

Betreuung: Feilmayr – Giffinger – Kramar  
Bearbeitung: Beyer – Binder – Dietrich – Gemeinböck – Kerimoglu –  
Leitner – Solarzyk

PROJEKT 3:

GROSSPROJEKTE ALS  
INSTRUMENT DER  
STADTENTWICKLUNGSPOLITIK UND  
-PLANUNG

Bedeutung von Großprojekten im Städtewettbewerb

Gesamtstädtische sowie kleinräumige externe Effekte  
von Großprojekten

Anforderungen für die Stadtentwicklungspolitik  
und -planung



Barcelona – Berlin – Lissabon – Wien

## Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG UND PROBLEMSTELLUNG	3
2.	BEDEUTUNG VON GROSSPROJEKTEN IM STÄDTWETTBEWERB	5
2.1.	STÄDTEWETTBEWERB	5
2.1.1.	Definition: Stadt/Großstadt	5
2.1.2.	Definition: Städtewettbewerb	5
2.1.3.	Trends und Entwicklungsrichtungen in Städten	9
2.1.4.	Strategien im Städtewettbewerb und politischer Handlungsspielraum	11
2.1.5.	Image von Städten	12
2.2.	GROSSPROJEKTE	13
2.2.1.	Definition: Großprojekt	13
2.2.2.	Kennzeichnung von Großprojekten	13
2.2.3.	Hypothesen zur Wirkung von Großprojekten	14
2.2.4.	Hallmark Events	16
2.3.	EXTERNE EFFEKTE	19
2.3.1.	Einleitung	19
2.3.2.	Externe Effekte und Marktversagen	20
2.3.3.	Gliederung externer Effekte – verschiedene Gliederungsansätze	23
2.3.4.	Zur synoptischen Gliederung externer Effekte zur weiteren Verwendung innerhalb dieser Arbeit	28
3.	AUSGEWÄHLTE GROSSPROJEKTE	29
3.1.	KENNZEICHNUNG AUSGEWÄHLTER GROSSPROJEKTE	29
3.1.1.	Wien – Museumsquartier: Das neue Kunst- und Kulturviertel im Zentrum Wiens	30
3.1.2.	Wien – Simmeringer Gasometer: Neues Leben in den ehemaligen Gasbehältern	45
3.1.3.	Wien – Ausbau und Anbindung des Flughafens Wien Schwechat	51
3.1.4.	Wien – DonauCity	55
3.1.5.	Wien – U-Bahn-Bau	59
3.1.6.	Barcelona – Olympische Sommerspiele 1992	64
3.1.7.	Lissabon – EXPO, Weltausstellung 1998	91
3.1.8.	Berlin – Love Parade	108
3.2.	GESAMTSTÄDTISCHE WIRKUNGEN UND EFFEKTE VON GROSSPROJEKTEN	118
3.2.1.	Wirtschaftlichen Bedeutung von Großprojekten	118
3.2.2.	Image von Großprojekten	122
3.2.3.	Sozial-räumliche Dynamik von Großprojekten	126
3.3.	KLEINRÄUMIGE EXTERNE EFFEKTE VON GROSSPROJEKTEN	130
3.3.1.	Museumsquartier Wien	130
3.3.2.	Gasometer Wien	150
3.3.3.	U-Bahn Wien	163
3.3.4.	Zusammenfassender Vergleich der kleinräumigen externen Effekte	175
4.	ANFORDERUNGEN AN DIE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK UND -PLANUNG	182
4.1.	BESTEHENDE INSTRUMENTE UND VERFAHREN IM UMGANG MIT GROSSPROJEKTEN	182
4.1.1.	Strategieplan Wien	182
4.1.2.	Stadtentwicklungsplan Wien	183
4.1.3.	Hochhauskonzept Wien	186
4.1.4.	Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Wien	188
4.1.5.	Entwicklungs- und Betreibergesellschaften	189
4.2.	PROBLEME UND MÄNGEL BESTEHENDER INSTRUMENTE UND VERFAHREN	192
4.3.	NEUE INSTRUMENTE UND VERFAHREN	194
5.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	200
	QUELLENVERZEICHNIS	206
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	209
	TABELLENVERZEICHNIS	210

## 1. Einleitung und Problemstellung

Warum wird ein ganz bestimmtes Projekt für eine ganz bestimmte Stadt umgesetzt? Mit welchen Erwartungen wurde an dieses Projekt heran getreten? Hat das Großprojekt sein Ziel erfüllt? Ist es gelungen, durch das Großprojekt die Position der Stadt im Städtewettbewerb zu verbessern? Was hat dieses Projekt in der Stadt selbst verändert?

Mit solchen und ähnlichen Fragen ist der heutige Stadtplaner immer mehr konfrontiert. Durch globale Vernetzung und Internationalisierung der Wirtschaft und des Wettbewerbs entsteht eine immer größer werdende Konkurrenz der Städte bei gleich bleibend knappem Budget. Dies wiederum führt zu Konzentration auf innovative Großprojekte, um im internationalen Wettbewerb „mithalten zu können“. Im Rahmen des vorliegenden Projektes „Großprojekte als Instrument der Stadtentwicklungspolitik und -planung – Auswirkungen auf den Immobilienmarkt und Herausforderungen für die Strategie- und Entwicklungsplanung im Vergleich europäischer Großstädte“ wurde versucht, eine Antwort auf diese und andere Fragen zu geben.

Die Arbeit ist grob in drei Teile gegliedert: Einleitend wird der Städtewettbewerb genau analysiert. Wer ist im Städtewettbewerb? Kann eine Stadt überhaupt im Wettbewerb sein? Wenn ja – auf welche Weise? Und wie sind „Stadt“ und „Städtewettbewerb“ überhaupt zu definieren? Diesen Fragen gehen Birgit Binder, Johannes Gemeinböck, Emir Kerimoglu und Markus A. Solarzyk nach, die auch für den anschließenden Abschnitt über die Typologisierung von Großprojekten verantwortlich zeichnen: Es wurden eine detaillierte Typisierung von Großprojekten vorgenommen und mögliche Hypothesen zur Wirkung von Großprojekten auf die gesamtstädtische Entwicklung aufgestellt.

Im Anschluss daran wurde von Clemens Beyer, Tobias Dietrich und Jürgen Leitner das Thema der externen Effekte und ihre Bedeutung bei der Umsetzung von Großprojekten behandelt. Nach der eingangs angebrachten Begriffsdefinition wird überblicksmäßig dargestellt, wie externe Effekte ökonomisch herzuweisen sind und welcher Natur ihre möglichen Auswirkungen sein können. Aus verschiedensten Unterscheidungen externer Effekte, die in der Literatur vorkommen, wurde eine synoptische Gliederung erzeugt, die im weiteren Verlauf dieser Arbeit auch zur Anwendung gelangte.

Im zweiten Teil der Arbeit wird versucht, die aus der Theorie entwickelten Hypothesen über die Wirkung von Großprojekten sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf kleinräumiger Ebene an Hand von ausgewählten Projekten aus dem In- und Ausland zu be- oder widerlegen. Hauptaugenmerk wurde dabei auf Projekte in der Stadt Wien gelegt: Museumsquartier (T. Dietrich), Gasometer (J. Leitner, B. Binder), U-Bahn-Bau (C. Beyer), Donaacity (M. Solarzyk), Flughafen Schwechat (J. Gemeinböck). Auf internationaler Ebene wurden Beispielprojekte aus Barcelona (Olympische Spiele 1992, E. Kerimoglu), Lissabon (Weltausstellung 1998, E. Kerimoglu) und Berlin (Love Parade, B. Binder) ausgewählt.

Weiters wurde auch versucht, kleinräumige externe Effekte von Großprojekten zu erfassen und zu beschreiben. Diese Aufgaben oblagen T. Dietrich (Museumsquartier), J. Leitner (Gasometer) und C. Beyer (U-Bahn). Welche Großprojekte haben welche externen Effekte? Zu welchem Zeitpunkt treten diese auf? Welche externen Effekte sind typisch für welche Art von Großprojekt? Welche Möglichkeiten gibt es, kleinräumige externe Effekte von Großprojekten miteinander zu vergleichen? All diese und weitere Fragen sowie ein abschließender Vergleich wurden von T. Dietrich, J. Leitner und C. Beyer behandelt.

Im abschließenden dritten Teil der Arbeit werden, ausgehend von den bisherigen Ergebnissen, Empfehlungen und Richtlinien für eine effektive und zielorientierte Lenkung und Realisierung von Großprojekten für die Stadtentwicklungsplanung und -politik angeführt und diskutiert. Dabei werden bestehende Instrumente und Verfahren im Umgang mit Großprojekten von B. Binder, C. Beyer, T. Dietrich und J. Gemeinböck analysiert und dargestellt. Aus den sich hier ergebenden Mängeln der bestehenden Instrumente werden neue Instrumente und Verfahren aufgezeigt, mit deren Hilfe die aktuellen Anforderungen für die Stadtentwicklungspolitik und -planung zielführender bewältigt werden können.

Diese Arbeit soll nicht nur als eine Analyse der Bedeutung von Großprojekten im Städtewettbewerb sein, sondern auch als Anstoß in der Stadtentwicklungspolitik und -planung gesehen werden und neue Ideen geben.

## **2. Bedeutung von Großprojekten im Städtewettbewerb**

### **2.1. Städtewettbewerb**

#### **2.1.1. Definition: Stadt / Großstadt**

Eine Stadt ist eine seit Jahrtausenden bestehende Siedlungsform mit bestimmten Rechtsstatus, gekennzeichnet durch dichte Besiedlung und Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten und einer Bevölkerung mit überwiegend dienstleistungsorientiertem Lebensunterhalt. Sie ist das Zentrum von politischen Institutionen sowie Wirtschafts-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen. Weitere Merkmale einer Stadt sind eine eigene architektonische Prägung, innere Differenzierung des Siedlungskörpers und vielfältige Verkehrsbeziehungen zwischen den Teilräumen und dem Umland, für das die Stadt Verkehrsmittelpunkt ist.<sup>1</sup>

Seit Ende der 60er- und 70er- Jahre hat diese klar erkennbare Abgrenzung und Aufteilung zwischen Stadt und Land auf Basis des technologischen Wandels und der sozioökonomischen Entwicklung durch Suburbanisierung an Klarheit und Bedeutung verloren. Die Stadt kann heutzutage nicht mehr unabhängig von ihrem Umland betrachtet werden, sondern sie muss vielmehr als Teil einer Region und Motor der Regionalentwicklung gesehen werden.<sup>2</sup>

Eine Großstadt besticht durch eine überdurchschnittliche Einwohnerzahl, eine deutliche Viertelbildung in City, Wohnviertel und Subzentren, ein ausgeprägtes Netz öffentlicher Verkehrsmittel, Zentralität gegenüber dem Umland und einen hohen Einpendleranteil an Erwerbstätigen. Weiters ist eine große Funktionendichte (Multifunktionalität) und eine Gliederung der Bevölkerung in relativ viele soziale Gruppen und Schichten zu erkennen.

#### **2.1.2. Definition: Städtewettbewerb**

In der vorliegenden Arbeit beschreibt der Städtewettbewerb die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Konkurrenz um die Gunst der Akteure zwischen einzelnen Städten. Akteure können als Privatpersonen, juristische Personen, öffentliche Personen, aber auch Körperschaften öffentlichen Rechts auftreten.

Geschichtlich gesehen existierte bereits im antiken Griechenland oder auch im Italien der Renaissance ein Ringen um die politische und militärische Vorherrschaft zwischen einzelnen Städten und Regionen.

---

<sup>1</sup> vgl. Herders Neues Handlexikon, 1978

<sup>2</sup> vgl. Giffinger, 2000

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob nicht nur Wirtschaftssubjekte, sondern auch ganze Städte miteinander in Wettbewerb stehen. Hierzu gibt es zwei gegensätzliche Standpunkte von Porter und Krugman:<sup>3</sup>

Krugman ist ein Verfechter der Idee, dass Städte an sich nicht direkt in Konkurrenz stehen, sondern nur Ort dafür sind. Somit stehen in erster Linie Unternehmen mit anderen Unternehmen im Wettbewerb, nicht aber ganze Städte. So gesehen definiert sich die Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt als Summe der gesamten Leistungskraft der städtischen Wirtschaft. Krugman behauptet weiters, dass die standörtliche Ausstattung eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung für den Wettbewerbserfolg einer Stadt ist. Zusätzlich beschreibt Begg die Wettbewerbsstärke einer Stadt aus einem komplexen Zusammenspiel von Standortfaktoren und den Stärken und Schwächen der ansässigen Wirtschaftssubjekte.<sup>4</sup>

Einen etwas anderen Erklärungsansatz bietet die Theorie von Porter, der argumentiert, dass Städte als Ganzes in Konkurrenz zueinander stehen. Das betrifft die Bereiche Bevölkerung, Tourismus, Großereignisse, Staatsgelder, fachmännisch ausgebildete Arbeitskräfte, Lebensqualität, effiziente moderne Infrastruktur, flexibler Bodenmarkt, hohe Umweltstandards oder eine aktive Verwaltungsstruktur. Weiters führt Porter aus, dass Städte wirtschaftlich dann erfolgreich sind, wenn sie spezialisiertes Wissen, öffentliche Hilfs- und Unterstützungseinrichtungen, anspruchsvolle Kunden sowie konkurrierende und kooperierende Firmen im Stadtgebiet konzentrieren. Erst durch die räumliche Nähe entstehen engere Beziehungen und ein besserer Informationsfluss, wodurch starke Anreize für Innovationen geboten werden. Entscheidend für den Wohlstand einer Stadt ist, dass die Stadt als Verwaltungsorgan und die Unternehmen miteinander kooperieren.<sup>5</sup>

Natürlich stellt sich nun die Frage, wie der Städtewettbewerb quantifiziert werden kann. Eine Betrachtung des Wettbewerbs kann durch folgende Messgrößen erfolgen:

- Qualität und Quantität der Infrastrukturausstattung
- Höhe des Wirtschaftswachstum (BIP) und der Beschäftigten- und Arbeitslosenrate
- Menge, Zusammensetzung und Qualität der Produktionsfaktoren
- Weiche Standortfaktoren (Image der Stadt, soziales Klima, Sicherheit in der Stadt)
- Qualität des Bildungs- und Gesundheitssystems
- Fortschreitung der Tertiärisierung
- Touristische Messgrößen wie Nächtigungszahlen und Auslastungsgrad
- Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Berücksichtigung von Umwelt und Nachhaltigkeit
- Qualitatives und quantitatives Wohnungsangebot
- Effiziente Budgetentwicklung
- Anteil der Beschäftigten in wirtschaftsnahen Diensten

---

<sup>3</sup> vgl. Lever und Turok, 1999

<sup>4</sup> vgl. Begg, 1999

<sup>5</sup> vgl. Lever und Turok, 1999

Um im Wettbewerb ein langfristiges „Überleben“ und „Gedeihen“ der Stadt in den einzelnen Wettbewerbsfeldern sichern zu können ist eine Verfolgung nachstehender drei Ziele notwendig:<sup>6</sup>

- 1) Maximierung der städtischen Wirtschaftsleistung
- 2) Erhöhung des Lebensstandards bzw. der Lebensqualität im Sinne gesellschafts- und sozialpolitischer Zielsetzungen
- 3) Gewährleistung einer ökologischen Nachhaltigkeit und Vermeidung bzw. Minimierung negativer externer Effekte

Die drei Ziele der Städtewettbewerbs lassen sich folgendermaßen konkretisieren:

#### Maximierung der städtischen Wirtschaftsleistung

- Stärkung der Leistungsfähigkeit der städtischen Wirtschaft für zukünftige Aufgaben
- Ausbau infrastruktureller Gelegenheiten
- gut funktionierender Arbeitsmarkt (Attraktivierung für Investoren)
- Ausbildung und Bereitstellung qualifizierter Arbeitskräfte aus dem In- und Ausland
- Einnahmen durch die Ansiedlung von Betrieben
- Einnahmen durch Ansiedlung von Wohnbevölkerung („Wettbewerb um Einwohner“ im Rahmen des Finanzausgleichs)
- Wettbewerb um Einnahmen aus dem Tourismus

#### Erhöhung des Lebensstandards bzw. der Lebensqualität im Sinne gesellschafts- und sozialpolitischer Zielsetzungen

- Verbesserung der Lebensqualität (vor allem für die ansässige Bevölkerung)
- Gewährleistung der Effektivität des städtischen Verkehrs
- Verhinderung von Abwanderung
- Schaffung von Anreizen für Zuwanderung aus dem Um- und Ausland
- Sicherung einer hohen Qualität des Wohnungsbestandes

#### Gewährleistung einer ökologischen Nachhaltigkeit und Vermeidung bzw. Minimierung negativer externer Effekte

- Überprüfung der Einhaltung von Umweltauflagen (Umweltverträglichkeitsprüfung)
- Verantwortungsvoller Umgang mit der natürlichen Umwelt
- Bewusstseinsbildung der Öffentlichkeit für sozio-ökologische Belange
- Finanzielle Anrechnung von negativen externen Effekten auf Seiten der Verursacher

Repräsentant der Stadt im Städtewettbewerb ist die gewählte Legislative, die mittels verschiedener Strategien die Erfüllung der zuvor definierten Ziele anstrebt. Um diese Ziele erfolgreich umsetzen zu können ist der Aufbau

---

<sup>6</sup> vgl. Lever und Turok, 1999

eines positiven Stadtimages durch gezielte Marketingstrategien und Erarbeitung eines Strategie- und Stadtentwicklungsplanes von enormer Bedeutung. Nur dann kann eine Verbesserung der eigenen Position in der globalen Städtehierarchie erfolgen.

#### *Nivellierungs- versus Exklusivitätsstrategie*

Nivellierungs- und Exklusivitätsstrategie sind zwei extreme Ausprägungen davon, wie Stadtentwicklungspolitik oder -planung ablaufen kann. Nach Bökemann<sup>7</sup> hat die Nivellierungsstrategie zum Ziel, Disparitäten abzubauen und die Investitionsmittel der öffentlichen Hand so einzusetzen, dass eine möglichst große Zahl an gut ausgestatteten Standorten produziert werden kann. Darunter sind zwar keine äußerst hochwertigen Standorte, doch die Effizienz dieser Strategie liegt in der Quantität der Bereitstellung. Durch die quantitative Vorgangsweise werden mehr Bürger zufrieden gestellt – die Loyalität der Wähler zur amtierenden Regierung ist hoch und die Politiker kommen so ihrem Ziel, die nächste Wahl für sich zu entscheiden, wieder ein Stückchen näher.

Ganz anders die Exklusivitätsstrategie, die nicht auf die Quantität, sondern vielmehr auf die Qualität der produzierten Standorte abzielt. Disparitäten werden nicht nur nicht ausgeglichen, sondern mitunter sogar noch verstärkt, sodass wenige, äußerst hochwertige Standorte produziert werden, die im Vergleich mit Standorten anderswo durch ihre Exklusivität, also ihr Herausragen aus der Masse, bestechen. Durch diese qualitative Vorgangsweise werden wenige Bürger zufrieden gestellt, aber die Investitionen machen sich durch hohen Budgetrückfluss in die Gemeindekasse mehr als bezahlt.

In der Realität wird weder die eine noch die andere Strategie ihre Chance zur Umsetzung haben – wie so oft ist es ein Zusammenspiel beider Strategien, ein nach ökonomischen (d. h. marktlichen) Effizienzüberlegungen zu Stande gekommener Konsens, einen Mix aus beiden Strategien zu verfolgen, der – je nach Situation, Standort und Stadt – einmal mehr in die eine, einmal mehr in die andere Richtung ausschlägt.

Städtewettbewerb kann natürlich in diesem Sinne eine Gefahr darstellen, in dem er den Druck auf den Markt noch erhöht und dadurch immer mehr die Zielsetzungen der (Planungs-)Politik aus der Stadt verdrängt und durch profitorientiertes Marktdenken ersetzt. Somit kommt es in der Stadt zu einer erhöhten Nachfrage nach Umsetzung der Exklusivitätsstrategie durch vornehmlich private Wirtschaftsakteure und einer Vernachlässigung der sozialpolitisch wichtigen, aber wirtschaftspolitisch doch so bedeutungslosen Nivellierungsstrategie, deren Ziel es ist, soziale Ungerechtigkeit und Unsicherheit zu reduzieren. Diese politische Wunschvorstellung widerspricht jedoch der von Seiten der Wirtschaft her gewünschten Strategie der Effizienzsteigerung und ist somit a priori mit der Exklusivitätsstrategie nicht

---

<sup>7</sup> vgl. Bökemann, 1982 (1999).

vereinbar. Die Stellvertreter der Stadt verlieren somit oft den politischen Handlungsspielraum der Wahl zwischen der Verfolgung von Zielen der Nivellierungsstrategie, die eine Verbesserung der Wählerloyalität mit sich bringen, und Zielen der Exklusivitätsstrategie, die wiederum zu einer Erhöhung des Budgetrückflusses führen.

Um langfristig als Stadt „überleben“ zu können ist ein sinnvoller Ausgleich von Exklusivitätsstrategie (ökonomische Positionierung über den Wettbewerb nach außen) und Nivellierungsstrategie (langfristiger Disparitätenabbau nach innen) notwendig.

### **2.1.3. Trends und Entwicklungsrichtungen in Städten**

#### Ökonomische Trends

- Mobilität von Arbeit und Kapital
- Unternehmen sind nicht mehr so stark an einen bestimmten Standort gebunden (Standortunabhängigkeit)
- Spezifische (historische) Unterschiede sind kaum noch bedeutsam („Machtposition“ der Stadt geht verloren)
- Standort selbst ist nicht mehr so bedeutend, entscheidender sind Netzwerke von Informationen, Kontakten und Kooperationen
- Übergang von der Agrar- über die Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft (vor allem Wachstum des Dienstleistungssektors)
- Internationale Arbeitsteilung (Dienstleistungsstädte, Industriestädte, Städte mit Schattenwirtschaft)
- Globale Vernetzung: Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft und des Wettbewerbs
- Wettbewerb verlagert sich immer mehr von Stadt-Umland zu Stadt-Stadt
- Immer größer werdende Konkurrenz und Budgetknappheit führt zur Konzentration auf innovative Großprojekte, um im internationalen Wettbewerb „mithalten zu können“ (Exklusivitätsstrategie-Problem)

#### Raumstrukturelle Trends

- Fortschreitende Mischnutzung von Wohnen – Arbeiten – Freizeit
- Verstärktes Stattfinden von differenzierenden/fragmentierenden Prozessen (Citybildung, Slumbildung, Nebenzentren)
- Abkehr vom Image der „rauchenden Schloten“ (Industrieimage WAR einmal etwas besonderes)
- Trend zu „begehrter Stadt“ (Verkehrsberuhigung)

#### Sozio-ökonomische Trends

- Stagnierende bzw. rückläufige Bevölkerungszahl in westlich orientierten Industrieländern
- Überalterung der Bevölkerung (Humankapital wird älter)
- Zunahme ethnischer und kultureller Vielfalt in der Stadt (Integration anstatt Segregation)
- Erhöhung der Anzahl an Single-Haushalten sowie Erhöhung des Flächenanspruchs pro Kopf
- Soziale Bindungen und Regelungen verlieren immer mehr an Bedeutung (Familie tritt in den Hintergrund)
- Trend zu Action, Spaß, Interaktivität
- Multiplex-Boom: Erlebnis, Fun und Gastronomie an einem Ort
- Großveranstaltungs-Boom: Love Parade, Life Ball
- Trend zu einem neuen Sicherheitsbewusstsein

#### Infrastrukturelle Trends

- Globale Vernetzung von Infrastruktureinrichtungen (Telekommunikation)
- Auf- und Ausbau leistungsfähiger Verkehrssysteme
- Vermehrung der technischen Überwachungseinrichtungen

#### Ökologische Trends

- Zunehmender Energie- und Wasserverbrauch pro Kopf
- Zunehmender Bedarf an Wohnraum und Rohstoffen pro Kopf
- Erhöhung des Flächenverbrauchs durch zunehmenden Bedarf an Flächenansprüchen

#### Politische Trends

- Auf Grund der zunehmenden Deregulierung von Arbeits- und Wohnungsmärkten tritt der Staat immer mehr in den Hintergrund und der Bereich „Markt“ gewinnt stark an Bedeutung. Somit wird die Raumentwicklung immer mehr vom „Markt“ und nicht mehr vom „Staat“ – d. h. von der Politik – bestimmt.
- Privatisierung von Infrastruktur und Dienstleistungen (z. B. Bahn)
- Wohnungswesen wird immer mehr von Privatfirmen bestimmt (Immobilienkanzleien)
- Private Arbeitsvermittlungsbüros anstatt Arbeitsmarktservice (AMS)
- Budgetknappheit politischer Institutionen

#### **2.1.4. Strategien im Städtewettbewerb und politischer Handlungsspielraum**

##### Rechtliche Strategien

- Schaffung rechtlicher Voraussetzungen für die Ansiedlung von Wirtschaftsakteuren im Rahmen einer liberalen Wirtschaftspolitik (z.B. „weiche“ Gesetze in Form von niedrigen Umweltauflagen)
- Finanzielle Begünstigungen (Erlassung bzw. Kürzung von Steuern, Schaffung von Steuervorteilen)

##### Wirtschaftspolitische Strategien

- Schaffung eines leistungsfähigen und stabilen Finanzsystems für Unternehmen
- Gut funktionierender Arbeitsmarkt (Anhebung des Bildungsstandes der Bevölkerung, Erhöhung der Zahl qualifizierter Fachleute, Förderung von Spezialisten und Kadern)

##### Infrastrukturpolitische Strategien

- Ausreichende Quantität und Qualität an Verkehrs- und Kommunikationsverbindungen
- Ausbau und Förderung „neuer Medien“ (Internet etc.)
- Räumliche Nähe von zentralen Einrichtungen

##### Sozialpolitische Strategien

- Anbieten hoher Umweltqualität und angemessenem Wohnumfeld
- „Ganzheitliche“ Gesellschaft (Vermeidung von Segregation und Ausschluss einzelner sozialer und ethnischer Gruppen)
- Touristische Werbung
- Verstärkte Förderung und Unterstützung kultureller Institutionen, Organisationen und Vereinen (Life Ball, Love Parade etc.)
- Vorhanden-Sein eines gut ausgebauten Bildungs- und Gesundheitssystems
- Offenheit für Jugend als Anreiz für Zuwanderung und Mitgestaltung der städtischen Zukunft
- Vermittlung und Verbesserung von sozialer und öffentlicher Sicherheit in der Stadt

##### Planerische Strategien

- Umfassende Analyse aller betroffenen Bereiche statt eingeschränkter, starrer Betrachtung bei Planungen

- Berücksichtigung von differenzierten Effekten durch integrative und ganzheitliche Planung aufgrund der fortschreitenden Mischnutzung von Wohnen – Arbeiten – Freizeit
- bessere Integration der verschiedenen existierenden sektoralen Leitbilder, Programme und Projekte,
- klare Schwerpunktsetzung und konsequente Umsetzung der für die Entwicklung der Stadt strategisch wichtigen Maßnahmen und Projekte,
- konkretere Festlegung von Verantwortlichkeiten, Umsetzungshorizonten und eine Effizienzorientierung bei den „strategischen Projekten“ sowie
- Forcierung der Kooperation zwischen Verwaltung, Unternehmen, Wissenschaft und Bevölkerung, aufbauend auf den Stärken der Stadt und Region

### 2.1.5. Image von Städten

Eine weitere wichtige Rolle im Städtewettbewerb spielt das Image von Städten oder, sozusagen, das in den Köpfen der Menschen verankerte Bild einer Stadt. So kann es schnell passieren, dass eine Stadt auf Grund von Vorurteilen, Verallgemeinerungen bzw. unzureichender Informationen mit einem negativen oder auch einem positiven Image in Verbindung gebracht wird. An dieser Stelle wurde ein kurzer Versuch unternommen, das Image einzelner europäischer Großstädte subjektiv darzustellen.

Laut Aussagen der Referenten Mag. Karl Seitlinger vom Wiener Tourismusverband und Mag. Burkhard Weiler vom Wiener Wirtschaftsförderungsfonds auf der IFÖR-Herbsttagung 2001 wird Wien oft gesehen als:

- Weltstadt der Musik und Kunst,
- Kongressstadt,
- Stadt des Genusses (Gastronomie und Kultur),
- grün und sportlich,
- Wirtschaftsstandort (qualifizierte Mitarbeiter, hohes Ausbildungsniveau, Stabilität in der Wirtschaft, hohe Sicherheit) sowie als
- wichtige Ost-West-Drehscheibe.

In dieser Analyse wurden einige Städte mit positiven Assoziationen und andere mit negativen Assoziationen in Verbindung gebracht. Diese sollen jedoch keine allgemeine Gültigkeit darstellen, sondern lediglich einen Überblick darüber geben, welche Assoziationen und Begriffe beim ersten Eindruck über eine Stadt in den Köpfen der Leute vorhanden sind.

#### Positive Assoziationen

- |                             |                              |
|-----------------------------|------------------------------|
| • Paris, Rom, Venedig       | Stadt der Liebe              |
| • Frankfurt, Zürich, London | Stadt der Finanzen           |
| • Berlin                    | Stadt der deutschen Einigung |
| • Rotterdam, Hamburg        | Das Tor zur Welt             |
| • Mailand, Paris            | Stadt der Mode               |

#### Negative Assoziationen

- Neapel, Palermo
  - Manchester, Ruhrgebiet
- Kriminalität, Mafia,  
schlechte Umweltbedingungen,  
Arbeitslosigkeit

Einige Städte haben es mittlerweile geschafft, ihr (bisher negatives) Image aufzupolieren und durch eine Vielzahl von Initiativen und Innovationen ein neues, positives Image aufzubauen:

#### Städte im Imagewandel

- Linz  
vom Image der Industriestadt (schlechte Luft, ...) zur modernen, offenen Technologie-City (Ars Electronica, „neue Medien“, ...)
- Budapest, Prag  
vom negativen Image der Kriminalität hin zu Antriebsstädten der Wirtschaftsentwicklung des ehemaligen Ostblocks

## 2.2. Großprojekte

### 2.2.1. Definition: Großprojekt

Im Rahmen dieser Arbeit wurde der Begriff „Großprojekt“ von den Autoren wie folgt definiert: „Großprojekte sind Vorhaben mit einem bestimmten räumlichen, zeitlichen und wirtschaftlichen Mindestumfang, die weitreichende Effekte auf die Gesellschaft haben. Durch ihre charakteristischen Eigenschaften, wie Induktion von Verkehr oder Schaffung von Arbeitsplätzen, führen sie zu einer öffentlichen Betroffenheit und Wirkung.“

### 2.2.2. Kennzeichnung von Großprojekten

#### Arten von Großprojekten

- „Materielle“ Projekte/Bauprojekte/Immobilienprojekte
- Wohn- und Büroobjekte
- Verkehrsinfrastruktur
- Internationale Anbindung im Schienen- und Straßenverkehr
- Flughäfen
- Industrie und Gewerbe, Einkaufszentren
- Kultur und Freizeit
- Kulturprojekte
- Sportstätten
- Großkinos
- Mischnutzungsprojekte der oben erwähnten Projekten

- „Immaterielle“ Projekte
- Kultur- und Freizeitprojekte (Veranstaltungen)
- Sportveranstaltungen (Olympische Spiele, ...)

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger von Großprojekten

- privat: Einzelperson, Gruppe, Verein, Firma
- öffentlich: Stadt, Land, Bund, EU
- gemischt
- PPP – Public-Private Partnership, ...
- BOT – Build, Operate, Transfer (privater Bauträger, privater Betrieb auf bestimmte Zeit, danach Abgabe an Staat – z. B. Flughäfen)

Zeitliche Ebene und Dimension von Großprojekten

- Für die nächsten Jahre/Jahrzehnte
  - Bauprojekte
  - Verkehrsprojekte
  - Sicherheitsprojekte
  - Sportanlagen
  - Anlagen für Großveranstaltungen, Messehallen etc.
- Für ein einmaliges Ereignis: auf bestimmte Zeitperiode beschränkt (oder regelmäßig wiederkehrendes Ereignis)
  - Hallmark-Events (vgl. 2.2.4.)
  - Sportveranstaltungen: Olympiade
  - Kulturveranstaltungen

Räumliche Ebene: Standortbezug von Großprojekten

- Monozentrisch: Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort
- Polyzentrisch: Nutzung ist auf verschiedene Projektstandorte verteilt
- zentrale/periphere Lage (City bzw. Randlage)

Städtebauliche Strukturen von Großprojekten

- Flächenverbrauch
- Baualter
- Revitalisierung von Stadtviertel

### **2.2.3. Hypothesen zur Wirkung von Großprojekten**

Es wurden vier Haupthypothesen aufgestellt, die die Rolle und Bedeutung von Großprojekten für die Wirtschaft, das Image, den kulturellen bzw. sozialen Aspekt sowie die planerischen Möglichkeiten einer Stadt betrachten.

Diese vier Hypothesen wurden aus der Planungspraxis und -theorie abgeleitet.

**Hypothese 1: Großprojekte setzen bedeutende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt**

Auf Grund der Mobilität von Arbeit und Kapital sind Unternehmen nicht mehr so stark an einen bestimmten Standort gebunden (Standortunabhängigkeit). Der Standort selbst ist nicht mehr so bedeutend, entscheidender sind Netzwerke von Informationen, Kontakten und Kooperationen. Somit haben Großstädte ihren Standortvorteil gegenüber dem Umland bzw. anderen konkurrierenden Städten verloren. Durch die globale Vernetzung und Internationalisierung der Wirtschaft entsteht eine immer größer werdende Konkurrenz und Budgetknappheit in den Städten. Dies führt zu einer Konzentration auf innovative Großprojekte, um im internationalen Wettbewerb „mithalten zu können“ und in der Folge dazu, dass die Stadt (vgl. 2.1.2.) ihre Planungspolitik mehr in Richtung Exklusivitätsstrategie verschiebt und Investitionen in die Standortqualität tätigt, um sich entsprechend positionieren zu können.

Großprojekte setzen somit wichtige Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, indem sie zum Beispiel den städtischen Arbeitsmarkt beleben, aber auch Einnahmen für die Standortgemeinde in Form von Steuern hervorrufen.

**Hypothese 2: Großprojekte stärken das Ansehen und Image einer Stadt, womit die Position im internationalen Städtewettbewerb verbessert werden kann**

Der Städtewettbewerb bekommt für eine Großstadt eine immer größere Bedeutung. Nicht nur „harte“ Faktoren wie Wirtschaftskraft oder Beschäftigung sind entscheidend, sondern auch sogenannte „weiche“ Faktoren wie Image und Lebensqualität. Denn eine Stadt kann sehr schnell auf Grund von Vorurteilen, Verallgemeinerungen bzw. unzureichenden Informationen mit einem negativen Image in Verbindung gebracht werden. Da Großprojekte eine hohe mediale Wirksamkeit haben, kann damit die breite Bevölkerung sehr leicht beeinflusst bzw. manipuliert werden – im positiven wie auch im negativen Sinne. Wien wird zum Beispiel gerne dargestellt als Weltstadt der Musik und Kunst, Stadt des Genusses, sicherer Wirtschaftsstandort und Ost-West-Drehscheibe.

**Hypothese 3: Großprojekte prägen das sozial-räumliche Milieu sowie die städtebauliche Entwicklung einer Stadt und verändern damit die Lebensqualität der Bevölkerung**

In den ersten beiden Hypothesen wurde das Erscheinungsbild einer Großstadt vor allem nach außen hin betrachtet. Bei der dritten Hypothese wurde versucht, die Wirkungen von Großprojekten auf die Stadt selbst und ihre Einwohner zu analysieren. Bei dieser Betrachtungsweise stehen

Faktoren wie Lebensqualität und soziales Milieu an oberster Stelle. Für die Verantwortlichen in der Stadtregierung sollte auch die Erhöhung des Lebensstandards bzw. der Lebensqualität für alle Bevölkerungsschichten hohe Priorität haben. Großprojekte können dabei als wichtiges Instrument zur Verbesserung der Lebensqualität, zur Gewährleistung der Effektivität des städtischen Verkehrs sowie zur Verhinderung von Abwanderung und Schaffung von Anreizen für Zuwanderung aus dem Um- und Ausland führen.

**Hypothese 4: Großprojekt stellen neue Planungsanforderungen und setzen neue Chancen für die Stadtentwicklungspolitik**

Die Wirksamkeit verschiedener klassischer Planungsinstrumente bei der Steuerung der Siedlungsentwicklung ist in letzter Zeit stark in öffentlicher Kritik geraten. So wurde etwa der Flächenwidmungsplan als wenig erfolgreich im Sinne der planmäßigen und vorrausschauenden Gestaltung des Lebensraumes eingestuft und teilweise auf die unzureichende Regelungssystematik hingewiesen, die mit Festlegungen verbindlicher Widmungs- und Nutzungszuweisungen, insbesondere im Umgang mit Großprojekten, verbunden sind.

Die Entwicklungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die zunehmend dynamische und von heterogenen Interessen beeinflusste Siedlungsentwicklung flexiblere, verstärkt auf Partizipation beruhende und in der Wirkung punktgenauere Maßnahmen fordert. Langfristige parzellenscharfe Nutzungsbeschränkungen, wie es der Flächenwidmungsplan vorsieht, wurden als vielfach für die Realisierung kurzfristiger (Groß-) Vorhaben hinderlich angesehen.

So kam es oft bei der Verwirklichung von Großprojekten zu schwierigen Entscheidungen zwischen der Einhaltung gültiger Flächenwidmungspläne oder einer anlassbezogenen Änderung derselben zur Umsetzung von zumeist wirtschaftlich und auch politisch attraktiven Großprojekten. Umwidmungen zur Umsetzung von Großprojekten sind somit oft das Ergebnis projektbezogener Planungsprozesse, die sich wenig an den bestehenden Flächenwidmungsplänen orientieren – sondern umgekehrt: Die Flächenwidmungspläne werden aktuellen Projekten angepasst. Daraus ist klar erkennbar, dass traditionelle Planungsinstrumente, wie etwa der Flächenwidmungsplan, den rasch veränderten Wertvorstellungen der Gesellschaft und Politik nicht mehr nachkommen. Es braucht daher in Zukunft ein neues Planungsverständnis gerade im Bezug auf die Umsetzung von Großprojekten (vgl. Kanonier, 2002).

#### **2.2.4. Hallmark Events**

Großprojekte haben oft den Charakter eines großen Events, der zeitlich begrenzt ist. Auf der ganzen Welt versuchen urbane Gebiete solche Events zu nutzen, um bestimmte Teilgebiete zu regenerieren und um für sie zu

werben. Diese großen Events werden in der Literatur als „Hallmark Events“ (Kennzeichen-/Gütesiegel-Events) bezeichnet. Die meist zitierte Definition ist die von Ritchie:

Große einmalige oder wiederkehrende Events mit einer limitierten Dauer, die kurz- und/oder langfristig die Verbesserung der Bekanntheit, Attraktivität und Profitabilität einer touristischen Region/Destination zum Ziel hat. Der Erfolg solcher Veranstaltungen hängt von ihrer Originalität, vom Status oder der Fähigkeit, Aufsehen zu erregen, Interesse zu erwecken, ab.  
(Ritchie, 1984)

Die Definition unterstreicht die Rolle von Hallmark Events in Bezug auf das Aufbauen eines Images für eine Stadt oder eine touristische Region. Ritchie analysiert die Auswirkungen von Hallmark Events im Hinblick auf die regionale (Volks-)Wirtschaft, den Tourismus, soziokulturelle und psychologische Entwicklungen sowie die Politik. Hall wiederholt das Konzept des Hallmark Events und weist dabei primär auf ihre Funktion für die Gastgeber-Kommune als Gewährleister einer Möglichkeit, um ihre Position und Prominenz im Tourismusmarkt für eine klar definierte Zeitperiode zu behaupten, hin.

Folglich ist ein Hallmark Event nicht nur eine Sportveranstaltung oder Kulturveranstaltung. Er stellt eher ein Instrument für wirtschaftliche Entwicklung dar. Hallmark Events großen Maßstabs haben darüber hinaus weitreichende umweltbezogene und soziale Auswirkungen und führen oft zu Veränderungen im urbanen Kontext, insbesondere in den Innenstädten.

Hallmark Events stehen meistens im Zusammenhang mit Überlegungen zur Tourismusentwicklung. Zuwächse bei Touristenzahlen, erweiterte Profitmöglichkeiten, Destinationsbekanntheit und -werbung sind hierbei die Schlagwörter. Jedoch dienen Hallmark Events vermehrt als Katalysator, um den internationalen Status einer Stadt anzuheben, Kapital anzuziehen und städtische Entwicklung zu beschleunigen. Events dieses Charakters stellen eine Möglichkeit dar, eine Stadt aus verschiedenen wirtschaftlichen, politischen und statusbezogenen Gründen vorzuzeigen. Dieser Vorzeigebedarf existiert verstärkt für sogenannte Global Cities oder World Cities.

Hallmark Events können sehr wohl auch negative Folgen haben. Oft kommt es vor, dass ein solcher Event zu einer Blamage wird. Das Wegjagen von Prostituierten und Obdachlosen während der Olympischen Spiele in Barcelona bildet ein Beispiel in diesem Zusammenhang. Die Auswirkungen können soziokultureller, wirtschaftlicher, umweltbezogener und politischer Natur sein. Meistens treten viele Wirkungen parallel auf, so dass man von einem kumulativen Effekt sprechen muss. Die Herausforderung für die Gastgeberstadt besteht darin, diese kumulativen Effekte unter dem Druck einer großen Veranstaltung zu bewältigen.

*Wirkungsmodell von Hallmark Events:*

Merkmale der Organisation

- Zusammenstellen von eigens konzipierten Verwaltungsmechanismen seitens des Staates
- Komponenten, Teilbereiche des Events können von Public-Private Partnerships getragen werden.
- Manche Events werden sogar zur Gänze vom privaten Sektor organisiert und über die Bühne gebracht.
- Spezielle Gesetze können erlassen werden

Touristische Auswirkungen

- Ein Fokus auf nationale und internationale Tourismusmärkte ist gegeben
- Eine hohe Besucherzahl, die sowohl wegen der Veranstaltung als auch auf Grund der allgemeinen Werbung der Destination am Austragungsort einfindet

Finanzielle Auswirkungen

- Mögliche nationale, staatliche oder städtische finanzielle Unterstützung oder Involvierung
- Kostspielige Austragung der Veranstaltung (inkl. der Konstruktionsprojekte) und relativ hohe Kosten für Besucher

Umweltbezogene und soziale Auswirkungen

- breites Spektrum an umweltbezogenen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen, die mit der Austragungsdauer und dem physischen Austragungsort des Events nicht im Zusammenhang stehen
- Auswirkungen treten meistens kumulativ auf und sind schwer zu quantifizieren. Ursache und Wirkung sind schwer voneinander abzugrenzen.
- Auswirkungen können positiver und/oder negativer Natur sein

Besondere Auswirkungen

- Psychologische Rolle, „gemachte“ Stadtattraktivität, persönlicher und nationaler Stolz, Erzeugung eines „Must see“-Gefühls
- Einstellung der einheimischen Bevölkerung gegenüber dem Projekt ist ein bedeutender Faktor für den Erfolg des Projektes

## Zeitliche Dimension

Maßgebliche Auswirkungen treten lange Zeit vor oder nach dem Event auf (ein möglicher Zeithorizont von 5 Jahren in beiden Richtungen ist anzunehmen)

## **2.3. Externe Effekte**

### **2.3.1. Einleitung**

#### *Interne oder externe Effekte?*

Auswirkungen von Großprojekten lassen sich primär in interne und externe Effekte unterteilen. Interne Effekte sind all jene Auswirkungen, die sich innerhalb eines Unternehmens, eines Betriebs oder einer Institution bemerkbar machen, ohne jedoch Dritte zu involvieren. Wenn etwa unausgelastete Kapazitäten bestehen, so führt eine Ausnutzung derselben dazu, dass eine Einheit der Ware oder der Dienstleistung, die in diesem Betrieb gehandelt wird, billiger hergestellt werden kann.

Interne Effekte haben also nach außen hin keine Auswirkungen und betreffen nur die innere Struktur des jeweiligen Betriebes. Anders ist dies bei den externen Effekten. Sie treten zwischen Betrieben, Unternehmen oder Institutionen auf. Nach Maier/Tödting werden externe Effekte in so genannte Lokalisationseffekte und Urbanisationseffekte unterschieden:

Effekte, die zwischen Betrieben einer Branche auftreten, bezeichnet man als Lokalisationseffekte. Sie sind externe Effekte aus Sicht der einzelnen Betriebe, aber interne Effekte aus Sicht der Branche.

Beispiele für Mechanismen, die zu Lokalisationsvorteilen, also positiven Lokalisationseffekten, führen, sind etwa spezialisierte Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Ob für ein Unternehmen in seiner Standortwahl Lokalisationseffekte von Bedeutung sind, hängt von seiner Größe ab. Effekte, die sich für kleine Unternehmen als Lokalisationsvorteile darstellen, können von großen Unternehmen als Betriebsgrößenvorteil genutzt werden. Ballung von Aktivitäten einer Branche kann natürlich auch zu Lokalisationsnachteilen führen, die letztlich die räumliche Konzentration einer Branche beschränken.

Als Urbanisationseffekte bezeichnet man jene Effekte, die zwischen den Unternehmen verschiedener Branchen und verschiedener Aktivitäten auftreten. Darunter fallen alle positiven und negativen externen Einflüsse auf ein Wirtschaftssubjekt, die sich aus dem gesamten Umfang der wirtschaftlichen Aktivitäten einer Region ergeben.

Unter dem Begriff Urbanisationseffekte können eine Vielzahl von Einflüssen zusammengefasst werden. Positive Effekte sind etwa die Größe des

Absatzmarktes, die Entstehung eines großen Marktes qualifizierter Arbeitskräfte, die Verfügbarkeit von Produzentendienstleistungen, die Möglichkeit zu direkten wirtschaftlichen und sozialen Kontakten zu anderen Unternehmen und Entscheidungsträgern oder die Verfügbarkeit eines spezialisierten Angebots an Kultur-, Freizeit- und Konsumeinrichtungen.

Viele der Urbanisationsvorteilen zuzurechnenden Effekte hängen eng mit der Größe und Diversifikation von regionalen Märkten zusammen. Urbanisationsvorteile wirken besonderes in Phasen der wirtschaftlichen Umstrukturierung (Unsicherheit). Deshalb tendieren junge Betriebe oder Betriebe mit jungen Produkten zur Ansiedlung in größeren Städten. Ob in einer Region Urbanisationsvorteile realisiert werden können, hängt vor allem von der Organisationsform der regionalen Wirtschaft ab. Dabei auftretende Probleme können sich z.B. in Form von Umweltverschmutzung oder Verkehrsstaus ergeben.<sup>8</sup>

#### *Wirtschaftliche Bedeutung externer Effekte*

Externe Effekte sind von großer Bedeutung für die räumliche Struktur der Wirtschaft und generell für die Struktur des Raumes. Sie führen dazu, dass sich Aktivitäten konzentrieren, zerstreuen, spezialisieren etc. Ballungen von Aktivitäten bringen beispielsweise positive und negative externe Effekte mit sich. Überwiegen am Anfang die positiven, so wächst mit der Ballungsgröße auch das Ausmaß der negativen Externalitäten – übersteigt die Menge negativer Effekte jene der positiven, dann ist das Ballungsoptimum überschritten.

### **2.3.2. Externe Effekte und Marktversagen**

Was ist der Markt? Was ist Marktversagen?

Ganz allgemein versteht man unter dem Markt sämtliche Austauschprozesse, die aus dem Zusammentreffen von Anbietern und Nachfragern (Akteuren) erwachsen.  
[...]  
Märkte sind untrennbar mit Wettbewerb bzw. Konkurrenz [...] verbunden. [...]  
Diese Konkurrenz schlägt sich in den Austauschverhältnissen der Güter, den Preisen, nieder. Der Preis eines Gutes ist der Indikator für seine Knappheit, gemessen an den verfügbaren Mengen und der auf diesen Mengen gerichteten Nachfrage aller Akteure.  
(FRITSCH, S. 6f.)

Gleichzeitig lässt sich der Markt auch durch seine Funktionen definieren. Neben seinem „dynamischen Charakter“ (auch in Bezug auf Fortschritt) sind es in der Regel drei Merkmale, die einen funktionsfähigen Markt auszeichnen<sup>9</sup>:

- die Verteilung der Markteinkommen entsprechend der Marktleistung
- die Erstellung und Verteilung des Angebots an Gütern und Dienstleistungen entsprechend den Konsumentenpräferenzen

---

<sup>8</sup> Mayer/Tödting, 1996

<sup>9</sup> Fritsch, S. 19

- die Lenkung der Produktionsfaktoren in ihre jeweils produktivste Verwendungsmöglichkeit

Können diese Funktionen nicht vollständig gewährleistet werden, spricht man von Marktversagen. Im folgenden Kapitel werden sechs verschiedene Typen von Marktversagen unterschieden.

#### *Arten von Marktversagen*

##### Mangelnder Wettbewerb<sup>10</sup>

Kartelle oder gar Monopole sind durch mangelnden Wettbewerb ausgezeichnet. Sofern die Eintrittsbarriere für neue Anbieter entsprechend hoch ist, wird der Monopolist die Preise höher ansetzen, als dies im idealen Markt (mit vollständigem Wettbewerb) das Ergebnis von Angebot und Nachfrage wäre.

Gleichzeitig wird eine geringere Menge des betroffenen Gutes bereitgestellt. Weiters wird auch die Innovationsleistung herabgesetzt.

Summa summarum kann somit nicht mehr von einem funktionsfähigen Markt gesprochen werden: Marktversagen tritt auf.

##### Öffentliche Güter

Die Existenz von öffentlichen Gütern bewirkt einen weiteren Typus von Marktversagen.

Ein [reines] öffentliches Gut kann durch zwei Eigenschaften definiert werden:

- Ausschließbarkeit von Konsum oder Nutzung: Diese ist dann gegeben, wenn ein Verkäufer eines Gutes dieses solange einem Interessenten vorenthalten kann, bis dieser die Verkaufsbedingungen erfüllt. Erst dann gelangt der Käufer in die Lage, das Gut zu konsumieren oder zu nutzen.
- Gemeinsamkeit von Konsum oder Nutzung: Diese liegt vor, wenn Konsum oder Nutzung eines Gutes durch eine Person die Nutzung oder den Konsum des Gutes durch eine andere Person nicht ausschließt.

(MATZNER, S. 101)

Das Entgelt bei Nutzung oder Konsum eines öffentlichen Gutes ist daher nur auf freiwilliger Basis zu erzielen. Immer dann, wenn die Bereitschaft zu dieser freiwilligen Zahlung gering ist, kommt es bei rein marktwirtschaftlicher Versorgung zu einer Unterversorgung mit diesen (öffentlichen) Gütern, denn in einer Marktwirtschaft werden nur Güter angeboten, für die eine entsprechende Nachfrage, d. h. eine entsprechende Zahlungsbereitschaft, besteht. Öffentliche Güter, für die naturgemäß eine geringe

---

<sup>10</sup> Fritsch, S. 189 f.

Zahlungsbereitschaft besteht, würden hier verstärkt aus dem Angebot genommen.

### Externe Effekte

Ein idealer Markt ist dadurch gekennzeichnet, dass jeder Akteur für die von ihm verursachten Kosten aufkommt; ebenso erhält in einem idealen Markt jeder Akteur für die durch sein Handeln bei Dritten erzeugten Vorteile - sofern er dies wünscht - ein entsprechendes Entgelt. Sind diese Voraussetzungen [...] nicht erfüllt, so liegen externe Effekte vor.  
(FRITSCH, S. 92)

Externe Effekte stellen in dieser Arbeit auf Grund ihrer Bedeutung für die Raumplanung den wichtigsten Typ von Marktversagen dar. Eine detaillierte Definition und die Kategorisierung von externen Effekten werden im Kapitel 2 behandelt.

### Informationsmängel<sup>11</sup>

Im idealem Markt wird unterstellt, dass sämtliche Akteure vollständig, rechtzeitig und kostenlos informiert sind. In realen Märkten treffen jedoch viele Akteure Entscheidungen, ohne auch nur über annähernd vollständige Information zu verfügen. Somit tritt wiederum Marktversagen auf.

Wir unterscheiden hier zwei Typen von Informationsmängeln, nämlich Unkenntnis und Unsicherheit. Unkenntnis liegt dann vor, Marktakteure unzureichend informiert sind, es aber grundsätzlich möglich ist, diese Unkenntnis durch entsprechende Informationsbeschaffung zu beseitigen. Unsicherheit bezieht sich auf die zukünftige Entwicklung, die auch unter großem Aufwand nicht mit vollkommener Gewissheit prognostiziert werden kann.  
(FRITSCH, S.262)

Der letztgenannte Typus, die „Unsicherheit“, wird im folgenden Kapitel separat behandelt.

### Inkaufnahme von Risiken

Neben der Unsicherheit, die über das Verhalten des (der) anderen besteht, gibt es für das Individuum - unabhängig vom Verhalten der anderen - die Unsicherheit, die aus elementaren Bedrohungen wie Krankheit, Unfall oder gerichtliche Streitverfahren [...] resultiert. Weiters besteht Unsicherheit hinsichtlich der Erfordernisse der Existenzsicherung im Alter. Auch der Vermögensbestand einschließlich der beruflichen Qualifikation und das Einkommen sind mit Unsicherheiten behaftet, die die Lebensmöglichkeiten des Einzelnen bedrohen.(MATZNER, S. 105)

---

<sup>11</sup> Fritsch, S. 62

Diese Unsicherheiten betreffen selbstredend in besonderer Weise den Versicherungsmarkt. Nicht vorhandene Versicherungsbereitschaft kann bei gehäuftem Eintreten des Bedarfsfall Zustände hervorrufen, die die individuelle wie gesellschaftliche Stabilität gefährden können. Eine rein marktwirtschaftliche ausgelegte Sozialversicherung zum Beispiel würde wohl zu Marktversagen führen (unbeachtet eklatanter moralischer Aspekte).

### Volkswirtschaftliche Instabilität

Ein marktwirtschaftliches System kann eine volkswirtschaftliche Instabilität mit sich bringen, die sich in Form von Arbeitslosigkeit, Inflation, Konjunkturzyklen und einer stark divergierenden Einkommensverteilung ausdrückt. Während diese Phänomene einerseits dazu neigen, die volkswirtschaftliche Wertschöpfung zu beeinträchtigen, können sie andererseits vor allem zu allgemeinen sozialen und politischen Spannungen führen, die durch den Markt nur schwer gelöst werden und den Markt selbst massiv beeinträchtigen können.<sup>12</sup>

### **2.3.3. Gliederung externer Effekte - verschiedene Gliederungsansätze**

#### *Positive und negative externe Effekte*

Zunächst sei die einfachste Unterscheidbarkeit externer Effekte vorgestellt: Wenn externe Effekte auftreten, entsteht den Betroffenen ein Nutzen oder auch ein Schaden. Wenn den Betroffenen ein Nutzen entsteht, so spricht man von positiven externen Effekten (auch: externen Nutzen), andernfalls von negativen externen Effekten (auch: externen Schäden).

Diese – obwohl einfache – Unterscheidung wird oftmals vernachlässigt, da externe Effekte in vielen Fällen mit negativen externen Effekten gleich gesetzt werden.

#### *Gliederung nach Verursachern und Betroffenen*<sup>13</sup>

Urbane externe Effekte können eingeteilt werden nach den Arten der Akteure, die sie verursachen oder die davon betroffen sind:

- Externe Effekte mit der Auswirkung von Produzenten zu Haushalten  
Produktion erzeugt oftmals externe Effekte, die die Stadtbewohner betreffen. Diese „klassische“ Form von externen Effekten wird zumeist auf negative externe Effekte eingeschränkt betrachtet – beispielsweise bei Umweltschäden durch industrielle oder gewerbliche

---

<sup>12</sup> Matzner, 1982, S. 131 f.

<sup>13</sup> vgl. Kanemoto, 1987

Tätigkeiten. Externe Effekte mit der Auswirkung von Produzenten zu Haushalten können aber durchaus auch positiv sein – etwa, wenn die Gemeinde ein Naherholungsgebiet einrichtet (also „produziert“) und die Anrainer davon (in mehrfacher Hinsicht) profitieren.

- Externe Effekte zwischen Haushalten  
Nicht nur Unternehmen, sondern auch Haushalte erzeugen externe Effekte, die andere Haushalte betreffen: Die Reichen könnten höhere Steuern fürchten, wenn es viele arme Haushalte in der Gemeinde gibt. Es kann zu rassistisch bedingten Vorurteilen kommen. Externe Effekte können sich aber nicht nur zwischen Kollektiven („die Reichen“, „die Armen“ etc.) abspielen, sondern auch zwischen einzelnen Haushalten. So profitiert etwa ein Grundstücksbesitzer, wenn der Nachbar seine Fläche beleuchtet oder wenn der Nachbargarten besonders gepflegt ist. Die zuletzt beschriebene Art von externen Effekten scheint allerdings für die hier durchgeführten Untersuchungen nicht relevant zu sein.
- Externe Effekte zwischen Produzenten

External economies among producers, often called agglomeration economies, have been considered as one of the major reasons why urban areas exist. Externalities in this context are spatial in the sense that they are associated with proximity between firms, [...] (Kanemoto, 1987, p. 69)
---

Die externen Nutzen entstehen also, weil die Unternehmen näher beieinander angesiedelt sind. Manche Ansätze gehen davon aus, dass Unternehmen dieselben externen Nutzen haben, wo auch immer im zentralen Geschäftsbereich (central business district, CBD) sie angesiedelt sind, andere Ansätze berechnen den Nutzen lageabhängig innerhalb des CBD.

Kanemoto erwähnt in seiner Gliederung als vierten Punkt externe Effekte, die durch den Stadtverkehr entstehen. Da dieser Punkt jedoch in weiterer Folge separat abgehandelt wird (vgl. weiter unten bzw. 3.3.3.), erübrigt sich hier eine zusätzliche, redundante Wiedergabe dieser Art von externen Effekten, die auch nicht so ganz in das hier dargestellte Schema passen.

#### *Kriterium der Monetarisierbarkeit*

Bei der Bewertung externer Effekte müssen möglichst objektive Kriterien verwendet werden. In der Ökonomie wird im Normalfall derart vorgegangen, dass man versucht, die externen Effekte zu monetarisieren, d.h. in Geldwerten auszudrücken. Dies kann zum Beispiel geschehen, indem externe Effekte mittels Zahlungsbereitschaften ausgedrückt werden.

Manche externen Effekte lassen sich jedoch nicht monetarisieren. Solche Effekte können dann von der Bewertung ausgeschlossen werden oder aber –

etwa in einer Kosten-Nutzen-Analyse – als zusätzlicher, qualitativer Faktor in die Bewertung eingehen.<sup>14</sup>

*Agglomerationsvorteile: Vorteile der Masse und Vorteile der Mischung*

August Lösch unterscheidet Agglomerationseffekte zweckmäßig in

- Vorteile der Masse:  
Für die Erzeuger ergeben sich gemeinschaftliche Vorteile durch die Anhäufung mäßig großer Produktionen, gleich welcher Art, an einem einzigen Ort. Einer der wichtigsten davon ist die Rentabilität eines Bahnhofes. Daneben sind bessere Straßen, billigere Versorgungsungen mit Wasser und Elektrizität, Kanalisation, aber auch ein größerer Arbeitsmarkt zu nennen.
- Vorteile der Mischung:
  - bei laufendem Absatz: Dass die Verbraucher insbesondere kleinere Einkäufe miteinander verbinden oder nicht standardisierte Güter vergleichen wollen, ist für die Stadtbildung nicht viel weniger wichtig als für das Entstehen besonderer Geschäftsviertel innerhalb der Stadt und von Warenhäusern innerhalb dieses Viertels. Ihr bloßes Nebeneinander senkt nicht nur für die Erzeuger die Kosten, sondern erhöht auch die ihnen zufallende Nachfrage.
  - bei Wirtschaftsschwankungen: Es ist für einen Ort günstig, wenn er Gewerbe beherbergt, deren jahreszeitliche oder sonstige wirtschaftlich bedingte Schwankungen nicht deckungsgleich sind. Das erleichtert zwar nicht die Schwankungen selbst, aber durch das über die Branchen ungleichmäßige Auftreten der Schwankungen kann es insgesamt zu einem gewissen Ausgleich kommen.
  - bei Wirtschaftswandlungen: Strukturwandlungen der Wirtschaft werden leichter pariert, wo Interesse, Tätigkeit und Eigenschaften der Bevölkerung vielseitig sind.

Eine weitere Unterscheidung der Agglomerationseffekte von Edgar Hoover und Walter Isard zielt in die selbe Richtung wie bei Lösch ab. Sie unterscheiden „location economies“ als Vorteil aus der räumlichen Konzentration gleichartiger, konkurrierender Betriebe und „urbanization economies“ als Vorteil aus der räumlichen Konzentration verschiedenartiger, komplementärer Betriebe.

---

<sup>14</sup> Schönback, 1999, unveröffentlicht

### *Definition externer Effekte nach Bökemann*

Als externer Effekt gilt sowohl der unentgeltliche Vorteil, den ein Wirtschaftssubjekt durch Maßnahmen anderer Wirtschaftssubjekte, insbesondere des Staates, erhält, als auch der Schaden, den es ohne Sanktionen anderen Wirtschaftssubjekten, auch dem Staat, zugefügt hat. Externe Effekte werden vor allem erklärt

- aus Infrastruktureinrichtungen (im Besitz der öffentlichen Hand), deren Leistungen nicht eindeutig ihren Verbrauchern zugerechnet werden können
- aus der bestehenden Eigentumsordnung, die die unentgeltliche Entnahmen von Faktorleistungen aus fremden Besitz zulässt.

### *Zeitliche Gliederung: kurz-, mittel- oder langfristig?*

Diese Art der Unterscheidung differenziert externe Effekte nach dem Zeitpunkt ihres Auftretens, gemessen von der realen „Geburt“ (Eröffnung o.ä.) eines Großprojekts. Nicht alle Effekte treten sofort auf; manche kristallisieren sich erst nach einiger Zeit heraus, andere wiederum werden erst Jahre, auch Jahrzehnte später sichtbar. Natürlich ist es auch möglich, dass bestimmte Effekte schon vor der Realisierung auftreten. So kann etwa allein die Ankündigung eines Großprojekts schon zu einer Steigerung der Bodenpreise in dem betroffenen Gebiet führen.

Nicht nur der Zeitpunkt des Auftretens ist zu beachten, sondern auch der Zeitraum, innerhalb dessen der betrachtete externe Effekt auftritt. Eine zeitliche Gliederung muss also sowohl Zeiträume als auch Zeitpunkte beachten.

### *Dimension der räumlichen Auswirkung externer Effekte*

Wenn externe Effekte auftreten, so ist zu untersuchen, wie weit sich die räumlichen Auswirkungen ausdehnen. Am Beispiel eines Entertainment-Centers sei dies vor Augen geführt:

In nächster Nähe, d.h. in den angrenzenden Baublöcken, könnte es zu Beeinträchtigungen der Lebensqualität in Form nächtlicher Lärmbelästigung kommen. Diese Effekte werden aber in weiterer Entfernung nicht zu spüren sein.

In kleinräumiger Dimension kann etwa die Parkplatznot gesehen werden, die im gesamten Grätzl um das Center entsteht, da möglichst viele Besucher, die mit dem Pkw anreisen, versuchen werden, sich um die Parkgebühren in der Garage des Centers zu drücken.

Externe Effekte können sich aber auch auf eine ganze Region auswirken. So könnte es geschehen, dass nach der Eröffnung des Entertainment-Centers derart viele Unterhaltungswillige von diesem Standort angezogen werden, dass als Resultat davon etliche kleinere Betriebe zur Geschäftsaufgabe gezwungen sind.

*Gliederung nach den Bereichen des Auftretens externer Effekte*

Eine weitere Möglichkeit zur Unterteilung externer Effekte bietet sich im Aufspalten der Effekte nach den Bereichen ihres Auftretens. Je nachdem, worauf in einer Projektbewertung Schwerpunkte gelegt werden, kann es beispielsweise sinnvoll sein, die externen Effekte nach diesen Kategorien zu gewichten. Im Folgenden sei für die einzelnen Bereiche je ein positives und ein negatives Beispiel externer Effekte gegeben:

- Wirtschaft
  - + Aufschwung des Einzelhandels durch Standortattraktivierung
  - Niedergang des Einzelhandels durch Kaufkraftabfluss
- Gesellschaft
  - + Verstärkte Stadterneuerungstätigkeit und somit Hebung der Lebensqualität rund um neu zu bauende U-Bahn-Linien
  - Verdrängungseffekte durch steigende Bodenpreise
- Umwelt
  - + weniger Luftverschmutzung durch Verkehrsverlagerung
  - Luftverschmutzung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen rund um Einkaufszentrum
- Verkehr
  - + Verbesserung des Verkehrsflusses durch neue Straßeninfrastruktur im Rahmen eines Projekts
  - Stau durch Straßenüberlastung nach Attraktivitätserhöhung eines Gebiets
- Landschaftsbild, Ortsbild, Gestaltqualität
  - + Verschönerung der Landschaft durch Großprojekt
  - Zerstörung alter Ensembles
- Image
  - + Aufwertung der Standort-Umgebung eines Großprojekts
  - Vergrößerung von Disparitäten durch Aufwertung der Standort-Umgebung eines Großprojekts, d.h. potenzieller Imageverlust für weiter weg gelegene Gebiete



### **3. Ausgewählte Großprojekte**

Um die theoretischen Hypothesen an Hand von Beispielen zu belegen, wurden folgende nationale und internationale Großprojekte untersucht und ihre Wirkungen aufgezeigt. Ein thematischer Schwerpunkt wurde dabei auf die Städte Wien und Barcelona gelegt. Weiters wurden Großprojekte in Berlin und Lissabon betrachtet.

Die Projekte wurden nach ihrer Bedeutung im Städtewettbewerb, nach gesamtstädtischen sowie kleinräumigen externen Effekten sowie nach ihren Anforderungen an die Stadtentwicklungspolitik und -planung untersucht. Zu Beginn wurde eine primäre Unterteilung nach materiellen und immateriellen Großprojekten vorgenommen. Im zweiten Schritt wurde der Träger des Projekts, die zeitliche Dimension sowie der Standortbezug des Projekts festgestellt.

In Wien handelt es sich um folgende Projekte:

- Gasometer
- Anbindung und Ausbau Flughafen Wien Schwechat
- Museumsquartier
- Donaucity
- U-Bahn-Bau

Auf internationaler Ebene wurden folgende Projekte untersucht :

- Lissabon: EXPO 1998
- Barcelona: Olympische Spiele 1992
- Berlin: Love Parade

#### **3.1. Kennzeichnung ausgewählter Großprojekte**

Die ausgewählten Großprojekte sollen nun einleitend entsprechend der entworfenen Typisierung von Großprojekten miteinander verglichen werden (vgl. Tab. 3-1 auf der nächsten Seite).

		National					International		
PROJEKT-BESCHREIBUNG		Gasometer	Anbindung und Ausbau Flughafen	Museumsquartier	Donau-City	U-Bahn-Bau	Weltausstellung	Olymp. Spiele 1992	Love Parade
Stadt		Wien	Wien	Wien	Wien	Wien	Lissabon	Barcelona	Berlin
Art	Materiell	Wohn- und Büroobjekte	x	x		x		x	x
		Verkehrsinfrastruktur		x			x		x
		Industrie und Gewerbe, EKZ	x			x	x		
		Kultur und Freizeit	x		x	x		x	
	Immateriell	Mischnutzungsprojekte	x			x			x
		Kultur- / Freizeitveranstalt. Sportveranstaltungen	x		x			x	
Träger	privat								
	öffentlich					x	x		
	gemischt	x	x	x	x			x	x
Zeitliche Dimension	für die nächsten Jahre / Jahrzehnte	x	x	x	x	x			
	einmaliges / wiederkehrendes Ereignis						x	x	x
Standort-bezug	monozentrisch	x	x		x		x		
	polyzentrisch			x		x		x	x
	zentrale Lage			x		x	x		x
	periphere Lage	x	x		x	x		x	

Tab. 3-1: Typisierung der ausgewählten Großprojekte

### 3.1.1. Wien - Museumsquartier: Das neue Kunst- und Kulturviertel im Zentrum Wiens

Im Zentrum der österreichischen Hauptstadt Wien entstand zur Jahrtausendwende mit dem Museumsquartier eines der zehn größten Kulturareale der Welt. Vor allem aber ist es ein zukunftsweisendes, innerstädtisches Kulturviertel mit enormer Signalwirkung. Das "Museumsquartier Wien" ist Teil eines kulturellen "Stadtviertels", das sich von der Hofburg im historischen Zentrum der Stadt bis zum 7. Wiener Gemeindebezirk erstreckt.

In unmittelbarer Nähe befinden sich die großen öffentlichen Bundesmuseen mit ihren Kunst- und Naturhistorischen Sammlungen. Im selben Viertel sind die wichtigsten Wiener Spielstätten für Musik und Theater und viele private Galerien angesiedelt. Somit ist das Museumsquartier ein idealer Ausgangspunkt für eine Vielzahl von Aktivitäten im Zentrum von Wien. In unmittelbarer Nähe befinden sich einige der berühmtesten Kulturattraktionen, die Österreich zu bieten hat: die Secession, die Wiener Staatsoper, der Musikverein, das Künstlerhaus, das Volkstheater, das Kunsthistorische und das Naturhistorische Museum. Zeitgenössische Galerien, Wiener Cafés, die internationale Restaurant- und Barszene des Spittelbergviertels sowie die längste Einkaufsstraße Wiens - die Mariahilfer Straße - liegen in unmittelbarer Nähe des Museumsquartiers. Ein eigenes Leit- und Informationssystem wird die Angebote in diesem Raum noch näher zusammenrücken lassen. Neu geschaffene Durchgänge, Passagen und Plätze im und rund um das Museumsquartier eröffnen Kulturtouristen und der lokalen Bevölkerung zudem neue Perspektiven im Stadtbild. Die einzigartige Lage mitten im Zentrum der Stadt bietet zudem sämtliche Vorzüge eines innerstädtischen Kulturviertels. Terrassen-Cafés, Grünoasen, Bars, Shops und Buchhandlungen sorgen auf dem 60.000 m<sup>2</sup> grossen Areal für eine herausragende Infrastruktur inmitten eines spektakulären Umfeldes. Die

Durchsetzung des Quartiers mit Läden, Buchhandlung, Erholungszonen im Inneren der Gesamtanlage, mit Cafés und Restaurants, die zum Teil auch außerhalb der Öffnungszeiten der Museen zugänglich sind, schafft einen neuen Anziehungspunkt der Stadt Wien.

### *Vorgeschichte*

Das heutige Museumsquartier ist Schauplatz einer bewegten Geschichte. Zwischen dem Bau der kaiserlichen Hofstallungen zu Beginn des 18. Jahrhunderts, der späteren Nutzung als Messe- und Ausstellungsgelände und der offiziellen Eröffnung des Museumsquartiers im Jahr 2001 liegen immerhin fast 300 Jahre. Die damals gebauten Hofstallungen wurden vor ungefähr 100 Jahren unnötig und wurden 1921 von den Wiener Messebetrieben übernommen. Als auch diese zu Beginn der 70er-Jahre die denkmalgeschützten zentral gelegenen Gebäude nicht mehr brauchten, entschied man sich für die Nutzung als Standort des heutigen Museumsquartiers.<sup>15</sup> Allein die Entwicklungs- und Projektgeschichte des MQ umfasst 13 Jahre. Von den verschiedenen Politiker, die innerhalb des Planungszeitraumes für das Museumsquartier verantwortlich waren, wurde es als "Zentrum für zeitgenössische bildende Kunst", "Österreichisches Centre Pompidou", "Museum der Völker und Kulturen" und "Kulturelle Manifestation der Zweiten Republik" definiert. Daneben wurden auch gänzlich andere Nutzungsmöglichkeiten in die Diskussion eingebracht, etwa ein Einkaufszentrum, ein Hotel oder eine Rückwidmung der Gebäude zu ihrem ursprünglichen Zweck durch die Nutzung der Stallungen für die Zugpferde der traditionellen Wiener Pferdekutschen, die heute noch zu touristischen Zwecken in der Stadt verkehren (Fiaker).

Die historische Bausubstanz geht insgesamt auf das barocke Konzept der von Kaiser VI in Auftrag gegebenen Hofstallungen zurück. Es wurde jedoch im 18. Jahrhundert nur der langgestreckte Trakt entlang der Museumsstraße, genannt „Fischer-von-Erlach-Trakt“, realisiert. Die anderen Bauten entstanden erst Mitte des 19. Jahrhunderts nach Plänen des Baumeisters Leopold Mayer. Dabei wurden jedoch nicht nur das städtebauliche Konzept von Fischer von Erlach übernommen, sondern auch die barocken Fassadenstrukturen weitergeführt. Dagegen weist die Fassade der im Zentrum der Anlage gelegenen Winterreithalle auf die beginnende Gründerzeit hin.

Der damalige Messepalast wurde erstmals am 15. November 1977 durch die Wissenschaftsministerin Herta Firnberg in Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage bezüglich eines Zentrums für zeitgenössische bildende Kunst als ein möglicher Ort für eine Kapazitätserweiterung genannt. 1981 wurde von einer Sachverständigenriege in ministeriellem Auftrag ein Bericht erstellt, der die Einbeziehung des Messepalastes in den Museumskomplex empfahl. Ein Jahr später musste der neue

---

<sup>15</sup> vgl. Mokre, Roodhouse 2001

Wissenschaftsminister Fischer die Idee des Museumsquartier gegen Shopping-City und Hotelbaupläne verteidigen. Er schrieb 1985 die erste Wettbewerbsstufe für die seit 1984 so genannte „Museumsinsel“ aus, aus der 1987 sieben Preisträger für die zweite Stufe hervorgingen, darunter die Ortner Brüder. 1989 wurde Erhard Busek Wissenschaftsminister und beauftragte nach seinem Amtsantritt Dietmar Steiner und Dieter Bogner mit der Erstellung eines Gutachtens über den Stand der Konzeptentwicklung, wobei nun die Kunsthalle und ein Museum Moderner Kunst umzusetzen waren. Der Ort hieß jetzt „Museumsquartier“. Es waren zwei Errichtungsphasen vorgesehen. Der Phase 1 gehörten die vom Bund und Staat gemeinsam zu errichtende und zu bespielende Kunsthalle, eine Veranstaltungshalle und das Bundesmuseum Moderner Kunst an. Ein Medienforum sowie ein „Museum Ideengeschichte österreichischer Moderne“ (inklusive Sammlung Leopold) sollten in einer zweiten Phase folgen.<sup>16</sup>

1990 empfahl die Wettbewerbsjury den Entwurf der Architekten Ortner&Ortner einstimmig zur Ausführung. Das Konzept kombinierte die alten Stallungen mit neuen Gebäuden, von denen ein 67m hoher „Leseturm“ als Wahrzeichen des Projektes dienen sollte. Darauf folgte der Beschluss zur Schaffung einer Museumsquartier Planungs- und Errichtungsgesellschaft (MuQua). Es formierte sich dagegen eine Bürgerinitiative mit der Kronen-Zeitung als ihr mediales Sprachrohr. Im Herbst 1992, als die Kampagne der Kronen-Zeitung einen ihrer Höhepunkte erreichte, sammelten sich engagierte Künstler und Wissenschaftler, die über einen öffentlichen Aufruf für die Errichtung des MQ ein mediales Gegengewicht zu schaffen versuchten. In der Folge kam der Beschluss der Flächenwidmung durch den Wiener Gemeinderat, womit eine der Umplanungsphasen des Museumsquartiers beginnt. Der Lese- und Informationsturm wurde gekürzt, die Kubatur des MMK verkleinert und die ursprüngliche Veranstaltungshalle für die Unterbringung der Sammlung für Leopold vorgesehen. Anfang 1993 fällt entgegen der Stimmen der FP und VP der positive Gemeinderatsbeschluss zur neuen Flächenwidmung und zur Errichtung einer gegenüber dem Erstentwurf inhaltlich und flächenmäßig veränderten Variante. Eine neue Protestwelle, die diesmal von den Professoren des Wiener Institutes für Kunstgeschichte unterstützt wird, wallt auf. 1994 wird das Konzept der Nutzung des Turmes als Bibliotheksturm aufgrund der fehlenden Finanzierung durch den Bund aufgegeben. Mangels sinnvoller Alternative wird in weiterer Folge gänzlich auf den Turm verzichtet.

Im gleichen Jahr kommt es zum Auszug der Messe GmbH aus dem ehemaligen Messepalast. Dadurch wird es erstmals möglich, das gesamte Areal in der Projektumsetzungsphase vor Beginn der Bauarbeiten kulturell zu nutzen. Die Chance wurde von der Kunsthalle mit den Programmen in den Hallen F und F1 prompt und positiv genutzt. Den Vereinbarungen zwischen Stadt und Bund entsprechend folgten der Ankauf der Sammlung Leopold und damit eine attraktive Ergänzung des Museumsquartiers.

---

<sup>16</sup> vgl. Matt in „Perspektiven“ 6/1996

Abgesehen von den Streitigkeiten über die Architektur wurde das gesamte Projekt des Museumsquartiers an diesem Ort Anfang der 90er Jahre durch die Stadt Wien in Frage gestellt, die lieber ein Kulturzentrum in einem neuen Stadtentwicklungsgebiet auf der anderen Seite der Donau errichtet hätte. Daher erschien die Errichtung des Museumsquartiers Anfang der 90er sehr viel unwahrscheinlicher als Ende der 70er-Jahre. Den wesentlichsten Anstoß zur tatsächlichen Errichtung des Quartiers bildete der Regierungsbeschluss, die Sammlung Leopold in Österreich zu bewahren. Im Jahr 1994 erklärte sich die österreichische Regierung bereit, Ausstellungsräume und -archive für die Sammlung zu errichten. Daraus ergab sich die Frage nach einem geeigneten Gebäude für diesen Zweck und da, wie schon erwähnt, auch das Museum moderner Kunst dringend geeignetere Räumlichkeiten benötigte, war die Errichtung des Museumsquartiers für die österreichische Regierung nunmehr von hohem Interesse.

Zur gleichen Zeit befand sich die Stadt Wien in einer ähnlichen Situation, da es nötig war, die Kunsthalle aus ihrem provisorischen Quartier an einen permanenten Ort zu übersiedeln. So waren es eigentlich die Raumprobleme mehrerer großer Kunstinstitutionen, auf die die Republik Österreich und die Stadt Wien als wichtigste Kunstfinanciers in Österreich mit einer pragmatischen Antwort reagierten. Doch für die einzelnen Kunstinstitutionen war die gemeinsame Unterbringung im Museumsquartier keinesfalls die bevorzugte Lösung ihrer Raumprobleme. Die Entscheidung für das Museumsquartier wurde vielmehr auf der Ebene der Republik Österreich und der Stadt Wien gefällt, die als Hauptfinanciers aller betroffenen Institutionen wesentliche Entscheidungskompetenz besaßen und für die eine Übersiedlung dieser Institutionen in die leerstehenden Hofstallungen im Besitz der Republik eine attraktive Lösung darstellte.<sup>17</sup>

Der zwischen Stadt und Bund abgeschlossene Vertrag legte einerseits den endgültigen Nutzungsmix fest und ermöglichte auch die Ausarbeitung definitiver Raum- und Funktionsprogramme durch die jeweiligen Nutzer. Das Gesamtkonzept beinhaltet nun ein Museum Moderner Kunst und ein Museum Leopold, welche vom Bund betrieben werden sollen sowie eine Kunst- und Veranstaltungshalle und Architekturzentrum, die von der Stadt Wien getragen werden. Außerverträglich kam es auch zu einer Einigung über ein Kindermuseum.

Die Gründe für die Verzögerung des Projektes lassen sich anhand der Entwicklungsgeschichte leicht ablesen. Abgesehen von politischen Stellvertreterkriegen sind sie nicht zuletzt auf wesentliche Änderungen der Projektvorgaben zurückzuführen.

---

<sup>17</sup> vgl. Mokre, Roodhouse, 2001

### *Ziele*

Das Museumsquartier verfolgt folgende Zielsetzungen:

- Es soll eine sinnvolle Nutzung historisch wertvoller Bauten darstellen. Für die zentralgelegenen leeren Stallungen musste sich die Republik Österreich eine neue Verwendung überlegen. Mit dem Museumsquartier wurde als versucht, eine sinnvolle Nutzung für diese Gebäude zu finden.
- Es soll adäquate Räumlichkeiten für diverse Kulturinstitutionen der Republik Österreich und der Stadt Wien bieten, die bisher unzureichende oder gar keine Gebäude hatten. Bis zum Einzug ins Museumsquartier war das Museum Moderner Kunst über Jahrzehnte hinweg sehr ungünstig auf zwei Standorte aufgeteilt, die beide nicht besonders für diesen Zweck geeignet waren, die Kunsthalle der Stadt Wien hatte ohnehin nur ein provisorisches Quartier und mit dem Erwerb der Sammlung Leopold wurde es nötig, für diese ebenfalls Präsentations- und Archivflächen zu schaffen. Mit dem Museumsquartier wurde also das Ziel verfolgt, Raum für Museen zu schaffen.
- Es soll ein gemischter Kulturbezirk mit autonomen kulturellen Institutionen entstehen, die einander ergänzend und konkurrierend zugleich fungieren. Das Hauptargument für solche Kulturquartiere besteht darin, dass Synergien zwischen Nutzerinnen mit ähnlichen Zielsetzungen die Effizienz erhöhen.
- Es soll einen Fokus für kreative Tätigkeiten der Stadt Wien bieten, und zwar gleichermaßen für Präsentation und Produktion von Kunst
- Es soll Wiens Ruf und Image als internationales Kulturzentrum unterstützen und internationale Touristen anziehen

### *Projektstruktur, Akteure*

- Eigentümer

Wie zuvor erwähnt, sind die wichtigsten Akteure im Museumsquartier die Republik Österreich und die Stadt Wien. Das Gelände und die alte Bausubstanz bilden ein Teil des Kaiserpalastes und sind im Besitz der Republik Österreich, sie kontrollieren die Museumsquartier Gesellschaft und sie finanzieren direkt oder indirekt die meisten der Organisationen im Museumsquartier. Pro Jahr werden von der öffentlichen Hand an die Einrichtungen im Museumsquartier mehr als 15 Millionen Euro ausgezahlt (wobei in dieser Summe die Subventionen für die Wiener Festspiele von etwa 11 Millionen Euro und die jährlichen Raten für den Kauf der Sammlung Leopold nicht berücksichtigt sind).<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> vgl. Mokre, Roodhouse, 2001

Die Eigentümer haben zahlreiche Interessen - die Entwicklung eines wichtigen Standortes im Stadtzentrum, die Erhaltung großer kultureller Institutionen und die Förderung zeitgenössischer Kunstpraxen - wobei all diese Komponenten dazu beitragen sollen, Österreichs Ruf als ein internationales Kulturzentrum zu unterstützen. Beamte in Bund und Stadt Wien verstehen das Museumsquartier als einen Mechanismus, um Österreichs Stellung in der Welt zu verbessern, indem vergangene kulturelle Leistungen gewürdigt und zeitgenössische Kunstformen präsentiert werden.

- Organisationsstruktur

Das Organisationsprinzip des Museumsquartiers beruht auf einem Grundbesitzerinnenmodell, innerhalb dessen eine GmbH, die Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft für den Standort, sein Management und die Vermietung von Teilen der Räumlichkeiten verantwortlich ist. Die Gesellschaft ist in ihrer Gesamtheit im Besitz der Republik Österreich und der Stadt Wien, i. e. der Grundbesitzerinnen. Die Gesellschaft vermietet die Gebäude an die mehr als 20 Kulturinstitutionen im Museumsquartier, wie etwa die Sammlung Leopold oder das Museum moderner Kunst. Diese Institutionen sind autonom mit eigenen Organisationsstrukturen und Zielsetzungen.

Es handelt sich hier also um ein Verhältnis zwischen der Vertreterin der Grundeigentümerin und Mieterinnen, doch kommen dazu einige weitere Aspekte. Denn die Museumsquartier Gesellschaft ist nicht nur Vertreterin der Eigentümerin, sondern auch Managerin der Einrichtungen des Museumsquartiers und verfolgt zusätzlich eigene kulturelle Zielsetzungen. Die zahlreichen Kompetenzen der Museumsquartier Gesellschaft führen zu Autonomieverlust der Kunstinstitutionen und zu Konkurrenz zwischen den eingemieteten Institutionen und der Betreibergesellschaft. Uneinigkeit zwischen Betreiberin und Kunstinstitutionen führt in weiterer Folge zu Effizienzverlust und geringem Zusammengehörigkeitsgefühl innerhalb des Museumsquartiers. Diese allgemeine Situation führt zu Verwirrung und Konflikten über Rollen und Verantwortlichkeiten; die Institutionen kämpfen um ihre Unabhängigkeit, während die staatlichen Financiers die Anpassung an die Wünsche der Betreibergesellschaft mit der Drohung reduzierter Finanzierung erreichen.

Die Konflikte innerhalb des Museumsquartiers wurden durch die Entwicklung des Quartier 21 verschärft, das eine Konstruktion darstellt, die es der Betreibergesellschaft ermöglicht, die Mieterinnen kleinerer Flächen selbständig auszusuchen. Die Vergabe erfolgt über ein Expertinnengremium in der Form von 2-Jahres-Verträgen. Insgesamt spielt so die Betreibergesellschaft zugleich die Rolle der Managerin und der inhaltlich verantwortlichen Leiterin des Museumsquartiers.

## Was ist die Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft?

Die Museumsquartier Errichtungs- und Betriebsgesellschaft wurde 1990 gegründet. Sie ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Aktionären, einem Aufsichtsrat und einem Geschäftsführer. Die Rahmenbedingungen für die Gesellschaft wurden von der österreichischen Bundesregierung festgelegt und lauten, wie folgt:<sup>19</sup>

1. Gegenstand des Unternehmens ist (...) die Planung, der Bau, die Erhaltung, die Liegenschaftsverwaltung und die Betriebsführung des auf dem Areal der ehemaligen Hofstallungen zu errichtenden Museumsquartiers.(...)
2. Die Gesellschaft ist (...) zu allen Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes notwendig oder nützlich sind.
3. Insbesondere können (...) Gesellschaftsgegenstand sein:
  - a) Planung, Management und Realisierung der Investitionen für die Schaffung des Museumsquartiers, einschließlich des Erwerbes von für das Museumsquartier benötigten Arrondierungsflächen;
  - b) die Bereitstellung und Bereithaltung von Räumen, Geräten und Dienstleistungen für Einrichtungen des Bundes, insbesondere für Sammlungen und Museen des Bundes;
  - c) die Akquisition, Planung, Vorbereitung, Organisation und Durchführung von Ausstellungen und Veranstaltungen sowie die Gestaltung und Durchführung zugehöriger Rahmen- und Freizeitprogramme;
  - d) die Vermietung und Verpachtung von Räumlichkeiten im Bereich des Museumsquartiers;
  - e) im Zusammenhang mit dem Museumsquartier der Betrieb von Lichtspieltheatern, Verleih und Vertrieb von Filmen sowie Herstellung, Aufführung, Verleih und Vertrieb von Videofilmen;
  - f) Werbung und Öffentlichkeitsarbeit sowie Herausgabe von Publikationen für das Museumsquartier;
  - g) die Betreuung von Besuchern durch Vermittlung des Besuches von künstlerischen und bildenden Veranstaltungen udgl. auch im Auftrage Dritter;
  - h) der Betrieb eines Informationsdienstes.

Dies zeigt deutlich, das die Museumsquartier Gesellschaft ausgedehnte Kompetenzen hat, die über das Management der Infrastruktur weit hinausreichen.

Die Organisationsstruktur der Gesellschaft kann aus nachfolgendem Diagramm ersehen werden:

---

<sup>19</sup> vgl. Mokre, Roodhouse, 2001

Organisational Diagram MQ Co. from June 1, 2001

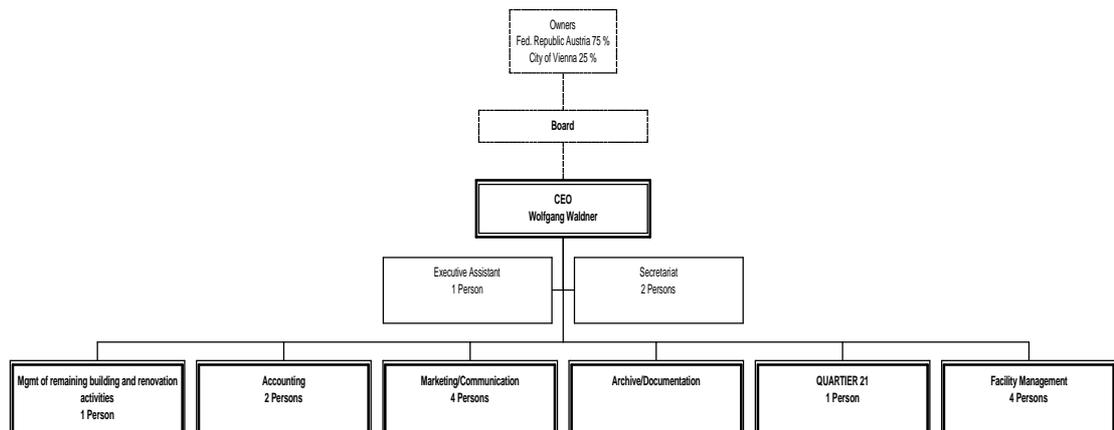


Abb. 3-1: Organisationsstruktur im Museumsquartier,  
Quelle: Mokre, Roodhouse, 2001

Die Managementstruktur des Museumsquartiers ist somit wesentlich bestimmt durch eine vorherrschende Betreibergesellschaft, die keine schriftlich festgelegte Beziehung zu ihren Mieter hat. So sind die Mieter des Museumsquartiers auch nicht im Aufsichtsrat der Betriebsgesellschaft vertreten; allerdings gibt es ein Subkommittee, dem alle Mieter angehören und das vom Direktor der Betreibergesellschaft geleitet wird.

Das Organisationsmodell des Museumsquartiers ist hierarchisch; die Betreibergesellschaft, die ihrerseits vom Staat Österreich und der Stadt Wien kontrolliert wird, bestimmt die strategische Ausrichtung wie auch die praktische Umsetzung dieser Strategien im Museumsquartier. Damit hat die Betreibergesellschaft erheblich mehr Kompetenzen als es Manager einer solchen Einrichtung üblicherweise haben. Die Institutionen innerhalb des Museumsquartiers sind zwar formal autonom, aber die meisten von ihnen werden direkt oder indirekt von der Republik Österreich oder der Stadt Wien finanziert. Daher sind ihre Möglichkeiten, innerhalb des Museumsquartiers unabhängig zu handeln, begrenzt. Allerdings erstellt jede der einzelnen Institutionen ihr eigenes Programm.

Die wichtigste Frage in Bezug auf die Betreibergesellschaft des Museumsquartiers lautet also, ob diese in der Lage ist, Kreativität zu unterstützen und die Konsequenzen von künstlerischen Arbeiten auszuhalten, die manchmal auch unpopulär und kontroversiell sein können. Dies stellt in der Beziehung zwischen der Gesellschaft und den großen Institutionen, wie der Sammlung Leopold, ein eher untergeordnetes Problem dar, da sich potentielle Konflikte hier zumeist auf die Auswahl von Ausstellungsstücken durch die Kuratoren beschränken werden. Die Entwicklung, Erstellung und Präsentation von zeitgenössischer Kunst stellt die Betreibergesellschaft indes vor größere Herausforderungen. Die Lösung, die für diesen Bereich gewählt wurde, ist das Quartier 21, das als Plattform für zeitgenössische Kunst Raum, Infrastruktur und grundlegende Einrichtungen für Kunstinitiativen schaffen soll.

- Managementstrukturen

Die Museumsquartier Gesellschaft versteht sich als Bauunternehmerin, Managerin der Infrastruktur und des Gesamtmarketings des Standortes; diese Rollen werden ihr auch in den Rahmenbedingungen zugeschrieben, die die Regierung bei der Gründung der Gesellschaft festgelegt hat. Während der langen Bauzeit konzentrierte die Gesellschaft ihre Anstrengungen selbstverständlich auf den Umbau der ehemaligen Stallungen und die Errichtung der Neubauten. Nach dem Abschluss der Bauphase kümmert sie sich nun vermehrt um das Management von Infrastruktur und Werbung.

Die zentrale zukünftige Aufgabe der Museumsquartier Gesellschaft besteht darin, den Standort zu vermarkten und möglichst viele Besucher anzuziehen; die eigene Programmgestaltung der Gesellschaft soll die gemeinsamen Ausstellungsflächen in diesem Sinne attraktiv machen. Im Rahmen des Managements der Infrastruktur ist es das dringlichste Anliegen der Gesellschaft, allen vermietbaren Raum zu vermieten, um das jährliche Defizit zu minimieren und die Gesellschaft in die Lage zu versetzen, durch Überschüsse die Mieten der kleineren und weniger finanzkräftigen Institutionen zu subventionieren.

- Komitees und Aufsichtsräte

Für den Standort Museumsquartier sind einige wenige Komitees und der Aufsichtsrat der Museumsquartier Gesellschaft verantwortlich. Die Bundesregierung und die Stadt Wien haben Vertreter in den Aufsichtsrat entsandt und einen Vorsitzenden gewählt. Weiters existiert ein formelles Komitee der Gesellschaft, das als Kommunikationsorgan mit den Mieter im Museumsquartier fungiert. Das Komitee besitzt allerdings keine Entscheidungskompetenzen und hat daher wenig Einfluss auf die strategische Entwicklung des Museumsquartiers. Unabhängig von der Betreibergesellschaft wurde auch ein Komitee der Institutionen im Museumsquartier ins Leben gerufen, das als Lobby der Mieter fungiert.

Wie bereits erwähnt, gibt es keine formelle Beziehung zwischen den Aufsichtsräten der im Museumsquartier vertretenen Institutionen, wie Leopold Museum, Kindermuseum und Wiener Festwochen mit dem Aufsichtsrat der Museumsquartier Gesellschaft, obwohl z.B. die Bundesregierung Vertreter in die Gesellschaft wie auch in das Leopold Museum entsendet.

- Mietvereinbarungen und Management der Infrastruktur

Mietvereinbarungen in einer so großen Struktur sind unvermeidlicherweise komplex. Die großen Institutionen sind unabhängige Organisationen mit erheblichen Finanzmitteln der Regierung. Für sie wurden die Mietverträge zwischen der Betreibergesellschaft und der Republik oder der Stadt abgeschlossen, die ja ihrerseits Aktionäre der Betreibergesellschaft sind. Republik und Stadt machen dann wiederum Untermietsverträge mit den

Institutionen, die sie finanzieren. Für die kleineren Institutionen werden die Mietverträge im Rahmen des Quartier 21 abgeschlossen, das ebenfalls von der Museumsquartier Gesellschaft geleitet wird..

Das Quartier 21 soll eine Struktur darstellen für kleine Institutionen mit geringfügigen finanziellen Mitteln, die sich zeitgenössischer Kunst widmen Als Elemente des Quartier 21 wurden festgelegt:

- Forum für Kulturtheorie,
- Crossover-Initiativen,
- Bürogemeinschaft Kultur,
- Digitale Medien mit Webcafé, Independent Media Center, Media-Studios sowie Plattformen für Electronic Music & Video
- Gemeinsame Infrastruktureinrichtungen,
- Kommerzielle Nutzungen (Buchhandlung, Shops, Bar)

Die Institutionen im Rahmen des Quartier 21 tragen für ihre Arbeit und deren Ergebnisse selbst Verantwortung und müssen an die Museumsquartier Gesellschaft Miete bezahlen. Die Museumsquartier Gesellschaft kümmert sich um die allgemeine Infrastruktur und die gemeinsamen Räumlichkeiten, wie das Besucherzentrum, die Arena, Konferenzräumlichkeiten, die Höfe und den Platz vor dem Gebäude.

Die Geschäftsführung der Museumsquartier Gesellschaft hat einen Beirat mit dem Namen "Netzwerk 21" eingerichtet, der Vorschläge zur Aufnahmen von Institutionen und zum zu veranschlagenden Mietzins erbringt Diese Vorschläge sind für den Geschäftsführer nicht verbindlich, er trifft die endgültige Entscheidung und berichtet dem Aufsichtsrat über diese. Der Beirat berät den Geschäftsführer auch in Bezug auf die Programmierung der gemeinsamen Flächen.

In jedem Fall haben die Mieter Betriebskosten für die Instandhaltung des Museumsquartiers zu leisten, die eine Einkommensquelle für die Gesellschaft darstellen

- Programmgestaltung

Das Museumsquartier setzt sich aus einer großen Anzahl von Institutionen mit sehr unterschiedlichen Zielsetzungen zusammen, für die die Programmgestaltung im Mittelpunkt ihres Interesses steht. Es ist daher wenig erstaunlich, dass Kooperation in diesem Bereich nur begrenzt möglich ist. Zwischen den Organisationen im Museumsquartier einerseits und der Betriebsgesellschaft andererseits wie auch unter den einzelnen Institutionen herrscht Misstrauen und Eifersucht, handelt es sich doch bei der Programmierung um die eigentliche Existenzberechtigung der Institutionen. Das Mission Statement des Museumsquartiers, das von allen Institutionen angenommen wurde, hat diese Situation nicht verändert, sondern anerkannt. Dort heisst es: "Gleichzeitig wird nach dem Grundsatz 'Soviel Autonomie wie möglich, soviel Gemeinsamkeiten wie notwendig jenes Ausmaß an gemeinsamen Einrichtungen angestrebt, welches für einen

erfolgreichen Betrieb des Gesamtkomplexes erforderlich ist." Zwar gibt es verschiedene Formen des informellen Informationsaustausches; die formal eingerichteten Gremien dafür, das Komitee KING und seine Sub-Komitees sind allerdings in ihren Möglichkeiten sehr begrenzt

Es ist verständlich, dass alle Institutionen im Museumsquartier danach streben, ihre unverwechselbare Identität zu schützen, indem sie Programmfragen autonom lösen; allerdings besteht natürlich die Gefahr von Duplizierungen, Überschneidungen und Verwirrung. Es gibt kaum gemeinsame Planungen von Aufführungen oder Ausstellungen, doch wird erwartet, dass die einzelnen Institutionen im Laufe der Zeit Beziehungen entwickeln, aus denen sich Zusammenarbeiten ergeben. Die Vielfalt der Programmierung wird als eine Stärke des Projektes verstanden, das die Attraktivität des Museumsquartiers für Besucher erhöhen soll. Diese Haltung wird von der Bundesregierung geteilt, die sich zur Freiheit der Kunst bekennt, keine Notwendigkeit für künstlerische Kooperation sieht und sich nicht direkt in die Angelegenheiten der von ihr finanzierten Institutionen einmischen will.

- Marketing: Kooperation oder Konflikt

Es erscheint offensichtlich, dass eine allgemeine Koordination der Marketingaktivitäten im Museumsquartier für alle Institutionen positiv und wichtig wäre. Trotzdem herrscht große Unklarheit in Bezug auf die Rolle, die die Museumsquartier Gesellschaft einerseits und die Institutionen im Museumsquartier andererseits in dieser Frage spielen sollen. Wie schon erwähnt gibt es wenig interne Kommunikation zwischen der Betriebsgesellschaft und den Mieter und daher auch keine Marketingstrategie, die alle Institutionen und ihre Aktivitäten einschließt.

Die Betreibergesellschaft sieht das Standortmarketing als Teil ihrer Kompetenz, während das Marketing der individuellen Programme der Institutionen deren Sache ist. Die Betreibergesellschaft hat daher ein Corporate Design und ein Werbekonzept entwickelt, das folgende Qualitäten des Museumsquartiers herausstreichen soll:

- Kulturelle Vielfalt
- Autonomie der Organisationen
- Kohäsion und Zusammenhalt
- Darstellung der Größe und der innovativen Qualität dieses kulturellen Unternehmens

Die Marketingkampagne soll das Museumsquartier als " eine Mischung von Kunst, Kultur und Unterhaltung, von alt und neu" positionieren. Jährlich werden etwa 1,1 Millionen Besucher erwartet; der Publikumsmagnet dürfte das Leopold Museum mit 250.000 bis 300.000 Besucher pro Jahr sein.

Der gemeinsame Standort zahlreicher Museen und verwandter Institutionen würde die Einführung eines einheitlichen Ticketsystems naheliegend

erscheinen lassen. Doch stieß dieser Vorschlag auf den Widerstand der Institutionen im Museumsquartier, da sie sich dadurch in ihrer Autonomie beschränkt fühlten. Ein gemeinsames Kartenverkaufssystem würde der Betreibergesellschaft Informationen über Besucherprofile und Einkünfte der Museen verschaffen, die sonst nur den einzelnen Institutionen selbst zugänglich sind. Aus diesem Grund wurde ein solches System von den Museen als eine Kontrollmethode verstanden.

- Infrastruktur, Buchläden, Restaurants

Bisher gibt es im Museumsquartier sechs gastronomische Betriebe; vermutlich werden es noch um ein bis zwei mehr werden; in der Zeit von 9 Uhr bis 2 Uhr, bzw. am Wochenende bis 4 Uhr, sind ein oder mehrere dieser Lokale geöffnet. Des Weiteren gibt es Buchgeschäfte im Leopold Museum, im Museum moderner Kunst, in der Kunsthalle und ein großes Buch- und Kunstgeschäft mit einem angeschlossenen Kaffeehaus in der Haupteingangshalle. Dieser Geschäftsstandort wird von der Betriebsgesellschaft direkt verpachtet. Alle Geschäftsstandorte werden an private Pächter verpachtet und es wird erwartet, dass die Lokale und Geschäfte sowohl untereinander als auch mit den kommerziellen Aktivitäten der Kunstinstitutionen konkurrieren.

Offensichtlich gab es kaum Bemühungen, Überschneidungen und Vervielfachungen der gleichen Geschäftsaktivitäten zu vermeiden, um den Besucher ein vielfältiges Angebot offerieren zu können und die Gewinne der privaten Betreiber zu erhöhen. In jedem Falle sind die Pachterträge eine wesentliche Einkommensquelle für die Betriebsgesellschaft wie auch für die Museen.

#### *Die Finanzierung des Museumsquartiers*

Die Baukosten für den Umbau der ehemaligen Stallungen und den Bau der zwei neuen Museen kostet – wie eingangs erwähnt - mehr als 145,330.000 Euro, die von der Republik Österreich und der Stadt Wien, in der Form von Zuschüssen wie auch von Garantien für diejenigen Banken, die der Betriebsgesellschaft Geld vorgeschossen haben, bereitgestellt wurden. 75% dieser Summe wurden von der Republik Österreich aufgebracht, für die restlichen 25% war die Stadt Wien zuständig. Aufgrund der österreichischen Tradition einer rein staatlichen Kulturfinanzierung wurde nie in Betracht gezogen, ein Public-private Partnership-Modell für Entwicklung und Management des Museumsquartiers zu entwickeln, das die Investitionskosten der öffentlichen Hand reduziert hätte.<sup>20</sup>

Beide Financiers, aber insbesondere die Stadt Wien, vertreten die Meinung, dass die MQ-Betriebsgesellschaft den effizientesten Mechanismus zur

---

<sup>20</sup> vgl. Mokre, Roodhouse, 2001

Entwicklung und Umsetzung des Projektes sowie zu seinem Management darstellt.

Die finanziellen Mittel, die für die Verwaltung des Museumsquartier, die Bereitstellung der Infrastruktur und zur Abzahlung der Schulden vonnöten sind, werden aus Mieteinnahmen generiert. Es wird erwartet, dass diese Einnahmen ausreichen werden, sobald die Umbauten beendet und alle vermietbaren Flächen vergeben sind. Die subventionierten Mieten für die weniger finanzkräftigen Institutionen werden indes von der öffentlichen Hand finanziert, die gegebenen Falles ein jährliches Defizit der Gesellschaft abzudecken hat.

Es gibt kaum privatwirtschaftliche Aktivitäten im Museumsquartier mit Ausnahme der Lokale und Geschäfte. Die Betriebsgesellschaft bemüht sich um Sponsoren, doch wurde keine mit den Museen koordinierte Strategie entwickelt. Dazu kommt nach Aussagen von zuständigen Beamten auf Bundesebene, dass es schwierig ist, in Österreich Sponsoren zu finden, da nur wenige internationale Firmen ihren Hauptsitz in Wien haben und es auch keine Aristokratie gibt, die diese Rolle spielen könnte.

Insgesamt üben die Fördergeber wenig Druck auf die Betriebsgesellschaft aus, Besucher anzuziehen, da der größte Teil ihres Einkommens aus den Mieten stammt, die wiederum zum Großteil von Stadt oder Bund garantiert werden. Positive Kunstkritiken im nationalen und internationalen Rahmen scheinen daher eine größere Rolle als Maßstab des Erfolges des Quartiers zu spielen als finanzielle Parameter.

Für die größeren Museen, die Wiener Festwochen und einige andere Institutionen spielen Besucherzahlen eine größere Rolle, da der Kartenverkauf einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Einkünfte ausmacht. Auch die öffentliche Hand sieht in diesen Fällen das Besucheraufkommen als wesentlich an und macht ihre finanzielle Unterstützung zumindest zum Teil davon abhängig. Aber auch hier spielt die Anerkennung durch die Kunstszene und die Kunstkritik eine mindestens ebenso große Rolle.

Für das Museumsquartier Wien stehen die nationale und internationale kulturelle Bedeutung der bereitgestellten Produkte und Service im Vordergrund.

#### *Erwartete Folgen*

Da das Museumsquartier offiziell erst vor einem Jahr eröffnet wurde, liegt noch nicht viel Datenmaterial vor, aus dem erste eingetretene großräumige Auswirkungen auf die städtische Entwicklung Wiens herausstudiert werden können. In diesem Teil werden lediglich Prognosen bezüglich der Touristenströme angeführt. weitere bereits festgestellte kleinräumige Effekte finden sich im Kapitel 4.

Es wird allgemein angenommen, dass sich die Besucherzahlen der einzelnen Institutionen durch die Gründung des Museumsquartiers steigern werden und zwar in erster Linie aufgrund von steigenden Touristenzahlen. Statistische Informationen über die bisherige Publikumsstruktur können in erster Linie aufgrund des Verkaufs von Eintrittskarten ermittelt werden. So wurde etwa die Kunsthalle im Jahr 1999 ungefähr 60.000mal besucht, 80% dieser Besuche entfielen auf unter 40jährige, 51% kamen aus der Stadt Wien und 24% waren nicht aus Europa. Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen ist etwa 1:1; unter den Besucher befinden sich zahlreiche Studenten. Das Museum Moderner Kunst Sammlung Ludwig wurde im Jahr 1999 an zwei Standorten etwa 110.000 bis 150.000mal besucht und erwartet in ihrem neuen Gebäude zumindest 150.000 Besuche mit einem höheren Anteil ausländischer Besucher als bisher. Die sehr renommierten Wiener Festwochen erwarten in ihren neuen und größeren Räumlichkeiten ungefähr 200.000 Besuche.<sup>21</sup>

Auf der offiziellen Web-Seite des Museumsquartiers werden folgende Prognosen bezüglich der Besucherzahlen für das Jahr 2002 vorgestellt:

Leopold-Museum	250.000 - 300.000
Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien	150.000
KUNSTHALLE Wien	150.000
Halle E (Theater/Musik/Film) + Halle G (Tanz/Performance) (Halle für 1000, Halle für 350 Personen)	200.000
ZOOM Kindermuseum	100.000
Architektur Zentrum Wien	100.000
Theaterhaus für Kinder	70.000 - 100.000
Weitere kulturelle Nutzungen	100.000
<b>Gesamt</b>	<b>ca. 1,1 Mio. Besucher</b>

Tabelle 3-2: Erwartete Besucherzahlen

<b>Gesamt (netto)</b>	<b>ATS 2,0 Mrd.</b>
Anteil des Bundes	ATS 1,6 Mrd.
Anteil der Stadt Wien	ATS 400 Mio

Tabelle 3-3: Baukosten (Beträge inkl. Nebenkosten)

Die kleineren Organisationen sprechen in erster Linie lokale, regionale und nationale Zielgruppen an, die sich zumeist aus Künstlern, Kunstkritikern und Kuratoren zusammensetzen. Es wird erwartet, dass das Museumsquartier einen Attraktionspunkt für Kulturschaffende darstellen wird und auch internationale Zusammenarbeit dort fokussiert werden wird. Es ist allerdings schwierig, diese Erfolge zu messen oder zumindest zu bewerten.

Obwohl es noch zu früh ist, darüber Aussagen zu treffen, besteht eine gewisse Gefahr, dass die Konzentration von künstlerischen Organisationen im Museumsquartier andere Museen in der Stadt gefährden wird, indem Publikum abgezogen wird. Auf Grund der Größe und der Vielfalt des Museumsquartiers steht zu befürchten, dass Besucher dort bleiben und anderen Kunstinstitutionen in der Stadt nicht aufsuchen. Es besteht also die Gefahr, dass die Anzahl der Kulturattraktionen in Wien im Verhältnis zu den

<sup>21</sup> vgl. Mokre, Roodhouse, 2001

zeitlichen und finanziellen Begrenztheiten der Touristen ein Überangebot darstellen.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts:

„Materielles“ Projekt / Bauprojekt für den Bereich „Kultur und Freizeit“

- Touristisch-kulturelles Projekt
- Shopping

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- öffentlich:
- 25% Stadt Wien
- 75% Republik Österreich

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Für die nächsten Jahrzehnte

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Monozentrisch: Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort
- zentrale Lage: Museumsplatz, Grenze 1./7. Bezirk

Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- Flächenverbrauch: Die gesamte Nutzfläche des Museumsquartiers beträgt 60.000 m<sup>2</sup>. Eine detaillierte Auflistung der Nutzungen ist in Tabelle 3-3 zu finden.
- Baualter: Zwischen dem Bau der kaiserlichen Hofstallungen zu Beginn des 18. Jahrhunderts, der späteren Nutzung als Messe- und Ausstellungsgelände und der offiziellen Eröffnung des Museumsquartiers liegen im Jahr 2001 fast 300 Jahre.

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Die Stadt Wien will sich als Kulturmetropole in Europa stärker etablieren.
- Einem nahezu ungenutztem, zentral gelegenen Areal sollte eine neue, modern-urbane Nutzung zugeführt werden.
- Der Gegensatz zwischen alten und neuen architektonischen Elementen sollte zum Anstoß für öffentliche Diskussion sorgen.

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- sinnvolle Nutzung historisch wertvoller Bauten durch Schaffung adäquater Räumlichkeiten für Kulturinstitutionen der Republik Österreich und der Stadt Wien

### 3.1.2. Wien - Simmeringer Gasometer: Neues Leben in den ehemaligen Gasbehältern

#### *Einleitung und Geschichte*

Die in den Jahren 1896 bis 1899 errichteten Simmeringer Gasometer gelten als eindrucksvolle und gigantische Zeugen der Wiener Industriearchitektur der späten Gründerzeit. Mit ihren enormen Ausmaßen prägen die vier denkmalgeschützten Ziegelbauwerke das Wiener Stadtbild ganz entscheidend. Von 1998 bis 2001 wurden die Gasometer für neue Nutzungen umgestaltet, so sind sie heute mit einer multifunktionalen Nutzung von Wohnungen, Büros, Shopping- und Entertainment-Bereichen versehen.

Das etwa 300.000 m<sup>2</sup> große Areal auf dem die Gasometer stehen, liegt im 11. Wiener Gemeindebezirk und gehört zum Gebiet des Simmeringer Mais.



Abb. 3-2: Lage der Gasometer, Quelle: Kompass Buchplan, Wien und Umgebung, 1:20.000, 1988/89; [www.g-town.at](http://www.g-town.at) (Stand Februar 2002).

Vor rund 200 Jahren errichtete man hier neben großflächigen Gemüseärten einen Schießplatz der Wiener Artilleriedirektion ein, gefolgt von einer Pferderennbahn, die schließlich von einem Flugplatz abgelöst wurde.

Durch die Beleuchtung der Wiener Ringstraße verstärkte sich die Nachfrage nach Gas derartig, dass der Bau des damals größten europäischen Gaswerks beschlossen wurde. 1883 beschloss die Gemeinde den Ankauf des so genannten „Bürgerspitalgrundes“. 1896 erhielten der Architekt Herrmanns und die Firma Ignaz Gridl den Zuschlag zum Bau. Der Spatenstich erfolgte im Dezember 1896, am 10. Mai 1898 war die erste und am 1. Juli 1898 die zweite Gruppe der Behälter fertiggestellt. Die Einweihung fand am 31. Oktober 1899 statt.

Bei den Gasometern handelt es sich um 4 unmittelbar aneinander gereihete zylindrische Gebäude aus rotem Sichtziegelmauerwerk mit weißen Putzbändern. Die Höhe beträgt ca. 75 m, der Durchmesser ca. 65 m. Die

Gasometer bilden eine weithin sichtbare, eindrucksvolle Silhouette und repräsentieren die Industriearchitektur der späten Gründerzeit in sehr typischer Weise. Auf Grund dieser Umstände wurde der Gebäudekomplex 1981 unter Denkmalschutz gestellt.

1985/86 wurde das Werk durch die Umstellung von Stadtgas auf das weitaus günstigere Erdgas still gelegt und in Folge dessen von den Wiener Gaswerken an den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) verkauft. Um danach der drohenden Verödung des Werks entgegenzuwirken, richtete man in einem der Gasometer 1989 eine große Ausstellung ein („100 Jahre SPÖ“). Zwischen 1993 und 1998 fanden Rave- und Techno-Clubbing sowie eine Inline-Skate-Veranstaltung statt.

1996 wurde ein Bauträgerwettbewerb – initiiert vom Wiener Wirtschaftsförderungsfonds – ausgeschrieben, der die Revitalisierung der Gasometer durch einen Nutzungsmix zum Ziel hatte. Als Sieger des Bauträgerwettbewerbs ging ein fünfköpfiges Architektenteam hervor, dessen Entwurf seit 1998 realisiert und im Frühjahr 2001 fertiggestellt wurde. Die Architekten Jean Nouvel, Coop Himmelb(l)au, Manfred Wehdorn, Rüdiger Lainer und Wilhelm Holzbauer sehen in ihrem Nutzungskonzept etwa 825 Wohneinheiten mit unterschiedlichen Wohnformen, Geschäfte und Restaurants, eine Konzerthalle und ein Multiplex-Kino vor. Des Weiteren erstreckt sich eine Shopping Mall auf einer Ebene über alle vier Gasometer. Parkgaragen mit 1.500 Stellplätzen sind in den Untergeschoßen geplant. Dies alles befindet sich auf einer gesamten bebauten Fläche von 220.000 m<sup>2</sup>.

### *Ziele*

Die Ziele jedes Vorhabens ändern sich mit der Zeit. Speziell bei Großprojekten, deren Verwirklichung oft mit einer Vielzahl an Unsicherheiten behaftet ist, werden Ziele während des Planungs- und auch während des Realisierungsprozesses immer wieder umgeworfen und neu definiert. Daher sollen nun nicht die einzelnen Ziele des Großprojektes Gasometer isoliert vorgestellt werden, sondern es soll vielmehr versucht werden, diese aus der Projektentwicklung heraus zu erklären.

Nachdem der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds die unter Denkmalschutz stehenden Gasometer gekauft hatte, war klar, dass deren Instandhaltung finanziell sehr aufwendig sein würde, speziell in dem Fall, dass die Gasometer selbst keine Einnahmequelle für den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds darstellen würden. Daher wurde von Seiten des WWFF und der Stadt Wien beschlossen, die Gasometer zu revitalisieren und ihnen eine neue Nutzung zukommen zu lassen. So sollten die historischen und denkmalgeschützten Gasometer vor ihrem Zerfall geschützt werden. Mittels eines Gutachterverfahrens wurden die verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten der Gasometer gegeneinander abgewogen und schließlich stellte sich heraus, dass, in erster Linie aus finanziellen Gründen,

eine multifunktionale Nutzung, d. h. eine Kombination aus Wohnungen, Büros und Freizeiteinrichtungen am vielversprechendsten sein würde. Durch einen Bauträgerwettbewerb sollten international etablierte Architekten gefunden werden, die das Projekt weiter „pushen“ sollten und weltweites Interesse an dieses Projekt zu binden. Die Realisierung der Projektes sollte so schnell wie möglich über die Bühne gehen, um möglicher Kritik wenig Raum zu lassen.

Während der Umsetzung des Vorhabens wurde immer deutlicher, dass durch die Neunutzung der Gasometer sowie durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U3 und den geplanten Ausbau der Schnellbahnlinie S7 dem gesamten Erdberger Mais ein neuer Entwicklungsimpuls gegeben würde. So war bald zu erkennen, dass die Stadt Wien mit Hilfe des Projektes Gasometer das Gebiet des Erdberger Mais in ein neues urbanes Viertel mit guter Verkehrsinfrastruktur transformieren wollte. Es entstand die Idee, das bestehende produktionsorientierte Areal in Richtung eines gemischten, ausgewogenen und belebten Stadtteils mit wissensbasierter Produktion, Dienstleistung und Wohnen umzuwandeln – ein Stadtteil für die „New Economy“ – und die denkmalgeschützten Gasometer sollten so in die Stadtentwicklung integriert werden.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Revitalisierung der Gasometer folgendes aggregiertes Ziel hatte: Ziel war die Etablierung eines Marketingprojektes für die Stadt Wien mit sehr guter medialer Begleitung als Initialprojekt für eine dynamische Entwicklung des gesamten Gebietes.

### *Projektbeschreibung*

Das Konzept der fünf Architekten sieht in den vier denkmalgeschützten Gasometern einen Nutzungsmix von Wohnungen unterschiedlicher Wohnformen bis hin zu Studentenheim, Büros, Shopping- und Entertainment-Mall, Veranstaltungsräumen, Kindergarten, Polizeiwachzimmer und Garagen vor.

Das funktionale Nutzungskonzept der vier Gasometer ist sehr ähnlich. Im Untergeschoß befinden sich Parkgaragen mit gesamt rund 1.700 Stellplätzen, auf der Grundebene sind alle vier Gasometer durch eine zweigeschoßige „Shopping Mall“ verbunden. In den zylindrischen Ziegelhüllen wurden jeweils 10-15 Büro- und Wohngeschoße (ca. 600 Wohnungen und Büroflächen für rund 800 Arbeitsplätze) eingezogen, in Gasometer B wurden zusätzlich Wohnungen für Studenten (232 Studentenplätze) und eine Veranstaltungshalle eingerichtet, sowie an dessen nördlicher Seite ein bewohnbares „Glasschild“ errichtet und im Gasometer D wurde das Wiener Stadt- und Landesarchiv einquartiert. Der neu erbaute „fünfte“ Gasometer beherbergt das Kindertagesheim, das Entertainment Center sowie das Hollywood-Megaplex-Kino.

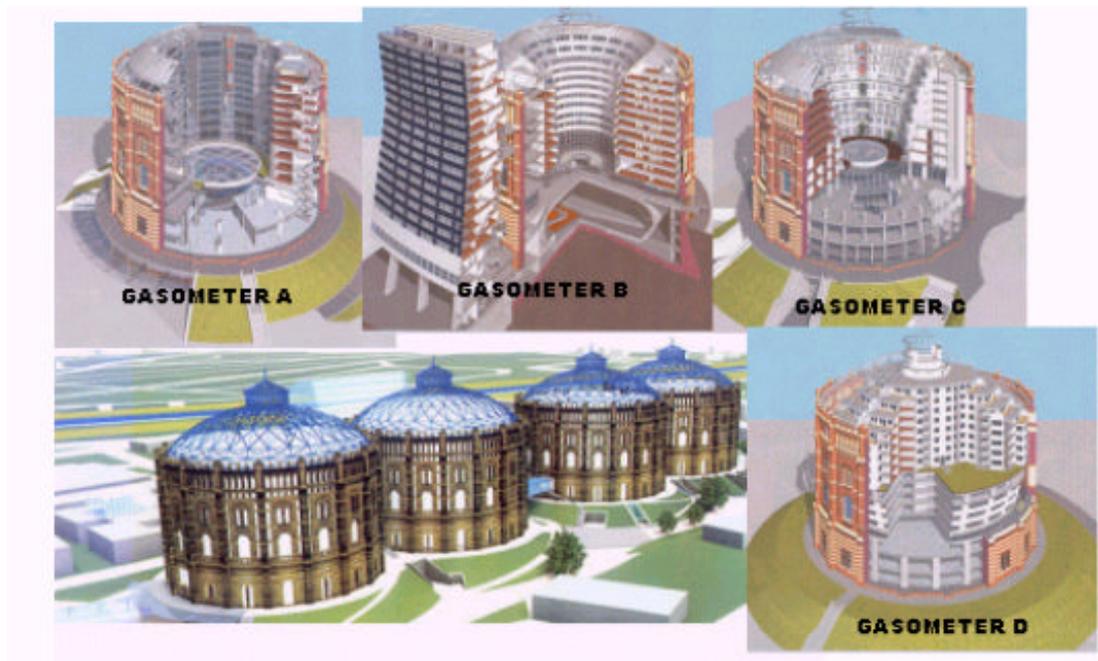


Abb. 3-3: Ansicht der Gasometer, Quelle: [www.g-town.at](http://www.g-town.at) (Stand Februar 2002).

Auf der Grundebene sind alle vier Gasometer durch eine zweigeschoßige „Shopping Mall“ miteinander verbunden. Sie stellt so etwas wie eine gemeinsame Lebensader dar Gasometer dar und führt von der U3-Station im Westen zum Gasometer D im Osten. Auf einer Gesamtfläche von 22.000 m<sup>2</sup> sind 70 Geschäfte zu finden. 15% der Gesamtfläche sind der Nahversorgung gewidmet, wie Lebensmittel, Drogerie, Banken, Friseur, Trafik etc., der übrige Bereich verfügt über einen umfangreichen Branchenmix (27 % Bekleidung , 19 % Freizeit und Sport, 15 % Gastronomie, 10 % Schuhe/Lederwaren, 7 % Unterhaltung, 5 % Nahrungsmittel, Rest: Verschiedenes).

Im neu gebauten „fünften“ Gasometer befinden sich das Hollywood-Megaplex-Kino mit 12 Sälen, 2.000 m<sup>2</sup> Shops und ein Restaurant- und Entertainmentbereich auf 2.600 m<sup>2</sup>.

Anstelle eines Untergeschoßes ist im Gasometer B eine Veranstaltungshalle eingebettet. Die Bank-Austria-Halle bietet Platz für rund 4.200 Personen bei stehenden Veranstaltungen, für rund 2.000 Personen bei gesetzten Veranstaltungen mit einer Bühnengröße von 100 m<sup>2</sup> und 1.500 Personen bei einer Bühnengröße von 250 m<sup>2</sup>. In dieser Veranstaltungshalle soll in Zukunft eine breite Palette an verschiedensten Events stattfinden: Konzerte, Musicals, Tanzveranstaltungen, Präsentationen, Kongresse, Messen, Ausstellungen etc. Der Halleninnenraum hat eine Fläche von rund 1.400 m<sup>2</sup> und ist mit einer Galerie ausgestattet, die über das 1. Untergeschoß erreichbar ist und auf der 600 Personen Platz finden können. In den beiden Foyerebenen befindet sich die Gastronomie, die Garderoben und die Sanitäreanlagen.

Um für die Wohnungen einen durchgehenden Schallschutz zu gewährleisten, wurde die Halle frei schwingend erbaut, d. h. die Halle „schwimmt“ auf zwei

riesigen elastischen Spezialdämmungen. Dadurch kann kein direkter Körper- und Luftschall übertragen werden und somit ist die Bespielung der Halle – trotz darüber befindlicher Wohnungen – keineswegs eingeschränkt.

Die Gasometer beherbergen 14 Gastronomiebetriebe, die sich innerhalb der Shopping Mall verteilen und um den Eingang des Hollywood-Megaplex-Kino geballt auftreten. Im September 2001 wurde im Entertainment-Center ein neues Projekt der Wustinger-Unterhaltungsgastronomie eröffnet. Das Konzept sieht einen Mix von Gastronomie, Cybergames und Billardhalle vor.

Seit 2. Dezember 2000 haben die Gasometer eine eigene Station der U-Bahn (U3-Station „Gasometer“) und somit einen direkten Anschluss an das öffentliche Wiener Verkehrsnetz. Vom Stadtzentrum (Stephansplatz) sind die Gasometer damit in 8 Minuten zu erreichen. Dem Individualverkehr bietet von der A23, der Süd-Ost-Tangente, mit der Abfahrt St. Marx praktisch eine direkte Zufahrt zu den Parkplätzen der Gasometer. Der Anschluss über die A 23 ermöglicht somit eine direkte Verbindung zur A 4 Richtung Flughafen Wien Schwechat sowie zur A 22 (Donauufer-Autobahn) und dem Verteilerkreis Favoriten. Über einen von der Stadt Wien geplanten Rad- und Fußgängersteg („Gaswerksteg“) über den Donaukanal erreicht man direkt von den Gasometern aus den unteren Prater. Eine weitere Grünfläche für Sport, Spiel und Erholung soll direkt vor den Gasometern bis zu den Wohnhäusern Simmeringer Hauptstraße/Kopalgasse entstehen.

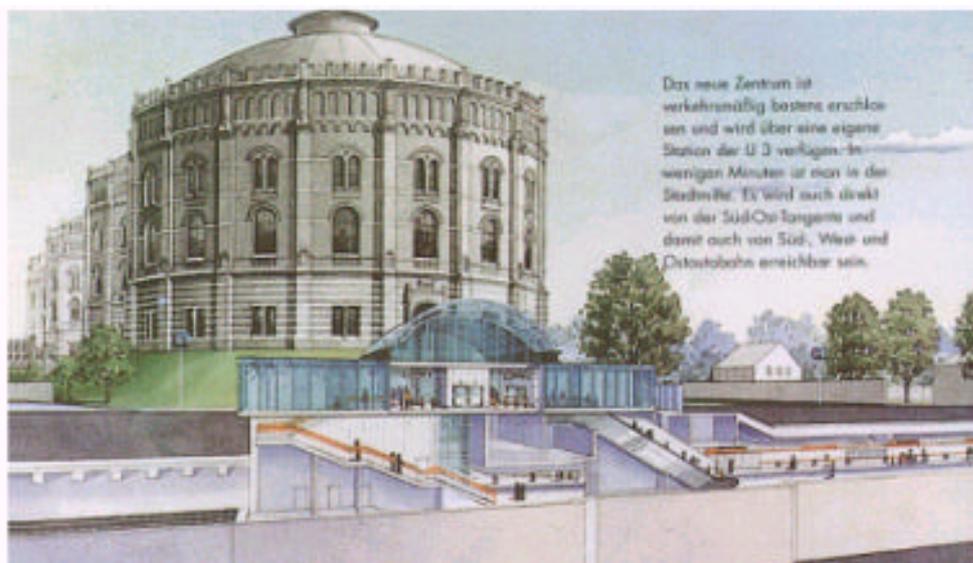


Abb. 3-4: Verkehrliche Anbindung der Gasometer, Quelle: [www.g-town.at](http://www.g-town.at) (Stand Februar 2002).

### *Die Auftraggeber*

- SEG (Stadterneuerungs- und Eigentumswohnungsges. m. b. H.)
- GESIBA (Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft)
- GPA (Wohnbauvereinigung für Privatangestellte)

### *Die Partner*

G-town ist ein Projekt der heimischen Bauträger Zwerenz & Krause (25 %), moderne Immobilienwirtschaft mit Schwerpunkt Projektentwicklung, und ALAG Beteiligungs- GmbH (25 %), sowie der britischen Fondsgesellschaft Europafund (50 %).

### *Finanzierung*

Die Stadt Wien hat 310 Millionen Schilling (22,5 Mio. Euro) an Wohnbauförderungsmitteln aufgewendet, um das gesamte Investitionsvolumen mit 2,4 Milliarden Schilling (174,4 Mio. Euro) zu ermöglichen und weitere 650 Millionen Schilling (47,3 Mio. Euro) für das angrenzende Kinocenter.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten**

#### Art des Großprojekts

„Materielles“ Projekt/Bauprojekt/Immobilienprojekt

- Wohn- und Büroobjekt,
- Dienstleistungen, Einkaufszentrum,
- Kultur und Freizeit,
- Großkino;
- Mischnutzungsprojekt der oben erwähnten Projekte.

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

privat:

- SEG (Stadterneuerungs- und Eigentumswohnungsges. m. b. H),
- GESIBA (Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft),
- GPA (Wohnbauvereinigung für Privatangestellte),
- Zwerenz & Krause,
- ALAG Beteiligungs-GmbH und
- Europafund.

öffentlich:

- Stadt Wien (Wohnbauförderung).

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Die Nutzung der Anlage ist für die nächsten Jahrzehnte geplant.

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Monozentrisch: Die Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort in einer peripheren Lage im 11. Wiener Gemeindebezirk, jedoch mit gutem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz (U3).

#### Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- Flächenverbrauch: 220.000 m<sup>2</sup> bebaute Fläche.
- Baualter: Errichtung der Gasometer in den Jahren 1896 bis 1899; bauliche Revitalisierung in den Jahren 1998 bis 2001.
- Revitalisierung von Stadtviertel: Aufwertung des Stadtgebietes Erdberger Mais.

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Die historischen und denkmalgeschützten Gasometer sollten vor ihrem Zerfall bewahrt werden. Daher hat man versucht den Gasometern eine neue Nutzung zu geben. Nachdem ein Gutachterverfahren über mögliche neu Nutzungen der Gasometer durchgeführt wurde, stellte sich heraus, dass eine Nutzungsmix aus Wohnen, Shopping und Entertainment am besten für die Gasometer geeignet wären. So entschied sich die Stadt Wien dafür aus den Gasometern ein Wohnbauobjekt mit Nutzungsmischung zu machen.
- Die Wiener Gasometer sollen ein architektonisches Prestigeobjekt der Stadt Wien werden; (Vorzeigeobjekt).
- Nutzung des Initiatorprojektes Gasometer für die Entwicklung des Gebietes Erdberger Mais zu einem neuen urbanen Stadtviertel.

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Oberstes Ziel war die Etablierung eines Marketingprojektes für die Stadt Wien mit sehr guter medialer Begleitung als Initialprojekt für eine dynamische Entwicklung des gesamten Gebietes.

### **3.1.3. Wien - Ausbau und Anbindung des Flughafens Wien Schwechat**

#### *Einleitung*

Der Flughafen Wien Schwechat kann als Wirtschaftsmotor der gesamten Ostregion angesehen werden. Die Bevölkerung einer mittleren Kleinstadt lebt direkt oder indirekt vom Flughafen. Von 1996 bis 1999 war das vom Standort Flughafen Wien ausgelöste Beschäftigungswachstum elf Mal stärker als jenes der gesamten österreichischen Wirtschaft. (Quelle: Flughafenmagazin VIE-Aktuell, 2001).

Der Flughafen der Bundeshauptstadt Wien ist der größte Flughafen Österreichs. Mehr als 1 Prozent des österreichischen BIP (Brutto-Inlandsproduktes) werden am Flughafen Wien erwirtschaftet und die Tendenz ist steigend. Mehr als 26.000 direkt oder indirekt Beschäftigte und eine Wertschöpfung von EUR 2,18 Mrd (ATS 30 Mrd.) belegen, dass der Standort Flughafen Wien ein eminent wichtiger Wirtschaftsfaktor nicht nur in seinem unmittelbaren Einzugsgebiet, sondern für ganz Österreich ist.

Durch die zentrale geographische Lage in Europa und unmittelbar an der Grenze zu Osteuropa ist der Flughafen Wien Schwechat der am weitesten östlich liegende „westliche Flughafen“. Wesentliches Kennzeichen des Airports ist der einfache und unkomplizierte Zugang zu den Ostmärkten. Mittlerweile bedient die Drehscheibe „Flughafen Wien“ knapp 40 Destinationen im ehemaligen Ostblock. Diese begünstigte Position wird nun durch die geplanten EU-Erweiterungen und dem endgültigen Beitritt der ehemaligen Reformländer noch verstärkt.

Immobilien an Flughäfen bieten eine besondere Leistung durch die Verbindung von einer Vielzahl von Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen. Speziell der Standort Flughafen Wien kann für viele Unternehmen als Sprungbrett in den Osten genutzt werden. Im internationalen Vergleich werden am Flughafen Wien für die Miete von Büros und Lagern günstige Konditionen geboten. Der Immobilienstandort wird durch den Flughafenbetrieb und die Synergieeffekte mit den derzeit mehr als 200 Unternehmen, die sich an diesem Standort befinden, stark aufgewertet. Die Firmen an diesem Standort profitieren von den flughafenspezifischen Vorteilen wie Adresse, Infrastruktur oder Logistik.

#### *Ziele*

Das oberste politische Ziel des Projekts ist, die Position Wiens als wichtigen internationalen Verkehrsknoten in Zentraleuropa mit Schwerpunkt Osteuropa zu stärken. Ein weiteres Ziel ist die bessere öffentliche Anbindung des Flughafens an die Stadt Wien, um das Verkehrsaufkommen Richtung Flughafen zu reduzieren.

#### *Projektbeschreibung*

Beschreibung der geplanten Erweiterung im Rahmen des Masterplans 2015  
Trotz des gewaltigen Einbruchs der internationalen Luftfahrt auf Grund der Terroranschläge am 11. September 2001 ist bereits jetzt schon wieder ein Aufwärtstrend zu erkennen.

Im Jahr 2000 wurden am Flughafen Wien 12 Millionen Passagiere abgefertigt, 186.500 Flugbewegungen wurden bewältigt und das Aufkommen an geflogener Fracht lag bei rund 127.000 Tonnen. Wenn die Prognosen stimmen, muss man mit einer durchschnittlichen Steigerung des Passagieraufkommens von durchschnittlich 5 % bis ins Jahr 2015 rechnen – d.h. in zehn Jahren ist am Flughafen Wien mit 20 Millionen Passagieren zu rechnen. Dies ist laut Auskunft des Flughafen Wiens mit dem bestehenden Start- und Landepistensystem nicht mehr zu bewältigen. Deshalb wird höchstwahrscheinlich ab dem Jahr 2010 eine dritte Start- und Landebahn benötigt. Dabei stehen verschiedene Alternativen in Bezug auf die Lage der Piste zur Auswahl. Für diese geschätzten 20 Millionen Passagiere wird auch

im bestehenden Terminal nicht genug Platz sein. Deshalb wird auch eine Terminalerweiterung in Angriff genommen.

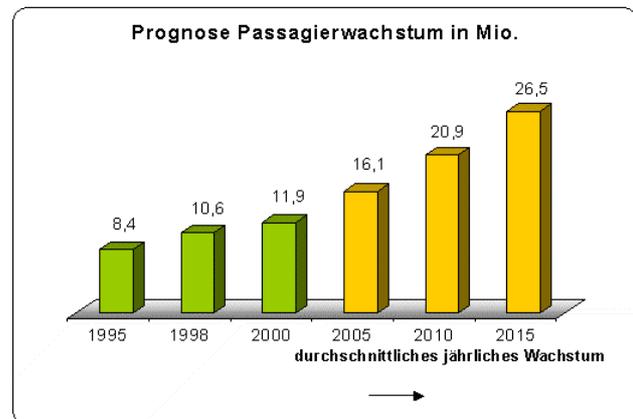


Abb. 3-5: Prognose Passagierwachstum am Flughafen Wien Schwechat (Zahlen vor den Terroranschlägen im September 2001), Quelle: <http://www.viennaairport.at/> (Stand November 2001)

Im Sommer 2000 wurde ein umfangreiches Investitionsprogramm gestartet, in dessen Mittelpunkt die Terminalerweiterung steht. Darüber hinaus wird ab dem Jahr 2010 eine Parallelpiste benötigt, für deren möglichen Bau ein Mediationsverfahren gestartet wurde, dessen Ziel es ist, einen Interessensausgleich noch vor Beginn des gesetzlich vorgesehenen Behördenverfahrens zu finden.

Der Masterplan 2015 der Flughafen Wien AG, ein Flächenwidmungsplan für den Standort Flughafen Wien, liefert die Grundlagen für diese Entwicklung. Das Wachstum macht die Erweiterung des Terminals und der Frachtanlagen ebenso notwendig wie die Verbesserung der Bahn- und Straßenanbindung, die Errichtung von Bürogebäuden und den Bau einer weiteren Piste. Zielsetzung des Masterplanes ist die Entwicklung und Optimierung der luftseitigen und landseitigen Kapazitäten sowie die Darstellung von Entwicklungskonzepten zur langfristigen Flächennutzung des Flughafengeländes und der angrenzenden Gebiete.

Die Projekte des Masterplans 2015 sind in vier Gruppen gegliedert:

1) Aviation-Vorhaben bis 2007

Das Leitprojekt dieser Gruppe ist die Terminalerweiterung, das Projekt Skylink, das eine Vergrößerung des Terminals auf eine Kapazität von 20 Millionen Passagiere vorsieht und 2007 in Betrieb gehen soll.

2) Aviation-Vorhaben 2008 bis 2015

Das größte Bauprojekt dieser Phase ist die Parallelpiste, die aus heutiger Sicht 2010 in Betrieb gehen soll. Da das derzeitige Pistensystem einen unabhängigen Betrieb auf den vorhandenen Start- und Landebahnen nicht zulässt, sind derzeit maximal 72 Flugbewegungen in der Stunde möglich. Für einen unabhängigen Betrieb müsste eine zusätzliche Start- und Landebahn parallel zu einer der bereits existierenden Pisten errichtet werden.

### 3) Non-Aviation-Vorhaben

In dieser Gruppe befinden sich all jene Projekte, die nicht unmittelbar für die Abwicklung des Flugbetriebs notwendig sind. Eines der wesentlichsten Immobilienprojekte dieser Gruppe ist der Office Park, dessen erste Phase 2004 in Betrieb gehen soll und über eine Fläche von 26.000 Quadratmeter verfügen wird.

### 4) Flächensicherungen

Für Projekte, deren Umsetzungszeitpunkt noch nicht genau terminiert ist bzw. bei denen die tatsächlich benötigte Kapazität noch nicht feststehen, werden Flächensicherungen am Standort fixiert.

Der Ausbau der Flughafenschnellbahn S7 stellt ein weiteres Vorhaben im Rahmen der Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Wien dar. Das umfassende Maßnahmenpaket sieht Modernisierungen und Behinderten gerechte Adaptierungen von Stationen, Neuerrichtung von Haltestellen und neue Linienführungen in Tieflage vor.

Die stetig wachsende Zahl der Reisenden im Flugverkehr, der laufende Zuwachs an Arbeitsplätzen am Flughafen und die häufige Überlastung der Straßenzubringer, insbesondere der A4, der Ostautobahn (Flughafenautobahn), machen die Errichtung einer schnellen und attraktiven Eisenbahnverbindung zwischen Wien und dem Flughafen mit einer Bedienung im 15-Minuten-Intervall notwendig.

Der finanzielle Aufwand für den Bau des Wiener Abschnittes der S7 wird ca. 3,35 Mrd. ATS (€) betragen und soll vom Bund und dem Land Wien im Verhältnis 80:20 finanziert werden. Zur effizienten Realisierung wurde das Gesamtprojekt S7 in 4 Abschnitte geteilt:

- Landstraße: Ausbaumaßnahmen von der Neulinggasse bis zur A23
- Simmering 1: Ausbaumaßnahmen bis zum Bereich Weichseltalweg
- Simmering 2: Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der erforderlichen Trassenänderung südlich des Zentralfriedhofes bis zur Landesgrenze
- Schwechat: Ausbaumaßnahmen auf niederösterreichischem Gebiet

Bei optimalem Bauablauf kann die Strecke Wien-Mitte bis Flughafen Wien-Schwechat im Jahr 2003 genutzt werden.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts

„Materielles“ Projekt/Bauprojekt

- Verkehrsinfrastruktur (Flughafenschnellbahn)
- Internationale Anbindung (Ausbau des Flughafens)

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- Flughafenbau: privat: Flughafen Wien AG
- Schnellbahnbau: Wien, Niederösterreich

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Für die nächsten Jahrzehnte

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Monozentrisch: Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort
- periphere Lage (liegt im Gemeindegebiet von Schwechat)

Warum wird gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Der Flughafen Wien-Swechat möchte die Kapazitäten erhöhen (Erhöhung von Starts und Landungen).
- Der Flughafen Wien-Swechat möchte seine Position als Ost-West-Drehscheibe ausbauen.
- Der Flughafen Wien-Swechat plant, zukünftig als ein wichtiger europäischer Hub (neben Städten wie Frankfurt oder London) zu fungieren.

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Das oberste politische Ziel des Projekts ist, die Position Wiens als wichtigen internationalen Verkehrsknoten in Zentraleuropa mit Schwerpunkt Osteuropa zu stärken.
- Ein weiteres Ziel ist die bessere öffentliche Anbindung des Flughafens an die Stadt Wien, um das Verkehrsaufkommen Richtung Flughafen zu reduzieren.

### **3.1.4. Wien - „Donau-City“**

#### *Einleitung und Geschichte*

Nach der Absage der Bevölkerung der Stadt Wien an die EXPO 95 bei der Volksabstimmung, war das Areal zwischen UNO-City und Donau seiner Aufgabe als Veranstaltungsort dieser EXPO „beraubt“. Es stellte sich nun die Frage der Nutzung dieser Fläche. Es wurden verschiedenste Vorschläge eingebracht, die von einer Grünfläche bis zur totalen Verbauung reichten.

Das etwa 180 000 m<sup>2</sup> große Areal zwischen UNO-City und Donaukanal, liegt im 21. Wiener Gemeindebezirk, und bestand zum einen aus einer Deponie und zum anderen aus der Überplattung der Donauuferautobahn.

1988 entstanden die ersten konkreten Überlegungen eine Weltausstellung 1995 in Wien und Budapest abzuhalten. Hierfür wurde ein passendes Areal

gesucht, das – nach Meinung der damaligen Planer – auch für eine kulturelle und wirtschaftliche Nachnutzung geeignet sein sollte. Dieses Gebiet wurde dann neben der UNO-City gefunden: eine ehemalige Deponie. Um Platz zu gewinnen, wurde eine Überplattung der Autobahn vorgesehen. Die Räumung der fast 8 m tiefen Deponie wurde sodann angeordnet und kurz vor der Volksabstimmung durchgeführt. Hierbei entstanden Kosten von knapp einer Milliarde Schilling (ca. 73 Mio. €), die in späteren Berechnungen nicht mehr erwähnt wurden.

Nach der negativen Volksabstimmung über die Expo 95 war die Nutzung der nun entstandenen Fläche fraglich und so entschied die Stadt Wien, einen internationalen Architekturwettbewerb auszuschreiben, um verschiedene Möglichkeiten der nunmehr neuen Nutzung des Areals zu erhalten.

### *Ziele*

Mit der Umsetzung des Großprojektes Donaucity sollte die ehemalige EXPO-Fläche einer für die Stadt Wien optimaler neuen Nutzung zugeführt werden und so ein neues, attraktives, modernes und zukunftsweisendes Stadtviertel in Wien entstehen.

### *Projektbeschreibung*

#### Beschreibung, Architektur und Nutzungskonzept der Donaucity

„Mit Gesamtbaukosten von ca. 2,5 Milliarden Schilling (ca 180 Mio €) ist der Wohnungsneubau auf der Donauplatte derzeit das mit Abstand größte Neubauprojekt in der Stadt. 870 Millionen Schilling ( ca 63 Mio €) an Förderungsmittel investierte Wien, um in der Endausbaustufe rund 1.600 leistbare Wohnungen in attraktiver Lage zu ermöglichen“, erklärte Wohnbaustadtrat Werner Faymann anlässlich der Übergabe der ersten 350 fertiggestellten Wohnungen des Wohnparks Donaucity am 4. Dezember 1998 an die zukünftigen Mieter.

„Während in anderen europäischen Großstädten in einer derart hochwertigen Lage ausschließlich frei finanzierte Luxusprojekte möglich wären, dokumentieren die Stadt Wien und der Bauträger, die Donau City Wohnbau AG, mit diesem Projekt den hohen Stellenwert des sozialen Wohnbaues auch in der Gegenwart. Denn die Wohnungen auf der Donauplatte“, so Stadtrat Werner Faymann, „sind auf Grund der Wohnbauförderung auch für Durchschnittsverdiener leistbar. Darüber hinaus zeichnen sie sich auch durch einen besonders hohen ökologischen Standard sowie architektonische Vielfalt aus.“ Mit rund 1.000 Wohnungen umfasst der Wohnpark Donaucity 2/3 der Wohnungsneubauten. Sie entstehen einen Steinwurf weit von der Neuen Donau entfernt, in unmittelbarer Nähe der größten Naherholungsgebiete Wiens (Donauinsel, Donaupark und Alte Donau).

Gebaut wurde nach ökologischen Kriterien: Niedrigenergiehausstandard, Wasser- und Energieverbrauchsmessung für jede Wohnung mit Fernablesung, Brunnen/Nutzwasserleitungen für WC und Grünbewässerung, Netzfreeschaltungen gegen Elektrosmog. An Eigenmitteln sind pro Nutzwert Wohnfläche 5.637,- Schilling (ca 410,- €) zu zahlen, die Miete beträgt nur öS 65,- (ca 4,70 €) pro Quadratmeter (inklusive Mehrwertsteuer und Betriebskosten) zuzüglich öS 9,- (ca 0,65 €) pro Quadratmeter für Heizung und Warmwasser. Die Mieter können die Wohnungen auch nachträglich im Eigentum erwerben.

Der „Wohnpark Donaacity“, direkt am Erholungsgebiet Donaupark und Neue Donau gelegen, verbindet modernste Architektur mit höchsten Wohnbedürfnissen. Ausgangspunkt für die Konzeption des Entwurfes waren die Ergebnisse des im Jahr 1994 durchgeführten Architektenwettbewerbes. Auf dieser Basis wurde ein städtebauliches Leitprojekt in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien ausgearbeitet, das den weiteren Planungen zu Grunde gelegt wurde. Dabei wurden die klaren Linien des Leitbildes auch im größeren Maßstab analog umgesetzt: Großzügige, unverschnörkelte Raum- und Baukörperlösungen, einfache und klare, standardisierte Detaillösungen sowie die Verwendung dauerhafter, aber zugleich auch wirtschaftlich einsetzbarer Materialien sollen eine Wohnhausanlage schaffen, die die in sie gesetzten hohen Erwartungen der Öffentlichkeit gerecht werden kann.

Die städtebauliche Struktur der Wohnanlage besteht aus zwei großen, annähernd quadratischen Plätzen an deren Nahtstelle die Erschließungsachse liegt, die die U-Bahn-Station (U1) mit dem Donaupark verbindet. Der nordöstlich liegende Platz bildet einen städtischen Platz, an dem die infrastrukturellen Einrichtungen mit einem kleinen Nahversorgungszentrum und den geplanten Arztpraxen situiert sind. Ein runder Turm markiert die übergeordnete Bedeutung dieses Bereiches. Der südwestlich liegende, intensiv mit großen Bäumen bepflanzte „Grünhof“, bildet das Bindeglied zwischen der großstädtischen Wohnhausanlage und dem Naturraum Donautal.

#### Infrastrukturelle Einbindung

Der Wohnpark Donaacity liegt direkt an der Uferlandschaft der Neuen Donau und schließt praktisch an die Copa Cagrana an. Den Bewohnern liegt somit eines der schönsten und beliebtesten Freizeitgebiete der Bundeshauptstadt zu Füßen. Dazu kommt noch die verkehrsgünstige Lage. Die U1 ist mühelos und vor allem ohne Kreuzung in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen, so gelangt man in zehn Minuten in die City und in noch kürzerer Zeit ins Donauzentrum mit seinen zahlreichen Geschäften. Dort angelangt, stehen einem auch noch Bezirksamt, Polizei, Finanzamt, ein Ärztezentrum und die International School zur Verfügung. Weiters ist die U6 ebenfalls in wenigen Minuten zu erreichen. Wer trotzdem nicht auf das Auto verzichten möchte, dem stehen im Wohnpark 1.200 Stellplätze zur Verfügung. Von der Garage kommt man unterirdisch direkt auf die wichtigen Straßenzüge – Donauuferautobahn, Reichsbrücke oder Wagramer Straße.

Bauträger

- DONAU CITY WOHNBAU AG Gemeinnützige Aktiengesellschaft

Die Aktionäre sind:

- GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Gesellschaft
- „GSG“ Gesellschaft für Stadtentwicklung und Stadterneuerung Gemeinnützige Gesellschaft mbH
- Gemeinnützige Siedlungsgenossenschaft Altmannsdorf und Hetzendorf Genossenschaft mbH
- Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft „Wien Süd“ eingetragene Genossenschaft mbH
- Österreichisches Siedlungswerk, Gemeinnützige AG.
- „Heimbau“ Gemeinnützige Bau-, Wohnungs-, und Siedlungsgenossenschaft reg. GenmbH

**Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts

„Materielles“ Projekt / Bauprojekt / Immobilienprojekt

- Wohn- und Büroobjekt
- Industrie und Gewerbe, Einkaufsmöglichkeiten (Nahversorgung)
- Kultur und Freizeit
- Großkino
- Mischnutzungsprojekt der oben erwähnten Projekte

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- privat: Donau City Wohnbau AG
- öffentlich: Stadt Wien (Wohnbauförderung)

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Die Nutzung der Anlage ist für die nächsten Jahrzehnte geplant.

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Monozentrisch: Die Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort in einer zentralen Lage im 21. Wiener Gemeindebezirk, jedoch mit gutem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz (U1) und einem sehr guten Anschluss an das Straßennetz (Autobahn, Reichsbrücke und Wagramer Straße) .

Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- Flächenverbrauch: 180.000m<sup>2</sup> bebaute Fläche
- Baualter: Es handelt sich bei den Bauten durchgehend um Neubauten.
- Neuschaffung eines attraktiven, modernen und zukunftsweisenden Stadtviertel

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Nachdem alle anderen Vorschläge für Entertainment- und Technologieeinrichtungen aus dem Architekturwettbewerb ausgeschieden waren, wollte die Stadt Wien mit dem politischen Ansatz „Wohnbau funktioniert immer noch in Wien“ ein Wohnbauobjekt mit Nutzungsmischung verwirklichen.
- Die Stadt Wien war gezwungen, ein Projekt zu verwirklichen, das den „Gesichtsverlust“ durch den EXPO „Flop“ vergessen lassen würde.
- Das Projekt unterstreicht den Anspruch Wiens eine Weltstadt zu sein.

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Oberstes Ziel war die Etablierung eines Prestigeprojektes für die Stadt Wien mit medialer Begleitung als Initialprojekt für eine dynamische Entwicklung des Stadtgebiets nördlich der Donau.
- Unterbewusstes Ziel war die „Platte“ nicht als politische Niederlage (Volksabstimmung) brach liegen zu lassen.
- Eine Imageaufwertung des Bereiches nördlich der Donau (Transdanubien) war ein weiteres Ziel.

### **3.1.5. Wien – U-Bahn-Bau**

#### *Einleitung*

Die Wiener U-Bahn gibt es offiziell seit 1976, als der erste Probetrieb mit U-Bahn-Fahrzeugen zwischen den Stationen Heiligenstadt und Friedensbrücke aufgenommen wurde. Die Geschichte dieses Verkehrsmittels geht aber zurück bis ins 19. Jahrhundert: Nach verschiedensten Überlegungen – etwa der Überdeckung des Wiener Stadtgrabens, wo eine Pferdewagen-U-Bahn eingerichtet werden sollte – wurden 1896 die Linien der Stadtbahn eröffnet. Teile des Stadtbahnnetzes, nämlich die Donaukanallinie und Wientallinie (beide bilden heute die U4) sowie die Gürtellinie (Teil der heutigen U6) wurden in das U-Bahn-Netz übernommen. Auf Grund dieser unterschiedlichen Entwicklung erscheint es zweckmäßig, die Entwicklung des Großprojekts „U-Bahn“ an Hand der einzelnen U-Bahn-Linien kurz darzustellen.

Allgemein sei noch hinzugefügt, dass Ende der 50er- und Anfang der 60er-Jahre die ersten „echten“ U-Bahn-Planungen auftauchten, die von der Grundidee der Linienführung mit dem heutigen Netz großteils übereinstimmen. Daneben tauchten immer wieder Ideen auf, andere Transportsysteme für den öffentlichen Massenverkehr einzusetzen; diese Überlegungen, die für die damalige Zeit typisch waren, stellten sich jedoch immer wieder als zu aufwändig, zu umständlich, zu teuer oder einfach als nicht realisierbar heraus. Reste dieser Gedanken sind auch heute noch vorhanden, wenn man an die immer wieder auftauchenden Forderungen nach Bau diverser „Cable Liner“ denkt.

### *Ziele*

Hauptsächliches Ziel der U-Bahn-Planungen sind Verbesserungen im öffentlichen Verkehrssystem. Durch höhere Beförderungsgeschwindigkeiten und größere Transportkapazitäten sowie durch die Unabhängigkeit von U-Bahnen vom übrigen Netz des öffentlichen und Individualverkehrs entstehen mehr Anreize, auf das Auto zu Gunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln zu verzichten. Besonders in den Außenbezirken werden U-Bahn-Verlängerungen im Gleichschritt mit Maßnahmen der Stadterweiterung durchgeführt – durch die im Vergleich zum Zentrum ruhigere Lage mit dennoch geringen Reisezeiten in die City haben auch periphere Gebiete hohe Attraktivität.

### *Projektbeschreibung*

#### Die Linie U1

Als komplette Neubaustrecke geplant, wurde der erste Teilabschnitt dieser Linie bereits 1978 eröffnet. Vom Reumannplatz führte die Strecke zum Karlsplatz, die weitere Verlängerung erfolgte etappenweise zunächst bis Praterstern. Da zunächst unklar gewesen war, wie die Führung über die Donau erfolgen hätte sollen, kam der Einsturz der Reichsbrücke den U-Bahn-Planern sehr gelegen – die U-Bahn-Tragwerke wurden einfach in die neue Brücke integriert (Verlängerung bis Kagran 1982).

Da die U1 bis auf den Abschnitt im ersten Bezirk ausschließlich auf Strecken verkehrt, die früher von Straßenbahnlinien befahren wurden, kann man diese Linie getrost als Straßenbahnersatz und nicht als Netzergänzung bezeichnen.

#### Die Linie U2

Die Linie U2 entstand durch Adaptierung des Straßenbahntunnels (Ustrab) der Zweierlinie und geringfügige Verlängerung desselben auf beiden Seiten. Durch die Umstellung der Ustrab-Strecke auf U-Bahn-Linien wurden die Durchgangslinien der Straßenbahn (E2, G2, H2) am Schottentor gekappt (heute Linien 40, 37, 43). Wegen zusätzlicher Umsteigezwänge und des durch die kurze U-Bahn-Strecke mit engen Stationsabständen fast unmerklichen Fahrzeitgewinns im Tunnel leidet die Linie bis heute unter Fahrgastrückgang. Dieser Umstand wird sich vermutlich erst mit der Verlängerung im Jahr 2007 ändern.

Aus der oben beschriebenen Entstehungsgeschichte lässt sich ersehen, dass auch die Linie U2 keine Netz ergänzende, sondern lediglich eine Straßenbahn ersetzende Linie ist.

### Die Linie U3

Wie die Linie U1 ist auch die U3 eine komplette Neubaulinie. 1991 wurde das erste Teilstück zwischen Volkstheater und Erdberg eröffnet; in weiterer Folge wurde die U3 bis 1998 etappenweise nach Westen bis Ottakring verlängert und im Jahr 2000 im Osten bis Simmering.

Zwischen Westbahnhof und Volkstheater sowie im Bereich des 3. Bezirks wurden auch hier Straßenbahnlinien durch die U-Bahn verdrängt; die Bereiche in den Außenbezirken und in der Innenstadt sind jedoch eine Ergänzung zum bestehenden Verkehrsnetz, das nur geringfügig adaptiert wurde (Annäherung von Oberflächenlinien zur U-Bahn zwecks rascheren Umsteigens).

### Die Linie U4

Wie bereits beschrieben, nahm die Linie U4 ihren Betrieb bereits 1976 auf; von der Friedensbrücke erfolgte die etappenweise Verlängerung bis Hütteldorf. Der noch nicht auf U-Bahn umgestellte Teil wurde dabei weiterhin von der Stadtbahn befahren, am Berührungspunkt beider Systeme konnte bahnsteiggleich umgestiegen werden.

Die Streckenführung der U4 existiert also bereits seit mehr als 100 Jahren; durch die Umstellung auf U-Bahn wurde jedoch die Kapazität deutlich erweitert, der Komfort gesteigert und die Beförderungsgeschwindigkeit erhöht (maximale Streckenhöchstgeschwindigkeit vor U-Bahn 40, jetzt 80 km/h).

### Die Linie U5

Linie U5? Es gibt sie, doch man sieht sie nicht. Ursprünglich war geplant, die Linie U2 vom Karlsplatz über eine (nicht errichtete) Station beim Landesgericht nach Gersthof und eine Linie U5 vom Schottenring über Landesgericht nach Hernals zu führen. Diese Pläne wurden jedoch wieder verworfen, da die Auslastung auf diesen Außenästen für eine U-Bahn nicht gereicht hätte. Der Abschnitt Schottentor-Schottenring der U2 ist also eigentlich die Strecke U5, die enge Kurve zwischen Rathaus und Schottentor eigentlich nur ein (Dauer-)Provisorium. Daher erscheint es auch verständlich, dass die Planungen für die derzeit aktuelle Verlängerung der U2 oftmals als „U2/5“ bezeichnet wird/wurde.

### Die Linie U6

Die U6 ging aus den Stadtbahnlinien G und GD hervor, die zwischen Meidling Hauptstraße und Heiligenstadt bzw. Friedensbrücke verkehrten. Die Station Meidling Hauptstraße wird seit 1984 von der Stadtbahn nicht mehr bedient,

stattdessen wurde die Strecke vorerst zur Philadelphiabrücke verlängert und ab 1989 als U6 bezeichnet. Weitere Verlängerungen erfolgten nach Süden und Norden, der Ast zur Friedensbrücke wurde 1991 eingestellt, der Ast nach Heiligenstadt 1996. Seither verkehrt die U6 zwischen Siebenhirten und Floridsdorf.

Die Vorteile der U-Bahn gegenüber der Stadtbahn traten bei dieser Linie in zwei Stufen in Kraft. 1982 wurden die letzten (roten), inzwischen total veralteten Stadtbahnfahrzeuge aus dem Personenwagenstand ausgeschieden; stattdessen verkehrten auf den Linien G und GD Zweirichtungs-Straßenbahnwagen, die bis heute dort ihre Dienste leisten. Durch diese Maßnahme konnte die maximale Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 auf 60 km/h erhöht werden. Die zweite Komfortverbesserung ergab sich ab 1993, als neue Mittelflur-Stadtbahnfahrzeuge für die U6 beschafft wurden. Mindestens ein Wagen dieser Type ist in jedem U6-Zug zu finden.

#### Aktuelle Verlängerungen

Derzeit wird an der nördlichen Verlängerung der Linie U1 bis Leopoldau gebaut. Wo heute die Straßenbahnlinie 25 verkehrt, soll ab 2006 die U-Bahn die großen Wohnsiedlungen im Bereich Rennbahnweg besser erschließen und Pendlern aus dem Norden ein Umsteigen in die U-Bahn in Leopoldau ermöglichen.

Die Linie U2 wird 2007 vom Schottenring über Praterstern bis Stadion verlängert. Im Abschnitt bis Praterstern soll vor allem die Linie U1 entlastet werden, die heute schon an der Kapazitätsgrenze fährt. Der weitere Abschnitt dient der Erschließung des Messegeländes und des Stadions (statt der Straßenbahnlinie 21). 2008 erfolgt die weitere Verlängerung über bislang großteils unbesiedeltes oder dünn besiedeltes Gebiet zur Donaustadtbrücke; nach der Donauquerung wird die U2 bis zur Aspernstraße fahren. Der letztgenannte Abschnitt stellt wieder eine Netz ergänzende Maßnahme dar.

#### Weitere Ausbaupläne

Da für weitere U-Bahn-Ausbauten nach 2008 noch keine konkreten Planungen existieren, seien hier all jene Vorstellungen diverser Politiker aller Couleurs aufgelistet, die immer wieder durch die Medien geistern.

Die U1 könnte nach Süden bis Rothneusiedl verlängert werden (Ersatz der Straßenbahn), der gut ausgebaute Restabschnitt der Straßenbahnlinie 67 soll in eine relativ absurde „Schnellstraßenbahn im Liesingtal“ (Linie 19) integriert werden.

Immer wieder tauchen Forderungen nach einer U2-Verlängerung vom Karlsplatz zum Südbahnhof auf, da die U1 ja an diesem Bahnhof knapp, aber eben doch vorbei fährt. Dieser Wunsch erscheint nicht realisierungswürdig,

da der Bahnhof Wien im Bereich Südtiroler Platz möglicherweise irgendwann doch gebaut wird und dann diese U2-Verlängerung keinen Sinn mehr hätte.

Auch der Wunsch nach einer U3 zum Flughafen Schwechat tauchte früher immer wieder auf. Durch die Neutrassierung der Flughafenschnellbahn (S7) ist aber keinesfalls damit zu rechnen, dass eine solche Verlängerung jemals stattfindet.

Die Linie U4 soll nach dem Wunsch mancher Politiker westlich um eine Station bis Auhof verlängert werden. Ob sich eine U-Bahn-Verlängerung nur zum Zweck der Errichtung einer Park+Ride-Anlage auszahlt, ist zumindest fragwürdig. Im Norden wird immer wieder eine Verlängerung nach Klosterneuburg gefordert. Da in diesem Bereich jedoch die Franz-Josefs-Bahn verkehrt, die in Heiligenstadt und Spittelau gute Umsteigemöglichkeiten zur U4 bietet, scheint auch hier keine Realisierung wahrscheinlich.

In letzter Zeit tauchten zum Teil sehr abstruse Pläne zur Errichtung einer Linie U5 auf. Im Grundtenor aller Planungen steht eine Verbindung von Hernalds (vgl. ursprüngliche U5-Pläne!) mit der Wienerberg-City – manchmal über Einbindung in die U2, manchmal über Pilgramgasse. Der Abschnitt zum Wienerberg würde die Straßenbahnlinie 65 ersetzen; durch die bereits bestehenden Ustrab-Bauwerke am Gürtel, die noch viele andere Linien beherbergen, entstünden beim Bau einer U5 jedenfalls nicht unerhebliche Probleme.

Die Verlängerungswünsche der Linie U6 führen allesamt über die Straßenbahnlinie 31 nach Stammersdorf. Dadurch würden die Wohnsiedlungen entlang der Brünner Straße durch die U-Bahn erschlossen. Nach Süden wünscht man sich immer wieder eine Verlängerung zur SCS, dies wird von der Stadt Wien jedoch nicht gewünscht und erscheint auch wegen des drohenden Kaufkraftabflusses nicht sinnvoll.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die U1 nach Süden und die U6 nach Norden vermutlich die größten Chancen auf Realisierung haben – diese Varianten sind auch schon am längsten im Gespräch. Die anderen Varianten sind mehrheitlich bloß Wünsche und Überlegungen diverser Bezirkspolitiker, Unternehmen oder politischer Parteien, die sich damit mehr Sympathie erhoffen, da sich das positive Image der U-Bahn gut ausschlagen lässt.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

- Art des Großprojekts  
„Materielles“ Projekt/Bauprojekt
- Verkehrsinfrastruktur

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- (rechtlich) privat: Wiener Linien GmbH&Co. KG
- öffentlich: Gemeinde Wien, Bund

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Für die nächsten Jahrzehnte

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- polyzentrisch (Netz mit Umsteigeknoten)

Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- ins Stadtbild integriert

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Veränderung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs
- Gleichzeitige Durchführungsmöglichkeit von Maßnahmen der Stadterweiterung und Stadterneuerung

### **3.1.6. Barcelona – Olympische Sommerspiele 1992**

#### *Überblick*

Die aktuelle städtische Entwicklung in Barcelona hängt eng mit den Olympischen Spielen 1992 zusammen. Die Nominierung und die anschließende Organisation der Spiele bildeten über eine Dekade lang den Hauptteil der Urbanpolitik. Im Fall von Barcelona wurde intensive Stadterneuerung als Werkzeug der städtischen Politik verstanden, wobei parallel zu dem Erneuerungsprozess auch lokale demokratische Institutionen und die Verwaltung der städtischen Finanzen neu strukturiert wurden.

Die Austragung der Olympischen Spiele verschafften der Stadt eine neue moderne Infrastruktur, ein gutes Image auf internationaler Ebene, wirtschaftliche und touristische Impulse. Somit bildet Barcelona heute ein Beispiel für Städte, die den Vorteil eines Events für sich nutzen wollen, um beim Städtewettbewerb mitmachen zu können. Die Olympischen Spiele von 1992 gaben die Möglichkeit, die fehlende Infrastruktur der Stadt fertigzustellen. Von besonderer Bedeutung war das Telekommunikationsnetz und die städtische Infrastruktur. Viele veraltete Industriegebiete konnten wiederentwickelt werden, wie das Poble Nou, wo das olympische Dorf gebaut wurde.

Das Projekt der Olympischen Spiele bildete den Kern der Strategien bezüglich der Stadtentwicklung. Im Zusammenhang mit kontinuierlichen Strategieplänen wurde im Bereich des historischen Stadtzentrums revitalisiert, der Hafенbereich wurde einem urbanen Restaurationsprozess unterzogen. Es wurden neue Gebiete für Dienstleistungszentren und Business-Einrichtungen festgelegt, um eine klassische Konzentration dieser am Zentrum zu verhindern, welches zum Verlust der Wohnfunktion in diesem Bereich führen würde. Andererseits wurde auf Nachnutzungs- und Entwicklungsprojekte Wert gelegt. Verfallene oder nicht mehr genutzte Objekte wurden abgerissen, um in dicht bewohnten Stadtteilen Platz für die Einwohner zu schaffen. Neue Straßenmodelle, kleine Parks und Plätze wurden verwirklicht. Viele veraltete Gebäude wurden umfunktioniert und dienen nun sozialen oder kulturellen Zwecken. Alle diese Entwicklungen wurden auf internationaler Ebene registriert. Kontroverse Projekte sorgten immer für neues Aufsehen und integrierten somit auch die Öffentlichkeit in den Prozess der Erneuerung. Das olympische Projekt bot genug Möglichkeiten, da dafür viele neue Strukturen notwendig waren. Projekte internationaler Architekten trugen dem Image Barcelonas als kosmopolite Weltstadt bei.

Barcelona wurde in diesem Prozess nicht mehr als Bühne für wirtschaftliche Aktivität angesehen, sondern sie selbst war ein Gut, das am globalen Markt gehandelt werden sollte. Nach dieser Auffassung besteht die Herausforderung für eine erfolgreiche städtische Politik in der Erfüllung drei wichtiger Kriterien:<sup>22</sup>

- Etablierung der Stadt als ideale Produktionsstätte
- Gewährleistung von Möglichkeiten zum Konsum der in der Stadt produzierten Güter und Dienstleistungen für Außenstehende
- Ermöglichen eines angenehmen Lebens in der Stadt für ihre Bewohner

Um das erste Ziel zu erreichen wurden ein up-to-date Telekommunikationssystem und gut funktionierende Anschlüsse an internationale Transportnetze bereitgestellt. Dazu gehören auch der Ausbau und die Renovierung des Hafens und des Flughafens der Stadt. Das zweite Ziel setzt die Bereitstellung von einem funktionierenden Verkehrsnetz und Bereitstellung vom Raum für wirtschaftliche Aktivitäten voraus. Das dritte Ziel wurde erreicht, indem verfallenen Industriegebieten in zentraler Lage neue städtische Funktionen zugewiesen wurden.

Die relativ hohe Aktivität bezüglich des Städtebaus seit Anfang der 80er Jahre beschleunigte die Expansion der Stadt und der Region. So konnten große Projekte in kurzer Zeit fertiggestellt werden. Erfolgreich war die Urbanpolitik in Barcelona besonders bei der Mobilisierung der Ressourcen und Potentiale. Im Zuge der Organisation der Spiele wurde eine kritische Investitionssumme produziert, dessen Bereitstellung ansonsten hätte

---

<sup>22</sup> Sanchez in Jensen-Butler, Shachar, Weesep, S.196

jahrelang dauern können. Diese schnelle Transformation bestimmt heute die Richtung der städtischen Entwicklung in Barcelona.

Die Bereitstellung des Investitionskapitals wurde in diesem Zusammenhang besonders von den Olympischen Spielen beschleunigt. Die Organisation der Spiele wurde als großer wirtschaftlicher Impuls für die gesamte Region empfunden und vorgestellt. Die offiziellen Daten weisen auf eine direkte Investitionssumme von insgesamt 9,3 Milliarden USD hin (8 Milliarde davon in Bauprojekte, Anm.). 61% dieser Summe wurde in Infrastrukturprojekte investiert, 39% in Gebäude und weitere Einrichtungen. Zwei Drittel des Gesamtbudgets wurde von der öffentlichen Hand bereitgestellt, ein Drittel der Summe wird privaten Investoren zugeschrieben.<sup>23</sup>

Aufbauend auf die Infrastrukturinvestitionen versuchte die Stadtregion Wirtschaftsaktivitäten anzuziehen. Dafür wurden Institutionen wie das Zona Franca (Free-Zone am Hafen) Konsortium, der Valles Technologiepark und weitere städtische Wirtschaftseinrichtungen in den Vordergrund gestellt. Messen und andere Events wurden organisiert und veranstaltet, um Stärken in diesem Bereich zu demonstrieren.

Durch die Integration der neuen Infrastruktur in die Produktionssysteme setzte ein Wachstum an internationaler wirtschaftlicher Aktivität in der Region ein.

#### *Vorgeschichte, Zielsetzung und Erwartungen*

Der Wachstum der Stadt am westlichen Mittelmeer hängt eng mit den treibenden Kräften der Weltausstellungen in den Jahren 1888 und 1929 zusammen. 1959 begann eine neue Ära vom Wachstum und städtischer Spekulation. 1975 setzte die allgemeine wirtschaftliche Krise ein. Barcelona verfiel in eine Phase von Schwierigkeiten, die durch die Verlagerung der Industrie in die Peripherie, Stagnation der Einwohnerzahl und abnehmende politische Aktivität verschärft wurde. Die Olympischen Spiele wurden in diesem Zusammenhang von den führenden Kräften in Barcelona als ein Mittel gesehen, um ihre Ziele im Einklang mit dem Master Plan von Barcelona zu verwirklichen und die Stadt zu modernisieren, da olympische Spiele im Allgemeinen drei willkommene Effekte für austragende Städte mit sich bringen: eine verbesserte Infrastruktur, ein gutes Image und erhöhter Bekanntheitsgrad sowie ein Zuwachs an Einkommen und an Beschäftigtenziffern. Barcelona brauchte dringend neue Infrastruktur, neue Straßen, einen erweiterten Flughafen, maßgeblichen Transitverkehr, fiberoptische Verbindungen und Kommunikationszentralen. Im städtischen Kontext sollte der östliche Teil der Stadt wieder ans Wasserufer angeschlossen werden.

---

<sup>23</sup> Sanchez in Jensen-Butler, Shachar, Weesep, S. 201

So entdeckte der Bürgermeister von Barcelona im Jahr 1982 einen alten, nicht erfüllten Wunsch der Stadt wieder: Barcelona als die Stadt der Olympischen Spiele. Sie sollten im Restrukturierungsprozess der Stadt, der nach Francos Tod Ende der 70er begann, eine Katalysatorrolle übernehmen und in diesem Zusammenhang die Bevölkerung der Stadt mobilisieren. Somit war das primäre Ziel bei der Austragung der Spiele für Barcelona, die Spiele für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft in Katalonien als Katalysator zu nutzen und eine umfassende städtische Umstrukturierung einzuleiten.

Barcelona wurde nach einer erfolgreichen Bewerbung am 17. Oktober 1986 vom IOC zum Austragungsort der olympischen Spiele 1992 erklärt. In der Zwischenzeit von 1986 bis 1992 durfte Barcelona die Depression überwinden und ein Wirtschaftsboom erleben.

#### *Organisatorisches Modell*

Die Form und die Ziele von Olympischen Spielen werden durch ihr Organisationsmodell festgelegt. Barcelona sollte nicht nur eine perfekte Austragungsstätte für Sportler aus aller Welt werden, darüber hinaus sollte eine große städtische Transformation vollzogen und vorgestellt werden, wodurch die Lebensqualität und die Attraktivität der Stadt verbessert werden sollte.

Das Organisationsmodell der Olympischen Spiele 1992 stand somit auf drei Säulen:

- Ein inter-institutionelles Abkommen zwischen der Stadt Barcelona und der spanischen Regierung, der Generalitat (autonome Regierung von Katalonien), dem spanischen olympischen Komitee und dem International Olympic Comitee (IOC) unter dem Dach des Planungsausschusses COOB'92
- Ein Joint-Venture mit geteilter Administrationsstruktur zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Sektor (Barcelona Olympic Holding, S.A. – HOLSA)
- Spezielle getrennte administrative Einheiten für Organisations- und Investitionsaufgaben

Diese Organisationsform mit den speziellstrukturierten Einheiten, dem Joint-Venture und dem alle öffentlichen Behörden miteinbeziehenden Abkommen sowie das gut formulierte Ziel waren Schlüsselfaktoren für den Erfolg des Projektes.

### *Budget, Ausgaben, Investitionen*

#### Rechtliche Träger der Projekte

##### COOB'92

Die organisatorischen Aufgaben wurden dem Comité Organizador Olímpic Barcelona 1992, S.A. (COOB'92) aufgetragen. Dieser olympische Planungsausschuss wurde 1987 als gemeinnütziges Konsortium aus öffentlichen und privaten Körperschaften gebildet. Im Budget des COOB'92 standen Ausgaben von 1635 Millionen USD Einnahmen von 1638 Millionen USD gegenüber. Das entsprach einem Gewinn von 3 Millionen USD.

Erwähnenswert bei den olympischen Spielen in Barcelona sind die stark gestiegenen Einnahmen. Diese charakteristische Eigenschaft des organisatorischen Budgets von Barcelona92 entstand durch Beiträge von Sponsoren und Einnahmen aus den Fernsehübertragungsrechten. Sponsorenbeiträge erreichten 30,5% der insgesamt erzielten Einnahmen im Rahmen der Spiele. Im Vergleich zu den Olympischen Spielen in Los Angeles 1984 lagen Einnahmen durch Sponsoren 3,7 mal höher und Einnahmen durch Fernsehrechte 1,9 mal höher.<sup>24</sup>

COOB'92 war in diesem Prozess zuständig für folgende Aufgaben:

- Installationen und Vorbereitung der Einrichtungen
- Dienste für die Olympische Familie
- Telekommunikation und elektronisches Equipment
- Wettbewerbe
- Kommerzielles Management
- Zeremonien und kulturelle Veranstaltungen
- Image
- Sicherheit

Bei der Klassifizierung von Ausgaben lässt sich feststellen, dass das Hauptaufgabenfeld von COOB'92 die Bereitstellung von Dienstleistungen war (49,9 %). Personalausgaben betragen 11 %, Investitionen immerhin 33,8 % des gesamten COOB'92-Budgets.<sup>25</sup>

##### HOLSA

Barcelona Holding Olímpic S.A. integrierte die Konstruktionsaktivitäten des spanischen Staates und der Stadt Barcelona und bildete eine Matrixgesellschaft für die Konstruktionen im olympischen Ring, im olympischen Dorf sowie für die Errichtung von 78 km neuer Straßen. Sie wurde 1989 nach den Verhandlungen mit der Zentralregierung gegründet, um Infrastruktur- und Sporteinrichtungen zu finanzieren und zu betreiben sowie um weitere Investitionen einzuwerben. Sie bestand aus den drei

---

<sup>24</sup> Brunet, 1995

<sup>25</sup> Brunet, 1995

öffentlichen Gesellschaften AOMSA, VOSA und IMPUSA und war somit im Besitz ihres gesamten Kapitals.

AOMSA (Anella Olimpica de Montjuic, S.A.) wurde 1985 gegründet und mit der Entwicklung der großen Sportanlagen betraut. VOSA (Vila Olimpica, S.A.) wurde ebenfalls 1985 mit öffentlichem Kapital gegründet, um die Erneuerung der Meerseite sowie die Errichtung des Olympischen Dorfes voranzutreiben. Im Zuge der Projektentwicklung beteiligten sich dann 1989 private Unternehmen an VOSA und bildeten NISA (Nova Icaria, S.A.) zur Vermarktung des Olympischen Dorfes. 1987 wurde von der Stadt als dritte Gesellschaft die IMPUSA (Institut Municipal de Promocio Urbanistica, S.A.) gegründet, die verschiedene Projekte in der ganzen Stadt ausführen sollte.<sup>26</sup>

Viele der Bauprojekte standen nicht im direkten Zusammenhang mit den olympischen Spielen und sollten auch nach den Spielen der Stadt zur Verfügung stehen. In diesem Sinne betrugen die direkten Investitionen für Projekte im Zeitraum von 1986 bis 1993 insgesamt 8012 Millionen USD. 61,5% dieser Summe wurde für „zivile“ Projekte (technische Infrastruktur) aufgewendet, der Rest stand für andere Konstruktionsprojekte zur Verfügung. Dieses Ergebnis bestätigt einen Schlüsselaspekt der Investitionstätigkeit, nämlich ihren strukturellen Effekt auf die Stadt, wobei die meisten Effekte als langfristig eingestuft werden sollen.<sup>27</sup> Folgende Projektkategorien können ihrer Bedeutung entsprechend aufgelistet werden:

- Straßen- und Transportinfrastruktur
- Wohnbau, Offices und kommerzielle Räumlichkeiten
- Telekommunikationssysteme und Dienstleistungen
- Hoteleinrichtungen
- Sporteinrichtungen
- Umweltinfrastruktur

Die Konstruktion der Ringstraßen von Barcelona, die Öffnung der Stadt zum Meer durch die Konstruktion des olympischen Dorfs, die Schaffung neuer Zentren und die olympischen Zonen von Montjuic, Diagonal und Vall d´Hebron sind die bedeutendsten Projekte. Hierbei betrug der Anteil der Projekte für Sportinfrastruktur und -einrichtungen nur 9,1% der gesamten olympischen Investitionen, was den Ausmaß der Gesamtinvestitionen deutlich zeigt, welcher der größte Effekt der Spiele für die Stadt war.

---

<sup>26</sup> Garcia, S.264

<sup>27</sup> Brunet, 1995

Investment projected and initiated between 1986 and 1993	Accumulated values in pesetas (1 USD=120 ESP, 1992)	Distribution
Road construction projects	343,804,115,303	35.9%
Ronda Litoral and Nus Trinitat (includes land, services and facilities)	77,501,540,000	8.1%
Ronda de Dalt and Nus Llobregat (includes land, services and facilities)	68,839,310,000	7.2%
Ronda del Mig (first ring road)	2,536,397,316	0.3%
Other projects of internal connections in Barcelona	15,848,662,684	1.7%
Computerized traffic control system	5,250,000,000	0.5%
Metropolitan connections	88,533,355,303	9.3%
Regional connections (including Girona airport)	51,791,600,000	5.4%
Barcelona airport	27,756,250,006	2.9%
Parking (outside of Olympic areas)	5,747,000,000	0.6%
Construction at the Poble Nou Olympic Area	212,681,960,000	22.2%
Olympic Village Private development	100,980,000,000	10.6%
Public development in Poble Nou area	75,203,560,627	7.8%
Other projects in Poble Nou	36,498,399,373	3.8%
Construction in other Olympic areas of Barcelona	117,973,650,000	12.3%
Montjuic Area	58,138,020,000	6.1%
Vall d'Hebron Area	29,425,740,000	3.1%
Diagonal Area	30,409,980,000	3.2%
Other projects in Barcelona	182,449,775,658	19.1%
New western urban axis (Numancia-Tarragona Area)	7,979,130,000	0.8%
New eastern urban axis (North-Glories Area)	16,395,880,000	1.7%
Remodelation of Old Port (Phase I)	6,890,000,000	0.7%
Service Galleries	10,071,325,658	1.1%
Other facilities (cultural, sanitary and other)	21,229,090,000	2.2%
Improvement of hotel facilities	119,884,350,000	12.5%
Projects in Olympic sub-sites	69,916,420,000	7.3%
Other sports infrastructure projects	29,804,169,039	3.1%
Other COOB'92 infrastructures	13,643,000,000	1.4%
Other Barcelona sports centres	1,107,169,039	0.1%
Other sports infrastructures	15,054,000,000	1.6%
<b>Total</b>	<b>956,630,090,000</b>	<b>100.0%</b>

Tabelle 3-4: Projektierete und initiierte Investitionen  
1986-1992 für Olympische Spiele  
Quelle: Brunet, 1995

## Öffentliche vs. Private Investitionen

32,7% der olympischen Projekte wurden vom privaten Sektor übernommen, ein Drittel dieses Betrages wurde mit ausländischem Kapital finanziert. Die privatgeführten Projekte konzentrierten sich auf folgende Felder:

- Wohnwesen
- Hotels
- Unternehmenszentren
- Gebührenpflichtige Autostraßen

Der relativ hohe Anteil von privaten Investitionen lässt sich mit den hohen Erwartungen erklären, die durch die erhöhte Attraktivität von Barcelona hervorgerufen wurden. Doch trotz dieses Investitionsbooms ließ sich die europäische Wirtschaftskrise auch in Barcelona ab 1993 spüren, welche in vielen Ländern schon 1990 einsetzte.<sup>28</sup>

Der Anteil öffentlicher Investitionen an der gesamten olympischen Aktivität betrug 67,3% (ca. 5,8 Milliarden USD). Ein bedeutender Teil der öffentlichen Investitionen für Barcelona'92 wurde staatlichen Unternehmen getätigt, die nach marktwirtschaftlichen Kriterien handeln und aus ihren Investitionen Nutzen gezogen haben. Der spanische Staat, die Stadtverwaltung von

<sup>28</sup> Brunet, 1995

Barcelona, HOLSA und Generalitat de Catalunya waren die großen Akteure des Prozesses, wobei die Zentralverwaltung 53% der öffentlichen Investitionen trug. 40% wurden von den Lokalverwaltungen, 5% von COOB'92 beigesteuert. Auffallend ist der Anteil der EU mit nur 1,3% an den öffentlichen Mitteln.<sup>29</sup>

### *Endergebnis*

Im Endergebnis machen die direkten Investitionen und organisatorischen Ausgaben eine Summe von 9376 Millionen USD aus. Bei der Betrachtung dieser Summe muss eine Unterscheidung vorgenommen werden zwischen organisatorischen Ausgaben, die nach den Spielen nicht mehr verwendbar sind, und projektbezogenen Ausgaben, die nach den Spielen weiterhin betrieben werden können. Organisatorische Ausgaben bilden somit die tatsächlichen Kosten, es gilt, sie zu minimieren. Investitionsausgaben sind jedoch Werte, die nach den Spielen für die Stadt zurückbleiben, es gilt daher, sie zu maximieren. Nach diesem Prinzip betragen die tatsächlichen Kosten nur 14,5% der verwendeten Ressourcen. Hingegen liegt der Anteil der projektbezogenen Investitionen mit 8,2 Milliarden USD bei 85,5%.

APPLICATION OR USE OF RESOURCES	In current Pesetas (1USD= 120 ESP, 1992)	Distribution
1. Resources applied to the organization	162,879,720,000	14.5%
Programs of the COOB'92	162,879,720,000	14.5%
2. Resources applied to construction projects	956,630,000,000	85.5%
Investment of private enterprises	313,017,460,000	28.0%
Investments of State enterprises	130,416,240,000	11.6%
Investments of the City of Barcelona	22,788,580,000	2.0%
Investments fo HOLSA	154.895.840.000	13.8%
Investments of the Generalitat de Catalunya	142,726,000,000	12.7%
Investments of the COOB'92	32,714,280,000	2.9%
Investments of other public administrations	43,947,840,000	3.9%

Tabelle 3-5: Verwendung von finanziellen Mitteln  
 Quelle: Brunet, 1995

### *Wirtschaftliche Effekte der Spiele*

#### Einführung, wirtschaftliches Umfeld vor den olympischen Spielen

Als sich 1985 der Bürgermeister um Unterstützung für die Bewerbung Barcelonas um die olympischen Spiele bemühte, siechte die städtische Wirtschaft dahin. Das städtische Bruttosozialprodukt hatte sich im Vergleich zu 1980 lediglich um 987 Millionen DM (700 Mio. USD) erhöht, und die Stadt mit ihrem industriellen Gürtel wurde zu einem „Gebiet dringender Reindustrialisierung“ erklärt.

<sup>29</sup> Garcia, S.269

1984 beschloss der Stadtrat ein Investitionsprogramm zur Erhöhung der städtischen Wirtschaftsleistung und warb intensiv um Investitionen aus anderen europäischen Ländern sowie aus den USA und Japan, mit dem offenbaren Ziel, durch kommunale Haushaltsausgaben an die lokale Wirtschaft für eine Trendwende zu sorgen. Doch der Zufluss an ausländischen Investitionen blieb in der gesamten Region Katalonien hinter dem Vorjahresniveau zurück. Zwischen 1980 und 1985 stagnierte die ausländische Investitionstätigkeit.

Schätzungen zufolge stellte 1986 Katalonien 16% der Bevölkerung Spaniens und erwirtschaftete 20% des BIP, erhielt hingegen nur 6,1% der gesamten öffentlichen Investitionen.

Die Stadtverwaltung sah die olympischen Spiele als Gelegenheit an, diesen Ungleichheiten entgegenzuwirken und die Beteiligung des öffentlichen Sektors Spaniens an der Bedienung der Bedürfnisse der Stadt zu gewährleisten. Darüber hinaus sollten die Spiele dazu dienen, die vorgesehenen erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, die der Stadt ihren Platz unter den bedeutenden Städten Europas sicher würden. In diesem Zusammenhang hatten die olympischen Spiele in Barcelona für die Stadt weitreichende Auswirkungen. Dazu zählen einerseits mittelfristige Effekte wie neu geschaffene Arbeitsplätze und erhöhte Einnahmen, andererseits auch langfristige Entwicklungen in der urbanen Struktur und in der politischen Denkweise. Hier werden diese Effekte nach Themenbereichen aufgelistet.

#### Entwicklung der städtischen Infrastruktur

Bis 1984 hatte der 1979 und 1983 demokratisch gewählte Stadtrat seine Bemühungen, der Rezession entgegenzuwirken, auf Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die Entwicklung der Stadtplanung und Bereitstellung der technischen und sozialen Infrastruktur konzentriert. Seit Mitte der 1980er hat die Verwaltung allerdings einer aktiven Wirtschaftspolitik Vorrang eingeräumt, die durch die Bewerbung um die Olympiade und die Planungen für das Ereignis unterstützt wurde.

Die angepeilten Ziele waren ergaben sich aus einer Kombination der Wünschen in den 20ern und 60ern mit den aktuellen Anforderungen an einen modernen starken Ballungsraum. Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation der Stadt wurde ein neues intaktes Infrastruktursystem angesehen. Barcelona befindet sich im Zentrum von Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverbindungen. Barcelonas Stadtrat wollte diesen Standortvorteil nutzen, um Netzwerkprojekte im Rahmen eines strategischen Plans zu verwirklichen, der auch andere Städte des westlichen Mittelmeeres einbezieht. Die Stadt hat sich durch die Erneuerung ihrer Verkehrswege (Straßensystem, Flughafen, Hafen, öffentliche Verkehrssysteme) und ihres Telekommunikationsnetzes auf die vorgesehene Zukunft vorbereitet.

Eine Auflistung der olympischen Projekte nach ihrer Bedeutung bzw. finanziellem Ausmaß sieht folgendermaßen aus:

- Verkehrs- bzw. Transportinfrastruktur
- Wohnbau, Büroflächenbau sowie Bau kommerzieller Räumlichkeiten
- Telekommunikations- und Dienstleistungsprojekte
- Hotelanlagen
- Sportanlagen
- Umweltbezogene Infrastruktur

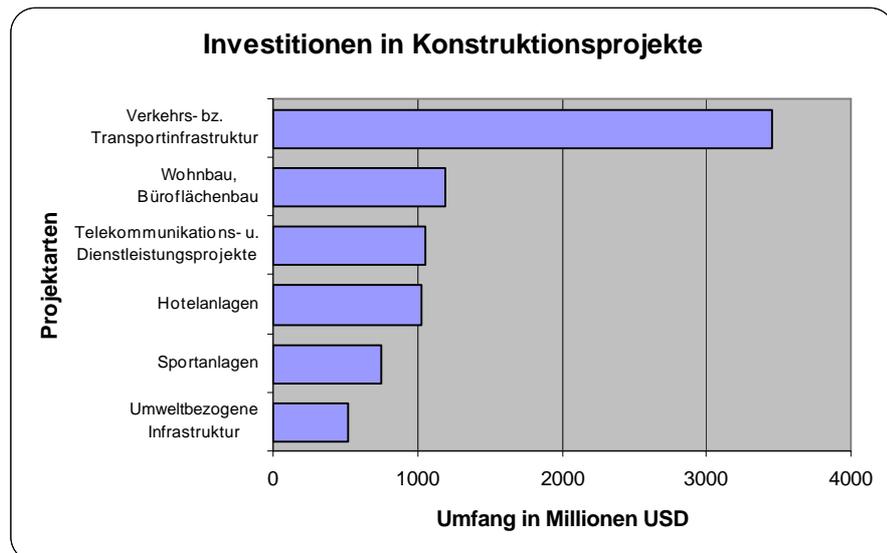
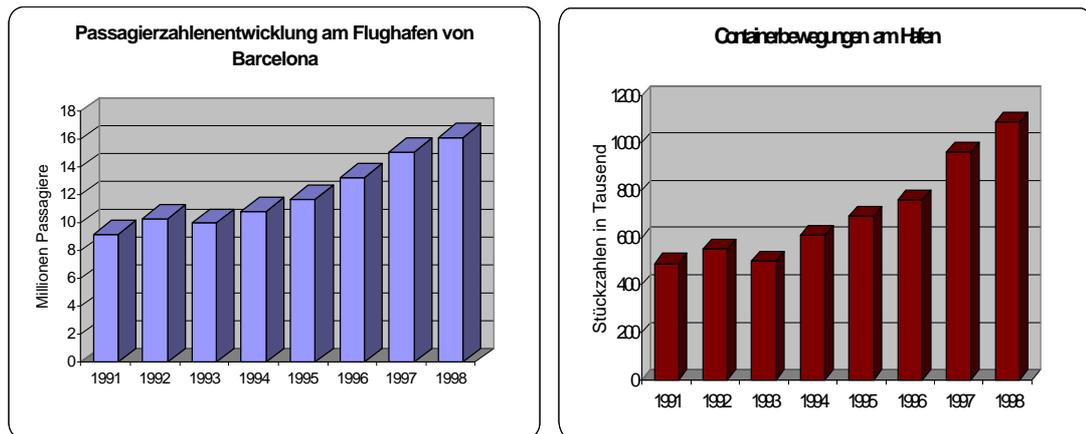


Abb. 3-6: Investitionen in Olympische Projekte nach Sektoren  
Quelle: Brunet, 1995

In Infrastrukturprojekte einschließlich der Sport- u. Hotelanlagen wurden insgesamt über 8 Milliarden USD gesteckt, wobei über 60% dieser Summe reintechnischen Infrastrukturprojekten zugeflossen ist. Damit wurden die zwei Ringstraßen der Stadt vervollständigt (Ronda de Dalt, Ronda Litoral, 78 km), der Flughafen ausgebaut und modernisiert, innerstädtische öffentliche Verbindungen und der Hafen der Stadt ausgebaut (siehe Abbildung). Hinzu kamen auch zusätzliche Investitionen von Telefonica in die Telekommunikation. Neue, moderne Einrichtungen sorgen für Attraktivität, versprechen schnelle Abwicklung von Geschäften und leichte Befriedigung von Bedürfnissen. Mit der Bereitstellung einer adäquaten Infrastruktur wurden die eingangs beschriebenen ersten beiden Kriterien einer erfolgreichen städtischen Politik bedient.



Abbildungen 3-7, 3-8: Passagierzahlen im Flughafen Barcelona, Containerbewegungen am Hafen von Barcelona

Die Ringstraßen wurden zur Entlastung der überfüllten Straßen in der Stadt gebaut. Dabei wurden Forderungen der Anwohner nach unterirdischem Verlauf von Streckenabschnitten und nach sozialen Einrichtungen in die Projekte einbezogen. Dadurch entstanden 20.000m<sup>2</sup> an öffentlichem Raum und Einrichtungen, die zusätzliche Kosten von ca. 27 Mio. USD verursachten. Kosten und Nutzen des oberen Rings wurde nach der klassischen Methode errechnet, wobei auf der Kostenseite Boden-, Bau-, Verkehrszeichen- und Unterhaltskosten, auf der Nutzenseite Zeitersparnis und verringerte Unfallzahlen als Variablen in die Berechnungen eingingen. Danach beträgt der akkumulierte Nutzen im Zeitraum von 30 Jahren das siebzehnfache der akkumulierten Nutzen. Nach der „contingent-valuation“-Methode, bei der Anwohner nach ihrer Zahlungsbereitschaft für die Verbesserungen gefragt werden, ergaben sich ein Nutzen von ca. 35 Mio. USD und ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,2, wobei diese Werte als niedrig angesehen werden, weil die betroffene Bevölkerung unteren Einkommensgruppen angehört. Kosten und Nutzen des Küstenrings mit seiner Verbindung zum olympischen Dorf und zu Poblenou wurden nach der Delphi-Methode errechnet (Bewertung durch Konsens nach Expertenbefragung). Setzt man hierbei als Hauptvariable Wohnungskosten, betragen die Nettonutzen 140 Mio. USD und das Kosten-Nutzen-Verhältnis 1,24. Die Gewinnschwelle für beide Projekte war 1992. Die beiden Ringstraßen haben die Verkehrskapazität um 25% erhöht. Außerdem wird geschätzt, dass mit den Ringstraßen erst im Jahr 2022 wieder Verkehrsstaus auftreten werden und nicht schon 2006.<sup>30</sup>

Sportanlagen für nicht -elitären Sportarten werden nach den Spielen nun von der kommunalen Sportabteilung geführt. Für die Bewirtschaftung der größeren Anlagen wurde 1986 mit 100%-igem öffentlichem Kapital des Ajuntamiento Barcelona die Aktiengesellschaft „Promocio Barcelona“ (Barcelona Promotion) gegründet, welches wie ein privates Wirtschaftsunternehmen agiert.<sup>31</sup> Das unternehmen verfolgt folgende Ziele:

- Wartung und Instandhaltung der vier Hauptanlagen (Sportpalast der Stadt, Stadio Olimpico, Velodrom und Palau Sant Jordi)

<sup>30</sup> Garcia, S.268

<sup>31</sup> Garcia, S.271

- Optimierung des ökonomischen sowie sozialen Nutzen der Investition in diese Anlagen durch wirtschaftlichen Betrieb unter den Aspekten der sozialen Wirtschaftlichkeit und der wirtschaftlichen Rentabilität

Zu den Arbeitsmethoden des Unternehmens gehört der Informations- und Erfahrungsaustausch mit ähnlichen Gesellschaften (Wembley, Paris Bercy, Stockholm) in europäischen und amerikanischen Städten durch Netzwerkbildung. In den Anlagen finden Sportveranstaltungen, Konzerte, Handelsmessen, Opernabende und politische Kundgebungen statt. Zwischen 1988 und 1992 wurden insgesamt 500 Veranstaltungen durchgeführt, die von 35 Millionen Personen besucht wurden, ein Nettogewinn von 4 Millionen USD war das Ergebnis. Die Verwaltung dieses Unternehmens ist klein und hocheffizient, die Mitarbeiterzahl beträgt nur 50 (Vergleich: in München 280). Die Führung stammt sowohl aus der Privatwirtschaft als auch aus der Ajuntament.

#### Städtische Entwicklung, Wohnbau und Immobilienmarkt

Die Züge der Planung der Olympischen Spiele wurden vier grundlegende Ziele bezüglich der räumlichen Entwicklung der Stadt verfolgt:

- Die städtische Entwicklung zum Meer hin auszurichten, denn die frühere Stadterweiterung war zu den Bergen hin erfolgt
- Vollendung des ringförmigen Straßensystems und Ausbau des Straßennetzes
- Ausweitung der Dienstleistungsstandorte vom Standzentrum zur Peripherie durch die Schaffung „neuer zentraler Gebiete“ (Arees de nova centralitat)
- Integration der städtischen Umstrukturierung in die traditionelle Gestalt der Stadt

Alle diese Ziele ergänzen einander. Um sie zu realisieren, wurden die olympischen Spiele auf vier Orte in der Stadt verteilt: nördlich der alten Hafenanlagen, wo das olympische Dorf „Vila Olimpica“ entstand, das Vall d’Hebron, im Nordosten, der Berg Montjuic, wo der olympische Ring mit den wichtigsten Sportanlagen entstand, und Diagonal im Westen in der Nähe des Universitätsgeländes. Durch die ausgebauten Ringstraßen, als Projekte großen Maßstabs fungieren, wurden diese Orte miteinander verbunden.

Die Planung und der Standort des Olympischen Dorfes hatten starke Auswirkungen für die städtische Entwicklung. Es handelt sich hierbei um ein neues Viertel zwischen dem Stadtzentrum und dem Wasser, welches für Wohnungen, Einzelhandels- und andere Gemeinschaftseinrichtungen Platz bietet. Das Viertel wurde vor dem Projekt von verfallenen Lagerhallen sowie alten Industrieanlagen dominiert und war der Ort der Prostitution und des Drogenhandels. Mit dem Bau des olympischen Dorfes, dem Abbruch der Eisenbahnlinie und die Restaurierung des alten Hafens wurde das Erscheinungsbild der Meerseite verändert.

Die Fläche, auf dem das neue Viertel entstehen sollte, betrug insgesamt 74 ha. Die Kommune erwarb das Land im Rahmen eines Stadtentwicklungs Sonderplans, der eine Enteignung für die 530.000m<sup>2</sup> vorsah. Der wichtigste Punkt dabei bestand in den Verhandlungen mit der nationalen Eisenbahngesellschaft um die Aufgabe einer vier km langen Küstenstrecke. Als Ergebnis dieser Verhandlungen erhielt die Stadt eines der grössten Grundstücke für die Rekonstruktion des Areals, die auch den Bau der Küstenringstrasse vorsah. Die erforderliche Fläche kam ausserdem durch die Enteignung von fast 100 Grundstücken zustande, auf denen sich 147 Firmen und 157 Wohnhäuser befanden (91 davon wurden von ihren Besitzern, 52 von Mietern bewohnt).<sup>32</sup>

Die Durchführung des Projekts wurde durch die Kooperation von Vertretern verschiedener Seiten ermöglicht, nämlich aufgrund der Natur des Ereignisses der Landes- und Regionalregierung einerseits und der kommunalen Verwaltung andererseits, die von Anfang an eine aktive Rolle innehatte. Als Rahmen für eine solche Partnerschaft wurden mehrere ad hoc-Gesellschaften gegründet. Das Land wurde in die öffentliche Hand gegeben, um Spekulationstätigkeit vorzubeugen und sicherzustellen, dass die Urbanisierung und Bebauung unter festen Bedingungen erfolgte, die später durch eine öffentlich-private Gesellschaft vermarktet wurde. Zu Beginn dieser Operation Ende 1985, als man sich zur Enteignung der Flächen Kapital verschaffen musste, wurde die kommunale private Gesellschaft VOSA (Vila Olimpica S.A.) gegründet, deren Anteile zur Gänze der Stadt gehörten. Als die Enteignungsaktion 1988 beendet war, gehörten VOSA 91% des Areals. Unmittelbar danach begann die Konstruktion der Wohnungen, welche durch den Verkauf an die Öffentlichkeit zu finanzieren waren.

Zu diesem Zweck machte sich VOSA auf Partnersuche, da die Mittel der Kommune nicht mehr ausreichten bzw. um eine bessere Risikoverteilung zu erzielen. Banken und Immobiliengesellschaften zögerten sich zunächst, am Projekt teilzunehmen. Schliesslich beteiligten sich Banco Exterior (auf Drängen des IOC Präsidenten Juan A. Samaranch) und vier weitere Gesellschaften, von denen nur eine lokal ansässig war. Somit entstand die Grundstücksgesellschaft NISA (Nova Icaria S.A.) mit folgenden Gesellschaftsanteilen:

- 40 % Stadt Barcelona
- 40 % Banco Exterior
- 20 % vier weitere Gesellschaften

Eine an die Küste angrenzende Fläche wurde für Strandgebäude abgesteckt. Die Wohngebiete sollten eine mittlere Dichte aufweisen und architektonisch abwechslungsreich gestaltet sein. Mit Gewerbe-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Hotels und anderen funktionellen Einrichtungen wurde eine Mischflächennutzung realisiert. In Zusammenarbeit mit Immobilienfirmen hat diese Gesellschaft fünf Bürogebäude, ein Hotel, ein

---

<sup>32</sup> Garcia, S.257

Einkaufszentrum und Wohnhäuser gebaut. Nach der Fertigstellung des Olympischen Dorfes (1.854 Wohneinheiten, 3.500 Parkplätze), der Anlegung von einem Sandstrand, einem Hafen für 750 Yachts, 30 Restaurants und 18 Bars wurde der Ort zu einem der beliebtesten Ziele in der Stadt.

Über die monetären Größen der Entwicklung des Olympischen Dorfes sowie die Beteiligung der einzelnen Akteure findet man in der Literatur bzw. in verschiedenen Studien zahlreiche unterschiedliche Angaben, die auch anscheinend von unterschiedlichem Projektausmaß ausgehen. Hier wird nur versucht, einen Überblick über diese finanzielle Größen zu geben.

Die Erneuerung der Meerseite (ohne die Umgestaltung des Hafens) kostete insgesamt 2857 Millionen DM (ca. 2000 Millionen USD, oder 240.000 Millionen Pst.), die zu 60% aus privaten Mitteln stammten.<sup>33</sup> Die Kosten der gesamten Konstruktion im Viertel Poblenou beliefen sich auf 212.000 Millionen Pst (ca. 1800 Millionen USD). Von dieser Summe entfielen ca. 175.000 Millionen Peseten (ca. 1450 Millionen USD) auf die Entwicklung des olympischen Dorfes, wobei 68.000 Millionen Peseten von der HOLSA (Barcelona Holding Olympic S.A.), die ein außergewöhnliches Joint-Venture von Staat, Kommune und Bauunternehmen darstellt, finanziert wurden. Dazu kamen 101.000 Millionen Peseten, die als Investitionen zum „Private Development am Olympischen Dorf“ bezeichnet werden.<sup>34</sup>

Die Projekte in Vall d'Hebron liefern ein Beispiel für das Erneuerungsprogramm der Stadtverwaltung, das nicht nur die technische, sondern auch die soziale Infrastruktur in den Arbeiterquartieren verbessern sollte. Die Errichtung einer Reihe Sportanlagen für die Olympiade hat sich stark auf die Quartiere ausgewirkt, da die Bewohner Hauptnutzer der Anlagen geworden sind. Die Umgestaltung des Gebiets hat aber auch den Bau anderer Einrichtungen mit sich gebracht, dazu zählen über 1200 neue Parkplätze, 13.500 m<sup>2</sup> Gewerbefläche und 489 neue Gebäude. Planung und Bau wurden als Gemeinschaftsprojekt des kommunalen Instituts für Stadtentwicklung (IMPUSA) und des COOB'92 ausgeführt. Von den errichteten Wohneinheiten befinden sich 150 im Besitz der Stadtverwaltung, sie werden Familien mit niedrigen Einkommen zugewiesen. Stadtpolitiker sehen in diesem Gebiet ein Beispiel für ihre Bemühungen, auf die Bedürfnisse der Stadt und ihrer Bewohner einzugehen und soziale Ungleichheit zu verringern.

Für die Altstadt (Ciutat Vella), in der 70% der bestehenden 50.000 Wohnungen vor 1900 errichtet wurden, wurde ein Gesamtplan zur Stadtteilsanierung erarbeitet, dessen erste Aktionsphase die Jahre 1989 bis 1991 umfasste. Dieser Plan zielte auf die Verbesserung der sanitären Verhältnisse, die Erhöhung der Sicherheit, enthielt ein Programm zur Sanierung von Häusern und wollte allgemein der Marginalisierung sozialer Gruppen entgegenwirken. Die vorgesehenen Maßnahmen erforderten

---

<sup>33</sup> Garcia, S.257

<sup>34</sup> Brunet, 1995

erhebliche öffentliche Mittel (für den Zeitraum 1989 bis 1994 wurden über 130 Mio. USD geschätzt), da der private Sektor an diesem verfallenen Stadtteil nicht interessiert war. Schließlich wurde eine öffentlich-private Gesellschaft gegründet (Promocio Ciutat Vella, S.A. - PROCIVESA), deren Kapital zum größeren Teil von der Kommune beigesteuert wurde. Zu den privaten Partnern gehörten fünf Banken der Region, Telefonica und eine Vereinigung regionaler Geschäftsleute. Es wurde geschätzt, dass 1991 insgesamt rund 200 Mio. USD an öffentlichen Investitionen ins Gebiet flossen. Davon stellte die PROCIVESA ca. 80 Mio. USD für Bausanierungen zur Verfügung. Ende 1992 waren 1260 Wohnungen saniert. Keine von ihnen wurden dem privaten Wohnungsmarkt zugeführt, die Mieter stammen ausnahmslos aus dem Innenstadtbezirk. Somit ist diese Unternehmen ein Versuch, ein verfallenes innerstädtisches Wohngebiet zu sanieren, ohne die Bewohner zu verdrängen. Allerdings sind die Errichtung zweier Universitätszentren, Umbau eines alten Konvents zu einem Kongreßzentrum und der Bau eines Kunstmuseums deutliche Anzeichen für eine zukünftige Gentrification. Die olympischen Spiele sorgten nicht nur dafür, dass die Investitionen in dieses Projekt weitergeführt wurden, sondern sie stimulierten sie wegen seines gewerblichen Charakters sogar. Im Zuge des Integrationsprojekts gegen Marginalisierung wurden auch viele Hotels und Bars, die der Prostitution dienten, geschlossen .

Anfang der 80er wurden im Rahmen des „Plans de Arees de nova centralitat“ zwölf an der Peripherie gelegene Zonen ausgemacht, welche bis dahin hauptsächlich Verkehrsbauten aufnahmen. Diese Zonen werden einem Urbanisierungsprozess unterzogen. Ziel ist es, auch dort zentrale Kennzeichen zu setzen, wodurch diese Gebiete Aktivitäten enthalten, die sie zu einem zentralen Punkt machen. Hiermit sollte einerseits die Zentralität verteilt werden, wodurch diese peripheren Zonen mehr Zugriff auf Dienstleistungen haben und ihre wirtschaftlichen Möglichkeiten verbessert werden. Andererseits versucht man dadurch, den Druck auf die Innenstadt zu reduzieren. Jede dieser zwölf Gebiete werden nach ihren Vorteilen gezielt vermarktet und wurden bei der Errichtung der Infrastruktur sowie bei der Planung der olympischen Anlagen berücksichtigt. Diese sollen auf Dauer einen symbolischen Wert entwickeln, der sie als Standort für Dienstleistungsunternehmen attraktiv macht.

#### Immobilienmarkt

Die Baubranche zählt zu den Gewinnern der Spiele. In dem Zeitraum von 1988 bis 1991 stieg die Bautätigkeit für den Wohnbau gegenüber dem langjährigen Durchschnitt um 23%. Dieser Wert betrug im Hotelbausegment 5%, im Büroflächensegment 12%. Im Zeitraum von 1988 bis 1993 kamen 850.000 m<sup>2</sup> neue Bürofläche auf den Markt. Das entspricht einem Zuwachs von über 30% gegenüber dem ursprünglichen Bestand. Die errichtete Fläche war größer als die, die in dem selben Zeitraum in Madrid oder Brüssel auf den Markt gebracht wurde. Diese neuen Büroflächen kamen dem bis dahin ungedeckten Bedarf zugute und senkten die Preise auf dem Markt. Der Höhepunkt des Überangebots wurde 1991 erreicht, wo die Mieten aufgrund

dieser Entwicklungen bis zu 50% sanken. 1992 betrug die Leerflächenquote 10,4% (0,7% im Jahr 1989). Hier kann man durchaus von einer übertriebenen reaktion des Immobilienamrktes sprechen. Der Markt kam erst 1995 zu seinem ursprünglichen Niveau. Diesen Entwicklungen folgte eine Zunahme der Einzelhandelsflächen um 20% zwischen 1990 und 1995. Diese Entwicklung ist einzigartig unter den Olympiastädten der letzten Jahre.

Eine der bemerkenswerten Auswirkungen der Spiele trat auf dem Wohnungsmarkt auf. Der rapide Anstieg der Wohnungspreise aufgrund des Mangels an bebaubarem Land, aufgrund der erhöhten Baupreise sowie der Preisunterschiede zwischen dem spanischen Markt und dem restlichen Europa machte sich besonders zwischen Oktober 1986 und Mitte 1990 bemerkbar. Ab diesem Zeitpunkt beruhigte sich die Preisentwicklung auf dem Markt aufgrund der nahenden Wirtschaftskrise sowie des neuen Angebots durch die neuen Wohnungen im Bereich des Olympischen Dorfes. Der Preise für neuen bzw. alten Wohnbau nahmen in der Periode 1986-1992 um 240% bzw. um 287% zu (siehe ....).

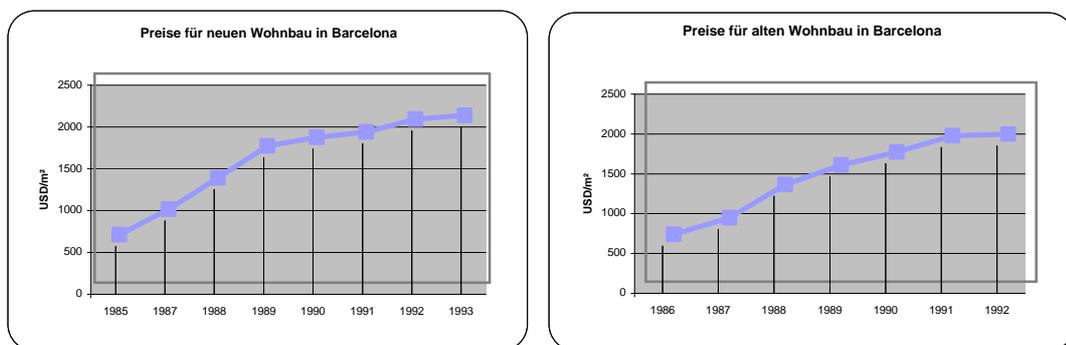


Abbildung 3-9, 3-10: Entwicklung der Wohnbaupreise für den Alt- bzw. Neubau in Barcelona im Zeitraum 1985-1993  
Quelle: Brunet, 1995

Diese Erscheinungen am lokalen Wohnungsmarkt führten zu Gentrification-Prozessen. Besonders spürbar war die Gentrification der ursprünglichen Bewohner im Poblenou Viertel, wo das Olympische Dorf errichtet wurde. Im Rahmen des Aufwertungsprozesses entwickelte sich der Bereich zu einem Wohngebiet der oberen Mittelschicht, die Preise entsprechen denen anderer gehobener innenstadtnaher Wohngebiete Barcelonas. Lokale Nachbarschaftsvereinigungen gaben in diesem Zusammenhang ihrer Enttäuschung Ausdruck, da der soziale Wohnbau in diesem Bereich total unberücksichtigt blieb. Daraufhin erwarb die Stadtverwaltung 1991 76 Wohneinheiten, die an Einzelpersonen und Familien mit mittleren Einkommen zu einem Drittel des Marktpreises für eine Dauer von 50 Jahren verkauft wurden. Im Endeffekt kann behauptet werden, dass an diesem Standort beim Zentrum das Interesse der Stadtverwaltung an einem städtebaulich gelungenem Projekt mit positivem wirtschaftlichen Ergebnis gegenüber einer mäßigen Gentrification schwerer wog.

Im Bereich der Altstadt sowie in Vall d`Hebron wurde im Laufe der Sanierungsprojekte mehr auf die Bedürfnisse der Bewohner der Viertel eingegangen, es wurde versucht die Gebiete aufzuwerten, ohne die

Bewohner zu verdrängen. Hier stellte sich mit der Zeit allerdings heraus, dass die Stadtverwaltung der PROCIVESA immer weniger Ressourcen zuweisen würde, da sie ihre Rolle als Motor des Sanierungsplans als bereits erfüllt betrachtet.

### Beschäftigung

Die Auswirkungen der Spiele machten sich auf dem Arbeitsmarkt schon mit der Nominierung bemerkbar. Die Arbeitslosenrate, die bis Dezember 1986 eine steigende Tendenz hatte, fing dann an, zu fallen und behielt diese fallende Tendenz bis August 1992 bei. Die Zahl der registrierten Arbeitslosen fiel in diesem Zusammenhang von ihrem Höchststand von 127.774 im November 1986 (18,4%) auf ein Minimum von 60.885 (9,6%) im Juli 1992 (in 1999 fiel die Zahl weiter unter 7%, Anm.). Dem ist hinzuzufügen, dass die massive Reduktion der Arbeitslosenrate unter einer Zunahme des Beschäftigungspotentials um 1,1% stattgefunden hat. In dem selben Zeitraum wurden 2,5 mal mehr Werkverträge geschlossen als davor, so dass die Kurven der Arbeitslosenrate und der Zahl der Einstellungen die Form einer "X" nahmen. Einen Vergleich mit den Beschäftigungsdaten in Katalonien und in Spanien im selben Zeitraum liefert die folgende Tabelle:

Unemployed as a % of the active population								Registered Variation	
Situation on 31/12	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1986-1992	1991-1992
Barcelona	18.4	17.4	14.3	10.4	9.7	9.2	9.6	-47.8%	4.2%
Province of Barcelona	23.7	19.3	16.0	12.0	11.3	11.0	11.7	-50.6%	6.0%
Catalonia	21.0	18.3	15.2	11.6	10.9	10.7	11.2	-46.7%	4.5%
Spain	20.9	20.9	18.8	16.2	15.6	15.4	15.5	-25.8%	0.6%

Tabelle 3-6: Entwicklung der Arbeitslosenraten in Barcelona, Katalonien und Spanien im Zeitraum 1986-1992  
 Quelle: Brunet, 1995

Vergleicht man diese Zahlen mit den Ergebnissen im Juli 1993, also ein Jahr nach den Spielen, stellt man fest, dass die Zahl der Arbeitslosen noch immer um 49523 unter dem Stand von November 1986 liegt, und das zu einer Zeit, in der man erst die Wirkung der Wirtschaftskrise spürte. Es kann behauptet werden, dass die Wirtschaftskrise in Barcelona zwischen 1986 und 1992 durch die Vorbereitungsarbeiten aufgeschoben wurde und einem bedingten Wirtschaftsboom Platz machen musste.

								Variation	
Situation on 31.12.1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1986-1992	1991-1992	
Active	707,772	743,348	728,704	734,746	741,662	722,870	715,774	1.1%	-1.0%
Employed	582,078	624,946	631,697	664,104	675,424	656,575	645,833	11.0%	-1.6%
Unemployed	125,694	118,402	97,007	70,642	66,238	66,295	69,941	-44.4%	5.5%

Tabelle 3-7: Beschäftigungspotential, Zahl der Beschäftigten bzw. Arbeitslosen in Barcelona im Zeitraum 1986-1992  
 Quelle: Brunet, 1995

Der Vergleich legt dem Beobachter nahe, dass nach den Spielen über 17000 Jobs verloren gegangen sind. Diese Zahl steht in Relation mit der Zahl von COOB'92 beschäftigten Personen. Unterschiedliche Analysen kamen in diesem Zusammenhang zu folgenden Ergebnissen:

- Durch den Olympischen Prozess wurden im Zusammenhang mit den direkten Ausgaben (COOB'92 plus direkte Investitionen des privaten und des öffentlichen Sektors) jährlich durchschnittlich (1987-1992) 35300 Personen beschäftigt.
- Im Zeitraum von 1985 bis 1992 stieg die Zahl der in der Baubranche beschäftigten Personen um 72%, wobei der Höhepunkt der Beschäftigung im Jahr 1991 erreicht wurde.
- Die Zahl des für die Organisation notwendigen Personals betrug am 9.8.1992 5965 (1987: 57). Insgesamt betrug der Staff der Spiele am Abschlussstag 89723 Personen. 34548 davon waren Freiwillige, 23467 Beschäftigte von Dienstleistungsunternehmen und 21116 Sicherheitsdienstbeschäftigte.
- Durch die induzierten Effekte wurden jährlich (1987-1992) durchschnittlich 24000 Arbeitsplätze bereitgestellt.
- Die Spiele hinterließen einen permanenten Beschäftigungseffekt von rund 20000 Personen, der durch Kapitalanhäufung und Veränderungen in der wirtschaftlichen Struktur der Stadt hervorgerufen wurde.

Somit wurden im Zeitraum 1987-1992 durch die Spiele zusätzlich jährlich durchschnittlich 59.328 Personen beschäftigt. Vergleicht man das mit der Verringerung der Arbeitslosenzahl in dem selben Zeitraum um 66.889 Personen, lässt sich behaupten, dass wenigstens 89% dieser Menschen durch den "olympischen Effekt" beschäftigt wurden.<sup>35</sup> Weiters kann auf der Basis der Daten vom Juli 1993 gesagt werden, dass nach den Spielen nur mit der Organisation korrespondierende Jobs verloren gingen, andere aber erhalten geblieben sind.

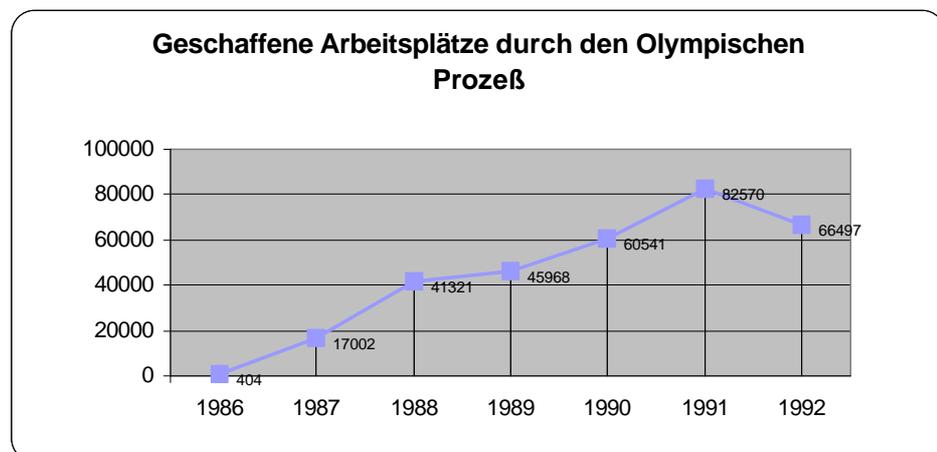


Abbildung 3-11: Geschätzte geschaffene Arbeitsplätze durch den olympischen Prozess (1986-1992)  
Quelle: Brunet, 1995

<sup>35</sup> Brunet, 1995

Diese Zahlen sagen aber noch nichts über die Verteilung der positiven Ergebnisse der ökonomischen Rekonstruktion in der Stadt. 1989, auf dem Höhepunkt der Umstrukturierung, betrug die Arbeitslosenrate in den zentralen Mittelschichtgebieten 9,6%, während sie sich in den großen Arbeiterquartieren auf 19,9% belief. Außerdem wuchs die Beschäftigung schneller für die Altersgruppen zwischen 20 und 40 Jahren und für Personen mit akademischen und technischen Qualifikationen. Zwar haben auch ungelernete Arbeiter von der Expansion der Bauwirtschaft in den letzten Jahren profitiert, jedoch sind sie oft nur vorübergehend beschäftigt. Im industriellen Sektor haben sich hohe Arbeitslosenquoten erhalten, von denen vor allem die erwachsene männliche Bevölkerung betroffen ist. Ende 1992 bestätigten sich bereits frühere Tendenzen auf dem Arbeitsmarkt. Der Dienstleistungssektor hat in der städtischen Ökonomie und für die Beschäftigung an Bedeutung gewonnen. Die geschaffenen Arbeitsplätze begünstigen Frauen und junge Leute.<sup>36</sup>

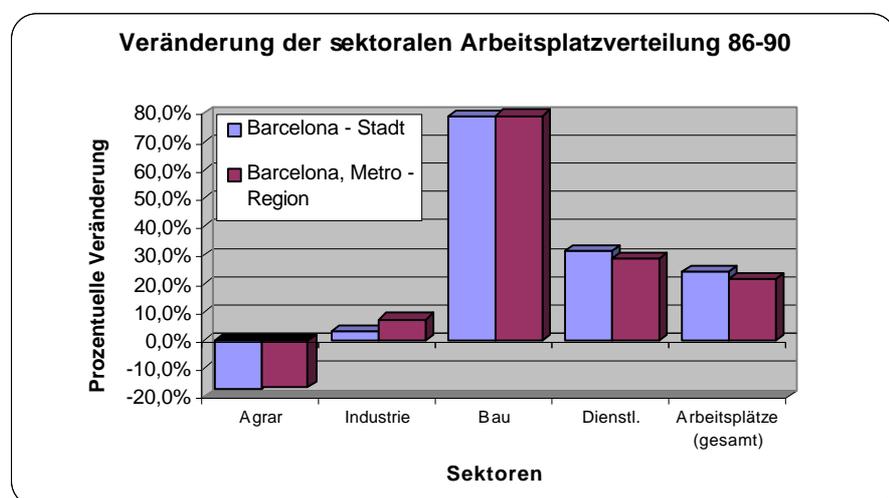


Abbildung 3-12: Veränderung der sektoralen Arbeitsplatzverteilung 1986-1990  
Quelle: Eigene Bearbeitung nach Sanchez in Jensen-Butler, Shachar, Weesep, S. 197

Heutzutage ist in Barcelona in Hinsicht auf Einkommens- und Beschäftigungschancen ein Prozess sozialer Polarisierung zu beobachten: der Dienstleistungssektor wächst und schafft sowohl hochqualifizierte Arbeitsplätze wie unsichere Beschäftigung. Man kann behaupten, dass die olympischen Spiele in Barcelona einen Prozess beschleunigt haben, der unvermeidlich war. Die Zahlen der letzten Jahre bestätigen, dass die hohe Arbeitslosigkeit kein Problem mehr in der Stadt darstellt. Im allgemeinen liegt das Niveau der Arbeitslosigkeit in der Stadt unter dem unmittelbar nach der Olympiade.

<sup>36</sup> Garcia, S.274

**Evolution of the registered unemployment. 1997-2001**

YEAR	1997	1998	1999	2000	2001
Jan	67.104	58.805	50.150	45.127	41.972
Feb	67.066	58.475	49.851	44.597	41.798
Mar	66.555	58.136	49.103	43.765	41.419
Apr	66.173	56.545	48.143	42.642	40.973
May	64.764	55.126	46.495	42.053	40.889
Jun	63.384	53.873	45.745	41.782	41.201
Jul	62.231	53.290	45.703	43.474	43.135
Aug	61.545	52.260	45.305	42.869	42.718
Sep	62.606	52.689	45.127	42.097	42.527
Oct	62.426	52.295	45.422	41.977	43.180
Nov	61.967	51.909	45.204	41.442	43.271
Dic	58.864	49.940	44.171	40.889	43.277

Tabelle 3-8: Entwicklung der Arbeitslosen, 1997-2001

Quelle: <http://www.bcn.es/estadistica/angles/dades/anuari/cap10/C1005010.htm>

### Tourismus

Durch die Austragung der Spiele und der anschließenden erfolgreichen Vermarktung hat die Stadt ihre Position am Tourismusmarkt deutlich verbessert. Die Zahl der Nächtigungen lag 1991 bei 4,1 Millionen. 1995 erreichte diese Zahl 6,5 Millionen, 1998 wurden über 7,4 Millionen Nächtigungen verzeichnet. Die Erwartungen der Tourismusbranche liegen für das Jahr 2002 bei über 10 Millionen Nächtigungen.

	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2001
Overnights	3.795.522	4.333.419	4.704.621	6.341.381	7.400.337	7.777.580	7.969.496
Tourists	1.732.902	1.874.734	2.663.887	3.061.994	2.969.490	3.141.162	3.378.636

Tabelle 3-9: Entwicklung der Touristenzahlen bzw. Übernachtungen 1990-2001

Quelle: <http://www.barcelonaturisme.com/turisme/exp/ing/stat02.htm>

### *Gesamte monetisierbare Auswirkungen der Spiele*

1986 kann als der Beginn einer neuen Periode gelten, in der die bis dahin stagnierenden ausländischen Investitionen beträchtlich zunahmen, mit einem Index, der sich jedes Jahr verdoppelte. Dieser Anstieg hielt bis 1991 an. Während das Einkommen aus direkten ausländischen Investitionen im Jahr 1985 460 Mio.USD betrug, war es 1989 auf fast 1700 Mio. USD angewachsen. Zwar kann diese Steigerung nicht als ein direktes Ergebnis der olympischen Spiele angesehen werden, da Spanien insgesamt bei den ausländischen Investitionen einen ähnlichen Anstieg zu verzeichnen hatte, jedoch hatte Katalonien 1991 zum ersten Mal seit 1986 ein höheres ausländisches Investitionsvolumen zu verzeichnen als Madrid.<sup>37</sup>

Die Spiele wurden von Anfang an sowohl mit öffentlichem als auch mit privatem Kapital finanziert, wobei öffentliche Investitionen erheblich höher lagen (67%) als die privaten.

<sup>37</sup> Garcia, S.263

Aufgrund des hohen Investitionsvolumens ist die berechnete induzierte Auswirkung der Spiele außergewöhnlich groß ausgefallen. Der beträchtliche Einkommensanstieg durch Konsum und Investitionen hat durch Multiplikatoreffekte erhebliche wirtschaftliche Zuwächse erzeugt. Insgesamt betrug die induzierte Auswirkung für die Jahre 1987 bis 1992 16,6 Milliarden USD. Addiert man zu diesem Betrag noch den direkten Effekt, kommt man auf eine Summe von 26 Milliarden USD. Die Entstehung und zeitliche Verteilung dieser Wirtschaftsgröße wird anhand der nächsten Tabelle bzw. der Abbildung veranschaulicht:

	Tokyo 1964		Montreal 1976		Los Angeles 1984		Seoul 1988		Barcelona 1992	
In millions of \$US	M of \$	%	M of \$	%	M of \$	%	M of \$	%	M of \$	%
Direct expenditures	452,116	2.7%	2,824,863	89.0%	522,436	100.0%	1,467,853	46.5%	2,460,855	26.2%
Operational expenditures	169,510	1.0%	411,857	13.0%	450,394	86.2%	478,204	15.2%	1,361,156	14.5%
Direct investments	282,605	1.7%	2,413,006	76.0%	72,042	13.8%	989,649	31.4%	1,099,699	11.7%
Indirect expenditures										
Indirect investments	6,373,372	97.3%	350,012	11.1%	-	-	1,687,423	53.5%	6,915,274	73.8%
Total Olympic investments	6,825,488	100.0%	3,174,875	100.0%	522,486	100.0%	3,155,276	100.0%	9,376,129	100.0%

Tabelle 3-10: Investitionen für Olympische Spiele  
Quelle: Brunet, 1995

Period 1986-1993	In millions of current pesetas	Distribution
Direct accumulated impact	1,165,600	37.5%
Investment	956,630	30.8%
Public Investment	643,613	20.7%
City of Barcelona	22,789	0.7%
Central Administration	246,540	7.9%
HOLSA: investment	154,896	5.0%
Generalitat de Catalunya	142,726	4.6%
COOB'92: investment	32,714	1.1%
Other public administrations	43,948	1.4%
Private investment	313,017	10.1%
Consumption	208,970	6.7%
COOB'92: current expenditures	162,880	5.2%
Consumption of visitors	46,090	1.5%
Induced accumulated impact	1,942,188	62.5%
Total accumulated impact	3,107,788	100.0%

Tabelle 3-11: Gesamte wirtschaftliche Auswirkung der Olympischen Spiele in Barcelona  
Quelle: Brunet, 1995

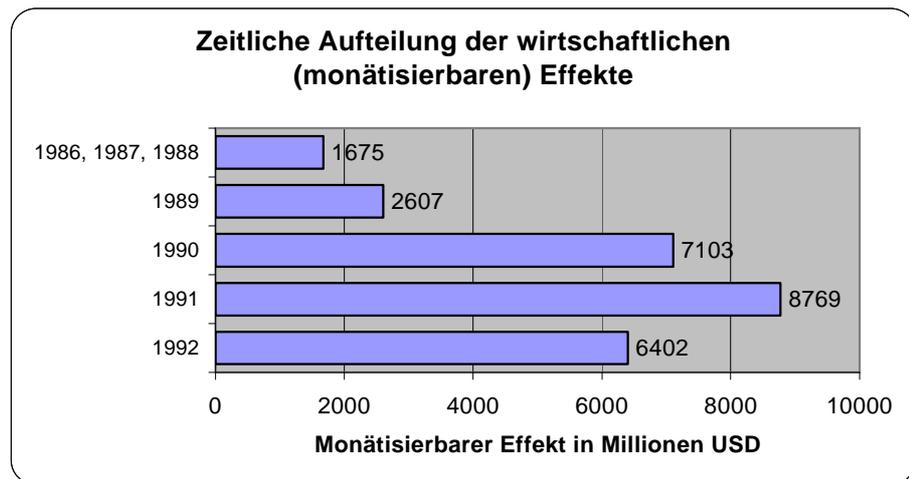


Abbildung 3-13: Zeitliche Aufteilung der monetarisierbaren Effekte  
Quelle: Brunet, 1996

### *Schlüsselfaktoren für den Erfolg*

Vorbereitungsphase, Stichwort "Zusammenarbeit"

Bei der Konzeption der Spiele bildete die Motivation der Gesellschaft einen wichtigen Punkt für einen umfassenden Erfolg. Barcelona wollte sich nach langen von Krisen geprägten Jahren als eine neue moderne Stadt präsentieren. Hierbei waren die Spiele sowohl eine spanische als auch eine katalanische Angelegenheit. Dadurch, dass die Stadt und das Land einiges dem Rest der Welt gegenüber beweisen wollten, kam es zu einer guten Zusammenarbeit (siehe oben: Barcelona, Organisatorisches Modell).

### Allgemeine Rahmenbedingungen

Es gibt eine Reihe von Studien und Publikationen über Erfolge bzw. Misserfolge von olympischen Organisationen. In einer solchen Studie von Jones Lang LaSalle<sup>38</sup> werden folgende Faktoren aufgezählt, die den Erfolg einer Stadt bzw. Ihrer Spiele beeinflussen.

- Wettbewerbsfähigkeit des Business-Umfelds, wodurch institutionelle Investitionen angezogen und Standortentscheidungen getroffen werden.
- Qualität der touristischen Attraktionen, wodurch langfristige touristische Entwicklungschancen bestimmt werden. Der Zustand der für die Spiele errichteten touristischen Infrastruktur hat langfristige Auswirkungen.
- Eine dauerhafte Werbekampagne bildet den kritischen Punkt bei der Überführung des kurzfristigen Interesses zu langfristigen Gewinnen für die Stadt. Eine erfolgreiche Werbekampagne schafft ein neues Image für die Stadt und sorgt für Touristenströme.

Im Fall von Barcelona kann behauptet werden, dass alle diese 3 Punkte bedient worden sind. Die historische Erbe der Stadt, die hohen Investitionen

<sup>38</sup> [http://www.joneslanglasalle.com/publications/global\\_insights\\_0106/](http://www.joneslanglasalle.com/publications/global_insights_0106/)

in die Infrastruktur und die Vermarktung in Verbindung mit einer intensiven Werbekampagne haben dem Erfolg beigetragen.

Stichwort "Strategieplan I", "Strategieplan 2000", "Strategieplan III"

Ein weiterer Grund des Erfolgs war das langfristige Denken der Barcelonaer. In diesem Zusammenhang wurde unter der Mitwirkung der Handelskammer, der Hafenbehörde, der Handelsmesse, der Free Zone, der Wirtschafts- und Businessverbände sowie der Universitäten der "Strategieplan I" vorgestellt. Der Plan wurde 1991 fertiggestellt und beschäftigte sich mit der Frage "Was passiert nun nach den Spielen?"

Das Hauptziel war Barcelona als eine sozial balancierte europäische Metropole mit mediterranen Wurzeln zu positionieren. Es wurden drei strategische Richtungen herausselektiert:<sup>39</sup>

- Barcelona als eine führende Metropole (das bedeutet Erweiterung von Infrastruktur und Kommunikationssystemen und neue zentrale Räume)
- Erhöhung der Lebensqualität (Umwelt, Bildung, soziale Programme)
- Förderung von Industrie und Dienstleistungen

Um bereits vorgestellten globalen Konzepten mit anderen europäischen Städten im Wettbewerb um Wirtschaftsaktivitäten stehen zu können, fördert die Stadt die Entwicklung von Infrastruktur- und Telekommunikationseinrichtungen sowie von logistischen Systemen. Es wird in die Stadterneuerungsgebiete im Bereich der Altstadt investiert, um hier den Degradierungsprozess zu stoppen. Es werden neue zentrale Räume mit Wohnungen, Büroräumen; Einzelhandelseinrichtungen geschaffen. Diese neuen Zentren reduzieren einerseits Verkehrsprobleme und führen andererseits zu neuer Wertbildung auf dem Immobilienmarkt. Weiters versucht die Stadt im Allgemeinen die Qualität von Dienstleistungen zu verbessern und stellt für eigene Dienste Richtlinien und Standards auf und fördert Evaluierungsprozesse.

Auf den ersten Strategieplan folgte im Jahr 1994 der "Strategieplan 2000", welcher mehr wirtschaftliche Aspekte beinhaltet und Barcelona als Standort im Südwesten Europas zu definieren versucht. Zu diesem Zweck werden fünf Strategien deklariert.

"Strategieplan 2000" wurde Ende des Jahrtausends vom "Strategieplan III" abgelöst. Dieser Plan bildet die Basis für Gedanken der Stadtherren bezüglich der Fortsetzung der Entwicklung der Stadt. Der Plan beinhaltet eine Perspektive für die Jahre 1999 bis 2005 und entstand wiederum durch das "Komitee für wirtschaftlicher und sozialer Strategieplan von Barcelona", dem alle bedeutenden Institutionen der Stadt angehören. Der Plan beinhaltet eine "Mission", fünf strategische Richtungen und sämtliche

---

<sup>39</sup> [http://www.bcn2000.es/index\\_eng.html](http://www.bcn2000.es/index_eng.html)

Maßnahmen. Das für diesen Bericht wichtigste Teil des Berichts ist das "Universal Forum of Cultures 2004", welches von der Stadt organisiert wird und ein geplanter Bestandteil dieses Strategieplans in vieler Hinsicht ist. Anhand dieses neuen, fast "maßgeschneiderten" Projektes bereitet sich auf die kommenden Erneuerungen vor.

#### Umgang mit den Risiken des Projekts

Eine erfolgreiche Überwindung und Bewältigung projektbezogener Risiken in solchen Extremsituationen schafft Vertrauen und verbessert das Image einer Stadt. Folgende Risiken sind in Barcelona entstanden:<sup>40</sup>

- Interne Kosten: Ein im Jahr 1983 beginnender kumulativer Index zeigt, dass die Verteuerung der Lebenskosten in Barcelona 20% höher ausgefallen ist als im restlichen Katalonien.
- Umrechnungskurse: Fernsehrechte und andere kommerzielle Verträge wurden in Fremdwährungen abgeschlossen. Um das Risiko einer Devaluation des Dollars zu überwinden, hat COOB '92 den Umrechnungskurs zur Zeit Unterzeichnungen vertraglich versichert.
- Projektablauf: Das Projekt ist ohne technische oder soziale Schwierigkeiten abgelaufen
- Teilnehmer und Zuschauer: Die Spiele 1992 brachten eine Rekordzahl von Sportlern und Komitees zusammen. Sie waren die ersten Spiele ohne politische Blocks des Westen und des Osten.

Das nächste Großprojekt Barcelonas: "Universal Forum of Cultures 2004"

Durch die positiven Erfahrungen der Olympischen Spiele haben die Stadträte Barcelonas im Strategieplan III ein neues Großprojekt als Initialzündler für neue städtebauliche Projekte in ihre Vorstellungen integriert: "Universal Forum of Cultures 2004". Diese Veranstaltung wird zum ersten Mal vom Stadtrat von Barcelona, der autonomen Regierung Katalaniens der spanischen Regierung und UNESCO organisiert. Somit ist dieses ein von der Stadt Barcelona erfundenes Unternehmen, welches für eine wiederholte Werbung für Barcelona und auch für eine neue Welle von städtebaulichen Eingriffen sorgen soll. Die Veranstaltung wird von den drei organisierenden Gebietskörperschaften, den Sponsoren und den durch die Organisation anfallenden Einnahmen finanziert.

Die erste Phase der Eingriffe wird im Bereich Sant Adria del Besos im Bezirk Sant Marti/Poble Nou vollzogen. Im Rahmen der Adaptierungen des Gebiets bezüglich der Anlage des Kulturforums wird die alte Verbrennungsanlage am Ufer abgerissen, die Kläranlage überbaut. Die Anlage des Kulturforums wird von international angesehenen Architekten geplant. Ein Jachthafen, ein Badestrand und ein Meereswelten-Zentrum sind in das Projekt integriert.

---

<sup>40</sup> Brunet, 1995

Die Planungen beziehen sich jedoch nicht nur auf die Anlage des Forums. Die Verlängerung des Diagonals, welche bereits 1992 angefangen hat, wird in die Planung miteinbezogen. Am Ende des diagonals wird die Errichtung des "Parc de Diagonal Mar" mit Einkaufszentrum und Hotelanlage und Wohneinheiten vorgesehen. Das Projekt wird auf einer Fläche von 15 Blöcken realisiert.

Nach den Eingriffen in lokale soziale Strukturen im Rahmen der olympischen Vorbereitungen traut sich Barcelonas Stadtverwaltung mit diesem Projekt einen Schritt mehr. Der angrenzende Bezirk La Mina ist nämlich eine der sozial problematischsten Gegenden der Stadt. Aus diesem Grunde investiert die Stadt weitere 90 Millionen USD, um den Lebensstandard in dieser Gegend zu verbessern. Jedoch hat das Projekt gewiss klare sozialräumliche Effekte mit sich bringen. Neue Nutzungen verdrängen hiermit alte, erhöhte Wohnpreise in der Umgebung verdrängen einkommensschwache Mieter. Kritische Stimmen wie die von "madeinbarcelona" bestätigen die Sorgen dieser Bevölkerungsgruppen. Die vorgesehenen Projekt verschließen nach Ansicht von "madeinbarcelona" die Augen vor den wirklichen Bedürfnissen der Bewohner.<sup>41</sup>



Abbildung 3-14: Das areal des „Universal Forum of Cultures“  
Quelle: [www.bcn.es](http://www.bcn.es)

22@bcn

Die Anlage des Forum 2004 und das Projekt "Diagonal Mar" sind die ersten Schritte eines weiteren umfassenden städtebaulichen Umwandlungsprojekts in Barcelona, wodurch ein verfallenes unstrukturiertes Industriegebiet in der Stadt eine neue Ordnung bekommen und zivilen Charakter einnehmen soll.

<sup>41</sup> Krammer in "Derive", Heft4, S.36

Somit soll eine Transformation von der industriellen zur kulturell-urbanen Nutzung stattfinden. Das Projekt unter dem Namen 22@bcn wird von einer eigens für diese Aufgabe gegründeten Gesellschaft innerhalb der Stadtverwaltung durchgeführt. Es geht dabei um die Transformation eines 198 ha großen Areals mit 117 Cerda-Blöcken.

Die Bezeichnung 22a steht in den städtebaulichen Plänen Barcelonas für Industriegebiete. Unter der Marke 22@ soll nun dieser in den alten Plänen vorwiegend als Industriezone definierte Bereich neue Klassifikationen zugewiesen bekommen. Folgende Nutzungen sollen in dem Projektgebiet in Zukunft koexistieren:

- Industrie
- Office/Büro
- Housing/Wohnbau unter bestimmten Voraussetzungen
- Kommerzielle Einrichtungen
- Residenzielle Wohneinheiten
- Öffentliche Anlagen

Im Rahmen dieser Transformation sollen einerseits adäquate Infrastruktureinrichtungen installiert werden, welche aus diesem vormals nicht ausreichend erschlossenen Gebiet ein Standort für Dienstleister produzieren sollen, andererseits bis zu 50% mehr Bebauung pro Flächeneinheit zugelassen werden, um hier eine möglichst hohe urbane Konzentration zu erreichen. Die Regelungen sollen private Investoren anlocken. Durch sanfte Vorgaben sollen für sie Nutzungsmöglichkeiten erweitert werden. Durch die vorgesehenen Maßnahmen soll in den nächsten 20 Jahren 3.200.000 m<sup>2</sup> neuer Nutzungsraum und 4000 Wohneinheiten nach sozialen Schemen errichtet werden. Hierzu sollen 100.000 bis 130.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Das Projekt kostet mit allen dazugehörigen Planungsschritten innerhalb sowie außerhalb des Planungsgebiets insgesamt über 320 Millionen EUR (55 Milliarden ESP), von der ungefähr die Hälfte durch die öffentliche Hand zu investieren ist.

Die Vorstellung dieses nächsten Großprojektes, dessen Realisierung sicherlich einige Zeit beanspruchen wird, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Daher möchte ich an dieser Stelle für interessierte Leser auf die folgende Link hinweisen: <http://www.bcn.es/22@bcn/>

### *Schlussfolgerungen, Kritik*

Die olympischen Spiele brachten der Stadt eine neue Infrastruktur, die Öffnung zum Meer durch das Vila Olimpica und den olympischen Hafen mit der Hafenpromenade, sowie die Ronda Litoral und Ronda del Dalt, wodurch der innenstädtische Verkehr beruhigt wurde.

Faszinierend ist in Barcelona der Mut und die Kontinuität des Verstandes, mit Projekten Akzente setzen zu wollen. Viele kleinere Projekte werden parallel mit den größeren geführt, jedes erfolgreiche Projekt dient der Stadtverwaltung als Beweis oder „Zuckerl“ der Bevölkerung gegenüber, um Unterstützung für die nächsten Projekte zu erhalten. Das Projekt „Universal Forum of Cultures“ ist in den Umstrukturierungsprozess eines gesamten Stadtteils integriert, und wird mit großer Wahrscheinlichkeit am nordöstlichen Ende der Stadt einen neuen Anziehungspunkt bilden.

Hierbei verfolgt die Stadtverwaltung eine Strategie, die sich an einem Modell der Stadterneuerung orientiert, das auf der gemischten Wirtschaft der Stadt beruht und Barcelona unter die führenden Städte in Europa aufsteigen lassen soll. Das sei nötig -so wird begründet- um ernsthafte Folgen für die lokale Wirtschaft, insbesondere für die Beschäftigung zu vermeiden. Die beste Strategie sei,

- Den privaten Sektor zur Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur als Gegenleistung für vorteilhafte Entwicklungsprojekte zu veranlassen
- Die Funktionen des öffentlichen Sektors zu erweitern, damit er als Motor für die Privatwirtschaft agieren könne.

Jedoch lassen sich mit der oben beschriebenen aktiven Orientierung der katalanischen Metropole Aspekte eines Konflikts zwischen lokalen und globalen Interessen ablesen, der in der Zukunft vermehrt zu führen sein wird. Die Stadt verkauft sich immer mehr als „brand“ auf internationaler Ebene und vergleicht sich im Rahmen eines Wettbewerbs mit anderen Metropolen. Hierbei ist eine Gratwanderung zu meistern zwischen den lokalen Interessen der Bewohner und den globalen Players. Der Erfolg von städtebaulichen Eingriffen bzw. von Großprojekten hängt mit dem Willen und der Fähigkeit der permanenten Bewohner der Stadt zusammen, aktiv in den an den Veränderungen teilzunehmen.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts

„Materielles“ Projekt / Bauprojekt / Immobilienprojekt

- Sportstätte für olympische Bewerbe
- Wohnobjekte
- Verkehrsinfrastruktur
- Kultur und Freizeit
- Mischnutzungsprojekt der oben erwähnten Projekte

„Immaterielles“ Projekt

- Sportveranstaltung

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- IOC – International Olympic Committee
- privat: Sponsorfirmer

- öffentlich: Stadt Barcelona sowie der Staat Spanien
- gemischt

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- einmaliges sportliche Großveranstaltung
- Infrastruktur- und Bauprojekte für die nächsten Jahrzehnte

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- polyzentrisch: Veranstaltungen und Bewebe waren auf verschiedene Standorte verteilt
- in der gesamten Stadt

Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- Öffnung der Stadt zum Meer
- Revitalisierung von Stadtvierteln

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Die olympischen Spiele wurden als Katalysator bei der wirtschaftlichen und strukturellen Umwandlung der katalanischen Hauptstadt heran gezogen. Die Bündelung der Investitionen unter der Marke der olympischen Spiele ist äußerst gut gelungen.

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Barcelona unter die wichtigsten europäischen Metropolen führen durch Imageaufwertung, die durch den olympischen Erfolg hervorgerufen wird
- Infrastrukturausbau, Öffnung zum Meer

### **3.1.7. Lissabon - EXPO - Weltausstellung 1998**

#### *Überblick*

Die EXPO 98 in Lissabon wurde von der Lissaboner Stadtverwaltung und dem portugiesischen Staat geplant, wobei alle anderen Stadtverwaltungen der LMA (Lisbon Metropolitan Area) in diesem Planungs- und Realisierungsprozess eine unterstützende Rolle gespielt haben.

Zur Realisierung des Vorhabens wurde eine GmbH mit öffentlichem Kapital gegründet (Parque EXPO 98 SA).

Das Projekt war von großer Bedeutung für Portugal, wobei zwei Aspekte zu einem großen Projekt koordiniert wurden. Einerseits ging es darum, die Stadt Lissabon auf eine Weltausstellung vorzubereiten, bei der das Hauptziel die Vorstellung Lissabons und Portugals auf internationaler Ebene war, andererseits wollte man dieses Event zur Revitalisierung eines urbanen Areals über 340 ha im östlichen Teil der Stadt am Tagusufer nutzen. Es

handelt sich hierbei um eine Fläche, die von dem Industrialisierungsprozess zwischen 1870 und 1970 stark beeinflusst wurde. Sie war von veralteten Industrieanlagen, einer Raffinerie und einem petrochemischen Kraftwerk dominiert. Dazu existierten auch einige inadäquate Einheiten zur logistischen Unterstützung des Hafens von Lissabon, die oft die Infrastruktur der Industrieanlagen mitnutzten und durch ihre Unordnung für Chaos sorgten. Durch das Nachlassen der Aktivitäten am Hafen und an den Industrieanlagen veränderte sich die Landschaft rapide zu einem verlassenen Schrottbereich. Dazu kamen die neu errichteten Gemeindebauten (Chelas), die sich vom Ufergebiet bis zum Flughafen erstrecken.

Diese Zone in unmittelbarer Peripherie Lissabons wies ein großes Potenzial für neue urbane Funktionen auf, doch der Prozess der Regeneration und Revitalisierung war nur schwer durch die Anwendung herkömmlicher Mechanismen der Stadtverwaltung und -planung erreichbar.

Eine der größten Schwierigkeiten ergab sich im Zusammenhang mit den Besitzverhältnissen auf dem Ausstellungsareal. Das Land befindet sich auf dem Gebiet zweier unterschiedlicher Stadtverwaltungen, gehörte diversen Ölgesellschaften und anderen kleinen und mittelgroßen Unternehmen. Außerdem unterlag ein Teil des Areals der Hoheit des Lissabonner Hafens, der traditionell in Konfliktsituationen mit der Stadtverwaltung zu geraten liebt.

So wurde die EXPO als Katalysator für den funktionellen und städtischen Erneuerungsprozess vom Ost-Lissabon gesehen. Das „Parque das Nações-Städtisches Entwicklungsprojekt“ erstreckt sich über eine Fläche von 340 ha inklusive eines 5 km langen Streifens am Tagus-Ufer. Der erste Schritt des Projekts bildete mit den öffentlichen Räumen für die EXPO 98, den Wohnquartieren, Geschäften, Parks, städtischer Infrastruktur das Fundament. Hiermit versuchte man die Verbindung zwischen der Stadt und dem Fluss wiederherzustellen und die unorganisierten Strukturen auf dem Areal abzuschaffen. Diese Entwicklung sollte einerseits ein neues Attraktionspol im Stadtgefüge Lissabons bilden und andererseits die städtische Produktion anregen.



Abbildung 3-15: Die Interventionszone des EXPO - Projekts  
Quelle: <http://www.parquedasnacoes.pt/en/projectourbano/vendadeterrenos.asp>, Jan 2002

EXPO 98 war nicht nur eine Gelegenheit, um sich mit der städtischen Umwelt zu versöhnen und die urbanen Strukturen zu erneuern. Darüber

hinaus bot sie eine Möglichkeit, Lissabon zu modernisieren und zu internationalisieren. Stadtverwaltungen arbeiteten zusammen, um den Erneuerungsprozess voranzutreiben, sie boten sich gegenseitig logistische Hilfe an. Es wurde versucht, in der alten großen Stadt eine neue kleine zu installieren, bei der die modernen und innovativen Konzepte städtischer Entwicklung und Architektur im Zusammenhang mit den letzten technologischen und funktionellen Lösungen zum Tragen kommen, wobei die Verbindungen zu Natur und Umwelt besonders berücksichtigt wurden. Diese neue Stadt verfügt über neue Typologien, neue Gebäude und Technologien. Räume für städtische Kultur und städtische Infrastruktur werden geschaffen, wodurch auch die Komponenten eines modernen Stadtlebens definiert werden. Die Projekte erlauben die Nutzung neuer Technologien und damit neue Methoden zur Planung, Realisierung und Verwaltung einer Stadt. City-Management und urbanes Decision-Making sollen damit eine neue Dimension bekommen.

Doch die städtischen Auswirkungen des Projektes bleiben vorerst begrenzt. Die Areale in der unmittelbaren Umgebung behalten ihr Erscheinungsbild vor der EXPO weitgehend bei. Es handelt sich dabei um ein Industriegebiet, dessen Fabriken eine Grenze zwischen dem Ausstellungsareal und dem zentralen Bereich der Stadt bilden. Gebäude um das Areal herum wurden nur oberflächlich renoviert, die schlechten Bedingungen für die Bewohner existieren nach wie vor. Gleiches gilt für das Chelas-Gebiet außerhalb der Stadtgrenzen.

Eine neue Brücke über dem Fluss, neue urbane Erreichbarkeitsmaßnahmen wie Schnell- und U-Bahn-Stationen, neue Straßen versuchen, das Areal einerseits mit der Stadt und andererseits mit dem Land zu verbinden und es zu einem intermodalen Stadtteil umzuwandeln.

EXPO 98 ermöglichte die Transformation eines veralteten Industrieareals in einen neuen Stadtteil. Die Stadt bekam dadurch ein neues Modell über Stadtkreation, die von Bürokratie befreit und dezentralisiert war. Zu den Gewinnen zählt die Erfahrung und die Lehre, das nationale bzw. internationale Aufsehen, die technische Infrastruktur und auf jeden Fall die produzierten städtischen High-Quality-Räume mit öffentlichen und privaten Komponenten.

Auf der anderen Seite werden die Konzeption und die Planung der öffentlichen Räume den Charakter der weiteren räumlichen Strukturierung der Stadt nicht unterstützen. Organisationsmethoden und die Art des Managements bleiben höchstwahrscheinlich weiterhin als eine abstrakte, theoretische und limitierte Übung. Kritiker sprechen sogar beim EXPO-Areal von einer neuen Insel innerhalb der Stadt Lissabon.

In diesem Teil der Arbeit wird nun näher auf die Eigenschaften dieses Großprojektes eingegangen und versucht, diese zu analysieren.

### *Vorgeschichte*

Die Stadterweiterungen des 20. Jahrhunderts, ausgelöst durch die nachholende Industrialisierung Portugals nach dem Zweiten Weltkrieg und die salazaristische Politik des großflächigen sozialen Wohnbaus, verstärkten den niedrigen sozialen Status des Ostteils von Lissabon. In den vergangenen Jahren trugen zwei Trends zu seiner weiteren Abwertung bei. Zum einen konzentrierte sich die seit dem EU-Beitritt wachsende Zahl afrikanischer Zuwanderer vornehmlich in den Quartieren des sozialen Wohnungsbaus der 60er- und 70er-Jahre, zum anderen litt vor allem die stark industrialisierte Uferzone unter der Deindustrialisierung<sup>42</sup>.

Bis zum Jahre 1990 verfügte die Stadt Lissabon über zwei Masterpläne: der „Plano Director de Urbanisaçao“ und der „Plano Director de Lisboa“. Zu diesen bestand noch der Urbanisierungsplan „Plano Geral de Urbanisaçao“, der auf Grund seiner strikten Struktur und seiner Abhängigkeit von den Behörden der zentralen Regierung ein ineffektives Planungsinstrument darstellte. Die Lissaboner Stadtverwaltung handelte bis zu diesem Zeitpunkt vorwiegend auf der Grundlage kurzfristiger Planungen.

1990 kündigte die neue Linkskoalition die Einführung von einem Set neuer Planungsinstrumente an, die den veralteten Plano Geral de Urbanisaçao ersetzen würden. Mit dieser Maßnahme wollte man das liberale „Urban Management“ der vorigen Koalition aus Konservativen und Sozialdemokraten einer gewissen Kontrolle unterziehen.<sup>43</sup> In diesem Zusammenhang wurde der Strategische Plan erstmals 1990 als Vorbereitung auf den Masterplan „Plano Director Municipal“ veröffentlicht, in der noch von der EXPO noch keine Rede war. Zwar bildete die zukünftige Entwicklung des Hafens und des Flussufers sowie die Integration des östlichen Teils der Stadt einen kritischen Punkt bei den beiden Plänen, jedoch sah der Strategische Plan für die alten, industriell genutzten Uferzonen im städtischen Osten die Neueinrichtung einer logistischen Plattform vor. Damit sollten die Hafennutzungen aus dem innerstädtischen Bereich verlagert werden, um dort verstärkt die Aufwertung der Wasserfront als größtes Pfund Lissabons im Wettbewerb der europäischen Metropolen vorantreiben zu können. Damit wäre der östliche Teil mit einer weiteren Großnutzung belegt worden.<sup>44</sup>

Die 1989 aus einer städtischen Initiative entstandene EXPO-Idee hatte zwei mögliche Standorte für das Großereignis zur Entscheidung gestellt: das Gebiet von Belem, dies im Westen von Lissabon über eine Verbindung zum südlichen Flußufer verfügt, sowie Olivais im Osten. Ein wichtiger Schritt war die Entscheidung über den endgültigen Standort des Events. Mit dem Wechsel der Regierung im Lissaboner Rathaus zu einer Linkskoalition gewann die Fläche im Osten gegenüber dem wohlhabenden Belem im Westen immer mehr an Gewicht. 1992 stand dann die Entscheidung sowohl über die Durchführung des Großereignisses an sich als auch über den

---

<sup>42</sup> Vgl. Thiel in Raumplanung92, 2000

<sup>43</sup> vgl. Cabral, Rato, Reis (Case Study 1)

<sup>44</sup> vgl. Thiel in Raumplanung92, 2000

Standort fest. Sie bildete einen Kontrast zu der Tradition der „non-cities“ für EXPO-Standorte, die üblicherweise am Rand der Stadt aufgebaut werden und in Folge zu großen Problemen führen.

Die östliche Zone war wie erwähnt bereits ein Gegenstand von unterschiedlichen Plänen, die 1990 erstellt wurden. Weiters war im Strategischen Plan vorgesehen, daraus ein alternatives Zentrum zu entwickeln, in dem wichtige öffentliche Anlagen mit regionaler Bedeutung hier errichtet werden. Die EXPO-Idee wurde dann adoptiert und in die bestehenden Planungen integriert.

### *Ziele*

Die Kombination der EXPO-Idee mit den Inhalten der bestehenden Planungen gab die Ziele des Events vor. Bei der Betrachtung der Ziele des Projektes soll eine Unterscheidung zwischen der internationalen und der lokalen Ebene gemacht werden:<sup>45</sup>

- Auf der lokalen Ebene zielt EXPO Urbe darauf ab, zwei langhaltende Trends der Stadtentwicklung in der portugiesischen Hauptstadt zu stoppen bzw. umzukehren: das verhärtete sozioökonomische Gefälle zwischen West und Ostteil der Stadt und die Abwendung Lissabons vom Wasser.
- Auf der internationalen Ebene wird mit dem Projekt das Ziel angestrebt, Lissabon und damit das kleine Portugal an der Peripherie der EU auf der ökonomischen Landkarte des Kontinents neu zu positionieren.

Somit stellt das Projekt ein Ereignis mit nationalem und internationalem Ansehen dar, dies zum Aufbau einer neuen Infrastruktur führen soll, wodurch ein heruntergekommener Stadtteil im Bereich des Hafens revitalisiert wird und ein neues Gesicht bekommt. Somit sollte der Hafenbereich in die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt integriert werden. Die EXPO und die damit verbundenen Großprojekte sollten gewissermaßen mit einem Schlag eine Marketing-Funktion für Lissabon und Portugal erfüllen, die Riverfront der Stadt erneuern, einen Raum für neue zentrale Funktionen im Stadtgebilde schaffen und damit einen entscheidenden Beitrag zur Aufwertung des über Jahrhunderte degradierten Ostteils der Stadt leisten. Die Ausstellung umfasst in diesem Zusammenhang nur einen kleinen Teil einer umfangreichen städtebaulichen Intervention. Im Rahmen des Projektes EXPO Urbe soll bis 2009 auf 340 ha alter Hafen- und Industriefläche ein neuer Stadtteil für bis zu 25.000 Einwohner entstehen.<sup>46</sup>

Der Aspekt der modernen Infrastruktur, die Aufwertung eines innerstädtischen Gebiets sowie der Aspekt eines Prestige-Projekts für Portugal auf europäischer Ebene zu großen finanziellen und

---

<sup>45</sup> vgl. Thiel in Raumplanung92, 2000

<sup>46</sup> vgl. Thiel in Raumplanung92, 2000

infrastrukturellen Investitionen. Durch das Ziel der Etablierung Lissabons als eine Hauptstadt innerhalb der Europäischen Union, wurden die nötigen finanziellen und institutionellen Investitionen beschleunigt.

Das EXPO-Projekt verfolgt als Großereignis und als Projekt des großmaßstäblichen Infrastrukturausbaus die traditionelle Logik der nationalen Modernisierung des portugiesischen Landes via Lissabon. Die städtebauliche Intervention „EXPO Urbe“ dagegen sieht ihre Zielsetzung stärker aus einer regionalen bzw. strukturellen Perspektive: Zum einen liegt das Projektgebiet im über lange Zeit marginalisierten Osten der Stadt und soll durch den massiven Infrastrukturausbau aufgewertet werden. Zum anderen handelt es sich bei der Bebauung um den ersten Versuch, großflächige städtische Nutzung an den Tejo-Ufer zu bringen, also Lissabons „Return to the River“ voranzutreiben.

### *Organisation*

Nachdem der Standort des Projektes festgelegt wurde, entwickelten sich die Arbeiten parallel in verschiedene Richtungen. Vier Arbeitsbereiche waren von großer Bedeutung:<sup>47</sup>

- Erstellung des administrativen sowie des rechtlichen Rahmenwerks
- Erstellung eines städtebaulichen Plans sowie eines Ausstellungsplans mit entsprechendem Planungsrahmenwerk und finanziellem Programm
- Vorbereitung des Standortes auf die Weltausstellung (Kaufverträge, Enteignungen, Verhandlungen)
- Funktionelle Integration durch Straßen- und weitere Transportsysteme

Im März 1993 gründete die portugiesische Regierung eine spezielle „Gesellschaft“, die Parque EXPO 98 SA. Ihre Aufgaben waren die Kontrolle und die Administration des Projektes. Parque Expo 98 SA verfügt über besondere Kompetenzen und wird von der portugiesischen Regierung unterstützt. Das Kapital der Parque Expo 98 SA besteht zur Gänze aus öffentlichen Mitteln, hauptsächliche Anteilbesitzer sind der Staat und die Stadtverwaltungen (Gemeinden) Lisboa und Loures.

Parque Expo 98 SA ihrerseits ist im Besitz von Mehrheitsanteilen von sechs anderen Gesellschaften, die zur Führung des Immobilienprojekts, der EXPO Urbe, der Ausstellung und zur Führung einiger Anlagen nach der Weltausstellung gegründet sind. Geplant ist die Auflösung der Beteiligung von Parque Expo 98 SA an diesen Gesellschaften nach der Weltausstellung, ihre Besitzerstruktur soll sich hiermit ändern.

---

<sup>47</sup> Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

<b>Parque EXPO 98, SA</b> Board of Management & President	<b>Atlantico-Pavilhao Multiusos de Lisboa, SA</b> (Multi-Purpose Pavillion)
	<b>Oceanario de Lisboa, SA</b> (Aquarium)
	<b>GIL - Gare de Intermodal de Lisboa, SA</b> (Gare do Oriente Station)
	<b>Parque Expo 98, Desenvolvimento e Promocao Imobiliara, SA</b> (Expo Urbe)
	<b>Valorsul - Valorizacao e Tratamento de Residuos Solidos da AML (Norte), SA</b> (Waste to energy treatment plant)
	<b>APA - Associacao Parque Atlantico</b> (Lisbons Trade and Exhibition Centre - international pavillion, northern area)

Tabelle 3-12: Organogramm der EXPO-Betreibergesellschaft „Parque Expo 98 SA“  
 Quelle: Cabral, Rato, Reis (Case Study 1)

Die Regierung verlieh Parque Expo 98 SA exklusive Planungs- und Bewilligungskompetenzen innerhalb der gesamten Interventionszone des Projekts. Sie bekam Steuerbegünstigungen, die bis 1999 galten und war berechtigt, Grundstücksenteignungen durchzuführen. Das gesamte Projekt war von der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht ausgenommen, wobei aber vereinbart wurde, dass eine Umweltstudie von einer unabhängigen und qualifizierten Institution erstellt und evaluiert wird. Der Finanzierung des Projektes haben auch die Europäische Union, Europäische Investitionsbank und einige private Kreditinstitute beigetragen. Der Großteil der Projektsentwicklungskosten wurden jedoch durch Grundstücksverkäufe und von den Einnahmen der Weltausstellung gedeckt.<sup>48</sup>

### Investitionen, Ausgaben, Kosten

Das Investitionsvolumen für die 340 ha Gesamtfläche wurde für die Erschließung der Grundstücke, Durchführung der Ausstellung und Bauvorhaben auf ca. 1,3 Milliarden Euro geschätzt. Diese Kosten schließen jedoch nicht die für die Integration der Fläche in die Stadt unabdingbaren Großinfrastrukturen, wie z.B. die Erweiterung der Stadtautobahn, den massiven Ausbau des U-Bahn-Netzes und nicht zuletzt den Bau der zweiten Tejo-Brücke in direkter Nachbarschaft zum EXPO-Gelände, ein. Die Investitionen in diesem Bereich dürften sich auf ein Vielfaches der internen EXPO-Kosten belaufen. Allerdings konnte der Staat hier weitgehend auf die aus dem europäischen Regionalentwicklungsfonds bereitgestellten Mittel zurückgreifen.<sup>49</sup> Die Planungen bezüglich EXPO und die Aufstellung des EFRE-Budgets im Rahmen des zweiten „Community Support Framework“ 1994-1999 passierten zur gleichen Zeit, so dass EFRE-Mittel für Umwelt- und Infrastrukturprojekte im östlichen Teil der Stadt bestimmt werden konnten.

Die Kosten der Entleerung des Areals waren beträchtlich. Sie machten insgesamt 16% des 1997 aufgestellten Budgets mit einem Rahmen von 1382 Millionen Euro.

<sup>48</sup> Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

<sup>49</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

Für die Bereitstellung der Infrastruktur und der Anlagen für diverse Netzwerke am Ausstellungsareal wurden insgesamt 170 Millionen Euro aufgewendet, die 12% des Budgets ausmachen, wobei ein Großteil dieser Investition (65%) von der EFRE (Europäische Regionale Entwicklungsfonds) getragen wurde. Die Errichtung der baulichen Anlagen mitsamt der Infrastrukturanlagen machten insgesamt 39,5% des Budgets aus. Die Konzeption und Marketing des Events sowie die Durchführung der Ausstellung machten jeweils weitere 11% aus.

Die funktionale Integration des EXPO Projektes erforderte eine beträchtliche Investition in das Straßennetz und in die Transportsysteme. Die bereits vorhandene urbane Struktur mit einer geringen Dichte, mit den vielen leeren Standorten sowie den vielen Arealen im öffentlichen Besitz ermöglichte Straßenverbreiterung und die Errichtung von neuen Transportlinks mit einem relativ geringen finanziellen Aufwand für Abrissarbeiten und Enteignungen. Die Kosten dieser Operation wären weit mehr ausgefallen, wäre das EXPO Projekt im Westen der Stadt realisiert. Die bedeutendsten Investitionen in das Straßennetz waren die Errichtung von neuen Straßenzügen und die Aufwertung der bestehenden Straßen zur Herstellung von direkten Anschlüssen zum Lissaboner Flughafen, zum Stadtzentrum, zu den inneren und äußeren Ringstraßen sowie zu den Autobahnen im Norden und im Süden. Im Budget von 1997 befinden sich unter dem Posten „Erreichen der Interventionszone“ 34 Millionen Euro. Der große Brocken war jedoch die Restrukturierung des öffentlichen Verkehrssystems, das die Errichtung einer neuen U-Bahn-Linie und einer intermodalen Station (Gare do Oriente) inkludierte. Die Errichtung der „Gare do Oriente“ kostete 130 Millionen Euro und wurde zu 60% von EFRE-Mitteln finanziert.

	%	Investition (Millionen EUR)
Kosten für Enteignungen, Rehousing und Infrastruktur	16	215,385
Ausstellung (direkte Kosten der Durchführung der EXPO)	17,9	235,897
Errichtungskosten (direkte Kosten für Aufräumarbeiten, Infrastruktur und umweltbezogene Revitalisation)	29	384,615
Immobilienentwicklung und -marketing	2,7	35,384
Ausstellung (Planung, Sicherheit, Public Relations, Teilnahmen)	1,9	25,128
Anteile an anderen Unternehmen	5,8	76,923
Partnerschaften mit externen Operatoren	1,5	20,000
Allgemeine Ausgaben (Organisation & Administration)	7,6	100,513
Finanzielle Kosten	16,3	215,385
Andere	0,2	2,051
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>1317,948</b>

Tabelle 3-13: Kosten des EXPO-Projekts (konstante Preise 1995)  
 Quelle: Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

### *Finanzierung*

Der finanzielle Plan, dessen Aufstellung bei einem Projekt dieser Dimension mit erheblichen Problemen und Unsicherheiten bezüglich der Abschätzung der Kosten verbunden ist, wurde 1992 gestaltet. Die ersten Ergebnisse mussten schnell produziert werden, um sie dann in die Verhandlungen mit der EFRE einbringen zu können. 1994 wurden nach der Erstellung des Urbanisationsplans und mehreren detaillierten Plänen wurde es möglich, ein etwas konkreteres Budget aufzustellen, dies jedoch nicht definitiv war.

Die Parque EXPO 98 SA war, unterstützt durch die damalige konservative Regierung, mit dem Ziel und dem Versprechen angetreten, das Großereignis ohne Kosten für den Portugiesischen Staatshaushalt und somit für die Steuerzahler durchzuführen. Sämtliche zur Erschließung des Gebietes und zur Veranstaltung der EXPO notwendigen Ausgaben sollten durch Eintrittsgelder, Sponsoren und vor allem durch die Grundstücksverkäufe gedeckt werden. Es wurde jedoch schnell deutlich, wie wenig realistisch ein solches Unterfangen war, zumal sich die dieser Prognose zugrundeliegenden Annahmen weder über die Aufwendungen noch über die aus dem Ticketverkauf zu erwartenden Einnahmen als verlässlich erwiesen. Zusätzlich zu diesen ehrgeizigen finanziellen Zielsetzungen standen –ähnlich wie bei anderen Projekten einer solchen Dimension– den immensen sehr kurzfristigen Kosten sehr langfristige und nur schwer kalkulierbare Einnahmen gegenüber. 51% der Einnahmen waren für den Zeitraum von 1999 bis 2009 vorgesehen. Dies hatte einen enorm hohen Kreditbedarf in der Aufbauphase und entsprechend hohe Finanzierungskosten von über 16% des geschätzten Gesamtbudgets zur Folge.<sup>50</sup>

Teilweise konnte der finanzielle Druck allerdings durch die Inanspruchnahme von Fördergeldern der Europäischen Union kompensiert werden. Zwar betrug ihr Anteil an den für die Investitionen am Gelände selbst zur Verfügung stehenden Einnahmen nur 7,5%, bei der Finanzierung der mit der EXPO verbundenen Großinfrastruktur spielten sie jedoch die entscheidende Rolle. Insgesamt wurden dem EXPO Projekt von der EFRE im Zeitraum 1994-1999 245 Millionen Euro zugewiesen, was mehr als die Hälfte der Summe ausmachte, die für den selben Zeitraum für Portugal bestimmt war.

	%	Investition (Millionen EUR)
Kartenverkauf, Publicity und Sponsoren	24,2	317,948
Grundstücksverkäufe	51,1	671,795
Verkauf von Firmenanteilen	6,0	79,487
Europäische Fonds	7,4	104,615
Staatliche Fonds	6,8	89,743
Andere (z. B. Vermietung von Räumlichkeiten)	4,0	52,308
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>1.317,950</b>

Tabelle 3-14: Einnahmen aus dem EXPO-Projekt  
Quelle: Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

<sup>50</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

Die Einnahmen der Ausstellung können in folgende Bereiche gegliedert werden: die kommerziellen Einnahmen (18,8%), Einnahmen aus dem Verkauf von Immobilien (47,7 %), Mittel aus den EFRE (8,2 %), Eigenkapital der Holdings (8 %), die staatliche Kapitalinvestition (6,4 %) sowie Einnahmen aus dem Verkauf von Pavillions (3,2 %).

### *Endergebnis*

Mit dem Start des Projekts wurde aber bald klar, dass die errechneten Werte bezüglich der Einnahmen und Kosten nicht zu realisieren sind. Einer der Gründe hierfür war die besondere Struktur des Projekts: Es hatte bereits spät angefangen und hatte ein fixes Deadline. Daraus resultierten folgende Probleme:

- Die Beschleunigung der Arbeiten führte zu höheren Personalkosten, zu höheren Preisen bei Ausschreibungen und Verträgen
- Verträge und Verhandlungen wurden auf der Basis von unkonkreten Planungen und Konzepten gemacht und mussten im Laufe des Projektes ständig an die realen Gegebenheiten adaptiert werden.
- Weiters wurden Verhandlungen von ansässigen Grundstücksbesitzern und Firmen hinausgezögert, um möglichst hohe Kompensationen erhalten zu können.

Es stellte sich bald heraus, dass das ursprüngliche finanzielle Ziel einer „Zero-Cost-Operation“ nicht mehr zu halten ist, obwohl der Verkauf von Grundstücken und zum Projekt gehörenden Immobilien gut ging.

	<b>Feb 96</b>	<b>Dez 96</b>	<b>Jan 97</b>
<b>Gesamtkosten in Millionen EUR</b>	1524	1783	1937
<b>Gesamteinnahmen in Millionen EUR</b>	1503	1736	1642

Tabelle 3-15: Struktur der prognostizierten Kosten und Einnahmen  
Quelle: Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

Die EXPO wird auf der operationeller Ebene als ein erfolgreiches Unternehmen angesehen. Besonders die Kombination von Nachtleben, Straßenfeste und Shows entwickelte eine Dynamik für die Nutzung bzw. Nachnutzung des Flussufers für solche Aktivitäten. Die Zahl der teilnehmendern Länder war mit 160 (inklusive internationaler Organisationen) ein Rekord. Die Besucher zahlen blieben mit 10 Millionen unter den Erwartungen von 15 Millionen. Diese Zahl war aber noch immer über den ersten Schätzungen von 8 Millionen.

Die Einnahmen von Parque EXPO aus dem Verkauf von Grundstücken betrug im September 1998 278 Millionen Euro. Bei der Berücksichtigung des geschätzten Budgets von der Gesellschaft für Ende 1998 (133 Millionen Euro) für Ende 2009 (ca. 520 Millionen Euro) kommt diesem Betrag eine große Bedeutung zu. Somit wird vorgesehen, dass sich die Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen mindestens verdoppeln werden. Die starke Nachfrage hierbei hat folgende Ursachen:

- Der Erfolg der Ausstellung
- Die sozialen Folgen des Glanzes von der Ausstellung
- Garantien, die seitens der öffentlichen Institutionen gegeben wurden
- Und die wirtschaftlichen Szenarien, wonach ein Zinsrückgang prognostiziert wird und folglich in Immobilienmärkte mehr investiert wird

Die endgültige finanzielle Bilanz zwischen den Kosten und Einnahmen der Weltausstellung ist noch immer unbekannt. In den Medien wird von einem Defizit zwischen 150 bis 370 Millionen Euro gesprochen. Letzten Schätzungen zufolge werden die kumulierten Ausgaben im Jahr 2009 insgesamt 1850 Millionen Euro betragen, davon sind 375 Millionen Euro finanzielle Kosten des Projektes.<sup>51</sup> Die Beantwortung der Frage nach dem Defizit erfordert jedoch noch einige Zeit. Rechnungen zwischen den Betreibern und beteiligten Firmen müssen beglichen werden. Hierbei fordern Firmen extra Zahlungen für zusätzliche Arbeiten und für die rechtzeitige Fertigstellung der Anlagen. Auf der anderen Seite wollen die öffentlichen Verwaltungen von Loures und Lissabon mit der Übergabe des Areals eine Summe von 185 Millionen Euro nicht angelastet bekommen, die für die Infrastrukturverbesserung in dem Gebiet aufgewendet wurde.

Doch auch die Parque EXPO 98 SA erwartet ihrerseits Einnahmen aus dem Verkauf von Anlagen an staatliche Behörden. Nach der Eröffnung der Ausstellung, beschließt die Regierung nämlich, die bedeutendsten Anlagen am Ausstellungsareal zu erwerben, wodurch eine nationale Unterstützung für das Projekt bekundet wurde. Die Summen der betreffenden Verträge machen insgesamt 85 bis 100 Millionen Euro aus.

#### *Wirtschaftliche Effekte der EXPO*

##### *Entwicklung der städtischen Infrastruktur*

Der von der Stadtverwaltung erstellte Strukturplan vom Jahre 1992 sah adäquate Infrastrukturinvestitionen in das Straßen- und Transportsystem als strategisches Schlüsselement, um das EXPO-Areal funktionsfähig zu machen. Der Wechsel von einem von einer geschlossenen Zone am Rande der Stadt zu einem offenen Gebiet mit diversen Angeboten und Aktivitäten bedurfte einem neuen Konzept über Transportsysteme und über die urbane Umgebung.

Der von der Parque EXPO 98 SA vorgestellte Plan ging hierbei einen Schritt weiter und enthielt ambitionierte Projekte über die Nutzung des Riverfronts. Jedoch war das EXPO Projekt in der Lage, die für die räumliche Integration der Anlagen erforderlichen finanziellen Mittel im Rahmen des Projektes aufzutreiben.

---

<sup>51</sup> Cabral, Rato, Reis (Case Study 2)

Das Projekt beschleunigte in diesem Zusammenhang auch die bereits für dieses Gebiet geplante Investitionen. Die gelungene zeitliche Abstimmung zwischen der Planung der EXPO und den Verhandlungen mit der EU über finanzielle Möglichkeiten der EFRE im Rahmen des zweiten „Community Support Framework“ (1994-1999) ermöglichte eine optimale Allokation dieser Mittel für Infrastrukturprojekte im östlichen Teil der Stadt. So kam es zur Aufwertung der bestehenden Straßenverbindungen und zur Errichtung neuer Straßen, zur Errichtung einer neuen U-Bahn-Linie mitsamt der intermodalen „Gare do Oriente“.

Das Projekt beschleunigte auch die Errichtung der zweiten Brücke (Vasco de Gama) zwischen der Süd- und Nordküste der LMA (Lisbon Metropolitan Area), deren Eröffnung bereits für 1998 vorgesehen war, und profitierte zugleich von der Brücke. Der Aspekt der neuen Brücke spielte nämlich eine entscheidende Rolle bei der Lösung der Standortfrage der Ausstellung. Die zeitliche und geographische Nähe der beiden Projekte löste Synergieeffekte aus und trug zur rechtzeitigen Fertigstellung beider Projekte bei. Die Erfüllung der Voraussetzungen zur räumlichen Integration des EXPO-Projekts in die LMA hatte hierbei fundamentale Bedeutung für den Erfolg des gesamten Unternehmens.

Im Allgemeinen trugen die genannten Infrastrukturverbesserungen der territorialen Kohäsion in der LMA bei. Das komplette Straßensystem sowie die neugebauten U-Bahn- und Eisenbahnlinien schafften neue Verbindungen zwischen dem östlichen Teil und dem Stadtzentrum, die schnelle und preiswerte Transportvarianten für die Bewohner darstellen.

Die enge Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Partnern gestaltete sich jedoch nicht reibungslos. In diesem Zusammenhang kam es zu einer Reihe von Konfliktsituationen: Erstens macht die Erschließung über Großinfrastruktur die benachbarten Zonen zumindest zum jetzigen Zeitpunkt eher zu Durchreiseräumen, als dass sie von den Ausstrahlungseffekten profitieren. Dies wird dadurch noch verstärkt, dass die Infrastruktureinrichtungen für die nahräumliche Erschließung als physische Barrieren wirken. Da bei der Planung Interessen der Nachbargemeinden nicht berücksichtigt wurden, kam es an den Grenzzonen zu Problemsituationen, Passagen mit schlechten Lösungen, etc. Zweitens konfliktiert die Orientierung der Fläche auf Massenfrequentierung mit dem gleichzeitigen Anspruch, hochwertiges und exklusives Wohnen zu schaffen. Drittens lässt die Schaffung von Doppelinfrastrukturen im Stadtgebiet die Frage nach den Altstandorten offen. Hier sind vor allem das alte Messegelände der bisherige innenstadtnahe Hauptbahnhof Santa Apolonia zu nennen, der zwar in der Innenstadt mit Verkehrsproblemen in Verbindung gebracht wird, jedoch von der neuen Gare de Oriente nicht abgelöst werden kann, da diese nicht als Hauptbahnhof von Lissabon fungieren kann.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

## Städtische Entwicklung, Wohnbau und Immobilienmarkt

Die Veranstaltung der EXPO wurde als eine Chance angesehen, wodurch ein heruntergekommener Stadtteil mit massiven Infrastrukturinvestitionen, die durch ein Event mit nationalem und internationalem Ansehen untermauert wird, rehabilitiert werden kann. Diese Überlegung stimmt auch mit den Vorstellungen des Master Plans und des Strategischen Plans, die die Integration des Hafensbereichs in die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt vorsieht. Weiters bot die EXPO die Möglichkeit, bereits geplante Projekte im Rahmen nationaler und internationaler (EFRE) Investitionsprogramme zu vereinen.

Hierbei muss darauf hingewiesen werden, dass das Projekt kein Sanierungsprojekt im klassischen Sinne ist, sondern eigentlich auf die Errichtung einer neuen Stadt bzw. eines neuen Pols im metropolitanen Gebilde von Lissabon abzielt. Das neue Areal sollte durch mehrere öffentliche Verkehrsmittel an das Zentrum der Stadt gebunden werden, ein lebendiges Klima mit vielen Shops und Dienstleistungsfirmen bieten, mit seiner Architektur ins Auge stechen und die Beziehung zwischen der Stadt und dem Flussufer neu definieren.

Das für den tertiären Sektor bestimmte neue Angebot am EXPO-Areal weist auf einen signifikanten Wechsel im vormals von der Industrie geprägten Stadtteil. Einige der wichtigsten Einrichtungen sind das Einkaufszentrum Vasco de Gama (46.000 m<sup>2</sup> kommerzielle Fläche) und die Lissabonner Handelsmesse. Dazu kommen private kommerzielle Investitionen wie zwei Hotelanlagen (22.000 m<sup>2</sup>, Bürohäuser für zwei Unternehmen (25.000 m<sup>2</sup>), das Gebäude der portugiesischen Telekom (6700 m<sup>2</sup>). Außerdem befinden sich am Gelände mit einem Krankenhaus (22.500 m<sup>2</sup>), Büroflächen des Gesundheitsministeriums, Universitätsinstituten und technischen Abteilungen, Studentenheimen (39.000 m<sup>2</sup>) öffentliche Einrichtungen.

Der Sporthalle, das Oceanarium, das portugiesische Pavillon, dies nach der Ausstellung dem Ministerrat Quartier wird, das Ozeane-Pavillon, das Luis de Camoes-Theater befinden sich ebenfalls auf dem erwähnten Areal.

<b>Nutzung</b>	<b>Fläche in m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>
Bürofläche	669.282	28,5
Kommerzielle Fläche	179.645	7,6
Wohnraum	1.125.305	48
Forschung&Entwicklung	56.237	2,4
Anlagen mit metropolitaner Bedeutung	153.503	6,5
Sozialgebäude und -anlagen für lokale Stadtentwicklung	52.707	2,2
Lokale und metropolitane Anlagen in PP3 (südliches Gebiet)	36.644	1,6
Industrie	37.706	1,6
Tourismus	33.000	1,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.344.029</b>	<b>100</b>

Tabelle 3-16: Zahlen aus Detailplans über die Nutzung der Flächen im EXPO-Areal  
Quelle: Cabral, Rato, Reis, (Case Study 1)

Als Immobilienprojekt stellt EXPO Urbe eine massive Erhöhung des Angebots auf dem regionalen Büroflächen- und Wohnungsmarkt dar. Die Planungen gehen von zwischen 400.000 m<sup>2</sup> und 450.000m<sup>2</sup> neuer Bürofläche und ca. 1,2 Millionen m<sup>2</sup> neuem Wohnraum aus, wo in Zukunft mindestens 25.000 Menschen ihr Zuhause haben werden. Die Preise, die die Developer zahlen mussten, die komfortablen Größen der Wohnungen, die Qualität der Konstruktion und der Infrastruktur machten die urbane Zone der EXPO für mittlere und obere Einkommensgruppen leistbar. Es gab keinen Spielraum für sozialen bzw. jede Form von gefördertem Wohnbau, durch den die ursprüngliche Struktur des Gebiets definiert wurde. Somit kam eine soziale und städtische Integration des Gebiets durch wohnbaubezogene Maßnahmen nicht in Frage. Zu dieser Situation trug auch die Tatsache bei, dass die Parque EXPO 98 SA durch das „Zero-Cost“-Ziel unter starkem finanziellem Druck stand, der konsequenterweise dazu führte, dass Grundstücksverkäufe allein unter dem Ziel der Gewinnmaximierung getätigt werden mussten. Zusätzlich wurden während der Vorbereitungen 278 in dem Gebiet ansässige Familien in anderen Stadtteilen untergebracht.

Im Bereich des Wohnens übersteigen Bau und Verkauf bisher sogar die Erwartungen. Dies ist vor allem durch günstige Bedingungen auf den Kapitalmärkten verursacht und speist sich offensichtlich weniger aus der Absorptionsfähigkeit des regionalen Wohnungsmarktes. Die EU-Integration Portugals drückte nationale Zinsen von 7% auf 4%, der Trend der Immobilieninvestition basiert daher auf der Krise in den Kapitalmärkten. Bei den meisten Wohnungskäufen handelt es sich somit bisher um reine Spekulationsobjekte.<sup>53</sup> Die Einnahmen aus dem Verkauf von Objekten erreichten im September 1998 278 Millionen Euro. Letzten Schätzungen zufolge wird dieser Betrag im Jahre 2009 850 Millionen Euro erreicht haben.

<b>Nutzung</b>	<b>1995-1998</b>	<b>1995-2007</b>
Wohnen	716738	1175068
Büros/Dienstl.	149460	680460
Kommerz	109486	170145
Industrie	5323	5323
Tourismus	41442	41442
Öffentl.Anlagen	46285	62685
Private Anlagen	34754	37754
Expo-Gebäude	125389	130037
<b>Gesamt</b>	<b>1228877</b>	<b>2302914</b>

Tabelle 3-17: Errichtete Fläche im EXPO-Gebiet in m<sup>2</sup> (bereits verkauft, bzw. Prognose bis 2007); Quelle: Cabral, Rato, Reis, (Case Study 2)

<sup>53</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

Auch auf dem regionalen Büromarkt ist unklar, ob die geplante Menge an neuer Bürofläche überhaupt mittelfristig absorbiert werden kann. Berechnungen, die die Absorptionskapazität der Region vor der EXPO (70.000 m<sup>2</sup> jährlich in der Gesamtregion integrierbare neugebaute Bürofläche) zugrunde legen, kommen bei einem geschätzten Anteil der EXPO von 20 Prozent am gesamten regionalen Büroflächenangebot auf 28 Jahre, die es dauern würde, um den neu angebotenen Büroraum abzusetzen. Auch hier scheint sich der Verkauf auf der Fläche günstiger zu entwickeln, was zu einem nicht unwesentlichen Teil an Arbeitsplatzverlagerungen innerhalb der Region und an einem Bedeutungsgewinn der Hauptstadt gegenüber dem sonstigen Land liegen dürfte.<sup>54</sup>

Jedenfalls ist im metropolitanen Gebiet eine beträchtliche Dynamik gegeben, bei der auch die Preise ständig steigen. 1998 wurden am lokalen Immobilienmarkt insgesamt 146.000 m<sup>2</sup> kommerzielle Flächen gehandelt, was eine Steigerung von 20% gegenüber dem Vorjahr bedeutete<sup>55</sup>, 1999 stieg dieser Wert wiederum auf 160.000 m<sup>2</sup>, wobei die Mieten auch um 10% zunahmen und rund 25 Euro/m<sup>2</sup> betragen.<sup>56</sup> Dieser Wert bedeutet ein 5-Jahres-Hoch, ist aber noch immer 30% unter dem Spitzenwert von 1991. Die Leerstandsrate bei Büroflächen beträgt rund 2%<sup>57</sup>. Analysten gehen jedoch davon aus, dass sich die Preise durch die 450.000 m<sup>2</sup> neu entstandene Fläche am EXPO-Gelände in nächster Zukunft beruhigen werden.

### Tourismus

Der Tourismussektor zählt in der Regel zu den Hauptgewinnern bei Projekten mit Großveranstaltungscharakter. Lissabon hat es auch gut verstanden die EXPO und im Zusammenhang damit die Stadt touristisch gut zu vermarkten.

Die EXPO wurde von rund 10 Millionen Personen besucht ( wobei hier diese Ziffer für die Anzahl der Besuche, aber nicht für die Anzahl der Individuen steht), mehr als die Hälfte von ihnen stammten aus dem Ausland.

1998 stieg die Zahl der Portugal-Besucher um 10%, die Wachstumsrate bei den Einnahmen lag bei 13%. Prognosen gingen von einem Beitrag der Weltausstellung zu Tourismuseinnahmen von über 1400 Millionen Euro aus. Der Trend hielt in den darauffolgenden Jahren an. In den drei Jahren zwischen 1998 und 2000 vermehrten sich die Einnahmen des Landes vom Tourismus um 36%, die Zahl der Gäste stieg dabei um 20%.<sup>58</sup> Zwischen Juli 1998 und Juli 2000 stieg die Zahl der jährlichen Touristen der Stadt Lissabon

---

<sup>54</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

<sup>55</sup> [www.conway.com/sshighlights/0999/p734/](http://www.conway.com/sshighlights/0999/p734/), Januar 2002

<sup>56</sup> [specials.ft.com/ln/ftsurveys/industry/sc22e6e.htm](http://specials.ft.com/ln/ftsurveys/industry/sc22e6e.htm), Januar 2002

<sup>57</sup> [www.rheinhyp.de/www/ausland.nsf/Markets?OpenAgent&Country=P](http://www.rheinhyp.de/www/ausland.nsf/Markets?OpenAgent&Country=P), Januar 2002

<sup>58</sup> [www.global-review.com/on-line/Portugal/BodySector07.shtml](http://www.global-review.com/on-line/Portugal/BodySector07.shtml), Januar 2002

um insgesamt 1,8 Millionen. In diesem Zusammenhang operiert auch der Lissabonner Flughafen mit jährlichen Steigerungsraten um 10%.<sup>59</sup>



Abbildung 3-16: Übernachtungen in Lissabon im Zeitraum 1991-2000  
 Quelle: <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002

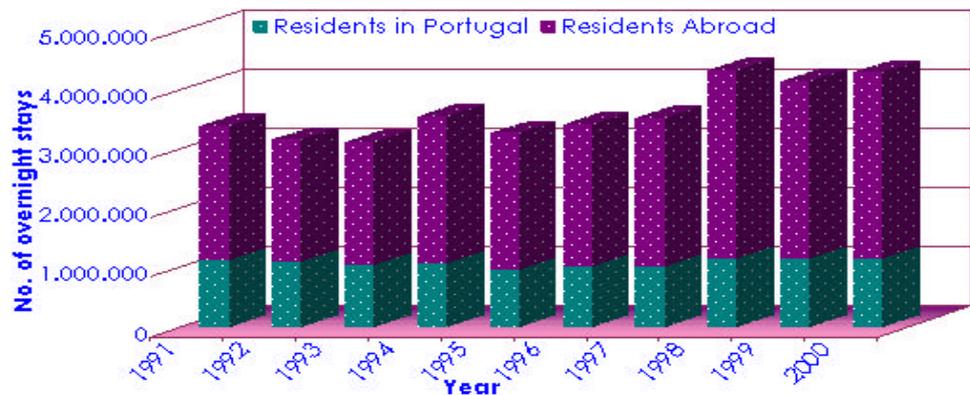


Abbildung 3-17: Übernachtungen nach Herkunft in Lissabon (1991-2000)  
 Quelle: <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002

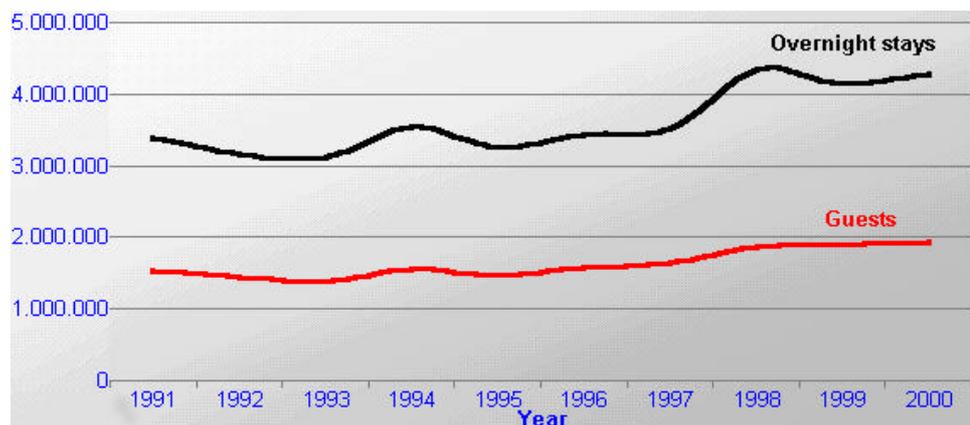


Abbildung 3-18: Anzahl der Touristen u. Übernachtungen in Lissabon (1991-2000)  
 Quelle: <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002

Die Belegungsziffern der Hotels entsprechen diesen Entwicklungen: Zwischen 1996 und 1998 wuchs die durchschnittliche Belegungsziffer von 59,9% auf 72,7%. Zwischen 1998 und 2001 konnte dieser Wert beibehalten werden. Ende 2000 betrug die Belegungsziffer für Lissabons Hotels 78,2%. Im Zeitraum 1995-2000 stieg die Belegungsziffer von 61% auf 78,2%. Die

<sup>59</sup> [www.sce.doc.gov/documents/market\\_briefs/travel/vusa-imi-isa/pdf/hotel\\_boom-portugal.pdf](http://www.sce.doc.gov/documents/market_briefs/travel/vusa-imi-isa/pdf/hotel_boom-portugal.pdf), Januar 2002

Einnahmen stiegen in diesem Zeitraum um fast 50%, was auch ein höheres Preis/Bett-Verhältnis bedeutet.<sup>60</sup>

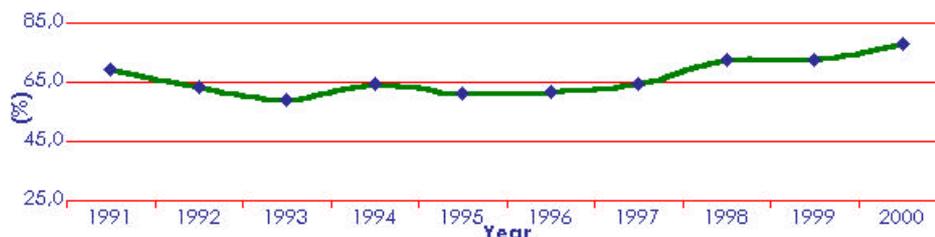


Abbildung 3-19: Zimmerbelegung in Lissabon in % (1991-2000)  
 Quelle: <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002

Eine besondere Bedeutung kommt in Lissabon dem Tagungs- und Kongresstourismussegment zu. Die Organisation von großen Events wirkt sich auf dieses Segment positiv aus, da dadurch der Beweis über die Fähigkeit zur Organisation internationaler Veranstaltungen gebracht wird. In dem Zeitraum von 1998-2000 wuchs dieser Bereich jährlich durchschnittlich um 15%. Die Stadt verbessert dementsprechend ihre Positionen in den Rankings der Konferenzdestinationen, in den offiziellen Rankings von ICCA stieg die Stadt vom 22. Platz im Jahr 1996 auf den 8. Platz im Jahr 1998.<sup>61</sup>

Dem Zuwachs auf der Nachfrageseite stehen Zuwächse beim Bettenangebot gegenüber. Die Bettenkapazitäten in den Lissabonner Anlagen stiegen zwischen 1992 und 2001 mit einer Zuwachsrate von 4,5% um 38%, wobei nur im Jahr 1998 19% an Kapazitätserweiterung erreicht wurde. Zur Zeit wird weiter in den Hotelbau investiert, um neue Anlagen für die Besucher der Fußball-EM 2004 zu errichten. Die Investitionssumme beträgt 125 Millionen Euro, hiermit wird sich das Zimmerangebot in Lissabon um 2500 Einheiten auf 15.000 erweitern.<sup>62</sup> Das Angebot erstreckt sich auf alle Zimmerkategorien. Mit den Investitionen der letzten fünf Jahre positioniert sich Lissabon zwischen den wichtigsten Destinationen Europas neu.

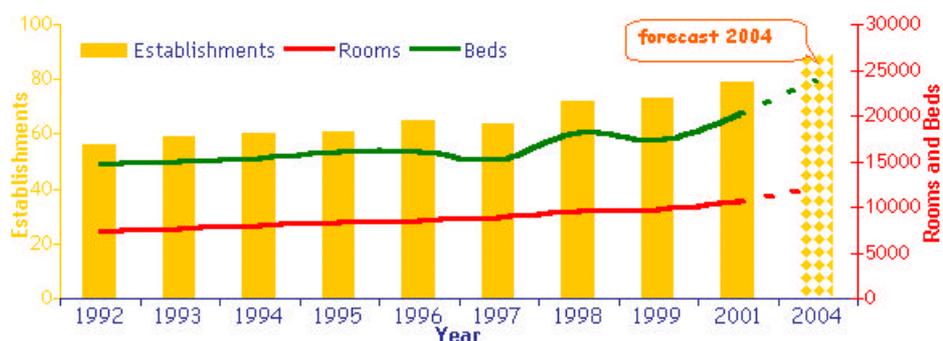


Abbildung 3-20: Kapazitäten bezüglich Hotelanlagen, Zimmer, Betten  
 Quelle: <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002

<sup>60</sup> [www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa\\_in\\_side/inside\\_october/main\\_lisboa\\_inside.htm](http://www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa_in_side/inside_october/main_lisboa_inside.htm), Januar 2002

<sup>61</sup> [www.global-review.com/on-line/Portugal/BodySector07.shtml](http://www.global-review.com/on-line/Portugal/BodySector07.shtml), Januar 2002

<sup>62</sup> [www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa\\_in\\_side/inside\\_october/main\\_lisboa\\_inside.htm](http://www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa_in_side/inside_october/main_lisboa_inside.htm), Januar 2002

## Beschäftigung

Das Projekt geht davon aus, dass im Jahr 2009 insgesamt 18.000 Jobs an den Einrichtungen auf dem Ausstellungsgelände geschaffen werden, die zum großen Teil im tertiären Sektor entstehen.

Zunächst aber wurden in der Vorbereitungs- und Betriebsphase der Ausstellung neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen. In diesem Zusammenhang wurden -direkt, indirekt und induziert- zwischen 1994 und 1996 18.000, 1997 19.000 und 1998 23.000 bis 29.000 neue Arbeitsplätze generiert. Im Detail wurden zu Beginn (1995) am Ausstellungsgelände 1443 Arbeiter beschäftigt. Diese Zahl stieg Anfang 1998 auf 11.114, wobei fast 70% dieser Arbeitskräfte Immigranten waren. Während der Ausstellung arbeiteten rund 12.500 Personen (7400 davon im Dienstleistungsbereich, 5000 im Tourismussektor). Am Ende der Weltausstellung verloren 80% von ihnen ihren Job. Die meisten waren jung und hatten einen Hochschul- bzw. Universitätsabschluss. Die Betreiber richteten für diese Personen ein Zentrum ein, wo sie bei der Jobsuche beraten werden. Es wurde erwartet, dass ein Großteil von ihnen relativ reibungslos vom lokalen Arbeitsmarkt absorbiert werden, während einige weiterstudieren wollten. Rund 20% des Personals arbeitete weiterhin für Parque EXPO 98 SA. Für die Bauarbeiter, die vor der Ausstellung am Gelände gearbeitet haben, boten sich auch neue Möglichkeiten, die sich aber über das ganze Land verteilen (Eine neue U-Bahn-Linie in Porto, ein Staudamm im Süden, der neue Flughafen von Lissabon). Im Zusammenhang mit der Situation um das Ausstellungsgelände könnten rund 3000 weiter an neuen städtebaulichen Projekten in diesem Gebiet einen Job finden.<sup>63</sup>

	1994	1995	1996	1997	1998	1994-1998
Industrie und Energie	0,4	0,6	2	3,3	4,6	2,2
Bau	1,3	2	6,4	9,4	9	5,6
Shops, Restaurants, Hotels	0,3	0,5	1,7	2,9	5	2,1
Andere Dienstleistungen	0,4	0,9	1,9	3	7,4	2,7
<b>Gesamt</b>	<b>2,4</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>18,6</b>	<b>26</b>	<b>12,6</b>

Tabelle 3-18: Geschätzte geschaffene Arbeitsplätze durch EXPO 98 nach Sektoren  
(Zentrale Hypothese, tausende Arbeitstellen)  
Quelle: Cabral, Rato, Reis (Case Study 1)

Auf der heutigen EXPO-Fläche befanden sich vor Beginn der Intervention rund 3200 Arbeitsplätze, die nur teilweise an andere Standorte verlagert wurden. Die Hauptbeschäftigungsfelder waren in der Industrie und im Bereich des Handels. Diese vorherrschende Struktur befand sich jedoch seit dem Ende der 80er in einem Wandel: der Umzug größerer Firmen in Randlagen, wo die Grundstückspreise niedriger sind, und die durch Marktmechanismen steigenden Preise in diesem Stadtteil begünstigten die Nutzung der Flächen fürs Wohnen und tertiäre Aktivitäten.

Das EXPO-Projekt beschleunigte diesen Prozess durch die Schließung der am Ausstellungsareal stehenden Industrieanlagen sowie indirekt durch die

<sup>63</sup> Cabral, Rato, Reis (Case Study 1, 2)

generierte Nachfrage nach anderen Nutzungen. Auf der Grundlage der Schließungen der letzten fünf Jahre geht die kommunistische Handelsunion davon aus, dass insgesamt rund 25.000 Arbeitsplätze verloren gegangen sind.<sup>64</sup>

In der Bauphase konnte dieser Verlust der offiziellen 3200 Stellen zwar überkompensiert werden. Bei den im Rahmen der Großveranstaltung und durch die Nachnutzung entstehenden Arbeitsplätzen handelt es sich jedoch um konsumorientierte Dienstleistungstätigkeiten, die überwiegend von jüngeren Frauen ausgeführt werden, oder um aus den bisherigen innenstadtnahen Dienstleistungszentren verlagerte hochwertige Arbeitsplätze, etwa aus dem Bereich der Telekommunikation. Beide sind kaum dazu geeignet, neue Beschäftigung für die freigesetzten Industriearbeiter zu generieren. Außerdem sind die angekündigten 18.000 neuen Arbeitsstellen zum Teil nicht wirklich „neu“, es handelt sich bei ihnen lediglich um verlagerte Arbeitsplätze. Diese negativen folgen eines durch die EXPO beschleunigten ökonomischen Strukturwandels schlagen sich im sozialen Gefüge der umliegenden Quartiere nieder. Die fehlende Kompatibilität von wegfallenden und neu entstehenden Arbeitsplätzen scheint zumindest kurzfristig keine positiven Ausstrahlungseffekte auf die nähere Umgebung des Projektgebiets zu ermöglichen.<sup>65</sup>

#### *Gesamte monetisierbaren Auswirkungen*

Die massiven Investitionen in einer so kurzen Zeitperiode brachte eine beachtliche Auswirkung auf die nationale Wirtschaft Portugals mit sich. Im Bereich der makroökonomischen Größen lässt sich eine Konzentration der Einflussgrößen im Jahr 1998 feststellen. Das führte zu einem Beitrag zum BIP um 1%. Die Ursachen dieses großen Effekts lagen in den Ausgaben der Besuchern und den Ausgaben, die direkt mit der Durchführung des Projekts zu tun hatten. Im Zusammenhang mit der Ausstellung kam es zu Zuwächsen im Bereich des Konsums, der Einkommen und der Importe. Somit wird deutlich, was für eine ungeheuer Dimension die EXPO für die kleine Volkswirtschaft Portugal hat.

	1994	1995	1996	1997	1998	1994-1998
Konsum	0	0,1	0,2	0,4	0,7	0,3
Investition	0,3	0,5	1,4	2,1	2,3	1,4
Exporte	0	0	0	0	1,1	0,3
Importe	0,1	0,1	0,4	0,6	1	0,5
<b>BIP gesamt</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>1</b>	<b>0,4</b>

Tabelle 3-19: Makroökonomische Auswirkung von EXPO 98:  
Beitrag zum BIP-Wachstum in % (zentrale Hypothese)  
Quelle: Cabral, Rato, Reis (Case Study 1, 2)

<sup>64</sup> Cabral, Rato, Reis (Case Study 1, 2)

<sup>65</sup> Thiel in Raumplanung92, 2000

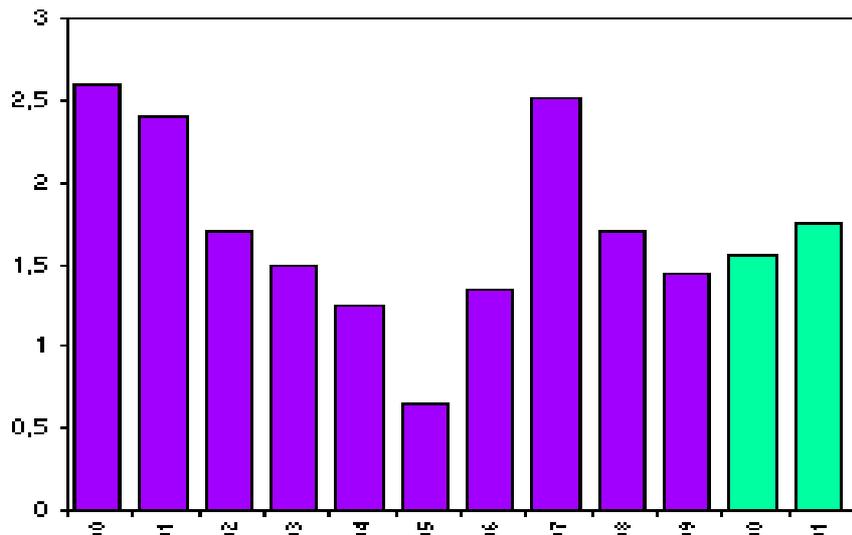


Abbildung 3-21: Direkte ausländische Investitionen (1990-2001) in Millionen USD  
Quelle: [www.global-review.com/on-line/Portugal/BodyCompet03.shtml](http://www.global-review.com/on-line/Portugal/BodyCompet03.shtml), Februar 2002

### *Schlüsselmomente, Kritisches Resümee*

Bei der Planung der EXPO 98 handelte sich nicht nur um eine reine Weltausstellung, es ging vielmehr um die komplette Neustrukturierung eines 340 ha großen Areals mit seiner Umgebung. Es ist positiv zu bewerten, dass hinter dem Großprojekt überhaupt die problemorientierte stadtentwicklungspolitische Strategie der Aufwertung eines benachteiligten Stadtgebietes stand. Das Problem hierbei bildet die Tatsache, dass diese Strategie mit zu vielen zusätzlichen Zielsetzungen manipuliert wurde. Dass dabei in Kauf genommen wird, dass Deindustrialisierung beschleunigt wird und dies entsprechende soziale Folgen hervorruft, ist nicht gleich als negativ zu bewerten, wenn es gelingt, das Projekt mit angemessenen sozialen Begleitmaßnahmen auszustatten.

Der erste entscheidende Punkt war die Konzeption und Planung für das Ausstellungsareal. Das Image und der Erfolg des Projekts hing mit der Schaffung eines innovativen Konzepts für die Ausstellung und für das städtebauliche Konzept zusammen. Hierfür musste ein gut zusammenarbeitendes Team aus verschiedenen Kreisen gebildet werden.

In der anschließenden Phase wurde innerhalb der Projektgesellschaft ein Büro eingerichtet, das für Planungen und Bewilligungen zuständige Abteilungen betreffender Gemeinden ersetzte. Die Projekte wurden intern beurteilt und bewilligt, was weitere Verspätungen verhinderte. Dieses Büro verfügte über technologische Kapazitäten, die eine schnelle Evaluation und Monitoring der jeweiligen Projekte erlaubte. Dieser Zustand brachte Entwicklern geldsparende Bedingungen und erhöhte die Gewinnchancen. Die Autonomie dieser Büros und dessen Einstellung, die weitere Integration zwischen den umliegenden Gebieten und dem Ausstellungsareal verweigerte, wurde besonders von der Stadtverwaltung von Loures kritisiert, die ihrerseits Wünsche bekannt machte. Den wichtigsten Punkt bildete die

Menge der sozialen Einrichtungen, die nicht einmal über für die innerhalb des Projektgebiets wohnende Bevölkerung genügende Kapazitäten verfügte.

Die fehlende soziale Integration sowie die fehlenden sozialen Einrichtungen bilden in diesem Zusammenhang die größten Lücken des Projekts. Diesen kurz- bis mittelfristigen negativen Effekten in der lokalen Umgebung werden jedoch der Aspekt eines Großprojekts mit einem guten Image auf internationaler Ebene gegenübergestellt.

Ein interessanter Aspekt ist der der positiven Entwicklungen, die durch die besondere Form der EXPO-Gesellschaft entstanden sind (Renovierung eines heruntergekommenen Stadtviertels, die öffentliche Nutzung des Flussufers, die Neupositionierung Lissabons durch die neugeschaffenen Anlagen, Schaffung von öffentlichen Räumen). Diese Entwicklungen stellen die geläufige institutionelle Planungsvorgehen in Frage. Auf der anderen Seite sind die Methoden der Gesellschaft, die oft finanzielle Aspekte vor das Gemeinwohl stellen, kritisch zu überprüfen.

Einen weiteren Kritikpunkt bildet das Ausmaß des Projektes: Es wird befürchtet, dass das neue Immobilienangebot mittelfristig aufgrund der wirtschaftlichen Dynamik Lissabons nicht zu absorbieren ist, es sei denn auf Kosten anderer Standorte. Die in dieser Situation bevorstehenden Verteilungskämpfe werden zwischen Lissabon und Portugal sowie zwischen dem EXPO-Gelände und den bisherigen zentralen Zonen der Stadt ausgetragen werden.

Das EXPO-Projekt wird in nächster Zukunft für das Schicksal der historischen Altstadt eine bedeutende Rolle spielen. Dadurch dass die im strategischen Plan vorgesehene Verlagerung der logistischen Aktivitäten in den Osten der Stadt nun wegfällt, verbleibt ein Teil der Hafenfunktionen in unmittelbarer Nachbarschaft zum historischen Zentrum. Damit ist die touristische Hauptattraktion der Metropole einer ihrer Zukunftsoptionen beraubt: der Öffnung zum Fluß. Dazu kommt, dass die Innenstadt sich in einem schlechten baulichen Zustand befindet und weiterhin einem Revitalisierungsprozess bedarf. Die Verlagerung der wirtschaftlichen Dynamik aus nichttouristischen Teilen der Stadt hätte somit fatale Folgen für diese.

Zum Schluss kann die Organisation der EM 2004 als ein positives Signal gesehen werden, was auf eine Institutionalisierung des „Projekt Denkens“ in Portugal hinweisen könnte. Die Veranstaltung wird in einigen portugiesischen Städten zur Mobilisierung von Kräften bzw. finanziellen Mitteln herangezogen, um längst anfällige Projekte zu realisieren und die Position des Landes in Europa zu behaupten.

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts

„Materielles“ Projekt / Bauprojekt / Immobilienprojekt

- Wohn- und Büroobjekt
- Verkehrsinfrastruktur (U-Bahn-Bau)
- Kultur und Freizeit
- Mischnutzungsprojekt der oben erwähnten Projekte

„Immaterielles“ Projekt

- Kultur- und Freizeitprojekt (Veranstaltungen)

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- von öffentlicher Hand wurde eine private GmbH gegründet

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- Einmalige kulturelle Großveranstaltung
- Infrastruktur- und Bauprojekte für die nächsten Jahrzehnte, jedoch auf einen kleinen Stadtteil beschränkt

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Monozentrisch: Nutzung erfolgt auf ausschließlich einem Projektstandort
- Zentrale Lage: Hafenbereich

Städtebauliche Struktur des Großprojekts

- Revitalisierung eines von alten Industrieanlagen geprägten Stadtteils durch Errichtung hochwertiger Wohn-, Freizeit-, Büro- und Einzelhandelsflächen

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- geeignetes Mittel zur Verwirklichung tief greifende Maßnahmen zur Transformation eines benachteiligten Stadtteils

Welches politische und planerische Ziel hatte das Großprojekt?

- Neupositionierung Portugals auf der internationalen Ebene, insbesondere auf der wirtschaftlichen Landkarte Europas durch ein Großprojekt mit massiven Auswirkungen auf Portugals Wirtschaft
- Transformation und Revitalisierung eines degradierten Stadtviertels mit großen strukturellen und sozialen Problemen

### 3.1.8. Berlin – Love Parade

#### *Einleitung und Geschichte*

Im Jahre 1989, vier Monate vor dem Fall der Berliner Mauer, wurde auf eine Initiative von DJ Motte in Berlin die erste Loveparade abgehalten. Etwa 150 Menschen aus der Berliner Musikszene trafen sich auf dem Westberliner Kurfürstendamm zu einer „House-Musik-Demonstration“ unter dem Motto „Toleranz, Respekt und Verständigung zwischen den Nationen“. Zu diesem Zeitpunkt war die Love Parade eine private Demonstration, der von politischer Seite wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde.<sup>66</sup>

In den folgenden Jahren wuchs die Teilnehmerzahl kontinuierlich an (1994: 110.000 Raver und 40 Trucks, 1995: 280.000 Raver, 1997: 1 Mio. Raver und 1999: 1,5 Mio. Raver und 50 Trucks<sup>67</sup>) und der für die politische Demonstration zur Verfügung stehende öffentliche Raum wurde vergrößert. So wurde 1997 die Demonstration nicht nur auf dem Kurfürstendamm, sondern auch auf der Straße des 17. Juni abgehalten. Seit 1999 starten jedes Jahr 2 Züge von Trucks zeitgleich am Ernst-Reuter-Platz und am Brandenburger Tor und ziehen entlang der Straße des 17. Juni auf die Siegessäule zu, wo alljährlich die Abschlusskundgebung stattfindet.



Abb. 3-22: Love Parade in Berlin, Quelle:  
<http://www.loveparade.net/portal01/start.html> (Stand 04.2002).

Mittlerweile hat sich diese Demonstration zu einer Veranstaltung mit großer sozialer, wirtschaftlichen und touristischer Bedeutung für die Stadt Berlin entwickelt, die nicht mehr aus dieser Stadt wegzudenken ist. Seit 2000 findet die Love Parade nun auch in anderen Ländern wie Österreich, England, Israel und Südafrika statt.

---

<sup>66</sup> <http://www.berlin.de/home/KuF/Loveparade/index.html> (Stand 02.2002)

<sup>67</sup> Die auf der Love Parade verwendeten Trucks sind quasi Clubs auf Rädern: eine Zugmaschine, ein Aufleger, zwei Turntables, Dancefloor und viele Raver. Sie müssen jedoch auch technischen Auflagen entsprechen wie etwa Fahrzeugabmessungen, Unterfahrschutz, Aufbauten, Stromversorgung etc.

### *Ziele*

Da die Berliner Love Parade kein ursprünglich geplantes Projekt seitens der Stadt Berlin war, stand bei der erstmaligen Durchführung dieses Events kein Ziel oder Interesse seitens der Stadt Berlin dahinter. Der Love Parade wurde zu diesem Zeitpunkt von politischer Seite wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Anders sahen dies die Teilnehmer und Veranstalter der Love Parade. Ihr Ziel war eine friedliche „House-Musik-Demonstration“ für mehr Verständnis zwischen den Nationen.

Die Love Parade gewann immer mehr Anhänger und entwickelte sich zu einer Veranstaltung mit bedeutender sozialer und touristischer Wirkung. So musste sich die Stadt Berlin immer intensiver mit diesem Event auseinandersetzen und mittlerweile gilt sie als internationale Veranstaltung, die jedes Jahr vom Berliner Senat genehmigt werden muss. Für die Stadt Berlin sind einerseits die Einnahmen – überwiegend aus dem Tourismus – während der Love Parade von Bedeutung, als auch das Image, das mit einer solchen Veranstaltung für die Stadt gewonnen wird.

### *Projektbeschreibung*

#### Organisation

Bei der Loveparade handelt es sich um eine politische Demonstration, die jährlich bei der Stadt Berlin als solche angemeldet und von dessen Senat genehmigt werden muss. Seit einigen Jahren kommt es zunehmend zwischen den Veranstaltern „Planetcom“ und der Stadt Berlin zu Auseinandersetzungen hinsichtlich der Durchführung der Love Parade, denn es taucht immer wieder die Frage auf, ob es sich bei der Love Parade wirklich noch um eine politische Kundgebung handelt oder schon vielmehr um einen vorrangig auf Gewinn abziehenden Umzug. Dies spielt eine große Rolle bei der Finanzierung der Love Parade. Im Falle einer politischen Demonstration bedeutet dies, dass die Organisatoren rein rechtlich nicht dafür zuständig sind für die Kosten für Sicherheit, Müllbeseitigung oder auch für sonstige Schäden an öffentlichen Plätzen aufkommen zu müssen (z. B. Wiederaufforstung des Tiergartens). Somit müssen diese Kosten der Love Parade von der Stadt Berlin getragen werden, obwohl diese rein finanziell gesehen weit weniger von der Love Parade profitiert als deren Veranstalter. Von den Veranstaltern wird daher jährlich unter Berufung auf das im Grundgesetz verankerte Recht auf Versammlungs- und Demonstrationsfreiheit die Love Parade als politische Demonstration.

Von Seiten der Stadt Berlin gibt es hierzu eine ambivalente Stellung. Einerseits soll die Love Parade auf jeden Fall in der Stadt Berlin gehalten werden und daher so gut als möglich von Seiten der Stadt Berlin unterstützt werden, andererseits ist die Stadt Berlin nicht gewillt die Kosten der Demonstration alleine zu tragen, speziell unter dem Gesichtspunkt betrachtet, welches Unternehmensnetzwerk und welche Gewinnspanne auf

Seiten der Veranstalter steht. Daher beschloss der Senat am 15. 5. 2001, die Love Parade künftig als kommerzielle Veranstaltung einzustufen. Dies bedeutet, dass der Veranstalter Planetcom eine „Sondernutzung öffentliches Straßenland“ beim Wirtschaftssenat beantragen müsste um die Love Parade abzuhalten. Die Veranstalter der Love Parade lehnten dieses „Angebot“ ab und konterten mit einer möglichen Verlegung der Love Parade von Berlin nach Paris. Die Stadt Berlin kam damit stark unter Druck und musste sich den Forderungen der Veranstalter beugen. Bei gemeinsamen Gesprächen der beiden Streitparteien einigte man sich dann auf eine Aufteilung der Kosten für Sicherheit, Müllbeseitigung und sonstige Schäden; es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Kosten überwiegend von der Stadt Berlin getragen werden. Durch eine Abstimmung im Berliner Senat ist die nächste Loveparade für das Jahr 2002 bereits gesichert.

#### Private Veranstalter

Als die Love Parade im Jahre 1989 das erste Mal abgehalten wurde, war ihr Teilnehmerkreis sehr klein und fußte auf eine Einzelinitiative von DJ Motte. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Demonstration von Seiten der Politik, Wirtschaft oder auch des Tourismus kaum Aufmerksamkeit geschenkt. Erst in den Jahren danach entwickelte sich die Love Parade immer mehr zu einem Großevent und im Jahre 1996 begannen die Veranstalter schließlich die Love Parade groß zu vermarkten.

Die Organisation der Love Parade hat sich zu einem Unternehmensnetzwerkes entwickelt, das weitgehend unbekannt ist. Bekannt sind die Unternehmer und Gewinner der Love Parade nur als ihre „Macher“. An erster Stelle steht DJ Dr. Motte (Mathias Roeingh), der jährlich seine, bereits legendäre Ansprache an die Partyteilnehmer an der Siegessäule hält. Unmittelbar hinter ihm folgt Ralf Regitz, der Technokrat und „Kopf“ der Veranstaltung, der als Geschäftsführer der „Planetcom“, dem offiziellen Veranstalter der Parade, die geschäftliche Außenvertretung übernimmt. Regitz verfügte über einen Beratervertrag bei Camel, ist Betreiber des populären und jüngst wieder eröffneten Berliner Klubs „E-Werk“ und Teilhaber an der „Love Parade GmbH“ und der „Mayday GmbH“. Letztere ist ein Berliner Techno-Event-Veranstalter, der eng mit der Love Parade verknüpft ist und Bekanntheit durch die Organisation von Raves in verschiedensten kleineren und größeren Städten der Bundesrepublik Deutschland erlangte. Die Mayday GmbH hat alle Rechte am Namen der Veranstaltung und verdient an jeder CD, die im Zusammenhang mit diesen Raves erscheint. Die Love Parade GmbH wiederum hat sich bereits 1996 das Label „Love Parade“ weltweit schützen lassen und „verdient seitdem an jeder Mütze“. Dritter im Bunde ist Jürgen Laarmann, Macher des ehemaligen Techno-Magazins „Frontpage“, ebenfalls Teilhaber an der Love Parade GmbH sowie der Mayday GmbH und auch bei Camel, wenn auch nicht mehr lohnabhängig, beschäftigt. Nach taz-Angaben gehören letztlich noch die Leute von Techno-Label „Low Spirit“ als Gesellschafter der Love Parade GmbH dazu. Roeingh, Regitz, Laarmann sitzen gemeinsam im Vorstand des

„Vereins der Freunde und Förderer der Love Parade“, der ebenfalls im Jahr der professionellen Vermarktung der Love Parade, 1996, gegründet wurde; vorgeblich um das Event weiterhin von Sponsoren unabhängig zu halten. Die Einnahmen der Gesellschaften und Vereine sind unter Verschluss, nur zu den Ausgaben äußern sich die Gesellschafter. Diese Ausgaben (1996: 500.000 DM) sind aber allein durch die drei Hauptsponsoren MTV, Camel, Langnese gedeckt und alle weiteren Einnahmen sind daher als Mehrwert zu berechnen.<sup>68</sup>

#### Die Partner – Stadt Berlin

Auf öffentlicher Seite ist die Stadt Berlin, hier in erster Linie die Senatsverwaltung für Wirtschaft für die Organisation der Love Parade zuständig und somit auch Träger der anfallenden Kosten. Nachdem im Jahre 2001 die Durchführung der Love Parade auf sehr unsicheren Beinen stand und die Stadt Berlin sich weigerte die Kosten im bisherigen Umfang weiter zu tragen, wurden einige weiter öffentliche bzw. halböffentliche Einrichtungen und Organisationen tätig um die Kosten für die Stadt Berlin zu reduzieren. So kam es, dass die „Partner für Berlin Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH“, ihre Funktion als „Subventionstätte für deutsche Konzerne“ des Landes Berlin wahrnehmen mußten und 130.000 DM zur Verfügung stellten, um die Schäden am Berliner Tiergarten, durch den die Parade seit mehreren Jahren geführt wird, zu bezahlen.<sup>69</sup>

#### Sonstige Beteiligte

Neben den Organisatoren der Love Parade auf privater und öffentlicher Seite gibt es eine Vielzahl an Unternehmen, die überwiegend aus Werbezwecken die Love Parade unterstützen und sponsern. So haben die bisherigen drei Hauptsponsoren MTV, Camel und Langnese die Kosten, die auf Seiten der privaten Love Parade Veranstalter entstanden sind, im vollem Umfang gedeckt. Auch auf medialer Seite bindet die Love Parade viel Geld an sich. So unterschrieb 1998 der SFB-TV-Chef Ulrich Anschütz einen 800.000 DM schweren Vertrag mit der Love Parade GmbH, der dem SFB bei der Love Parade im Zeitraum von drei Jahren, exklusive Kamerastandorte und die Kooperation der Veranstalter während der sechsstündigen Übertragung sichern sollte. Des weiteren erhielt der SFB das Recht, das Logo der Parade zu verwenden und nicht näher ausgeführte Präsentationsmöglichkeiten zu nutzen. Er verpflichtete sich jedoch seine Bilder der Love Parade GmbH kostenlos zur Verfügung zu stellen, damit diese sie den privaten SFB-Konkurrenten und Love-Parade-Partnern RTL2 und Viva zur Verfügung stellen könne.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> <http://home.snafu.de/benjamin.hoff/pages/stadtpolitik.html> Stand 05.2002

<sup>69</sup> <http://home.snafu.de/benjamin.hoff/pages/stadtpolitik.html> Stand 05.2002

<sup>70</sup> <http://home.snafu.de/benjamin.hoff/pages/stadtpolitik.html> Stand 05.2002

### **Zusammenfassung nach Typologie von Großprojekten:**

Art des Großprojekts

„Immaterielles“ Projekt

- Kultur- und Freizeitprojekt /-veranstaltung

Institutionelle und Organisatorische Ebene: Träger des Großprojekts

- „Planetcom“ ist der offiziellen Veranstalter der Love Parade. Der Veranstalter wird jedoch stark von privaten Einzelpersonen, Gruppen und Vereinen aus der Techno Szene unterstützt.
- Überwachung und Kontrolle durch die Stadt Berlin (Polizei, Feuerwehr, Rettung – Rettungsdienste: Deutsches Rotes Kreuz (DRK), Arbeiter-Samariter Bund (ASB) Malteser Hilfsdienst Berlin (MHD), Johanniter-Unfall-Hilfe, Müllbeseitigung – Berliner Stadtreinigung (BSR)).
- Sponsor wie Camel, Langnese, MTV; Fernsehsender, Plattenfirmen etc.

Zeitliche Ebene und Dimension des Großprojekts

- regelmäßig wiederkehrendes Ereignis

Räumliche Ebene: Standortbezug des Großprojekts

- Polyzentrisch: Event ist auf verschiedene Projektstandorte, die räumlich jedoch eng beieinander liegen verteilt
- zentrale Lage (City)

Warum wurde gerade dieses Projekt für die Stadt umgesetzt?

- Die Berliner Love Parade ist kein ursprünglich geplantes Projekt, sondern ist aus einer Idee gewachsen. Zu Beginn war es eine private Demonstration, der von politischer Seite wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Mittlerweile hat sich diese Demonstration zu einer Veranstaltung mit bedeutender sozialer und touristischer Wirkung entwickelt.
- Durch die Love Parade will sich die Stadt Berlin als jugendliche, tolerante und offene Stadt etablieren.
- Die Stadt Berlin sieht in der Love Parade auch eine bedeutende touristische Einnahmequelle und einen wichtigen Wirtschaftsfaktor.

Welche Ziele hatte das Großprojekt?

- Das Ziel der Veranstalter ist die friedliche Demonstration für mehr Toleranz, Respekt und Verständigung zwischen den Nationen. Das politische Ziel des Projekts ist die Etablierung der Stadt Berlin als moderne, weltoffene und tolerante Stadt.

### **3.2. Gesamtstädtische Wirkungen und Effekte von Großprojekten**

Nun soll die Bedeutung der Großprojekte, gegliedert nach den in 2.2.3. vorgestellten Hypothesen, veranschaulicht werden. Die Beurteilung und Gegenüberstellung erfolgt dabei nach wirtschaftlichen, sozialräumlichen und Image bildenden Kriterien.

#### **3.2.1. Wirtschaftliche Bedeutung von Großprojekten**

##### ***„Großprojekte setzen bedeutende Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt“***

###### 1. Museumsquartier Wien

Museumsquartier: Auf Grund der erwarteten Besucherzahlen kann mit hohen finanziellen Rückflüssen aus Eintrittsgeldern – neben öffentlichen Subventionen – gerechnet werden. Insgesamt strebt das Museum eine jährliche Besucherzahl von ca. 1,1 Mio. an. Finanziert wurde das ca. 145 Mio. Euro teure Projekt Museumsquartier zu 75 % von der Republik Österreich und zu 25 % von der Stadt Wien.

###### 2. Simmeringer Gasometer

Die Umgestaltung der Wiener Gasometer führte zu bedeutenden Aufträgen für die heimische Bauindustrie und stellt zusätzlich einen wichtigen Standort und Absatzmarkt für Einzelhandelsbetriebe dar. So wurden temporär Arbeitsplätze während des Baus gesichert und Arbeitsplätze geschaffen; vor allem in der Shopping Mall und den anderen Dienstleistungsbetrieben.<sup>71</sup>

Die Stadt Wien hat 22,5 Mio. Euro an Wohnbauförderungsmitteln aufgewendet, um das gesamte Investitionsvolumen von 174,4 Mio. Euro zu ermöglichen. Bei den 600 Wohnungen handelt es sich um geförderte Mietwohnungen bzw. geförderte Eigentumswohnungen mit Wohngrößen von 1 bis 4 Zimmern. Die Kosten für die Bewohner hängen einerseits von der jeweiligen Förderung (Förderungsschlüssel) und andererseits von der Wohnungsgröße ab. So haben zum Beispiel die Eigentümer der Eigentumswohnungen pro m<sup>2</sup> ab 580 Euro zu bezahlen. Bereits Anfang des Jahres 2002 waren alle Miet- und Eigentumswohnungen in den Gasometern vergeben.<sup>72</sup> Außerdem existiert ein Studentenwohnheim mit 232 Plätzen.

Leider liegen derzeit noch keine Zahlen über den Wohnungsneubau in Wien von 2001 vor, um die Bautätigkeit in den Gasometern mit jener der Gesamtstadt zu vergleichen. Jedoch ist es dennoch interessant, einen Blick auf den Wohnungsneubau (Eigentum und Förderung) in den Jahren 1990 bis

---

<sup>71</sup> vgl. Orner, 2001

<sup>72</sup> Telefonische Auskunft von SEG am 14.06.2002

1995 und auf die Wohnungsbewegung von 1996 bis 2000 in Wien zu werfen:

Jahr	Neubau an Wohnungen insgesamt	Neubau an Eigentumswohnungen	geförderte Wohnungen an Wohnungen insgesamt [%]	gef. Eigentumswohnungen an Wohnungen insgesamt [%]
1990	3519	836	58,65	6,39
1991	5879	1230	75,9	5,12
1992	5596	889	72,18	4,63
1993	5933	999	72,49	3,42
1994	6477	1815	56,21	2,47
1995	8199	1823	71,89	5,35

Tabelle 3-20: Wohnungsneubau: Eigentum und Förderung von 1990 bis 1995  
 Quelle: Giffinger, 1999, S. 74.

Jahr	Wohnungen am Jahresanfang	Zugang	Abgang	Wohnungen am Jahresende
1996	873.748	11.921	2.561	883.108
1997	883.108	9.639	2.810	889.937
1998	889.937	9.363	1.432	897.868
1999	897.868	12.878	1.217	909.529
2000	909.529	11.713	1.159	920.083
11. Bezirk	40.487	1.333	18	41.802

Tabelle 3-21: Wohnungsbewegung in Wien (1996 bis 2000)  
 Quelle: <http://www.wien.gv.at/ma66/aktuell/wohnungen.htm> (Stand 06.2002)

Zu den Umsätzen der Einzelhandelsunternehmen sowie des Hollywood-Megaplex-Kinos, die beim Umbau der Gasometer in den Komplex integriert wurden, können zu dem jetzigen Zeitpunkt noch keine fundierten Aussagen gemacht werden. Ob sich diese Einrichtungen als wirtschaftliche Gewinnbringer entpuppen werden, kann sich erst in den nächsten Jahren zeigen.

Vergleicht man jedoch die Eckdaten, wie Gesamtfläche oder Branchenmix, der „Shopping Mall“ in den Gasometern mit den Einkaufsstraßen und -zentren von Wien, so ist das Einkaufszentrum der Gasometer dem Einkaufszentrum Lugner City im 15. Wiener Gemeindebezirk sehr ähnlich. Die Lugner City hat eine Gesamtfläche von 24.200 m<sup>2</sup> (das sind 2.200 m<sup>2</sup> mehr als die „Shopping Mall“ in den Gasometern) und beherbergt etwa 74 Geschäfte (etwas mehr als in den Gasometern). Die Lugner City erreicht rund 63 Mio. Euro Einzelhandelsumsatz aus der Wiener Kaufkraft pro Jahr (Wiener Kaufkraft insgesamt 1998: 9,4 Mrd. Euro).<sup>73</sup>

Ob die „Shopping Mall“ in den Gasometern Kaufkraft in ähnlicher Größe an sich binden können wird, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Es wird vor allem davon abhängig sein, wie sich das Gebiet um die Gasometer in nächster Zukunft entwickelt und wie weit sich der Einzugsbereich der

<sup>73</sup> vgl. Doubek, Kaufmann, Stöferle, 1999, S. 45 und S. 84

„Shopping Mall“ der Gasometer über die Stadt Wien ausdehnen wird. Dennoch kann der Einzelhandelsumsatz der Lugner City einen ersten Richtwert für das Einkaufszentrum in den Gasometern darstellen.

### 3. Flughafen Wien-Schwechat

Der Flughafen Wien-Schwechat plant, durch den Ausbau seiner Kapazitäten die Wirtschaftskraft der gesamten Region zu erhöhen und seine Position als Ost-West-Drehscheibe Europas zu festigen. Wenn die Prognosen stimmen, muss man mit einer durchschnittlichen Steigerung des Passagieraufkommens von durchschnittlich 5 % bis ins Jahr 2015 rechnen – d.h. in zehn Jahren ist am Flughafen Wien mit 20 Millionen Passagieren zu rechnen. Deshalb wird eine Terminalerweiterung in Angriff genommen. Die 26.000 Arbeitsplätze, die vom Standort Flughafen Wien abhängig sind, werden sich bis 2015 auf über 43.000 erhöhen. Das ist im Vergleich zu den Zahlen von 1999 ein Anstieg von über 65 %. Die Zahl der direkt am Standort des Flughafens Wien Beschäftigten wird im selben Zeitraum von 12.000 auf über 20.000 ansteigen. Die vom Standort Flughafen abhängige Wertschöpfung wird sich bis zum Jahr 2015 laut Prognosen fast verdreifachen.

### 4. Donau-City Wien

Mit der Errichtung der Donaucity wurden Impulse für die Bauindustrie gesetzt und innovative Arbeitsplätze in „Future Technology“-Bereichen geschaffen. Mehr als die Hälfte der Nutzfläche ist der Büro- und Geschäftsnutzung und wissenschaftlichen Einrichtungen vorbehalten. Der Schwerpunkt des Wohnbereichs erstreckt sich entlang des Donauparks bis zum Ufer der neuen Donau und bietet rund 1.500 Wohnungen (vgl. auch Tab. 3-4 und 3-5).

### 5. Olympische Sommerspiele 1992 Barcelona

Die Austragung der Olympischen Spiele 1992 in Barcelona wurde als großer wirtschaftlicher Impuls für die gesamte Region empfunden und verschaffte der Stadt Barcelona eine neue moderne Infrastruktur (Straßen- und Transportinfrastruktur, Kommunikationssysteme, Hotel- und Sporteinrichtungen) sowie touristische Einnahmen. Die Olympischen Spiele von 1992 gaben somit die Möglichkeit, die fehlende Infrastruktur der Stadt fertig zu stellen. Viele veraltete Industriegebiete konnten wieder entwickelt werden, wie das Poble Nou, wo das olympische Dorf gebaut wurde. Die offiziellen Daten weisen auf eine direkte Investitionssumme von insgesamt 9.264 Millionen USD hin. 60 % dieser Summe wurde in Infrastrukturprojekte investiert, 40 % in Gebäude und weitere Einrichtungen. Zwei Drittel des Gesamtbudgets wurde von der öffentlichen Hand bereit gestellt, ein Drittel der Summe wird privaten Investoren zugeschrieben. Dazu kommen weitere

induzierte Effekte in der Höhe von 16,6 Mrd. USD auf die regionale Wirtschaft im Zeitraum von 1987 bis 1992.

#### 6. EXPO – Weltausstellung 1998

Die massiven Investitionen und die daraus resultierenden Einnahmen brachten eine beachtliche Auswirkung auf die nationale Wirtschaft Portugals mit sich. Im Bereich der makroökonomischen Indikatoren lässt sich in diesem Zusammenhang besonders im Jahr 1998 eine Konzentration feststellen, die zu einem Beitrag zum BIP von 1 % führte. Die Ursachen des großen Effekts lagen in den Ausgaben der Besucher und den Ausgaben, die direkt mit der Durchführung des Projekts zu tun hatten. So kam es in den Bereichen des Konsums, der Einkommen und der Importe zu Zuwächsen.

#### 7. Love Parade Berlin

Die Stadt Berlin sieht in der Love Parade neben dem kulturellen Aspekt auch eine bedeutende touristische Einnahmequelle. Von Jahr zu Jahr wächst die Teilnehmerzahl kontinuierlich an (1994: 110.000 Raver und 40 Trucks, 1995: 280.000 Raver, 1997: 1 Mio. Raver und 1999: 1,5 Mio. Raver und 50 Trucks) und auch die Einnahmen im Tourismussektor steigen.

Für das Jahr 1997 sind folgende Zahlen bekannt: 60 % der Love Parade Besucher besuchten die Stadt Berlin zum ersten Mal. Ausschlaggebend für deren Aufenthalt in Berlin wahr überwiegende der Besuch der Love Parade, jedoch blieb jeder zehnte Besucher länger als vier Tage in der Stadt und nütze diese für andere Aktivitäten. 55 % der Besucher besuchten Discotheken in Berlin, 24 % bestritten Shopping-Tours, 17 % nützen die Gelegenheit, um Sightseeing zu machen, 5 % besuchten Museen und 2 % gingen ins Theater oder Musical.

Die durchschnittliche Investition pro Besucher waren etwa DEM 204,-. Im einzelnen entfielen auf die verschiedenen Ausgabenarten folgende Beträge: für Verpflegung etwa DEM 25 Mio., auf Shopping DEM 24 Mio. und auf Besuche von Museen, Clubs und andere Ausgaben für kulturelle Angelegenheiten DEM 18 Mio.

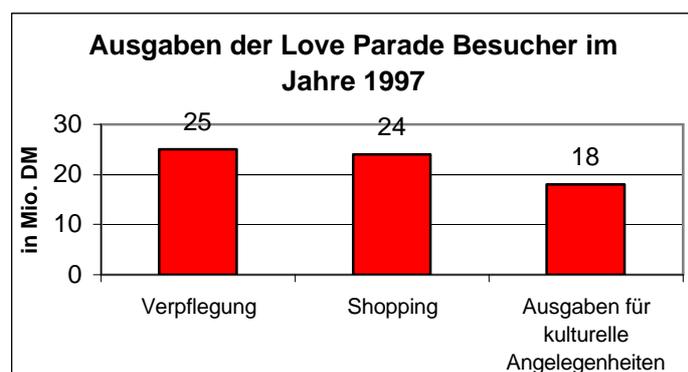


Abb. 3-23: Ausgaben der Love Parade Besucher (1997)  
Quelle: <http://home.snafu.de/thokrue/loveparade.htm>; Stand April 2002.

64,5 % der Besucher stammten nicht aus Berlin. Etwas mehr als die Hälfte reiste mit dem privaten Pkw nach Berlin (53 %) und die restlichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (43 % per Bahn und 3 % mit dem Flugzeug). Die Auslastung der Berliner Hotels lag zwischen 80 und 90 %.<sup>74</sup>

Neben den soeben angeführten Einnahmen im Rahmen der Love Parade, die überwiegend aus dem Tourismus stammen, werden auch beträchtliche Geldmengen im Zuge der Vermarktung der Love Parade ins Rollen gebracht. Diese sind jedoch überwiegend auf Seiten der privaten Veranstalter der Love Parade zu verzeichnen. Genaue Zahlen sind leider nicht bekannt, aber die Tatsache, dass alleine die drei Hauptsponsoren der Love Parade (MTV, Camel und Langnese) im Jahre 1996 500.000 DEM zur Nutzung der Love Parade für Werbezwecke an die Veranstalter zahlten, zeigt, dass die Love Parade ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist.

### 3.2.2. Image von Großprojekten

***„Großprojekte stärken das Ansehen und Image einer Stadt, womit die Position im internationalen Städtewettbewerb verbessert werden kann“***

#### 1. Museumsquartier Wien

Die Stadt Wien will sich mit der Umsetzung des Museumsquartiers als moderne Kulturmetropole in Europa stärker etablieren. Im Zentrum der österreichischen Hauptstadt Wien entstand zur Jahrtausendwende mit dem Museumsquartier eines der zehn größten Kulturareale der Welt. Vor allem aber ist es ein zukunftsweisendes, innerstädtisches Kulturviertel mit enormer Signalwirkung. Das neue „Museumsquartier Wien“ ist Teil eines kulturellen „Stadtviertels“, das sich von der Hofburg im historischen Zentrum der Stadt bis zum 7. Wiener Gemeindebezirk erstreckt. Das Museumsquartier vereinigt barocke Gebäude und neue Architektur, kulturelle Einrichtungen aller Größenordnungen, verschiedene Kunstsparten und Naherholungseinrichtungen in einem Gebiet. Das Spektrum reicht von großen Kunstmuseen wie dem Leopold-Museum und dem MUMOK (Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien) über zeitgenössische Ausstellungsräume wie der KUNSTHALLE Wien bis zu Festivals, wie den Wiener Festwochen, die im Museumsquartier Wien beheimatet sind. Dazu kommen ein internationales Tanzquartier, das Architekturzentrum Wien, Produktionsstudios für Neue Medien, Künstlerateliers für „Artists-in-Residence“, herausragende Kunst- und Kultureinrichtungen speziell für Kinder sowie zusätzliche verschiedene Veranstaltungen und Festivals wie zum Beispiel das renommierte Filmfestival Viennale. Auf Grund seiner weltweiten Einzigartigkeit in Bezug auf die kulturelle Bandbreite

---

<sup>74</sup> <http://home.snafu.de/thokrue/loveparade.htm>; Stand April 2002

ist das Museumsquartier ein bedeutendes Element für das Image der Stadt Wien.

## 2. Simmeringer Gasometer

Ein wichtiges Ziel bei der Umgestaltung der Wiener Gasometer war es, daraus ein architektonisches Prestigeobjekt der Stadt Wien zu machen. Ob dieses Ziel jedoch erfüllt wurde, darüber scheiden sich die Meinungen. Während auf politischer, als auch auf Seiten der übrigen Unterstützer dieses Projektes überwiegend lobende Worte zu hören sind, gibt es dennoch einige kritische Stimmen. Zu den positiven Stimmen des Projektes zählen auf jeden Fall jene von Bürgermeister Häupl und Wohnbaustadtrat Faymann:

„Mit der Umgestaltung der Wiener Gasometer wurde ein internationales Vorzeigeobjekt des Umganges mit historischer Baustruktur verwirklicht. Mit dem Projekt ist es gelungen, innerhalb der internationalen Architekturszene positives Aufsehen zu erregen und große in- und ausländische Anerkennung zu erhalten. Das Projekt Gasometer hat entscheidenden Anteil daran, dass die Bundeshauptstadt Wien wieder international als wichtiges Zentrum moderner Architektur gilt“. Häupl, Faymann, 2001

Auch in London, Paris, Sidney, Buenos Aires und Osteuropa hat sich dieses Projekt zu einem fixen Mittelpunkt der architektonischen und städteplanerischen Diskurse entwickelt (vgl. Millmann-Pichler, S. 32 ff.). Auch seitens der Stadtplanung und der am Bau beteiligten Architekten wird vielfach betont, dass das Projekt Gasometer eine große Publicity-Wirkung hat. „Es landen jeden Tag zahlreiche Anfragen aus aller Welt im Büro bezüglich des Projektes“ (Interview mit Hrn. Dipl.-Ing. Arch. Wehdorn am 22. 3. 2002). „Die Wohnungen in den Gasometern sind sehr schnell weggegangen. Schon bei Bekanntwerden des Projektes sind die ersten Anrufe in der MA 21 eingegangen. Speziell das Schild am Gasometer B wurde als besonders attraktiv als Wohnhaus angesehen, obwohl es Nordlage hat.“<sup>75</sup>

„[...] der große Andrang an den Eröffnungstagen von 250.000 Besuchern und die beeindruckende Zahl von 750.000 Besuchern im ersten Monat zeigen, dass die Wiener ihren neuen Stadtteil bereits voll und ganz akzeptiert haben“, freut sich Herbert Strobl, Center Manager der Gasometer. „Aber nicht nur die Wienerinnen und Wiener, auch Besucher aus Niederösterreich, dem Burgenland, Ungarn, der Slowakei und Tschechien haben die G-town als Einkaufs- und Freizeitparadies für sich entdeckt.“<sup>76</sup>

Die kritischen Stimmen zu dem Großprojekt Gasometer beziehen sich in erster Linie auf den Umgang mit der historischen Bausubstanz der Gasometer. Vielfach wird kritisiert, dass die ehemaligen Gasometer ihren

---

<sup>75</sup> Interview mit Dipl.-Ing. Sengelin am 16. 4. 2002

<sup>76</sup> [www.g-town.at](http://www.g-town.at), 2002

geschichtlichen Flair vollständig verloren haben und so der ursprüngliche Charakter dieses Gebietes nicht mehr zu „spüren“ ist.

„Wiens Gasometer-Projekt oder: Wie man um viel Geld ein Denkmal ruiniert. [...] von der räumlichen Qualität der Gasometer konnte einfach nichts übrigbleiben, wenn man sie vollbaut. [...] Die Gasometer in ihrer historischen Substanz, in ihrer historischen Integrität und Einzigartigkeit, die gibt es jetzt einfach nicht mehr. Und so lässt sich eine absolut gekonnte Marketing-Strategie knacken, die künftigen Bewohnern eine Top-Adresse verheißt, wo man in Wahrheit in einer Art charakterlosem Neubaumpf versackt“.  
Waecher-Böhm, 2001

Auch die Entwicklung des Projektes Umgestaltung der Gasometer hat zu viel Kritik geführt. Vielfach wird betont, dass der WWFF und das Wiener Denkmalamt nicht in der Lage waren die Kosten für die Erhaltung der Gasometer zu tragen und so nach einer neuen Nutzung „suchten“. Schließlich einigte man sich auf Grund eines Gutachterverfahrens darauf, in den Gasometern Wohnungen einzurichten. Oder gab es dafür auch andere Gründe?

„Wenn gar nichts anderes funktioniert, gibt es in Wien ja immer noch den Wohnbau. Dieser kann auch öffentlich gut unterstützt werden“.  
Hofer, 2001

### 3. Donau-City Wien

Durch das Projekt „Donaucity“ sollen neue Impulse und Akzente im Bereich „moderne Architektur“ gesetzt werden. Die Hochhäuser der Donaucity sollen als Corporate Identity und als Zeichen für ein selbstbewusstes Wien stehen. Durch die Nähe zur Uno-City soll ein attraktiver „internationaler“ Stadtteil geschaffen werden (Schaffung einer modernen „City“ im Kontrast zum historischen Zentrum Wiens mit Anspruch auf „Anschluss“ an andere moderne Städte Europas).

### 4. Olympische Sommerspiele 1992 Barcelona

Durch die Olympischen Spiele Barcelona erfuhr die Region touristische Aufwertung durch erhöhte Medienpräsenz.

### 5. EXPO – Weltausstellung 1998

Hauptziel der Weltausstellung in Lissabon war die Vorstellung der Stadt Lissabon und des Landes Portugal auf internationaler Ebene.

## 6. Love Parade Berlin

Aus einer Umfrage der Besucher der Love Parade im Jahre 1996 zeigt sich deutlich, dass Berlin international als moderne und weltoffene Stadt gesehen wird. So wurden die Besucher der Love Parade gefragt, welche attraktivsten Angebote Berlin gegenüber anderen Großstädten hat. Folgende Antworten wurden dabei überwiegend genannt: „aufregende Szene“ mit 81 %, umfangreiche Bautätigkeit mit 71 %, „große kulturelle Vielfalt“ mit 70 %, „Weltoffenheit“ mit 67 %, „angenehmer Flair“ mit 54 % und „besseres Nahverkehrsnetz“ mit 52 %.

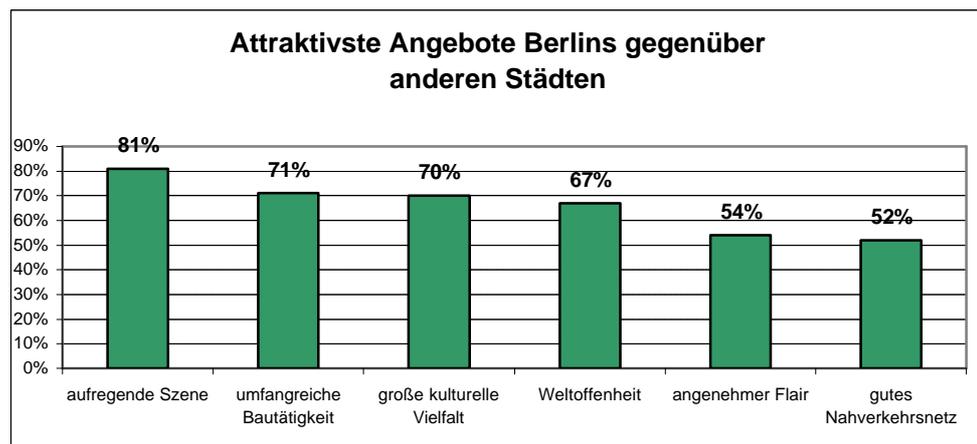


Abb. 3-24: Attraktivste Angebote Berlins gegenüber anderen Städten  
Quelle: <http://home.snafu.de/thokrue/loveparade.htm>; Stand April 2002.

Jedoch nicht nur die Besucher der Love Parade halten die Love Parade und das von ihr auf die Stadt Berlin projizierte Image hinsichtlich moderner und weltoffener Stadt als besonders reizvoll, auch die Stadt Berlin ist sich darüber im klaren welches positives Image die Love Parade für Berlin bringt.

Folgender Auszug aus dem Bericht des Senats über „10. Jubiläum der Love Parade in Berlin“ macht deutlich, welchen Stellenwert die Love Parade für die Stadt Berlin hat:

„Der Senat weist einleitend darauf hin, dass aus Sicht des Senats die Love Parade auch 1998 zu den touristischen Höhepunkten Berlins zählte. Sie trägt zur Imageförderung bei und ist gleichzeitig ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Sie hat sich zu einer Veranstaltung von überregionaler Bedeutung mit erheblichem Imagegewinn für Berlin entwickelt.[...] des wachsenden weltweiten Interesses, der touristischen Bedeutung und wirtschaftlichen Effekte der Veranstaltung [...] Wichtiger noch als die Einnahmen auf Grund der Love Parade ist die weltweite Berichterstattung. Es ist davon auszugehen, dass kurz vor oder während der Veranstaltung die Love Parade einer der Hauptaufmacher der weltweiten Fernseh- und Presseberichterstattung ist. Dies ist besonders erfreulich, weil die Meldung, die aus Berlin mit der Love Parade kommt einen positiven Charakter hat und Berlin ein Image von strahlender und fröhlicher Jugend erhält.“  
<http://home.snafu.de/benjamin.hoff/pages/stadtpolitik.html> (04/2002)

### 3.2.3. Sozial-räumliche Dynamik von Großprojekten

**„Großprojekte prägen das sozial-räumliche Milieu sowie die städtebauliche Entwicklung einer Stadt und verändern damit die Lebensqualität der Bevölkerung (externe Effekte, innere Restrukturierung der Stadt)“**

#### 1. Museumsquartier Wien

Mit dem Museumsquartier wurde einem nahezu ungenutztem, zentral gelegenen Areal eine neue, modern-urbane Nutzung zugeführt, um einen kulturellen und sozialen „Kommunikationsstandort“ zu schaffen. Die einzigartige Lage mitten im Zentrum der Stadt bietet außerdem sämtliche Vorzüge eines innerstädtischen Kulturviertels. Terrassen-Cafés, Grünoasen, Bars, Shops und Buchhandlungen sorgen für eine herausragende Infrastruktur inmitten eines städtebaulich einzigartigen Umfeldes und schaffen damit einen neuen Anziehungspunkt der Stadt Wien für die eigene Bevölkerung und für Touristen.

#### 2. Simmeringer Gasometer

Zum jetzigen Zeitpunkt sind im Gasometer-Umfeld bereits Veränderungen zu bemerken, jedoch bezogen auf das gesamtstädtische sozial-räumliche Milieu sind die neuen Impulse, initiiert durch das Projekt Gasometer, noch nur bedingt zu spüren. Dies hat mit Sicherheit mehrere Gründe. Zum einen haben die Gasometer eine Art Randlage in der Stadt Wien d. h. sie liegen in einem Gebiet, das bisher kaum von Bedeutung für die Stadtentwicklung war, zum anderen muss sich das Projekt Gasometer erst in die Umgebung einfügen, da es von vielen Seiten noch als isoliertes Einzelprojekt oder „UFO“ gesehen wird, das außer durch Verkehrsinfrastruktur kaum an die Umgebung angeschlossen ist.<sup>77</sup> Weiters kommt hinzu, dass es sich bei dem Projekt Gasometer um ein sehr junges Projekt handelt, dessen Auswirkungen und Impulse erst in einigen Jahren zu spüren sein werden.

Dennoch ist man sich von politischer Seite einig, dass durch die Umgestaltung der Gasometer und durch die Verlängerung der U-Bahn-Linie U3 ein neuer Entwicklungsimpuls mit Magneteffekt für den Erdberger Mais gesetzt wurde, auf den nun seitens der Stadtplanung reagiert werden muss.

„Mit dem Umbau der Gasometer haucht die Stadt einem Jahrzehnte lang brach liegenden Gelände wieder Leben ein und setzt damit einen wesentlichen stadtentwicklungspolitischen Impuls. Mit der Aufwertung dieses Stadtgebietes, aber auch mit der architektonischen Umwandlung der denkmalgeschützten Gasbehälter hat Wien eine neue Top-Standort-Adresse bekommen, mit der mehr als eine Belebung des gesamten Einzugsgebietes zu erwarten ist“.  
Häupl, 2001

---

<sup>77</sup> Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Weber

„Der Entschluss der Stadt Wien, Wohnungen in die seit Jahren leer stehenden Gasometer einzubauen, war wichtiger Auslöser für die Gebietsentwicklung [...]“  
Fischmann, 2001

Der Erdberger Mais ist zum Kernstück der nach Südosten gerichteten städtebaulichen Entwicklungsachse Wiens zwischen City und internationalem Flughafen Wien-Schwechat geworden (laut Stadtentwicklungsplan 1994 von Wien liegt das Gebiet um die Gasometer jedoch nicht in der nach Südosten gerichteten Entwicklungsachse Wiens). Wesentliche Teile des etwa 250 Hektar großen Gebietes sollen kurz- bis mittelfristig eine nachhaltige Verbesserung des Nutzungsmix sowie eine deutliche Nutzungsverdichtung erhalten. Der Erdberger Mais soll laut städtebaulichem Leitbild als Standort hochwertiger Nutzung für Betriebsansiedlungen und Unternehmensgründungen, Verwaltung und Dienstleistung, Forschung und Entwicklung, vor allem im Bereich Hochtechnologie, ergänzt durch am Flughafen orientierte Hotelstandorte entwickelt werden. Darüber hinaus soll auch eine attraktive Wohngegend entstehen.<sup>78</sup>

Die Magistratsabteilung 21 B ist derzeit dabei, in Zusammenarbeit mit einem Architektenteam, ein Konzept einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie für die Stadtentwicklungszone zu erarbeiten.

In Teilbereichen hat die Aufwertung des Standortes mit der Entwicklung attraktiver Projekte bereits eingesetzt, wobei sich diese Entwicklung zweigeteilt vollzogen hat. Während die größten dieser Entwicklungsimpulse im nördlich gelegenen Umfeld der Gasometer und dem Bereich des ehemaligen Schlachthofes von St. Marx schnell eingesetzt haben, ist der Entwicklungsimpuls im südlichen Gasometer-Umfeld ins Stocken gekommen. Ursache dafür ist mit hohem Maße die unterschiedliche verkehrstechnische Erschließung dieser beiden Gebiete. So ist die Verkehrsinfrastruktur im Norden bereits vorhanden, während sie im Süden erst geschaffen werden muss.<sup>79</sup> Folgende Projekte sind im nördlichen Gasometerumfeld in Entwicklung bzw. bereits in Planung oder auch schon im Bau, etwa

- Erweiterung des Biotechnologie-Clusters an der Dr.-Bohr-Gasse
- Firmenzentrale des Unternehmens T-Mobile am Rennweg (St. Marx)
- Büro- und Geschäftshaus (BAI) an der U3-Station Gasometer
- Bürobauung nördlich der Gasometer (Durst-Gründe), Gewerbehof Litfaßstraße

Insgesamt werden in der nächsten Zeit rund 10.000 neue Arbeitsplätze in diesem Entwicklungsgebiet entstehen, das Potenzial für die nächsten Jahre wird auf 50.000 geschätzt.<sup>80</sup>

Um die Entwicklung des südlichen Gasometer-Umfelds – zwischen Gasometer-Projekt und Bebauungskante Simmering – voranzutreiben, wurde

---

<sup>78</sup> vgl. Fischmann, 2001; Orner, 2000

<sup>79</sup> Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Sengelin

<sup>80</sup> vgl. Orner, 2000

ein Ideenwettbewerb von der Stadt Wien ausgeschrieben (vgl. Fischmann, 2001). Sieger dieses Wettbewerbs wurde der Architekt Lorenz, dessen städtebauliches Konzept derzeit bei der MA 21 B liegt und Ende des Sommers 2002 als Leitprojekt für den neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für das Gebiet südlich der Gasometer dienen soll.

Vorgeschlagen wird ein Geschäftsviertel an der Modecenterstraße mit hoher Dichte, eine Bebauungsspanne mit gemischter Nutzung östlich davon eine aufgelockerte, durchgrünte Wohnbebauung. Insgesamt sollen zwischen 1.400 und 1.500 neue Wohnungen entstehen, weiters auch ein öffentlich zugänglicher Park, der für die neuen Bewohner dieses Stadtteils als Erholungsfläche dienen soll.



Abb. 3-25: Städtebauliches Konzept für des südliche Gasometerumfeld  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern; 17. 05. 2002

### 3 Olympische Sommerspiele 1992 Barcelona

Durch die Olympischen Spiele 1992 in Barcelona erfolgte eine Aufwertung einzelner Stadtviertel im Zuge der Stadterneuerung. Das Projekt der Olympischen Spiele bildete den Kern der Strategien bezüglich der Stadtentwicklung. Im Zusammenhang mit dem Strategieplan wurden im Bereich des historischen Stadtzentrums revitalisiert, der Hafenbereich wurde einem urbanen Restaurationsprozess unterzogen. Es wurden Gebiete für Dienstleistungszentren und Business-Einrichtungen festgelegt, um eine klassische Konzentration selbiger am Zentrum zu verhindern, was zum Verlust der Wohnfunktion in diesem Bereich führen würde. Andererseits wurde auf Nachnutzungs- und Entwicklungsprojekte Wert gelegt. Verfallene oder nicht mehr genutzte Objekte wurden abgerissen, um in dicht bewohnten Stadtteilen Platz für die Einwohner zu schaffen. Neue Straßenmodelle, kleine Parks und Plätze wurden verwirklicht. Viele veraltete

Gebäude wurden umfunktioniert und dienen nun sozialen oder kulturellen Zwecken.

#### 4 EXPO – Weltausstellung 1998

Das Projekt Weltausstellung Lissabon war von großer Bedeutung für Portugal. Zwei Aspekte wurden zu einem großen Projekt koordiniert. Einerseits ging es darum, die Stadt Lissabon auf eine Weltausstellung vorzubereiten, andererseits wollte man dieses Event zur Revitalisierung eines urbanen Areals über 340 ha im östlichen Teil der Stadt am Tagusufer nutzen. Es handelt sich hierbei um eine Fläche, die von dem Industrialisierungsprozess zwischen 1870 und 1970 stark beeinflusst wurde. Sie war von veralteten Industrieanlagen, einer Raffinerie und einem petrochemischen Kraftwerk dominiert. Dazu existierten auch einige inadäquate Einheiten zur logistischen Unterstützung des Hafens von Lissabon, die oft die Infrastruktur der Industrieanlagen mitnutzten und durch ihre Unordnung für Chaos sorgten. Durch das Nachlassen der Aktivitäten am Hafen und an den Industrieanlagen veränderte sich die Landschaft rapide zu einem verlassenen Schrottplatz. Dazu kamen die neu errichteten Gemeindebauten (Chelas), die sich vom Ufergebiet bis zum Flughafen erstrecken. Diese Zone in unmittelbarer Peripherie Lissabons wies ein großes Potenzial für neue urbane Funktionen auf.

#### 5 Love Parade Berlin

Bei der Love Parade gibt es eine Vielzahl an kleinräumigen Effekten auf das sozial-räumliche Milieu der Stadt, die auch auf Grund ihrer immer stärker werdenden Medienpräsenz für die Stadt Berlin und somit auch für die Durchführung der Love Parade an negativer Bedeutung gewinnen.

Eines dieser heiß diskutierten Themen ist die Frage der Zerstörung des Bezirks Tiergarten in Berlin, durch den die Parade seit mehreren Jahren geführt wird. Der Tiergarten Berlin wurde im Mai 1991 in die Liste des schützenswerten Kulturerbes aufgenommen und ist mit seiner Fläche von 220 ha der größte und älteste Park in Berlin. Da die Love Parade direkt „neben“ dem Tiergarten abgehalten wird, kommt es jedes Jahr zu Zerstörungen in dieser Grünanlage.<sup>81</sup>

Von den Umweltschützern wird in erster Linie auf die Problematik, dass die Raver den Tiergarten als öffentliche Toilette benutzen und so die Vegetation schädigen, hingewiesen. Die Studie „Love Parade und die Folgen“ von Ute

---

<sup>81</sup> <http://www.international.icomos.org/risk/2001/gardens.htm>

Trauer und Seike Gericke kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass die erheblichen Urinmengen für die Vegetation keine messbaren Langzeitfolgen haben. Wesentliche Folgen werden hingegen im Bereich der Zerstörung der Vegetation festgestellt, was wiederum hohe Kosten für die öffentliche Hand darstellt.<sup>82</sup>

Auch die bei der Love Parade verursachten Müllmengen sind „beeindruckend“ und liefern einige Diskussionspunkte für Kritiker der Love Parade. Die Berliner Stadtreinigung (BSR) musste nach der Love Parade 2001 mit 800 Mitarbeitern und 300 Fahrzeugen den Müll der Love Parade Teilnehmer auf den Straßen zwischen Ernst-Reuter-Platz und Brandenburger Tor beseitigen. Schätzungsweise wurden 200 Tonnen Müll weggeräumt, deren Entsorgung von der Stadt Berlin finanziert werden muss.<sup>83</sup>

### **3.3. Kleinräumige externe Effekte von Großprojekten**

#### **3.3.1. Wien - Museumsquartier**

Die Grenzziehung zwischen den unterschiedlichen Effekten ist bei einem so komplexen Projekt wie dem Wiener Museumsquartier äußerst schwierig. Allein die lange Vorgeschichte (vgl Kapitel 3.1.1.) mit den sich ständig verändernden Konzepten (nicht zu vergessen die zur gleichen Zeit bereits stattgefundenene eigenwillige Nutzung des Areals durch einzelne Institutionen!) erinnert an die Diskussion über die Henne und das Ei; es ist praktisch unmöglich eindeutig festzustellen, welche Nutzungen von vornherein vorgesehen waren und welche erst im Zuge des Planungsprozesses internalisiert wurden.

Die Ansiedlung der zahlreichen Museen und Kulturinstitutionen war unbestritten einer der primären Gründe für das Errichten des Museumsquartiers und ist somit als interner Effekt zu werten (bei der An- oder Absiedelung einzelner Institutionen können allerdings sehr wohl externe Effekte in Erscheinung treten). Sekundär war die Bereicherung des Museumsareals mit Gastronomie und Geschäften. Auch wenn diese Wirtschaftsbetriebe sehr stark von den Besuchern der Kultureinrichtungen abhängig sind (und ihr Sortiment deren Erfordernissen angepasst haben), werden sie dennoch als interne Effekte klassifiziert und in diesem Kapitel somit nicht weiter behandelt.

---

<sup>82</sup> <http://www.pds-berlin-mitte.de/md/md0107.pdf> Stand 05.2002

<sup>83</sup> <http://www.pds-berlin-mitte.de/md/md0107.pdf> Stand 05.2002

Bereits als externer Effekt beurteilt wurde hingegen die Nutzung der Innenhöfe als Freiräume für die Anrainer (ohne dass diese dabei eine der Kulturinstitutionen aufgesucht hätten; zu gewissen Teilen wird das auch für die Gastronomie gelten, allerdings ist hier die Konkurrenz bedeutend größer als das eher spärliche Angebot an Freiraum am Spittelberg ). Als Faustregel für externe Effekte gilt indes der Standort: Alles, was sich außerhalb der (schein)barocken Mauern im Zuge der Realisierung des Museumsquartiers entwickelte, gilt in jedem Fall als externer Effekt (somit auch die Parkgarage und die U-Bahn-Station). Obwohl die meisten externen Effekte gleichzeitig auf mehrere Bereiche (vgl Kapitel 2.2.3.) Auswirkungen haben, wurde für dieses Kapitel analog zu den beiden folgenden (3.3.2. Gasometer, 3.3.3. U-Bahn) dennoch eine Hierarchie nach Auswirkungsbereichen versucht:

1. Wirtschaftliche Effekte
2. Gesellschaftliche Effekte
3. Umwelt-Effekte
4. Verkehrliche Effekte
5. Ortsbild- und Gestaltqualitäts-Effekte
6. Image-Effekte

Basierend auf dieser Einteilung werden nun die positiven wie negativen externen Auswirkungen des Museumsquartiers kurz dargestellt. Zuvor findet sich ein tabellarischer Überblick (vgl Kapitel 2.3) über sämtliche kleinräumigen externen Effekte des Projekts. Das Museumsquartier als einzelnes Projektvorhaben wurde indes bereits im Kapitel 3.1.1. ausführlich behandelt.

Tabelle 3-22 (nächste Seite): Übersicht externe Effekte Museumsquartier  
Quelle: eigene Darstellung

Projekt		Projekt 2: Wien - Museumsquartier																	
Wirtschaft	Effektgruppe	Effektbezeichnung	Versucher	Betroffene lokal	Betroffene kleinräumig	Betroffene regional	Planungsphase	Realisierungsphase	Durchführungsphase	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Verkehr	Ortsbild, Gestaltqualität	Image	
		Kundenbringer für Spittelberg	MQ als Projekt	Betriebe															
		Besucher für klassische Museen	MQ als Projekt	externe Museen															
		Agglomerationseffekte	MQ als Projekt	Betriebe															
		Immobilienpreiserhöhung	MQ als Projekt	Grundstückbesitzer															
			MQ als Projekt	Betriebe															
			MQ als Projekt	Anrainer															
Gesellschaft		Abwanderung Kunsthalle	MQ als Projekt		Kaisplatz														
		Verdrängung Depot	MQ Betriebsgesellschaft	Depot															
		Verdrängung Public Netbase	MQ Betriebsgesellschaft	Public Netbase															
		Freizeiterholungsraum	MQ Innenhof	Anrainer	Anrainer														
Verkehr		Behinderung durch Bauarbeiten	MQ als Projekt	Anrainer	Anrainer														
			MQ als Projekt	Verkehrsteilnehmer	Verkehrsteilnehmer														
		Stellplätze durch Parkgarage	MQ Parkgarage	Anrainer	Anrainer														
		West-Ost-Durchlässigkeit	MQ als Projekt	Anrainer, Betriebe															
Ortsbild		Neugestaltung Vorplatz	MQ als Projekt	Besucher, Verkehrsteilnehmer															
		Visueller Merkpunkt	MQ Lesetum	Anrainer, Besucher	Stadtbewohner														
		Umbau U2-Station	U2-Station	Fahrgäste, Besucher	Fahrgäste														
		Innenhöfe zu Häuserfront	MQ als Projekt	Anrainer, Betriebe															
Image		Umbenennung U2-Station	U2-Station	Fahrgäste, Besucher	Fahrgäste														
		Werbung für Dritte	MQ Betriebsgesellschaft	Betriebe	Betriebe														
		Image für Hotels	MQ als Projekt	Hotels	Hotels														
		Image für Galerien	MQ als Projekt	Galerien	Galerien														

## WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

### Kundenbringer für Spittelberg

Als eine der bedeutendsten Auswirkungen für die Umgebung des Museumsquartiers gilt wohl die Tatsache, dass das Museumsquartier als ein enormer Frequenzbringer unterschiedlichster Menschengruppen fungiert. Mit Eröffnung des Museumsquartiers verzeichnete zum Beispiel die Galerie Winter (Breite Gasse 17) bereits „einen deutlichen Anstieg der Besucher“.<sup>84</sup>

Vor allem touristische Laufkundschaft bringe das Museumsquartier in die Gassen des Spittelbergs, wider Erwarten aber keine Busgruppen (diese verlassen das Museumsquartier kaum über die Breite Gasse), sondern gebildete und zahlungskräftige Singles oder Paare. Laut Auskunft des Betreibers eines Kunsthandwerkgeschäftes komme ungefähr ein Kunde pro Tag zusätzlich auf Grund des Museumsquartiers, was ihn dazu bewogen habe, Kreditkarten-taugliche Kassen einzurichten.<sup>85</sup> Auch in der Passage der U-Bahn-Station „Museumsquartier“ verzeichnet man touristische Laufkundschaft, die es vor der Eröffnung kaum gegeben hat, darunter vor allem Deutsche und Italiener.<sup>86</sup>

### Mehr Besucher für die beiden „klassischen“ Museen

Das Museumsquartier befindet sich im historischen Stadtzentrum von Wien, in unmittelbarer Nachbarschaft zweier anderer großer Museen (Kunsthistorisches und Naturhistorisches Museum). Die aktivere und zeitgenössische Bespielung des Museumsquartiers könnte zu einer „Belebung der Besucherströme der beiden traditionellen Museen“ führen.<sup>87</sup>

### Agglomerationseffekte durch viel Kunst auf engem Raum

Mit dem Museumsquartier wurde ein Stadtviertel, das bereits gut mit Künstlern bzw. künstlerischen Einrichtungen versorgt war, in eben dieser Hinsicht weiter verdichtet. Im Kunstsektor endet eine solche Verdichtung in der Regel aber nicht als Konkurrenz- und Verdrängungskampf, sondern die bereits vorher ansässigen Künstler können ebenso wie die neu angesiedelten von ihren Agglomerationseffekten profitieren.<sup>88</sup>

Stadtstrukturell birgt die Konzentration zahlreicher kultureller Institutionen an einem Ort allerdings die Gefahr, dass weniger zentral gelegene Stadtteile

---

<sup>84</sup> Thomas Rottenberg, „Skater am Bankerl und Küberl am Kran“. in: Der Standard, Printausgabe vom 29.06.2001

<sup>85</sup> Persönliches Gespräch mit Peter Winter, Studio Winterholz / Kunstwerkstatt, 28.02.2002

<sup>86</sup> Persönliches Gespräch mit Herrn Führlinger, Verkäufer im „Büchermarkt“ U-Bahn-Station Museumsquartier, am 06.03.2002

<sup>87</sup> Simon Roodhouse & Monika Mokre, „Das MuseumsQuartier Wien. Eine Herausforderung für das Kulturmanagement“ <http://www.kulturmanagement.net>, 16.01.2002, S.4

<sup>88</sup> Ruth Towse, Erasmus Universiteit Rotterdam: mündliche Aussage bei der Podiumsdiskussion „Creative Industries and the City“ im Rahmen des Symposiums „de-fine arts“, MUMOK, 27.02.2002

auf Grund abnehmender öffentlicher Finanzierung und der Umlenkung der Besucherströme langfristig ihre kulturelle Anbindung verlieren.<sup>89</sup>

#### Boden- und Mietpreissteigerung

In den Jahren 1987 bis 2000 war bei 107 statistisch verfügbaren Objekten in der Umgebung des Museumsquartiers (Zählbezirke 601, 701, 702) eine Steigerung der Mietpreise von jährlich durchschnittlich 3% zusätzlich zu der durch Inflation und allgemeine Wiener Wohnungsmarkttrends gegebenen Entwicklung messbar (bereits bereinigt von Kategorie und Lage der Wohnung). Vernachlässigt man die beiden Anfangsjahre, ist bis auf zwei geringfügige Preisreduktionen (1993 und 1995) ein stetiger und sogar noch höherer Aufwärtstrend der Wohnungsmieten zu erkennen.

Transfers von Eigentumswohnungen wurden 71 beobachtet. Während über den gesamten Zeitraum (1986-1999) mit über 4% zwar eine höhere Preissteigerung zu erkennen war, lässt sich hier jedoch nur schwerlich ein Trend ablesen. In 5 der 12 Jahre sind die Preise nur unterdurchschnittlich stark gestiegen (bezogen auf den allgemeinen Wiener Wohnungsmarkt). Aggregiert über alle Jahre bleibt jedoch eine überdurchschnittliche Steigerung, somit kann die Hypothese einer Immobilienpreissteigerung im Umfeld des Museumsquartiers belegt werden. Ob diese Aufwertung mit dem Museumsquartier in ursächlichem Zusammenhang steht, bleibt freilich unbeantwortet.

Neben der Statistik kann eine Preissteigerung auch mit folgenden personalisierten Einzelbeispielen belegt werden.

- Die Galerie Winter ist erst 1999 in die Breite Gasse gezogen. Dennoch rechnet deren Besitzer, Herr Hubert Winter, dass man derzeit für diese Lage wohl bereits die doppelte Miete berappen müsste.<sup>90</sup>
- Judith Kastenmeier von der Galerie „Reiffenstein“ (Spittelberggasse 28) meint, dass die Steigerung der Boden- und Mietpreise vor rund sechs Jahren massiv begonnen habe.<sup>91</sup>
- Im selben Haus befindet sich übrigens noch eine weitere Galerie, deren Standort sich mit April 2002 in den ersten Wiener Gemeindebezirk verlagern wird (siehe Abb. 3-10).
- Die „Kunstwerkstatt“ befindet sich seit 8 Jahren in der Siebensterngasse 16 (davor befand sich dort ein Kürschner, dann ein Bild-Restaurator). Peter Winter ist der Ansicht, dass eine Miete der „Kunstwerkstatt“ mit derzeitigem Preisniveau für seine Kollegen/-innen und ihn nicht mehr möglich wäre.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> Simon Roodhouse & Monika Mokre, „Das MuseumsQuartier Wien. Eine Herausforderung für das Kulturmanagement“ <http://www.kulturmanagement.net>, 16.01.2002, S.4

<sup>90</sup> Thomas Rottenberg, „Skater am Bankerl und Küberl am Kran“. in: Der Standard,, Printausgabe vom 29.06.2001

<sup>91</sup> Persönliches Gespräch mit Judith Kastenmeier, Galerie Reiffenstein, 28.02.2002

<sup>92</sup> Persönliches Gespräch mit Peter Winter, Studio Winterholz/Kunstwerkstatt, 28.02.2002



Abb. 3-26: Die Galerie „Anatelier“ in der Spittelberggasse 28 zieht mit April 2002 in den ersten Gemeindebezirk

- In ein ähnliches Horn stößt auch Herr Führlinger, Verkäufer im „Büchermarkt“ in der Passage der U-Bahn-Station Museumsquartier. Während der Umbauarbeiten waren sämtliche Geschäfte geschlossen; der Büchermarkt wurde wiedereröffnet, da der Eigentümer den alten Mietvertrag behalten konnte. Der CD-Laden „Atlantis“ hingegen kam nicht mehr zurück. Die neuen Mieten seien extrem hoch, ein Geschäftslokal stehe nun seit Fertigstellung der Passage schon Monate lang leer. Herr Führlinger wünsche sich einen Gastronomiebetrieb als Nutzer.<sup>93</sup>

### GESELLSCHAFTLICHE EFFEKTE

#### Abwanderung der Kunsthalle vom Karlsplatz

Die Kunsthalle Wien am Karlsplatz wurde als temporärer Bau von Adolf Krischanitz geplant und am 5. September 1992 eröffnet. Bis zur Übersiedlung der Kunsthalle Wien diente sie der Präsentation großer Ausstellungen. Der rechteckige Kubus am Karlsplatz wurde verkleinert und bekam von Architekt Krischanitz als spielerische Variation des ursprünglichen Konzeptes eine Glashaut. Das Café wurde hingegen vergrößert und könnte damit einer der Szenetreffpunkte der Stadt bleiben.

Als fixe Heimstätte des „project space“, jener kleinen, flexiblen und dynamischen Eingreiftruppe, die unterschiedlichste Locations, von der U-Bahnstation bis zum Schaufenster für schnelle, aktualitätsgebundene Präsentationen zwischen Installation und Performance genutzt hat, soll die umgebaute Halle den Karlsplatz weiterhin als kommunikativ-künstlerisches

<sup>93</sup> Persönliches Gespräch mit Herrn Führlinger, Verkäufer im „Büchermarkt“ U-Bahn-Station Museumsquartier, am 06.03.2002

Relais mit jungen Leuten und jungen Ideen beleben. Eröffnet wurde der „project space“ der Kunsthalle im Jänner 2002.<sup>94</sup>

#### Verdrängung von „Depot“

Das „Depot. Kunst und Diskussion“ versteht sich als Forum für die theoretische Reflexion von Gegenwartskunst. Seit seiner Gründung war das Depot im Staatsratshof des Museumsquartiers situiert und hat als Institution mit auch international anerkanntem Modellcharakter wesentlich dazu beigetragen, eine Idee programmatischer und kultureller Vielfalt im entstehenden Museumsquartier zu verankern.

Die Verbindung von Veranstaltungsort, unbürokratischem Informationsumschlagplatz, Bibliothek, Videothek sowie dem angeschlossenen Café macht aus dem Depot vielfältigen öffentlichen Raum. Dieser befindet sich seit September 2001 in unmittelbarer Nähe zum MQ, nämlich in der Breiten Gasse 3 (ehemaliges Möbelgeschäft Marek).<sup>95</sup>

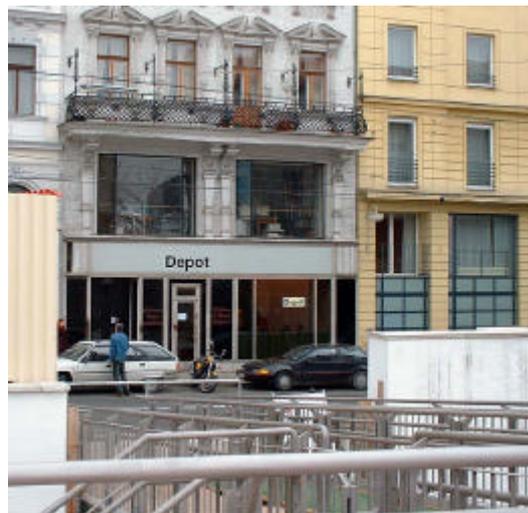


Abb. 3-27: Das Depot in der Breiten Gasse 3

Wegen der Renovierungsarbeiten in den alten Räumlichkeiten wurde August 2001 der Vertrag mit dem Depot gekündigt, obwohl die Bauarbeiten erst im Jänner 2002 begonnen haben. Der zusätzliche Mietkostenaufwand für das Haus Breite Gasse 3 in den Monaten September bis Dezember 2001 betrug 36.000 Euro.<sup>96</sup>

Das Überleben des Depots ist grundsätzlich von staatlichen Subventionen (Stadt Wien, Republik Österreich) abhängig. Diese Ausgangslage versetzte es in eine schlechte Verhandlungsposition gegenüber der Museumsquartier-Betriebsgesellschaft (Eigentümer wiederum Stadt Wien und Republik

---

<sup>94</sup> Homepage der Kunsthalle, <http://www.kunsthallewien.at/german/welcome.html>, 10.02.2002

<sup>95</sup> Pressemappe MQW, S.47,11/2001

<sup>96</sup> Peter Schneeberger, „Die Situation wird eskalieren“ in: profil, Heft 4 / 33.Jahrgang, 21.01.2002

Österreich). Der Verbleib bzw. die Rückübersiedelung ins Museumsquartier erscheint derzeit einigermaßen sicher.<sup>97</sup>

#### Verdrängung von „Public Netbase“

Die Public Netbase bezeichnet sich auf Ihrer Homepage als „A Cultural and Youth Oriented Center for New Communication Technologies“. Sie bietet Nonprofit-Internet-Services für die Bereiche Kunst und Kultur und betreibt www-Server mit der Domain <http://www.t0.or.at>.

„Public Netbase sei eine jener Institutionen, die noch lange vor Beginn des Baus des Museumsquartiers in den damals höchst desolaten Räumen der ehemaligen Messehallen ihren provisorischen Betrieb aufgenommen und damit wesentlich dazu beigetragen haben, dass sich das Museumsquartier als künstlerisch lebendiger Ort im Zentrum Wiens etabliert hat“.<sup>98</sup>

Eine weitere Gemeinsamkeit mit dem Depot besteht in der zwanghaften Aussiedlung aus dem Museumsquartier. Public Netbase hat sich gegen diese Ausweisungen mit wiederkehrenden Besetzungen zur Wehr gesetzt, was schlussendlich dazu geführt hat, dass nicht nur die Verhandlungen über eine Rückkehr eingestellt wurden, sondern auch zahlreiche juristische Streitereien zwischen der MQ-Betreibergesellschaft und Public Netbase angezettelt wurden.<sup>99</sup>



Abb. 3-28: Im Februar 2002 hat Public Netbase ein Zelt aufgestellt, diesmal an der Ecke zur Mariahilfer Straße (li.). Im Sommer 2002 sollte Public Netbase nach eigenen Angaben in das Museumsquartier zurückkehren (re.).

Auf Grund der deutlichen politischen Ausrichtung von Public Netbase dauerte es nicht lange, bis sich auch die Politik in dieses Gezänk einmischte. Erwartungsgemäß wurde die Diskussion dadurch auch nicht erleichtert.

<sup>97</sup> Simon Roodhouse & Monika Mokre, „Das MuseumsQuartier Wien. Eine Herausforderung für das Kulturmanagement“ <http://www.kulturmanagement.net>, 16.01.2002, S.3

<sup>98</sup> „Subvention für Public Netbase“, Der Standard, Online-Ausgabe vom 01.03.2002, <http://derstandard.at/?id=881534>, letzter Aufruf 05.05.2002

<sup>99</sup> „Keine Verhandlungen mit Public Netbase“, Der Standard, Online-Ausgabe vom 19.02.2002, <http://derstandard.at/?id=870472>, letzter Aufruf 05.05.2002

Für das Jahr 2002 wurde von der Stadt Wien für Public Netbase mit den Stimmen der SPÖ und der Grünen eine Subvention in der Höhe von 218.000 Euro beschlossen.<sup>100</sup> Weiters wurden die verantwortlichen Bundespolitiker aufgefordert, für „räumliche Unterstützung“ zu sorgen. Public Netbase residiert derzeit in der Burggasse.

Im Gegensatz zum Depot wird im Museumsquartier der Zukunft wohl kein Platz mehr sein. Die in Frage kommenden Räumlichkeiten im Museumsquartier wurden bereits Dritten vertraglich zugesichert.<sup>101</sup>

„Schuld“ an dieser Entwicklung, die den Zielen des Museumsquartiers diametral entgegengesetzt ist (vgl. Kapitel 3.1.1.), haben sicher beide Seiten; weder die Betriebsgesellschaft noch Public Netbase waren anscheinend zu echten Kompromissen bereit. Nicht nur in diesem Fall wird aber deutlich, dass das größte Defizit des Museumsquartiers derzeit das Fehlen einer unabhängigen Schlichtungsstelle ist. Die Betreibergesellschaft kommt mit ihren unterschiedlichen Rollen kaum zurecht (siehe auch dazu Kapitel 3.1.1.), was auch die Konflikte mit Depot, Kunsthalle, Architekturzentrum etc. zeigen, die dann oft kostspielig auf juristischem Wege zu lösen versucht werden (ohne eine nachhaltige Lösung zu bewirken).

#### Freizeiterholungsraum für Anrainer

Mit dem Museumsquartier entstand der größte umbaute autofreie Platz der Stadt. Immerhin jeder 3. Besucher des Museumsquartiers kommt nicht der Kunst wegen. Junge Menschen beschlagnahmen die vielen Treppen, zumeist durch Sitzen, manchmal aber auch mit Skateboards und Mountainbikes. Die ältere Generation hingegen erfreut sich über die zahlreichen Parkbänke.<sup>102</sup>



Abb. 3-29: Das „längste Pensionistenbankerl der Welt“

Der Geschäftsführer der Betriebsgesellschaft zeigt sich über die nicht primär Kulturinteressierten aber nicht unerfreut: „Wir möchten das Museumsquartier als eine einzigartige Stadtoase präsentieren.“ Im Zuge des Sommer-

---

<sup>100</sup> „Subvention für Public Netbase“, Der Standard, Online-Ausgabe vom 01.03.2002, <http://derstandard.at/?id=881534>, letzter Aufruf 05.05.2002

<sup>101</sup> ORF Online Kultur, „Positive Bilanz“, [http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt\\_story.html](http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt_story.html), letzter Zugriff 10.04.2002

<sup>102</sup> Thomas Rottenberg, „Skater am Bankerl und Küberl am Kran“. in: Der Standard, Printausgabe vom 29.06.2001

programms 2002 soll der Museumsquartier-Hof zum „größten Wohnzimmer Wiens“ werden. Dazu werden von Josef Trattner gestaltete überdimensionale Schaumstoff-Skulpturen als Sitzgelegenheiten der Öffentlichkeit angeboten.<sup>103</sup>

#### *UMWELT-EFFEKTE*

Mit Ausnahme vereinzelter Emissionen während der (Um-)Bauphase hat das Museumsquartier keine nennenswerten Effekte auf die Umweltsituation.

#### *VERKEHRLICHE EFFEKTE*

##### Verkehrsbehinderung durch Bauarbeiten

Auf Grund der Bauarbeiten kam es rund um das Museumsquartier immer wieder zu kleineren Behinderungen des Fließverkehrs. Im Bereich der 2er-Linie mussten diese Baumaßnahmen zusätzlich mit dem Umbau der U2-Stationen (auf Grund der Bahnsteigverlängerungen) abgestimmt werden.

Von 15. Mai bis Ende Juni 2001 war zum Beispiel folgende Einschränkung gegeben: „Einengung der 2er-Linie im Abschnitt Burggasse bis Mariahilfer Straße in Fahrtrichtung 6. Bezirk auf zwei Spuren und in Fahrtrichtung 9. Bezirk abschnittsweise auf eine Spur, sodass die Zufahrt in die Garage Museumsquartier (1.800 Stellplätze) über eine eigene Linksabbiegespur stets aufrecht erhalten bleiben kann.“<sup>104</sup>

##### Mehr Stellplätze durch Parkgarage

Der gesamte 7. Bezirk ist eine Kurzparkzone (Mo-Fr von 9-20 h). Nachdem die Parkplatzsituation im 7. Bezirk insbesondere am späten Nachmittag/Abend als schwierig gilt, kann die Parkgarage am Museumsquartier mit ihren 1.026 Stellplätzen Entlastung bringen. Bemerkenswert ist weiter, dass es als Sondertarif den sogenannten „Theaterabend“ gibt.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> ORF Online Kultur, „Positive Bilanz“, [http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt\\_story.html](http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt_story.html), letzter Zugriff 10.04.2002

<sup>104</sup> Baustellensaison 2001, <http://www.magwien.gv.at/ma53/rkspez/2001/18/land.htm>, 09.01.2002

<sup>105</sup> Hyperwork, <http://www.hyperwork.com/plan.html>, 09.01.2002

7/12 Parkgarage Am Museumsquartier, Museumsplatz 1				
Öffnungszeiten: Mo-So 0.00 bis 24.00 Uhr, Tel. 523 54 73				
Stellplätze	Kurzparken	öS/€	Zahlungsart	Dauer-Parken öS/€
1.026	1.Std. Theater- abend Tagessatz	25,-/1,82 60,-/4,36 150,-/10,90	Kreditkarte Bankomat bar	Sommer: 2.000,-/145,35 Winter: 2.000,-/145,35
Behinderten-Plätze, Damenplätze				

Tabelle 3-23: Tarifübersicht Parkgarage Am Museumsquartier  
 Quelle: Parken in Wien, <http://www.wkw.at/garagen/b7.htm>, 09.01.2002

### West-Ost-Durchlässigkeit

Das Museumsquartier Wien ist nun über zehn verschiedene Zugänge zu betreten: Die Frontfassade des Fischer-von-Erlach-Trakts zum Museumsplatz hin wird neben dem bestehenden Haupteingang und den Seiteneingängen durch vier zusätzliche Eingänge geöffnet. Daneben können die Besucher sowohl von der Mariahilfer Straße als auch von der Burggasse ins Museumsquartier gelangen. Besonders wichtig ist der Durchgang in die Breite Gasse im 7. Bezirk. Von diesem Eingang führt ein begrünter Gehweg zu Stiegen bzw. Aufzügen (beim MUMOK und beim Leopold-Museum) in den Haupthof des MQ. Durch die zehn Eingänge wird das Areal nach allen Seiten hin geöffnet und die Verbindung zwischen dem 1. und dem 7. Bezirk deutlich verbessert.<sup>106</sup>

Lagen die alten Stallungen immer wie ein Riegel zwischen dem Gelände rund um die Hofburg und den Wohnquartieren des Spittelbergs, so sind die beiden Viertel jetzt verbunden. Die Museumsarchitektur wurde sprichwörtlich zum Wegbereiter<sup>107</sup>, dieses „zuvor tote Gewebe“ zu einer „leistungsfähigen Schnittstelle in alle Himmelsrichtungen“<sup>108</sup> verwandelt. Ein Drittel der „Besucher“ des Museumsquartiers geht durch das Areal nur durch (siehe Abb 3-30).<sup>109</sup>

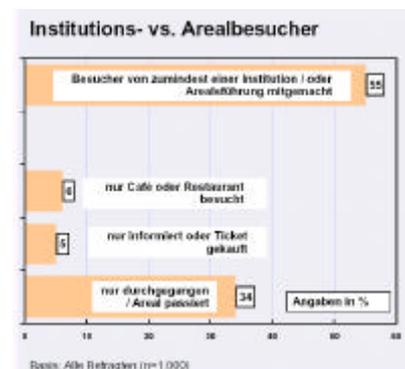


Abb. 3-30: Gründe für einen Besuch des Museumsquartiers

<sup>106</sup> Pressemappe MQW, S.47,11/2001

<sup>107</sup> Hanno Rauterberg, „Der wilde Kunstmix“, in: Die Zeit, [http://www.zeit.de/2001/04/Kultur/200104\\_museumsquartier.html](http://www.zeit.de/2001/04/Kultur/200104_museumsquartier.html), 09.01.2002

<sup>108</sup> Werner Jacob, „Aber bitte mit Sahne“, <http://www.igmedien.de/publikationen/kunst+kultur/2001/07/aberbitte.html>, 05.03.2002

<sup>109</sup> Besucherstrukturerhebung Museumsquartier, Instinct Domain, November 2001

Der Durchgang zur Breiten Gasse wurde auf Grund seiner nur bedingt rollstuhlgerechten Ausführung und deren provisorisch anmutender Behebung bereits als negatives Musterbeispiel für die Planung des Museumsquartiers in den Medien herumgereicht und war dem Image des Museumsquartiers wohl nur wenig dienlich.



Abb. 3-31: Wem die provisorische Rampe am Durchgang zur Breiten Gasse zu steil bzw. lang ist, dem bleibt nur der Lift in der Burggasse.

Generell gilt das Museumsquartier als wenig behindertenfreundlich. Unbenützbare WC-Anlagen und zahlreiche Stufen und Barrieren machen Rollstuhlfahrern den Zugang zur Kultur schwer. Auch die Beschriftungen in Brailleschrift für Blinde finden sich nur außerhalb des Areals.<sup>110</sup> In zahlreichen „Behindertengipfeln“ wird seitdem versucht, Problemzonen zu definieren und diese abzubauen.<sup>111</sup>

#### *ORTSBILD- UND GESTALTQUALITÄT-EFFEKTE*

##### Neugestaltung Vorplatz („Museumsplatz“)

Im Sinne einer großzügigen Stadtgestaltung konnte der Vorplatz formal nur als Fortsetzung des Maria-Theresien-Platzes gesehen werden. Um die Zusammenführung und Verbindung städtischer Freiflächen zu gewährleisten, wurde der Maria-Theresien-Platz optisch bis über den neuen Museumsquartier-Vorplatz an die Fischer-von-Erlach-Fassade gezogen und weiter hinein in die Freiräume im Inneren des Museumsquartiers. Der Vorplatz wird dadurch zum großzügigen Entree. Die Verbindung des Äußeren mit dem Inneren wird ebenso durch die Schaffung neuer Durchgänge im Fischer-von-Erlach-Trakt ermöglicht. Auch die Pflasterung des inneren Haupthofes mit weißem Vraza und grauem Werkstein setzt sich am Vorplatz fort. Der Platz, der zu 70 % mit Grünflächen gestaltet wird, soll ein offener Aktions- und

---

<sup>110</sup> Andrea Waldbrunner, „Wer Kultur will, muss klettern können“, Der Standard, Print-Ausgabe vom 22.08.2001

<sup>111</sup> ORF Online Kultur, „Positive Bilanz“, [http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt\\_story.html](http://kultur.orf.at/orfon/kultur/020410-7832/7837txt_story.html), letzter Zugriff 10.04.2002

Flaniererraum werden, der für unterschiedliche Aktionen und Veranstaltungen genutzt werden kann.<sup>112</sup>

Ein neuer zentraler Schutzweg samt Lichtsignalregelung zum Museumsquartier verbindet den Fußgängerverkehr zwischen dem Maria-Theresien-Platz und dem neuen Vorplatz. Die Ein- und Ausfahrt zur bestehenden Garage am Museumsquartier-Vorplatz ist jeweils vor bzw. nach diesem neuen Schutzweg situiert.<sup>113</sup>

### Visueller Merkmepunkt

Der so genannte Leseturm, der 1990 im siegreichen Entwurfsprojekt von Ortner & Ortner das höchste Bauwerk des Museumsquartier darstellen hätte sollen, wurde nach einer schrittweisen Reduktion der Bauhöhe 1995 schlussendlich ganz aus dem Entwurf eliminiert<sup>114</sup>, da er zumindest politisch als nicht mit der bestehenden Stadtkulisse vereinbar galt. Das Museumsquartier wurde somit eines weithin sichtbaren visuellen Merkmepunktes beraubt.

An der Stelle dieses Leseturms ist zur Zeit im Innenhof ein „Laserturm“ installiert, dessen vier gen Himmel gerichtete grüne Laserstrahlen bei Dunkelheit die Umrisse eines Turmes erkennen lassen. Zumindest dieser Lichteffect verdient nun das Prädikat des am weitest sichtbaren Teils des Museumsquartiers. (In New York wurden übrigens vom 11. 03. bis 13. 04. 2002 die eingestürzten Twin Towers des World Trade Center mittels Scheinwerfer simuliert, wengleich die Motivation dazu eine in keiner Weise vergleichbare Dimension hatte.). Noch im Juni soll der Laserturm jedoch der Geschichte angehören.<sup>115</sup>

Derzeit ist übrigens nicht auszuschließen, dass der ursprünglich geplante Leseturm doch noch seinen Einzug in das Museumsquartier halten könnte. Damit würde wohl ein visueller Merkmepunkt im Wiener Stadtbild gesetzt werden. Gleichzeitig könnte der Turm auch als architektonisches Logo funktionieren, analog der Louvre-Pyramide. Architekt Laudris Ortner gibt sich überzeugt davon, dass der Glasturm noch gebaut wird, wengleich die Motivation dafür wohl eher Marketinggründe sein könnten.<sup>116</sup>

Der neue Direktor des Museums moderner Kunst (MUMOK), Edelbert Föb, beharrt auf ein „architektonisches Wahrzeichen“. Seine Vision handelt von einem überdimensionalen Spiegel, der über dem Areal „schwebt“ und den

---

<sup>112</sup> Pressemappe MQW, S.47,11/2001

<sup>113</sup> Baustellensituation 2001, <http://www.magwien.gv.at/ma53/rkspez/2001/18/land.htm>, 09.01.2002

<sup>114</sup> Margaret Gottfried, „Das Wiener Kaiserforum: Utopien zwischen Hofburg und Museumsquartier“, Böhlau, Wien 2001, S.139f

<sup>115</sup> Thomas Trenkler, „Neue Suche nach einem Wahrzeichen“, Der Standard, Print-Ausgabe vom 04./05.05.2002

<sup>116</sup> Hanno Rauterberg, „Der wilde Kunstmix“, in: Die Zeit, [http://www.zeit.de/2001/04/Kultur/200104\\_museumsquartier.html](http://www.zeit.de/2001/04/Kultur/200104_museumsquartier.html), 09.01.2002

Blick auf den Innenhof über die Fassaden hinweg freigeben sollte. Der Künstler Michelangelo Pistoletto wurde dafür bereits kontaktiert.<sup>117</sup>

Wie wichtig ein visuelles Merkzeichen für das Museumsquartier wäre, zeigt folgende Anekdote: Als der Künstler Markus Tripolt gerade die Bäume vor der Fassade des Museumsquartiers mit einer künstlerischen Installation versehen hatte (mit dem Hinweis, diese Bäume würden „gefelt“, um den Blick auf das Museumsquartier freizugeben), wurde er von einigen Touristen nach dem Weg zum Museumsquartier befragt.<sup>118</sup>



Abb. 3-32: Einfahrt zur Parkgarage am Museumsvorplatz

Dass die neue Platzgestaltung inklusive Schutzweg angenommen wird, beweist wohl die Aussage eines Verkäufers der darunter liegenden Passage der U-Bahn-Station Museumsquartier, der beteuert, dass seit Errichtung des Schutzweges weniger Menschen die Unterführung und somit die Passage durchlaufen.<sup>119</sup> Im Siegerprojekt von Ortner & Ortner war an der Ecke zur Mariahilfer Straße übrigens ein Torbau vorgesehen, der ein Medienforum beherbergen sollte<sup>120</sup> (auch hiezu sei auf Kapitel 3.1.1. verwiesen).

#### Attraktivierung der U2-Station „Museumsquartier“

Die ehemalige U2-Station „Babenbergerstraße“ (nun „Museumsquartier“) wurde von den Architekten Ortner & Ortner samt der angrenzenden Passage neu gestaltet. Diese wichtige Verkehrsverbindung zum Museumsquartier wird räumlich wie funktionell in ein gemeinsames Gestaltungskonzept eingebunden.<sup>121</sup>

---

<sup>117</sup> Thomas Trenkler, „Neue Suche nach einem Wahrzeichen“, Der Standard, Print-Ausgabe vom 04./05.05.2002

<sup>118</sup> Thomas Rottenberg, „Holzfellen am ersten April“, Der Standard, Print-Ausgabe vom 02.04.2002

<sup>119</sup> Persönliches Gespräch mit Herrn Führlinger, Verkäufer im „Büchermarkt“ U-Bahn-Station Museumsquartier, am 06.03.2002

<sup>120</sup> Margaret Gottfried, Das Wiener Kaiserforum: Utopien zwischen Hofburg und Museumsquartier, Böhlau, Wien 2001, S.139f

<sup>121</sup> Pressemappe MQW, S.47,11/2001



Abb. 3-33: U2-Station Museumsquartier mit „MUMOK TV“

Die erneuerte U-Bahn-Station „Museumsquartier“ wird anscheinend angenommen: Eine überwältigende Mehrheit von 67% der Besucher erlebt die Erreichbarkeit des Museumsquartiers „besser als anderswo“.<sup>122</sup>

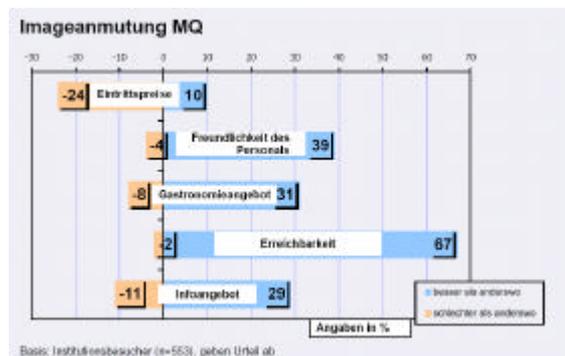


Abb. 3-34: Image des Museumsquartiers

Innenhöfe werden zu Häuserfront

Die Rückseite der Häuser auf der westlichen Straßenseite der Breiten Gasse wurde mit Eröffnung des Museumsquartiers eigentlich zu einer zweiten Hausfront, die sich täglich zahlreichen Besuchern des Museumsquartiers präsentiert. Findige Geschäftsleute wussten dies bereits als Werbemöglichkeit zu nutzen (siehe Abb 3-35).



Abb. 3-35: Aus eine Rückseite wurde ein werbeträchtiges Schaufenster

<sup>122</sup> Besucherstrukturerhebung Museumsquartier, Instict Domain, November 2001

Die architektonische Qualität dieser Häuser-Rückseiten wurde allerdings zumeist noch nicht den neuen Verhältnissen angepasst (siehe Abb 3-36), was dem gewünschten Image des Museumsquartiers als gelungenes städtebauliches Projekt alles andere als dienlich ist.



Abb. 3-36: Umgeschminkte Hinterhof-Romantik für ein Millionenpublikum beim Durchgang zur Breiten Gasse

### *IMAGE-EFFEKTE*

Umbenennung der U2-Station „Museumsquartier“

Durch die Umbenennung der U2-Station „Babenbergerstraße“ in „Museumsquartier“ ist – gleichsam als Werbeeffect – eine ständige Präsenz des Museumsquartiers im Bewusstsein der heimischen Bevölkerung<sup>123</sup> wie auch der Wien-Besucher gegeben. Eben dieser Effect fällt nun allerdings für die Babenbergerstraße weg.<sup>124</sup>



Abb. 3-37: Logo des Museumsquartiers (links im Kreis) in der U3-Station Volkstheater

---

<sup>123</sup> Margaret Gottfried, Das Wiener Kaiserforum: Utopien zwischen Hofburg und Museumsquartier, Böhlau, Wien 2001, S.142  
<sup>124</sup> Antrag Nummer 254/99 der FPÖ in der Bezirksvertretungssitzung für den 1. Wiener Gemeindebezirk vom 01.12.1999

---

Die U2/U3-Station „Volkstheater“ erhält neben „Dr.-Karl-Renner-Ring“ mit „Museumsquartier“ einen weiteren Beinamen, der in den Haltestellenansagen der öffentlichen Verkehrsmittel genannt wird. Um die Fahrgäste der U-Bahn-Linie U2 durch zwei gleich lautende Stationen nicht zu verwirren, erscheint der Name „Museumsquartier“ auf keiner Stationstafel, es wurden aber graue Aufkleber mit dem Logo des Museumsquartiers zwischen die Stationstafeln am U3-Bahnsteig geklebt.

Somit erzielt die Marke Museumsquartier durch die beiden nahen U-Bahn-Stationen Werbeeffekte. Theoretisch kann es dadurch aber für Benutzer der U2 auch zu Unklarheiten kommen, da nun der Name „Museumsquartier“ mit zwei Stationen assoziiert wird.

#### Aktive Werbung des Museumsquartiers für Dritte

Das Museumsquartier bewirbt nicht nur sich selbst bzw. die im Museumsquartier angesiedelten Institutionen, sondern eine Menge externer Einrichtungen.

Im Besucherinfozentrum liegen z.B. zahlreiche Flyer, Broschüren und Plakate auf.

Weiters findet sich auf der Homepage des Museumsquartiers eine umfangreiche Linkliste<sup>125</sup>, die in mehrere Rubriken unterteilt ist. Die Kategorie „Galerien und Ausstellungshäuser“ verweist allerdings fast ausschließlich auf größere und etablierte Häuser und weniger auf die zahlreichen Galerien in unmittelbarer Umgebung.

<b>Galerien und Ausstellungshäuser</b>	
Aktuelle Informationen zur bildenden Kunst:	
Kunstportale	<a href="http://www.kunstnet.at">www.kunstnet.at</a> <a href="http://www.artmagazine.cc">www.artmagazine.cc</a>
Aktuelle Ausstellungsübersicht	<a href="http://www.viennaartguide.at">www.viennaartguide.at</a>
BAWAG Foundation	<a href="http://www.bawag-foundation.at">www.bawag-foundation.at</a>
Generali Foundation	<a href="http://www.gfound.or.at">www.gfound.or.at</a>
Kunstforum Bank Austria	<a href="http://www.kunstforum-wien.at">www.kunstforum-wien.at</a>
KUNSTHALLE wien	<a href="http://www.kunsthallewien.at">www.kunsthallewien.at</a>
Kunsthaus Wien	<a href="http://www.kunsthauswien.com">www.kunsthauswien.com</a>
Künstlerhaus	<a href="http://www.kuensterhaus.at">www.kuensterhaus.at</a>
Secession	<a href="http://www.secession.at">www.secession.at</a>
Secession / Artpoint	<a href="http://www.artpoint.at">www.artpoint.at</a>
Galerie im Taxispalais	<a href="http://www.galerieimtaxispalais.at">www.galerieimtaxispalais.at</a>
Zumtobel/Ausstellungen	<a href="http://www.zumtobelstaff.co.at/news/calendar">www.zumtobelstaff.co.at/news/calendar</a>

Tabelle 3-24: Galerien und Ausstellungshäuser  
Quelle: <http://www.mqw.at/498.htm>, 04.03.2002

Bezüglich Hotels werden neben den großen Wiener Hotels aber auch diejenigen erwähnt, die sich in Nähe zum Museumsquartier befinden. Diese Hotels machen mit ihrem Standort zumeist auch Werbung (vergleiche Effekt „Image für Hotels“).

<sup>125</sup> <http://www.mqw.at/498.htm>, 04.03.2002

Die Unterseite „Rund ums MQ“<sup>126</sup> der Homepage des Museumsquartiers funktioniert hingegen als Portalseite und Veranstaltungskalender für „Lokale und Veranstaltungsorte, die innerhalb von 15 Gehminuten vom MQ zu erreichen sind“.

Besonders intensiv sind die Werbekooperationen mit dem „Spittelberg“. Während z. B. der traditionelle Weihnachtsmarkt am Spittelberg im Jahre 2001 mit Tassen mit Museumsquartier-Logo ausgestattet war, finden sich im Museumsquartier ganzjährig großformatige Wegweiser zum Spittelberg.



Abb. 3-38: Das Museumsquartier wirbt für den Spittelberg

### Image für Hotels

Rund um das Museumsquartier befinden sich einige Hotels. Diese werben nun mehrheitlich mit der prominenten Nachbarschaft, wie die folgenden Beispiele zeigen:

Das „Hotel Tyrol“ (Mariahilfer Straße 15) macht dies bereits mit seinem Namen „Hotel am Museumsquartier“ klar. Möglicherweise eine Folge dieses Imagewandels könnte die derzeit stattfindende Generalrenovierung sein. Mit Juni 2002 wird das Tyrol wieder aufsperrten.<sup>127</sup>



Abb. 3-39: Hotel-Logo „Das Tyrol“  
Quelle: <http://www.hotel-tyrol-vienna.com/>, 10.01.2001

Das K+K Hotel Maria Theresia besteht seit 12 Jahren in der Breiten Gasse und liegt in unmittelbaren Nähe zum Museumsquartier, mit Ausblick auf das

---

<sup>126</sup> <http://www.fcc.at/muqua/eventuebersicht.php?lang=1>, 04.03.2002

<sup>127</sup> Walter Plangenauer, „Hotel Tyrol neu“, <http://www.hotel-tyrol-vienna.com/german/index.htm>, letzter Zugriff 05.05.2002

Areal durch die Baulücke Breite Gasse 4. Diese enge Verbundenheit bemerkt der Gast bereits auf der Homepage, darüber hinaus bietet dieses Hotel spezielle Touristen-Packages an, die bereits den Eintritt ins Museum Leopold enthalten.<sup>128</sup>



Abb. 3-40: Das K+K Hotel Maria Theresia mit Blick auf das Museumsquartier durch den neuen Durchgang zur Breiten Gasse

Das Hotel Admiral (Karl-Schweighofer-Gasse 7) setzt bereits auf dem Lageplan auf das Logo des Museumsquartiers.



Abb. 3-41: Lage des Hotels Admirals mit Logo des Museumsquartiers  
Quelle: [http://vienna.nethotels.com/images/hotels/IMG\\_M\\_viennart.jpg](http://vienna.nethotels.com/images/hotels/IMG_M_viennart.jpg), 05.05.2002

Das Hotel Viennart (Breite Gasse 9, „im Windschatten der ehemals kaiserlichen Hofstallungen“) wiederum war Teil einer Unternehmerinitiative mit dem Namen „art portal Breite Gasse“ (Homepage <http://www.artportal.at/>), die das Museumsquartier als „Hinterland“ der Breiten Gasse sah und letzterer eine „wesentliche Torfunktion“ für das Museumsquartier zuschrieb. Bis zur Eröffnung des Museumsquartiers sollten „25 Schritte zum

---

<sup>128</sup> Email-Antwort von Gabriele Volsansky, K+K Hotel Maria Theresia, 23.01.2002

Museumsquartier“ gesetzt werden<sup>129</sup>, das ehrgeizige Programm wurde aber nicht vollendet.

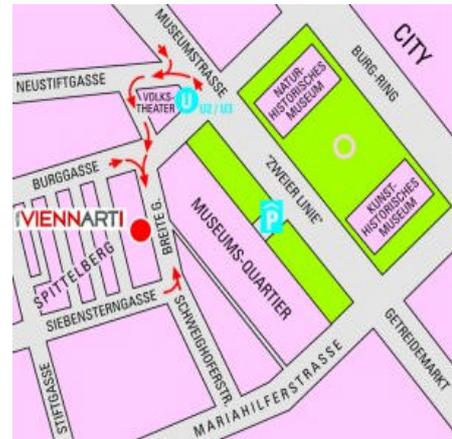


Abb. 3-42: Lage des Hotels Viennart

Sogar das Arcotel Wimberger am Urban-Loritz-Platz versucht auf seiner Internetseite trotz seiner schon größeren Distanz auf diesen Zug bzw. diese Straßenbahn aufzuspringen: „...und seit Anfang Juli 2001 hat das Museumsquartier geöffnet. Im größten Museumskomplex Europas befinden sich mehrere aufsehenserregende Museen. Für all jene, die im Wimberger wohnen, ist das MQ besonders leicht erreichbar, führt einen doch die Straßenbahn 49 direkt vom Hotel ohne Umsteigen in wenigen Minuten direkt dorthin.“

#### Image und Werbung für Galerien

Nicht nur Hotels, auch andere Einrichtungen könnten ihre Nähe zum Museumsquartier vermarkten. Bisher wurde dieser Imageeffekt zumeist über die „Marke Spittelberg“ eingefahren, doch auf der Internet-Portalseite des Spittelbergs selbst wird dieser bereits „mit kaum 3 Minuten vom Museumsquartier entfernt“ beschrieben (siehe Abb 3-27). Das Restaurant Lux (Schrankgasse/Spittelberggasse) verweist auf seiner Homepage zumindest unter dem Punkt „Erreichbarkeit“ auf eben diese Distanz.<sup>130</sup>

Die Marke Museumsquartier ist zugkräftig, fast jeder zweite Österreicher kennt das Museumsquartier zumindest vom Namen her.<sup>131</sup>

Für Kunstgeschäfte am Spittelberg bietet das Museumsquartier eine besondere Werbeperspektive.<sup>132</sup>

<sup>129</sup> <http://www.art-portal.at/>, 10.01.2002

<sup>130</sup> Homepage des Restaurants Lux, <http://www.lux-restaurant.at/html/erreichbarkeit.htm>, 05.03.2002

<sup>131</sup> ORF Online - Kultur, <http://kultur.orf.at/>, 08.01.2002

<sup>132</sup> Persönliches Gespräch mit Peter Winter, Studio Winterholz / Kunstwerkstatt, 28.02.2002



Abb. 3-43: Screenshot von der Homepage <http://www.spittelberg.at>

Selbst in der Schleifmühlgasse im Vierten Wiener Gemeindebezirk, die ja bereits etwas weiter vom Museumsquartier entfernt liegt, liegen in den dortigen Galerien Stadtpläne aus, die sie als Umgebung des Museumsquartiers ausweisen.

### 3.3.2. Wien – Gasometer

Bei den kleinräumigen externen Effekten wurden nicht nur Effekte der Gasometer im Speziellen behandelt, sondern auch die externen Effekte der zukünftigen Projekte rund um die Gasometer (Erdberger Mais) mit analysiert. Wie schon beim voran gegangenen Kapitel ist auch hier zunächst eine Übersichtstabelle (siehe nächste Seite) angeführt; hernach werden die externen Effekte des Gasometer-Großprojekts im Detail dargestellt.

Tabelle 3-25 (nächste Seite): Übersicht externe Effekte Gasometer  
Quelle: eigene Darstellung

Projekt		Projekt 1: Wien - Gasometer																		
Wirtschaft	Effektbezeichnung	Vernrsacher	Betroffene lokal		Betroffene kleinstäumig		Betroffene regional		Planungsphase	Realisierungsphase	Durchführungsphase	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Verkehr	Ortsbild, Gestaltqualität	Image
			Geschäfte	Betriebe	Geschäfte	Betriebe	Geschäfte	Betriebe												
	Frequenzbringer für G-Town	neue Projekte	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte														
	Neue Wirtschaftsstrategie für den Erdberger Mais	Gasometer	Betriebe	Betriebe	Betriebe	Betriebe														
	Boden-, Immobilienpreisveränderungen	Gasometer	Grundstückbesitzer	Grundstückbesitzer	Grundstückbesitzer	Grundstückbesitzer														
	Agglomerationseffekte	geplante Industrie	Betriebe	Betriebe	Betriebe	Betriebe														
	Schaffung neuer Arbeitspl.	Gasometer	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte														
	Schaffung neuer Arbeitspl.	neue Projekte	Betriebe/Geschäfte	Betriebe/Geschäfte	Betriebe/Geschäfte	Betriebe/Geschäfte														
	Kaufkraftabfluss - Simmeringer Hauptstraße	Gasometer	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte	Geschäfte														
	Kaufkraftabfluss - Kino/Entertainment	Gasometer	Kinos/Entertainment	Kinos/Entertainment	Kinos/Entertainment	Kinos/Entertainment														
Umwelt	Lärmbelastung	Gasometer	Anrainer	Anrainer	Anrainer	Anrainer														
Verkehr	Schadstoffbelastung	Gasometer	Anrainer	Anrainer	Anrainer	Anrainer														
	Neue Verkehrsprojekte	Gasometer	Gasometerumfeld	Gasometerumfeld	Gasometerumfeld	Gasometerumfeld														
	Stärkere Belastung der vorh. Verkehrsinfrastruktur	MIV	Anrainer	Anrainer	Anrainer	Anrainer														
Ortsbild	U-Bahn-Station Gasometer	Gasometer	Bewohner	Bewohner	Bewohner	Bewohner														
	Grünraumpotenziale	Gasometer	Bew.Erdberger Mais	Bew.Erdberger Mais	Bew.Erdberger Mais	Bew.Erdberger Mais														
	Stadtentwicklungsimpuls	Gasometer	Erdberger Mais	Erdberger Mais	Erdberger Mais	Erdberger Mais														
Image	Visueller Merkmepunkt	Gasometer	Bewohner	Bewohner	Bewohner	Bewohner														
	Marketing	Gasometer	Erdberger Mais	Erdberger Mais	Erdberger Mais	Erdberger Mais														

### *WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE*

Frequenzbringer für G-Town durch neue Projekte im Gasometer-Umfeld

Die derzeitig schlechte Kundenfrequenz resultiert aus der isolierten Lage und des unattraktiven Branchenmixes der Geschäfte in den Gasometern. Durch die zukünftigen Projekte, die im Gasometer-Umfeld verwirklicht werden sollen, erwartet man sich in den nächsten Jahren einen stärkeren Zustrom zu den Geschäften. Die Ausgangslage für das neue Kundenpotenzial bilden 1.500 neue Wohneinheiten und prognostizierte 20.000 neue Arbeitsplätze, die im Gasometer-Umfeld entstehen sollen.<sup>133</sup>

Boden und Immobilienpreisveränderungen der Grundstücks- und Immobilienbesitzer

Eine geringe Aufwertung der Grundstücke und Immobilien rund um die Gasometer hat es schon in der Planungsphase des Gasometer-Neubaus sowie vor der Errichtung der U3-Station Gasometer gegeben. Die derzeitigen Grundstückspreise für Bauland-Betriebsgebiet (BK2) betragen laut Auskunft des Magistrats (MA 21) rund EUR 300 je m<sup>2</sup>. Dies ist eine Steigerung des m<sup>2</sup>-Preises um ungefähr 25% jenes Wertes (210,-/m<sup>2</sup>), der vor der Gasometer-Neuplanung für Bauland-Betriebsgebiet verlangt wurde. Die angegebenen m<sup>2</sup>-Preise sind stark von der Lage und Bauklasse des Grundstückes abhängig. Die Preise für Wohnimmobilien waren nur sehr schwer zu eruieren, da es in näherer Umgebung fast nur alte Betriebsgebäude und keine Wohnhäuser gibt. Es gab aber auf alle Fälle einen nachvollziehbaren Aufschwung der Bodenpreise im näheren Gasometer-Umfeld, der auf die Errichtung der Gasometer zurückzuführen ist. Es lassen sich auf Grund der wenigen verfügbaren Transaktionen keine wirklich verwertbaren Schlüsse über die Immobilienpreisentwicklung um die Gasometer ziehen.

Aus der Abbildung 3-44 ist die zukünftige Entwicklung der Geschoßflächen nach Nutzungsart des Gebietes, Erdberger Mais zu entnehmen.

---

<sup>133</sup> www.g-town.at; Perspektiven, Heft 5/2000, Wiener Wohnbau

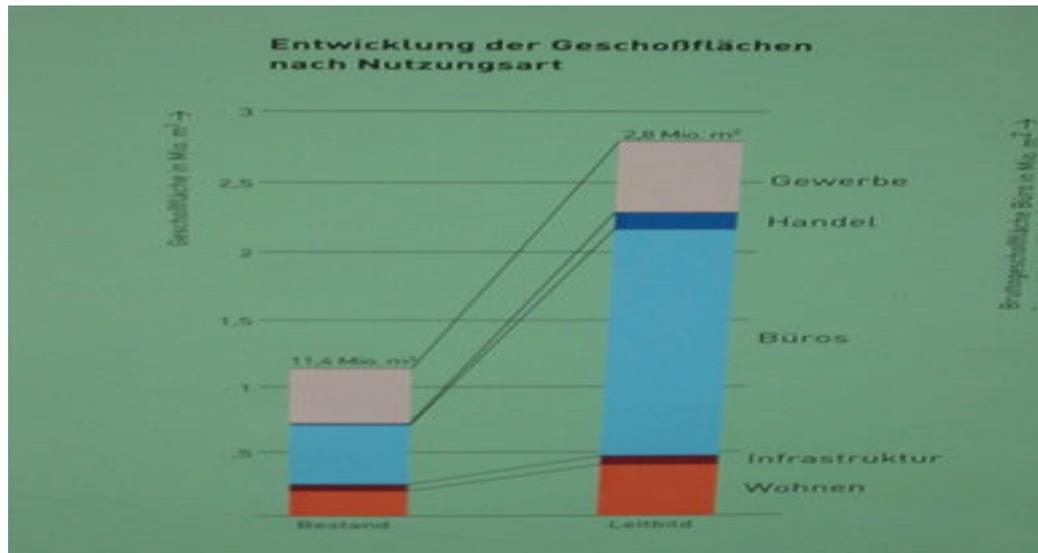


Abb. 3-44: Entwicklung der Geschosflächen nach Nutzungsart  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern 17. 05. 2002

In der Abbildung 3-45 sieht man die prognostizierte Entwicklung der Büroflächen im Erdberger Mais.

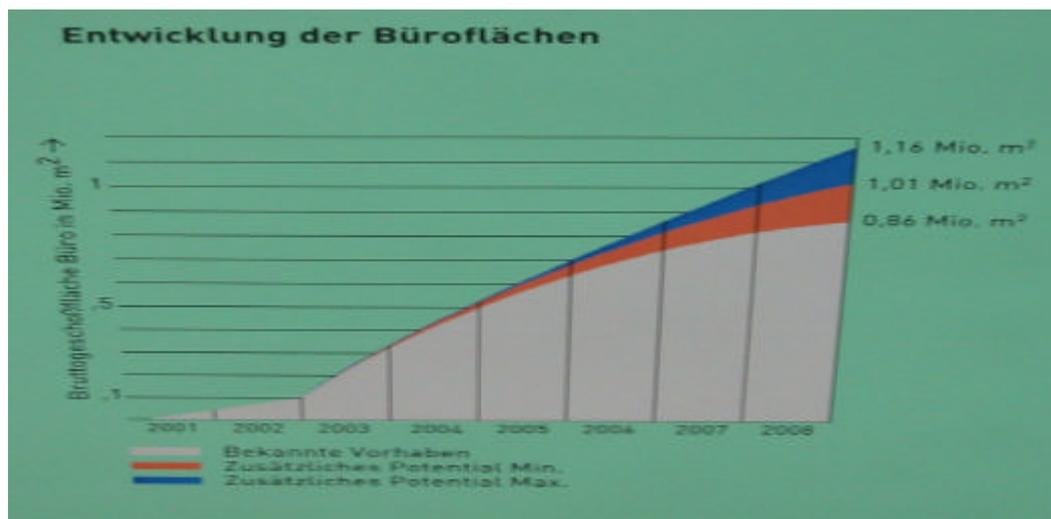


Abb. 3-45: Entwicklung der Büroflächen  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern, 17.05.2002

Agglomerationseffekte durch geplante Industrie im Gasometer-Umfeld

Durch die geplante Konzentration zahlreicher Technologiekonzerne, zum Beispiel im Bereich Biotechnologie, erwartet man sich eine erhöhte Ansiedlung branchenverwandter Betriebe. Anzunehmen ist, dass die fix geplanten Betriebe sowie auch die neu hinzu kommenden Betriebe von den Agglomerationseffekten profitieren.<sup>134</sup>

<sup>134</sup> Perspektiven, Heft 9/10/2001, S. 41.

## Entwicklung einer neuen Wirtschaftsstrategie für den Erdberger Mais

Die Lagegunst des Standortes, das Impulsprojekt Gasometer sowie die in Teilbereichen vorgesehene Nutzungsmischung mit Wohnen erfordert langfristig emissionsarme Nutzungen.

Um diesen Umnutzungsprozess optimal unterstützen zu können und öffentliche Ziele aus den Bereichen Technologiepolitik, Arbeitsmarktpolitik, Forschungspolitik und Wirtschaftspolitik generell bestens umsetzen zu können, wird deshalb derzeit in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe mit Fachleuten innerhalb und außerhalb des Magistrats eine Wirtschaftsstrategie für den Erdberger Mais erarbeitet. Die Federführung erfolgt durch das Österreichische Forschungszentrum Seibersdorf. In der Abbildung 3 wird ein Verfahren zur Bewertung von Stadtentwicklungsprojekten insgesamt als auch von konkreten Einzelprojekten entwickelt. Ziel ist die Analyse stadtwirtschaftlicher (ökonomischer, fiskalischer) und sonstiger entwicklungsrelevanter Effekte in einem integrativen Ansatz darzustellen (siehe Abb. 3-46).

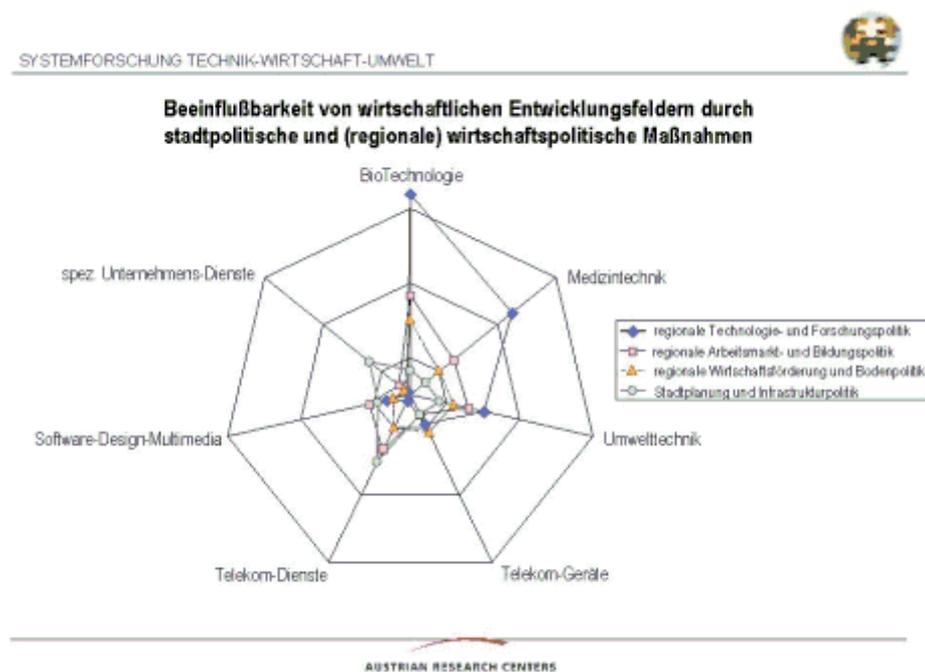


Abb. 3-46: Beeinflussbarkeit von wirtschaftlichen Entwicklungsfeldern durch stadtpolitische und (regionale) wirtschaftspolitische Maßnahmen  
Quelle: Austrian Research Center (ARC) Seibersdorf

## Schaffung neuer Arbeitsplätze in G-Town im Zuge der Revitalisierung der Gasometer

Durch die 70 neuen Geschäfte, die 14 neuen Gastronomiebetriebe und das Kinocenter entstanden rund 800 neue Arbeitsplätze. Der momentane Umsatz in den Geschäften der Gasometer ist (laut den durchgeführten Interviews) nicht sehr zufrieden stellend. Einige Geschäftsinhaber haben auf Grund der

derzeit schlechten Umsätze die Schließung ihrer Geschäfte in Betracht gezogen. Somit wäre eine Verschlechterung des lokalen Arbeitsmarktes zu befürchten. Genaue Zahlen über den Abbau von Beschäftigten in den einzelnen Filialen gibt es leider nicht.<sup>135</sup>

#### Schaffung neuer Arbeitsplätze in „neuen“ Betrieben des Gasometer-Umfelds

Auf Grund der vorgesehenen dynamischen Entwicklung des Erdberger Mais entsteht ein enormes Potenzial für Firmenansiedlungen und somit ein großer Markt an freien Arbeitsplätzen. Allein durch das Büro- und Geschäftshaus am Rennweg, das zum neuen Stützpunkt des Mobilfunkbetreibers T-Mobile wird, sollen 2.000 Arbeitsplätze besetzt werden. Weitere Arbeitsplatzpotenziale sind die teilweise Überbauung des Straßenbahnmuseums in der ehemaligen Remise Erdberg mit einem Büro- und Geschäftszentrum, die Erweiterung des Biotechnologie-Clusters an der Dr.-Bohr-Gasse, die Bürobauung nördlich der Gasometer und die Bebauung des Fleischmarktareals in St. Marx als Technologiestandort.

Im näheren Gasometer-Umfeld (südlich der Gasometer) sollen laut Auskunft der MA 21 Wohnungen für 1.500 neue Bewohner entstehen und 3.500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Potenzial an Arbeitsplätzen im Erdberger Mais wird auf rund 50.000 in den nächsten Jahren prognostiziert. Die 50.000 Arbeitsplätze, die von Martin Orner prognostiziert werden (Perspektiven 5/2000, Wiener Wohnbau, Seite 25), dürften ein sehr hoch gestecktes Ziel sein, das in absehbarer Zukunft kaum realisierbar scheint.

Die Abbildung 3-47 umfasst die Konzeption einer mittel- bis langfristigen Entwicklungsstrategie für die Stadtentwicklungszone, die auf der Analyse relevanter Rahmenbedingungen aufsetzt (z. B. bisherige Stadtteilentwicklung, räumliche Konkurrenzsituation, Entwicklung relevanter Nachfolgemärkte). Auch bereits vorliegende Analyseergebnisse und Einzelprojektvorschläge werden herangezogen. Die Entwicklungsstrategie soll nach Zielen, Schwerpunkten und räumlichen Handlungsrahmen differenziert werden.<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> Interview mit Geschäftsführer und Verkäufern der Geschäfte H&M, Palmers, Pimkie, Blaumax.; [www.g-town.at](http://www.g-town.at); [www.gasometer.cc](http://www.gasometer.cc)

<sup>136</sup> Quellen: [www.wien.at/stadtentwicklung](http://www.wien.at/stadtentwicklung); Perspektiven Heft 9/10/2001 Archiv Gasometer; Interview MA21; Ausstellung „Mais Wien“; Perspektiven 5/2000, Wiener Wohnbau, Seite 25, Martin Orner; Perspektiven 5/6/2001 „Wien Stadt des Wohnens“



### Anteil des Stadtteils an der mittelfristigen Arbeitsplatznachfrage in Wien, differenziert nach Entwicklungsfeldern

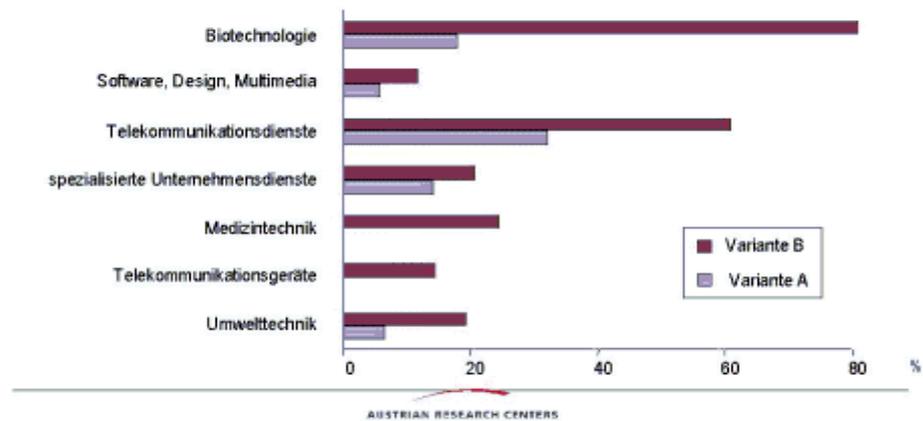


Abb. 3-47: Anteil des Stadtteils an der mittelfristigen Arbeitsplatznachfrage in Wien  
Quelle: Austrian Research Center

Die Abbildung 3-48 zeigt die geplanten Projekte im Gasometer Umfeld und den südlich Gasometer liegenden geplanten Park mit Badeteich, der öffentlich zugänglich gemacht werden soll.



Abb. 3-48: Geplante Projekte im Gasometer-Umfeld  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern; 17.05.2002

### Kaufkraftabfluss – Simmeringer Hauptstraße

Die Geschäftsstraße Simmeringer Hauptstraße liegt eingegrenzt zwischen den Konkurrenzcentren Landstraßer Hauptstraße, Zentrum Favoriten, Huma-

Einkaufszentrum und den Gasometern und weist trotz dieser Konkurrenz ein starkes eigenständiges Angebot auf.

Auf Grund der Lage, des Images und des unattraktiven Branchenmixes in den Gasometern lässt sich kaum ein Kaufkraftabfluss in der Simmeringer Hauptstraße verzeichnen. Die Gasometer werden auf Grund ihrer Lage und Umgebung derzeit als isoliertes Einzelprojekt gesehen. In einer Studie von „RegioPlan“ zum Einzugsgebiet der Gasometer erkannte man, dass sich als einzige Einzelhandelsagglomeration das Park und Ride Erdberg (Ecke Franzosengraben/Erdbergstraße) in der Nähe befindet. Andere Einkaufsstraßen wie eben die Simmeringer Hauptstraße sind bereits viel zu weit entfernt.

Aus den Interviews mit einigen Betreibern von Geschäftslokalen in den Gasometern war deutlich zu erkennen, dass sie mit ihren Umsätzen überhaupt nicht zufrieden sind. Der erste „Run“ von Neugierigen ist nun vorbei und die Besucherzahlen hinken weit hinter den Erwartungen nach. Es gibt leider noch keine offiziellen Umsatzzahlen oder Besucherfrequenzen für die Gasometer, was exakte Prognosen unmöglich macht. Die hier geführten Aussagen beruhen nur auf den geführten Interviews mit den Betreibern von Geschäftslokalen in den Gasometern.

Die Geschäfte in den Gasometern sprechen eher junges Publikum zwischen 15 und 30 Jahren an. Da auch das Warenangebot in den Geschäften der Gasometer dem der Simmeringer Hauptstraße nicht gleicht, stellen die Gasometer für die bestehenden Geschäfte in der Simmeringer Hauptstraße keine Konkurrenz dar. Die Geschäftslokale an den großen Einkaufsstraßen, die an der U3 liegen, zum Beispiel die Mariahilfer Straße oder Kärntner Straße, haben durch die Geschäfte in den Gasometern keine Umsatzeinbußen zu verzeichnen.<sup>137</sup>

#### Kaufkraftabfluss – Entertainment/Kino

Prognostizierte Besucherzahlen für das Gasometerkino belaufen sich laut der Betreibergesellschaft, dem US-Kinogigant Loews-Cineplex auf 450.000 bis 500.000 jährlich. Es bleibt allerdings abzuwarten, ob die Erwartungen des Betreibers auf Grund des vielfältigen Angebotes und des Kinosterbens, vgl. Innere Stadt, erzielt werden können. Wegen des fehlenden Angebotes an Kinos im Osten Wiens rechnet man sich jedoch gute Chancen aus. Es wird sicher noch mehr Abfluss von Kaufkraft aus den inneren Bezirken hin zu den großen Entertainmentkomplexen geben, da sich diese riesigen Multiplexe einer immer größeren Beliebtheit erfreuen und mit ihrem Unterhaltungsprogramm die „breite Masse“ ansprechen.<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> [www.einkaufsstraßen.at](http://www.einkaufsstraßen.at), mündliche Auskunft von Frau Loreth(Wifi), Einkaufsverhalten der Wiener, Wiener Kaufströme; <http://www.derstandard.at>; Interview Dipl.Ing.Weber (Gebietsbetreuung Simmering), Jahresbericht GB11, S16

<sup>138</sup> [www.diepresse.at/services/archiv](http://www.diepresse.at/services/archiv), 06.02.2002; Wiener Zeitung, „Gasometer in der Zielgeraden“ 25.06.2001

### *GESELLSCHAFTLICHE EFFEKTE*

Auf Grund der isolierten Lage der Gasometer sind derzeit keine gesellschaftlichen Effekte durch das Projekt zu erwarten.

### *UMWELT-EFFEKTE*

#### Größere Lärmbelastung für Anrainer

Die Lärmsituation für Anrainer ist vor allem vom Straßenverkehr geprägt. Die Planungsrichtwerte für den Dauerschall- und Grundgeräuschpegel werden, auf Grund des starken Verkehrsaufkommens in der Gugelgasse, an der Nordseite der Gasometer überschritten (bei Tag/Nacht um bis zu 8/10 dB(A)) und an der ruhigen Südseite hingegen unterschritten.

Die Immissionen stationärer Lärmquellen (Lüftungen etc.) überschreiten teilweise die Grenzwerte. Die Emissionen der verantwortlichen Schallquellen sind durch technische Maßnahmen entsprechend zu beschränken. Die projektierte Bundesstraße B 228 (Verlängerung der Döblerhofstraße) wird im Bereich des Gasometers A die Erhöhung des Dauerschallpegels auf 65/58 dB(A) bei Tag/Nacht bewirken.

Auf Grund der bestehenden und prognostizierten Belastung werden passive Lärmschutzmaßnahmen bei den neu geplanten Wohnbauprojekten vorzusehen sein. (Orientierung der Wohn- und Schlafräume nach innen, Lärmschutzfenster)

Da der in Zukunft auch intensivere Bahnverkehr der Flughafenschnellbahn S7 für die Anrainer ein Mehr an Lärmbelastung mit sich bringen dürfte, bietet die Gebietsbetreuung gemeinsam mit den ÖBB-Betroffenen ein Schallschutzservice an.<sup>139</sup>

#### Schadstoffbelastung für Anrainer durch das Projekt

Der Mehrverkehr im Erdberger Mais erzeugt dementsprechend mehr Belastung für die Umwelt. Details wie die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für Dieselruß erfordert die Verlegung von Garagenabluftöffnungen und die Verlängerung einer Überdachung der Garagenzufahrt. Die Immissionsgrenzwerte für CO, NO<sub>x</sub> und Benzol werden weit unterschritten.

Unter Einhaltung der vorgeschlagenen Maßnahmen treten bei Anrainern und Bewohnern der geplanten Objekte keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen auf. Dies ergab eine Schadstoffstudie, die von den

---

<sup>139</sup> Studie Rosinak und Partner; Perspektiven Heft 9/10/2001 Archiv Gasometer ; Interview MA21 ;Ausstellung „Mais Wien“; Jahresbericht GB11

Zivilingenieuren Rosinak und Partner für die Bauträger der Gasometer erstellt wurde.<sup>140</sup>

### VERKEHRLICHE EFFEKTE

#### Impuls für neue Verkehrsprojekte durch Gasometer

Die Gasometer gaben den Impuls für die Entwicklung des Gasometer-Umfelds und dies hat wiederum eine neue verkehrliche Erschließung nach sich geführt. In Planung sind die Anbindung von St. Marx an U3 und S7 über die Buslinie 80A. Nach zumindest teilweiser Realisierung der B 228 und Entwicklung des südlichen Gasometer-Vorfeldes soll eine Führung der Buslinie 76A auf neuer Route über die B 228 und Viehmarktgasse geschaffen werden. In einigen Betriebsbereichen wird das Straßennetz ergänzt beziehungsweise umgestaltet. In St. Marx soll der künftige Technologie-campus einerseits von der Baumgasse und vom Rennweg über die Litfaßstraße und andererseits im Inneren neu aufgeschlossen werden. Im südlichen Gasometer-Umfeld wird parallel zur Modecenterstraße eine Verbindung der beiden U-Bahn-Stationen Gasometer und Zippererstraße geschaffen. Die künftige stärkere Belastung der Erdbergstraße wirft die Frage nach einem Halbanschluss der A4 auf.<sup>141</sup>



Abb. 3-49: Karte des Planungsgebietes Erdberger Mais  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern 17.05.2002

<sup>140</sup> Studie Rosinak&Partner

<sup>141</sup> Perspektiven Heft 9/10/2001 Archiv Gasometer ; Interview MA21 ;Ausstellung „Mais Wien“; Perspektiven 5/6/2001 „Wien Stadt des Wohnens“

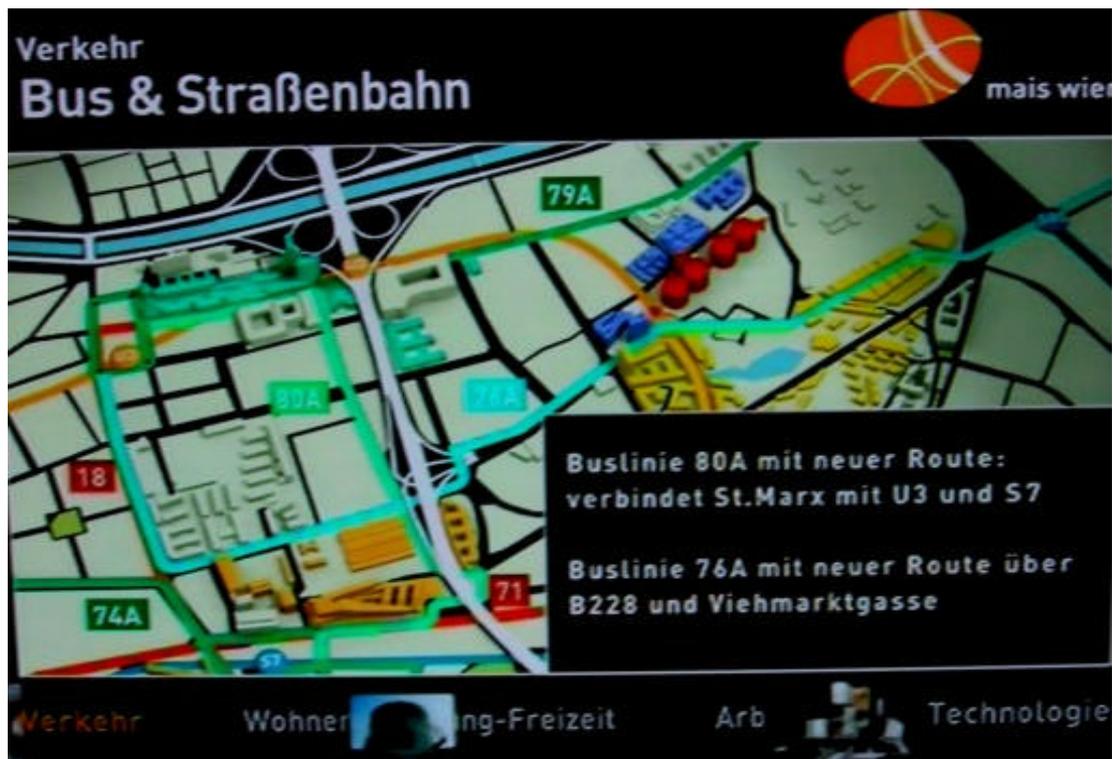


Abb. 3-50: Neu geplante Autobus- und Straßenbahnlinien, Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern, 17.05.2002

### Stärkere Belastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

Die geplanten Nutzungen erzeugen an Werktagen rund 21.000 Wege, davon 12.000 Fahrten im öffentlichen Verkehr und 5.900 Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Anlieferungsverkehr: 58 Lkw-Fahrten). An der Kreuzung Modecenterstraße/Erdbergstraße ist (auch bereits ohne den durch die Gasometer erzeugten zusätzlichen Verkehr!) eine Lichtsignalanlage erforderlich. Andere betroffene Kreuzungen können ungeregelt bleiben. Die geregelte Kreuzung Modecenterstraße/Döblerhofstraße kann sowohl mit als auch ohne B 228 die vom Bauvorhaben verursachten Verkehrsbelastungen übernehmen.

Die zu Beginn des Projekts befürchteten „Megastaus“ um den Erdberger Mais sind nicht eingetreten und auch der Mehrverkehr in diesem Bereich wird erstaunlich gut vom vorhandenen Verkehrsnetz aufgenommen. Also sind die Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmer geringer als noch bei der Planung des Projektes befürchtet.<sup>142</sup>

### Errichtung einer U-Bahn-Station Gasometer

Um den Zustrom von nicht motorisierten Kunden zu gewährleisten, war es erforderlich, eine U-Bahn-Station direkt neben den Gasometern zu errichten.

<sup>142</sup> Studie Rosinak und Partner; Perspektiven Heft 9/10/2001 Archiv Gasometer ; Interview MA21 ;Ausstellung „Mais Wien“

Die Errichtung der Station Gasometer wurde nur auf Grund der Renovierung der Gasometer notwendig, denn der Verlauf der U3 wäre ursprünglich ohne Station Gasometer geplant worden.

#### ORTSBILD- UND GESTALTQUALITÄT-EFFEKTE

Neue Grünraumpotenziale für das Erdberger Mais durch die Gasometer

Potenziale für Erholungsbereiche entsprechend der angestrebten städtebaulichen Qualität des Standortes bestehen

- in der Erweiterung der Parkfläche bei der „Stadtwildnis“ Baumgasse
- in Freihalteflächen in größeren Baublöcken
- in der Schaffung einer großen Erholungsfläche (mit Badeteich) im südlichen Gasometer-Vorfeld und
- langfristig in der Umwandlung der Trasse der Schlachthausbahn in einen das ganze Gebiet durchziehenden Grünzug.

Angesichts der fehlenden Erholungsflächen im Erdberger Mais muss auch die Nähe zum Prater als Chance für die Bewohner und Beschäftigten genutzt werden. Ein weiteres Potenzial für Erholungsflächen bildet die Rinderhalle St. Marx (Indoor-Erholungspark).

In Abbildung 3-51 sind die derzeitigen Widmungen der einzelnen Gebiete und Potenziale für den Grünraum zu sehen.



Abb. 3-51: Flächenwidmung und Grünraumpotenziale Erdberger Mais  
Quelle: Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern, 17.05.2002

### Stadtentwicklungsimpuls – Gasometer-Umfeld

Wie schon oft erwähnt, stellen die Gasometer wegen ihrer Lage und Entwicklungsmöglichkeiten um die Gasometer ein enormes Potenzial dar. Der Erdberger Mais rückt als Herzstück der nach Südosten gerichteten städtebaulichen Entwicklungsachse zunehmend in den Blickpunkt der Stadtentwicklung. Auf Grund umfangreicher Vorarbeiten der Wiener Stadtplanung und der starken Förderungspolitik der Stadt Wien stehen bereits maßgebliche Teile des ca. 250 ha großen Areals für Betriebsansiedlungen und Unternehmensgründung zur Diskussion. Die EU stellt für das sogenannte Urban-2-Projekt 4,2 Mio. Euro zur Verfügung, die durch 11,7 Mio. Euro aus nationalen Mitteln für das Gasometer-Umfeld ergänzt werden müssen. Der Erdberger Mais wurde wegen der deutlich unter dem Durchschnitt Wiens liegenden Kriterien wie Kaufkraft, Arbeitslosenrate, Schulbildung und Umweltsituation und nicht zuletzt der Gasometer für dieses Förderungsprojekt ausgewählt.<sup>143</sup>

### Visueller Merkmalspunkt

Zur Zeit sind die Gasometer die höchsten Bauwerke im Erdberger Mais und bilden somit einen markanten Merkmalspunkt für die Bevölkerung. In Zukunft, nach der Realisierung aller anderen geplanten Projekte, werden sie nur mehr einer von vielen „Anhaltspunkten“ sein, aber sicher die bedeutendsten. Den derzeitigen Ruf als „Kult und Prestigeprojekt der Stadt Wien“ werden die Gasometer wegen ihrer Einzigartigkeit vermutlich beibehalten.

### *IMAGE-EFFEKTE*

#### Marketing für den Erdberger Mais durch die Gasometer

Das Projekt Gasometer ist ein internationales Vorzeigebjekt und haucht dem Erdberger Mais, das ein Jahrzehnte lang brach liegendes Gelände war, Leben ein. Es zeigt, dass Projekte in einer „toten Region“ durchaus erfolgreich sein können. Wegen ihres Erfolges dienen die Gasometer als Vorzeigebjekt für andere Projekte im Erdberger Mais. Auf Grund der starken Werbung, die für die Gasometer gemacht wurde, ist automatisch auch für das Gasometer-Umfeld Standortmarketing betrieben worden. Die Gasometer werden als Entwicklungsimpuls mit Magneteffekt für das Umfeld gesehen.

---

<sup>143</sup> www.stadtentwicklung.at, Ausstellung „Mais Wien“ in den Gasometern, 17.05.2002, Jahresbericht GB11



Abb. 3-52, Quelle: Perspektiven Heft 9/10/2001 Archiv Gasometer

### 3.3.3. Wien – U-Bahn

In diesem Kapitel werden die positiven und negativen Auswirkungen von U-Bahn-Projekten dargestellt. Eine Untergliederung erfolgte nach dem Zeitpunkt des ersten Auftretens der Effekte. Auf der folgenden Seite sind alle behandelten externen Effekte der U-Bahn tabellarisch zusammengefasst, sodass ein übersichtlicher Vergleich der Effekte gegeben ist. Auf den darauf folgenden Seiten werden die jeweiligen Effekte im Detail erläutert.

Tabelle 3-26 (nächste Seite): Übersicht externe Effekte U-Bahn Wien  
Quelle: eigene Darstellung

Projekt	Effektgruppe	Effektbeschreibung	Verursacher	Betroffene lokal	Betroffene kleinräumig	Betroffene regional	Planungsphase	Realisierungsphase	Durchführungsphase	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt	Verkehr	Ortsbild, Gestaltqualität	Image			
Projekt 3: Wien - U-Bahn	Wirtschaft	Grundstücksaufwertung	U-Bahn-Bau	Grundstücksbesitzer																	
			U-Bahn-Bau	Hausherren																	
			U-Bahn-Bau	Betriebe																	
			U-Bahn-Linien	Grundstückbesitzer																	
			U-Bahn-Linien	Betriebe																	
			U-Bahn-Linien	Betriebe	Betriebe																
			U-Bahn-Linien	Betriebe	Betriebe																
			U-Bahn-Linien	Betriebe	Betriebe																
			U-Bahn-Stationen	Anrainer	Anrainer																
			U-Bahn-Bau	Mieter																	
	Gesellschaft	Stadterneuerung	U-Bahn-Linien	Anrainer																	
			U-Bahn-Linien	Anrainer																	
	Umwelt	Anrainerbelästigung	U-Bahn-Bau	Anrainer																	
			U-Bahn-Linien	Anrainer																	
Verkehr	Erreichbarkeitsverschlechterung	U-Bahn-Linien	Stadtbewohner	Stadtbewohner	Stadtbewohner	Pendler															
		U-Bahn-Linien	Anrainer	Anrainer	Stadtbewohner	Stadtbewohner															
		U-Bahn-Linien	Anrainer	Anrainer	Fahrgäste/Autofahrer	Fahrgäste/Autofahrer	Fahrgäste/Autofahrer														
		U-Bahn-Linien	Fahrgäste	Fahrgäste	Fahrgäste	Fahrgäste	Fahrgäste														
Ortsbild Image	Straßenneugestaltung	U-Bahn-Bau	Anrainer	Passanten/Fahrgäste	Passanten/Fahrgäste																
		U-Bahn-Anlagen	Fußgänger																		

## WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE

### Grundstücksaufwertung durch U-Bahn-Bau

Schon während der Planungsphase von U-Bahn-Projekten steigt der Wert von Grundstücken in U-Bahn-Nähe, da der U-Bahn-Bau mit der Herstellung einer zusätzlichen infrastrukturellen Gelegenheit gleichzusetzen ist. Nach Bökemann steigt der Wert von Grundstücken mit der Zahl der Infrastrukturanschlüsse; da zusätzlich in nicht peripheren Gebieten mit U-Bahn-Bau häufig Stadterneuerung betrieben wird (vgl. die Effekte „Stadterneuerung: Effekte auf die Mieter“ und „Stadterneuerung: Effekte auf Hausherren“), ist auch in dieser Sichtweise von einer Wertsteigerung auszugehen.

Im Rahmen einer Forschungsarbeit des Instituts für Stadt- und Regionalforschung der Technischen Universität Wien wurde an Hand der U3-Verlängerung von der Johnstraße nach Ottakring untersucht und nachgewiesen, „dass und wie kommunale Infrastrukturinvestitionen [...] privates Immobilienvermögen vergrößern“.<sup>144</sup> Im gesamtstädtischen Vergleich sind die Immobilienpreise (Wohnungen und Büros) in einem definierten U3-Korridor weit überdurchschnittlich angestiegen, vor allem im 16. Bezirk (vgl. unten stehende Abbildung und die Abbildung auf der nächsten Seite). Dabei war folgendes Phänomen zu beobachten: Gegenüber der Ausgangslage (1986) waren die Preise im Korridor 1995 um etwa 50 % mehr, im Jahr 2000 allerdings nur mehr um etwa 20 % mehr als der Wiener Durchschnitt gestiegen. Dies lässt sich damit erklären, dass nach Bekanntgabe der Ausbaupläne die Preise auf Grund von Erwartungshaltungen in die Höhe schnellten; mit und nach der Realisierung der U3-Verlängerung mussten diese Erwartungen jedoch teilweise reduziert werden.

Aufwertung der Wohnungslage im Korridor  
des 14., 15. und 16. Gemeindebezirkes  
durch den Ausbau der U3

SRF - TU Wien  
Institut für  
Stadt- und Regionalforschung



Abb. 3-53: Aufwertung der Wohnungslage im U3-Korridor  
Quelle: SRF, 1997, modifizierte Darstellung

<sup>144</sup> Bökemann/Feilmayr, 2000/2001

Aufwertung der Bürolage im Korridor  
des 14., 15. und 16. Gemeindebezirkes  
durch den Ausbau der U3

SRF - TU Wien  
Institut für  
Stadt- und Regionalforschung



Abb. 3-54: Aufwertung der Bürolage im U3-Korridor  
Quelle: SRF, 1997, modifizierte Darstellung

#### Stadterneuerung: Effekte auf Hausherren

Durch die Grundstücksaufwertung in Folge des U-Bahn-Baus (vgl. „Grundstücksaufwertung durch U-Bahn-Bau“) entsteht für Hausbesitzer ein Anreiz, in ihre Immobilien zu investieren, um höhere Erträge erwirtschaften zu können. Sanierungen und Neubautätigkeiten finden in vielen Bereichen entlang von im Bau befindlichen U-Bahn-Linien statt. Somit kann die U-Bahn durchaus auch als Instrument der Stadterneuerungspolitik angesehen werden. Statt finanzieller Anreize in Form von üblichen Methoden der Stadterneuerung wirkt die U-Bahn als Image-Anreiz, da in einem besseren Umfeld auch höhere Mieten lukriert werden können.

Dass sich diese Effekte zwar deutlich, aber dennoch nicht allzu stark auswirken, ist gesetzlichen Regelungen zu verdanken, die dafür sorgen, dass bestehende Mietverträge nicht einseitig geändert werden können. Ein plötzliches Ansteigen der Miete für U-Bahn-Anrainer ist also nicht möglich; dem zu Folge wird es auch nicht bei allen Objekten im U-Bahn-Umfeld zu Verbesserungsmaßnahmen kommen, sondern eher bei solchen, wo zumindest ein gewisser Teil an Wohnungen leer steht.

Je höher der Anteil der leer stehenden Wohnungen ist, um so leichter fällt es dem Hausherrn, sein Objekt zu sanieren und die aufgewerteten Wohnungen zu höheren Preisen neu zu vermieten.<sup>145</sup>

#### Umsatzeinbußen im Einzelhandel durch den U-Bahn-Bau

<sup>145</sup> Bökemann, 1999; Grüner, 2000.

Durch die beschriebenen Beeinträchtigungen während der U-Bahn-Bauphase müssen einige Geschäftslokale Umsatzeinbußen hinnehmen, da auf Grund der Baustellensituation weniger Kunden diese Bereiche aufsuchen. Bei manchen Betrieben macht sich bemerkbar, dass die Kunden wegen der gesperrten Straßen ausbleiben, da es zu einem Wegfall von Zufahrtsmöglichkeiten und Parkplätzen kommt.

#### Grundstücksaufwertung durch U-Bahn-Betrieb

Während der U-Bahn-Planungs- und Bauphasen werden im U-Bahn-Umfeld häufig Sanierungs- bzw. Neubauprojekte durchgeführt (vgl. U6 Nord, U3 West). Dadurch werden ganze Stadtviertel aufgewertet; somit erhöht sich auch der Anreiz zur Verbesserung bei bislang nicht (durch Sanierung oder Neubau) aufgewerteten Immobilien, da durch das positive Umfeld und die Standort-Aufwertung höhere (Lage-)Preise verlangt werden können, die ihrerseits aber Vorab-Investitionen bedingen. Vgl. dazu auch den Effekt „Stadterneuerung: Effekte auf die Mieter!“<sup>146</sup>

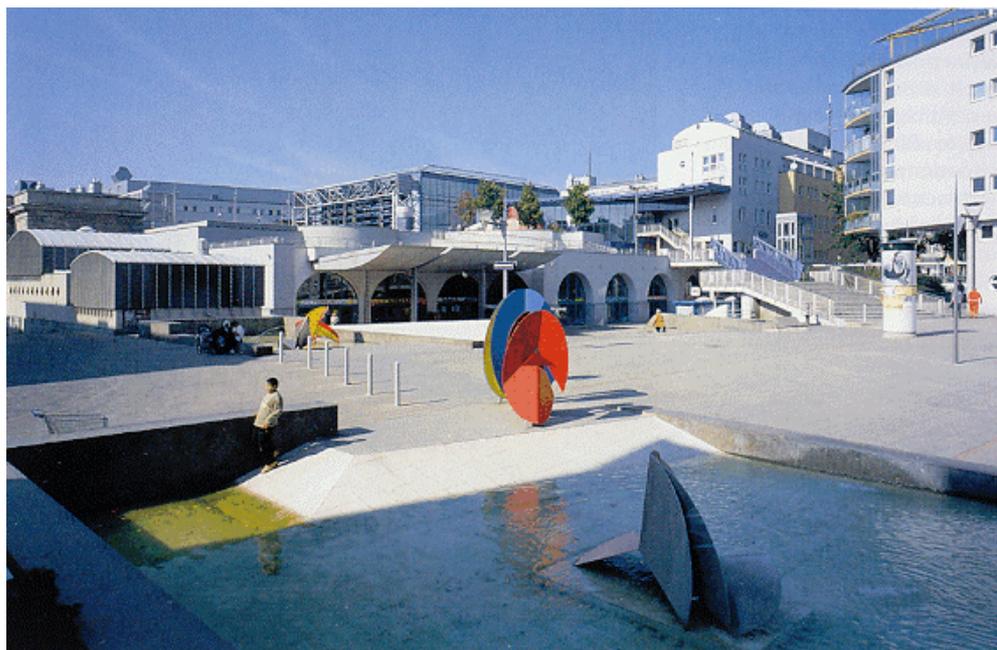


Abb. 3-55: Standort-Aufwertung am Beispiel Wasserwelt (U3 Johnstraße)  
Quelle: Wiener Linien, 2000.

#### Negative Effekte auf die Nahversorgung (Sicht der Betriebe)

Aus Sicht der Betriebe können sich zwei Arten von Effekten ergeben – der eine positiv (für den jeweiligen Betrieb), der andere negativ, beide jedoch negativ für die Nahversorgung im betroffenen Gebiet.

---

<sup>146</sup> Bökemann/Feilmayr, 2000/2001.

Zum Einen kann es sein, dass durch die in „Stadterneuerung: Effekte auf die Mieter“ und „Stadterneuerung: Effekte auf Hausherrn“ besprochenen Erneuerungseffekte die Mietpreise angehoben werden, sodass der Geschäftsbetreiber nicht mehr in der Lage ist, Gewinne zu erwirtschaften und schließen muss. Dies betrifft vor allem Kleinbetriebe in Branchen mit ohnehin dürftiger Gewinnerwartung, d.h. hauptsächlich Geschäfte, die sowieso schon von der Schließung bedroht waren.

Zum Anderen entstehen durch oder gleichzeitig mit dem U-Bahn-Bau häufig mittlere bis große Geschäftszentren (vgl. Millennium City, Gasometer, Meiselmarkt und zahlreiche kleinere Ballungen von Betrieben in Stationsnähe).<sup>147</sup> Diese Ansammlungen von Unternehmen erhöhen die Gewinnchancen, da die Kundenfrequenz höher ist als in „herkömmlicher“ Lage mit Verteilung an der Straße. Das vergrößert den Anreiz, sich dort und nicht länger am alten Standort anzusiedeln. Die neu erschlossenen Kundenkreise machen den Verlust an Stammkundschaft wett und die Anrainer der bisherigen Geschäftsstandorte bleiben auf der Strecke.

#### Geschäftssterben

Überspitzt gesagt leben und sterben Geschäftsstraßen mit ihrem Oberflächenverkehr. Dies betrifft nicht die großen Einkaufsstraßen, die sich einen Namen gemacht haben (Mariahilfer Straße etc.), sondern vielmehr die kleinen Straßenzüge, bei denen folgende Faktoren zutreffen:<sup>148</sup>

- Ersatz von Straßenbahnlinie(n) durch U-Bahn
- Frei werdender Platz nach U-Bahn-Bau wird dem Individualverkehr zur Verfügung gestellt.
- Keine Maßnahmen der Stadtmöblierung

Die innere Favoritenstraße und die Landstraßer Hauptstraße, aber auch die obere Wiedner Hauptstraße (Straßenbahn-Tunnelstrecke) sind die besten Beispiele für solche offensichtlichen Fehler in der damaligen Planung, die jedoch seit einigen Jahren nicht mehr gemacht werden, wie die U-Bahn-Verlängerungen seit 1993 zeigen. Zwar ist es übertrieben, bei den genannten Straßen von „Autorennbahnen“ zu sprechen, wie dies immer wieder gern getan wird, doch zu einem gemütlichen Einkaufsbummel laden diese Straßen sicher nicht mehr ein.

#### Erreichbarkeitsverbesserung aus der Sicht der Betriebe

Nicht nur die ÖPNV-Benutzer, sondern auch etliche Betriebe im Umfeld von U-Bahn-Stationen bekommen externe Vorteile zu spüren: Durch die verbesserte Erreichbarkeit ihrer Standorte können sie ihren Einzugsbereich vergrößern und eventuell zusätzliches Publikum ansprechen. Diesem Effekt

---

<sup>147</sup> Wiener Linien, 2000.

<sup>148</sup> <http://www.tramway.at>

stehen allerdings die Effekte „Negative Effekte auf die Nahversorgung (Sicht der Betriebe)“ und „Geschäftssterben“ entgegen, da sich die Kundenströme bei Inbetriebnahme einer U-Bahn-Linie auch zu anderen, weiter entfernten, durch die U-Bahn aber trotzdem besser erreichbaren Standorten verlagern können.

#### Positive Effekte auf die Nahversorgung

Sowohl Anrainer als auch Fahrgäste profitieren davon, wenn im Zuge der Errichtung von U-Bahn-Stationen Geschäftslokale eingeplant sind. Typischerweise sind es Filialen von Bäckerketten, die sich in U-Bahn-Stationen ansiedeln. Sie sind hauptsächlich zur Versorgung der ein-, aus- oder umsteigenden Fahrgäste gedacht, dienen aber auch den Anrainern, da sie – weil im Stationsbereich – gut erreichbar sind und oft auch an Sonntagen geöffnet haben. Im Umfeld von U-Bahn-Stationen kann es durch die dort angesiedelten Geschäfte und die somit erhöhte Standortattraktivität zu einer weiteren Ansiedlung von Betrieben kommen.



Abb. 3-56: Geschäftspassage bei der U3-Station Hütteldorfer Straße  
Quelle: Wiener Linien, 2000.

#### *GESELLSCHAFTLICHE EFFEKTE*

##### Stadterneuerung: Effekte auf die Mieter

Viele Mieter von Wohnungen und Geschäftslokalen im U-Bahn-Umfeld können von Maßnahmen der Stadterneuerung, Sanierung, Revitalisierung profitieren, da sich ihre Wohnqualität durch die eben genannten Maßnahmen verbessert. Dabei hängt die Profitance von der Zahlungsbereitschaft, oder besser, von der Zahlungsfähigkeit ab. Ist ein Mieter nicht willens oder nicht fähig, höhere Mietpreise für eine bessere Wohnqualität zu zahlen, finden Prozesse der Verdrängung statt. Die nicht zahlungsbereiten Mieter werden in Gebiete mit schlechterer Wohnqualität verdrängt; an ihrer Statt rücken Haushalte nach, die bereit sind, für das Wohnen in U-Bahn-Nähe entsprechend mehr Geld auf den Tisch zu legen.

Folgt man filtertheoretischen Überlegungen<sup>149</sup>, so führen die Verdrängungsprozesse zu weitläufigeren Umschichtungen, da auch die Verdrängten ihrerseits am neuen Standort als Verdränger auftreten und dieser Prozess immer wieder so abläuft, bis es im Extremfall am untersten Ende der Skala zu Obdachlosigkeit kommt.

Negative Effekte auf die Nahversorgung (Sicht der Anrainer)

Vor allem ältere Klein- und Mittelunternehmen sind in Gefahr zu verschwinden, wenn eine U-Bahn-Linie gebaut wird (mögliche Gründe siehe „Negative Effekte auf die Nahversorgung (Sicht der Betriebe)“). Für die Anrainer bedeutet dies, dass es manchmal längere Wege zurückzulegen gilt, wenn man einen Betrieb aufsuchen will. Für die meisten ist dies „nur“ ein geringfügig erhöhter Zeitaufwand, doch darf man nicht außer Acht lassen, dass ein solcher Effekt vor allem für ältere oder behinderte Personen zu erheblichen Einbußen in der Lebensqualität führen kann.

Durch die in „Geschäftssterben“ beschriebenen Effekte kann es darüber hinaus zum Aussterben ganzer Stadtviertel in Bezug auf Einzelhandelsbetriebe kommen.

#### *UMWELT-EFFEKTE*

Anrainerbelästigung durch den U-Bahn-Bau (Wohnbevölkerung)

Vor allem der Baulärm und die Verschmutzung der Umgebung durch U-Bahn-Baustellen bilden während der Bauphase die größten Beeinträchtigungen für die Anrainer. Hinzu kommt, dass der Straßenraum im Bereich der künftigen Tunnelanlagen oft sehr eingeeengt, manchmal sogar komplett gesperrt werden muss.

Anrainerbelästigung durch U-Bahn-Linien

Da der Großteil der U-Bahn-Linien im verbauten Gebiet als Tunnelstrecke geführt wird, treten im Normalfall keine Belästigungen durch den U-Bahn-Betrieb auf. Lediglich bei den Hochstrecken, insbesondere bei der U6-Gürtelstrecke, sind leichte Beeinträchtigungen der Lebensqualität spürbar – nicht so sehr durch den Lärm der fahrenden Züge, da die Gleiskörper weitgehend Schall dämpfend ausgeführt sind, wie vielmehr durch das Abfertigen der Züge in den Stationen mit den Worten „Zug fährt ab“ und

---

<sup>149</sup> vgl. Giffinger, 1999

dem darauf folgenden Signalton. Diese Geräusche sind z. B. einige Gassen abseits des Gürtels immer noch deutlich zu vernehmen.<sup>150</sup>

### VERKEHRLICHE EFFEKTE

Erreichbarkeitsverschlechterung aus der Sicht der ÖPNV-Benutzer

Während der U-Bahn-Bauarbeiten ergeben sich viele kleine Beeinträchtigungen in der Erreichbarkeit von Standorten in (künftiger) U-Bahn-Nähe. Baugruben, behindernd abgestellte Baufahrzeuge, Lärm und Schmutz mindern die subjektiv empfundene Attraktivität eines Standortes. Durch Umleitungen wegen Straßensperren erhöht sich in vielen Fällen noch dazu die Fahrzeit.

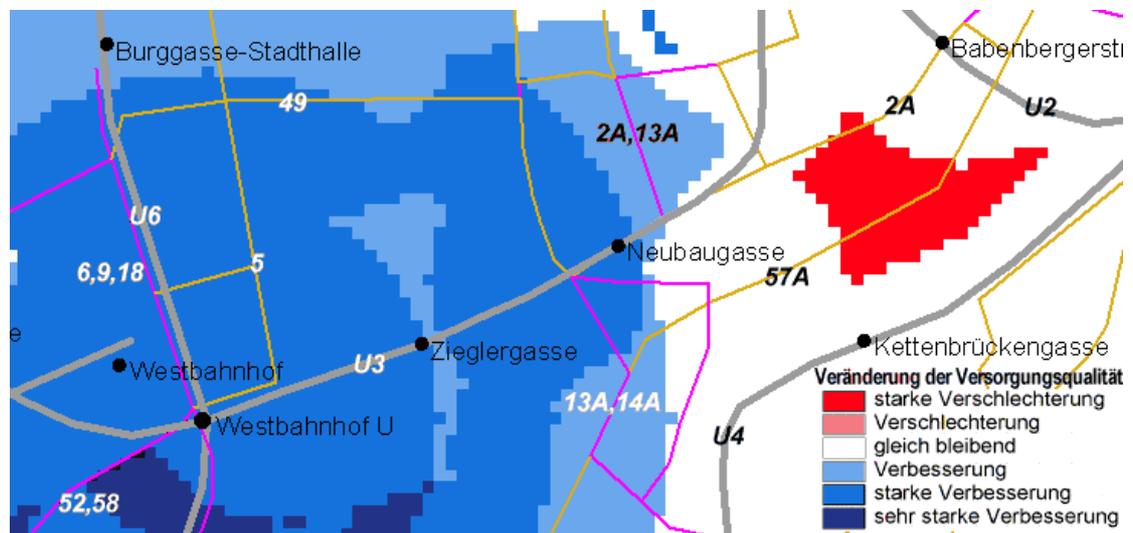


Abb. 3-57: Veränderung der ÖV-Versorgungsqualität im Bereich U3 Mariahilfer Straße  
Quelle: Beyer, 2002.

Aber auch während der Betriebsphase der U-Bahn können – bedingt durch die Neugestaltung des Oberflächenverkehrsnetzes nach Inbetriebnahme der U-Bahn – Erreichbarkeitsverschlechterungen im Gegensatz zur Erreichbarkeit vor der U-Bahn auftreten. Als Beispiel seien Umwege genannt, die in Kauf genommen werden müssen, um die Oberflächenverkehrsmittel an die U-Bahn anzubinden, oder eine längere Fahrzeit in Folge längerer Umsteige- wege von und zur U-Bahn.<sup>151</sup>

Dieser Effekt tritt während der U-Bahn-Betriebsphase kaum auf bzw. wird von dem subjektiven Gefühl überlagert, mit der U-Bahn sowieso schneller zu sein.

Erreichbarkeitsverbesserung aus der Sicht der ÖPNV-Benutzer

<sup>150</sup> eigene Beobachtung und Befragung von Anrainern der U6

<sup>151</sup> Beyer, 2002

Durch die höhere Reisegeschwindigkeit und die damit verbundene Fahrzeiteinsparung bei Benutzung einer U-Bahn statt eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels verbessert sich die Erreichbarkeit bestimmter Standorte im Vergleich zu ihrer Erreichbarkeit vor Eröffnung der U-Bahn. Von diesem Effekt profitieren Anrainer einer U-Bahn-Linie, da sich für sie eine Vielzahl an Wegen in kürzerer Zeit zurücklegen lässt. Auch übrige Stadtbewohner kommen in den Genuss einer Fahrzeitverkürzung, wenn sie auf ihrem Weg die U-Bahn benützen können. Und zu guter Letzt seien auch noch die Pendler genannt, die ebenfalls von der U-Bahn profitieren – sei es nun, dass sie ihren Pkw in einer Park-and-Ride-Anlage bei einer U-Bahn-Station am Stadtrand abstellen und mit der U-Bahn weiter fahren oder dass sie an Umsteigeknoten von Regional- bzw. Schnellbahnzügen in die U-Bahn umsteigen. Daher nimmt die U-Bahn nicht nur die Fahrgäste auf, die früher mit den auf gleicher Strecke verkehrenden anderen öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren, sondern die Fahrgastzahlen steigen noch darüber hinaus an, wie Abb. 3-42 zeigt.<sup>152</sup>

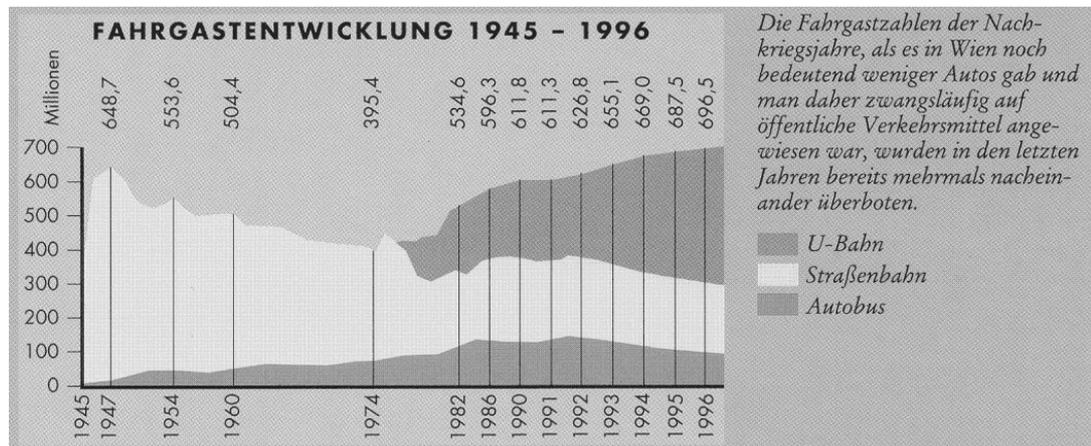


Abb. 3-58: Fahrgastentwicklung 1945-1996 (X-Achse verzerrt!)  
Quelle: Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1997.

#### Modal-Split-Veränderung (Effekte für Anrainer)

Durch die höhere Attraktivität von U-Bahn-Linien gegenüber „herkömmlichen“ (öffentlichen) Oberflächenverkehrsmitteln ergibt sich für die Anrainer von U-Bahn-Linien ein höherer Anreiz, das Auto stehen zu lassen und öffentlich zu fahren. Es kann also von einer Verringerung des Individualverkehrs im Umfeld von U-Bahn-Stationen ausgegangen werden, was oftmals durch diverse Verkehrsberuhigungsmaßnahmen noch unterstützt wird.<sup>153</sup>

<sup>152</sup> Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1997; Wiener Linien, 2000.

<sup>153</sup> vgl. auch Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP) '94

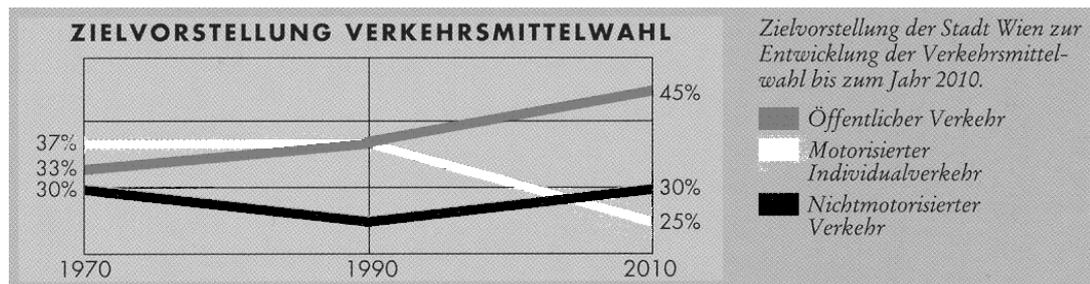


Abb. 3-59: Modal Split, Entwicklung und Zielvorstellung  
Quelle: Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1997

#### Modal-Split-Veränderung (Effekte für Straßenbenutzer)

Auch diejenigen, die nicht mit der U-Bahn unterwegs sind, sondern weiterhin den Privat-Pkw benutzen, könnten Vorteile aus der Verkehrsverlagerung ziehen, da sie – besonders in den Spitzenzeiten – flüssiger vorwärts kommen könnten. Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im U-Bahn-Umfeld und dadurch, dass der flüssigere Individualverkehr andererseits wiederum dafür sorgt, dass zusätzliche Pkw-Fahrten induziert werden<sup>154</sup>, ist dieser Effekt nicht als Zeitvorteil spürbar. Der Straßenverkehr im Umfeld der U-Bahn nimmt nicht spürbar ab bzw. wird durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen so gestaltet, dass die benötigte Zeit für eine Pkw-Fahrt nicht deutlich sinkt (vgl. Mariahilfer Straße, Zweierlinie, Landstraßer Hauptstraße u. v. a.).

#### Zeitersparnis

Durch alle U-Bahn-Linien mit Ausnahme der derzeit bestehenden U2 kommt es zu einer Zeitersparnis beim Zurücklegen eines Weges mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Vergleich zur Wegdauer vor der U-Bahn-Eröffnung. Wie hoch diese Zeitersparnis, die durch die höhere Fahrgeschwindigkeit der U-Bahn (bis 80 km/h) bedingt ist, tatsächlich ausfällt, ist davon abhängig, wieviele Umsteigevorgänge zur tatsächlichen Zielerreichung notwendig sind. Ist sowohl vor als auch nach dem Benutzen der U-Bahn ein Umsteigen nötig, kann davon ausgegangen werden, dass die Zeitersparnis kleiner ausfällt, da die Umsteigevorgänge einen Teil der eingesparten Zeit wieder aufzehren. Je länger die mit der U-Bahn zurückgelegte Strecke ist, um so mehr Zeit kann eingespart werden.<sup>155</sup>

#### ORTSBILD- UND GESTALTQUALITÄT-EFFEKTE

Neugestaltung von Straßen- und Platzräumen im Zuge des U-Bahn-Baus

Da während des Tunnelbaus viele Straßen aufgegraben werden müssen, bietet sich die Chance an, bei der Wiederherstellung der Oberfläche auch gestalterische Änderungen einzuplanen. Dies bezieht sich zwar meist nur auf die Erneuerung sämtlicher Fahrbahn- und Gehsteigbeläge sowie auf die Anbringung einfacher Straßenmöblierung (Mülleimer und Straßenlampen auf

<sup>154</sup> vgl. Knoflacher, 1986

<sup>155</sup> vgl. Beyer, 2002.

farbigen Masten) in modernisierter Form gegenüber dem Ursprungszustand; dennoch kann aber durch diese einfachen Maßnahmen ein Effekt erzielt werden, für den der Aufwand durchaus gerechtfertigt erscheint („Schauf aus wie neu“).

Auch die durchwegs hell und sauber gestalteten Stationsbauwerke tragen zur positiven Veränderung des sie umgebenden Straßenraums bei.<sup>156</sup>

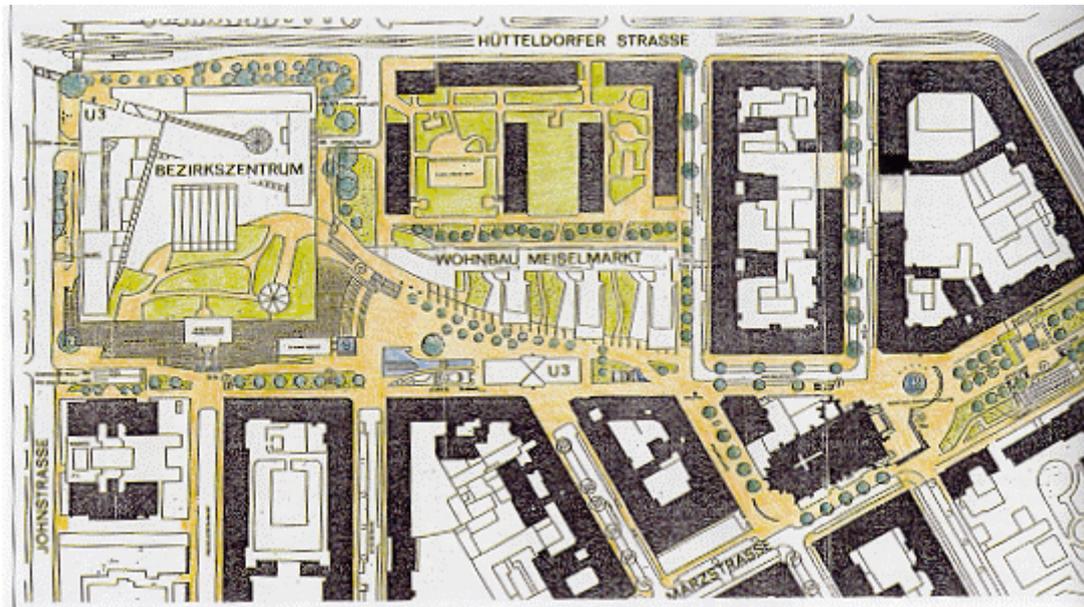


Abb. 3-60: Neugestaltung des Straßen- und Platzraums Meiselmarkt  
Quelle: Wiener Linien, 2000

### IMAGE-EFFEKTE

#### Sicherheit

Nicht nur durch die imagemäßige Aufwertung der Stadtviertel mit U-Bahn-Anschluss, sondern auch durch die Neugestaltung von Straßen und Plätzen im Zuge des U-Bahn-Baus wird das subjektive Sicherheitsgefühl der Anrainer in vielen Fällen erhöht. Freundliche Stadtmöblierung mit meist helleren Beleuchtungskörpern erhöhen vor allem die Sicherheit bei Dunkelheit.



<sup>156</sup> Wiener Linien, 2000.

Abb. 3-61: Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch Beleuchtungskörper  
Quelle: Wiener Linien, 2000.

Leider ist in manchen Bereichen jedoch genau das Gegenteil der Fall: Die U-Bahn-Anlagen sind auch ein Anziehungspunkt für gewisse Randgruppen der Gesellschaft. Vor allem im Bereich der U6 (Gürtel-Schöpfwerk/Alterlaa), aber auch etwa rund um die U3 West (Westbahnhof-Ottakring) oder die U1 Süd (Karlsplatz-Reumannplatz) kann von einer erhöhten Sicherheit keineswegs die Rede sein – eher im Gegenteil.

#### **3.3.4. Zusammenfassender Vergleich der kleinräumigen externen Effekte**

Zunächst sollen die externen Effekte aller drei untersuchten Großprojekte Gasometer, Museumsquartier und U-Bahn analog zu jenen Kategorien zusammengefasst werden, die auch bei der detaillierten Beschreibung der externen Effekte angewendet wurden. In weiterer Folge werden die Effekte nach ihrer räumlichen Wirkung verglichen, schließlich nach der zeitlichen Ausdehnung ihres Auftretens.

---

#### **WIRTSCHAFT**

Bei allen drei Projekten vorhanden sind den Arbeitsmarkt betreffende externe Effekte: Während bei den Gasometern und beim Museumsquartier Arbeitsplätze im Zuge der Projektrealisierung geschaffen werden und zusätzlich neue Arbeitsplätze im Umfeld entstehen (durch neue Betriebsansiedlung oder durch Kundenzuwachs in bestehenden Betrieben), enthält das Projekt U-Bahn im engeren Sinne keine neuen Arbeitsplätze im kleinräumigen Bereich. Lediglich in den Stationsbauwerken integrierte Nahversorgerfilialen oder mittlere bis große Geschäftszentren, die in der Nähe von U-Bahn-Stationen errichtet werden, sorgen für einen Zuwachs an Arbeitsplätzen; jedoch hat als einziges behandeltes Projekt die U-Bahn auch mit einer Abnahme an Arbeitsplätzen zu tun. Davon betroffen sind jene Bereiche, aus denen Betriebe in solche Geschäftszentren abwandern, und (vor allem Klein-)Betriebe, die auf Grund mangelnder Kundenfrequenz schließen müssen, da die Kundenströme durch die Inbetriebnahme der U-Bahn von der Straße unter die Erde verlegt werden. Bei den Gasometern sind auf Grund der zu hohen Entfernung zur Simmeringer Hauptstraße auf dieser Geschäftsstraße keine Arbeitsplatz-Einbußen feststellbar.

Eine Untersuchung der Veränderung der Immobilienpreise in den Projektgebieten und deren Umfeld ergab zwar, dass während der Projekt-Realisierungsphase und teilweise auch schon in der Planungsphase die Immobilienpreise etwas stärker anstiegen als der Wiener Durchschnitt. Inwiefern bzw. in welchem Ausmaß diese Steigerungen jedoch tatsächlich auf die Großprojekte zurückzuführen sind, kann jedoch aus dieser Untersuchung nicht abgeleitet werden, da für eine generalisierende Aussage zu wenige Preisbeobachtungen vorlagen. Eine Gemeinsamkeit aller drei

Projekte ist, dass es im kleinräumigen Projektumfeld zu Tätigkeiten der Stadterneuerung kommt. Zwar sind diese rund um die Gasometer mangels erneuerungswürdigen Baubestands nur im bescheidenem Umfang vorhanden, doch beim Museumsquartier und insbesondere bei der U-Bahn sind deutliche Auswirkungen der Renovierung und Revitalisierung erkennbar, weiters existiert zu diesem Projekt eine Studie des Instituts für Stadt- und Regionalforschung der TU Wien, die eine Steigerung der Immobilienpreise durch die U-Bahn belegt.

### ***GESELLSCHAFT***

Die gesellschaftlichen Effekte der drei untersuchten Großprojekte sind relativ verschieden, sodass sich nur geringe Vergleichsansätze ergeben. Eine Gemeinsamkeit aller drei Projekte ist eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Projektbereich nach allfälligen kurzfristigen Einbußen in dieser Hinsicht während der Realisierungsphase. Dies ist bedingt durch die Projekte als auch durch die Erneuerungs- und (Re-)Vitalisierungstätigkeiten im kleinräumigen Projektumfeld.

Alteingesessene Betriebe sowohl im Umfeld des Museumsquartiers als auch in der Umgebung von U-Bahn-Stationen haben mit gewissen Verdrängungseffekten zu kämpfen. Während es sich beim Museumquartier vor allem um Kunstbetriebe handelt, die abgedrängt werden, sind bei der U-Bahn insbesondere Nahversorger und Kleinbetriebe betroffen. Bei den Gasometern tritt dieser Effekt nicht auf, da sich „verdrängungswürdige“ Betriebe nicht in hinreichend kleiner Entfernung vom Projektstandort befinden.

### ***UMWELT***

Bei allen drei betrachteten Projekten (Museumsquartier, Gasometer, U-Bahn) traten während der (Um-)Bauphase kleinräumige externe Auswirkungen auf die Umwelt auf. Diese waren fast ausschließlich negativ (Lärm, Staub, Schadstoffe, etc.) und trafen in erster Linie die ansässige Wohnbevölkerung. Nachdem die U-Bahn in der Regel durch bzw. unter dicht verbaute Stadtgebiete geführt wird, gab es dort größere Benachteiligung als beispielsweise beim Umbau der Gasometer, da in diesem Areal erst mit der Eröffnung der Gasometer Wohnungen in großer Zahl geschaffen wurden.

Nach Fertigstellung der Projekte, somit im laufenden Betrieb, fallen vor allem durch den projektinduzierten Mehrverkehr Belastungen an, wobei im Falle der U-Bahn der Mehrverkehr mit dem Betrieb der U-Bahn-Züge selbst gleich zu setzen ist. Während Erschütterungen sowie Lärm durch den U-Bahn-Betrieb zu vernachlässigen sind (treten höchstens als Hintergrundgeräusch auf), kommt es bei den Hochstrecken (z. B. U3 Ottakring) durch die Zugabfertigung zu prägnanten Störgeräuschen. Gleichzeitig mit dem Umbau der Gasometer wurden und werden auch einige Verkehrsverbindungen im Erdberger Mais neu errichtet der ausgebaut (z. B. Bundesstraße 228). Neben

dem Ziel- und Quellverkehr der Gasometer steigt damit die Lärmbelastung eklatant (die Schadstoff-Immissionsbelastung bleibt hingegen weit unter den Grenzwerten). Beim Museumsquartier sind durch den Besucherverkehr keine erkennbaren Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen, was auch mit der zentralen Lage des Areals zusammenhängt.

### **VERKEHR**

Bei allen drei betrachteten Projekten (Museumsquartier, Gasometer, U-Bahn) traten während der (Um)Bauphase kleinräumige externe Auswirkungen auf die verkehrliche Situation auf. Während bei den monozentralen Projekten wie Museumsquartier und Gasometer diese Behinderungen aber auf ein Areal beschränkt sind, ist beim Bau der U-Bahn praktisch auf der gesamten Länge der geplanten Strecke immer wieder mit Absperrungen des Straßenraums zu rechnen, was (zumeist) negative Folgen auf sämtliche Verkehrsteilnehmer zu Folge hat, Fußgänger gleichermaßen wie Autos und öffentliche Verkehrsmittel.

Im Zuge der Bauarbeiten von Großprojekten werden oftmals große Kfz-Stellplatz-Anlagen errichtet, die auch von nicht Projekt-involvierten Personen benutzt werden können. Je nach Lage und Art des Projekts variiert die Verwendung: Während die Garage am Museumsquartier auf Grund der innerstädtischen Lage zusätzliche Stellplätze für ein dicht verbautes Gebiet (Spittelberg) bringt, dienen Stellplätze in peripherer Lage als Park+Ride-Anlagen, sofern sie Anschluss an ein hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel besitzen. Im Falle der Gasometer wäre diese Voraussetzung gegeben, bei der U-Bahn wurden und werden Stellplätze in Stationsnähe genau aus diesem Grund angelegt.

Ein Charakteristikum von Großprojekten kann die Revitalisierung von Brachen sein.<sup>157</sup> Diese Eigenschaft tritt logischerweise nur bei monozentralen Projekten auf, bringt aber in der Regel mit sich, dass ein vormals schwer erreichbarer Standort kleinräumig erschlossen wird (Gasometer) bzw. dadurch sogar eine längst erwünschte und gleichzeitig attraktive Fußwegverbindung entsteht (Museumsquartier bzw. dessen West-Ost-Durchlässigkeit).

Ist ein Großprojekt in einer städtischen Randlage positioniert, wird zumeist umfangreiche Verkehrsinfrastruktur mitgeplant, die weit über den Bedarf des Großprojekts hinausgeht. Bestes Beispiel ist hierfür die Expo '98 in Lissabon mit der neuen Brücke über den Tejo und dem Ostbahnhof (vgl. Kapitel 3.1.6.). Aber auch bei den Gasometern werden Verkehrsprojekte umgesetzt, die in erster Linie der Erschließung des Erdberger Mais dienen. Durch die Gasometer selbst wird zwar auch Mehrverkehr induziert, dieser allein würde die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur aber noch nicht rechtfertigen,

---

<sup>157</sup> vgl. Häußermann 1993, S.9.

denn das bestehende Verkehrsnetz kann den Mehrverkehr einigermaßen problemlos aufnehmen.

Beim Bau der U-Bahn wird durch die U-Bahn selbst ein weiterer hochwertiger Verkehrsanschluss produziert. Die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel werden hierbei an die neue Situation angepasst, was eine bessere Integration der verschiedenen Verkehrsmittel bewirkt. Bei den Gasometern (z.B. Verlängerung der Nachtautobuslinie N75) und beim Museumsquartier (Umbau U2-Station) wurde gleichfalls entsprechend „nachjustiert“.

Während Effekte wie Zeitersparnis und Veränderung des Modal Splits bei Großprojekten grundsätzlich eher sekundär sind, werden sie bei Verkehrsprojekten zu den zentralen Elementen. Bei Benützern der U-Bahn ist durch die hohe Fahrgeschwindigkeit und die dichten Intervalle eine Zeitersparnis gegeben. Die U-Bahn gilt somit als schnelles städtisches Verkehrsmittel, das geeignet ist, den Modal Split zu Gunsten der öffentlichen Verkehrsmittel zu verschieben und die Verkehrsleistung im öffentlichen Nahverkehr zu steigern. Dies ist in der Vergangenheit auch geschehen.

#### ***ORTSBILD UND GESTALTQUALITÄT***

In allen drei Projekten findet eine gravierende Neugestaltung des Ortsbilds statt. Beim Museumsquartier (MQ) wird der Museumsplatz neu gestaltet, mit besonderem Augenmerk auf die Grünraumgestaltung (70% Grünflächen), bei der U-Bahn werden viele Straßenräume, die bei der Errichtung betroffen sind, neu gestaltet und die Gasometer wurden von Grund auf saniert. Die U-Bahn hat im Zuge der Umbauarbeiten teilweise für komplett neue Straßenbilder gesorgt. Die Umsetzung dieser Neugestaltungen erfolgte, indem versucht wurde, mit einfacher Straßenmöblierung den Straßenraum attraktiver zu machen. Auch die neu gestalteten U-Bahn-Stationen sind als Aufwertung für Plätze und Straßenräume zu sehen.

Die Funktion als visueller Merkmalspunkt, wie der geplante und schlussendlich doch nicht realisierte Leseturm beim MQ, haben im Erdberger Mais und im 11. Bezirk die Gasometer. Die größte Veränderung im Bereich Ortsbild und Gestaltungsqualität hat es bei den Gasometern gegeben. Sie sind auf Grund ihrer Neunutzung und der Errichtung neuer Wohn- und Gewerbeprojekte rund um die Gasometer das Initialprojekt für das ganze Gebiet geworden. Es werden in den nächsten Jahren sehr viele Veränderungen im Orts- und Landschaftsbild des Erdberger Mais stattfinden. Beim MQ hat es im Umkreis fast keine gestalterischen Veränderungen gegeben, bis auf wenige Renovierungsmaßnahmen, bei denen man aber nicht eindeutig feststellen kann, in welchem Ausmaß das MQ der Initiator für die Renovierung war.

#### ***IMAGE***

Bei allen behandelten Projekten überwiegt das positive Image; die stärksten negativen Stimmen sind beim Gasometer-Projekt zu vernehmen: Besonders hart umkämpft waren die deren Umnutzung sowie die U-Bahn-Verlängerung auf Grund der hohen Kosten dieser Projekte. Bei den Gasometern mussten sehr hohe Wohnbauförderungen aufgewendet werden um die Wohnungen verkaufen beziehungsweise vermieten zu können. Die Gasometer sind auf Grund der Einzigartigkeit ihrer Neunutzung, trotz der negativen Stimmen, ein international anerkanntes Projekt, das der Gemeinde Wien sehr viel an positiver Resonanz brachte und für positives Image sorgte. G-Town ist auch der Imageträger für die zukünftigen Entwicklungen, die sich im Erdberger Mais vollziehen sollen. Die Werbung, die derzeit für das geförderte EU-Projekt Erdberger Mais gemacht wird, ist enorm. Man bewirbt die sehr gute Lage des Gebietes, das zukünftige Potenzial und das Image, das von Seiten der Gemeinde Wien aufgebaut wird.

Im Zuge der U3-Verlängerung stellte sich die Frage, ob nicht eine andere U-Bahn-Strecke vorher hätte ausgebaut werden sollen. Das Image der U3 ist vor allem durch seine Investitionen in den Straßenraum und dem damit verbundenen Sicherheitsgefühl für die Anrainer aber dennoch als positiv zu bewerten.

Ein sehr gutes Image kann man dem MQ zuweisen – trotz der zu hohen Renovierungskosten, wie man von manchen Seiten hörte, ist es eine gelungene Investition für die Gemeinde Wien, die auch das Image der Kulturstadt stark aufwertet. Die Hotels und Galerien rund um das MQ leben vom Image und der vielen Werbung, die von der Betriebsgesellschaft des MQ gemacht wird.

---

#### **LOKALE EFFEKTE**

Nahezu alle beobachteten externen Effekte der drei Großprojekte Gasometer, Museumsquartier und U-Bahn haben lokale Auswirkungen, da im Prinzip alle Effekte ihren Ausgangspunkt an den Standorten der Projekte haben und sich unterschiedlich weit in das räumliche Projektumfeld ausdehnen. Vor allem Effekte, die geeignet sind, Auswirkungen auf Anrainer zu verursachen, haben keine weiter reichende räumliche Ausdehnung.

#### **KLEINRÄUMIGE EFFEKTE**

Im Gegensatz dazu reichen besonders verkehrliche Effekte und Effekte mit Auswirkungen auf Betriebe weiter in das Projektumfeld. Am wenigsten kleinräumige Effekte weisen derzeit die Gasometer auf – jedoch nicht, weil dieses Projekt tatsächlich so wenige kleinräumige Auswirkungen hat, sondern weil es sich bei den Gasometern noch um ein junges Projekt handelt und die Potenziale vieler externer Effekte noch nicht ausgeschöpft sind. Das Museumsquartier weist auf Grund seiner zentralen Lage in einem infrastrukturell gut versorgten Gebiet eine Vielzahl kleinräumiger Effekte auf,

die jedoch nur wenig bis mittel ausgeprägt sind. Die U-Bahn weist nicht allzuvielen kleinräumigen Auswirkungen auf; diese sind aber durch ihre Ausprägung klar als solche zu erkennen.

#### **REGIONALE EFFEKTE**

Die bei den kleinräumigen Effekten festgestellte Entwicklung lässt sich in gewissem Rahmen auch für die regionalen Effekte fortführen: Auch hier gibt es bei der U-Bahn nur einige wenige (und zwar ausschließlich verkehrliche) externe Effekte, die aber stark ausgeprägt sind. Bei den anderen beiden Projekten sind es Image-Effekte und Stadtentwicklungsimpulse, die regional bzw. auf die gesamte Gemeinde Wien und eventuell darüber hinaus wirken. Näheres zu den gesamtstädtischen Effekten von Großprojekten ist in 3.2. nachzulesen, wo dieser Thematik ein eigenes Kapitel gewidmet wurde.

---

#### **KURZFRISTIGE EFFEKTE**

Bei allen drei untersuchten Großprojekten (Gasometer, Museumsquartier und U-Bahn) konnten Einflüsse auf den Immobilienmarkt konstatiert werden, die kurzfristig eine Immobilienpreissteigerung ausgelöst haben. Nach diesem Anstieg haben sich aber vor allem bei der U-Bahn die Preise schnell wieder eingependelt, während bei Projekten mit etwas längerer Anlaufzeit (Museumsquartier, Gasometer) dieser Preissteigerungseffekt auch noch mittelfristige Auswirkungen hat, die jedoch mit fortlaufender Dauer kontinuierlich sinken.

Verdrängungseffekte bzw. Geschäftssterben besitzen in der Regel einen ähnlichen zeitlichen Horizont, was auch dadurch zu begründen ist, dass eben diese Verdrängungseffekte sehr oft durch die genannte Immobilienpreissteigerung ausgelöst werden. Lokale Umbauten oder Änderungen, die im Zuge der Projekte realisiert wurden (z.B. Straßenneugestaltung bei der U-Bahn, Parkgarage beim Museumsquartier) entfalten ihre größte Wirkung gleich kurzfristig zu Beginn ihres Auftretens, da hier der Unterschied zwischen vorher und nachher schlagartig einsetzt. Mit fortlaufender Dauer verliert dieser Effekt aber seine Intensität, zumeist durch Abnutzungserscheinungen (Beispiel Straßenneugestaltung) oder Systemanpassungen (Beispiel Parkgarage).

Praktisch nur kurzfristig sind die zumeist negativen Effekte, die sich während der Bauphase der Projekte ergeben.

#### **MITTELFRISTIGE EFFEKTE**

Image- und Marketing-Effekte sind zwar in der Regel eher kurzfristig anzusehen (z.B. ist der erste „Run“ auf die Gasometer längst wieder vorbei

und hatte somit keine mittelfristige Wirkung), dennoch dauert es oft einige Zeit, bis sich in der Bevölkerung ein bestimmtes Image gebildet hat bzw. bis auch Dritte dieses Image bewusst für Marketingzwecke einsetzen (z.B. haben die Hotels und vor allem die Galerien in der Nähe des Museumsquartier eher spät damit begonnen, diese Nähe zu vermarkten).

Von den Planungsvorhaben im Erdberger Mais sind derzeit nur die Gasometer und vereinzelte Projekte realisiert. Viele externe Effekte werden daher erst mittelfristig auftreten.

#### ***LANGFRISTIGE EFFEKTE***

Vor allem die verkehrlichen Effekte der untersuchten Projekte zeigen langfristige Wirkung. Die im Zuge der Projektrealisierung durchgeführten baulichen Tätigkeiten und die Neuschaffung von Verkehrsquellen und Verkehrszielen bei der Eröffnung der Großprojekte induzieren eine Veränderung des Verkehrsverhaltens bei den lokal, kleinräumig und regional Betroffenen. Diese Veränderungen dienen dazu, um erlittene Nachteile wieder wett zu machen oder mögliche Vorteile zu nutzen, und bleiben im Wesentlichen daher auf lange Sicht erhalten. Als Beispiel seien die erhöhte West-Ost-Durchlässigkeit des Museumsquartier-Areals oder Erreichbarkeitsverbesserungen durch neue U-Bahn-Linien genannt.

Der Effekt des Imagewandels durch Großprojekte ist hauptsächlich kurz- bzw. mittelfristig. Die Image-Effekte wirken aber auch langfristig, bleibt doch ein einem Großprojekt verpasstes Image – ob positiv oder negativ – selbigem meist für lange Zeit erhalten.

## **4 Anforderungen an die Stadtentwicklungs- politik und -planung**

### **4.1. Bestehende Instrumente und Verfahren im Umgang mit Großprojekten**

#### **4.1.1. Strategieplan Wien**

Der Strategieplan ist ein Orientierungsrahmen für das stadtplanerische Handeln der Stadt Wien und steht unter dem Motto „Qualität verpflichtet. Innovationen für Wien“. Der Strategieplan für Wien wurde im Juni 1999 veröffentlicht und soll Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung Wiens schaffen sowie gezielte Impulse geben. Er ist kein „fertiger Plan“ im konventionellen Verständnis. Er soll vielmehr als eine Möglichkeit für die verschiedenen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Kräfte sowie für die Bürgerinnen und Bürger gesehen werden durch Einzelprojekte oder Maßnahmen, die Zukunft der Stadt Wien mit zu gestalten. Dies bedeutet, dass der Strategieplan für Wien gleichzeitig durch allgemeine Zielsetzungen die zukünftige Entwicklung Wiens in groben Zügen vorgibt und durch strategische Projekte konkrete Impulse setzt. Die Umsetzung der gesetzten Ziele erfolgt somit durch strategische Projekte, die in fünf im Strategieplan definierten Strategiefeldern detailliert ausgearbeitet sind. Beispiele für solche Projekte sind etwa folgende: „Wiener Bildungsnetz“, „Hauptbibliothek“, „TEN-Konten Region Wien“, „CCC-Projekt, Grenzüberschreitende Wirtschaftskooperation“, „Regionalmanagement Wien-Umland“, „Hauptbahnhof Wien“, „Verwaltungsmodernisierung“, „Cluster-Support-Programm“, „Attraktivierung des öffentlichen Raumes“, „Gewässer und Grünraumvernetzung“.

Folgendes sind die Strategiefeldern des Strategieplanes:

- Rolle der Metropole Wiens in der entstehenden Europaregion:  
Territoriale Abgrenzung in Wien-Umland, Vienna Region und Europaregion, um auf globalen Märkten wettbewerbsfähig zu bleiben.
- Chancen für Wirtschaft und Beschäftigung:  
Positionierung des Wirtschaftsstandortes Wien vor allem als Spezialist in Sachen Osteuropa, Weiterentwicklung von Clusterbildungen entlang vorhandener Potenziale.
- Wien als Wissensstadt:  
Verstärkte Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung, mögliche Formen der Produktion von Wissen und seiner Anwendung („Wissenstransfer“).
- Natur, Kultur, urbanes Erlebnis:  
Bewahrung des positiven Images von Wien.
- Lebens- und Umweltqualität:  
Förderung von integrativen Prozessen und Setzen von Umweltstandards.

In jedem dieser fünf Strategiefelder wird eine Vielzahl von strategischen Zielen definiert. Das oberste Ziel ist eine optimale Gesamtentwicklung der Stadt Wien. Dazu müssen ökonomische, soziale und ökologische Qualitäten, die insgesamt die Attraktivität der Stadt begründen, gleichwertig weiterentwickelt werden. Soziale Gerechtigkeit und gemeinsame Verantwortung, zukunftsbeständige Wirtschaftssysteme und ein verantwortungsvoller Umgang mit der natürlichen Umwelt sind die Säulen der Strategie für Wien. Daher beruht der Strategieplan auf einem integrativen Ansatz, der die Zielsetzungen und Projekte nicht nach sektoralen Sichtweisen strukturiert, sondern den Versuch unternimmt die unterschiedlichen Zielsetzungen und Projekte miteinander zu verknüpfen. Der Strategieplan soll dazu beitragen, dass die hohen und vielfältigen Qualitäten Wiens erhalten und weiter ausgebaut werden. In der Wirtschaft, im Arbeitsmarkt, in der Wissenschaft, in der Kultur, in der Bildung, im Naturraum, im Stadtraum, in allen Lebensbereichen der Bürgerinnen und Bürger Wiens.

Mit dem Strategieplan Wien sollen erzielt werden:

- eine bessere Integration der verschiedenen existierenden sektoralen Leitbilder, Programme und Projekte,
- eine klare Schwerpunktsetzung und konsequente Umsetzung der für die Entwicklung der Stadt strategisch wichtigen Maßnahmen und Projekte,
- eine konkretere Festlegung von Verantwortlichkeiten, Umsetzungshorizonten und eine Effizienzorientierung bei den „strategischen Projekten“ sowie
- eine Forcierung der Kooperation zwischen Verwaltung, Unternehmen, Wissenschaft und Bevölkerung, aufbauend auf den Stärken der Stadt und Region.

In diesem Sinne kann der Wiener Strategieplan als zeitlich-spekulatives Instrument der Stadtplanung gesehen werden, der eine Art Rahmen für das Handeln der verschiedensten Akteure der Stadt vorgibt. Durch Vernetzung der Aktivitäten sollen möglichst hohe Synergieeffekte und ein effizienter Einsatz der finanziellen Mitteln – zumeist öffentlich-private Partnerschaften – gesichert werden.<sup>158</sup>

#### **4.1.2. Stadtentwicklungsplan Wien**

Ein weiteres Instrument stellt der Stadtentwicklungsplan Wien dar. Er wurde sowohl 1984 (STEP 84) als auch 1994 (STEP 94) für die Stadt Wien in Zusammenarbeit der verschiedenen Magistratsabteilungen erstellt. Der Stadtentwicklungsplan ist in der Hierarchie der Planung dem Flächenwidmungsplan, den Bebauungsplänen, den Gebietsentwicklungsplänen sowie einzelnen Fachplanungen übergestellt, was bedeutet, dass sich die Festlegungen in den nachgereichten Plänen mit jenen des Stadtentwicklungsplanes im Idealfall decken bzw. aus diesem ableiten. Um dies gewährleisten zu können, ist der Stadtentwicklungsplan nicht zu konkret, sondern lässt für

---

<sup>158</sup> vgl. Strategieplan Wien, 2000; <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategieplan/index.htm>, Stand 04.2002

die ihm nachgestellten Planungen und Festlegungen einen gewissen Handlungsspielraum frei. Ziel des Stadtentwicklungsplanes ist es somit einerseits nicht zu starre Vorgaben für nachgestellte Planungen zu geben, andererseits jedoch ein grobes Leitbild für die zukünftige Entwicklung Wiens zu formulieren.

Der erste Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien wurde 1984 erstellt und enthielt folgende Zielsetzungen:

- Erhaltung und Förderung der polyzentrischen Struktur Wiens
- Stadterneuerung in der Innenstadt
- Kleinräumige Mischung der städtischen Funktionen und Nutzungen
- Differenzierung des Arbeitsplatzangebotes
- Stadterweiterung vor allem auf Achsen des öffentlichen Verkehrs

Auf Grund der politischen Entwicklung Ende der 80er-Jahre in Europa (Fall des eisernen Vorhangs und Idee der Erweiterung der Europäischen Union) und der dadurch veränderten Rolle Wiens in Europa wurde am 15. April 1994 vom Wiener Gemeinderat ein neuer Stadtentwicklungsplan 1994 beschlossen. Der STEP 94 bezieht den Schwerpunkt seiner Aussagen vor allem auf die zukünftige Rolle Wiens im europäischen Wettstreit der Städte und auf die Frage, wo und wie der Bedarf an Wohnungen und Arbeitsplätzen in den nächsten 20 Jahren abgedeckt werden kann und durch welche Verkehrssysteme diese Stadtentwicklungsgebiete erschlossen werden sollen.

Dabei versucht er auch die einzelnen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Wien im neu formierten Europa mit Hilfe sogenannter Szenarien abzubilden. Es wurden vier Szenarien entwickelt, die einerseits die Entwicklung in Europa erfassen, andererseits die Entwicklung der Stadt Wien im europäischen Städtenetzwerk wiedergeben.

Szenario 1 - „Internationale Dynamik“:

- deutliche positive politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung in den Oststaaten;
- die Stadt Wien kann sich als überregionales Zentrum in Mitteleuropa zu etablieren.

Szenario 2 - „Ost-West-Metropole“:

- positive politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung in den Oststaaten wird durch eine defensiv-abwartende Haltung der westlichen Industriestaaten verlangsamt;
- Aufwertung der Stadt Wien zur internationalen Wirtschaftsmetropole.

Szenario 3 - „EU-Randstadt“:

- positive politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung in den Oststaaten wird durch eine defensiv-abwartende Haltung der westlichen Industriestaaten verlangsamt;
- die Stadt Wien muss einen Bedeutungsverlust im europäischen Stadtesystem hinnehmen – bedingt durch die vorwiegend defensiv-

abwartende Haltung der wirtschaftlichen Akteure in Europa bzw. Österreich.

Szenario 4 - „Internationales Krisenmanagement“:

- politische, wirtschaftliche und soziale Instabilität in den Oststaaten nimmt zu und kann nur durch ein aktives Eingreifen des Westens gemildert werden;
- die Stadt Wien kann sich als überregionales Zentrum in Mitteleuropa zu etablieren.

Nachdem die einzelnen Szenarien im Stadtentwicklungsplan 1994 gegeneinander abgewogen werden, stellte sich heraus, dass das Szenario „Internationale Dynamik“ sowohl für die Entwicklung in Gesamteuropa als auch für jene der Stadt Wien am erstrebenswertesten anzusehen ist und so werden die neu formulierten Ziele des Stadtentwicklungsplans 1994 auf dieses Szenario abgestimmt.

#### *Ziele des Stadtentwicklungsplans 1994*

- Siedlungspolitische Ziele

Im STEP 84 wurde klar das Hauptziel Stadterneuerung gesetzt, das jedoch im Gegensatz zur Stadterweiterung nur beschränkt erreicht wurde. Trotzdem wird dieses Ziel auch im STEP 94 weiter verfolgt, obwohl auf eine angemessene Stadterweiterung auf Grund des Bevölkerungswachstums nicht verzichtet wird. Die im STEP 84 ausgewiesenen Flächenreserven wurden genauso wie die Bebauungsdichten erweitert und erhöht. Bei der Ausweisung wurde wie im STEP 84 das Prinzip der Entwicklungsachsen entlang der leistungsfähigen Linien des öffentlichen Verkehrs und der dazwischen liegenden Grünkeile und Grünbänder angewandt. Bei der Erstellung des STEP 94 ging man davon aus, dass das verstärkte Stadtwachstum auch den Siedlungsdruck auf das Wiener Umland erhöhen würde. Deshalb wurde als weiteres Ziel eine intensive Zusammenarbeit mit den niederösterreichischen Umlandgemeinden angeführt. Diese Zusammenarbeit dient jedoch auch dazu, die Stadt Wien bzw. die Region Wien im internationalen Städtewettbewerb konkurrenzfähiger zu machen. Auch die Kooperation mit den größeren Nachbarstädten im Ausland (vor allem Bratislava) wollte man verstärken.

- Verkehrspolitische Ziele

Da die Ausbaukosten der öffentlichen Verkehrsmittel sehr hoch sind, sollten Wohnverluste, die durch eine Umwandlung in Büroflächen erfolgten, so gering wie möglich gehalten werden. Gegenüber dem STEP 84 wurden die Zielvorstellungen zur Verkehrspolitik zu Gunsten der Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehrsmittel verstärkt und in einem neu ausgearbeiteten Verkehrskonzept verankert.

- Arbeitsmarktpolitische Ziele

Ständiger Kontakt zu den bestehenden Betrieben wurde als wichtig erachtet, um auf den Beschäftigungsabbau rechtzeitig reagieren zu können. Die kommunalen Investitionspläne sollen an der Beschäftigungswirksamkeit orientiert werden. Beschäftigungspolitische Programme sollen von der Stadt Wien unterstützt und Qualifikationsförderungen realisiert werden. Zudem wurde eine Ausarbeitung regionaler Entwicklungskonzepte unter Berücksichtigung der Themen Aus- und Weiterbildung sowie Nutzung des europäischen Sozialfonds geplant.

- Leitlinien für eine umweltgerechte und sozial verträgliche Stadtentwicklung

Nach dem angestrebten Szenario der „Internationalen Dynamik“ soll es zu einer Entwicklung Wiens mit größtmöglicher Schonung der landwirtschaftlichen und kulturellen Potenziale kommen. Um einen unnötigen Flächenverbrauch zu verhindern, sollen die bereits vorhandenen innerstädtischen Siedlungsflächen weitgehend ausgenützt werden. Durch Ankauf, Widmung oder Unter-Schutz-Stellung sollen die stadtstrukturellen wichtigen Freiräume gesichert werden. Darüber hinaus soll die Ausstattung der wohnungsnahen Grün- und Freiflächen verbessert werden. Eine verstärkte Kooperation der einzelnen Fachplanungen in Wien als auch mit jenen des Umlandes soll durch die Einrichtung von Regionalkonferenzen, Regionalentwicklungsplänen und die Festlegung regionaler Landschaftsrahmenpläne und -entwicklungsprogramme erreicht werden. Sowohl Recycling als auch sparsamer Energieverbrauch und die Schonung von Wasser und Boden sollen als ökologische Aspekte angestrebt werden.<sup>159</sup>

Obwohl der STEP 94 durchaus weitreichende Zielformulierungen enthält und so die städtische Entwicklung Wiens in groben Zügen vorgibt, fehlt es dennoch an einer Dringlichkeitsreihung bzw. einem Realisierungszeitraum der festgelegten Ziele. So bleiben etwa Fragen offen, etwa, welche Ziele Vorrang bei Überschneidungsbereichen haben oder welche Ziele zuerst umgesetzt werden müssen. Bei fehlenden Festlegungen auf der Hierachiestufe des Stadtentwicklungsplans wird die Entscheidung auf die Flächenwidmung abgewälzt und kann damit kein einheitliches Konzept verfolgen.

#### **4.1.3. Hochhauskonzept Wien**

Das Hochhauskonzept für die Stadt Wien beinhaltet Überlegungen zu städtebaulichen Leitlinien und Richtlinien für die Planung und Beurteilung von Hochhausprojekten in Wien. Dieses Konzept wurde im April 2002 beschlossen und dient als zeitlich-spekulatives Instrument zur Ordnung der Skyline von Wien. Rechtlich gesehen ist es jedoch nicht bindend, da es sich

---

<sup>159</sup> vgl. Stadtentwicklungsplan für Wien 1994, 1994; <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/01/01/01.htm>, Stand 04.2002

– wie der Name schon sagt – um ein Konzept und keine Verordnung handelt.

Die Anfänge zur Entwicklung eines derartigen Konzeptes gehen bereits in das Jahr 1893 zurück, wo genaue Bauhöhen für Wien festgelegt wurden. In der Innenstadt waren die höchsten Gebäude erlaubt (26 m), nach außen hin wurden die Häuser immer niedriger. Einzelne Hochhäuser mit einer Gebäudehöhe von über 26 m wurden als Ausnahmen genehmigt. In den 60er- und 70er-Jahren durchbrach man diesen Plan mit Großsiedlungen in den Außenbezirken (z. B. Alt Erlaa). Ende der 70er-Jahre wurde mit den Arbeiten zum Stadtentwicklungsplan 1984 eine weiter entwickelte Stadtidee und Grundstruktur für Wien formuliert. In diesem Zusammenhang entstanden erste Entwürfe für ein Wiener Hochhauskonzept.

Das im Vorlauf zum Stadtentwicklungsplan 1994 erstellte Hochhauskonzept von COOP Himmelb(l)au/Synthesis (1991) nahm zwar auf die gesamtstädtischen Entwicklungsgrundsätze Bedacht, hat jedoch nur entlang der Entwicklungsachse der U1 Niederschlag gefunden (Hochhausbebauung Donau-City – Wagramer Straße). Darüber hinaus haben einige rechtliche Änderungen (Vergrößerung der zulässigen Brandabschnitte, Bestimmung zum städtebaulichen Schwerpunkt) unter anderem auch die ökonomischen Rahmenbedingungen für Hochhausprojekte deutlich verbessert.

Von den über 150.000 Gebäuden Wiens gilt lediglich ein verschwindend geringer Prozentsatz als Hochhäuser im Sinne der Wiener Bauordnung. Die Tendenz zum Hochhaus nimmt zwar – dem internationalen Trend folgend – zu, Wien ist aber weit davon entfernt, eine „Hochhausstadt“ zu sein – auch, wenn einzelne Hochhäuser und Hochhausgruppen zunehmend augenfällig werden. Dennoch ist klar, dass bei der Errichtung von Hochhäusern ein Defizit hinsichtlich städtebaulicher Entwurfscharakteristika besteht, da derartige Projekte meistens als Einzelprojekte konzipiert werden und in keinem gesamtstädtischen Kontext zueinander stehen.

Hier soll das neue entwickelte Hochhauskonzept der Stadt Wien ansetzen und versuchen, für die Zukunft entscheidende Weichenstellungen für die Gesamtentwicklung der Stadt zu bewirken. Das neue Hochhauskonzept für Wien enthält nun folgende Richtlinien:

1) Ausschlusszonen

Ausschlusszonen sind jene Bereiche, in denen keine Hochhausprojekte errichtet werden dürfen.

a) Ausschlusszonen auf Grund des Stadt- und Landschaftsbilds

- Schutzzonen gemäß §7 der Bauordnung für Wien
- Landschaftsschutzgebiete gemäß dem Wiener Naturschutzgesetz
- denkmalpflegerische Zonen wie das Weltkulturerbe Schloss Schönbrunn

#### b) Stadtstrukturelle Ausschlusszonen

Stadtstrukturelle Ausschlusszonen sind jene Bereiche, die laut Stadtentwicklungsplan keine entsprechende Eignung für Bebauungen höherer Dichte – und damit auch für Hochhäuser – aufweisen und diese Eignung auch längerfristig nicht erreichen werden:

- großräumige Grüngelände gemäß Stadtentwicklungsplan
- Baulandgebiete und Gebiete anderer Widmungskategorien ohne ausreichende Erschließung durch öffentlichen Verkehr

#### 2) Eignungszonen

Alle nicht als Ausschlusszonen deklarierten Stadtbereiche sind potenzielle Eignungszonen. In einem ersten Entwurf für eine Festlegung grundsätzlich möglicher Hochhausstandorte wurden zunächst einmal jene Gebiete eingegrenzt, die bereits heute bzw. durch festgelegte Ausbaupläne eine hohe Erschließungsqualität durch öffentlichen Verkehr aufweisen. Als solche gilt eine Gehentfernung von bis zu 300 Meter zur nächsten Station einer Schnellbahn, U-Bahn oder zumindest zweier Straßenbahnlinien.

Ungeachtet der Lage in einer potenziellen Eignungszone ist für einen Hochhausbau neben der Berücksichtigung wichtiger Blickachsen und Panoramablicke und der Erfüllung stadtstruktureller Kriterien vor allem auch ein positiver gutachterlicher Befund gemäß einer 10-Punkte-Checkliste nachzuweisen. Entsprechend internationaler Standards hat der Träger eines Hochhausprojekts die Machbarkeit sowie die Raum- und Umweltverträglichkeit seines Vorhabens umfassend darzustellen. Künftig wird jedem Projektwerber als Checkliste ein klarer Kriterienkatalog übertragen, dessen verbindliche Erfüllung der Stadt Wien als Entscheidungsgrundlage dient. Einige der 10 Punkte der Checkliste sind folgende:

- Mit der Konzeption des Planungsablaufs ist ein interdisziplinäres Projektteam mit allen erforderlichen Fachexperten namhaft zu machen.
- Über die ausreichende Verkehrserschließung hinaus ist gesichert, dass auch der Bedarf an technischer und sozialer Infrastruktur erfüllt wird.
- Die Nachhaltigkeit der beabsichtigten Nutzung sowie die Flexibilität der Baustruktur hinsichtlich nicht vorhersehbarer Nutzungsänderungen werden nachgewiesen.<sup>160</sup>

#### **4.1.4. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Wien**

Nach § 4 Abs. 1 der Bauordnung für Wien haben die Flächenwidmungspläne in groben Zügen darzustellen, nach welchen Grundsätzen der geordnete

---

<sup>160</sup> vgl. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/hochhaus/index.htm>, Stand 05.2002

Ausbau der Stadt vor sich gehen soll. Mit der Flächenwidmung wird festgelegt, wie Grund und Boden künftig genutzt werden kann.

Grundsätzlich werden folgende 4 Hauptkategorien der Flächenwidmung unterschieden:

- Bauland
- Grünland
- Verkehrsbänder
- Sondergebiete

In den Bebauungsplänen sind die Bebauungsbestimmungen für die von den Flächenwidmungsplänen erfassten Grundflächen enthalten. Sie stellen dar, ob bzw. in welcher Weise die Grundflächen in Zukunft bebaut werden dürfen bzw. welche Rechte und Verpflichtungen für die Eigentümer der Grundflächen bestehen. Auf Grund von Bauordnungsnovellen können sich für einzelne Bereiche auch abweichende Bestimmungen (Übergangsbestimmungen) ergeben. Die Festsetzung der Flächenwidmungen und Bebauungsbestimmungen erfolgt durch Verordnungen des Gemeinderates in Form von „Plandokumenten“ für einzelne Teilbereiche.

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sind in Wien eng miteinander verflochten und haben beide räumlich-ordnerischen Charakter, wobei der Bebauungsplan eine größere rechtliche Verbindlichkeit als der Flächenwidmungsplan hat. Der Flächenwidmungsplan ist eine Verwaltungsverordnung und gibt grob das Nutzungskonzept in der Stadt vor, im Detail regelt dies dann der Bebauungsplan.

In Wien werden sämtliche Nutzungen durch die Widmung festgelegt. Das Bauverfahren hat an Bedeutung verloren. Jedoch ist es unerwünscht, die Festlegungen des Flächenwidmungsplans in kurzen Abständen immer wieder abzuändern, da dies hinsichtlich des zu gebenden Rechtsschutzes gegenüber den Betroffenen nicht unproblematisch ist.<sup>161</sup>

Auf 90 % des Wiener Gemeindegebietes besteht auf Grund eines Bebauungsplanes Rechtssicherheit.<sup>162</sup>

#### **4.1.5. Entwicklungs- und Betreibergesellschaften**

Neben den bestehenden Instrumenten der Stadtplanung spielen bei Großprojekten vermehrt private Personen oder Gesellschaften eine bedeutende Rolle. In der Regel werden für Planung und Durchführung von Großprojekten neue Träger, Entwicklungsgesellschaften und Projektgruppen eingerichtet. Sie stehen entweder außerhalb der öffentlichen Verwaltung (zum Beispiel als Gesellschaft privaten Rechts) oder zumindest außerhalb konventioneller Verwaltungsstrukturen.

---

<sup>161</sup> vgl. <http://service.magwien.gv.at/flaechenwidmung>, Stand 05.2002

<sup>162</sup> Gespräch mit Dipl.-Ing. Kanonier am 03. 04. 2002

Oft werden diese Trägergesellschaften als Public-Private Partnerships (PPP) gegründet, in denen Gebietskörperschaften nur noch als ein Partner unter anderen agieren. Weiters beteiligt können sein: andere öffentliche Körperschaften, Verbände und natürlich private Investoren. Von diesen PPPs erwartet man sich Flexibilität, effektives Management, schnelles Kooperieren und nicht zuletzt die Mobilisierung von privatem Kapital. All dies wird den vorhandenen politisch-administrativen Strukturen anscheinend nicht zugetraut.<sup>163</sup>

[Häußermann/Siebel, Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik, S. 9f, in: Häußermann/Siebel, Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte, Westdeutscher Verlag, Opladen, 1993]

Planung durch die öffentliche Hand (insbesondere Raumplanung) wird also oft mit einer gewissen Schwerfälligkeit verbunden. Diese Schwerfälligkeit ergibt sich aber wohl nur zum Teil aus den bürokratischen Verhaltensweisen der Verwaltung. Neben der Beachtung von Haushaltsrecht und der Regeln des öffentlichen Dienstes resultiert sie auch aus der Tatsache, dass an eben diesen bürokratischen Entscheidungsverfahren viele öffentliche und halböffentliche Instanzen sowie die Bürger beteiligt werden müssen. Die Institutionalisierung von Bedenken und Anregungen hat im Planungsrecht einen hohen Konsenszwang geschaffen, der häufig mit Entscheidungsunfähigkeit beklagt wird. Großprojekte (v. a. solche, mit einer zeitlichen Deadline) können die normalen Planungszeiten extrem verkürzen und es außerdem erlauben, die teilweise frustrierenden und zeitraubenden Auseinandersetzungen mit kleinteiligem Widerstand abubrechen.

#### Beispiele in Italien

Für die Fußballweltmeisterschaft 1990 in Italien wurden für die Genehmigung wie Vergabe der Weltmeisterschaftsprojekte entsprechende gesetzliche Regelungen geschaffen. Der Bürgermeister einer jeden Austragungsstadt wurde ermächtigt, eine so genannte „Conferenza dei servizi“ einzuberufen, der Vertreter aller jener staatlichen, regionalen und kommunalen Verwaltungen und Körperschaften angehörten, die im Normalfall in irgendeiner Weise an den Planungsgenehmigungen beteiligt sind. Alle Ausführungsprojekte, die in einen der zwölf Großräume (Turin, Mailand, Verona, Udine, Genua, Bologna, Florenz, Rom, Neapel, Bari, Palermo, Cagliari) fielen, mussten einstimmig durch diese Konferenz genehmigt werden. Deren Genehmigung ersetzte sämtliche Stellungnahmen und Bewilligungen der beteiligten Verwaltungen.

Auch für die Realisierungsphase der Weltmeisterschaftsprojekte wurden Ausnahmeregelungen geschaffen. Müssen im Normalfall öffentliche Bauaufträge über eine öffentliche Ausschreibung an die privaten Unternehmen vergeben werden, durfte dies nun durch eine so genannte

---

<sup>163</sup> Häußermann/Siebel, Die Politik der Festivalisierung und die Festivalisierung der Politik, S.22, in: Häußermann/Siebel, Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte, Westdeutscher Verlag, Opladen, 1993

Privatverhandlung (*trattativa privata*) erfolgen, die ansonsten nur in Fällen von „außergewöhnlicher Dringlichkeit auf Grund unvorhergesehener Ereignisse“ vorgesehen ist. Im Falle von Genua galten diese Bestimmungen auch gleichzeitig für die Weltausstellung 1992.<sup>164</sup>

In Rom wurde 1995 die „*Agenzia romana per la preparazione del Giubileo S.p.A.*“ gegründet, um Rom auf das Heilige Jahr 2000 mit den zu erwartenden Pilgermassen vorzubereiten. Diese Entwicklungsgesellschaft wurde als Aktiengesellschaft (somit privatrechtlich) konzipiert. Man kann jedoch nicht von einer Public-Private-Partnership sprechen, denn die Aktienanteile waren ausschließlich zwischen Institutionen der öffentlichen Hand aufgeteilt.

Das organisatorische Herzstück der Agentur war der so genannte Empfangsplan. An Hand dieses Masterplans wurden die Aktivitäten und Projekte der Agentur entwickelt und ihr Fortschritt kontrolliert. Hierbei standen stadtplanerische Ziele einer generellen Verbesserung und Modernisierung der städtischen Infrastruktur im Mittelpunkt. Nahezu alle Tätigkeiten wurden in Zusammenhang mit außenstehenden Ämtern und Institutionen konzipiert. Die Agentur übernahm eine planungs- und verwaltungstechnische Koordinations- und Vermittlerrolle, während die Partner für die Realisierung der Projekte verantwortlich waren. Die Agentur wurde nach dem Heiligen Jahr aufgelöst. Neben viel Know-How ging dabei auch das Konzept und der Wille zur interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Ämtern und Institutionen verloren.<sup>165</sup>

#### Die Expo 2000 in Hannover

Zur Vorbereitung und Durchführung der Weltausstellung in Hannover wurde 1994 ein eigenständiges Managementunternehmen, die EXPO 2000 Hannover GmbH, gegründet. Daran beteiligt sind die Bundesrepublik Deutschland, das Land Niedersachsen, die Landeshauptstadt Hannover, der Landkreis Hannover, der Kommunalverband Großraum Hannover und die EXPO Beteiligungsgesellschaft der Deutschen Wirtschaft mbH & Co. Verwaltungs KG.

Die Aufgaben umfassen sowohl das Management des Ausstellungsbetriebes, die Planung der Nutzung des für die Weltausstellung anzumietenden Geländes, die Planung und Errichtung der Bebauung des Weltausstellungsgeländes selbst und externer Bauvorhaben, die im Rahmen der EXPO zu erstellen sind, sowie die Mitwirkung bei externen Projekten. Mit dieser Aufgabenbeschreibung war die Expo GmbH praktisch für alles zuständig, was mit der Ausstellung in Verbindung steht. Die gesamte Planung und Durchführung der EXPO war somit rein rechtlich privatisiert.

---

<sup>164</sup> Christine Obermair, *ITALIA'90 – eine verpaßte Chance der Stadtentwicklung?*, S.214f, in: Häußermann/Siebel, *Festivalisierung der Stadtpolitik. Stadtentwicklung durch große Projekte*, Westdeutscher Verlag, Opladen, 1993

<sup>165</sup> Manuel Reimann, *Planungen für Pilger*, S.246ff, in: *RaumPlanung 98*, Dortmund, Oktober 2001

Als städtebauliches Grundkonzept für die räumlich-funktionale Organisation des Weltausstellungsgeländes fungiert der „Masterplan EXPO 2000 Hannover“ vom April 1994. Dieser wurde laufend aktualisiert, um den laufenden Messebetrieb nicht zu stören (noch einige Wochen vor der Weltausstellung fand in Hannover die CeBIT 2000 statt, die weltweit größte Messe für Informationstechnologie). Die Ausstellungshallen, die auf dem bestehenden Messegelände umgebaut oder hinzugebaut werden, sind von der Konzeption und Planung her auf die weitere Nutzung nach der Weltausstellung durch die Deutsche Messe AG (Betreiber der Hannovermesse) ausgelegt.

Die Grundstücke, die östlich des Messeschnellwegs liegen, gehören der Expo Grund GmbH (Land Niedersachsen 47 %, Stadt Hannover 38 % und die Union Boden GmbH 15 %, die wiederum voll im Besitz der Stadt Hannover ist). Zweck der Gesellschaft war und ist es immer noch, das Expo-Gelände zu erschließen und nach der Veranstaltung zu vermarkten.<sup>166</sup>

Zu den ausgewählten Projekten dieser Arbeit

Vergleichbar mit der Expo 2000 in Hannover sind die Strukturen der Olympischen Sommerspiele 1992 in Barcelona und der Expo 1998 in Lissabon. Während Barcelona aber einen sehr hohen Anteil an Privatinvestoren hatte (vgl. Kapitel 3.1.6.), wurde in Lissabon sehr viel von der öffentlichen Hand (inklusive EU-Förderungen) finanziert (vgl. Kapitel 3.1.7.).

Neben der U-Bahn (vgl. Kapitel 3.1.5.) ist auch das Wiener Museumsquartier rein öffentlich finanziert. Dennoch wurde eigens die „MuseumsQuartier Errichter- und Betriebsgesellschaft“ gegründet, die sich als Bauunternehmerin, Managerin der Infrastruktur und des Gesamtmarketings des Standortes versteht. Nachdem diese Gesellschaft selbst ihr größter Mieter ist, kommt es zu massiven Interessenskonflikten (vgl. Kapitel 3.1.1.). Auch die Organisation der Love Parade läuft auf privater Seite in einem gut strukturierten Unternehmensnetzwerk ab. So wurde eine eigene Gesellschaft „Planetcom“ gegründet, die neben der Durchführung von organisatorischen Aufgaben auch für die Vermarktung der Love Parade zuständig ist (vgl. Kapitel 3.1.8.).

#### **4.2. Probleme und Mängel bestehender Instrumente und Verfahren**

Der Wandel im Planungsverständnis ist ein immer wieder andiskutiertes Thema, da das in vielen Jahren bewährte Rollenspiel zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren nicht mehr zu funktionieren scheint. Auf der einen Seite dauert die Formulierung und Umsetzung von planerischen

---

<sup>166</sup> Sven Gollnick, „Expo 2000: Das Projekt, Ziele, Vorgeschichte, Programmübersicht“, [http://www.tbw.mfh-iserlohn.de/bwl/liese/innovationsmanagement/vortraegess2000/Vortrag\\_Gollnick.pdf](http://www.tbw.mfh-iserlohn.de/bwl/liese/innovationsmanagement/vortraegess2000/Vortrag_Gollnick.pdf), 09.05.2002

Zielsetzungen in den Gemeinden und deren Akzeptanz durch die Bevölkerung viel zu lange, so dass sowohl private als auch öffentliche Investoren blockiert werden.<sup>167</sup> Während städtebauliche Planungen und Strukturentwicklungen über einen Zeitraum von ein bis zwei Jahrzehnten geführt werden, verlangt die Entwicklung und der Erfolg vieler Einzelprojekte sich den rasch wechselnden Trends, Moden und Marktlagen zu beugen und daher disponieren Investoren, Bauträger, aber auch Entscheidungsträger in der Regel nur innerhalb kurzer Zeiträume.<sup>168</sup> Auf der anderen Seite funktioniert die traditionelle Reihenfolge im Ablauf der Planung – erst öffentliche Investitionen zur Entwicklung eines Standortes, dann Umsetzung des Projektes durch den Investor – nicht mehr, sondern die Planung und Realisierung eines Projektes verlangt vielmehr in den vormalig vorgelagerten Planungsprozess einbezogen zu sein.

Die Kritik bezieht sich sehr oft, insbesondere im Zusammenhang mit Großprojekten, auf die Wirkungslosigkeit der Nutzungsplanung (Flächenwidmungsplanung) bei der Steuerung der Siedlungsentwicklung. Ein Problem in diesem Zusammenhang ist die bis heute weit verbreitete Form der Angebotsplanung, was bedeutet, dass die planende Behörde möglichst langfristige Nutzungsvorstellungen vorgibt, an denen sich die „Planunterworfenen“ orientieren sollen. Speziell im Fall von Großprojekten kann mit den Widmungs- und Nutzungsvorgaben aus dem Flächenwidmungsplan wenig angefangen werden, da die Träger von Großprojekten andere Ansprüche an die Nutzungen haben. Jedoch sind die Flächenwidmungspläne wenig flexibel, was bedeutet, dass sie wenig Raum für kurzfristige Planungen lassen. Daher kommt es oft dazu, dass die traditionellen Planungsinstrumente wie Flächenwidmungs- und Bebauungsplan den Vorgaben von Großprojekten nachträglich angepasst werden, und so die beabsichtigte Langfristigkeit der Planung verloren geht.

Somit hat sich immer mehr ein projektbezogenes System eingeschlichen, was zur Folge hat, dass viele Planungsschritte erst unternommen werden, wenn ein konkretes Projekt vorliegt. Dadurch verschmelzen Planungs- und Bauverfahren immer mehr und werden zu einem sogenannten „Projektprüfungsverfahren“ zusammengefasst: Planungsverfahren (Verordnung) und Bauverfahren (Bescheid) rücken immer mehr zusammen (Synchronisierung).

„Bei solchen Projekten werden längerfristig entwickelte Raumordnungsprogramme und -pläne in der Regel negiert oder als beliebig variierbar erachtet; diese haben sich der „Idee“ unterzuordnen und müssen angepasst werden. [...] gilt in gleicher Weise für Wirtschaft [...] Die Raschheit der Verfahrensabwicklung dominiert dabei den Entscheidungsprozess. [...] Längerfristig und nachhaltig wirkende Faktoren, wie die tägliche Verkehrsleistung der Bediensteten, der Zu- und Abtransport der Waren oder Einflüsse und Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftsraum, werden gegenüber kurzfristig zu lukrierenden Grundstücksangeboten und Förderungen meist vernachlässigt.“  
(Rosmann, 1999, S. 8)

---

<sup>167</sup> vgl. Semsroth, 1999, S. 7

<sup>168</sup> vgl. Vatter, 1999, S. 13 f.

Bei der Umsetzung kurzfristiger „eventhafter“ Projekte geraten auch Politiker immer mehr unter Druck, da sie einerseits durch solche Projekte an Bedeutung in der Öffentlichkeit gewinnen wollen, andererseits jedoch längerfristige, hoheitliche Planungen nicht negieren können. Zumeist neigen viele jedoch immer mehr dazu ihre Ziele auf die Kurzfristigkeit von Wahlperioden abzustimmen um so möglichst rasch neue Impulse in einer Gesellschaft zu setzen. „Damit soll die Raschheit der Entscheidung, die Dynamik und Durchsetzungskraft der Politiker zum Ausdruck kommen. Dynamik, Entscheidungskraft und rasche Umsetzung sind Eigenschaften, die in der Öffentlichkeit, aber auch in der Wirtschaft sehr gefragt sind und damit positiv besetzt sind. Zusätzlich gerät die Politik immer stärker unter den vielfach selbstverschuldeten medialen Druck und muss kurzfristig realisierbare, oft „eventhafte“ Projekte unterstützen.“<sup>169</sup>

In diesem Zusammenhang taucht abermals ein weiteres Problem beim Umgang mit Großprojekten auf: die bereits angedeutete mangelnde Kooperation zwischen Planungsträgern und Planungsumsetzern. So haben im Planungsverfahren die Normadressaten wenig Einflussmöglichkeiten auf die Plangestaltung, während die Realisierung der Nutzungsregelungen allein dem Grundeigentümer überlassen wurde. Selbst die Investoren eines Großprojektes haben im traditionellen Planungssystem bei der Erstellung örtlicher Entwicklungspläne keine besondere (Rechts-) Stellung. Da Flächenwidmungspläne als Verordnung erlassen werden, wird Betroffenen grundsätzlich keine Parteienstellung eingeräumt. Sie haben die gleiche Möglichkeit, auf die Inhalte der örtlichen Planung Einfluss zu nehmen, wie alle Planbetroffenen. Dies bedeutet eine Einbeziehung der Planbetroffenen im Planungsverfahren in der Form, dass öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt werden und innerhalb einer festgelegten Frist den Betroffenen Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt wird. Diese sind zwar von der Planungsbehörde zu behandeln, müssen letztlich aber nicht berücksichtigt werden. Dies ist aus Sicht der Investoren oft nachteilig, da entsprechende Vorarbeiten und Kosten oft mit dem Risiko des allfälligen Widerspruchs zu hoheitlichen Planungsakten behaftet sind und führt auch oft dazu, dass Flächenwidmungspläne aktuellen Einzelprojekten im nachhinein angepasst werden.<sup>170</sup>

### **4.3. Neue Instrumente und Verfahren**

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass es den bestehenden Planungssystemen nicht effektiv gelungen ist, in die Siedlungsentwicklung lenkend einzugreifen. Besonders im Umgang mit Großprojekten wurden der traditionellen Raumplanung Grenzen aufgezeigt.

---

<sup>169</sup> vgl. Rosmann, 1999, S. 8

<sup>170</sup> vgl. Kanonier, 1999, S. 18-28

Neue Planungsinstrumente zu schaffen gilt jedoch als schwierig und ist zumeist auch nicht notwendig, da die bestehenden Instrumente in der Regel auf den Planungsfall „Großprojekt“ adaptiert werden können. Ausgewählte Möglichkeiten werden im folgenden Text erläutert. Dabei ist zu beachten, dass diese teilweise in konträre Richtungen zielen, eine gleichzeitige Anwendung mehrerer Lösungsansätze ist daher nicht immer sinnvoll.

Des Weiteren sei an dieser Stelle erwähnt, dass die nun vorgeschlagenen Möglichkeiten hinsichtlich neuer oder veränderter Instrumente und Verfahren in der Raumplanung bei der Lenkung sogenannter immaterieller Großprojekte bzw. Events nur eine bescheidene Rolle spielen können. Als einzige Ausnahme bisher kann in diesem Zusammenhang der Strategieplan gesehen werden, der auch Aussagen zu strategischen Projekten ohne konkreten Standortbezug macht.

Wie bereits in Kapitel 4.1.5. erwähnt, kommt sogenannten Entwicklungs- und Betreibergesellschaften in Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung (PPP) eine immer bedeutendere Rolle bei der Planung und Durchführung von Events zu. Diese neuen Organisationsformen können als Möglichkeiten der Lenkung von immateriellen Großprojekten bzw. Events gesehen werden (siehe Kapitel 4.1.5.).

### **1. Möglichkeit: Kompensation**

Kompensation über privatrechtliche Verträge

Im jetzigen Planungssystem existiert bereits die Idee derartiger Verträge. Dabei wird der Bauwerber dazu verpflichtet, einen bestimmten Anteil seines Kapitals – im Gegenzug zu einer gewünschten Widmung – in Infrastrukturbauten zu investieren. Aus Sicht der Planung sind derartige Kompensationsgeschäfte gewünscht, jedoch gibt es planungsrechtliche Probleme bei deren Umsetzung, da diese Kompensationen bislang rechtlich nicht erwünscht bzw. gedeckt sind. Hier stößt nämlich öffentliches Recht (Planungsrecht) auf privates Recht (Vertragsrecht) – und diese Gegensätze sind nicht kombinierbar bzw. rechtlich nur mangelhaft abgesichert, da eine Koppelung von Privat- und öffentlichem Recht Voraussetzung wäre, jedoch öffentlichrechtliche Regelungen nicht von privaten Vereinbarungen abhängig sein dürfen (z. B. bestimmte Widmung, dafür max. 5 Geschosse). Es ist unzulässig, öffentlichrechtliche Vorschriften durch privatrechtliche Vereinbarungen zu binden.

So bestehen für die Verflechtung von hoheitlichen und privatwirtschaftlichen Maßnahmen enge juristische Gesetze, jedoch gibt es Beispiele, die für mögliche Lösungsansätze sprechen (Widmung erfolgt nur, wenn Grundeigentümer eine vertragliche Verpflichtung eingeht, das gewidmete Bauland innerhalb einer festgelegten Frist zu bebauen – Baulandhortung – Vertragsraumordnung).

Zur Umsetzung privatwirtschaftlicher Maßnahmen sehen die Länder neben der Vertragsraumordnung nun mehr verschiedenen juristische Personen, die in erster Linie Gemeinden bei Liegenschaftskäufen unterstützen sollen, vor. In Salzburg wurde gemäß § 43 Slbg ROG auf privatrechtlicher Basis eine Baulandsicherungsgesellschaft eingerichtet, die für die Gemeinden durch den Rechtserwerb von Grundstücken tätig werden soll.<sup>171</sup>

In der Praxis erfolgen ähnliche Geschäfte bereits unter der Version des „Gentlemen’s Agreements“ auf informeller Ebene.

Kompensation über öffentliche Rechtsnormen

Um die oben genannten Schwierigkeiten mit der Vertragsraumordnung zu umgehen, kann versucht werden Kompensationsgeschäfte in öffentliches Recht (über Verordnung) zu integrieren. Somit entstünde eine für alle bindende Wirkung (nicht individuell). Beispielsweise könnte man somit per Verordnung festlegen, dass bei Hochhausbauten mit mehr als 25 Geschoßen 5% des Gesamtinvestitionsvolumen in öffentlich zugängliche Freiräume verwendet werden muss.

Dabei ergeben sich aber neuerlich Problem:

- kein Verhandlungsspielraum
- potenzielle Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes: alle Standorte können nicht gleich beurteilt werden

## **2. Möglichkeit: Klare Vorgaben durch die Stadtplanung**

Verordnen von Leitbildern und Konzepten

Leitbilder und Konzepte sind in der Regel nicht verbindlich (z. B. Hochhauskonzept Wien, vgl. Kapitel 4.1.3.); die öffentliche Verwaltung ist allerdings angehalten, sich nach diesem Konzept zu richten. Eine konkrete Wirkung auf Privatpersonen kann hingegen nur erfolgen, wenn das entsprechende Konzept rechtlich verordnet wird. Damit würde auch entsprechend mehr (Rechts)Sicherheit geschaffen werden. Bei Konzepten und Leitbildern gibt es kein rechtlich verankertes Einspruchs- und Beteiligungsverfahren. Somit besteht die erste Möglichkeit einer Stellungnahme für den Bürger erst bei der Auflage des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes; danach nur mehr im Bauverfahren. Auch in dieser Hinsicht könnte eine Verordnung vorzeitige Abhilfe schaffen.

Kein Abweichen von Leitbildern bei konkreten Projekten

Gleichgültig, ob ein Leitbild nun verordnet wurde oder nicht, ist ein klares Bekenntnis der Stadtregierung zur allgemeinen Haltung und Position zu Großprojekten unabdingbar für eine geordnete Siedlungsentwicklung. Es müssen grundsätzliche Entwicklungsperspektiven für die Stadt vereinbart

---

<sup>171</sup> vgl. Kanonier, 1999, S. 18-28

werden (vgl. Strategieplan, Kapitel 4.1.1.). Erst dann kann über einzelne Großprojekte entschieden werden, ein positiver Bescheid darf nur erfolgen, wenn das Projekt der geplanten Siedlungsentwicklung nicht entgegensteht. Auf jeden Fall ist zu vermeiden, dass bei jedem konkreten Projektantrag eine Grundsatzdiskussion begonnen werden muss.

### **3. Möglichkeit: Adaptierung des Flächenwidmungsplans**

#### Flexibilisierung des Flächenwidmungsplans

In einigen Bundesländern wurde auf den Vorwurf der geringen Flexibilität von Flächenwidmungsplänen reagiert und versucht, erleichternde Änderungsbestimmungen für Flächenwidmungspläne durchzusetzen, um die geforderte Flexibilität der hoheitlichen Nutzungsplanung zu garantieren. Nach einigen österreichischen Raumordnungsgesetzen sind nunmehr Umwidmungen zulässig, sofern die Änderungen dem örtlichen Entwicklungskonzept entsprechen oder öffentliche Interessen vorliegen, die den Planungszielen der Gemeinde nicht widersprechen und gleichfalls die Interessen Dritter nicht verletzen.

In Oberösterreich kommt beispielsweise diesem örtlichen Entwicklungskonzept die Aufgabe zu „ein Orientierungs- und Handlungsrahmen mit einem längerfristigem Zeithorizont“ für die Gemeindeplanung zu sein.<sup>172</sup> Wichtige Planungsentscheidungen, u. a. auch die Umwidmung für Großprojekte, sollen somit nur in Übereinstimmung mit langfristigen Entwicklungsabsichten der Gemeinde möglich sein.<sup>173</sup> Werden diese nicht verletzt, spricht aus raumplanerischer Sicht nichts gegen projektbedingte Änderungen des Flächenwidmungsplans, ohne jedoch den Flächenwidmungsplan als Planungsinstrument grundsätzlich schwächen zu wollen.

#### Integrierter Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Einzelne gesetzliche Bestimmungen zielen auf eine Beschleunigung der Planungsverfahren ab, da die Dauer der Umwidmungsverfahren von Projektentwicklern als besonders investitionshemmend angesehen wird. So ist beispielsweise nach § 31a Ktn GplG „im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit“ durch Verordnung des Gemeinderates ein integrierter Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für größere Flächen oder Bauvorhaben möglich.<sup>174</sup>

---

<sup>172</sup> vgl. Amt der oö. Landesregierung, Das Örtliche Entwicklungskonzept, 1995, S. 5

<sup>173</sup> vgl. Kanonier, 1999, S. 18-28

<sup>174</sup> vgl. Kanonier, 1999, S. 18-28

### „Eignungszonen für Großbauvorhaben“ im Flächenwidmungsplan

Wie in Kapitel 4.1.4. dargelegt, können mittels Flächenwidmung in Wien vier Hauptkategorien der Flächenwidmung unterschieden werden – Bauland, Grünland, Verkehrsbänder und Sondergebiete. Diese Hauptkategorien sind ihrerseits wieder in verschiedene Nutzungsarten gegliedert, etwa im Falle einer Baulandwidmung in Wohngebiet, Kerngebiet etc. Um nun bereits bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen die Lenkung von Großbauvorhaben besser als bisher in den Griff zu bekommen, wäre es denkbar, eine eigene Widmungskategorie „Eignungszonen für Großbauvorhaben“ im Flächenwidmungsplan zu verankern. So könnten in einem solchen Fall für Großvorhaben geeignete Standorte auf lange Sicht gesichert werden und ungeeignete Standorte von vorn herein für ein solches Vorhaben ausgeschlossen werden. Diese Idee baut auf das bereits vorgestellte Hochhauskonzept auf und dient dazu, „Eignungszonen für Großbauvorhaben“ durch Verordnung rechtlich zu verankern. Im Falle der Widmung „Eignungszonen für Großbauvorhaben“, wäre von der Erstellung eines Bebauungsplanes für diese Fläche vor Bekanntwerden eines Großbauvorhabens abzuraten, um unterschiedlichsten Ideen an Großbauvorhaben die Möglichkeit zu geben, diese Fläche zu nutzen.

#### **4. Möglichkeit: Optimierung des Planungsprozesses**

##### Verstärkte Verfahrenskonzentration und Beschleunigung der Abläufe

Um den Anspruch der Kurzfristigkeit entgegen zu kommen, ohne jedoch den bestehenden Raumordnungsprogrammen und -plänen zu widersprechen, wäre es sinnvoll die Verfahrensabwicklung möglichst rasch und konzentriert ablaufen zu lassen. Derzeit existieren komplizierte Verfahrensabläufe und Überprüfungsmechanismen durch die Aufsichtsbehörde. Jedoch darf durch eine verstärkte Konzentration des Planungs-, Entscheidungs- und Realisierungsprozesses die Rechtssicherheit und Bürgeröffentlichkeit der Planunterworfenen nicht geschmälert werden.<sup>175</sup>

##### Verstärkte Partizipation im Planungsprozess

Größere städtebauliche Vorhaben, wie sie z. B. Hochhausprojekte in der Regel darstellen, unterliegen einem mehrstufigem Planungsprozess. Aber erst in den rechtlich relevanten Planungsphasen (bei der Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans sowie im baubehördlichen Verfahren) – also zu einem relativ späten Zeitpunkt – werden Öffentlichkeit und betroffene Anrainer verpflichtend eingebunden. Internationalen Beispielen folgend wird daher vorgeschlagen, die Bürgerinnen und Bürger bei Großprojekten (ab 25.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche oder Gebäudehöhen über 35 Meter) im Sinne der sozialen Verträglichkeit schon vor Einleitung des

---

<sup>175</sup> vgl. Rosmann, 1999, S. 8-11

Widmungsverfahren in den Planungsprozess einzubinden – auch, wenn die Projektentwicklung dadurch aufwändiger werden sollte.<sup>176</sup>

Verstärkte Partizipation in der Planungsrealität sowie weitreichende Informations- und Kooperationsstrategien verschiedener Akteure im Entscheidungsprozess sind in jedem Fall anzustreben.

---

<sup>176</sup> <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/hochhaus/aufgaben.htm>

## 5. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Der vorliegende Bericht behandelt das Phänomen „Städteettbewerb“ in der zunehmend globalisierten Welt. Im Rahmen dieser Konkurrenz bedienen sich Städte bzw. Stadtregionen unterschiedlicher Instrumente, um ihre Wettbewerbsfähigkeit nach außen zum Ausdruck zu bringen. Eines dieser Instrumente bilden Großprojekte. Sie dienen dazu, die Wettbewerbsorientierung der Städte konzentriert zu demonstrieren, indem herausfordernde Ideen und Vorhaben realisiert und dadurch Attraktionspunkte geschaffen werden. Dabei erzeugen Großprojekte eine Vielzahl an externen Effekten, die sowohl auf der gesamtstädtischen als auch auf der kleinräumigen Ebene auftreten. Zumeist hängt der Erfolg eines Projektes in erster Linie von dem Umgang mit diesen externen Effekten ab.

Großprojekte bedeuten in diesem Zusammenhang große Investitionen, die durch eine gute Planung und richtigen Einsatz von Ressourcen zu positiven – strukturellen, wirtschaftlichen, städtebaulichen, touristischen – Ergebnissen führen sollten. Folgende grobe Unterteilung kann hierbei auf Grund typischer Eigenschaften der Projekte vorgenommen werden:

- Einzelprojekte
- Koordinierte Projekte

In der Praxis gestaltet sich die Handhabung bezüglich der Planung und Koordination der Projekte in den einzelnen Städten unterschiedlich. An dieser Stelle kommt es darauf an, auf welche Art und Weise sich die öffentliche Hand an der Projektentwicklung beteiligt. In diesem Zusammenhang spielt das Vorhanden-Sein einer diesbezüglichen Gesamtstrategie sowie einer gewissen „Großprojekte-Kultur“ eine entscheidende Rolle. Von den im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Städten liefert Barcelona in diesem Zusammenhang ein gutes Beispiel dafür, wie Großprojekte zu einem einheitlichen Konzept zusammengefasst werden können, das sowohl für die Investoren als auch für die Bürger klar erkennbar ist. Hingegen vermisst man bei den Wiener Beispielen Donau-City und Gasometer die Einbindung in ein gesamtstädtisches Konzept. So sehr es sich bei diesen Projekten um erfolgreich umgesetzte und medial begleitete Vorhaben handelt, mangelt es an der Nutzung potenzieller Synergieeffekte, die durch die klare und durchdachte Einbindung der Projekte in einen auf die Stadtentwicklung bezogenen Strategieplan hervorgerufen worden wären.

In Barcelona und Lissabon wurden Events zur Umsetzung von städtebaulichen Projekten herangezogen. Solchen Events kommt bei Großprojekten eine besondere Rolle zu. Sie dienen als „Eyecatcher“, unter dem Großprojekte miteinander verbunden werden und sorgen für Aufsehen auf internationaler Ebene. Die Städte nutzten hierbei die Gelegenheit, durch eine erfolgreiche Austragung ihre Kapazität zur Bewältigung außerordentlicher Ereignisse zu demonstrieren, wobei der Aspekt der nachhaltigen Eingliederung der eventbezogenen Einrichtungen in das städtebauliche Projekt besondere Aufmerksamkeit beansprucht. Des

Weiteren tragen solche Events zur Etablierung eines bestimmten Städteimages bei: Eine Stadt kann sich in gewisser Hinsicht zu einer Marke entwickeln bzw. mit einem klaren Begriff identifiziert werden. Wenn man heute an Barcelona denkt, denkt man an eine dynamische Stadt am Meer. Die Love Parade in Berlin ist ein anderes interessantes Beispiel für den Beitrag von Großprojekten zur Imagebildung. Das getrennte Berlin von vor zehn Jahren versucht damit, sich nun als junge, kosmopolite, freie Stadt zu profilieren. Obwohl die Love Parade, im Gegensatz zu den Olympischen Spielen in Barcelona oder der Weltausstellung in Lissabon, kein ursprünglich von der Stadt Berlin geplantes Projekt ist, sondern aus einer Idee der Musikszene heraus entstanden ist, hat sich die Veranstaltung mittlerweile zu einem wichtigen Event mit sozialer, wirtschaftlicher und touristischer Bedeutung für die Stadt entwickelt, sodass Berlin nun davon überzeugt ist, dass die Love Parade zu den touristischen Höhepunkten von Berlin zählt bzw. einen erheblichen Imagegewinn bringt, und für den Fortbestand des Ereignisses aufkommt.

Bei der Betrachtung der Wiener Projekte fehlt die bereits erwähnte Sichtweise einer Gesamtstrategie. Für Wien wäre es wichtig, ein klares Zielsystem zu verfolgen, das die Entwicklung der Stadt durch Großprojekte in ausgewählten Themenbereichen vorgibt. Derzeit macht die Entwicklung den Eindruck, dass es in Wien zwar einige neue Impulse gibt, die die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt stärken wollen und auch können, die jedoch kaum aufeinander abgestimmt sind. Vielmehr wird jedes Vorhaben einzeln für sich gesehen, der Bezug zu einer Gesamtstrategie ist kaum erkennbar. Ein Grund des nicht vorhandenen Willens könnte die in der Vergangenheit gescheiterte Bewerbung für die Weltausstellung sein.

Die Komplementarität der kleinräumigen externen Effekte und der gesamtstädtischen Effekte eines Projektes sind von Bedeutung; deren Bewältigung basiert auf der Berücksichtigung von vorhandenen Potenzialen. Diese Auseinandersetzung mit vorhandenen Potenzialen gelang beim Wiener Museumsquartier zumindest ansatzweise. Die Agglomerationseffekte bei diesem Projekt – es entstand einer der zehn größten Kulturbezirke der Welt und durch die Revitalisierung des ehemaligen Messepalastes wurde eine zentral gelegene städtebauliche Lücke geschlossen – helfen einerseits die „Kulturstadt Wien“ international weiter zu etablieren, gleichzeitig wird dem „Kunst- und Künstlerbezirk Spittelberg“ ein stark frequentiertes Portal gegeben. Somit werden kleinräumige und gesamtstädtische Effekte erfolgreich verknüpft.

Beim Umgang mit den externen Effekten von Großprojekten sind das Verhältnis der negativen externen Effekte gegenüber positiven sowie der Aspekt der Minimierung der negativen externen Effekte durch Internalisierung derselben besonders zu berücksichtigen. Diese erfolgt über Transaktionen mit Nutzungs- und Verfügungsrechten. Es sind Verwaltungsstrukturen zu schaffen, die die Transaktionskosten minimieren, sodass es zu möglichst vielen Verhandlungen zwischen den Parteien kommen kann, die zur Internalisierung der externen Effekte führen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der vorliegenden Arbeit werden folgende Punkte als grundlegende Schlüsselfaktoren bei der Konzeption von Großprojekten angesehen bzw. folgende Empfehlungen abgegeben:

1. Die Realisierung von Großprojekten mit Bezug auf ausgewählte Themenbereiche kann für die Stadtentwicklung eine besondere Rolle spielen. Es besteht dadurch die Möglichkeit, durch Synergie- bzw. Multiplikatoreffekte große Investitionssummen auf einmal aufzutreiben, deren Einsatz Auswirkungen auf die Stadtstruktur haben kann. Jedoch sollen solche Großprojekte im Rahmen einer Gesamtstrategie als Instrumente der Stadtentwicklung angesehen, geplant und umgesetzt werden, um bestmögliche Effizienz erzielen zu können.
2. Wichtig ist die Größe/der Umfang des Projektes. Eine Agglomeration bzw. Akkumulation von Vorhaben ruft Synergieeffekte hervor. Diese wachsen mit fortschreitender Projektgröße exponentiell („Multiplikatoreffekte“) und tragen auch zur Etablierung einer „Corporate Identity“ bei. Diese spielt eine große Rolle bei der Gewinnung von Investoren, aber auch bei der Einbindung der Bürger in die Prozesse, da dadurch unter anderem klare, transparente Kommunikationskanäle geschaffen werden, indem durch die „Corporate Identity“ nun Anlaufstellen sowie Ansprechpartner klar definiert sind. Somit können Transaktionskosten wie Suchkosten oder Verhandlungskosten sowie Kosten der Vertragserstellung zur Internalisierung externer Effekte minimiert und komplexe Ziele besser vermittelt werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine möglichst frühe Einbindung der Betroffenen in die Prozesse von Bedeutung.
3. Entscheidend für die kleinräumige Wirkung von Großprojekten ist die Standortfrage. Werden Großprojekte in ein Stadtquartier gesetzt, das die positiven externen Effekte kurz- bis mittelfristig nicht verwerten kann, verpufft die Wirkung des Großprojektes als Stadtentwicklungsimpuls. Bei der Standortwahl ist somit stets darauf zu achten, dass das Großprojekt primär bereits vorhandene kleinräumige Potenziale begünstigt und erst sekundär neue Potenziale erzeugt. Zwei wichtige Gesichtspunkte hierbei sind demnach die Eingliederung der Projekte in die bestehende Strukturen unter Berücksichtigung der vorhandenen Potenziale sowie die zeitliche Abstimmung bzw. Koordinierung von einzelnen Projekten zur Auslösung der erwünschten Stadtentwicklungsimpulse.
4. Ein starkes Auftreten der Kommune bzw. der öffentlichen Hand bei der Projektentwicklung sorgt für Vertrauen und Aufsehen bei den Investoren und für Sicherheit bei den Bürgern. Empfehlenswert ist in diesem Zusammenhang die Errichtung einer Behörde bzw. einer öffentlichen oder halböffentlichen Institution (hierzu siehe Punkt 6) innerhalb der Verwaltungsstruktur zur Wahrung öffentlicher Interessen mit folgenden Aufgaben:

- Auseinandersetzung mit den bisher realisierten Großprojekten in anderen Städten zur Identifikation der Stärken und Schwächen dieser Vorhaben
  - Erstellung eines Strategieplans zur Stadtentwicklung durch Großprojekte
  - Definition der Stärkefelder einer Stadt zur Umsetzung solcher Projekte
  - Identifikation geeigneter Flächen für Großprojekte (siehe Punkt 7)
  - Identifikation möglicher externer Effekte von Großprojekten auf vorgeschlagenen Standorten und Vorbereitung von Konzepten und Ideen zur Behandlung dieser externen Effekte
  - Betreiben eines aktiven Standortmanagements, welches aus den beiden obigen Punkten resultiert und aus den zwei Komponenten „Standortplanung“ und „Standortmanagement“ besteht (siehe Punkt 5)
  - Etablierung einer „Corporate Identity“, aufbauend auf wenigen ausgewählten Stärken, sowie eines Namens; Koordination und Verbindung aller Projekte zu einem Image in diesem Sinne
  - Offenes und innovatives Auftreten gegenüber den Investoren im Hinblick auf neue Zusammenarbeitsmodelle zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor, wobei moderne Informationskanäle effizient zum Einsatz kommen müssen (siehe Punkt 5).
  - Offenes, starkes Auftreten gegenüber der nationalen Regierung sowie der EU zur Mobilisierung weiterer Ressourcen zur Umsetzung von Großprojekten
  - Konzentration behördlicher Bewilligungsverfahren bezüglich Großprojekten in dieser neuzubildenden Institution im Rahmen einer Verwaltungsreform („New Public Management“)
5. Neue Modelle der Zusammenarbeit wie unterschiedliche Varianten von Public-Private Partnerships, das Build-Operate-Transfer-Modell („BOT“, vgl. 2.2.2.) sowie verschiedene Betreibermodelle müssen bei der Projektentwicklung herangezogen werden. Die Investoren, die wirtschaftlich Eigennutzen bzw. Profit orientiert handeln, schätzen Faktoren wie „schnelle und vereinfachte Genehmigungsprozeduren“, „gutes Investitionsklima“ sowie „Kooperationsbereitschaft der Behörden“ hoch und sind daher an einer intensiven Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand interessiert. Hierbei ist jedenfalls zu sichern, dass die Kommune bei der Entwicklung und beim Monitoring eine aktive Rolle übernimmt. Die Kommune soll somit als Bindeglied zwischen den Investoren und den Bürgern fungieren und die Erzielung einer „Win-win-Situation“ anstreben, von der sie dann in Form von Wählerstimmen profitieren würde.

In diesem Zusammenhang könnten im Falle Wiens die Aufgabenfelder der Wiener Stadtwerke Beteiligungsmanagement GmbH ausgeweitet und diese ausgegliederte Gesellschaft der öffentlichen Hand zur Zusammenarbeit mit der oben vorgeschlagenen Institution bewegt werden, da die Wiener Stadtwerke Beteiligungsmanagement GmbH mit

ihrem privaten Charakter bereits über genug Erfahrung bei der Projektentwicklung bzw. bei Public-Private Partnerships verfügt, die besonders beim Betreiben eines aktiven Standortmanagements, das Standortplanung und Standortmarketing vereint, im Sinne der Spieltheorie Vorteile bringen könnte. Die Spieltheorie besagt nämlich: „Spielen Partner länger miteinander, so kennen sie die Strategie des jeweils anderen Partners und es kommt zu einer gewissen Stabilität der Beziehungen zwischen den Transaktionspartnern und mehreren Transaktionen“, die für Unternehmen bzw. Investoren gesteigerte Umsätze bedeuten. Dieser Prozess schließt auch die Minimierung von Transaktionskosten zur Internalisierung negativer Effekte ein (siehe Punkt 2).

6. Denkbar und empfehlenswert ist die Etablierung einer zweiten Plattform außerhalb der vorgeschlagenen öffentlichen Institution, die diese in Entscheidungsprozessen intensiv zu beraten und zu unterstützen hat. Diese Organisation könnte als eine gesamtstädtische Institution bezeichnet werden, durch die Vertreter wichtiger Interessensgruppen wie Wirtschaftskammer, angrenzende Regionen, akademische Institutionen sowie Arbeitnehmer und Konsumenten in die Prozesse eingebunden werden können. Die Aufgaben der im Punkt 4 vorgeschlagenen Institution könnten zwar auf der Basis einer engen Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und dieser städtischen Plattform dieser neuen Organisation übertragen werden, sobald es aber um die Ausübung der Bewilligungsfunktion geht, muss die öffentliche Hand eingreifen. Aus Effizienzgründen sollte in diesem Fall eine Aufsplitterung der Zuständigkeiten möglichst vermieden werden.
7. Nicht nur auf den verschiedenen Ebenen der Organisationsstrukturen bei der Verwirklichung von Großprojekten sind Neuerungen unabdingbar, auch die derzeitigen Instrumente der Raumplanung sollten besser auf den Umgang mit Großprojekten abgestimmt werden. Eine Möglichkeit hierzu wäre, bereits bei der Erstellung von Flächenwidmungsplänen, die Lenkung von Großbauvorhaben ins Auge zu fassen. Denkbar wäre es etwa eine eigene Widmungskategorie „Eignungszonen für Großvorhaben“ im Flächenwidmungsplan zu verankern, die nach den Vorschlägen der oben vorgeschlagenen öffentlichen Institution zu vergeben ist, oder aber komplett im Kompetenzbereich dieser Institution liegt. So könnten für Großvorhaben geeignete Standorte auf lange Sicht gesichert und ungeeignete Standorte von vorn herein ausgeschlossen werden.
8. Zuletzt wird die Auseinandersetzung mit weiteren neuen rechtlichen Ansätzen empfohlen, durch die negative sowie positive externe Effekte von Großprojekten jeweils durch angemessene und politisch vertretbare Entgelte der Nutznießer internalisiert werden.

Großprojekte bringen vor dem Hintergrund der Möglichkeiten der heutigen globalisierten Welt eine Reihe von Chancen für eine Stadt mit sich. Bei ihrer

Handhabung ist Vorsicht angesagt: Es könnte entscheidend sein, wie schnell eine Stadt oder Stadtregion den Sprung von isolierten Einzelprojekten zu einem Gesamtkonzept schaffen kann. In diesem Zusammenhang sind auf jeden Fall Strategien bezüglich der sozialen Gerechtigkeit unter den Bewohnern – die die Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Freizeitgestaltung, etc. betreffen – gegenüber wettbewerbsorientierten Strategien auf internationaler Ebene abzuwiegen. Dabei gilt es, die negativen externen Effekte von Großprojekten durch gute Planung zu minimieren und die positiven Effekte, die durch diese generiert werden, zu maximieren, möglichst vielen Parteien bzw. Personengruppen zugute kommen zu lassen und somit im Sinne der Sozialverträglichkeit beide oben genannten Strategien zu bedienen. Dieses Modell sollte auf einer gemischten städtischen Wirtschaft basieren, die einerseits Kooperativen und kleine Unternehmen fördert und tagtägliche Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt, andererseits auch Möglichkeiten zu vorteilhaften Entwicklungsprojekten bietet. Die Herstellung dieses Gleichgewichts ist hierbei die Herausforderung für die öffentliche Hand.

---

Zusammenfassung © Emir Kerimoglu.

Rechtschreibung und Grammatik überprüft von Clemens Beyer.

Layout © 2002 by Clemens Beyer.

## Quellenverzeichnis

- Auer et al.: Wettbewerb der Städte als Herausforderung für die Stadt- und Regionalentwicklungsplanung, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Technische Universität Wien, Wien 2000, unveröffentlicht.
- August Lösch: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, 2 Auflage, Jena, 1994.
- Band – Linzer Planungsinstitut: Kurze Wege durch die Nutzungsmischung – Grundlage für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, Linz 1999.
- Begg, I.: Cities and Competitiveness, in: Urban Studies, Vol. 36, S. 795-810, Glasgow 1999.
- Beyer, Clemens: Der Einfluss der Wiener U-Bahn auf das übrige öffentliche Verkehrsnetz, in: Hauger, Georg [Hrsg.]: Forum Verkehrssystemplanung 2002 – ausgewählte Seminararbeiten. Wien, 2002.
- Bökemann, Dieter: Theorie der Raumplanung, Verlag Oldenbourg, München, Wien 1982 und 2. Auflage, 1999
- Bökemann, Dieter; Feilmayr, Wolfgang: Auswirkungen der U3-Verlängerung auf die Immobilienpreise in einem definierten U3-Korridor des 14., 15. und 16. Wiener Gemeindebezirks. Wien, 2000/2001.
- Brunet, Ferran: An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impact, in: de Moragas Spa, Miguel; Botella, Miquel: The Keys of Success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona 92, Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona 1995, ([http://blues.uab.es/olympic.studies/pdf/OD006\\_eng.pdf](http://blues.uab.es/olympic.studies/pdf/OD006_eng.pdf))
- Cabral, J.; Rato, B.; Reis, J.: Lisbon-Portugal, The EXPO 98 Urban Project (Case Study 1); <http://www.ifresi.univ-lille1.fr/PagesHTML/URSPIC/Raphtml/Lisbonne/Lisbonne.htm>
- Cabral, J.; Rato, B.; Reis, J.: Lisbon-Portugal, The EXPO 98 Urban Project (Case Study 2);
- Chen Ina et al.: Kooperation und Konkurrenz zwischen Wien und anderen Metropolen, Wien 1995.
- Doubek, Kaufmann, Stöferle: Kaufkraftströme Wien 1998, Wien, 1999.
- Fischmann, Lothar: Futurezone Erdberg, In: Perspektiven Heft 10/2001, Wien, 2001.
- Fritsch, Michael et al., Marktversagen und Wirtschaftspolitik, München, 1990.
- Gabler: Gabler Wirtschafts-Lexikon, Wiesbaden 1997.
- Garcia, Soledad: Barcelona und die Olympischen Spiele, in: Haubermann, Harmut und Siebel, Walter (Eds.): Festivalisierung der Stadtpolitik, Leviathan-Westdeutscher Verlag 1993
- Giffinger, Rudolf et al: Städtewettbewerb und sozialverträgliche Stadtentwicklung – Chancen für die Stadtentwicklungspolitik am Beispiel von Wien und Budapest, Institut für Stadt- und Regionalforschung, Technische Universität Wien.
- Giffinger, Rudolf: Trends in der Stadtentwicklung, In: Forum Raumplanung 1/2000, S. 34-41, Wien 2000
- Giffinger, Rudolf: Wohnungsmarktbarrieren und Stadtentwicklung, Wien, 1999
- Grüner, Leopold: Wohnungsrecht (Vorlesungsskriptum). St. Pölten, 2000
- Hager, Angelika; Knecht, Doris: Multiplex-Boom. Wie viele Großkinos verträgt das Land? (Tote und Verwundete), in: profil: 1999, 30 (49), S. 126-128

- Hall, Sir Peter; Pfeiffer, Ulrich: Weltbericht für die Zukunft der Städte URBAN 21, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2000
- Häußermann, Hartmut: Großstadt – soziologische Stichworte, Opladen 1998
- Herders Neues Handlexikon, Freiburg 1978
- <http://cincinnati.bizjournals.com/cincinnati/stories/1999/05/24/editorial2.html>, Juni 2002
- <http://specials.ft.com/In/ftsurveys/industry/sc22e6e.htm>, Januar 2002
- [http://www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa\\_in\\_side/inside\\_october/main\\_lisboa\\_insidade.htm](http://www.atl-turismolisboa.pt/press/archive/lisboa_in_side/inside_october/main_lisboa_insidade.htm), Januar 2002
- <http://www.barcelonaturisme.com/turisme/exp/ing/stats.htm>, Juni 2002
- <http://www.bcn.es>, Juni 2002
- <http://www.bcn.es/22@bcn>, Juni 2002
- <http://www.bcn.es/estadistica/angles/dades/anuari/cap10/C1005010.htm>, Juni 2002
- [http://www.bcn2000.es/index\\_eng.html](http://www.bcn2000.es/index_eng.html), Juni 2002
- <http://www.bst.es/deutsche/set-valor.htm>, Juni 2002
- <http://www.cm-lisboa.pt/turismo/>, Mai 2002
- <http://www.conway.com/sshighlights/0999/p734/>, Januar 2002
- <http://www.global-review.com/on-line/Portugal/BodyCompet03.shtml>, Februar 2002
- <http://www.global-review.com/on-line/Portugal/BodySector07.shtml>, Januar 2002
- <http://www.ifresi.univ-lille1.fr/PagesHTML/URSPIC/Cases2/Lisbon/LISBON2.htm>
- [http://www.joneslanglasalle.com/publications/global\\_insights\\_0106/index.html](http://www.joneslanglasalle.com/publications/global_insights_0106/index.html), Juni 2002
- <http://www.museumsquartier.at>, Januar 2002
- Geschäftsgruppe Planung und Zukunft Stadt Wien [Hrsg.]: Aktuelle Projekte der Stadtplanung, Wien 2001.
- <http://www.rheinhyp.de/www/ausland.nsf/Markets?OpenAgent&Country=P>, Januar 2002
- [http://www.sce.doc.gov/documents/market\\_briefs/travel/vusa-imi-isa/pdf/hotel\\_boom-portugal.pdf](http://www.sce.doc.gov/documents/market_briefs/travel/vusa-imi-isa/pdf/hotel_boom-portugal.pdf), Januar 2002
- Jensen-Butler, Shachar, Van Weesep: European Cities in Competition, Studies of Science in Europe, Avebury 1997
- Kanonier, Arthur Entterritorialisierte Flächenwidmungsplanung – Abschied vom „wichtigsten Instrument“ der örtlichen Raumplanung?; In: corp-Symposium; Februar 2002
- Krammer, Andre in: Zeitschrift "Derive", Heft 4, Wien 2001
- Kurz, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr, Wien 1981
- Lever, William F.; Turok, Ivan: Cities and Competitiveness In: Urban Studies, Vol. 36, S. 893-916, 1029 ff., Glasgow 1999.
- Magistrat der Stadt Wien (MA 38) [Hrsg.]: Die U-Bahn-Linie U3. Eine Dokumentation über den Bau und Betrieb der U3 Stand 6. 4. 1991, Wien 1991.
- Magistrat der Stadt Wien, MA 18 [Hrsg.]: Aktuelle Projekte und Planungen im Rahmen der Stadtentwicklung, Wien 1999
- Magistrat der Stadt Wien, MA 18 [Hrsg.]: Strategieplan für Wien, Wien 2000

- Magistrat der Stadt Wien, Stadtplanung [Hrsg.]: STEP 1994 – Stadtentwicklungsplan für Wien, Wien 1994
- Maier, Gunther; Tödting, Franz: Regional- und Stadtökonomik 2 – Regionalentwicklung und Regionalpolitik, Wien 1996
- Matt, Gerald in: Zeitschrift „Perspektiven“ 6/1996, Wien 1996
- Matzner, Egon: Der Wohlfahrtsstaat von morgen, Österreichischer Bundesverlag, Wien, 1982
- Millmann-Pichler, Gerd: Wien, die Stadt des Wohnens, in: Perspektiven Heft 5/6, Wien 2001
- Mokre, Monika; Simon Roodhouse: Fallstudie: “A Global Cultural Management Challenge: The Museumsquartier, Vienna”, 2001, E-Mail: mokre@oeaw.ac.at
- Musgrave, Richard A.: The Theory of Public Finance: A Study in Public Economy, New York 1959
- Neuhold, Ch.; Häupl, M.; Faymann, W.; Prix, W. D.: Die neue Gasometer-City, NEWS Extra, Wien 2001
- o. V.: Die „Freundlichkeitswidmung“, in: Der Standard, S. 11, Wien, 12. Apr.2002.
- o. V.: Flughafenmagazin VIE-Aktuell, 2001.
- o. V.: Hochhäuser und ihre Zonen, in: Der Standard, S. 13, Wien, 27./28. Apr. 2002.
- o. V.: Olympia hat Geld verdient, in: Der Standard, S. 18, Wien, 28. Feb. 2002.
- Orner Martin: Wiener Wohbau, in: Perspektiven Heft 5/2000, Wien 2000
- Roxin, J.: Internationale Wettbewerbsanalyse und Wettbewerbsstrategie, Wiesbaden 1992
- Sanchez, Joan Eugeni: Barcelona – the olympic city, in: Jensen-Butler, Shachar, Weesep: European Cities in Competition, Studies of Science in Europe, Avebury 1997
- Schönback, Wilfried: Unterlagen zur Vorlesung „Theorie und Technik der ökonomischen Planung“. Wien, 1999, unveröffentlicht
- Seitlinger, Karl; Weiler, Burkhard: Städtetourismus – Die Konkurrenz der Metropolen, Vortrag bei: 6. Herbsttagung des IFÖR – „Kommunale Marketingstrategien“, Wien, 29. Nov. 2001
- Semsroth, Klaus; Vatter, Klaus; Rosmann, Heinz; Kanonier, Arthur: Planung und/oder Projekt?, in: FORUM Raumplanung: 1/1999, Wien, 1999
- Stratmann, Bernd: Stadtentwicklung in globalen Zeiten: lokale Strategien, städtische Lebensqualität und Globalisierung, Verlag Birkhäuser, Basel 1999
- Takahiro, M.; Kanemoto, Y.: Urban dynamics and urban externalities, New York 1987
- Thiel, Joachim: Die EXPO 98 in Lissabon als strategisches Großprojekt : Rahmenbedingungen, Umsetzungsstrategien und stadtstrukturelle Auswirkungen, in: Raumplanung92, Mitteilungen des Informationskreises für Raumplanung (IfR) e.V.. - Dortmund : IfR. - ISSN: 0176-7534, 2000
- Waechter-Böhm: Genau das ist Kitsch, in: Der Standard, Wien, 30. 06. 2001.
- Wiener Linien GmbH&Co. KG [Hrsg.]: 3 Jahrzehnte U-Bahn-Bau in Wien mit Vorschau auf die 3. Ausbauphase, Wien 2000
- Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit [Hrsg.]: Ein Unternehmen, das Menschen bewegt, Wien 1997

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 3-1:	Organisationsstruktur im Museumsquartier	37
Abb. 3-2:	Lage der Gasometer	45
Abb. 3-3:	Ansicht der Gasometer	48
Abb. 3-4:	Verkehrliche Anbindung der Gasometer	49
Abb. 3-5:	Prognose Passagierwachstum am Flughafen Wien Schwechat	52
Abb. 3-6:	Investitionen in Olympische Projekte nach Sektoren	73
Abb. 3-7:	Passagierzahlen im Flughafen Barcelona	74
Abb. 3-8:	Containerbewegungen am Hafen von Barcelona	74
Abb. 3-9:	Entwicklung der Wohnbaupreise für den Neubau in Barcelona im Zeitraum 1985-1993	79
Abb. 3-10:	Entwicklung der Wohnbaupreise für den Alt-bau in Barcelona im Zeitraum 1985-1993	79
Abb. 3-11:	Geschätzte geschaffene Arbeitsplätze durch den olympischen Prozess (1986-1992)	81
Abb. 3-12:	Veränderung der sektoralen Arbeitsplatzverteilung 1986-1990	82
Abb. 3-13:	Zeitliche Aufteilung der monetarisierbaren Effekte	85
Abb. 3-14:	Das areal des „Universal Forum of Cultures“	88
Abb. 3-15:	Die Interventionszone des EXPO – Projekts	92
Abb. 3-16:	Übernachtungen in Lissabon im Zeitraum 1991-2000	106
Abb. 3-17:	Übernachtungen nach Herkunft in Lissabon (1991-2000)	106
Abb. 3-18:	Anzahl der Touristen u. Übernachtungen in Lissabon (1991-2000)	106
Abb. 3-19:	Zimmerbelegung in Lissabon in % (1991-2000)	107
Abb. 3-20:	Kapazitäten bezüglich Hotelanlagen, Zimmer, Betten	107
Abb. 3-21:	Direkte ausländische Investitionen (1990-2001) in Millionen USD	110
Abb. 3-22:	Love Parade in Berlin	113
Abb. 3-23:	Ausgaben der Love Parade Besucher (1997)	121
Abb. 3-24:	Attraktivste Angebote Berlins gegenüber anderen Städten	125
Abb. 3-25:	Städtebauliches Konzept für des südliche Gasometerumfeld	128
Abb. 3-26:	Die Galerie „Anatelier“ in der Spittelberggasse 28 zieht mit April 2002 in den ersten Gemeindebezirk	135
Abb. 3-27:	Das Depot in der Breiten Gasse 3	136
Abb. 3-28:	Im Februar 2002 hat Public Netbase ein Zelt aufgestellt, diesmal an der Ecke zur Mariahilfer Straße (li.). Im Sommer 2002 sollte Public Netbase nach eigenen Angaben in das Museumsquartier zurückkehren (re.).	137
Abb. 3-29:	Das „längste Pensionistenbankerl der Welt“	138
Abb. 3-30:	Gründe für einen Besuch des Museumsquartiers	140
Abb. 3-31:	Wem die provisorische Rampe am Durchgang zur Breiten Gasse zu steil bzw. lang ist, dem bleibt nur der Lift in der Burggasse.	141
Abb. 3-32:	Einfahrt zur Parkgarage am Museumsvorplatz	143
Abb. 3-33:	U2-Station Museumsquartier mit „MUMOK TV“	144
Abb. 3-34:	Image des Museumsquartiers	144
Abb. 3-35:	Aus eine Rückseite wurde ein werbeträchtiges Schaufenster	144
Abb. 3-36:	Umgeschminkte Hinterhof-Romantik für ein Millionenpublikum beim Durchgang zur Breiten Gasse	145
Abb. 3-37:	Logo des Museumsquartiers (links im Kreis) in der U3-Station Volkstheater	145
Abb. 3-38:	Das Museumsquartier wirbt für den Spittelberg	147
Abb. 3-39:	Hotel-Logo „Das Tyrol“	147
Abb. 3-40:	Das K+K Hotel Maria Theresia mit Blick auf das Museumsquartier durch den neuen Durchgang zur Breiten Gasse	148
Abb. 3-41:	Lage des Hotels Admirals mit Logo des Museumsquartiers	148
Abb. 3-42:	Lage des Hotels Viennart	149
Abb. 3-43:	Screenshot von der Homepage <a href="http://www.spittelberg.at">http://www.spittelberg.at</a>	150
Abb. 3-44:	Entwicklung der Geschoßflächen nach Nutzungsart	153
Abb. 3-45:	Entwicklung der Büroflächen	153
Abb. 3-46:	Beeinflussbarkeit von wirtschaftlichen Entwicklungsfeldern durch stadtpolitische und (regionale) wirtschaftspolitische Maßnahmen	154
Abb. 3-47:	Anteil des Stadtteils an der mittelfristigen Arbeitsplatznachfrage in Wien	156
Abb. 3-48:	Geplante Projekte im Gasometer-Umfeld	156
Abb. 3-49:	Karte des Planungsgebietes Erdberger Mais	159

Abb. 3-50: Neu geplante Autobus- und Straßenbahnlinien	160
Abb. 3-51: Flächenwidmung und Grünraumpotenziale Erdberger Mais	161
Abb. 3-52: Werbung für die Gasometer	163
Abb. 3-53: Aufwertung der Wohnungslage im U3-Korridor	165
Abb. 3-54: Aufwertung der Bürolage im U3-Korridor	166
Abb. 3-55: Standort-Aufwertung am Beispiel Wasserwelt (U3 Johnstraße)	167
Abb. 3-56: Geschäftspassage bei der U3-Station Hütteldorfer Straße	169
Abb. 3-57: Veränderung der ÖV-Versorgungsqualität im Bereich U3 Mariahilfer Straße	171
Abb. 3-58: Fahrgastentwicklung 1945-1996 (X-Achse verzerrt!)	172
Abb. 3-59: Modal Split, Entwicklung und Zielvorstellung	173
Abb. 3-60: Neugestaltung des Straßen- und Platzraums Meiselmarkt	174
Abb. 3-61: Erhöhung des Sicherheitsgefühls durch Beleuchtungskörper	175

## Tabellenverzeichnis

Tab. 2-1: Tabellenformat für die Übersicht der externen Effekte	28
Tab. 3-1: Typisierung der ausgewählten Großprojekte	30
Tab. 3-2: Erwartete Besucherzahlen	43
Tab. 3-3: Baukosten (Beträge inkl. Nebenkosten)	43
Tab. 3-4: Projektierte und initiierte Investitionen 1986-1992 für Olympische Spiele	70
Tab. 3-5: Verwendung von finanziellen Mitteln	71
Tab. 3-6: Entwicklung der Arbeitslosenraten in Barcelona, Katalonien und Spanien im Zeitraum 1986-1992	80
Tab. 3-7: Beschäftigungspotential, Zahl der Beschäftigten bzw. Arbeitslosen in Barcelona im Zeitraum 1986-1992	80
Tab. 3-8: Entwicklung der Arbeitslosen, 1997-2001	83
Tab. 3-9: Entwicklung der Touristenzahlen bzw. Übernachtungen 1990-2001	83
Tab. 3-10: Investitionen für Olympische Spiele	84
Tab. 3-11: Gesamte wirtschaftliche Auswirkung der Olympischen Spiele in Barcelona	84
Tab. 3-12: Organigramm der EXPO-Betreibergesellschaft „Parque Expo 98 SA“	97
Tab. 3-13: Kosten des EXPO-Projekts (konstante Preise 1995)	98
Tab. 3-14: Einnahmen aus dem EXPO-Projekt	99
Tab. 3-15: Struktur der prognostizierten Kosten und Einnahmen	100
Tab. 3-16: Zahlen aus Detailplans über die Nutzung der Flächen im EXPO-Areal	103
Tab. 3-17: Errichtete Fläche im EXPO-Gebiet in m <sup>2</sup> (bereits verkauft, bzw. Prognose bis 2007)	104
Tab. 3-18: Geschätzte geschaffene Arbeitsplätze durch EXPO 98 nach Sektoren	108
Tab. 3-19: Makroökonomische Auswirkung von EXPO 98: Beitrag zum BIP-Wachstum in % (zentrale Hypothese)	109
Tab. 3-20: Wohnungsneubau: Eigentum und Förderung von 1990 bis 1995	119
Tab. 3-21: Wohnungsbewegung in Wien (1996 bis 2000)	119
Tab. 3-22: Übersicht externe Effekte Museumsquartier	132
Tab. 3-23: Tarifübersicht Parkgarage Am Museumsquartier	140
Tab. 3-24: Galerien und Ausstellungshäuser	146
Tab. 3-25: Übersicht externe Effekte Gasometer	151
Tab. 3-26: Übersicht externe Effekte U-Bahn Wien	164