Auszug aus FORVM bei Context XXI

(http://contextxxi.org/aufruf-zur-genauigkeit.html)

erstellt am: 28. März 2024
Datum dieses Beitrags: Januar 1967

Aufruf zur Genauigkeit

Kritik zu dem Projekt „Wien jenseits der Donau“ von Friedrich Kurrent und Johannes Spalt

HUGO POTYKA

Es ist ist erfreulich, daß das Neue FORVM gelegentlich auch Fragen der Architektur, ja sogar der Planung zur Diskussion stellt. Nur so kann nämlich die Veröffentlichung des Artikels „Wien jenseits der Donau“ von Kurrent und Spalt verstanden werden. [1]

Vor allem ist anzumerken, daß die Autoren mit einer gewissen Unbekümmertheit an dieses vielschichtige Problem herangingen und daß manche ihrer eigenen oder der zitierten Behauptungen einer genaueren Überprüfung nicht standhalten.

Dazu gehört die Behauptung, daß Siedlungskörper, wie die zur Verbauung vorgesehenen Draschegründe, sich mit ihrer Umgebung nicht zu einem homogenen Ganzen verbinden können und daher Trabantenstädte mit all ihren Nachteilen werden müssen.

Es liegt wohl in erster Linie an der Ausstattung der Siedlungskörper mit öffentlichen Einrichtungen, den übrigen Folgeeinrichtungen des Wohnens, an der Art, wie Arbeitsstätten zugeordnet sind, schließlich auch daran, wie diese Siedlungskörper mit dem Stadtzentrum verkehrsmäßig verbunden sind, ob sie nun Trabantenstädte — gemeint sind wahrscheinlich „Schlafstädte“ — oder echte Stadtteile werden.

Wenn Dimitriou zitiert wird, der behauptet, daß die Kraft der Stadt für eine Entwicklung in beiden Richtungen (nämlich nördlich der Donau und nach Süden) nicht ausreiche, so identifizieren sich die Verfasser offensichtlich mit diesem Ausspruch.

Nun widerspricht aber die tatsächliche Entwicklung dieser Behauptung.

De facto war es ja bisher so, daß die Stadt sich in ihrer privaten und ihrer öffentlichen Bautätigkeit nach allen Richtungen weiterentwickelt hat, wobei allerdings unwidersprochen bleibt, daß gegen Westen hauptsächlich private Bautätigkeit festzustellen war. Aber es sind sowohl nördlich der Donau wie auch am südlichen Stadtrand größere Wohnhausanlagen entstanden. Die knapp vor der Realisierung stehenden Planungen zeigen deutlich, daß die Kräfte der Stadt zu einer Entwicklung in beiden Richtungen auch weiterhin ausreichen.

Die Idee der konzentrischen Ringe für die Verbauung des linken Donauufers — wie auch die Hinweise auf Faßbender und Otto Wagner zeigen — entspricht einer etwas antiquierten Stadtvorstellung. Ist es denn überhaupt notwendig, die vorhandene Siedlungsstruktur gewaltsam aufzuheben und durch eine neue, künstliche Struktur zu überlagern?

Schließlich hat das Beibehalten von alten Strukturen überall dort, wo sie nicht stören, nicht nur emotionelle Begründungen und entspricht nicht bloß einer kleinlichen Auffassung von Stadtplanung, sondern es kommt auch wesentlich billiger, weil sich alle gewaltsamen und krampfhaften Enteignungen, die für komplett neue Straßenzüge notwendig sind, sowie Umlegungen für Parzellen, deren alter Raster nicht mehr entspricht u.ä. erübrigen.

Unter den Vorschlägen zum Verkehr ist die Forderung nach Schließung des Gürtels jenseits der Donau — etwa entlang dem Verlauf der Alten Donau — durchaus richtig.

Wenn auch vielleicht die im Artikel gezeigten Planungen, wie Faßbenders Generalregulierungsplan aus 1893 und Otto Wagners Regulierung aus dem Jahre 1910, etwas schematisch scheinen, ist es doch nicht ganz verständlich, warum die Stadtplaner in den beiden letzten Jahrzehnten großzügigen und leicht erkennbaren Lösungen immer wieder ausgewichen sind.

Was allerdings die Donaubrücke zwischen Floridsdorfer- und Reichsbrücke im Rahmen der Vorschläge von Kurrent und Spalt für Funktionen erfüllen soll, bleibt rätselhaft.

So lange die Insel zwischen Alter Donau und dem Strom eine Grüninsel bleiben soll — und das schlagen auch die Autoren von „Wien jenseits der Donau“ vor — wird dieser Straßenzug ins Leere stoßen.

Und wie ist die Feststellung aufzufassen, daß Stadtautobahn und Fernautobahn nicht gemischt werden dürfen? Wie stellen Kurrent und Spalt sich eine Trennung von Stadtautobahn und Fernautobahn vor? Und zwar sowohl in der Planung als auch im Betrieb? Soll etwa die Fernautobahn irgendwo tot aufhören und mit Krampf in das innerstädtische Straßennetz überführen, so wie wir es heute kennen? Oder sollen Stadtautobahnen sich am Stadtrand in Vorortestraßen verästeln, ohne eine

Verbindung mit den Fernautobahnen zu haben? Das kann wohl kaum gemeint sein.

Im übrigen zeigen die Vorschläge, was die Verkehrslösung anbelangt, für Schnellbahnführung und Straßengerippe keine Vorteile gegenüber den derzeit bekannten offiziellen Planungen des Magistrats. Es erscheint ja auch wenig sinnvoll, ohne gründliches Studium der Zusammenhänge neue Verkehrsnetze und Bahnlinien zu erfinden. Der bessere Weg zum Ziel wäre wahrscheinlich, das vorhandene Konzept als Grundlage zu nehmen und es so zu variieren, daß es den hier vorgeschlagenen Bedürfnissen am linken Donauufer besser gerecht würde.

Trotz großem Eigenentwurf und vielleicht utopischen Vorschlägen sind Kurrent und Spalt gegenüber manchen Voraussetzungen leider etwas unkritisch. So akzeptieren sie widerspruchslos die derzeit vorgeschlagene Lösung der Hochwasserfrage mit dem zweiten Strombett und der dazwischenliegenden langgezogenen „Erholungsinsel“. Sie fragen nicht, wie denn die Erholungsuchenden auf diese Insel kommen sollen und welche landschaftlichen Qualitäten diese Insel aufweist, um überhaupt Erholungsuchende anzuziehen. Entweder haben sie nicht erkannt, daß die „Wiener“ Hochwasserlösung städtebaulicher Nonsens ist oder sie scheuen sich, dies auszusprechen. Dasselbe gilt übrigens auch für Roland Rainer, der das amtliche Projekt in seiner Arbeit kritiklos verwendet und damit leider aufgewertet hat. Gerade Kurrent und Spalt hätte Liepolts Projekt „Hochwassergrüngürtel“ gelegen kommen müssen, da dieses doch von einem nicht unähnlichen städtebaulichen Konzept zur Lösung der Hochwasserfrage ausgeht.

Als die Planung für die WIG 64 begann, wurden viele Stimmen laut, die die Lage dieses Parks für nicht sehr glücklich hielten.

Die einen befürworteten die grüne Mitte für die Stadt, die anderen befürchteten, daß dort eine Leere entstünde und durch diese große Parkfläche der Zusammenhang zwischen dem Wien links und dem rechts der Donau noch mehr gefährdet würde. Auch nach dem Entstehen des Donauparks wurde noch vorgeschlagen, diesen doch teilweise zu bebauen, eventuell mit Sonderbauten bestimmter Art, aber doch so, daß er für die Stadt intensiver genützt werde.

Kurrent und Spalt begrüßen nun den Donaupark, sehen dort vielleicht die Möglichkeit, vorübergehende Veranstaltungen wie Weltausstellung oder Olympiade unterzubringen, versteigen sich aber dann zu der Behauptung, daß dieses Gebiet nicht ein Vakuum zwischen der alten und neuen Stadt schaffen würde, sondern, im Gegenteil, „jenes Spannungsfeld, das neue Impulse und Kräfte der Stadt und ihrem Gemeinschaftsleben zuführen kann“.

Diese Hypothese, ganz im Stil der heutigen Fachpublizistik, scheint doch etwas an den Haaren herbeigezogen zu sein. Wer sieht denn im Vorläufer oder Gegenstück des Donauparks — im Stadtpark — ein Spannungsfeld dieser Art? Letztlich kann so eine Grünfläche doch nur Erholungswerte verschiedenen Grades haben und zugegebenermaßen noch gewisse psychologische Faktoren, wie den Stolz der Bürger u.ä., beeinflussen. Welche neuen Impulse und Kräfte aber daraus dem Gemeinschaftsleben erwachsen könnten, ist nicht sehr klar.

Die Autoren von „Wien jenseits der Donau“ bezweifeln es, daß die derzeit von der Stadt geplanten drei Nebenzentren tatsächlich dienlich sein könnten.

Nun kann die Frage keineswegs so einfach beantwortet werden. Wenn man zwei Faktoren herausnimmt, den kommerziellen und den administrativen, scheint es ziemlich klar, daß diese beiden Bedürfnisse in den vorgesehenen drei Zentren leicht bewältigt werden können. Wogegen sie in einem einzigen Zentrum, das den ganzen Norden Wiens versorgen soll, sicher zu stark konzentriert wären. Ja es könnte sich ergeben — wenn es überhaupt denkbar wäre, daß der Brückenkopf Floridsdorf seine Bedeutung verlöre —, daß Bewohner aus den nördlichsten Stadtteilen, also etwa Jedlesee, Stammersdorf usw., statt das gemeinsame Zentrum auf der Alten Donau aufzusuchen, lieber in „die Stadt“ führen.

Sicher ist eine Entscheidung bezüglich der kulturellen Einrichtungen nicht so leicht zu treffen. Es könnte sein, daß Massierung der kulturellen Einrichtungen in einem einzigen Zentrum tatsächlich mehr Wirkung hätte. Eine Rückschau auf den Wettbewerb „Zentrum Kagran“ zeigt, wie schwach dieses eine Zentrum mit kulturellen Einrichtungen besetzt war — nämlich bloß mit einem „Volksheim“. Um das Zentrum am Nordufer der Donau zu rechtfertigen, genügt es natürlich nicht, Strzygowski zu zitieren, denn letzten Endes ist dieses Ufer für ein hochwertiges Wohngebiet oder für besondere Erholungseinrichtungen genauso reizvoll wie für zentrale Einrichtungen.

Es bleibt auch die Frage offen, ob Wien tatsächlich durch dieses Gegengewicht am linken Donauufer sich zu einem harmonischen größeren Ganzen entwickeln würde.

Rainers Vorschlag, eine Neben-City am Gelände des Nordbahnhofes zu schaffen, blieb zwar nicht unwidersprochen, doch hätte diese Neben-City immerhin den Vorteil, daß man von ihr aus die Altstadt noch zu Fuß erreichen kann, sie wäre durch dicht verbautes Gebiet mit dieser Altstadt verbunden und außerdem hätte ihre Realisierung zugleich mindergenutztes Gebiet nahe dem Stadtzentrum sinnvoll aufgewertet.

Das zweite Zentrum jenseits der Alten Donau wäre dagegen ein starkes Gegengewicht und damit eine Gefahr für den alten Stadtkern — wenn es überhaupt möglich wäre, dieses Zentrum so auszubauen wie Kurrent und Spalt sich das vorgestellt haben. Damit würde vielleicht ein Zusammenwachsen der beiden Stadthälften verhindert und die Zerreißung in ein linkes und ein rechtes Wien besiegelt werden.

Sicher ist der Gedanke bestechend, ganz einfach eine neue Hochschulstadt in Verbindung mit dem vorgeschlagenen neuen Zentrum zu errichten. Ob die Kraft der Stadt Wien für so eine Gewaltanstrengung ausreicht, ist jedoch mehr als fraglich.

Denkt man an die Vorschläge Rainers, sämtliche Erweiterungen der technischen Hochschule am Gebiet des Arsenals vorzusehen und sieht man sich die Wirklichkeit an, nämlich die stückweise Erweiterung auf verstreuten Grundstücken (deren einziger Vorteil es ist, in der Nähe des Hauptgebäudes zu lie-

gen), dann scheinen die Aussichten auf eine aus dem Boden gestampfte neue Hochschulstadt eher gering. Aber selbst wenn man die Fragen der Realisierungsmöglichkeit außer acht läßt, gilt es noch genau zu überlegen, was für und wider eine totale Verlegung sprechen könnte, und ob sich der enorme Aufwand auch nur mit einer einzigen Überlegung der Akademiker rechtfertigen läßt.

Ich habe hier nur die Aspekte herausgegriffen, die mir in dem Projekt „Wien jenseits der Donau“ negativ schienen. An sich war es zu begrüßen, daß überhaupt von nichtamtlicher Seite Ideen zur Gestaltung der Stadt geäußert werden, und es ist zu bedauern, daß von amtlicher Seite bisher keine Stellungnahme, nicht einmal eine sachlich ablehnende, erfolgt ist. Vielleicht könnte das „Neue FORVM“ den Magistrat dazu herausfordern?

[1] Dezember-Heft XII/144, 1965.

Wir haben uns bemüht und bekamen folgende Antwort: „Ich bedauere es außerordentlich, daß es mir zeitlich beim besten Willen nicht möglich war, eine derartige Arbeit in der nötigen Qualität zu leisten.“ Architekt Geog Conditt Leiter der Stadt- und Landesplanung Wien, Rathaus

Hugo Potyka: Jahrgang 1927, studierte in Wien Architektur, teils an der Technischen Hochschule, teils an der Akademie (Schüler von Lois Welzenbacher). Über sein Fachgebiet Stadtplanung und Stadterweiterung verfaßte er theoretische Arbeiten für die Forschungsgesellschaft für den Wohnbau.

Lizenz dieses Beitrags
Copyright
© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels

Beachten Sie auch:

- **Wien jenseits der Donau** (http://contextxxi.org/wien-jenseits-der-donau.html)