



universität
wien

Stadt- und Raumplanerischer Vergleich der historischen und der modernen Stadt

Am Beispiel Wiens im 19. Jahrhundert und der Seestadt Aspern

Christina Obermayer
Matrikel-Nr.: 11778575
christinaobermayer@univie.ac.at

LV-Leitung: Dr. Gottfried Liedl
2022W 070099-1 BA-Proseminar
Europäische Expansion, Ökologie und Globalisierung

Inhaltsverzeichnis

1. Abstract.....	3
2. Einleitung.....	4
3. Wien im 19. Jahrhundert	5
3.1. Historischer Hintergrund.....	5
3.2. Historismus.....	6
3.3. Infrastrukturelle Merkmale	7
3.3.1. Die Ringstraße	7
4. Seestadt Aspern	9
4.1. Die polyzentrale Stadt	9
4.2. Struktur und Grundzüge	10
4.3. Moderne und Postmoderne Architektur	11
4.3.1. Das HoHo.....	12
5. Vergleich	14
5.1. Architektonische Epochen.....	14
5.2. Infrastruktur.....	15
5.3. Raumplanung	16
6. Fazit	19
7. Literaturverzeichnis	20
8. Abbildungsverzeichnis	22

1. Abstract

In this work, as part of the bachelor's proseminar on European expansion, ecology and globalization, a comparison should be made in terms of spatial and urban planning between Vienna in the 19th century and the Seestadt Aspern, a district of Vienna, and the connection between the historic city and today's should be shown.

Among other things, this work is intended to shed light on how these historical plans can be classified in comparison to today's based on the quote from the introduction to a book on strategy-oriented planning of a state“, which loosely translated claims urban planning has rebirthed in European cities, with an addition of sustainable elements to already standing plans that have been there for decades before.

In the 19th century, Vienna was characterized by a tension between tradition and modernity, which was also reflected in the architecture. The city was considered an important center of architecture and shaped developments in Austria and beyond. The city was also expanding, both in terms of area and population. This also results in the topic of this work, because just like currently, Vienna 2023 is expanding, both in terms of city residents and spatial planning. A current and therefore incredibly interesting example of this is Seestadt Aspern, part of Vienna's 22nd district, which is currently being built, but partly finished and already livable. This new part of the city has had a lot of media coverage long before its completion, but what is not realized is that the plan to enlarge Vienna, much more than is being done today, was created as early as the 19th century.

2. Einleitung

In dieser Arbeit im Rahmen des Bachelor Proseminars zur Europäischen Expansion, Ökologie und Globalisierung soll ein Vergleich hinsichtlich Raum- und Stadtplanung zwischen Wien im 19. Jahrhundert und der Seestadt Aspern, einem Stadtteil von Wien ziehen und die Verbindung der historischen Stadt mit der heutigen aufzeigen.

„Stadtentwicklungsplanung erlebt seit ungefähr zwei Jahrzehnten eine Wiedergeburt. Erst vor wenigen Jahren sind, teilweise unterstützt durch die EU, in den Städten London, Wien, Barcelona, Zürich und Berlin strategische Konzepte zur gesamt städtischen Entwicklung erarbeitet worden, die wie eine Neuauflage am- betonierter Stadtentwicklungsplane aus frieren Tagen wirken, jedoch nur Nachhaltigkeitsforderungen und zivilgesellschaftliche Elemente ergänzt wurden.“¹

Diese Arbeit soll unter anderem beleuchten, wie sich diese historischen Pläne im Vergleich zu den heutigen einordnen lassen auf Basis des Zitats aus der Einleitung des Buchs „Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat. Wien war im 19. Jahrhundert geprägt von einem Spannungsfeld zwischen Tradition und Modernität, das sich auch in der Architektur widerspiegelte². Die Stadt galt als ein wichtiges Zentrum der Architektur und prägte die Entwicklungen in Österreich und darüber hinaus. Weiters war die Stadt am Expandieren, sowohl auf die Fläche als auch auf die Bevölkerung bezogen. Daraus resultiert auch das Thema dieser Arbeit, denn ebenso wie zu dieser Zeit ist Wien 2023 am Ausbreiten, sowohl was die Stadtbewohner: innen angeht, als auch die Raumplanung. Ein aktuelles und deshalb unglaublich interessantes Beispiel dafür ist die Seestadt Aspern, ein Teil des 22. Wiener Gemeindebezirks, der gerade in Entstehung ist. Dieser neue Teil der Stadt ist lange vor seiner Vollendung schon in den Medien sehr präsent, was jedoch nicht ins Bewusstsein gerückt wird, ist, dass der Plan Wien zu vergrößern, viel mehr noch als es heute getan wird, schon im 19. Jahrhundert geplant wurde.

¹ Alexander Hamedinger, Oliver Frey, Jens S.Dangschat, Andrea Breiffuss (Hrsg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat, Wiesbaden, 2008.

² Vgl.: Otto Wagener: Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner, Wien, 1910.

3. Wien im 19. Jahrhundert

3.1. Historischer Hintergrund

Im 19. Jahrhundert erlebte Wien eine intensive Phase der Modernisierung und Urbanisierung. Die Stadt wuchs schnell und es entstanden neue Viertel und Stadtteile. Die Architektur spielte dabei eine zentrale Rolle, denn sie sollte den Bedürfnissen der wachsenden Stadt gerecht werden und zugleich die repräsentative Funktion des Kaiserreichs erfüllen. Im Wien des 19. Jahrhunderts dominierte der Historismus als architektonische Strömung, diese orientiert sich an vergangenen Stilen und Epochen. So wurden beispielsweise Gebäude im neugotischen oder neobarocken Stil errichtet. Auch der Jugendstil, der sich ab den 1890er Jahren entwickelte, war in Wien präsent und prägte das Stadtbild.³

Ein wichtiger Architekt dieser Zeit war Otto Wagner, der als Wegbereiter der modernen Architektur in Österreich gilt. Er setzte sich für eine Funktionalisierung der Architektur ein und forderte eine Abkehr von historisierenden Formen. Wagner entwarf beispielsweise Teile der U-Bahn Stationen der U4, die Sezession im 5. Wiener Gemeindebezirk und gestaltete einige Gebäude seiner Heimat Penzing, heute – anders als damals – ein Teil Wiens um und setzte unter anderem so seinen persönlichen Stempel auf die Stadt. Er verfasste auch Studien zur Stadtentwicklung als auch Raumplanung von Städten, immer mit einem Fokus auf Wien. In einer der von ihm veröffentlichten Studie, „Die Groszstadt – eine Studie über diese von Otto Wagner“ befasst Wagner sich intensiv mit der Expansion Wiens, denn zu dieser Zeit gab es Pläne die Stadt Wien weit über den Kahlenberg hinaus zu vergrößern, wie man auf folgender Abbildung⁴ aus ebendiesem Band von Otto Wagner erkennen kann.

³ Vgl. Benevolo 1978 ff. = Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. München 1978 ff. [Bari 1960]

⁴ Abbildung 1: „Wien als Beispiel einer Groszstadt-Regulierung – Durch Zonen u. Radialstraszen in Bezirke geteilt“ in: Otto Wagener: Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner, Wien, 1910.



3.2. Historismus

Historismus zeichnet als Architekturstil die Wiederbelebung von historischen Stilformen und Stilelementen aus, es wurden etwa Teile der Gotik, der Renaissance und des Barocks in damalige Bauvorhaben eingemischt. Der Historismus ist im 19. Jahrhundert und bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts in Wien zu finden, eine baulich sehr prägende Epoche für die damals werdende Großstadt.⁵

In dieser Zeit wurde die Stadt aufgrund des schnellen Wachstums und der rasanten Industrialisierung stark verändert. Die alte Stadtmauer fiel, breitere Straßen wurden gebaut und neue Stadtteile entstanden. Zu dem Gedanken des Prunks und der Einbindung historischer Elemente kam ein soziales Interesse dazu. Gebäude wurden nicht mehr nur zum Wohnen erbaut, sondern auch um etwas über die Bewohner: innen auszusagen, oder um zumindest einen weiteren Zweck zu erfüllen, dem Zusammentreffen der Bewohner: innen.

⁵Vgl.: Kudryashova, Aleks; Schwarz, Werner Michael: Stadtplanung, Enthalten in: Das Rote Wien, Hrsg.: McFarland, Rob; Spitaler, Georg; Zechner, Ingo; Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbrug, 2020.

Vgl.: Vasold, Georg; Kudryashova, Aleks: Architektur, in: Das Rote Wien, Hrsg.: McFarland, Rob; Spitaler, Georg; Zechner, Ingo; Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbrug, 2020.

3.3. Infrastrukturelle Merkmale

Ein wichtiger Aspekt der Infrastrukturellen Veränderung im 19. Jahrhundert war die Verbesserung der Transportwege. Diese war dringend notwendig, da Wien besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer Millionenstadt heranwuchs und die vorhandene Infrastruktur den Anforderungen einer so großen Stadt nicht mehr gerecht wurde. So wurde zum Beispiel die Ringstraße um den ersten Wiener Gemeindebezirk erbaut.

3.3.1. Die Ringstraße

Zu besonderen Merkmalen im Städtebau der Stadt Wien im 19. Jahrhundert ist als wahrscheinlich prominentestes Beispiel die Ringstraße zu nennen. Es gab viele verschiedene Gründe für den Erbau der Straße, jedoch war vorherrschend sich „mit dem Problem der Verkehrserschließung und Stadtentwicklung auseinanderzusetzen. Die Idee war, eine ringförmige Straße, um die historische Altstadt zu legen, um den Verkehr zu entlasten und zugleich ein repräsentatives Stadtzentrum zu schaffen.“⁶ Die Planung und Umsetzung der Ringstraße war von politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen geprägt, wie Pirhofer weiter in seiner Publikation beschreibt. Neben den eben erwähnten infrastrukturellen Parametern Verkehrserschließung und das Schaffen eines Stadtzentrums hatten auch idealistische Themen einen hohen Stellenwert, man „wollte mit der Ringstraße ein Zeichen setzen und den Reichtum und Macht des Kaiserreichs repräsentieren“⁷. Während der Bau dieser Straße viel Positives mit sich brachte, wie etwa neue Plätze und Begegnungszonen für Bürger: innen, Hotels und auch verschiedenste Kunsteinrichtungen, die Wien als Stadt aufwerteten, mussten auch viele Bewohner: innen zwangsweise ihrer Wohnungen verwiesen werden, um Platz für ebendieses aufwertende Bauprojekt zu schaffen.⁸

⁶ Pirhofer, Gottfried: Die unsichtbare Hand der Stadtentwicklung. Von der Ringstraße zum Milleniumstower. In: Evelyn Mandl | Ferenc Sabo (Hg.): Wie Wien wohnt. Christian Brandstätter Verlag: Wien – München 2015, 36–53

⁷ Vgl.: Pirhofer: Die unsichtbare Hand der Stadtentwicklung, Wien - München 2015.

⁸ Vgl. Ebenda.

In der folgenden Abbildung⁹ sieht man den ersten Wiener Gemeindebezirk mit der neu errichteten Begrenzung, der Ringstraße.



Die bestehen gebliebenen Gebäude des Bezirks sind in braun gehalten, die dazu errichteten Teile der Ringstraße wurden in grau eingezeichnet. Bei genauer Betrachtung und die Kenntnis der Wiener Innenstadt fällt auf, dass diese Abbildung tatsächlich nur ein vorläufiger Plan sein kann. Links unten auf der Karte sieht man einerseits das Kunsthistorische und das Naturhistorische Museum, die sich in der – hier abgebildeten – Vogelperspektive spiegeln und die Straße weiter Richtung Zentrum sieht man einerseits die Hofburg auf der linken Seite, jedoch gegenüber noch ein weiteres Gebäude, das die heutige Hofburg ebenso spiegelt wie es bei den Museen der Fall ist. Jenes weitere Gebäude, das die Ringstraße vollenden sollte, wurde nicht realisiert. Heute ist an dieser Stelle der Volksgarten. Aufgrund des Beginns des ersten Weltkriegs wurde also diese prunkvolle Straße mitten in Wien nicht so realisiert, wie sie geplant war.

⁹ Abbildung 2: Dirnbock, Klein: Bezirks-Pläne der kais. königl. Haupt- und Residenz-Stadt Wien : mit den alten und neuen Hausnummern ; in 7 Blättern, Wien, 1863.

4. Seestadt Aspern

Die Seestadt Aspern ist ein Teil des 22. Wiener Gemeindebezirks und das Ziel der Expansion dieses Stadtteils ist eine polyzentrale Entwicklung im 22. Bezirk und in ganz Wien.¹⁰

4.1. Die polyzentrale Stadt

Der Begriff der Polyzentralität bedeutet die „Verflechtung zwischen mehreren städtischen Zentren auf regionaler Maßstabsebene“¹¹, wird aber auch oft als „Gegenentwurf zur monozentrischen Metropole“¹² gesehen. Während eine monozentrische Stadtstruktur ein einzelnes Zentrum hat, in dem sich soziale und wirtschaftliche Interaktionen abspielen und die Vorteile der Stadt ideal ausgenutzt werden können, sieht das polyzentrale System viele verschiedene kleinere Stadtzentren vor, die – selbstverständlich im kleineren Stil – die gleichen Vorteile eines Stadtzentrums bringen.

Wien soll als Stadt in ihren Polyzentren gestärkt werden, so ein Fachkonzept der Rot-Grünen Stadtregierung in Wien¹³. Anstatt ein großes Stadtzentrum zu haben, in dem sich der Handel, Tourismus und andere wichtige infrastrukturelle Merkmale von Urbanität, wie das enge Zusammenleben, befinden, sollen mittelgroße Städte wie Wien, im Sinne der Nachhaltigkeit, dezentralisiert werden. Dies wird in der Fachsprache die „polyzentrale“ Stadt genannt. Einer der Gründe ist das rapide Wachstum der Städte, besonders gesehen am Beispiel der Stadt Wien. Laut Statistik Austria und der Stadt Wien ist die Stadt seit 2004 um knapp 300.000 Menschen gewachsen, was ungefähr der Einwohnerzahl der zweitgrößten Stadt Österreichs, Graz, entspricht.¹⁴ Bei der Betrachtung dieser Daten wird ersichtlich, dass eine weitere Expansion der Stadt Wien sehr wahrscheinlich ist.

¹⁰ Vgl.: Führung der Seestadt Aspern, Wien 3420 AG, Februar 2022.

¹¹ Anna Growe, Christian Lamker: Polyzentrale Stadtregionen – die Region als planerischer Handlungsraum; Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 2012. Seite 1.

¹² Ebenda.

¹³ Vgl.: Katharina Conrad [Hg]; Herbert, Bartik1921- [Hg]: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – polyzentrales Wien, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung [Hg.]; Urban Innovation Vienna GmbH [Hg.] Wien 2020. Seite 13.

¹⁴ Vgl.: Statistik Austria, Berechnung MA 23: Bevölkerung nach Bezirken 2005 bis 2020, Wien, 2021.
<https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html> [aufgerufen am 21.12.2022]

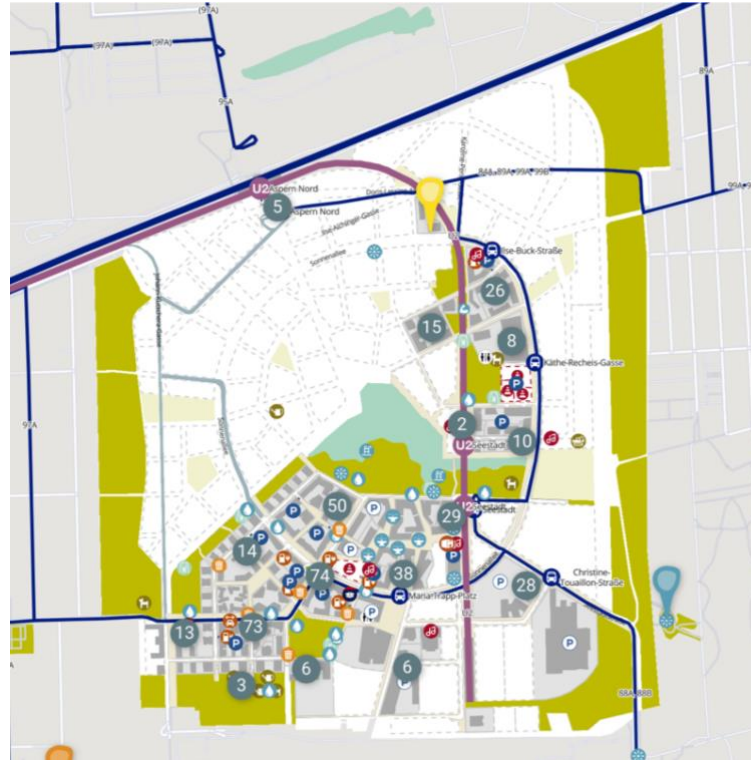
Während sich jedoch die Bevölkerung vergrößert, muss auch die bewohnbare Fläche vergrößert werden. So wird das Einzugsgebiet um die Stadt herum weiter verbaut, um ebendiese Fläche zu schaffen. Nun werden die Wege, um in das Zentrum der Stadt zu gelangen immer weiter und die Vorteile des Lebens in der Stadt weniger attraktiv für die Bewohner: innen der neu zugebauten Teile der Stadt, von etwaigen Umweltfaktoren abgesehen, die für das heutige Bewusstsein eine große Rolle spielen.

Anstatt nun das eine Zentrum beizubehalten, das in Wien eventuell die Funktion als Stadtzentrum schon an ein Wirtschafts- und Tourismuszentrum abgegeben hat, sollen in und um Wien kleinere Zentren entstehen, die ähnliche oder gar gleiche Charakteristika eines einzelnen Stadtmittelpunkts aufweisen, jedoch verbunden mit weit kürzeren Wegen und einem neuen sozialen Gefüge, das auf die Bewohner: innen der Umgebung fokussiert ist und nicht auf die der gesamten Stadt.

4.2. Struktur und Grundzüge

Die Seestadt ist ein sich im Bau befindlicher Stadtteil Wiens, deren Expansion man quasi live zusehen kann, und zwar nicht nur vor Ort, sondern auch online. Diese Abbildung¹⁵ zeigt eine Momentaufnahme des Baus, es ist zu erkennen, dass die ungefähr die Hälfte des inneren Teils – des Rings – bereits fertiggestellt ist, sowie ein Drittel der sich außerhalb des Rings befindlichen Gebäude.

¹⁵ Abbildung 3: Seestadt Aspern, Screenshot interaktiver Stadtteilpan, <https://www.aspern-seestadt.at/infocenter/stadtteilplan#/> (aufgerufen am 04.01.2023)



Wie oberhalb erwähnt erkennt man in der Struktur des Stadtteils eine Art Ring, der sich um die U2-Station Seestadt und den Asperner See, nachdem die Seestadt benannt ist, erstreckt. Diese zwei sollen der Mittelpunkt sein, der See mit dem umliegenden Park als Treffpunkt aller Bewohner: innen, die U-Bahn-Station ist die schnellste öffentliche Anbindung an den Rest der Stadt Wien. Von dem Mittelpunkt weg sind die hohen Gebäude in Reihen angeordnet und erzeugen tiefwirkende Gassen, die alle wieder zum Mittelpunkt zu führen scheinen.

4.3. Moderne und Postmoderne Architektur

Die moderne Architektur war geprägt von der Vorstellung, dass Form der Funktion folgt. Es ging darum, Architektur zu schaffen, die rational und funktional war sowie die Bedürfnisse der Gesellschaft erfüllte, man sah, wie der französisch-Schweizer Architekt Le Corbusier in seiner Schrift zum „Städtebau“ beschreibt, das Haus als eine Maschine zum Wohnen.¹⁶ In den 1960er Jahren entwickelte sich dann die postmoderne Architektur, die sich von der Idee der Funktionalität abwandte und sich mehr auf den Kontext und die historische Bedeutung von

¹⁶ Vgl. Le Corbusier: Städtebau, übers. u. hgg. von Hans Hildebrandt. Stuttgart 1979 [Reprint der Ausg. Stuttgart 1929]Loos 1982.

Gebäuden konzentrierte. Die postmoderne Architekturgeschichte wurde auch durch eine breite Vielfalt an Gestaltung geprägt und insgesamt spiegelt die postmoderne Architekturgeschichte den Wandel in der Gesellschaft und den verschiedenen Ansätzen zur Gestaltung von Gebäuden wider. Die moderne Architektur betonte die Funktionalität, während die postmoderne Architektur den Kontext und die historische Bedeutung betonte und mehr kreative Freiheit in der Gestaltung zuließ.¹⁷

Wenn nun die Pläne der Seestadt Aspern betrachtet werden, so kann erkannt werden, dass dieses Bauprojekt wieder mehr in Richtung moderne Architektur als postmoderne gehen, Hochhäuser mit Garagen in den ersten paar Etagen, praktisch platzierte Schulen und die Anordnung der gesamten Stadt sprechen für hohe Funktionalität. Dies ist jedoch nicht eindeutig auf die ganze Seestadt Aspern anzuwenden, denn es lassen sich auch postmodern architektonische Gebäude finden. Ein prominentes Beispiel das Funktion und Kreativität verbinden ist das Holzhochhaus, auch HoHo genannt, jedoch gilt dieses genauso zur sogenannten zeitgenössischen Architektur, die sich besonders durch Nachhaltigkeit und Energieeffizienz auszeichnet, in Kombination mit postmodernen Elementen.¹⁸ Der Architekturkritiker Aaron Betsky beschreibt die zeitgenössische Architektur als "ein Heilmittel für die Landwirtschaft, das zerstörerische Potenzial des modernen Städtebaus und die Reduktion der Architektur auf simple Mechanik"¹⁹Auch dafür ist das Holzhochhaus Wien ein gutes Beispiel.²⁰

4.3.1. Das HoHo

Ein nachhaltiges, architektonisches Meisterwerk und gleichzeitig das größte Hochhaus aus Holz²¹. Das HoHo wurde ausschließlich aus Holz und nachhaltigen Materialien errichtet, ist 84

¹⁷ Vgl.: Le Crobuser, 1979.

¹⁹ Betsky, Aaron: *Building Sex: Men, Women, Architecture and the Construction of Sexuality*. Princeton Architectural Press, Humble, 2000.

²⁰ Vgl.: Green, Michael, Taggart, Jim: HOHO WIEN. In: *Tall Wood Buildings*. Deutschland, 2020.

²¹ Abbildung 4: Das Holzhochhaus: <https://www.google.at/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.hoho-wien.at%2F&psig=AOvVaw2uwkrP7KB7IjvKbGliA2Fq&ust=1680613250314000&source=images&ccd=vfe&ved=0CAMQjB1qFwoTCLj6l7Dijf4CFQAAAAAdAAAAABAE> (Aufgerufen am 03.03.2023)

Meter hoch und aufgrund der Energieeffizienz, die das Gebäude auszeichnet, wird auch nur ein Drittel der Energie benötigt, die ein konventionell errichtetes Gebäude verbrauchen würde.²²



Dieses Hochhaus ist ein großer Schritt in Richtung nachhaltiger Bauweise und Energieeffizienz, Qualitäten die an sich mit der polyzentralen Stadtentwicklung erreicht werden sollen, wie bereits in dieser Arbeit dargestellt. Aufgrund dessen wird es zum perfekten Beispiel der Anwendung sowohl der modernen als auch der postmodernen Architektur in Wien.

²² Vgl.: Green, Michael, Taggart, Jim: HOHO WIEN. In: *Tall Wood Buildings*. Deutschland, 2020.

5. Vergleich

Die bisherigen Kapitel dieser Arbeit beschreiben die architektonischen Epochen, die Besonderheiten und die Infrastruktur sowie die Gründe der Veränderung der Stadt Wien im jeweils gewählten Zeitraum. Im Folgenden wird ein Vergleich gezogen und untersucht, ob sich historisch angelegte Strukturen in moderner Raumplanung nur durch nachhaltige Elemente ergänzen lassen, jedoch überdies wenig außergewöhnlich Unterschiedliches zu finden ist.²³

5.1. Architektonische Epochen

In dieser Arbeit werden verschiedene Epochen angesprochen, der Vergleich wird hier zwischen dem Historismus, der architektonischen Epoche, die im 19. sowie Anfang des 20. Jahrhunderts in Wien vorherrschend war, und der Postmoderne, die in den 1960er Jahren in Wien begann und nun in die zeitgenössische Architektur übergegangen ist.

Besonders prägend für den Historismus ist der Einfluss von Elementen vorhergegangener Epochen, die den Gebäuden über die Funktionalität hinaus auch eigenen Charakter zuschreiben, was als Reaktion auf die technische, funktionale Bauweise aufgefasst werden könnte, die im späten 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts vorherrschend war. Nach dem Historismus ist Mitte des 20. Jahrhunderts die moderne Architektur in Wien erkennbar, die einen Trend zurück zu simplen, zweckgebunden Bauten erkennen lässt.

Um eine erste Parallele zwischen dem Historismus und der Postmoderne zu ziehen, beide Epochen folgen auf simple, funktionale Bauweise und sollen über den Zweck hinaus als Kunstwerk für sich stehen können. Der Unterschied, den man herausfiltern kann, ist die Herangehensweise der Umsetzung. Im Historismus wurde aus Historischem geschöpft, in der Postmoderne und in der zeitgenössischen Architektur wird eher dekonstruiert, es wird nicht dezidiert von historischen Elementen Gebrauch gemacht, sondern typisch architektonische Elemente werden dekonstruiert und Formen werden in untypischen und außergewöhnlichen Weisen addiert. Der zeitgenössische Aspekt, der addiert wird, ist die Nachhaltigkeit und die

²³ Vgl.: Alexander Hamedinger, Oliver Frey, Jens S.Dangschat, Andrea Breitfuss (Hrsg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat, Wiesbaden, 2008.

Energieeffizienz, die immer mehr in den Mittelpunkt des Fokus gerückt wird. Während sich in der Zeit des Historismus über Nachhaltigkeit, den Nutzen von Rohstoffen und der Verwendung von bestimmten Arten von Energie zum Heizen nur bedingt gekümmert wurde, sind all diese Aspekte maßgeblich für die Errichtung von Gebäuden im 21. Jahrhundert, weiters kann man annehmen, dass die Nachhaltigkeit und Energieeffizienz nur noch größere Wichtigkeit erlangen werden.

5.2. Infrastruktur

Der Vergleich der Stadt Wien im 19. Jahrhundert und der Seestadt Aspern auf Basis von Infrastruktur ist besonders durch die Wohnlandschaft geprägt, sowie durch Zufahrtsstraßen dieser. Der Bau der Ringstraße wurde in dieser Arbeit bereits beleuchtet, ein Grund der Errichtung war eine Verbesserung der Infrastruktur im Sinne einer breiten Straße und der Gewinnung eines richtigen Stadtzentrums im ersten Wiener Gemeindebezirk. Viele Wohngebäude wurden für den Bau dieser Prunkstraße eingetauscht und hinter ebendieser Straße wieder aufgebaut.

Die Seestadt Aspern wurde auf einem bis dato unverbauten Gebiet errichtet, jedoch mit einem großen Ziel. Eine weitere große Zugangsstraße in die Stadt zu bauen, die sogenannte „Stadtautobahn“. Große Proteste und viel Medienpräsenz gingen mit dem Bau dieses Großprojekts einher, es wurde sogar auf dem Baugelände ausgeharrt, um die Arbeiten zu verlangsamen oder gar zu stoppen. Interessant an der ganzen Struktur dieses relativ kleinen Teils der Stadt ist die Tatsache, dass er wie eine eigene kleine Stadt geplant wurde und nun aufgebaut wird. Es gibt durch die U-Bahn eine Anbindung an den Rest der Stadt, jedoch gibt es alles Nötige bereits in diesem kleinen Teil Wiens, es wurde eben - wie durch die Regulierung des ersten Bezirks – ein kleines Zentrum geschaffen und die Bewohner: innen der Seestadt müssten für das tägliche Leben ihr kleines Zentrum nicht mehr verlassen.

Natürlich ist ein direkter infrastruktureller Vergleich nicht leicht möglich, da sich – bis jetzt eher unberücksichtigt gelassene – technische Begebenheiten, soziale Möglichkeiten und die Mentalität der Stadtbewohner: innen verändert haben, jedoch kann man grob aussagen, dass der Wunsch nach kurzen Wegen und Erreichbarkeit im Alltag ein großer Wunsch vieler Bewohner: innen darstellt.

5.3. Raumplanung

Unterhalb abgebildet sieht man einerseits links die bereits in der Arbeit abgebildete Zeichnung einer möglichen Stadterweiterung²⁴, andererseits rechts eine Abbildung der Stadt Wien heute, unterteilt in Bezirke mit einer besonderen Markierung des 22. Wiener Gemeindebezirks, Donaustadt.²⁵ In der Abbildung darunter wurden diese beiden Bieder übereinandergelegt, um die Unterschiede zu verdeutlichen.²⁶

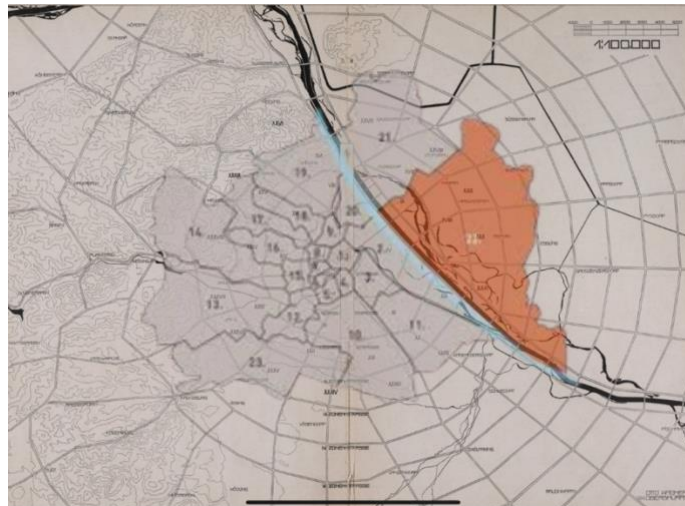


²⁴Abbildung 1: „Wien als Beispiel einer Groszstadt-Regulierung – Durch Zonen u. Radialstrassen in Bezirke geteilt“ in: Otto Wagener: Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner, Wien 1910.

²⁵ Abbildung 5: abstrakte Karte der Stadt Wien unterteilt in Bezirke
<https://images.app.goo.gl/hnNvfhmRcdR5HrrC6> (aufgerufen am 04.04.2023)

²⁶ Abbildung 6: Verbindung aus Abbildung 1 und 5, Christina Obermayer am 04.04.2023, benutztes Tool: canva.at

Betrachtet man nun die einzelnen Abbildungen der Bezirksteilung von Wien 2023, so wird zuallererst die Größe der Bezirke auffallen. Die innerstädtischen Bezirke 1-9 sind in Relation zu den äußeren sehr klein, je weiter es an den Stadtrand geht desto größer werden die Bezirke, Bezogen auf die Fläche. Weiters fällt dann bei Abbildung 1 auf, dass weitaus mehr Bezirke eingezeichnet und angedacht waren, wo 2023 der 22. Wiener Gemeindebezirk steht, sind noch 1910 der 28., 29. Und 30. Bezirk geplant, die niemals realisiert wurden.



Der Unterschied in Anzahl und Größe der Bezirke ist ein offensichtlicher großer Unterschied der Planung. Betrachtet man nun die Theorie der polyzentralen Stadtentwicklung, das aktuell vorherrschende raumplanerische Ideal für nachhaltige Stadtentwicklung, so lässt sich interpretieren, dass schon Anfang des 20. Jahrhunderts die Tendenz in diese Richtung ging, verworfen und daher nicht umgesetzt wurde. Nur um ein Jahrhundert später zu erkennen, dass diese Struktur einige Vorteile birgt. Was dieses Argument teilweise entkräften könnte, wäre die Tatsache, dass mehr Wiener Gemeindebezirke auch viel mehr verwaltende Infrastruktur benötigen würden und es natürlich durch den technologischen Fortschritt um einiges leichter ist als noch vor über hundert Jahren. Dies bezieht sich nicht nur auf den besonders beleuchteten 22. Wiener Gemeindebezirk, sondern auf alle Bezirke außerhalb des Gürtels, der als zweite regulierende Straße außerhalb des Rings eingezogen wurde.

Bei genauerer Betrachtung von Abbildung 1, der Planung für die Stadt Wien im 19. Jahrhundert, wird deutlich, dass die Bezirke nur auf dem Papier gruppiert und geplant wurden. Gerade Linien ziehen sich durch und markieren die Bezirksgrenze. Wenn man dies nun mit Abbildung 5, die die Bezirke Wiens zum jetzigen Zeitpunkt zeigt, vergleicht, so sieht man, dass besonders die äußeren Bezirke eher gewachsen und sich an natürlichen Grenzen orientiert

haben, viel mehr als in der Planung der Erweiterung Wiens im 19. Jahrhundert. Einige sehr geraden Linien sind zu finden, jedoch im Vergleich weitaus weniger und unzusammenhängender.

6. Fazit

Die am Anfang dieser Arbeit wurde die These aufgestellt, dass sich die zeitgenössische Stadtentwicklung auf die Planungen des 19. Jahrhunderts stützt und einige Parallelen aufzufinden sind. Nach Beurteilung der architektonischen Epochen, dem historischen Kontext und den Zielen der Raumplanung sowohl im 19. Jahrhundert als auch im 21. Jahrhundert kann diese These nur teilweise bestätigt werden.

Ähnlichkeiten, die diese These unterstützen ist unter anderen das große Wachstum der Stadt Wien, die sowohl im 19. Jahrhundert als auch im 21. Jahrhundert festzustellen ist. Es gab damals bereits den Plan, die Stadt weit über die heutigen Stadtgrenzen hinaus zu erweitern. Es gibt weiters das Ziel, nicht nur zweckgebundene Gebäude zu schaffen, sondern diese auch vielseitig verwenden zu können. Der Historismus verbindet historische architektonische Elemente in den Bauten, die das Gebäude und somit das Stadtbild verschönern sollten. Ebenso werden in zeitgenössischen Bauten Elemente hinzugefügt, die ein Gebäude besonders machen sollen. Dabei handelt es sich nicht um Zu zuordenbares, die Baumethoden und verwendeten Materialien stehen jedoch eindeutig im Zeichen des 21. Jahrhunderts.

Was einen großen Unterschied markiert und vor über hundert Jahren nur sehr gering, um nicht zu sagen keinerlei, Relevanz hatte, ist das Thema Nachhaltigkeit. Dieser Begriff wird von der gesellschaftlichen Entwicklung am Ende des 20. und frühen 21. Jahrhundert maßgeblich geprägt und ist aus der Raumplanung nicht mehr wegzudenken. Spannend ist, dass die Art der Planung des 19. Jahrhunderts, viele kleinere Bezirke zu schaffen, mit dem korreliert, was heute das Ideal der nachhaltigen Stadtplanung entspricht, der polyzentralen Stadtentwicklung. Während also das Thema Nachhaltigkeit im 19. Jahrhundert nicht beachtet wurde, so kann abschließend gesagt werden, dass die Art der Stadtplanung und der Ideen, die damals bestanden für zukünftige Projekte von Vorteil sein können.

7. Literaturverzeichnis

Leonardo Benevolo: Die Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts. München 1978 ff. [Bari 1960]

Aaron Betsky: Building Sex: Men, Women, Architecture and the Construction of Sexuality. Princeton Architectural Press, Humble 2000.

Katharina Conrad [Hg.]; Herbert, Bartik 1921- [Hg]: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung: Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – polyzentrales Wien, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung [Hg.] ; Urban Innovation Vienna GmbH [Hg.]Wien 2020.

Michael Green, Jim Taggard: HOHO WIEN. In: Tall Wood Buildings. Deutschland 2020.

Anna Growe, Christian Lamker: Polyzentrale Stadtregionen – die Region als planerischer Handlungsraum; Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 2012.

Alexander Hamedinger, Oliver Frey, Jens S.Dangschat, Andrea Breiffuss (Hrsg.): Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat, Wiesbaden 2008.

Aleks Kudryashova; Werner Michael Schwarz: Stadtplanung, Enthalten in: Das Rote Wien, Hrsg.: McFarland, Rob; Spitaler, Georg; Zechner, Ingo; Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbrug 2020.

Le Corbusier: Städtebau, übers. u. hgg. von Hans Hildebrandt. Stuttgart 1979 [Reprint der Ausg. Stuttgart 1929]Loos 1982

Gottfried Pirhofer: Die unsichtbare Hand der Stadtentwicklung. Von der Ringstraße zum Millenniumstower. In: Evelyn Mandl | Ferenc Sabo (Hg.): Wie Wien wohnt. Christian Brandstätter Verlag: Wien – München 2015.

Rudolf Scheuvs, Stefan Groh: Wien: polyzentral: Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens; Hg.: TU Wien, ifoer -Fachbereich örtliche Raumplanung; MA18

Wien 2016.

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3980710?originalFilename=true>

[aufgerufen am 21.12.2022]

Statistik Austria, Berechnung MA 23: Bevölkerung nach Bezirken 2005 bis 2020, Wien

2021. <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html>

[aufgerufen am 21.12.2022]

Georg Vasold, Alex Kudryashova: Architektur, in: Das Rote Wien, Hrsg.: McFarland, Rob; Spitaler, Georg; Zechner, Ingo; Berlin, Boston, De Gruyter Oldenbrug 2020.

Otto Wagener: Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner, Wien 1910.

Özgür Yildiz, Helga Kanning, Maria Christin Ludwig, Bianca Richter-Harm, Susanne Schön, Jörg Walter, Sven Wüstenhagen: Nachhaltige Versorgungslösungen in Mittelstädten: Neue Ansätze für die Nachhaltigkeitswende in großflächigen polyzentralen Mittelstädten, in: Ökologisches Wirtschaften, 02/2018, S. 46-50.

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: „Wien als Beispiel einer Groszstadt-Regulierung – Durch Zonen u. Radialstrassen in Bezirke geteilt“ in: Otto Wagener: Die Groszstadt. Eine Studie über diese von Otto Wagner, Wien 1910.

Abbildung 2: Dirnbock, Klein: Bezirks-Pläne der kais. königl. Haupt- und Residenz-Stadt Wien: mit den alten und neuen Hausnummern; in 7 Blättern, Wien 1863.
<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/titleinfo/1945919> (aufgerufen am 03.03.2023)

Abbildung 3: Seestadt Aspern, interaktiver Stadtteilpan, <https://www.aspern-seestadt.at/infocenter/stadtteilplan#/> (aufgerufen am 04.01.2023)

Abbildung 4: Das Holzhochhaus:
<https://www.google.at/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.hoho-wien.at%2F&psig=AOvVaw2uwkrP7KB7IjvKbGliA2Fq&ust=1680613250314000&source=images&cd=vfe&ved=0CAMQjB1qFwoTCLj6l7Dj4CFQAAAAAdAAAAABAE>
(aufgerufen am 03.03.2023)

Abbildung 5: abstrakte Karte der Stadt Wien unterteilt in Bezirke
<https://images.app.goo.gl/hnNvfhmRcdR5HrrC6> (aufgerufen am 04.04.2023)

Abbildung 6: Verbindung aus Abbildung 1 und 5, Christina Obermayer am 04.04.2023,
benutztes Tool: canva.at