



# „Stadt ist die Lösung, nicht das Problem!“

Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien, über Visionen für die Stadt von morgen, die Abnahme des Autoverkehrs, Formen der Partizipation – und über die Lust am Konflikt und an der Auseinandersetzung.

Von Martin Heintel

„Wiener Zeitung“: Herr Madreiter, was macht eine Stadt für Sie aus?

**Thomas Madreiter:** Stadt ist für mich Intensität und menschlicher Austausch. Daraus ergeben sich dann Gelegenheiten, Begegnungen und Chancen. Das ist das wirklich Attraktive an einer Stadt.

*In die Zukunft geblickt: Wie können wir uns eine Stadt wie Wien im Jahr 2030 vorstellen? Wie wird sich beispielsweise die individuelle Mobilität innerhalb der Stadt neu ordnen?*

Dieses Thema wirkt medial stärker polarisierend, als es tatsächlich ist. Die Stadt Wien erhebt seit rund 25 Jahren mit der „Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung“, bei der etwa 8.500 Menschen befragt werden, deren Lebenssituation. Eine der aktuellen Fragen beschäftigt sich mit der Zukunft der individuellen Mobilität. Das auch für uns erstaunliche Ergebnis war, dass bereits rund 90 Prozent der Bevölkerung in Wien der Meinung sind, man müsse in Wien kein eigenes Auto besitzen. Die Bevölkerung ist sehr weit, begleitet durch Maßnahmen

der letzten Jahrzehnte wie dem U-Bahnausbau bis hin zum 365-Euro-Ticket. Mir ist es deshalb wichtig, dass man sich von den medial sehr polarisierten Bildern verabschiedet.

*Wird es in einigen Jahren am Gürtel eine Fahrspur weniger geben?*

Das will ich nicht ausschließen. Ich gehe davon aus, dass sich in einem Zeitraum von rund 20 Jahren der Privat-PKW-Besitz massiv reduziert haben wird – und das wird sich natürlich auch im Straßenbild niederschlagen. Die Infrastruktur muss den Bedürfnissen der Wienerinnen und Wiener entsprechen und sich Zug um Zug weiterentwickeln. Uns geht es nicht darum, verstörend zu wirken, sondern die richtigen Schritte zum richtigen Zeitpunkt zu setzen.

*Wenn es weniger Autos gibt, was bedeutet das dann für den bisher ruhenden Verkehr?*

Hier wird es gravierende Veränderungen geben, da zwischen dem Autofahren und dem Autobesitzen unterschieden werden muss. Und

wenn die Wienerinnen und Wiener zukünftig in erhöhtem Ausmaß ihre Fahrten mit Autos zurücklegen, die ihnen nicht mehr selbst gehören, dann bedeutet das, dass weniger Autos abgestellt werden müssen. In Wien nimmt, als einzigem Bundesland Österreichs, der Motorisierungsgrad ab – in den letzten zehn Jahren um rund fünf Prozent, während er in allen

anderen Bundesländern um zehn oder mehr Prozent gewachsen ist. Das bedeutet, dass wir in Zukunft auch mehr Möglichkeiten haben, den öffentlichen Raum anderweitig zu nutzen.

*Stichwort öffentlicher Raum: Welche merkmalsräumlichen Veränderungen sind in Zukunft erwartbar?*

Wir werden den öffentlichen Raum in einem viel höheren Maß als Aufenthaltsraum wiedergewonnen haben. Eben haben wir nach fünfjährigem Bestehen auf die Umgestaltung der Mariahilfer Straße zurückgeblickt. Das ist ein sehr schönes Beispiel, wie sich Straßenräume transformieren können. Wir haben einen wirklichen Boom an Begegnungszonen. Das Thema Covid-19 hat diesbezüglich nochmals unsere Wahrnehmung geschärft, um den Wert des öffentlichen Raums neu zu verstehen. Denn eine Antwort auf Covid-19 im Sinne von „wir müssen die Stadt ent-dichten“ halte ich für einen völligen Irrweg, weil wir der Stadt so ihr konstituierendes Merkmal nehmen würden. Dann wäre die Stadt am Ende des Tages nicht mehr Stadt. Stadt muss dicht bleiben, Stadt muss intensiv bleiben. Die Kernfrage ist aber, wie nützen wir den Platz, den wir haben?

*Welche Rolle übernimmt der öffentliche Raum für die städtische Gesellschaft?*

Der öffentliche Raum ist der Platz, wo man sich trifft. Funktionell steht der öffentliche Raum moderner Städte in Nachfolge der Agora antiker griechischer Städte. Die Anti-Stadt, das sind Siedlungsgebiete, wo sich alles hinter verschlossenen Mauern abspielt und es diesen Austausch nicht mehr gibt. Bei einer Neuinterpretation des öffentlichen Raums geht es ganz zentral um seine soziale Funktion. Öffentlicher Raum ist ein Ort der Begegnung, ein Ort des Austauschs, ein Ort des Spiels. Funktionen, die er leider in der Phase der Autoorientierung ein Stück weit eingebüßt hat und die er jetzt sukzessive zurückbekommt. Wenn ich es stadtgeschichtlich betrachte, dann ist das eigentlich wieder ein Schritt zurück in die jahrhundertelange Normalität des öffentlichen Raums.



Thomas Madreiter im Gespräch mit Martin Heintel. Fotos: Peter Jungwirth



*Was wird zukünftig gemacht werden, um innovative Klimawandelanpassungsstrategien innerstädtisch vorzunehmen?*

Wir müssen uns vergegenwärtigen, dass der Klimawandel stattfindet. Klimaschutz ist für eine wohlhabende Stadt wie Wien ein Muss, im Kern aber eine altruistische Aktivität. Aus reinem Eigennutz müssen wir unsere Stadt auf die jedenfalls weiter voranschreitende Erwärmung vorbereiten. Bei der Klimaanpassung kann man sich sehr stark an Städten orientieren, die schon lange mit dieser Situation umgehen müssen. Eine Strategie ist sehr naheliegend, nämlich Wasser in der Stadt für Verdunstung und für Kühlung zu nutzen. Pflanzen sind biologische Verdunstungsmaschinen, die zusätzlich auch noch Schatten spenden. Maßnahmen wie begrünte Fassaden, Alleen, zusätzliche Rasen- oder Strauchflächen sind daher sehr wirkungsvoll.

*Wo werden weitere Innovationen notwendig?*

Bei der Frage nach einer kleinklimatischen Optimierung müssen wir noch Wissen ansammeln. Wie können nächtliche Durchströmungen optimiert oder Kaltluftentstehungsgebiete an die dichtbebaute Stadt angeknüpft werden? Wie kann ich städtebauliche Strukturen, Gebäudestellungen so justieren, dass sie in Bezug auf Luftdurchströmung maximalen Komfort bieten? Im grünen Prater ist es mitunter zehn Grad kühler als ein paar hundert Meter weiter in der dichtbebauten Stadt.

*Wird es zukünftig auch Bäume in der Straßenmitte geben?*

Warum nicht? Ich glaube, dass wir Denkverbote vermeiden sollten, da der notwendige Umbau der Stadt hin zu Begrünung, Belüftung und Kühlung natürlich an sehr harte technische Grenzen stößt. Die Straßen der Stadt sind typischerweise vollgefüllt mit technischer Infrastruktur und es stellt einen enormen technischen aber auch finanziellen Aufwand dar, vorhandene Einbauten zu verlegen. Oft wird es daher das sinnvollere Konzept sein, Bäume zu etablieren, ohne den gesamten Untergrund austauschen zu müssen.

*Welche Visionen gibt es, um Wien als wachsender Stadt gerecht zu werden?*

Aus Sicht eines Geschäftsmannes ist klar: In einem wachsenden Markt bewege ich mich einfacher als in einem schrumpfenden. Jetzt ist eine Stadt keine Firma, aber dieses Bild hat natürlich auch für uns eine gewisse Gültigkeit, denn wir haben einfach in einer wachsenden Stadt leichter, die Möglichkeit Infrastrukturen anzupassen, auszubauen und diese zu verbessern. Das gibt uns Raum für umfassende Innovationen. Auch hat die Stadt eine gesellschaftspolitische Aufgabe. Eine Stadt, die nicht ein Stück weit für Wachstum offen ist, für Zuzug von außen, für Inspiration, hat vermutlich aufgehört, Stadt zu sein. Das ist jetzt kein Plädoyer für ein konzeptloses Wachstum. Es geht eher um die Frage, empfinde ich Zuzug von außen sowie Veränderung als Problem oder als Chance? Aus meiner Sicht als Stadtplaner ist es eine Chance. Und ein Großteil der Wienerinnen und Wiener dürfte meine Sichtweise teilen: Unsere Forschungen zeigen, dass rund 75 Prozent Stadtwachstum grundsätzlich als etwas Positives wahrnehmen.



Die Mariahilfer Straße als Beispiel dafür, wie sich Straßenräume transformieren können. Foto: apa/Schlager

*Ist Stadt die ressourcenschonende Antwort auf zukünftiges Wachstum?*

Stadt ist vermutlich jene räumliche Organisationsform, die diese Situation einigermaßen bewältigbar macht. In Österreich ist die Zersiedlung sprichwörtlich, der Fläscherverbrauch schreitet voran. Gerade Systeme, wie es Städte sind, und ganz konkret Wien, führen vor, wie eine sehr hohe Lebensqualität mit einem geringen „Fußabdruck“ und einem geringen Flächenverbrauch kombiniert werden kann. Ich glaube, das ist einer der zentralen Ansatzpunkte für Stadtentwicklung. Wer Natur schützen möchte, muss die städtischen Siedlungsformen unterstützen. Wien ist seit dem Fall des Eisernen Vorhangs um 400.000 Einwohner gewachsen. Ich möchte mir nicht vorstellen, wie sich diese 400.000 Menschen kleinteilig über Österreich verteilt hätten.

*In welchem Zusammenhang stehen Wohnbau und Wachstum, vor allem bezüglich künftiger Wohnkonzepte?*

Immer relevanter ist die Zuordnung von Freiraum zu Wohnen, das hat sich jetzt bei Covid-19 gezeigt. Die gesellschaftlichen Werthaltungen haben sich in den letzten 20 Jahren verändert, auch ist der Trend zum Einfamilienhaus schwächer geworden. Wohnen wird flexibler sein müssen, angepasst an unterschiedliche Lebenssituationen. Wir bemerken in den letzten Jahren einen Trend zu Wohnformen, die das private mit dem gemeinschaftlichen Wohnen auf innovative Art und Weise mischen. Es kann etwa ein Bauprojekt sein, wo die private Wohneinheit flächenmäßig kompakter gehalten wird, kompensatorisch im Gebäude aber Gemeinschaftsflächen

„In Wien nimmt, als einzigem Bundesland Österreichs, der Motorisierungsgrad ab – in den letzten zehn Jahren um rund fünf Prozent.“

chen angeboten werden. Es tauchen zwar neue Ansprüche auf, die aber oft mit einer kompakten Stadt vereinbar sind und auch flächensparend organisiert werden können. Zudem gibt es relevante Teile der Bevölkerung, die auch viel stärker mitgestalten wollen.

*Was bedeutet das angesprochene Bedürfnis, teilhaben zu wollen? Wie sieht die Partizipation in einem Wien der Zukunft aus?*

Die Instrumente werden vielfältiger, wie etwa bei partizipativen Budgets, die in Bezirken ausprobiert werden. Das Schöne daran ist, dass wir zwischen Verwaltung und Bürgern im Umgang miteinander eine gelassene Normalität entwickelt haben. Am Beginn meiner beruflichen Karriere hatte Bürgerbeteiligung einen schalen Beigeschmack. Das Motto lautete: „Jetzt wird es kompliziert und aufwendig und es ist mit Konflikten zu rechnen.“ Im Übrigen wird es auch zukünftig Konflikte geben, aber das Grundbild ist ein anderes geworden. Es lautet: Wie kann ich gemeinsam gestalten? Und jemanden, den ich in einen gemeinsamen Gestaltungsprozess herinhole, der ist seltener im Widerstand als jemand, den ich mit einer fertigen Lösung konfrontiere.

*In welchen Bereichen kann Wien lernen?*

Wir sind mit vielen Städten international in Austausch. Es gibt keinesfalls die eine Stadt, wo wir sagen, so wollen wir unbedingt werden. Aber es gibt ganz viele Mechanismen, Muster und Vorgänge, die wir uns genau ansehen. Ein Beispiel: Ich finde es beeindruckend, wie hanseatische Städte, etwa Hamburg, schon über Jahrzehnte hinweg, es einfach geschafft haben, zivilgesellschaftliches Engagement in die Stadt zu integrieren. Man kann sich auch Städte wie Kopenhagen ansehen oder Amsterdam, um besser zu verstehen, wie eine nicht-motorisierte Mobilität funktioniert, wie Radfahren oder zu Fuß gehen. Städte wie New York, London oder Paris dienen als Beispiele, wenn man wissen will, wie wirklich große Städte funktionieren und mit Veränderungen umgehen. Das Lohnendste aus meiner Sicht ist aber das Lernen selbst, also das stets kritische, das positiv-kritische Hinterfragen. Was wollten wir? Warum sind Dinge anders geworden? Was heißt das für die nächsten Schritte, die ich zu setzen habe?

*Gibt es ein Beispiel für solch selbstkritisches Lernen?*

Für mich das schönste Beispiel ist das Nordbahnviertel. Es hat seinen ersten städtebaulichen Entwurf Anfang der 1990er Jahre erfahren. Der Entwurf war durch einen robusten Raster gekennzeichnet. Als etwa die Hälfte realisiert war, ist dieses Konzept noch einmal auf den Prüfstand gestellt worden. Im Zuge eines Ideenwettbewerbs haben wir dann als *Learning* mitgenommen, dass, wenn wir dieselbe Dichte und Bruttogeschossfläche anders anordnen, sie

für die Bevölkerung vermutlich viel attraktiver ist. Die Bauten sind, bildlich gesprochen, an den Rand gerückt, womit eine große zentrale Freifläche geschaffen wurde. Die Konsequenz ist natürlich, dass die umgebenden Bauten höher und dichter sein werden. Das Ganze ist jetzt in Realisierung begriffen, von Erfahrung kann man also noch nicht wirklich sprechen.

*Wie viel Mut braucht es in der Planung?*

Stadtsysteme sind nie zuvor vor so großen Herausforderungen gestanden wie heute. Den Mut braucht es einfach immer, um Veränderungen zu starten. Es ist der menschlichen Natur inhärent, dass Veränderung für viele etwas Unbequemes ist, und insofern beginnt es schon damit, ob ich den Mut habe, den Weg der Veränderung zu beschreiten, mir auch Konflikte, Erklärungen, Argumentationsbedarf antue. Empfinde ich Veränderung als Last oder auch lustvoll? Mut bedeutet aber auch, bereit zu sein, Konflikte auszutragen. Stadt ist auch Konflikt. Und wer Konflikt nicht mag, mag am Ende des Tages auch die Stadt nicht. Ob das jetzt Mut ist, muss jeder für sich entscheiden, aber diese Dialogfähigkeit ist zentral. Auch sich immer wieder zu erklären, sich nicht zu gut dafür zu sein, zu argumentieren, warum etwas als zweckmäßig erachtet wird, ist wichtig. Stadt ist der Ort der Realisierung von Lebenschancen und wir dürfen nie den Fehler machen, die Entwicklung der Stadt als rein technisches Thema misszuverstehen. Wir müssen es schaffen, Stadt als den Ort der Chancen und Gelegenheiten weiter aufrechtzuerhalten. Das ist bis jetzt gelungen, das wird auch weiter gelingen. Stadt ist die Lösung, nicht das Problem.

*Die Pop-up-Kultur prägte die Stadtentwicklung im Sommer 2020: Welches Bild können wir uns analog für 2030 vorstellen?*

Positiv gedacht, dass die Stadt noch einmal dynamischer und reaktionsfähiger sein wird. Dass Infrastruktur, die auf Dauer angelegt ist, einhergeht mit alltäglichen Dingen in der Stadt. Für mich ist Stadt auch ein Laboratorium, ein Ort des positiven Ausprobierens. Stadt ist nichts, das zum Zeitpunkt X fertig ist und dann eröffnet wird. Stadt, Stadtteile, die aufgehört haben, sich permanent neu zu erfinden, haben in Wahrheit bereits ihren Weg in den Untergang angetreten. Von Sallust, dem römischen Politiker, gibt es eine sehr treffende Aussage: Ein Plan, der sich nicht ändern kann, ist ein schlechter Plan.

**Martin Heintel**, geboren 1967, ist Professor am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, Arbeitsschwerpunkte: Stadt- und Regionalentwicklung

**Thomas Madreiter**



wurde 1967 in Radstadt geboren. Er absolvierte das Studium der Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien, wo er 1994 auch kurz als Assistent am dortigen Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik angestellt war. Von 1995 bis 2001 war er Stadtplaner im Bereich Statteilplanung am Magistrat der Stadt

Wien, danach Experte für Finanz-, Wirtschafts- und Technologiepolitik im Büro der Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke. Von 2005 bis Anfang 2013 leitete Thomas Madreiter die Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung am Magistrat der Stadt Wien. Seit 2013 ist er als Leiter des für Stadtplanung verantwort-

lichen Kompetenzzentrums in der Magistratsdirektion im Geschäftsbereich Bauten und Technik, Stadtbauverwaltung als Planungsdirektor der Stadt Wien tätig. Mitte 2019 wurde er als korrespondierendes Mitglied an die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung berufen.