

Die Stadt links der Donau nicht links liegen lassen! Einige der aktuellen Stadtentwicklungs-Fehler in Transdanubien und mögliche Alternativen

Norbert Mayr 6.2. 2022

Statt die Straßentrasse im "Grünen Gerüst Freiraum" „verstecken“ zu wollen – das Primat des grünen Freiraums konsequent entwickeln

Der Strategieplan für das „Zielgebiet U2 – Donaustadt“ der Stadt Wien „Wo willst du hin, meine Donaustadt?“ aus dem Jahr 2013 zeigt, dass die vier dort genannten Haupt-Aspekte einer zeitgemäßen bzw. zukunftsorientierten Stadtentwicklung „Grünes Gerüst“, Mobilitätsmodell, „Starke Quartiere“ und „Besondere Orte“ entweder in der Praxis der letzten neun Jahren durch die realen Entwicklungen konterkariert worden sind oder sich die Vorgaben bereits in der Konzeption widersprechen.

Der Strategieplan spricht dem "räumlichen Prinzip" des "Grünen Gerüsts Freiraum als konstituierendes Element" die Hauptrolle für eine nachhaltige Stadtentwicklung – fachlich vollkommen zu Recht – zu, konterkariert dieses Prinzip in mehreren Gebieten der Donaustadt durch das "Freiraumband an der Stadtstraße". Die „überörtliche“, hochrangige Verbindungstraße "zwischen der Außenringschnellstraße und der A23"¹, die Spange Aspern bzw. „Stadtstraße“ vernichten über rund 7 Kilometer als eine belastende, überwiegend offen geführte Emissionstrasse die einzige radiale Komponente des "Grünen Gerüsts Freiraum" des Strategieplans 2013, ein langes grünes Band entlang des Marchegger Astes von Hirschstetten bis zur Stadtgrenze.

Die verkehrsgeplagte Donaustadt hat eine zukunftsfähige, intelligente Stadtentwicklung verdient. Die projektierte, sogenannte „Stadtstraße“ bzw. die Spange sind kontaminierende, monofunktionale Verkehrsschneisen bzw. isolierte Trassen, welche eine integrale Entwicklung des Flächenbezirks verhindern.

Die Alternative; baumbegleitete Straßen nach dem Prinzip der Schwammstadt (ähnlich der Seestadt) mit entsprechender Aufenthaltsqualität, Straßen als öffentliche Räume, die auch von Fußgängern, Radfahrern und Scootern gerne genutzt werden. Diese, von Öffis gut erschlossenen Straßen verbinden die ehemaligen Vororte – die gewachsenen Ortskerne sind wichtige historische

¹ Magistrat der Stadt Wien (Herausgeber), Wo willst du hin, meine Donaustadt? - Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt. Wien, 2013, S. 78

Reminiszenzen – mit sensibel erweiterten, durchgrüntem Neubauquartieren bzw. mit der Seestadt.

Das zuvor angesprochene, langes grünes Band entlang des Marchegger Astes von Hirschstetten bis zur Stadtgrenze gälte es ins Marchfeld in den Osten weiterzudenken, beispielsweise kombiniert mit der im Mobilitätskonzept der Stadt Wien fehlenden vierten Rad-Langstrecke OST.

Statt den Ausbau zur SCHLAFSTADT verschärfen, die STADT DER KURZEN WEGE mit Wohnen und Arbeiten nicht nur propagieren, sondern auch umsetzen.

Der Strategieplan von 2013 erwähnt auf 124 Seiten das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ nicht, die Basis für die gedeihliche Entwicklung von ganz Transdanubien, deren 21. Und 22. Bezirk stark miteinander verflochten sind. Paradoxerweise stehen die großen Defizite zu dieser Entwicklungsbasis aber im Bericht der Expertinnengruppe zur "Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn - S1-Donauquerung" von 2017: „Um anteilmäßig so viele Arbeitsplätze wie Einwohnerinnen zu haben („Stadt der kurzen Wege“), bräuchten die beiden Bezirke Floridsdorf und der Donaustadt derzeit bereits etwa 60.000 zusätzliche Jobs“.²

Damit fehlten bereits 2017 bei einer angenommenen Erwerbstätigenquote von 65,5% (Stand Wien 2020 15-64 Jahre) in Transdanubien 27% der Arbeitsplätze (ein Bevölkerungsanteil von 91.603 der damals 342 900 Bewohnern).

Die Seestadt Aspern sollte laut Stadtentwicklungsplan 2005 bei einem damals noch ungleich geringeren Missverhältnis Wohnen/Arbeiten gut drei Viertel der im „Bezirkszentrum im Osten der Donaustadt“ geschaffenen Arbeitsplätze zusätzlich für BewohnerInnen anderer Wohngebiete – möglichst aus dem nahen Transdanubien – zur Verfügung stellen.³ Nun sollen offiziell „ab ca. 2030 in der Seestadt mehr als 25.000 Bewohner*innen“ (aktuell ca. 9.000) „sowie Raum für über 20.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze“ (aktuell ca. 4.000) bekommen (Stand: Oktober 2021).⁴

² Gerd-Axel Ahrens, Klemens Himpele u.a., Bericht der Expertinnengruppe Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn - S1-Donauquerung, Wien 2017, S. 9

³ Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, STEP 2005 - Stadtentwicklungsplan für Wien 2005, Wien 2005, S. 217

⁴ https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/2021_aspern_Seestadt_Facts_Figures_Q4.pdf
Angeblich sind Wohnungen für 17.500 Einwohner vom Bau der Stadtstraße abhängig, Maximal-Ausbau wäre dann bei rund 26.500 Einwohner.

Die Seestadt wird somit – trotz des großen Kraftakts betreffend Arbeitsplatzschaffung – in etwa ein Nullsummenspiel, ansonsten beherrscht die Wohnbautätigkeit mit sehr geringem Arbeitsplatzangebot Transdanubien.

Für weitere 50.000 Menschen sind – mehr oder weniger weit entworfen – die Wohnanlagen Heidjöchl, Berresgasse, Oberes Hausfeld, Süßenbrunnerstraße Nord sowie Hausfeld Süd & West vorgesehen. Sie missbraucht – gemeinsam mit den noch nicht gebauten Wohnungen in der Seestadt – die Stadtregierung als Argument für die Stadtstraße, statt mit einer Arbeitsplatz-Offensive der Fehlentwicklung gegenzusteuern.

Zu diesem Zielgebiet „U2 Donaustadt“ – kommen im 21. Bezirk die Zielgebiete „Floridsdorf - Achse Brünner Straße“, „Zentrum Kagran“ und „Donaufeld“ hinzu, bei letzterem werden 6.000 Wohnungen genannt.⁵ In Summe mit dem Leerstand und den unzähligen frei finanzierten Wohnbauvorhaben – 2022 übergeben werden z.B. das „Vienna Twentytwo“, rund 650 privaten Miet- und Eigentumswohnungen, der „Genochplatz 1“ anstelle des gleichnamigen Platzes mit 131 Anlegerwohnungen – sind weitere „60.000 zusätzliche Jobs“ in wenigen Jahren notwendig.

Bei solch einer Prolongierung der in Transdanubien bereits heute vollkommen aus dem Ruder gelaufenen, asymmetrische Wohnbau-Offensive würde hier – wohl noch vor Ende der 2020er Jahre – nur mehr die Hälfte der notwendigen Arbeitsplätze gestellt werden können,⁶ Transdanubien würde endgültig und irreversibel zur Schlafstadt „ausgebaut“ und stigmatisiert.

Es bedarf einer radikalen Job-Offensive, beim Thema Bildungseinrichtungen geht es nicht allein um Kindergärten und Schulen, Universitäre Einrichtungen sind links der Donau viel zu wenig vertreten, ähnliche Defizite gibt es im kulturellen Angebot.

Nach einer rasanten Steigerung lebt heute fast jeder fünfte Wiener in Floridsdorf und der Donaustadt. Da die Wohnbau-Offensive in Transdanubien sowohl dort als auch für Wien insgesamt asymmetrisch ist, konterkariert sie hier wie dort eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Daher sind auch die für die kommenden Jahre geplanten Wohnbau-Monostrukturen in Transdanubien infrageszustellen, auch im noch nicht

⁵ Eine Präzisierung ist noch nicht möglich: Die Anfragen vom 16. Jänner 2022 an DI Christoph Hrcir (Abteilungsleiter MA21B) bzw. an die KoordinatorInnen für die vier Zielgebiete und Transdanubien insgesamt zu den „Zukunftsszenarien bezüglich „Wohnen und Arbeiten“ möglichst konkret z.B. Wachstum Bevölkerung und Veränderung der Arbeitsplätze, welcher Mix, Bildungseinrichtungen (z.B. Universitäres, nicht allein Kindergärten und Schulen)“ blieben bis dato unbeantwortet.

⁶ Seit dem Stand 60.000 fehlende Jobs im Jahr 2017 hat sich diese Zahl bei einer 2022 um rund 30.000 gewachsenen Bevölkerung in Transdanubien zudem erhöht.

realisierten Teil der Seestadt Aspern, die schließlich ein „Bezirkszentrum im Osten der Donaustadt“ werden wollte.

Allein ein Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung wird eine „Stadt der kurzen Wege“ in Transdanubien und Wien insgesamt ermöglichen und die dringend notwendige Mobilitätswende unterstützen. Diese hinkt den selbst gesteckten Zielen dramatisch hinterher.

Der „Stadtstraßen“-Bau würde die seit 2014 stagnierende Reduktion des Individualverkehrs (MIV) prolongieren, das freiwerdende Geld wird dringend für die vom Gemeinderat 2014 beschlossene Mobilitätswende (inkl. Fahrplan) benötigt.

"Die Wienerinnen und Wiener sollen bis 2025 80% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen, während der derzeitige Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 20 % zurückgehen soll. Dies ist essenziell, um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten und dauerhafte Überlastungen im Straßennetz zu vermeiden," so der 2014 vom Gemeinderat beschlossene Modal Split von 80:20 im STEP Mobilität 2025, für das Jahr 2030 hat die "Smart City Strategie Wien – Der Weg zur Klimamusterstadt" – der übergeordnete, stolz verkündete „Schlachtplan“ der Stadt zur Erreichung der Klimaziele – einen Modal Split mit 85:15 festgelegt, sowie bis 2050 einen MIV deutlich unter 15%, wie in der Langfassung des Klimafahrplans auf S. 42 bestätigt wird.

Die Reduktion des MIV mit 15 % in der letzten Phase zum Ziel-Jahr 2030 ist am herausforderndsten, am Beginn wirken die Stellschrauben am effizientesten. Selbst bei linearem Sinken des MIV-Modal-Split wird vom Gemeinderatsbeschluss 2014 bis 2020 nur ein Fünftel des Etappenziels erreicht, das bedeutet bereits ein Stagnieren die ersten sechs von 16 Jahren.

Statt diese enorme Verschleppung zu stoppen und durch eine Verkehrswende die Rückstände aufzuholen, will die Stadtregierung mit dem Bau der Stadtstraße den Autoverkehr zusätzlich befeuern.

Die Fehlentwicklung hin zu einer „Stadt der langen Wege“ und das Scheitern des Modal-Split-Fahrplans legen die Frage nah: Haben die verantwortlichen Politiker ihre Mobilitäts- bzw. Klima-Ziele schon lange vor der Präsentation des Klimafahrplans im Jänner 2022 aufgegeben?