

STÄDTEKONFERENZ "Wien und seine Nachbarn"

29./30. Jänner 2003

Synopsis der Referate Knoflacher und Woltron

Seit zweitausend Jahren siedeln Menschen in Wien. 1137 wird es erstmals als Stadt erwähnt, von 1278 bis 1918 von den Habsburgern regiert. Seit 1100 Jahren gibt es einen Hafen, 650 Jahre lang Universität und Dom. 550 Jahre lang waren Ungarn und Böhmen Bestandteil des Habsburgerreiches.

Diese jahrhundertelange kulturelle, wirtschaftliche und politische Bindung wurde durch die Errichtung des Eisernen Vorhanges für fast fünfzig Jahre hermetisch unterbrochen. Seit 1991 sind unsere Nachbarn wieder souveräne Staaten und haben sich jüngst für den Beitritt in die Europäische Staatengemeinschaft entschieden.

Die vorliegenden Arbeiten sollen einen Anstoß für möglichst lebhaft und fruchtbare Diskussionen anlässlich der Städtekonferenz geben und dazu führen, Themen zu identifizieren, welche auf allgemeines Interesse stoßen und somit würdige und verfolgenswerte Objekte weitergehender, systematischer Studien abgeben.

Die Ausgangslage

Infrastruktur, Verkehrsanbindung und - vor allem - die Bevölkerung Wiens und seiner Nachbarstädte sind trotz des Zerfalls des Habsburgerreiches vor 80 Jahren immer noch von dieser Geschichte geprägt. Die kulturellen und wirtschaftlichen Bindungen zu unseren Nachbarn haben sich naturgemäß grundlegend gewandelt: Die beiden Weltkriege, die fast fünfzigjährige hermetische Trennung durch das Konstrukt des Eisernen Vorhanges und völlig unterschiedliche politische Systeme haben tiefe Spuren hinterlassen. Was heute wieder in einen großen Verbund zusammenfindet, ist mit der Einheit von vor 1918 bei weitem nicht mehr identisch und wird einen völlig anderen Weg als damals einschlagen: Geschichte wiederholt sich nicht.

Die weitere Entwicklung des Raums um Wien mit einem Radius von weniger als 500 km wird einerseits vom durchaus egoistischen, wirtschaftlichen Wettbewerb der

einzelnen Nachbarstaaten, andererseits von der Nutzung von Gemeinsamkeiten, vom kulturellen Austausch, Migration und dem Ausbau der verkehrstechnischen und kommunikativen Infrastruktur geprägt sein. Alle Zeichen für die Entwicklung zu einer blühenden Region im Herzen Europas stehen günstig - sie müssen erkannt, definiert und in konzentrierter gemeinsamer Anstrengung genutzt werden. In diesem Zusammenhang kommt der Einschätzung der Bevölkerung der größeren Städte, den Vorlieben, Abneigungen und Wünschen große Bedeutung zu: Ohne deren Motivation und Übereinstimmung mit den offiziellen politischen Zielen werden letztere schwerlich erreicht werden können.

Des Weiteren erscheint es bedeutsam, der subjektiven Einschätzung - der Meinung über bestimmte Themenbereiche - eine möglichst objektivierete, auf Zahlen und Benchmarks aufsetzende Betrachtung gegenüberzustellen. Diese wird zeigen, dass Eindruck und Traum sich sehr oft von den nackten Tatsachen wesentlich unterscheidet.

Die Ergebnisse der empirischen Studien

Im Zuge einer telefonischen quantitativen Befragung wurde von Karmasin Motivforschung das Innen- und Außenbild der Stadt Wien unter der Wiener, Prager, Budapester und Münchner Wohnbevölkerung erhoben.

Befragungszeitraum: 12. August 2002 - 30. August 2002

Samplegröße: jeweils 250 Personen in Wien, Prag, Budapest und München

Grundgesamtheit: Männer und Frauen ab 18 Jahren, repräsentativ für die jeweilige Wohnbevölkerung

Wien wird von außen vor allem als kulturell attraktive Stadt gesehen, politische Bedeutung spricht man ihr eher ab. Wien als Standort wird in Budapest attraktiv wahrgenommen, in Prag wird Wien etwas kritischer bewertet: die Prager würden auch trotz der größeren Distanz lieber in München als in Wien leben.

Insgesamt wünscht man sich in beiden östlichen Nachbarstädten vor allem stärkere politische und nachbarschaftliche Beziehungen (25%; vor allem in Prag: 37%), wobei hier konkret ein Wunsch nach Beratungsleistungen anlässlich konkreter Fragestellungen zum Ausdruck kommt. 21% der Befragten aus Budapest und Prag erhoffen sich stärkere wirtschaftliche Kooperationen; es werden hier auch speziell Förderungen genannt. 12% führen weiters konkret den Ausbau des gegenseitigen Tourismus an. 18% halten vermehrte kulturelle Kooperationen für wünschenswert.

Insgesamt zeigt sich, dass in den zentraleuropäischen Nachbarstädten vermehrte Unterstützung und Kooperation gewünscht wird. In München sieht man hingegen relativ wenig Bedarf für stärkeres Zusammenarbeiten. Durch effiziente Unterstützung vor Ort könnte ein weiterer Zuwachs an ausländischen Arbeitskräften eingedämmt werden, was auch der Wiener Stadtbevölkerung recht wäre. In einer verstärkten wirtschaftlichen Verbindung zwischen Wien und den anderen Beitrittsländern könnten erste Voraussetzungen geschaffen werden, die auch anderen EU-Staaten den Handel mit den zentral-europäischen Staaten erleichtern würden.

Es ist fühlbar, dass die Bindung zu Budapest und Wien in den meisten Fällen enger empfunden wird als zu Prag und München; letztere sind emotional und interessenmäßig sozusagen weiter entfernt.

Die Wünsche der Wiener an ihre Stadtregierung

- 32%: Ausbau der Infrastrukturen. Verbesserungen für den Verkehr (sowohl Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes als auch Erleichterungen für den Autoverkehr) Ausbau der Autobahn- Verbindungen und Verbesserung der Parkplatzsituation
- 15%: Senkung der Kriminalität, Erhöhung der Zahl der Sicherheitskräfte
- 15%: Sauberkeit und Umweltschonung in der Stadt, Reduktion der Müll- (Stichwort Hundekot) und Lärmbelastung
- 14%: überlegte Form der Stadtgestaltung, Rücksichtnahme auf den Erholungsbedarf der Bevölkerung: höherer Anteil an Grünflächen und Freizeitarealen.
- 10%: Verbesserung der Arbeitsmarktsituation
- 9%: geringeren Ausländeranteil in der Wiener Bevölkerung.
- 9%: mehr Ehrlichkeit und Gerechtigkeit in der Politik.

- 8%: Verbesserung der Sozialversorgung. Hauptaugenmerk: körperliche und geistige Behinderung, Pensionisten und sonstige Bedürftige gelegt.
- Weiters: Verbesserung des Angebotes an Kinderbetreuungseinrichtungen (7%), Verbesserung der Wohnmarktsituation (6%), sinnvollere Verteilung der Steuergelder (6%), mehr Förderungen für Wissenschaft und Bildung (6%).

Die Objektivierung

Städte sind die kompliziertesten künstlichen Gebilde, die der Mensch geschaffen hat. Europäische Kultur beruht auf der Stadtkultur der Menschen, wie die meisten Zivilisationen, die wir aus unserer Sicht als hoch entwickelt bezeichnen. Noch nie in der Geschichte der Menschheit sind aber Städte mit einer vor allem technischen Entwicklung konfrontiert, die sie bis in ihre Grundfesten erschüttert, was sich in zunehmender Weise nicht nur in der raschen Veränderung der äußeren Form, sondern auch an ihrer Grundfunktion, Attraktoren für Menschen, Wirtschaft und Kultur zu sein, zeigt.

Dieser Kurzbericht enthält einen kleinen Auszug der vom Club of Vienna durchgeführten Arbeiten aus der Analyse von vier Städten im mitteleuropäischen Raum, der unter anderem aufzeigt, wie sich Schein und Sein, also der persönliche Eindruck von der Realität und deren Entwicklung, unterscheiden kann oder nicht.

Das Instrument der evolutionären Erkenntnistheorie, angewendet auf den Organismus der Stadt, liefert neue Möglichkeiten des besseren Erkennens, Verstehens und Handelns in diesem komplexen Gefüge.

Stadt als offenes System

Die Struktur, Ordnung und Schönheit der Städte resultiert aus dem Prinzip des Lebens, das gegen die Gesetze der Entropie aus dem Strom von Energie und Stoffen neue Ordnungen und Strukturen bilden kann. „Energieträger“, aber auch Ressourcen der Städte, waren immer Menschen. Über Jahrhunderte haben sich damit

Städte zum Attraktor für Bewohner, Geist und Wirtschaft entwickeln können.

Aus der Analyse der Entwicklung in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ist jedoch zu erkennen, dass nicht mehr die traditionelle Stadt, sondern immer mehr die Agglomeration an der Peripherie der Stadt diese Funktionen übernimmt. Technische Verkehrssysteme greifen auf den Stadtorganismus, aber auch auf das Umland zu, wie nie zuvor in der Geschichte. Es ergibt sich eine neuen Herausforderung in der langen Lebensdauer der Städte. Die tiefgreifende Eigendynamik dieses Prozesses verläuft mehrschichtig und lässt sich durch politische Entwicklungsabsichten und Maßnahmen nur sehr begrenzt steuern.

Wien und München konnten den Verlust aus Abwanderung und natürlicher Entwicklung durch Zuwanderung, vor allem durch Ausländer, in den letzten drei Jahrzehnten kompensieren. Das hohe Einkommensniveau scheint ein entscheidender Faktor dieser Entwicklung zu sein, wie auch die bessere „Stadtverträglichkeit“ dieser neuen Stadtbewohner. Es ist anzunehmen, dass dieser Prozess in Budapest und Prag mit zunehmendem Wohlstand und freierer Standortwahl seine volle Dynamik erst in den nächsten Jahren entfalten wird.

Die traditionellen Räume unserer Städte bieten zwar ausreichend Platz für Menschen, nicht aber für Autos oder Autofahrer. Dies hat tief greifende Folgewirkungen für die Lebensfähigkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Städte: Die verwaltungsmäßige „offizielle Stadt“ unterscheidet sich quantitativ immer mehr von der „funktionalen Stadt“, die sich dynamisch außerhalb der Verwaltungsgrenzen - häufig auf Kosten der bestehenden Stadt - entwickelt.

Stadt als Wirtschaftsstandort oder -objekt

Die Stadt als Wirtschaftsstandort ist immer noch attraktiv, um Investitionen anzuziehen - doch mit abnehmender Tendenz. Im Umfeld werden immer bessere Erreichbarkeitspotentiale produziert, die ihre Vorteile ohne soziale, wirtschaftliche und kulturelle Einbindung und Verpflichtung gegenüber der Gemeinschaft und der Stadt nutzen. Sie können dank der Freiheit, die ihnen die heutigen Verkehrssysteme geben, die Ressourcen der Stadt rücksichtslos nutzen, ohne von der Stadt in die

Pflicht genommen werden zu können. Damit werden die Städte zunehmend an Substanz und wirtschaftlicher Basis verlieren. Die Anzeichen dieser dramatischen Entwicklung sind nicht nur im Umfeld jeder Stadt zu erkennen, sie werden sich aber besonders dynamisch zwischen Wien und Bratislava entwickeln und damit Kaufkräfte aus beiden Städten abziehen. Budapest wird entlang der Autobahnen durch die Ansiedlung der Fachmärkte und Shopping Centers derzeit bereits mit dieser Gefahr konfrontiert und wird durch den Bau des Autobahnringes einen Großteil der wirtschaftlichen Gestaltungsmöglichkeit an wirtschaftliche Großstrukturen abgeben. In München scheint es über die Raumplanung teilweise gelungen zu sein, ähnlich massive Stadtentwicklungen zu verhindern. Die Entwicklung der Mega-Zentren in und um Prag wird vermutlich auch dort dramatische Auswirkungen auf Beschäftigung und lokale Wirtschaft haben.

Verkehr für die Stadt oder die Stadt für den Verkehr?

Technische Verkehrssysteme sind evolutive gesehen eine für die Menschen, wie auch für die Städte, junge Innovation, sodass es nicht verwundert, dass die subjektive Einschätzung zum Teil deutlich von den realen Verhältnissen abweicht. So wird der Verkehr von Münchnern gegenüber der Realität in Wien unterschätzt, während Bewohner von Prag und Budapest zwar in der Tendenz richtige, wenngleich auch qualitativ unterschiedliche Einschätzungen der Bevölkerung gegenüber den realen Parametern zeigen. Die Strukturen des öffentlichen Verkehrs in den vier untersuchten Städten unterscheiden sich zwar graduell, doch zeigt die Analyse eine völlige Übereinstimmung der technischen Indikatoren.

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl sind die Städte Prag und Budapest - noch - in einem Idealzustand im Vergleich zu Wien oder München, obwohl Wien für europäische Verhältnisse gute Werte aufweist. Die konkrete Frage, die sich für die Zukunft stellt, ist, ob Prag und Budapest diese idealen Verhältnisse aufrecht erhalten können und ob es Wien oder München gelingen kann, die günstigen stadtverträglichen Verkehrsverhältnisse wieder herzustellen, die sie einmal hatten. Der Schlüssel und der Weg zu dieser Lösung wird in der Behandlung des Parkraumes liegen und nicht im Fließverkehr.

Kultur und Bildung waren und sind unverzichtbare Elemente europäischer Städte

Die kulturelle Vielfalt, ebenso wie auch die Dichte, die Wien anbietet, schlägt sich auch in den Statistiken im Städtevergleich deutlich nieder. Hinsichtlich der Studentenzahlen und bezüglich der Kongresse hat Wien einen Spitzenplatz. Im Stadttourismus konnte Prag dank seiner wertvollen, alten Bausubstanz nach 1989 einen echten Boom verzeichnen, der nach wie vor anhält.

Zur Kultur gehört aber auch der Umgang mit der Stadt und ihrer eigenen Erscheinungsform, dem Stadtraum von innen, wie von außen. Hier bestehen zwischen den vier Städten Unterschiede, wie etwa im Umgang mit Hochhäusern. Diese werden von Städten wie Rom grundsätzlich abgelehnt, ebenso auch von Budapest, aber auch eine Mega-City wie Paris hat nach den Erfahrungen von Montparnasse nur mehr La Defense in dieser Form zugelassen. Siedlungskultur prägt längerfristig das „Gesicht“ der Stadt, entweder als Attraktor - aber auch als Gegenteil davon.

Ausblick

Die „schleichende“ Aushöhlung traditioneller Städte (z.B. München und Wien) erfolgte über einen längeren Zeitraum. Die neuen Verkehrssysteme, sowie die gebaute Infrastruktur, könnten aber diesen Prozess in Zukunft noch dynamischer beschleunigen, weil sich insbesondere aus der „Twin-City“ - Situation mit Bratislava eine wirtschaftliche Dynamik außerhalb der Stadt mit massiv negativen Effekten für beide Städte, aber auch der Region entwickeln kann, wenn dieser Gefahr nicht rechtzeitig entschieden begegnet wird. Das Abbaupotential der Städte und das Risiko ist für Prag und Budapest noch ungleich höher. Wenn es nicht gelingt, diese „technischen Organe“, die aus Menschen Autofahrer gemacht haben, zu „domestizieren“ und den Gesamtfunktionen der Stadt unterzuordnen, werden diese Strukturen jenseits menschlicher Städte und menschlicher Dimensionen gestaltet, die nicht nur die bestehenden nachhaltigen Stadtstrukturen grundlegend verändern, sondern auch in der Agglomeration die Verhältnisse verschlechtern und in eine nicht nachhaltige Situation bringen werden. Die möglichen Entwicklungspfade der Zukunft werden durch jede Infrastrukturentscheidung

eingeeengt - entweder zum Positiven oder zum Negativen. Eine einzige Fehlentscheidung kann dabei jahrelange, mühsam errungene positive Entwicklungstendenzen zunichte machen, wenn man ihre langfristigen Wirkungen falsch einschätzt.

Alle Städte, insbesondere auch Wien, haben daher sehr viel zu verlieren: Das Ausmaß der Zufriedenheit der Bürger mit der Stadt ist heute - noch - unglaublich hoch.