue Perspektive eröffnete, sorgte in Ankara für die Förderung des motorisierten Verkehrs.

Die Abbildung 65 zeigt unterschiedliche Entwicklungsphasen der Nutzungen in Ankara zwischen 1985, 1990 und 1997. Die folgende Abbildungen 66, 67 und 68 legen dagegen die Realnutzung und die Verteilung der Bauflächen von Gemeinden in Ankara zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997 vor.

Die Abbildung 66 und 67 weisen darauf hin, dass die Realnutzung in Ankara zwischen den Jahren 1985 und 1990 kaum geändert wurde. Die zwei großräumige Bezirke, Cankaya und Yenimahalle, hatten zwischen 1985 und 1990 die größte Anteile der Gemeinbedarfsflächen. Die Gemeinbedarfsflächen beinhalten in den Abbildungen öffentliche Gebäude, internationale Institutionen wie Botschaften, Erziehungsgebäude, Krankenhäuser, Kulturzentren, Vergnügensstätte, Grünparks, Freiflächen und Sportparks.

In der Abbildung 65 hatten die Großgrünflächen zwischen den Untersuchungsjahren (1985, 1990 und 1997) wichtige Anteile. Die Anzahl der Großflächen in allen Bezirken zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997 sind ein Beweis dafür, dass die geplante Grünkeile in jedem Bezirk ein Teil von sich selbst hat.

In den alten Bezirken wie Mamak und Altindag ist zwischen 1985 und 1990 besonders bemerkbar, dass diese Bezirken ein Großteil "Wohnsiedlungen" sind, da die beiden Bezirken sich in der Nähe von Innenstadt befinden.

Die Abbildungen 67 und 68 zeigen auch, dass zwei neue Bezirken, Sincan im Westen und Gölbasi im Süden, nach dem Jahr 1990 eine rasche Raumentwicklung darstellten.

Zwischen den Jahren 1990 und 1997 wurde die Anteil der Wohnungen in den Außenbezirken, Sincan, Yenimahalle und Gölbasi, deutlich zugenommen. Auch in Cankaya nahmen die Wohnungen zu, da die Stadtverwaltung einige brachliegende Flächen in Cankaya verwertet wurde.

Mit dieser räumlichen Entwicklung wurde auch das Grundprinzip der Urbanität „Verflechtung zwischen Wohnen und Arbeiten“ nicht berücksichtigt. Wie die Abbildung 65

zeigt, wurde zwischen den Entwicklungsachsen und Innenstadt große Baulücken entstanden. Diese Lücken betonen auch, dass die Bauland in der Stadt nicht leistungsfähig benutzt wurde.

Die Abbildung 65 zeigt die Veränderung der Nutzungen zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997. Mit der Planungsentscheidung in Richtung „Dezentralisation" wurde im Umfeld von Ankara viele Großgrünflächen angelegt. Darum sind der Anteil der Großgrünflächen in den Grafiken als Nutzung besonders bemerkbar.

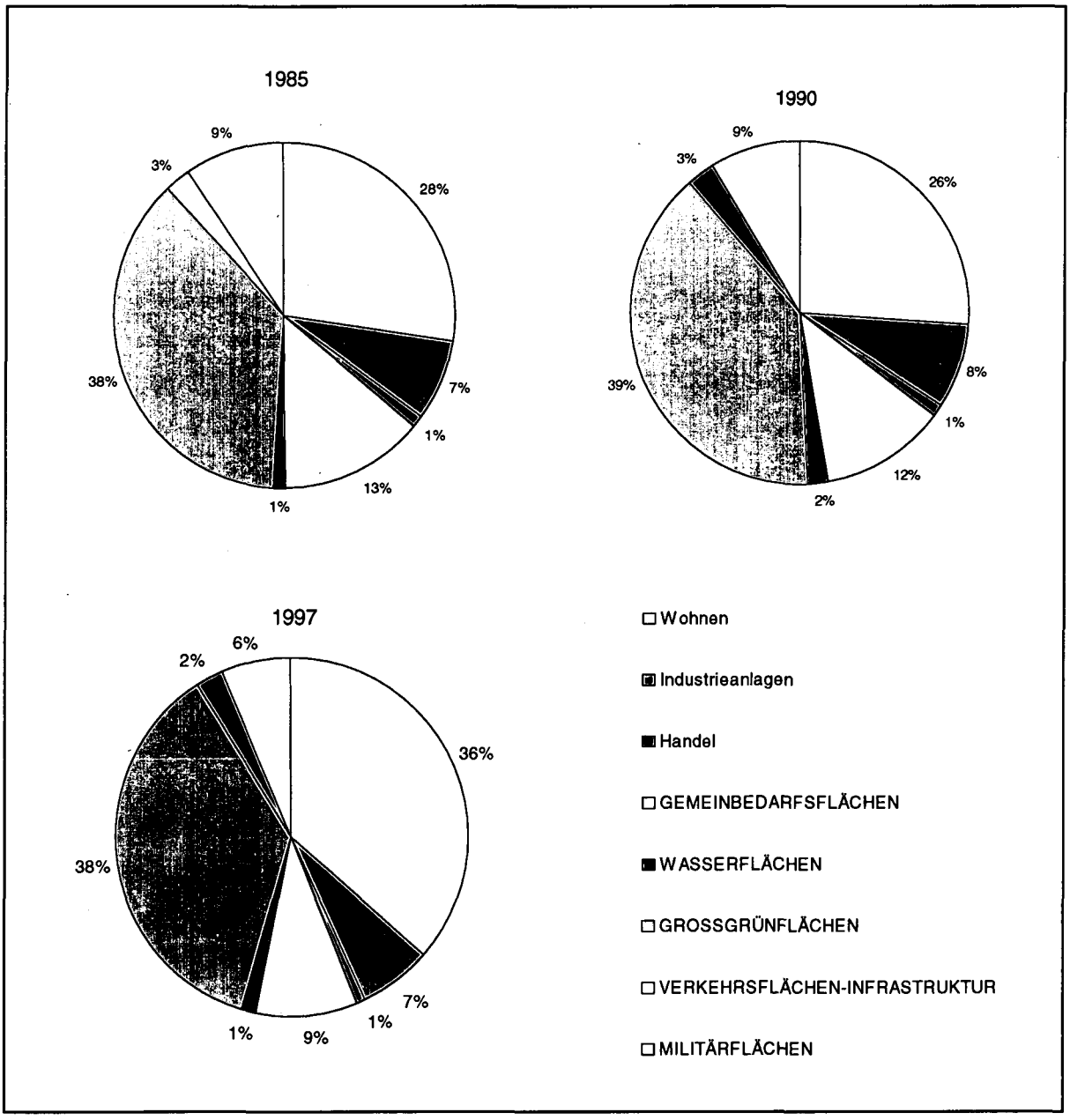


Abbildung 65. Nutzungen in Ankara zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara

Andererseits beinhaltet die Gemeinbedarfsflächen auch die Grünflächen wie Parkanlagen, Sportplätze, Kleingärten usw. Der Anteil der Gemeinbedarfsflächen nimmt immer zu. Der Grund dafür sind die kaum Möglichkeiten in den dichtbebauten Bereichen, um neue Grünflächen bauen zu können (Abbildung 65).

Obwohl die Anzahl der Wohnungen zwischen den Jahren 1985 und 1990 schwankend linear geblieben wurde, gab es zwischen 1990 und 1997 eine Zunahme der Wohnungen (+10 %). Darauf waren nicht nur dichtbebautes Stadtgebiet sondern auch die rasche Ausdehnung der Wohnungen in den Entwicklungsachsen verantwortlich.

Die Realnutzung und die Verteilung der Bauflächen zwischen den Jahren 1985, 1990 und 1997 deuten darauf hin, dass die Veränderung der Stadtstruktur in der Innenstadt zwischen 1985 und 1990 kaum geändert wurden. Der Unterschied war nur die Außenbezirke, Sincan und Gölbasi, weil die Stadtpläne von Ankara für diese zwei Außenbezirke als Entwicklungsachsen vorgelegt wurden. Die Strukturen und Typen der Nutzungen waren zwischen den Jahren 1985 und 1990 sowohl in der Innenstadt als auch in den dichtbebauten Innenbezirken stabil. Nach dem Jahr 1990 erlebte Ankara eine Strukturveränderung der Nutzungen. Dazu sollte auch die „Dezentralisation" Entscheidung der Planungsverwaltung, betont werden.

Mit der „Dezentralisation" Entscheidung entstanden in Ankara unterschiedliche Tendenzen für den Standortwahl aller Nutzungen. Die Veränderungen im Bereich „Wohnungen" waren zwischen 1990 und 1997 in Richtung Außenbezirken. Besonders in Yenimahalle wurden großflächige Wohngebieten intensiviert. In diesem Bezirk, Yenimahalle, wurden viele private Investitionen für die Neusiedlungen geplant. Die großflächige Grundstücke in Ankara, die von der Stadtverwaltung als Parzelle für die Genossenschaften freigegeben wurden, verursachten in Yenimahalle enormes Flächenverbrauch für die Neuentwicklung der Stadt.

Auch in den Außenbezirken, wie Gölbasi im Süden und Sincan im Westen, wurden zwischen 1990 und 1997 eine Veränderung der Nutzungen erlebt. Mit der Unterstützung der Stadtplan von Ankara nach dem Jahr 1990 wurden die Freiflächen zu den Wohngebieten umgewandelt.

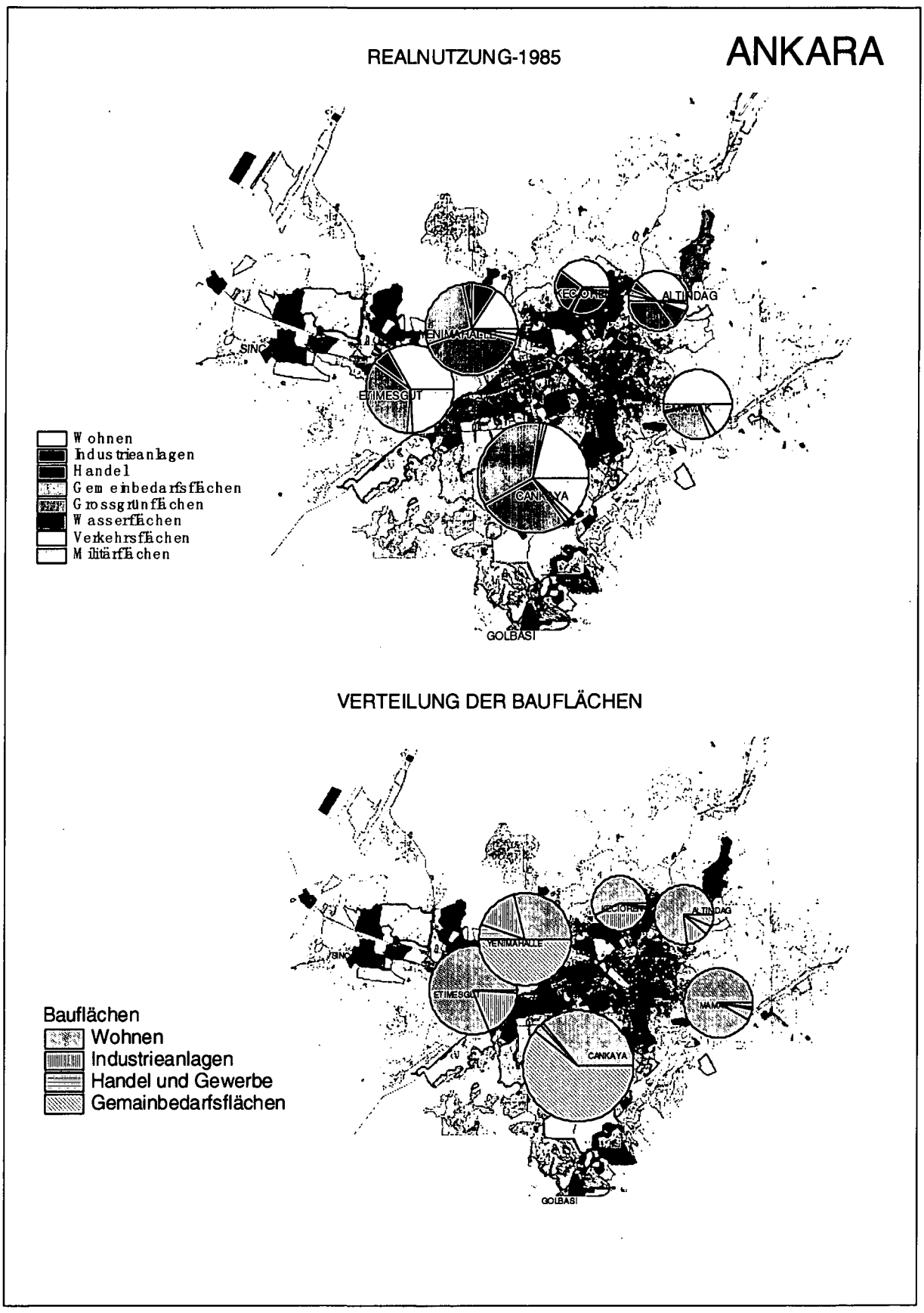


Abbildung 66. Nutzungen in Ankara, 1985

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

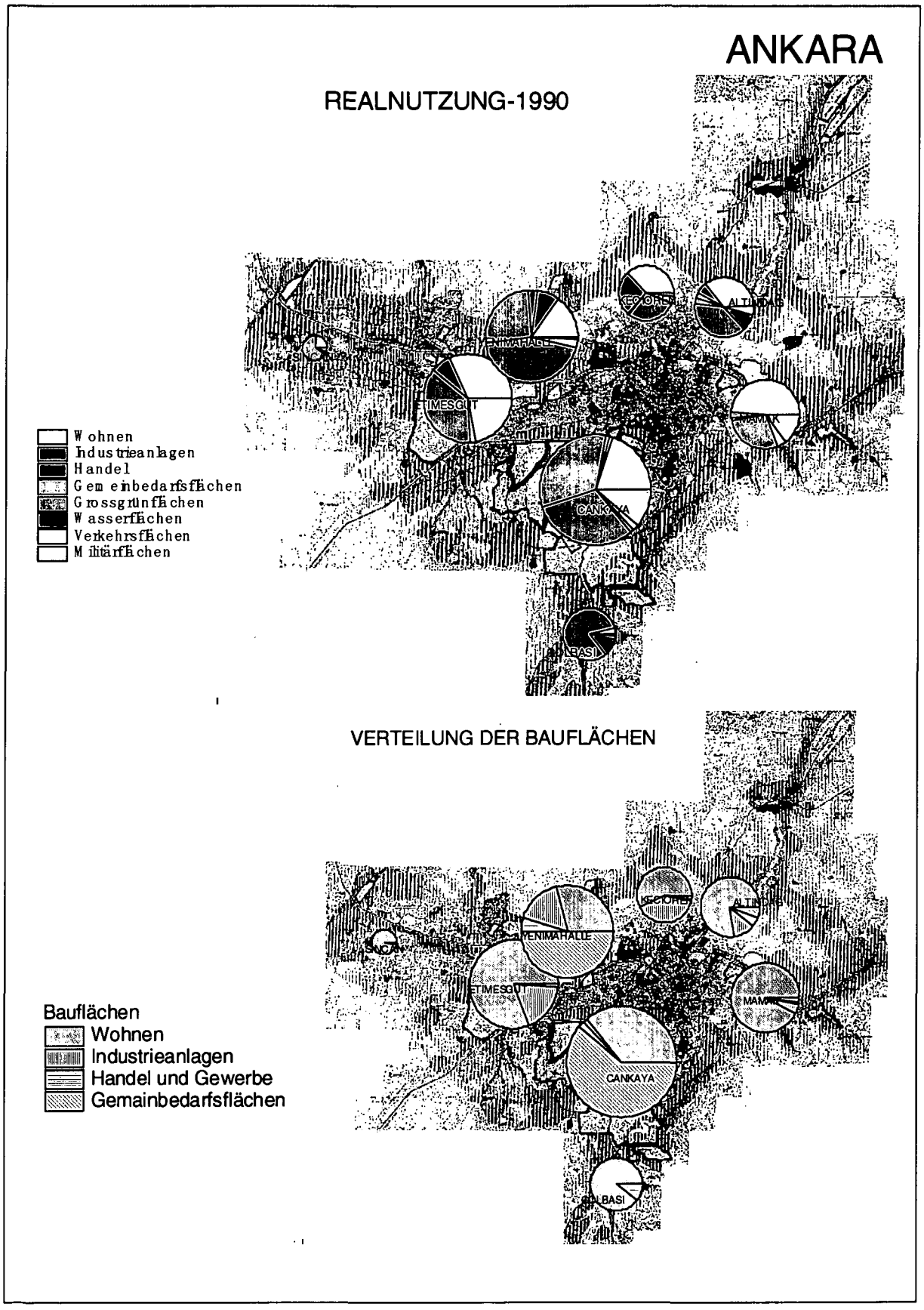


Abbildung 67. Nutzungen in Ankara, 1990

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

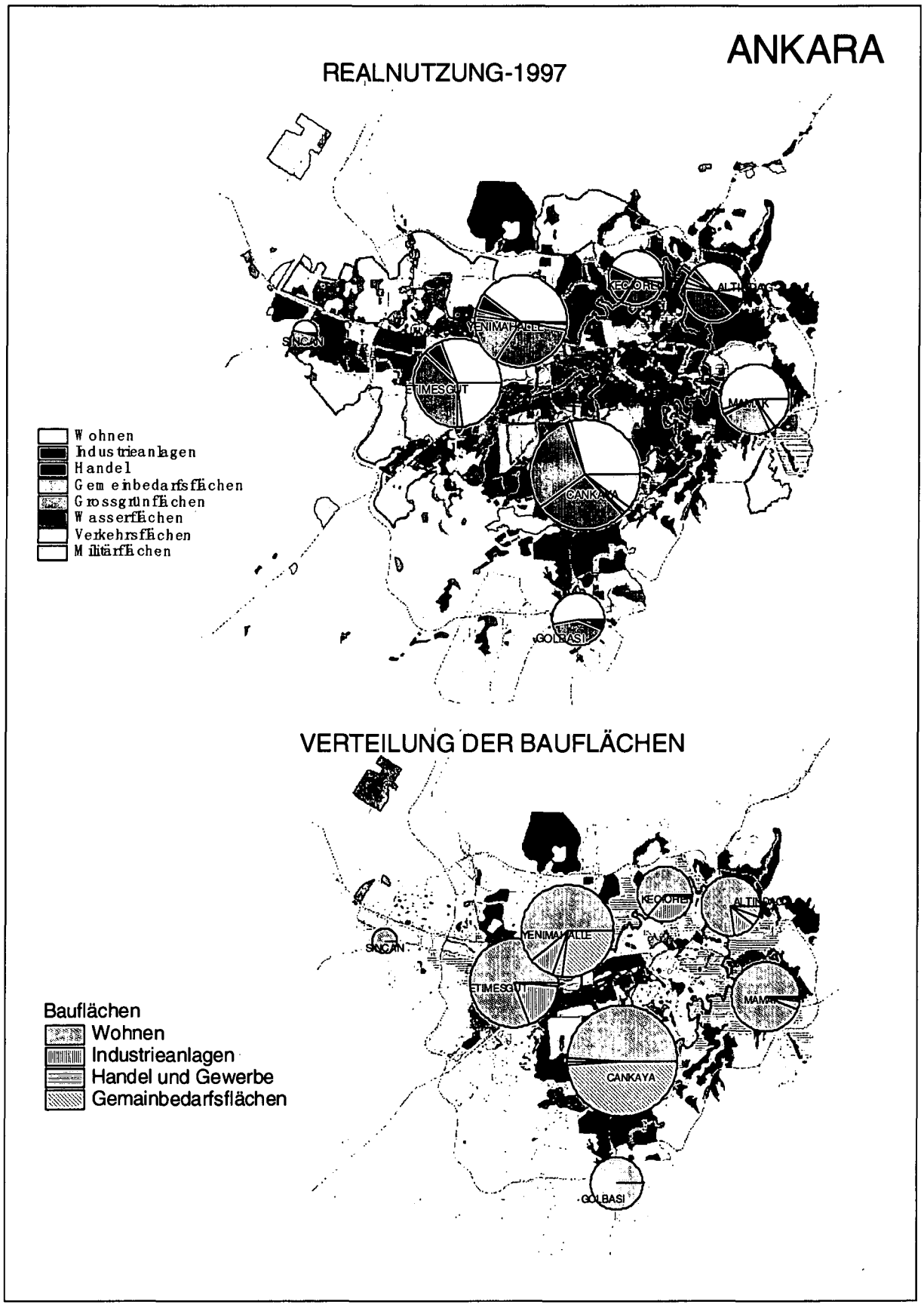


Abbildung 68. Nutzungen in Ankara, 1997

Quelle: Eigene Darstellung nach Großstadtverwaltung von Ankara, 1997

Die Abbildung 68 deutet darauf hin, dass die Innenstadt nicht nur wegen der räumlichen Neuentwicklungen städtischer Nutzungen in den Entwicklungsachsen sondern auch von den Arbeitsgebieten wie Handel und Gewerbe verlassen wurde. Diese Veränderung weist auf die Beschädigung der Gesamtstruktur von Ankara. Die Umwandlung der Nutzungen verursachten gleichzeitig die Umwandlung der Identität städtischen Siedlungsgebieten. Die Außenbezirken wie Yenimahalle wollten fast die Rolle der Innenstadt übernehmen, wo die Innenstadt wie die Entwicklungsachsen entwickelte.

5.2.2.5 Zwischenergebnis

Ankara hatte bis dem Jahr 1920 nur 20.000 Einwohnern. Nach der Gründung der Türkischen Republik im Jahr 1923 ist die Stadt Ankara als neue "Hauptstadt" eine Anziehungskraft für die ganze Türkei geworden. Das rasche Wachstum von Ankara führte die Stadt mehrmals Veränderungen bei der Stadtpolitik.

Erster Planungsversuch von Hermann Jansen folgte die Planung von Yücel-Uybadin, die in der Innenstadt Geschosserhöhung erlaubte. Im Jahr 1970 wurde in der Stadtverwaltung angefangen, eine neue Planungsarbeit für die Stadt vorzubereiten. In dieser Stadtplanung wurde "Dezentralisation" als ein wichtiges Planungsprinzip für die Stadt Ankara entschieden.

Die „Dezentralisation" Entscheidung verursachte im Westen der Stadt rasche Siedlungsentwicklungen. Dabei wurde die räumliche Entwicklung der Innenstadt verlangsamt. Um die Innenstadt wieder revitalisieren zu können, wurden viele städtebauliche Projekte, besonders in den öffentlichen Räumen, durchgeführt.

Die Bewegung der Stadtbewohner in Richtung Westen änderte die Dichtewerte in der Stadt. Die netto und brutto Dichtewerte weisen darauf hin, dass der Stadtteil im Westen die Entwicklungen der Wohngebieten übernommen hat. Die Innenstadt wurde dagegen in eine Handelsgebiet umgewandelt.

Wegen des „Dezentralisation" Prozesses investierte die Stadtverwaltung Ankara für den ÖV im Westen der Stadt. Damit wurde geplant, der MIV zu minimieren, während der ÖPNV in der ganzen Stadt maximiert. Dabei wurden hochrangiges Verkehrsnetze durch die Entwicklungsachsen im Westen und im Norden der Stadt verlängert. Aber dieses Ziel könnte

die Stadtverwaltung von Ankara nicht verwirklichen, weil im Westen und im Norden der Stadt gleichzeitig hochrangiges Straßennetz gebaut wurde.

Zwischen den Jahren 1985 und 1990 entstanden in Ankara zwei neue Bezirke, im Westen Sincan und im Süden Gölbasi. Die Analyse der Nutzungsmischung zwischen 1990 und 1997 weist darauf hin, dass die Wohngebieten in Sincan und Gölbasi zugenommen wurden. Dabei wandeln die Bezirke in der Innenstadt von Zeit zu Zeit in die Handels- und Gewerbegebieten um. Die Forschung zeigt, dass die Funktionen „Wohnen" und „Arbeiten" in der Innenstadt nach der „Dezentralisation" Entscheidung das Gleichgewicht verloren wurden.

Tabelle 40. Die Tendenzen der Stadtentwicklung von Ankara

URBANITÄT	Regionale Entwicklung	*Dezentralisation: im Westen der Stadt
	Innenstadt	*Revitalisierungsprojekte für die öffentliche Räume *Planung der Bezirkszentren
	Außenstadt	*Neusiedlungen in den Entwicklungsachsen
DICHTE	Brutto:	*Veränderungen im Westen der Stadt
	Netto:	*Veränderungen nicht nur im Westen der Stadt sondern auch im Süden der Stadt
VERKEHR	Ziel:	*Zunahme von ÖPNV *Abnahme von MIV
	Planung:	*hochrangiges Verkehrsnetze: Verlängerung durch die Entwicklungsachsen im Westen der Stadt und im Norden der Stadt
	ERGEBNIS:	*das Wachstum Ankaras im Westen der Stadt
NUTZUNGS-MISCHUNG	1985-1990	*Veränderung der Realnutzung im Westen (Sincan) und im Süden (Gölbasi) der Stadt Sincan: Neusiedlung im Westen der Stadt Gölbasi: Neusiedlung im Süden der Stadt *Veränderung der Verteilung der Bauflächen im Westen (Sincan) und im Süden (Gölbasi) der Stadt Sincan: Neusiedlung im Westen der Stadt Gölbasi: Neusiedlung im Süden der Stadt
	1990-1997	*Veränderung der Realnutzung im Westen (Sincan), im Nordwesten (Yenimahalle) und im Süden (Gölbasi) der Stadt Sincan: Zunahme der Wohnsiedlungen, Abnahme der Grünflächen Yenimahalle: Abnahme der Grünflächen und Gemeinbedarfsflächen, Zunahme der Wohnflächen Gölbasi: Zunahme der Wohnsiedlungen, Abnahme der Grünflächen *Veränderung der Verteilung der Bauflächen im Nordwesten (Yenimahalle), in der Innenstadt (Cankaya) und im Süden (Gölbasi) der Stadt Yenimahalle: Abnahme der Industrieanlagen und Gemeinbedarfsflächen, Abnahme der Wohnsiedlungen Cankaya: Abnahme der Gemeinbedarfsflächen, Zunahme der Wohnsiedlungen Gölbasi: Abnahme der Handelsgebieten, Zunahme der Wohnsiedlungen

Quelle: Eigene Darstellung

5.2.3 Ergebnisse

Zur Ermittlung der Ausgangslage für den aktuellen Stand der Raumordnung und Stadtpolitik in Wien und Ankara werden die Datengruppen hinsichtlich der Kriterien „Stadtstrukturen, Verkehr, Dichte und Nutzungsstrukturen" analysiert, um die ähnlichen und unterschiedlichen Tendenzen der aktuellen Stadtentwicklung in beiden Städten vorzulegen.

Stadtstrukturen: Die Studie zeigt, dass die Stadtstruktur von Wien deutlicher von Innenentwicklung geprägt wurde. Dagegen wurde der Großteil der Stadtstruktur von Ankara ganz umgekehrt von Außenentwicklungen geprägt. Beide Städte hatten als Strategie „Stadtentwicklung in den Entwicklungsachsen" ausgewählt, wobei sich Wien in Richtung auf der anderen Seite der Donau und Ankara in Richtung außerhalb des Talkessels entwickelt wurden.

Wien hat vielfältiges Zentrensystem mit konkurrierenden und ergänzenden Standorte. Die räumlichen Entwicklungen der Handelsgebieten wie großflächiger Einzelhandel, innerstädtische Büroquartiere usw. führen die Handelsstrukturen in den letzten Jahren zur monostrukturellen Raumentwicklung, als ob sich diese Strukturen beinahe als von der Umgebung (bzw. von der Stadt) unabhängige Punktzentren wären. Ankara hat auch ein stark geprägter Zentrumsbereich und ein Trend als „in die Stadt nachher adoptierte Nutzungen" wie Einkaufszentren. Aber in Ankara entwickelt sich die funktionale Adoption der Einkaufszentren am Stadtrand, wobei die Punktzentren in Wien auch in der Innenstadt vorhanden sind.

Die Wohngebiete in der Innenstadt von Wien bilden gemischte kompakte Stadtstrukturen mit den anderen städtischen Nutzungen, wobei die Wohnsiedlungen in Ankara immer weniger Spuren in der Innenstadt hinterlassen. Beide Städte haben als Trend „zersiedelte Wohnvororte und Neuwohnungen in den Entwicklungsachsen" ausgewählt. Diese Auswahl verursacht unerbittliche Ausgewogenheit zwischen den Funktionen „im Zentrum" und „am Rand".

Wien besitzt viele groß- und mittelmäßige Unternehmens im Industriebereich. Die Studie zeigt, dass die Neuentwicklungen der Industrie in Wien keine konzeptionelle Inhalt in der Stadtentwicklung hat. Die zerstreute Industrie entwickelt sich wie ein Schal von Nordostseite der Stadt bislang der Ostseite (auf der anderen Seite der Donau) bis Süden der Stadt. In

Ankara bildet dagegen die Industrie ganz ordentliche Raumentwicklung am Stadtrand aber beinahe wie eine Trabantenstadt, die nur aus der Industrie entsteht.

Der Dienstleistungssektor zeigt auch der selbe Trend wie Industrie. Wegen der Veränderungen der Dienstleitungen in den letzten Jahren brauchen die Nutzungen für den Dienstleistungssektor mehr als erwartet Dienst- und Forschungsräume wie im Industriebereich. Dabei entstehen im Dienstleistungssektor von Zeit zu Zeit immer mehr Nachfrage für die großflächige Arbeitsflächen. Diese Tendenz hat die räumlichen Entwicklungen am Stadtrand sowohl in Wien als auch in Ankara unterstützt.

Die Kritik für die Stadtentwicklung in Wien ist die Unbestimmtheit zwischen den geplanten Entwicklungsachsen in geplanten Richtungen. Die Studie zeigt, dass zwischen den Entwicklungsachsen und auch innerhalb der kompakten Strukturen der Stadt neue Anreizpunkte und Nutzungskonzentrationen entstanden sind, die gleichzeitig mit den geplanten Entwicklungsachsen nicht nur die Stadtentwicklung ergänzen sondern auch mit der Stadtentwicklung konkurrieren können. Diese im aktuellen Stadtplan unerwartete Raumentwicklung verstärkt in Wien die Zersiedlung der Stadtstrukturen in Richtung „Stadtumland". Auch mit der Entwicklung der Einzelnutzungen in den Entwicklungsachsen wie Wohngebiete oder Arbeitsgebiete usw. werden die dispersen Entwicklungen am Stadtrand immer mehr verstärkt, wobei die Gesamtstruktur der Stadt doppelt mehr zerfällt.

Die Kritik für die Stadtentwicklung in Ankara stammt von der Stadtpolitik „Dezentralisation". Die Studie zeigt, dass die geplante Neusiedlungen in den Stadtregionen von Ankara keinerlei zur Beruhigung für rasche stadtstrukturelle Raumentwicklungen in der Innenstadt imstande sind. Sondern mit der Planung der Neusiedlungen in den Stadtregionen sind neue Anreizpunkte und Nutzungskonzentrationen außerhalb der kompakten Strukturen der Stadt entstanden. Die Entscheidung „Dezentralisation" verursachte in Ankara mehrfache unregelmäßige Raumentwicklungen in Richtung „Entwicklungsachsen", wobei die Stadt selber keinerlei eine Gesamtstruktur bilden kann.

Die Analyse deutet darauf hin, dass es sowohl in Wien als auch in Ankara keine stadtstrukturelle Strategie gibt. Diese Unordnung verstärkt die willkürliche Verteilung der Nutzungen in beiden Städten und gibt den Einwohner und Investoren eine Chance, um sich selbst ein richtiger Standort zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen auszusuchen.

Tabelle 41. Kurzcharakterisierung der aktuellen stadtstrukturellen Entwicklungen von Wien und Ankara

	WIEN	ANKARA
Strategie	deutlicher von Innenentwicklungen geprägt aktueller Trend: RASCHE ENTWICKLUNGEN AUF DER ANDEREN SEITE DER DONAU	deutlicher von Außenentwicklungen geprägt aktueller Trend: WEITERE ENTWICKLUNGEN AUßERHALB DES TALKESSELS
Handel	vielfältiges Zentrensystem mit konkurrierenden und ergänzenden Standorte aktueller Trend: Punktzentren wie die Einkaufszentren, großflächiger Einzelhandel, innerstädtische Büroquartiere	ein stark geprägter Zentrumsbereich ohne Verbindung mit den Nebenzentren aktueller Trend: Einkaufsstraßen, großflächiger Einzelhandel, Gewerbegebiete
Wohngebiete	kompakte Siedlungsstrukturen mit den anderen Nutzungen in den Innenbereichen (besonders im Stadtzentrum) aktueller Trend: zersiedelte Wohnvororte, Hochhäuser in den Entwicklungsachsen und dabei unerbittliche Ausgewogenheit zwischen „Zentrum“ und „Rand“	immer wenige Spuren im Stadtzentrum, zersiedelte Wohnvororte, Armutsinseln in der Innenstadt aktueller Trend: Genossenschaftssiedlungen in den Entwicklungsachsen und dabei unerbittliche Ausgewogenheit zwischen „Zentrum“ und „Rand“
Industrie	groß- und mittelmäßige Unternehmens aktueller Trend: immer mehr zerstreute Neuunternehmen in der Peripherie	mittelmäßige Unternehmens aktueller Trend: Stadtzentrum verlassen und in der Peripherie ein Standort finden
Dienstleistungen	unternehmens- und haushaltsorientierte Dienstleitungen, Forschungen	haushaltsorientierte Dienstleistungen
Raumbewegungen	Entwicklung von neuen Anreizpunkten und Nutzungskonzentrationen innerhalb der kompakten Stadtstrukturen	Entwicklung von neuen Anreizpunkten und Nutzungskonzentrationen außerhalb der kompakten Stadtstrukturen
Entwicklungen in der Peripherie	disperse Raumentwicklung in Richtung „Stadtumland“, besonders als „Einzelnutzungen“ wie Wohngebiete oder Arbeitsgebiete: ALSO NUR NUTZUNGSINSELN; ES FEHLT DIE GESAMTEINHEIT DER STADTSTRUKTUREN!	disperse und unregelmäßige Raumentwicklung in Richtung „Entwicklungsachsen“, zwischen den Nutzungen gibt es keine Einheit: ALSO NUR UNABHÄNGIGE SIEDLUNGSSTÜCKE; ES FEHLT DIE GESAMTEINHEIT DER STADTSTRUKTUREN!

Quelle: Eigene Darstellung

Aus der vorangegangenen Gegenüberstellung ist hervorgegangen, dass die Unterschiede und die Ähnlichkeiten bezüglich der stadtstrukturellen Entwicklung zwischen Wien und Ankara bestehen. Die Tabelle 41 zeigt, dass der Trend „Flächenwachstum" in beiden Städten weitergeht und dass beide Städte im Zuge des Flächenwachstums „Flächen" freigegeben haben, die bislang „Tabu" für die Stadtentwicklung waren. Bei folgenden Analysen werden die Strategien realer Raumentwicklungen und Konzeptpläne miteinander verglichen.

In der Abbildung 69 wurde die stadtstrukturelle Entwicklung der beiden Städte vorgelegt. Wien erlebte bis 1900 unterschiedliche Arten der Zersiedlung. Am Ende des 19. Jahrhunderts wandelte sich diese Zerstreuung um kompakte Stadtentwicklung. Die Flächenaufteilung von Wien zeigt, dass die Stadtentwicklungen auf der anderen Seite der Donau im 20. Jahrhundert entstanden.

Ankara erlebte alle Phasen der raschen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert. Die Stadtstruktur im Jahr 1945 deutet aber darauf hin, dass die Stadtentwicklung von Ankara immer wieder zerstreut war, obwohl das Stadtzentrum immer kompakt blieb. Nach dem Jahr 1975 zeigten viele Hinweise auf die Zersiedlung, wobei die Stadt im Jahr 1990 ganz offensichtlich diese Zersiedlung erleben musste.

Im Jahr 1893 entstand ein flächendeckender Bauzonenplan von Wien. Mit diesem Plan wurden die Gebäudehöhen in Wien begrenzt. Dieser Plan war erster Geschosserhöhungsplan von Wien, da jede Begrenzung gleichzeitig die maximale Nutzung fördert. Ankara erlebte die Geschosserhöhung im Jahr 1945 mit dem Stadtplan von Yücel-Uybadin. Trotz 52 Jahren Unterschied verursachte die Planungsentscheidung in beiden Städten ähnliche stadtstrukturelle Ergebnisse: Soweit es möglich war, wurden alle städtische Nutzungen maximal benützt werden.

Die Stadtpläne der beiden Städte nach dem Jahr 1980 weisen auf die unterschiedliche Ausgangspunkten für Wien und Ankara. Wien erlebte mit STEP 84 sogenannte „Kleinzentren Konzept" mit Verbindung der Entwicklungsachsen durch die Unterstützung des öffentlichen Verkehrmittels. Dagegen wurde in Ankara unmittelbar „Dezentralisation" als eine Lösung für die dichtbebaute Innenstadt betrachtet. Die beiden Städte wollten diese Konzepte auch nach dem Jahr 1990 weiterführen. In beiden Fällen entstanden ähnliche Stadtbilder mit unterschiedlichen Planungsentscheidungen.

	VERTEILUNG DER STÄDTE BIS 1990	IDEEN FÜR DIE STADTENTWICKLUNG	BEGRENZUNG DER GEBÄUDEHÖHE	DIE STADTPLÄNE NACH 1980	DIE STADTPLÄNE NACH 1990
WIEN	 Wien um 1990	 Siedlungsketten für das Wiener Becken (1953) Roland Rainer „Bandstadt“ als Modell	 Bauzonenplan (1893) Entscheidung: Begrenzung der Gebäudehöhe Stadtstruktur: kompakt	 STEP 84 Entwicklungsachsen ZENTREN 84 Kleinzentren	 STEP 84 Entwicklungsachsen ZENTREN 94 STEP 84 erweitert
ANKARA		 Flächenaufteilung von Ankara (1932) Hermann Jansen „Gartenstadt“ als Modell	 Yücel-Uybadin Plan (1945) Entscheidung: Geschoßerhöhung Stadtstruktur: kompakt	 ANPB/1990 (1982) Entscheidung: Dezentralisation Stadtstruktur: zersiedelt	 STRUKTURPLAN/ 2015 (1990) Entscheidung: kontrollierte Dezentralisation Stadtstruktur: zerstreute Nutzungen

Abbildung 69: Synopse

Die reale Entwicklung und Konzeptpläne haben in den beiden Städten selbe Endergebnisse hervorgerufen. Was in Wien nach dem Jahr 1900 passierte, erlebte Ankara nach dem Jahr 1950. Es ist interessant, dass die reale Stadtentwicklung in Wien vor dem Konzeptplan „Bandstadt" und in Ankara nach dem Konzeptplan „Gartenstadt" kompakt waren. Aber in beiden Städten wurde die städtebaulichen Ideen beinahe als eine Maßnahme gegen die kompakte Stadtstruktur verwendet.

Am Anfang des 20. Jahrhunderts als Vorbild vorgestellten städtebaulichen Ideen sind am Ende des 20. Jahrhunderts mit den Ideen „Erweiterungen in den Entwicklungsachsen", „Dezentralisation" usw. verstärkt worden. Aber diese städtebaulichen Ideen, die aktuellen Stadtentwicklungen in beiden Städten jahrelang beeinflusst haben, waren keine neue Ideenvorstellung für veränderte Standortbedingungen der Stadtstruktur, sondern nur eine Ergänzung der stadtregionalen Konzepte wie Bandstadt, Gartenstadt usw..

Die Studie weist darauf hin, dass sowohl in Wien als auch in Ankara die realen Stadtentwicklungen ganz andere Richtungen als die idealen Raumentwicklungen zeigen. Beide Hauptstädte hatten am Anfang des Stadtentwicklungsprozess ein gestalterisches Planungskonzept. Die Konzepte waren dagegen keineswegs strategisch und flexible gedacht, damit sie die veränderten Bedingungen des Stadtlebens nicht anpassen konnten.

Verkehr: Die Verkehrsplanung sollte immer eine möglichst „harmonische" Entwicklung des Verkehrswesens im Kontext zu allein anderen gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Bereichen anstreben sowie Ermittlung, Untersuchung und Bewertung der möglichen positiven und negativen Folgeerscheinungen des Verkehrs beitragen. Im Rahmen der Bewertung der Planungsmaßnahmen nachfolgenden Ausbauplanung wird die Realisierungsphase vorbereitet, wobei die erforderliche Qualität und die Dringlichkeit der Gesamt- und Einzelmaßnahmen im Detail ermittelt werden. Durch systematische und fortwährende Verkehrserhebungen sowie durch die Fortschreibung der Planungsunterlagen ist zu kontrollieren, ob in der Folge durch die Realisierung der Maßnahmen den angestrebten Ziele tatsächlich erreicht werden (Schnabel und Lohse, 1997).

Es ist problematisch, die Bewertungs- und Realisierungsaspekte der Verkehrsplanung in den Entwicklungsachsen durchzuführen, da in diesen neugeordneten Stadtregionen weder „Verkehrsangebot" noch „Verkehrsnachfrage" richtig analysiert werden können. Wie

gewöhnlich wurden in den letzten Jahren viele Verkehrsinvestitionen in den Entwicklungsachsen gerichtet, ohne zu berücksichtigen, ob diese Verkehrsinvestitionen wirklich die richtige Lösung für die Verkehrsproblematik der ganzen Stadt ist oder nicht.

Die Studie zeigt, dass die Verkehrsinvestitionen in den Entwicklungsachsen in Wien nicht Angebot-orientiert sondern nur Nachfrage-orientiert sind. Mit den durchgeführten Projekte wurde es bezweckt, in den Entwicklungsachsen und in den Stadtteilen mit den geplanten Großinvestitionen wie die geplanten Bundesstraßen im Süden und im Osten, die Autobahnverbindungen im Norden und die Verlängerungen der U-Bahnen eine Nachfrage zu schaffen, damit das benötigte Verkehrsangebot entgegengenommen werden kann. Auch in Ankara sind die Investitionen nicht für die Verkehrsbedürfnisse der Stadteinwohner geplant. Mit den Schnellverbindungen in den Entwicklungsachsen versuchten die Stadtverwaltung von Ankara, eine große Interesse unter dem Bewohner im Westen von Ankara zu schaffen. Der reale Raumentwicklung der Stadt Ankara deutet darauf hin, dass im Umfang der Stationen große Siedlungsmengen entstanden, die weder mit der Innenstadt noch mit den anderen städtischen Nutzungen andere Verbindung haben.

In beiden Städten sind für die Stadtentwicklung neugeplante Entwicklungsachsen in den Stadtregionen vorgeschlagen. Diese Stadtregionen sind in beide Städten mit den möglichen Planungsprivilege wie Schnellverkehr unterstützt. Mit der Hilfe der Verkehrsinvestitionen entstanden neue Ballungsräume, die gleichzeitig neues Verkehrsangebot produzieren. Dieser Teufelskreis unterstützt das Flächenwachstum in den Stadtregionen von Wien und Ankara.

Nach Knoflacher (1996) ist öffentlicher Raum ein knappes Gut in einer Stadt. Ein Auto braucht, auch wenn es nicht in Betrieb ist, also beim Parken, ein Vielfaches mehr an Platz als jede andere (individuelle) Verkehrsmittel (oder Platz pro Fahrgast im öffentlichen Verkehr). Der Flächenspruch steigt weiter quadratisch mit wachsender Geschwindigkeit (Abbildung 70).

Nach Angaben der Stadt Ankara wurde die tägliche Wegeanzahl, die im Jahr 1995 als 6.607.738 war, in den Jahren 2005 und 2015 als 9.221.107 und 11.791.721 berechnet. Das bedeutet, dass die tägliche Wegeanzahl in 20 Jahren verdoppeln wird, wobei die Bevölkerungsgröße ca. 65 % zunehmen wird. Die Untersuchung zeigt, dass die Stadtpläne von Ankara mit der Stadtpolitik im Bereich „Verkehr" immer versucht hat, die Anregung für das Leben mit dem Auto fortzusetzen. Nicht nur die ungenügende Investition für den Verkehr

sondern auch die Konkurrenz zwischen Bundesstraßen und öffentlichen Verkehr in den Entwicklungsachsen werden für die enorme Anteil des Autoverkehrs in Ankara sorgen.

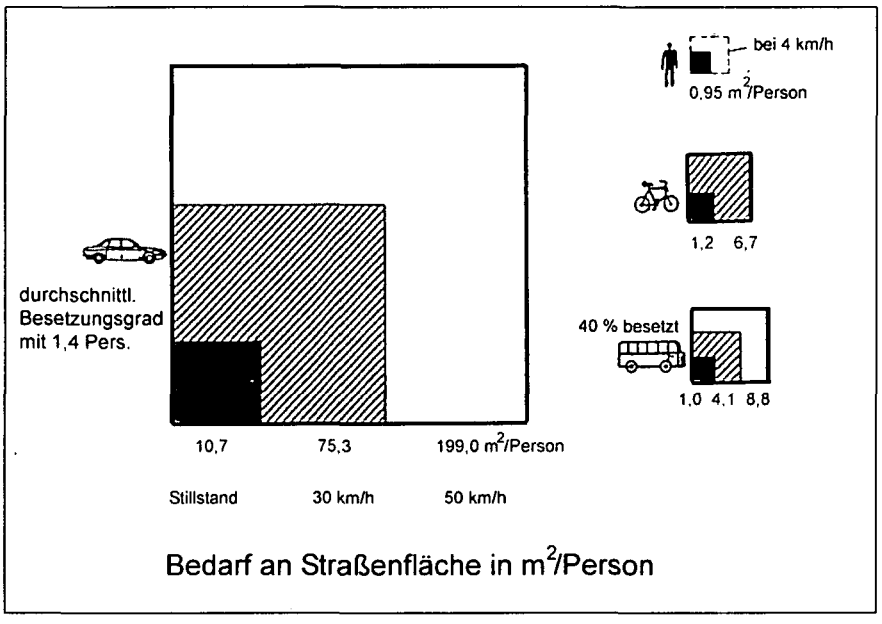


Abbildung 70. Bedarf an Straßenfläche in m²/ Person

Quelle: Knoflacher, 1996

In Wien ist die Richtung der Verkehrspolitik nicht so anders wie in Ankara. Die geplanten Bundesstraßen im Süden der Stadt werden nicht nur eine Verbindung zwischen den Stadtbereichen sondern auch eine Verbindung zwischen den Länder sein. Von EU gezwungener und vom Staat durchgeführter Transitverkehr hat die Stadt Wien in mehrere Siedlungsgruppen teilen müssen. Besonders die Stadtteile im Süden werden mit geplanten Verkehrsgänge durch Bundesstraßen unter Druck gesetzt. Diese Entwicklung ist der wichtigste Grund dafür, dass der Autoverkehr zukünftig mehr Bedeutung gewinnen wird, obwohl die Stadt Wien für die öffentliche Verkehr viel investiert.

Dichte: Die Baulandengpässe in den Städten führen auch zur Überlegung, die vorhandenen Nutzflächen wieder zu berücksichtigen. Optimale Nutzung der Flächen für die Stadtentwicklung wird viele Ressourcen wie Energie, Baustoffe usw. schonen und dabei die Umweltbelastungen verringern. Dichte ist dabei ein wichtiger Artikel der optimalen Flächennutzung in den Städten. Die Dichte kann optimale Zuordnung von Wohn- und Arbeitsflächen zu den allen städtischen Nutzungen wie öffentliche Verkehrsinfrastruktur, Freiraumfunktionen, Versorgungsfunktionen usw. beitragen.

Die Analysen in Wien und Ankara zeigen, dass die Dichte in vielen Gebieten der beiden Städten unterschiedlich ist. Der wichtige Grund dafür ist die Schwankungen bei den Einwohnerzahlen der beiden Städte in den letzten Jahren. Dieser Trend ist für beide Städte gültig, obwohl die Tendenz der Bevölkerungsgröße in Wien unverändert und in Ankara zunehmend ist. Besonders sind in beiden Städten zwischen den Forschungsjahren für die Studie verschiedene Dichtewerte beachtlich. In fünf Jahren gingen plötzlich die Werte der Dichte zurück, obwohl in den vorigen fünf Jahren enorme Steigerung erlebt wurde. Diese heterogenen Dichtewerte weisen darauf hin, dass die Gesamtstrukturen in beiden Städten keine robuste städtebauliche Grundlage beinhalten.

Nicht nur die Anzahl der Stadtbewohner sondern auch die Stadtpolitik unterstützen die Schwankungen der Dichte in beiden Städten. Durch zahlreiche Megaprojekte in den Entwicklungsachsen wie Hochhäuser, Einkaufszentren usw. wurden in den Stadtteilen von Wien unterschiedliche Schichten der Dichte verstärkt. Sowohl durch die Megaprojekte wie in Wien als auch durch die unregelmäßige Siedlungsstrukturen am Stadtrand wie in Ankara wurden viele neue sogenannte "Anreizpunkte" entstanden, wo viele städtische Nutzungen konzentriert wurden. Dadurch sind die natürliche Aufteilung der Dichte in der Altstadt zerstückelt und optimale Nutzung der Flächen verhindert worden.

Nutzungsstrukturen: Besonders nach dem Jahr 1950 begünstigten die immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen in Europa, die viele Arbeitsstätte als Luftverschmutzungs- und Lärmstelle vorstellten, die Funktionstrennung. Die Stadtverwaltungen und Investoren folgten diesem Trend. Dabei entstanden mehrere Wohnsiedlungen, die als „Schlafstädte" bezeichnet wurden und keinerlei unmittelbare Verbindung mit den Arbeitsstätten hatten.

Ein Arbeitsplatz in Fußgängerentfernung zur Wohnung wurde mehr und mehr Ausnahme und in gleichem Maße das Auto für den Weg zum Arbeitsplatz zur Selbstverständlichkeit. Selbst wenn jemand in nur 20 Minuten Fußwegentfernung zum Arbeitsplatz wohnte, benutzte das Auto für den Weg zur Arbeit. Aber die Entfernungen wurden immer größer. Für die Realisierung des Traums vom Eigenheim wurde lieber ein billiges Grundstück in einem dörflichen Vorort gewählt, auch wenn damit die tägliche Autofahrt die im Verlauf der Jahre erreichte Arbeitsverkürzung nahezu vollständig aufwog (Boeddinghaus, 1995).

Städtische Nutzungen, wie Schulen, Universitäten usw. wurden zugunsten von großflächigen Neunutzungen in den Entwicklungsachsen aufgelöst. Die Campussiedlungen am Stadtrand erschien als einer der wichtigsten Tendenz für die Funktionstrennung. Auch die Wohnflächen in der Innenstadt wurden Problemgebiete der Stadt. Wegen mangelhaften städtischen Nutzungen kamen die Häuser in der Innenstadt zu Leerständen.

Nicht nur mit den durchgeführten Stadtpläne sondern auch mit den veränderten Bedürfnisse der Gesellschaft wurden die Trennung der Funktionen in den Städten verstärkt. Dynamische arbeitsteilige Gesellschaft brauchen immer mehr große Einheiten, die auf komplexe Waren und Dienste spezialisiert sind. Mit dieser Entwicklung ist es immer schwieriger geworden, die Nutzungen und Funktionen in der Innenstadt zusammenzuhalten. Viele Großstädte in Europa wie Wien und Ankara planen und durchführen dagegen neue Stadterweiterungen in den Stadtregionen. Mit diesem Konzept ist es schwer;

*der Verkehrszuwachs durch die Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs zu vermindern,

*der Flächen und Energieverbrauch zu reduzieren,

*die Stadtteile durch Vermeidung der unterschiedlichen Sozialschichten zu stabilisieren.,

*die lebendige urbane Stadtteile zu schaffen.

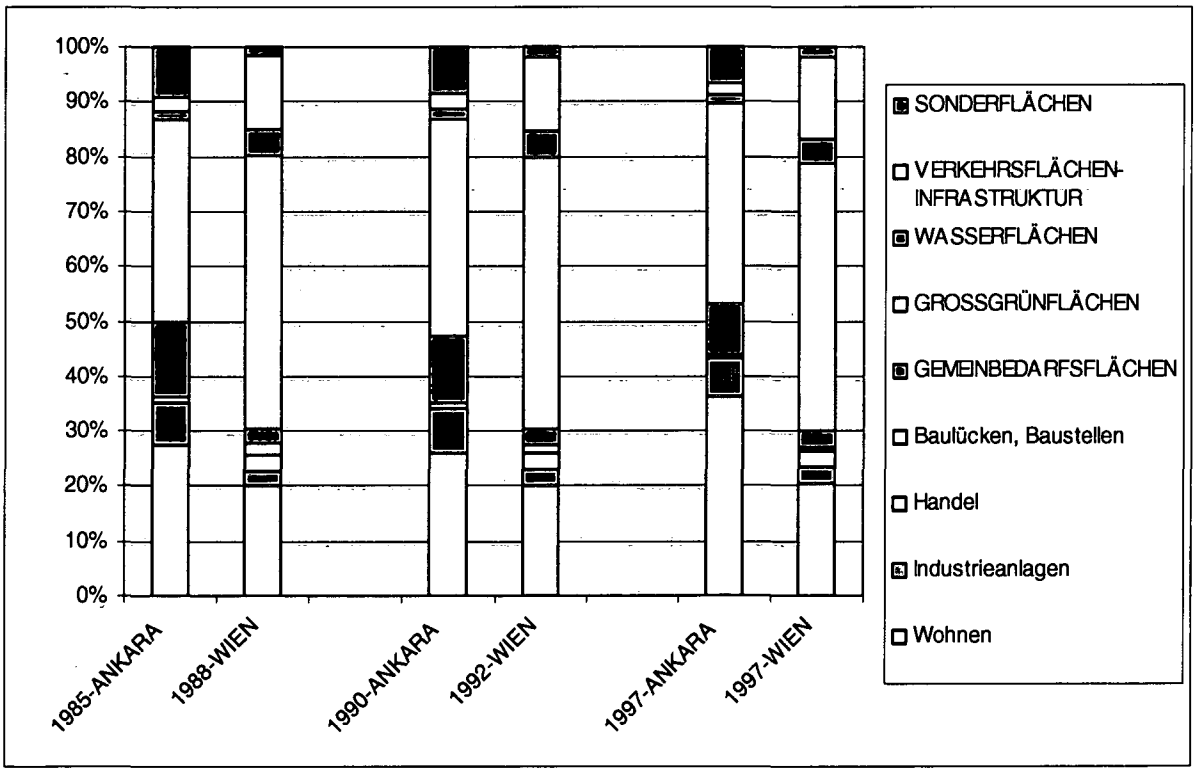


Abbildung 71. Vergleich der Nutzungen in Wien und Ankara

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Wien/ MA18 und Großstadtverwaltung von Ankara

Die großflächigen Nutzungen, wie Wohnungsgelände, Industriegelände, Handelsflächen usw., sind gleichzeitig große Prestigeinvestitionen für die Stadt. Und darum bekommen diese Nutzungen in den letzten Jahren große Unterstützung von den Stadtverwaltungen. Aber wichtig ist auch, dass sie als Rohstoff wertvolles Kapital der Städte „Stadtflächen" benützen. Die Abbildung 71 weist darauf hin, dass in Ankara die für das Wohnen gebrauchte Flächen von den Großgrünflächen ersetzt wurden. Also die Flächenkapitel sind nicht unendlich.

Der Flächenbedarf der unterschiedlichen Einheiten wurde mit der Zeit so zugenommen, dass in den Städten keine günstige Lebensräume für diese Entwicklungen zur Verfügung stehen. Dennoch begann mit der Entwicklung von Massenverkehrsmitteln auch eine neue Ära in der Dienstleistung. Also das bedeutet für die Neueinheiten in der Stadt, dass sie nicht nur im Stadtraum sondern auch in der Nähe der Stadt lokalisieren können, wobei sie auch eine wichtige Rolle für die Beschleunigung bei der Zunahme des motorisierten Verkehrs spielen.

Am Ende des 20. Jahrhunderts waren die gemischt genutzte Parzelle eine optimale Struktur für die Stadt. Die Häuser hatten im Hintergrund unbedingt ein Hof, der als Raum für das Privatleben diente. Im Erdgeschoss hatte die Familie immer ein Laden oder ein Werkstatt für Handwerk, wo sie auch ihre Produkte vorstellen und verkaufen könnten. Die Anzahl der Geschosse hängte davon ab, wieviel Familienmitglieder die Familie in der Wohnung hatten. Wenn die Familie ein neues Mitglied bekam, bedeutete es noch ein Geschoss mehr zu Hause.

Die Gesamtstruktur in den beiden Städten wurden mehrmals durch unregelmäßige Transformation der Nutzungen zerstört, die keine Rücksicht auf die Gesamtstruktur der Stadt nehmen. Die Hochhäuserprojekte in der Innenstadt von Wien sind wichtige Hinweise darauf, dass solche adoptierte Projekte die Robustheit der Gesamtstruktur der Stadt gefährden. Auch die Nutzungen in der Außenstadt wie Kaufhäuser, „entertainment city" Strukturen usw. sind ein Gefahr für die ganze Stadtstruktur. Die Einkaufszentren wie im Süden Wiens können sogar die Richtung der Stadtentwicklung bestimmen. In Ankara entwickelt sich dagegen die großräumige Nutzungsflächen in den Stadtregionen besonders im Westen der Stadt, wo sie unabhängig von der Innenstadt ihre eigene Gesamtstruktur schaffen können.

Die Forschungen der Nutzungsmischung in Wien und Ankara deuten darauf hin, dass das Flächenwachstum durch die Trennung der Funktionen noch lange nicht vorbei ist.

6 SCHLUßFOLGERUNGEN

In dem einleitenden Kapitel zu dieser Arbeit war als zentrale Frage formuliert worden: Kann der Flächenverbrauch in zwei unterschiedlich geprägten Hauptstädten durch die aktuelle Planungstätigkeiten verhindert oder gestoppt werden? In den theoretischen und empirischen Teilen der Studie wurden dann die Trends, Hintergründe und Ursachen des enormen Flächenwachstums in den Stadtregionen dargestellt und analysiert. Im Schlusskapitel soll nun versucht werden, vor diesem Hintergrund Antworten für die zentrale Frage dieser Arbeit zu stellen. Dabei werden die Thesen vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Fallstudien zur Diskussion gestellt. Am Ende des Kapitels werden Anforderungen zum weiteren Umgang mit den Stadtregionen aus raumplanerischer Sicht gegeben. Anhand der zentralen Frage wurden in der Forschung drei Thesen in Frage gestellt:

A. IST DER WANDEL AM STADTRAND UND IN DEN STADTREGIONEN EIN ERGEBNIS DER JAHRELANG REALISIERTEN STADTPLANUNGEN UND DER STADTPOLITIK, DIE KEINE RÜCKSICHT AUF DIE STADTRESSOURCEN NEHMEN?
Eindeutiges Ergebnis der Untersuchung ist, dass die jahrelang realisierten Stadtplanungen und Stadtpolitik auf das enorme Flächenwachstum in den Stadtregionen von Wien und Ankara viele Spuren hinterlassen hatten. Die Ansätze und Ausprägungen der Stadtentwicklungen zeigen sich in besonderem Maße bei den Städten Wien und Ankara viele Hinweise auf die räumliche Strukturveränderungen in den Entwicklungsachsen.

Die Stadtregionen, die mit der Kernstadt konkurrierenden, wirtschaftlich dynamischen, ursprünglich nicht als ergänzender Teil der Stadt anzusprechenden Entwicklungsachsen sind, lassen sich in beiden Städten neue Perspektiven aufzuzeigen. Die Studie zeigt dass die Raumentwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen sowohl in Wien als auch in Ankara auf eindeutige Leitlinien zur weiteren Verstädterung hinweisen. Die suburbane Raumentwicklungen übernehmen eine Rolle als mit der Innenstadt konkurrierende Stadtteile statt als ergänzende Raumstrukturen der Innenstadt. Mit der Hilfe der global agierenden Ökonomie und dazu beitragende Stadtplanungen und Stadtpolitik werden der Stadtregionen eine Restrukturierung unterzogen.

Sowohl in Wien als auch in Ankara unterstützen die stadtregionalen Konzepte heutige räumlicher Expansionsprozess in den Stadtregionen, die seit Ende des 19. Jahrhunderts

vorgeschlagen und durchgeführt worden sind. Diese stadtregionalen Konzepte waren in der europäischen Stadtentwicklung bis Mitte des 20. Jahrhunderts einer der wichtigsten Planungsinstrumente des dichtbebauten Stadtgebiets. Dabei wurden viele Neusiedlungen in den Entwicklungsachsen und in den Stadtregionen durch vorteilhaften Anziehungskräften wie „Siedlungsgebieten auf der anderen Seite de Donau" in Wien und „Weststadt/ Batikent" in Ankara unterstützt.

Im 19. Jahrhundert hatte Wien eine kompakte Stadtstruktur mit einem Monozentrum. Die Bezirkszentren entstanden auf niedrigen Niveau. Die Stadtteile wurden mit dem dichten Straßenbahnnetz verbindet. Die Innenstadt war verdichtet, wobei alle Nutzungen auf fußläufige dezentralisiert waren. Die Stadtstruktur bildete ein kreisförmig wachsender geschlossener Stadtkörper. Die Verbauung der Grünflächen zeigte, dass die Stadt eine starke Tendenz hatte, über seine historische Stadtgrenze hinauszuwachsen.

Ein Jahrhundert später gab es in Wien mehrere Bezirkszentren. Mit den durchgeführten Planungskonzepte und Planungsmaßnahmen entwickelte die Stadt in Richtung „Entwicklungsachsen". Im 20. Jahrhundert wurden in den Stadtregionen von Wien viele Wohnbauprojekte durchgeführt, wobei die Zersiedlung am Stadtrand und in den Stadtregionen unterstützten. Auch die Verkehrspolitik verstärkte diese Tendenz mit geplanten Bundesstraßen im Süden der Stadt. Die Raumentwicklungen in den Stadtregionen verursachten in diesem Jahrhundert eine Entleerung der Innenstadt, wobei die selbe städtebauliche Idee am Anfang des 20. Jahrhunderts als ein optimales Entwicklungskonzept der Stadtstruktur vorgestellt wurde.

Ankara war bis 20. Jahrhundert zugleich Zentrum. Die Stadt entstand aus vielen Fußgängernetze, wobei alle städtische Nutzungen zu Fuß erreichbar waren. Die Stadt bildete ein kleiner und geschlossener Stadtkörper. Im 20. Jahrhundert dominierte die Kernstadt als Hauptzentrum. Viele kleine Zentren wurden zu Nebenzentren. Ab Mitte des 20. Jahrhunderts wandelte sich Ankara mit der Planungsentscheidung „Dezentralisation" in eine zersiedelte autoabhängige Stadtstruktur. In der Stadt entstanden nicht ergänzende sondern konkurrierende ÖV- und MIV-Netze, wobei beide die Raumentwicklungen in den Stadtregionen unterstützen.. Die wichtige Nutzungen wurden immer mehr voneinander getrennt. Viele unabhängige Neustadtgebiete entwickelten sich am Stadtrand und in den Stadtregionen so rasch, dass die Dichtewerte bei den Nachbarbezirken enorm unterschiedlich waren.

Die Studie zeigt, dass die bislang realisierten Stadtpläne wichtige Impulse für den enormen Energie- und Flächenverbrauch in beiden Städten waren. Die Abbildung 72 deutet auf diese Leitlinien von Wien und Ankara. Am Ende des 20. Jahrhunderts verloren beide Städte ihre kompakte Stadtstruktur und bevorzugen die räumlichen Entwicklungen entlang der geplanten Entwicklungsachsen.

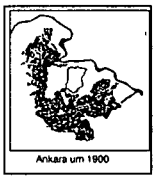
Die Leitbilder weisen darauf hin, dass die geplante Stadtregionen in den nächsten Jahren durch Aktivierung der Brachen zwischen den Entwicklungsachsen stark verdichtet werden, wobei die Dichtewerte der innerstädtischen Gebieten stabilisiert werden. Diese Entleerung der Städte werden die Einklang zwischen den Nutzungsstrukturen zerstört. Dabei entstandene getrennte Nutzungen werden immer mehr die Autoabhängigkeit fördert, die Unausgewogenheit zwischen „Stadt" und „Rand" verursachte.

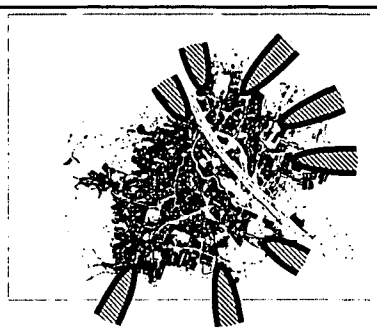
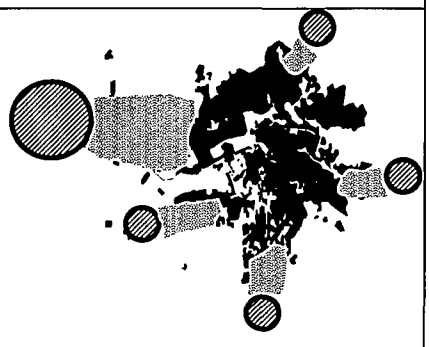
Eindämmen des Flächenverbrauchs ist in beiden Städten nur möglich, wenn ein Stadtentwicklungsplan kein weiterer Verbrauch von Siedlungs- und Verkehrsflächen fordert. Ein nachhaltiger Stadtentwicklung erfordert dabei unbedingt „Aktivieren von Innenflächen". Sowohl in Wien als auch in Ankara wurden immer die Außenbezirken mehr Beachtung gewonnen. Das Inwertsetzen der Innenflächen in der Innenstadt waren nur möglich, wenn es große wirtschaftliche Vorteile bei dem Projekt gibt. Darum müssen für die ausgewählte Standorte die passenden Konzepte und Verfahren entwickelt werden, wobei in erster Linie nicht wirtschaftlichen sondern stadtstrukturellen Inhalte berücksichtigt werden.

Der Flächenverbrauch in den Städten stehen auch mit der Unnutzung der Innenflächen in Verbindung. Nach der Entscheidung „Dezentralisation" wurde in Ankara viele Nutzungen ihre Standorte in Richtung „Entwicklungsachsen" verändert, wobei später nicht verwendet wurden. Also die Stadtentwicklungspläne sollen neben gestalterische auch strategisch gedachte Konzepte suchen, die den Ort flexibel und langlebig entwickeln können.

In der Studie wurde festgelegt, dass die realisierten städtebaulichen Konzepte von Wien und Ankara wichtige Gründe für die Raumentwicklung in beiden Städten waren. Die Stadtregionen wurden ohne Blick auf morgen zur Verfügung gestellt, wobei heutige Städte ihre eigene Ausgangswege und Lösungen für den enormen Flächenverbrauch suchen. Der Umgang mit Eindämmen des Flächenverbrauchs erfordert im 21. Jahrhundert neue städtebauliche Strategien.

Abbildung 72. Vergleichende Analyse der Raumentwicklungen in den Stadtregionen von Wien und Ankara

		WIEN	ANKARA
19. JAHRHUNDERT	SCHEMA	Wien um 1900	 Ankara um 1900
	ZENTREN	*monozentrische Tendenz *Bezirkszentren entstehen auf niedrigen Niveau *manche alte Orte verschwinden	*Stadt ist zugleich Zentrum *eigenständige kleine Zentren entfernt von der Stadt
	GRÜNRÄUME	*innerstädtisches Grün wird verbaut *Großgrünraum wird an den Stadtrand verdrängt	*Grünräume zu Fuß erreichbar
	VERKEHR	*dichtes Straßenbahnnetz *überregionale Eisenbahnlinien	*Fußgängernetz
	DICHTE	*verdichtete Innenstadt	*verdichtete Kernstadt
	NUTZUNGEN	*gemischte Nutzungen	*gemischte Nutzungen
	STADTSTRUKTUREN	*kreisförmig wachsender geschlossener Stadtkörper *Stadtteile werden vergrößert	*kleiner und geschlossener Stadtkörper
20. JAHRHUNDERT	SCHEMA		
	ZENTREN	*manche Bezirkszentren werden zu Hauptzentren *manche lokale Zentren verschwinden	*Innenstadt dominiert als Hauptzentren *viele Bezirkszentren werden zu Nebenzentren
	GRÜNRÄUME	*mangelndes innerstädtisches Grün *Großgrünraum wird weiter an der Stadtrand gedrängt *einzelne Schutzzonen in den Stadtregionen	*mangelndes innerstädtisches Grün *Großgrünräume in den Stadtregionen
	VERKEHR	*mehr Autoverkehr durch geplante Bundesstraßen	*Autoverkehr *Konkurrenz zwischen ÖV und MIV durch ähnliche Netze
	DICHTE	*Abnahme der Verdichtung in der Innenstadt *verdichtete Flächen am Stadtrand	*verdichtete Zersiedlungen in den Stadtregionen
	NUTZUNGEN	*Einzelnutzungen am Stadtrand wie Wohnsiedlungen	*immer mehr getrennte Nutzungen wie Industriegebiete, Gewerbe usw.
	STADTSTRUKTUREN	*weiteres Stadtwachstum *Verdichtung im Stadtinneren *Zersiedlung am Stadtrand	*Zersiedlung am Stadtrand *unabhängige Neusiedlungen in den Stadtregionen

		WIEN	ANKARA
LEITBILD	SCHEMA A Die Stadt ist; (BIS ENDE DES 20. JAHRHUNDERTS)		
	SCHEMA B Die Stadt wird; (IM 21. JAHRHUNDERT)		
	ZENTREN	*Stabilisierung der innerstädtischen Zentren *Förderung der peripheren Hauptzentren	
	GRÜNRÄUME	*wegen Zersiedlung unter Druck gesetzt	
	VERKEHR	*dominanter Autoverkehr wie noch nie	
	DICHTE	*weitere Abnahme der Verdichtung in der Innenstadt *hoch verdichtete zerstreute Siedlungen in den Stadtregionen	
	NUTZUNGEN	*immer mehr getrennte Nutzungen	
	STADTSTRUKTUREN	*Stadterweiterung entlang von Entwicklungsachsen *willkürliche Raumentwicklungen zwischen den Entwicklungsachsen	

Quelle: Eigene Darstellung nach Kainrath (1997)

B. SIND DER STADTRAND UND DIE STADTREGIONEN FÜR DIE AKTUELLE STADTPOLITIK EIN WICHTIGES HANDLUNGSFELD DER STADT, SOGAR DER INNENSTADT GEWORDEN?

Die empirischen Ergebnisse zeigen, dass die ursprüngliche Gesamtstruktur der Städte sich zu unabhängige Teilstrukturen umwandelt. Immer mehr heterogene Stadtteile, welche die Gesamtstruktur der Stadt zerstören, entstehen am Stadtrand und in den Stadtregionen als unabhängige Stadtgebiete. Die Analyse der Fallstudien weisen auf diese Stadtgebiete am Stadtrand und in den Stadtregionen hin, da sie mehr Einfluss auf die ganze Stadtstruktur haben.

Die neuen Wohnsiedlungen in den Flächenbezirken (21., 22. und 23. Bezirken) in Wien verdichten die Entwicklungsachsen durch mehrere Wohnbauprojekte. Diese Planungstätigkeiten verursachen enorme Entdichtungen in der Innenstadt, wobei viele private

und öffentliche Versorgungseinrichtungen in der Innenstadt wegen geringer Auslastung nicht benützt werden konnten, während neue Infrastruktureinheiten am Stadtrand und in den Stadtregionen durch große Neuinvestitionen gebaut werden. Ankara zeigt die selbe Tendenz. Immer mehr Menschen bevorzugen die Entwicklungsachsen als ihren Standort. Dadurch wird die Entleerung der Innenstadt immer mehr bemerkbar. Besonders die Nutzungsänderungen in der Innenstadt deuten darauf hin, dass die kleinräumige Strukturen in der Innenstadt verschwinden und durch zentrale größeräumige Strukturen in den Stadtregionen ersetzt wurden.

Der regionale Umlandverkehr entseht mehr aus Autoverkehr, wenig jedoch Fußgänger und Fahrradverkehr. Mit der Raumentwicklungen in den Stadtregionen werden die wichtige Nutzungen des Stadtlebens auf autoläufige Entfernungen dezentralisiert. Autofreundliche zersiedelte Stadtstrukturen bevorteilen den MIV-Benutzer, wobei die kompakte Stadtstrukturen hingegen den Nichtautobenutzer bevorzugen.

Die räumlichen Entwicklungen in Wien und Ankara werden zunehmend autoabhängig. In beiden Städten werden die Entwicklungsachsen durch Bundesstraßen so geplant, dass die Entfernungen zwischen Wohnen- Arbeiten, Wohnen- Versorgung, Wohnen- Freizeit niemals fußläufig bewältigbar sein können. Abnehmende Bevölkerungsdichte in den Stadtregionen als Folge des Einflusses wachsenden Fahrzeugbesitzes bedeutet daher zunehmende Entfernung zwischen den Nutzungen. Je mehr die Stadtstrukturen auf den Autofahrer abgestimmt werden, desto größer wird das Flächenwachstum in den Stadtregionen.

Im Zuge der Urbanisierung der großen Städte sind viele zentrale Nutzungen an den Stadtrand verlagert worden. Diese Entwicklungen am Stadtrand und in den Stadtregionen stellen heute neue Stadtbilder dar, die den suburbanen Raum aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen und Wirkungen nachhaltig prägen. Sie bilden eine Art von Anziehungskräfte, deren Charakter sich von der Innenstadt gewaltig unterscheidet und immer mehr in seiner eigenen Welt funktioniert.

C. IST ES MIT DEN AKTUELLEN STADTPLÄNEN UND STÄDTEBAULICHEN INSTRUMENTEN MÖGLICH; MIT DEM ENORMEN FLÄCHENWACHSTUM UMZUGEHEN?

Die Erkenntnis, dass die Expansion der Stadt in die Region hinein und der damit einhergehenden Verbrauch lebenswichtiger, ökologischer Landschaftsräume mit schwerwiegenden Verkehrs- und Versorgungsproblemen, aber auch negativen sozialen Aspekten, nicht weiter zugelassen werden darf, führte bereits nach dem Jahr 1980 zu einer vermehrten Auseinandersetzung mit der bestehenden Stadtstruktur. Die Suche nach Möglichkeiten zu einer neuen Innenentwicklung richtete sich nicht nur allein auf innerstädtische Brachen und Baulücken sondern auch auf die Transformation von Nutzung im Bestand (Stracke, 1995).

Die Umformung der Nutzungen in der Innenstadt fordert neue Entwicklungsräume, da die Innenstadt aus sowohl planerischen als auch wirtschaftlichen Gründen keine bewegliche Entwicklungsräume für diese Nutzungen beinhaltet. Diese Veränderungen verstärken sich von Zeit zu Zeit die Nachfrage nach der Stadt- und Siedlungsstrukturen am Stadtrand. Natürlich verhindert diese Entwicklung der Stadt- und Siedlungsstrukturen in der Peripherie die gesamte Einheit der Stadt. Aber auch nach Angaben unserer Studie ist es klar, dass wir seit langem nur Nutzungen (wie Industriegebieten, Wohnsiedlungen usw.) planen, aber nicht die Städte!

Die aktuellen Stadtpläne und die städtebaulichen Instrumente sollen die Innenflächen aktivieren, um der Energie- und Flächenverbrauch eindämmen zu können. Dafür müssen für ausgewählte Standorte passende Konzepte und Verfahren entwickelt werden. Die Konzepte sollen nicht nur gestalterische sondern auch strategisch gedachte Perspektive darstellen. In Wien und Ankara wurden am Ende des 20. Jahrhunderts lockere Bebauung im dichtbebauten Stadtgebiet durch den Entwicklungsachsen geplant. Das Siedlungswachstum von Wien und Ankara blieb nicht in der Stadt, sondern drängt an den Rand und in die Region. Dabei wurden in beiden Städten von Zeit zu Zeit zusätzliche Erschließungsflächen neu gebaut, wobei die vorhandene Erschließung immer weniger ausgenutzt wird.

Abschließend lässt sich auf der Grundlage der durchgeführten empirischen Raumanalyse feststellen, dass sowohl die globale Wirtschaftsunternehmen als auch der „unendliches Flächenverbrauch" durch die Stadtpolitik den suburbanen Raum restrukturieren. Diese Entwicklungen in den Stadtregionen nehmen wachsenden Einfluss auf die räumliche Gestaltung und stellen selbstorientierte Stadtbausteine für die Stadtentwicklung dar.

Die posturbanen Entwicklungsprozesse an der Peripherie der Stadtregionen verursachen ein Qualitätsverlust in den alten Stadtkernen. Diese Entwicklungen können mit der gesellschaftlich engagierte Stadtplanung nicht gegenübergestellt werden. Wie Karl Ganser mehrmals betonte; können wir diese Realitätsverweigerung nicht lange dulden!. Dabei müssen gleich neue Strategien und Maßnahmen ergriffen werden.

Zur Unterstützung und Verstärkung der Arbeit sollen bestimmte Anforderungen in Richtung "Zukunft der Stadt" gestellt werden. Es stellt sich daher die Frage, wie die zukünftige Stadtentwicklung mit dem ressourcenschonenden Wachstum umgegangen werden sollte. Nach der Untersuchung im Rahmen Wien und Ankara wurden für die zukünftige Rolle der Stadtentwicklung neue Perspektiven vorgesehen.

Die urbanisierte Stadt (nicht verstädterte): Für eine urbanisierte Stadt soll das Gleichgewicht zwischen Mischung und funktionaler Trennung erreicht werden. Die traditionellen Stadtstrukturen, welche aus den Nutzungsmischungen auf kurzen Distanzen, kleinteiligen, menschenangepassten, abwechslungsreichen, belebten Stadträumen entstehen, können nur in Teilbereichen der Stadt erhalten werden. Aus Gründen der Effizienz, Zeitersparnis oder zur Vermeidung von Störungen im Gesamtstruktur der Stadt erfordern eine Begrenzung für die Flächen der Einzelnutzungen wie Einkaufen, Büros, Produktion, Freizeit usw.. Dadurch sollen auch die Vorteile von Mischungen und hoher Dichte für die Integration in der Stadt mit den spezialisierten großflächigen Nutzungen benutzt und dabei Anreize für die Bewohner und Unternehmer geschafft werden.

Die Stadtzerstörung durch den Verkehr und durch die Neusiedlungen in den Stadtregionen, welche großflächige Nutzungen wie Dienstleistungs- und Freizeitzentren sind wichtige Ursachen, um sich das Gleichgewicht zwischen Wandel und Permanenz für eine urbanisierte Stadt sicherzustellen. Die Stadt wird auch in Zukunft wachsen. Aber die urbanisierte Stadt darf nicht in Konkurrenz zwischen „Altstadt" und „Stadtregionen" stehen, sondern eine Ergänzung der gesamten Stadtstruktur darstellen.

Die ökologische Stadt (nicht umweltbelastende): In einer ökologischen Stadt können Wohnen, Arbeiten, Konsum und Alltagsleben nicht ohne wachsenden Umweltbelastungen miteinander in Einklang stehen. Energieverschwendung durch die Zunahme des Verkehrs, hohen Emissionen, die Beseitigungsprobleme der Abfallmengen verhindern die Balance

zwischen Natur und Stadt. Dabei bieten die ökologisch orientierte Neusiedlungen in den Entwicklungsachsen eine Balance zwischen Landschaft und Stadt an. Darum soll jede Stadtentwicklungspolitik auch in der Innenstadt ein ressourcenschonendes Wachstum beinhalten.

Die ökonomische Stadt (nicht unwirtschaftliche): Die wirtschaftliche Umstrukturierung der Städte und der ökonomische Wandel durch die steigende Dienstleistungsbeschäftigung wie Büroarbeit und durch sinkende Fertigungsbeschäftigung werden auch in Zukunft weitergehen. Der Wandel ökonomischer Bedingungen ermöglichen eine Wiedernutzung und Integration der Industrie-, Handels- und Gewerbeflächen in der Stadt. Für die ökonomische Stadt soll die Umstrukturierung der Wirtschaft unter veränderten Marktbedingungen zum Dienste der Stadtentwicklung gestellt werden.

Die soziale Stadt (nicht segregierte): Die Probleme wie Wohnungsknappheit, steigende Einkommensungleichheit, hohe Arbeitslosigkeit führen die Gesellschaft zu wachsender Segregation zwischen den unterschiedlichen Sozialschichten. Auch die Veränderung der Wirtschafsstruktur, Finanzknappheit, steigende Zuwanderung und Bevölkerungswachstum erschwert die Anpassung der Städte an die Bedürfnisse von Stadtbewohner. Die Städte sind finanziell überlastet und überfordert. Eine soziale Stadt muss mit hohen Sozialleistungen die Armut und Ausgrenzung in der Stadt verhindern.

Die verkehrsvermindernde Stadt (nicht verkehrsproduzierte): Eine zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten und dadurch steigende Pendlerwellen zwischen Stadt und Stadtregion, steigender Bedarf des Güterverkehrs, die wachsende Haushaltseinkommen, die Zunahme des Freizeitverkehrs sind wichtige Gründe für die Zunahme des Stadtverkehrs.

Für ein effektives Mobilitätssystem ist eine wirksame Nutzung der knappen Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Die Siedlungsentwicklung und Verkehrssysteme sollen als eine Einheit betrachtet werden. Mit dem Abbau der verkehrsvermindernden räumlichen Entwicklung soll die Selbstzerstörung der Stadt verhindert werden.

Die obendargestellten Stadtvorstellungen werden in Zukunft als wichtige Ausgangspunkte einer nachhaltigen Raumentwicklung am Stadtrand und in den Stadtregionen vorgestellt werden. Dabei wurden drei wichtige Handlungsfelder als Schlüssel dieser nachhaltigen

Raumentwicklung vorgelegt. Diese Handlungsfelder werden als wichtige Maßnahmen für eine modernisierte regionale Planung und Steuerung vorgestellt:

Flächensparsame Raumstrukturen schaffen und flächenmindernde Raumnutzung ermöglichen

*Flächenverbrauch und Verkehrswachstum in den Ballungsräumen eindämmen

*Flächen- und Verkehrsvermeidung durch Bewahrung von kompakten und gemischten Siedlungsstrukturen

*Disperse Raumentwicklungen durch städtebauliche und strategisch gedachte Maßnahmen verhindern

*Funktionsausgeglichene Siedlungs- und Nutzungsstrukturen schaffen

Die Qualität städtischer Lebensräume verbessern

*Städtische Attraktivität und Lebensqualität durch Aufwertung der Brache und durch Neuangebote der Erlebnisvielfältigkeit verbessern

*Vernachlässigte Flächen in der Stadt durch Erhöhung der Raumqualität zurückgewinnen

*Nutzungsmischung fördern

*Verkehrsbelastungen abbauen und die Unterbringung des ruhigen Verkehrs so rasch wie möglich mit dem Stadtplan integrieren

Eine robuste und auch flexible Planungskultur entwickeln

*Die Neuperspektive der Planungskultur müssen robust werden, damit die unterschiedliche Entwicklungen der städtischen Funktionen an einer robusten Gesamtkonzept der Stadtentwicklung anpassen können.

*Die Neuperspektive der Planungskultur müssen flexible werden, damit die unerwartete Entwicklungen der städtischen Funktionen an einer flexiblen Gesamtkonzept der Stadtentwicklung anpassen können.

Der Wachstumsdruck auf die Stadtregionen wird noch lange spürbar werden. Eine modernisierte Siedlungsentwicklungsplanung muss mit ihren Instrumente und Konzepte auf das Phänomen zwischen Stadt und Land eingehen können. Bei dem Modernisierungsprozess soll die veränderte Standortbedingungen mit den erforderlichen Planungs- und Steuerungselemente für eine ressourcenschonende Stadtentwicklung berücksichtigt und neugeplant werden.

LITERATURHINWEISE

Ackermann, K. (1993), Geschossbauten für Gewerbe und Produktion, Stuttgart.

Adrian, H. (1996), Stadt und Region: Konzentration oder Dekonzentration, In: Stadtstrukturen: Status quo und Modelle für die Zukunft, Beton-Verlag GmbH, Münster.

Adrian, H. (1996), Stadterneuerung- Stadtentwicklung: Erfahrungen und Wünsche. In: Hardt, H. (Hrsg.) und Kläsener, R. (Hrsg.): Die Europäische Stadt auf der Schwelle zum 3. Jahrtausend, Dortmund.

Adrian, H. (1997), Welche Zukunft hat die Peripherie?, In: ILS Hrsg.: Am Rand der Stadt, Dortmund.

Altaban, Ö. (1998), Die Politik über die Stadtplanung der Republik und Ankara: In 75 Jahren geänderte Stadt und Architektur/ Cumhuriyetin Kent Planlama Politikalari ve Ankara, 75 Yilda Degisen Kent ve Mimarlik, ed. Sey, Y., Istanbul.

Apel, Lehmbrock, Pharaoh, Thiemann-Linden (1997), In: Bose, M. (Hrsg.): Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region.

Aring, J. (1999), Suburbia- Postsuburbia- Zwischenstadt, Die jüngere Wohnsiedlungsentwicklung im Umland der großen Städte Westdeutschlands und Folgerungen für die Regionale Planung und Steuerung, Hannover.

Bahrdt, P. H. (1961),Die moderne Großstadt, Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Reinbek bei Hamburg.

Bartels, O. (1996), Ankara, die neue Hauptstadt der Türkei, Planer 4/ 96, Berlin.

Beck, U. (1986), Risikogesellschaft: Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt.

Blasius, J. und J. Dangschat, (1990), Gentrification- Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel, Frankfurt/ New York.

Boeddinghaus, G. (1995), Funktionstrennung- Funktionsmischung: 50 Jahre Städtebau unter wechselnden Leitbildern, In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/ 7.

Bose, M., (1997), Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in der Region, Hamburger Berichte zur Stadtplanung, Hamburg.

Calthorpe, P. (1993), The next American Metropolis, Princeton Architectural Press, New York.

Christ, W. (1997), Von Innen nach Außen-Stadtentwicklung ohne Stadt?, Hrsg.: Bauhaus Universität Weimar, Heidelberg.

Die Daten des Masterplanbüros- Ankara (1977), Der Bericht über die Stadtentwicklung von Ankara, Ankara.

Dillon, D., Weiss, S., Hait, P. (1989), Supersuburbs, Planning/ 55.

Dungl, L. (2000), Wien: Stadterhaltung, Stadterneuerung, Stadtplanung Wien, Wien.

EU Kommission (1997), Das Plakat für den Bericht über die Weltbevölkerung, Brüssel.

Jacobs, J. (1963), Tod und leben amerikanischer Großstädte, Braunschweig.

Jessen, J. (1995), Nutzungsmischung im Städtebau: Trends und Gegentrends, In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/ 7.

Jessen, J. (1997), „Führt das Städtebauliche Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt zur Stadt der kurzen Wege?“ in Die unaufhaltsame Auflösung der Stadt in die Region?, Hrsg.: Bose, M. , Harburger Berichte zur Stadtplanung, Band 9, Hamburg.

Ganser, K. (1988), Internationale Bauausstellung Emscher-Park, In: StadtBauwelt/ 100.

Ganser, K. (1990), Vier Prozent Wirtschaftswachstum: Kein Grund zum Feiern?, In: StadtBauwelt/ 107.

Ganser, K. (1996), Die ökologische, ökonomische und sozialverträgliche Stadt- eine Utopie?, In: Stadtstrukturen: Status quo und Modelle für die Zukunft, Beton-Verlag GmbH, Münster.

Ganser, K. (1996), Zum Stand der Dinge, In: Wandel ohne Wachstum, Hrsg.: Kunibert Wachten, Vieweg& Sohn, Braunschweig.

Garreau, J. (1991), Edge City- life on a new frontier, New York.

Großstadtverwaltung von Ankara (1987), Ankara: "von 1985 bis 2015" (Ankara: 1985'den 2015'e), Ankara.

Großstadtverwaltung von Ankara (1987), Der Planungsbericht von Ankara, Ankara.

Großstadtverwaltung von Ankara (1990), Der Planungsbericht von Ankara, Ankara.

Großstadtverwaltung von Ankara (1995), Der Planungsbericht von Ankara, Ankara.

Großstadtverwaltung von Ankara (1997), Der Planungsbericht von Ankara, Ankara.

Hall, P. (1995), Towards a general urban theory, in Bronchi, J., Batty, M., Blakely, E., Hall, P., and Newton, P. (eds.) Cities in Competition. Productive and Sustainable Cities for the 21st Century. Melbourne: Longman Australia.

Hall, P. und Pfeiffer (2000), Deutsche Verlags-Anstalt, Stuttgart München.

Hartwig, N. (2000), Neue Urbane Knoten Am Stadtrand?, Verlag für Wissenschaft und Forschung, Berlin.

Häussermann, H. und W Siebel (1987), Neue Urbanität, Frankfurt/ M..

Häussermann, H. (2000), Laboratorien der Moderne, Hrsg.: Dirk Matejovski, Campus Verlag, Frankfurt/ New York.

Helczmanovszki, H. (1973), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs, Verlag für Geschichte und Politik, Wien.

Hoffmann-Axthelm, D. (1993), Die dritte Stadt-Bausteine eines neuen Gründungsvertrages, Frankfurt.

Hoffmann-Axthelm, D. (1996), Anleitung zum Stadtumbau, Frankfurt/ M., New York.

Hufnagel, J. (1995), Wien: Stadterhaltung, Stadterneuerung, Stadtplanung Wien, Wien.

Kainrath, W. (1997), Die Bandstadt: städtebauliche Vision oder reales Modell der Stadtentwicklung, Bearb. Und Hrsg.: Georg Kotyza, Picus Verlag, Wien.

Knoflacher, H. (1996), Landschaft ohne Autobahnen, Böhlau Verlag, Wien.

Knoflacher, H. (1997), Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, Böhlau Verlag, Wien.

Krückemeyer, T. (1997), Gartenstadt als Reformmodell: Siedlungskonzeption zwischen Utopie und Wirklichkeit, Carl Böschen Verlag, Siegen.

Lynch, K. (1989), Das Bild der Stadt, Braunschweig/ Wiesbaden.

Microsoft Encarta Weltatlas (2001), Von Dell lizenziertes Computerprogramm.

Mumford, L. (1979), Die Stadt, Geschichte und Ausblick, München.

Nicolai, B. (1998), Moderne und Exil, Verlag für Bauwesen, Berlin.

Öktem, K. (1996), Ankara1956-1996: Eine Tour de Force durch 40 Jahre Stadtentwicklung, Planer 4/ 96, Berlin.

Österreichische Raumordnungskonferenz/ ÖROK (1998), Haushaltsentwicklung und Wohnungsbedarf in Österreich 1996 bis 2021.

Österreichische Raumordnungskonferenz/ ÖROK (1999), Neunter Raumordnungsbericht/ ÖROK, Wien.

Österreichisches Institut für Raumplanung/ ÖIR im Auftrag von „Stadt Wien" (1997), Siedlungsflächenbilanz: Wien, unveröffentlichter Bericht, Wien.

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung/ WIFO (1997), Datenbank (WIFO): Bereinigte Erwerbspersonen bzw. Erwerbstätige, Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Wien.

Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung/ WIFO (1997), Gutachten des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Ergebnisse der Volkszählungen 1971,1981, 1991, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Häuser- und Wohnungszählungen 1971, 1981, 1991 und 1997, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Land- und Forstwirtschaftliche Betriebszählungen 1980, 1990 und 1995, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Volkszählungen 1961, 1971, 1981, 1991 und 1997, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Volkszählung 1971, 1981 und 1991, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 1997, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2000, Wien.

Österreichisches Statistikamt (ÖSTAT), Wohnen 2001, Wien.

Perspektiven (1994), Ein neues Verkehrskonzept für Wien. Der Aufbau/ Heft 8, Wien.

Perspektiven (1994), Stadtentwicklungsplan für Wien 1994, Der Aufbau/ Heft 10, Wien.

Perspektiven (1996), Freiräume und Plätze, Der Aufbau/ Heft 5, Wien.

Pfeiffer, U. (1982), Städtebau am Stadtrand: Für einen neuen Planungskonsens, In: StadtBauwelt/ 75.

Pfeiffer, U. (1991), Städtebau am Stadtrand, In: StadtBauwelt/ 110.

Prigge, W. (1998), Peripherie ist überall, Campus Verlag, Frankfurt/ Main.

Salin, E. (1960), Urbanität, In: Deutscher Städtetag (Hrsg.), Erneuerung unserer Städte, 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Stuttgart, Köln.

Sassen, S., (1997), Metropolen des Weltmarkts, Die neue Rolle der Global Cities, Frankfurt/ M., New York.

Schnabel, W., Lohse, D. (1997), Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Verlag für Bauwesen, Berlin.

Sennet, R. (1997), Fleisch und Stein: Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation, Frankfurt.

Sierau, U. (1997), Am Rand der Stadt-Ballungsraumperipherie als Planungsschwerpunkt kommunaler Stadtentwicklungspolitik, ILS Schriften 106, Dortmund.

Sieverts, T. (1996), Städtenetz und Stadtlandschaften, In: Wandel ohne Wachstum?, Wachten, K. (Hrsg.), Ausstellungskatalog zum VI. Architektur Biennale.

Sieverts, T. (1996), Steinerne Stadt- Gartenstadt- Stadtlandschaft- und danach?, In: Stadtstrukturen: Status quo und Modelle für die Zukunft, Beton-Verlag GmbH, Münster.

Sieverts, T. (1997), Zwischenstadt, Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig-Wiesbaden.

Sieverts, T. (1998), Die Stadt in der Zweiten Moderne, eine europäische Perspektive, In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/ 8.

Simmel, G. (1903), Das Individuum und die Freiheit, Frankfurt/M.

Speil, W., Kuhnt, W., Geißler, C. (1988), Wohnung und Arbeitsplatz: Analysen zur wohnungsnahen Erwerbstätigkeit von Müttern, Schriften des Bundesministers für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit, Band/ 233, Stuttgart.

Spiegel, E. (1990), Frau, Familie, Haushalt-neue Haushaltstypen, neue Lebenskonzepte, neue Planungsaufgaben?, In: Informationen zur Raumentwicklung 8/ 9.

Staatliches Statistikamt/Türkei: DIE (1997), Jährlicher Bericht/ 1997, Die Stadt:Ankara, Ankara.

Staatliches Statistikamt/Türkei: DIE (2000), Jährlicher Bericht/ 2000, Die Stadt:Ankara, Ankara.

Staatliches Statistikamt/ Türkei: DIE (2001), Die jährliche statistische Gesamtdaten von den Jahren 1985, 1990, 1997 und 2000.

Stadt Wien/ MA18 (1997), Die Daten der Stadtentwicklung, Wien.

Stadt Wien/ MA66 (1993), Bevölkerungsevidenz für Wien, Wien.

Stadtentwicklungsplan Wien (1984), STEP 84, Magistrat der Stadt Wien, Wien.

Stadtentwicklungsplan Wien (1994), STEP 94, Magistrat der Stadt Wien, Wien.

Stracke, F. (1995), Die Unordnung des Raumes, In: Der Architekt 11/ 1995.

Strategieplan für Wien (2000), Strategische Projekte, Stadt Wien/ MA18, Wien.

Tankut, G. (1990), Die Bebauung einer Hauptstadt/ Bir Baskentin Imari, Ankara:1929-1939, ODTÜ/ Technische Universität des Mittleren Ostens, Ankara.

Verkehrskonzept (1994), Der Bericht über die Verkehrsplanung von Stadt Wien/ MA18, Wien.

Wachten, K. (1996), Umwelt contra Stadtentwicklung?, In: Stadtstrukturen: Status quo und Modelle für die Zukunft, Beton-Verlag GmbH, Münster.

Wachten, K. (1996), Über die Ausstellung- Wandel ohne Wachstum, In: Wandel ohne Wachstum?, Wachten, K. (Hrsg.), Ausstellungskatalog zum VI. Architektur Biennale.

Weltbank (1998), Der Bericht über die Weltbevölkerung, In: "Newsletter" der Österreichischen Stiftung für Weltbevölkerung und Internationale Zusammenarbeit.

Wien (1995), Stadterhaltung, Stadterneuerung: Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien/ MA18, Wien.

Wien (2000), Stadterhaltung, Stadterneuerung: Der Stand der Dinge III, Stadtplanung Wien/ MA18, Wien.

Wiener Internationalen Zukunftskonferenz (WIZK), Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung 1986 und 1991.

Wirtschaftskammer nach Daten des Hauptverbandes der österreichischen Sozialversicherungsträger, 1997.

Wright, F. L. (1932), The Disappearing City, New York.

Wright, F. L. (1934), The Broadacre City, New York.

Wright, F. L. (1945), When Democracy Builds/ Usonien, Chicago.