

Was ist ein Stadtentwicklungsplan?

Der Stadtentwicklungsplan (STEP) ist das Instrument einer generellen, vorausschauenden Stadtplanung und Stadtentwicklung und legt **in groben Zügen den weiteren geordneten Ausbau der Stadt fest**. Er strukturiert das Verhältnis von Nutzungen, weist Entwicklungsgebiete, übergeordnete Grün- und Freiräume sowie die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und hochrangiges Straßennetz) aus. Darüber hinaus zeigt er die räumlich-funktionellen Zusammenhänge zwischen Stadt und Region auf.

Der Stadtentwicklungsplan stellt somit eine Leitlinie für jene dar, die in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind. Er ist aber auch für alle BürgerInnen dieser Stadt sowie den regional und international agierenden InvestorenInnen, ProjektentwicklerInnen und Großunternehmen eine eindeutige Orientierung, wo die Entwicklungsinteressen der Stadt liegen und in welchen Zeithorizonten und Prioritäten der Infrastrukturausbau mit der jeweiligen Projektentwicklung übereinstimmt.

Warum ein neuer STEP?

Der STEP 94 war gekennzeichnet durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb des Neuen Europas und der Vorsorge für eine erstmals wieder wachsende Stadt. Beim nun zu erarbeitenden STEP 05 sind die Problemstellungen konkreter, aber vielschichtiger. Durch die stärkere wirtschaftliche und regionale Verflechtung zeichnet sich eine stärkere Beeinflussung Wiens durch europaweite und weltweite Trends (Globalisierung) ab. Diese betreffen nicht nur das wirtschaftliche Gefüge, sondern auch die Lebensverhältnisse aller StadtbewohnerInnen. Sie beeinflussen Arbeitsbedingungen, Freizeitverhalten, Mobilität, Konsum und Kommunikation. Sie eröffnen große Chancen, erfordern aber auch aktives Mitwirken der Stadt. Dabei laufen viele raumwirksame Entwicklungen gleichzeitig, oft auch entgegengerichtet ab. Darüber hinaus wird zum ersten Mal deutlich, dass viele Anforderungen nicht mehr in den bestehenden Strukturen der baulichen Gründerzeit, aber auch nicht im Maßstab der Stadt(-grenzen) das Auslangen finden.

Für viele Stadtgebiete muss daher viel klarer als bisher zum Ausdruck kommen, in welchen Gebieten der Stadt es wichtig ist, den qualitätsvollen **Bestand zu bewahren** und in welchen Gebieten städtebauliche **Entwicklung möglich** ist und auch gefördert werden soll. Diese Entwicklungen sollen durch neue Verfahren und Vorgangsweisen unterstützt, aber im Interesse der Gesamtstadt auch mit neuen „Regeln“ gelenkt und kontrolliert werden. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen ist auch die Einbeziehung der **Verflechtungen mit der Region** bis über die Staatsgrenzen hinweg ein Grundelement des STEP 05.

Dieses Mal kann der neue STEP auf bereits vorhandene mittel- bis langfristig stabile Ziele (Systeme) aufsetzen wie beispielsweise aus dem STEP 94, dem Masterplan Verkehr Wien 03, dem Grüngürtel Wien 95, dem Strategieplan 2004, dem Klimaschutzprogramm 2000 u. a. Daher soll das Schwergewicht auf der Umsetzung, das heißt auf der konkreten Benennung der Handlungsfelder, der Zielgebiete und den dafür vorgesehenen Maßnahmen liegen.

Ziel ist es, so amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr, Dipl.-Ing. Rudolf Schicker, **die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten und dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können**.

Wie entstand der neue STEP 05?

Aufgrund der besonderen Ausgangsbedingungen unterscheidet sich auch die Bearbeitung selbst von der bisheriger Stadtentwicklungspläne. Einige Inhalte wurden in „traditioneller“ Weise durch Studien, Expertisen, Auswertungen und Berechnungen gewonnen, andere wurden in einem breiten (fachlichen) Diskussionsprozess erarbeitet. Die wichtigsten Inhalte entstanden aber immer im Dialog zwischen allen jenen Gruppen, die die Zukunft Wiens mitbestimmen: den BürgerInnen aus Wien und der

Region, der Verwaltung, der Stadtpolitik, den Investoren, Bauträgern, Interessenvertretungen und anderen. Dabei war klargestellt, dass diese Form der Planungspartizipation auf Information und Diskussion beruht, mitreden ermöglicht, aber nicht mitmachen und mitentscheiden bedeutet. Darüber hinaus bestimmten die Prinzipien des Gender Mainstreaming den gesamten Prozess.

Unter diesem Bearbeitungskonzept startete Frühjahr 2002 die Erarbeitung des Stadtentwicklungsplanes 2005 – STEP Wien 05 (Federführung MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung). Die Bearbeitung erfolgte durch ein magistratsweit zusammengesetztes „STEP-Team“. Dieses wurde durch ein externes fachliches Begleiteteam und ein externes Öffentlichkeitsarbeits-Team unterstützt. Wie vorgesehen, erfolgte von Beginn an die Erarbeitung der Inhalte in einem Dialog mit BürgerInnen, ExpertInnen, ProjektentwicklerInnen, InvestorInnen, PolitikerInnen, Interessenvertretungen etc.

Im Mai 2005 wurde der diskutierte und der Öffentlichkeit vorgestellte Entwurf STEP Wien 05 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

Zu dieser Dokumentationsreihe

Die Erarbeitung des STEP 05 erfolgte in einem dialogischen Prozess, in dem Inhalte aus Studien und Expertisen mit der Fachwelt, der interessierten Öffentlichkeit, den Politikern und den Interessenvertretungen diskutiert wurden. Die dabei gewonnenen fachlichen Erkenntnisse und Empfehlungen für den STEP wie auch die Auseinandersetzung mit stadtentwicklungspolitischen Zielen, aber auch der Dissens und die Meinungsvielfalt sollen mit dieser WERKSTATTBERICHT-Reihe dokumentiert werden.

Sie enthält daher einige Veröffentlichungen von Basis-Studien sowie die wichtigsten Dokumentationen aus der Reihe der STEP-Fachworkshops.

Bisher erschienen:

Werkstattbericht Nr. 38:	Stadtentwicklungsbericht 2000	
Werkstattbericht Nr. 54:	Büromarkt und Stadtentwicklung	STEP-DOKU, Band 1
Werkstattbericht Nr. 61:	Entwicklungsszenarien der Wiener City	STEP-DOKU, Band 2
Werkstattbericht Nr. 70:	Kleinräumige Wirtschaftsentwicklung im dicht genutzten Stadtgebiet von Wien	STEP-DOKU, Band 3
Werkstattbericht Nr. 72:	Stadtregionen – Steuerungsmöglichkeiten für die räumliche Entwicklung	STEP-DOKU, Band 4
Werkstattbericht Nr. 77:	Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet II: 1971-1981-1991-2001	STEP-DOKU, Band 5

STEP-Bearbeitungsteam

ArbeitskreisleiterInnen des Magistratsteam:
(Stadtplanung, MA18)

Mittringer Kurt
Asadi Shams
Dorner Alfred
Gielge Johannes
Glötter Karl
Jedelsky Brigitte

Fachliches Begleiteteam: (ÖIR, 1010 Wien, Franz Josefs-Kai 27)	Krajasits Cornelia Schremmer Christof
--	--

Fachliche Öffentlichkeitsarbeit: (Plansinn, 1040 Wien, Schleifmühlgasse 1a)	Gerlich Wolfgang
---	------------------



Die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft

Symposium anlässlich des 100. Geburtstags von

Victor Gruen

16. und 17. Juli 2003
im Architekturzentrum Wien
(Museumsquartier)

Veranstalter:
Institut für ökologische Stadtentwicklung
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung

Eintritt frei!
Bitte um Anmeldung unter
gerhard.kreitner@chello.at

Wien ist im internationalen Vergleich eine der Städte mit der höchsten Lebensqualität. Einer, der dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet hat, ist heute aber nahezu in Vergessenheit geraten:

Victor Gruen 1903-1980

Victor Gruen gehört weltweit zu den bedeutendsten Städteplanern der Nachkriegszeit. Auch die Stadt Wien verdankt ihm einige richtungweisende Planungen im Vorfeld der Entstehung des ersten Wiener Stadtentwicklungsplanes. Allen seinen Arbeiten lag das Streben nach Schaffung einer lebenswerten, menschlichen Umwelt zugrunde.

Ziel dieser Veranstaltung anlässlich seines 100. Geburtstages ist es, die Ideen Victor Gruens in Erinnerung zu rufen und die noch aktuellen Inhalte für die Stadtentwicklung Wiens nutzbar zu machen.

Der erste Tag des Symposiums steht im Zeichen der Vergangenheit: Die verblüffende Vielfalt in Leben und Werk Gruens wird beleuchtet.

Am zweiten Tag werden in Arbeitsgruppen und Impulsreferaten die Zukunftsperspektiven Wiens im Lichte von Gruens Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt erarbeitet. Die Weiterverfolgung dieser Ergebnisse soll in einen programmatischen Impuls für den neuen Wiener Stadtentwicklungsplan münden.

stepwien.05

stadtentwicklung StDt+Wien

Ein Pionier der Umweltplanung

Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren, wurde Architekt und konnte 1938 unter abenteuerlichen Umständen über England in die USA flüchten. Dort wurde er einer der erfolgreichsten Architekten der Welt.

Er ist als „Vater des Einkaufszentrums“ und als „Vater der Fußgängerzonen“ bekannt, Revitalisierungsprogramme für Stadtkerne wurden als „Gruenisierung der City“ bezeichnet.

„Fortune Magazine“ verlieh ihm den Titel „Architekt der Umwelt“, die Rice University widmete ihm als „Architekt der Menschlichkeit“ eine Medaille.

Seine „Charta von Wien“ (veröffentlicht in „Das Überleben der Städte“) enthält die Grundlagen einer ökologisch verträglichen und menschengerechten Stadtentwicklung, die bis heute aktuell und gültig sind. Er gründete die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ in den USA, welche sich erstmals mit Umweltfragen in der Stadtentwicklung befasste.

Er hat sehr früh begonnen, sich mit Umweltproblemen zu beschäftigen und war der Meinung, dass die Chance zu ihrer Lösung „in einer zukunftsorientierten Planung zur der Schaffung einer vernünftigen Beziehung zwischen dem Menschen als integrelem Teil der Natur und allen anderen Teilen der Schöpfung“ besteht – Ziel der Umweltplanung ist „rücksichtsloses quantitatives materialistisches Wachstum durch das Streben nach höchster Qualität des menschlichen Lebens in Harmonie mit der Natur zu ersetzen“.

Im „Victor Gruen Centre for Environmental Planning“ und dem „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten. Daneben betrieb er in Wien auch ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u.a. Donaueinsel-Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain le Neuve-Belgien, Cellular Metropolis). In seinen letzten Lebensjahren entwickelte sich der Stadt- und Verkehrsplaner zum Visionär einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Menschheit und ihrer Umwelt, beschäftigte sich mit Alternativen zu Autoverkehr und Atom und strebte die interdisziplinäre Vernetzung umweltbewusster Bürger an. Er war sein ganzes Leben lang Optimist und bezeichnete sich als Universalisten, der seine Arbeit und Freizeit ebenso wie Kultur, Wissenschaft und Philosophie als untrennbares Ganzes ansah. Als seinen Leitsatz zitierte er Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“

„Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.“

„Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrig gebliebenen Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.“



Vor diesem Hintergrund erscheint es nun, anlässlich seines 100. Geburtstages besonders reizvoll, die Spuren, welche seine visionären Ideen und Projekte in Wien hinterlassen haben, rückwirkend zu betrachten, zu verfolgen und (auf ihre Wirkung hin) zu analysieren sowie den Gegenwartsbezug zu verdeutlichen.

Darüber hinaus wird auch die in Vergessenheit geratene Vielschichtigkeit des Genies Victor Gruen und seine abenteuerlich anmutende Lebensgeschichte herausgearbeitet. Er war etwa vor 1938 in Wien als Kabarettist und Kabarett-Autor tätig und gründete nach seiner Flucht in New York als österreichisches Asyltheater die "Viennese Theatre Group".

Ziel ist es, die Bedeutung seiner Ideen zur Stadt- und Umweltplanung in der Öffentlichkeit zu würdigen und für die Arbeit am Stadtentwicklungsplan 2005 nutzbar zu machen.

Mittwoch, 16. Juli

Victor Gruen – Leben und Werk

- 10.00 Begrüßung und einführende Worte: Dipl. Ing. Kurt MITTRINGER, (MA 18 - Stadtentwicklung)
Architekt Dipl. Ing. Martin TREBERSPURG (Institut für Ökologische Stadtentwicklung)
- 10.30 Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen
Stadtrat Dipl. Ing. Rudolf SCHICKER, Wien
- 11.00 Rückblick auf Leben und Gesamtwerk Victor Gruens und seinen Einfluß auf das Erscheinungsbild
der Amerikanischen Stadtlandschaft
Prof. AA Dipl. Alex WALL, Karlsruhe
- 12.00 Interview mit Victor Gruen
Prof. Dr. Bernd LÖTSCH, Wien
- 12.30 Mittagspause
- 14.00 Victor Gruen und die Victor Gruen Foundation - Das Vermächtnis einer Vision
Mag. Gudrun HAUSEGGER, Los Angeles/Wien
- 15.00 Gruens Werk im Spannungsfeld zwischen ideellem Anspruch und praktischer Umsetzung
(Ambition und Widerstände, Planung und Realität)
Arch. Dipl. Ing. Fritz WACLAWEK, Wien
- 15.30 Pause
- 16.00 Victor Gruen und die Wiener Stadtplanung
Architekt Dipl. Ing. Erich BRAMHAS, Wien
- 17.00 Schlußrunde (Leitung: Prof. Dr. Peter WEISH)
- Ende ca. 19 Uhr

Donnerstag, 17. Juli

Zukunftsperspektiven der Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt

(Begrenzte Teilnehmerzahl, bitte um Voranmeldung unter gerhard.kreitner@chello.at)

- 10.00 Impulsreferate
ECOCITIES - Building cities in balance with nature Richard REGISTER, Berkeley, USA www.ias.unu.edu/proceedings/icibs/ecocity03/
Die autofreie Stadt Arch. Markus HELLER, Berlin www.autofrei-wohnen.de
UN-HABITAT - Best Practices für ökologisch nachhaltige Städte Mag. Ariane MÜLLER, Wien www.europaforum.or.at
- 11.00 Gruppeneinteilung für die Workshops, Kaffeepause
- 11.30 Workshops:
1: Nachhaltige, ökologische Stadtstruktur – Modellprojekte
Sustainable City, Ecocity, Car-free City, gesunde Stadt, Klimabundnis
Arbeitssprache teilweise Englisch
2: Die lebenswerte Stadt – Attraktivität städtischen Wohnens
Dichte, Gebäudehöhen, Wohnumfeld
3: Einkaufen in der Stadt
attraktive Einkaufsstrassen, Nahversorgung, Management, Konkurrenz durch Einkaufszentren
4: Verkehr – Stadt der Fußgänger
Fußgängerzonen, „Umweltoasen“, Ergänzung durch Radverkehr, ÖV, Garagen
- 12.30 Mittagspause
- 14.00 Workshops (Fortsetzung): Wiener Zukunftsperspektiven - Input für den STEP
- 16.00 Kaffeepause, „Marktplatz der Ergebnisse“
- 17.00 Plenum: Diskussion der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen und Workshops
- Ende: ca. 18 Uhr

Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt

Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung

*Symposium anlässlich des 100. Geburtstags von Victor Gruen
am 16. und 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien*

Veranstalter:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien
in Zusammenarbeit mit dem Institut für ökologische Stadtentwicklung
(Gerhardusgasse 26/9, A-1200 Wien, www.oekostadt.at)

Reihe „Dokumentation – Erarbeitung STEP Wien 2005“

Impressum:

Eigentümer und Herausgeber:
Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18
Stadtentwicklung und Stadtplanung
www.wien.at/stadtentwicklung

Inhaltliche Koordination:
Kurt Mittringer, Tanja Hanzl, MA 18

Redaktionelle Bearbeitung:
Beate Fellner, Robert Eigler, MA 18

Layout:
Beate Fellner, MA 18

Lektorat:
Ernst Böck

Technische Koordination:
Willibald Böck, MA 18

Grafik Cover:
Büro Plansinn

Produktion:
MA 21A, Referat Reprografie

Druck Umschlag:
„agensketter!“ Druckerei GesmbH

Copyright:
2005 Stadtentwicklung Wien
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-902015-91-8

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	3
THEMENBLOCK 1:	
VICTOR GRUEN – LEBEN UND WERK	6
Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen <i>Rudolf Schicker, Wien</i>	7
Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment <i>Alex Wall, Karlsruhe</i>	14
Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung <i>Gudrun Hausegger, Los Angeles/Wien</i>	32
Victor Gruen aus heutiger Sicht <i>Martin Treberspurg, Wien</i>	38
Lebenslauf von Victor Gruen <i>Bernd Lötsch, Wien</i>	45
THEMENBLOCK 2:	50
STADTENTWICKLUNG, WIE SIE VICTOR GRUEN SAH – AUSSAGEN ZUM STÄDTEBAU	
Leitlinien für die Stadtentwicklung	51
Raumplanung und Verkehr	58
Alternativen zum Einkaufszentrum	66
Die lebenswerte Stadt – Wie könnten Städte wieder lebenswerter gemacht werden?	70
Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel	76
Ohne Planung der Zukunft keine Rettung der Vergangenheit	81
THEMENBLOCK 3:	
ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN EINER LEBENSWERTEN UND NACHHALTIGEN STADT	88
Mit den Grundsätzen der Umweltplanung von Victor Gruen zu einer ökologischen nachhaltigen Stadtentwicklung <i>Franz Skala</i>	89
Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA <i>Richard Register, Franz Skala</i>	102
Berlin: Autofrei wohnen <i>Markus Heller</i>	106
Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien <i>Arnold Klotz</i>	119
Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung <i>Theresia Lung</i>	126
Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Wiener Stadtentwicklung <i>Franz Skala</i>	144

ANHANG - CD

Film - Interview mit Victor Gruen (von Bernd Lötsch durchgeführt und zur Verfügung gestellt)

Bild- und Dokumentationsmaterial:

Fotos – Symposium

Bildmaterial Victor Gruen

Publikationsabbildungen

Einleitung

„Die lebenswerten und nachhaltige Stadt der Zukunft“

Unter diesem Motto stand das Symposium, das vom 16. bis 17. Juli 2003 im Architekturzentrum Wien vom Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und dem Institut für ökologische Stadtentwicklung anlässlich des 100. Geburtstags von Victor Gruen organisiert wurde. Die Veranstaltung fand im Rahmen einer Reihe von Workshops und Tagungen zur inhaltlichen Vorbereitung des neuen Stadtentwicklungsplanes für Wien (STEP) statt. Ziel der Veranstaltung war es, die Ideen Victor Gruens in Erinnerung zu rufen und die noch aktuellen Inhalte für die Stadtentwicklung Wiens nutzbar zu machen.

Im ersten Teil der Publikation werden die Beiträge des Symposiums zusammengefasst. Der zweite Teil bringt Auszüge aus Vorträgen und Publikationen Victor Gruens. Die weiteren Abschnitte sind den Zukunftsperspektiven einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt, den Empfehlungen der Arbeitskreise des Symposiums und der Darstellung von Beispielen innovativer Stadtteilarbeit gewidmet.

Victor Gruen (1903–1980), Architekt und Visionär, Pionier der Umweltplanung, der Lebensqualität und der Nachhaltigkeit, hat einen wesentlichen Beitrag für das im internationalen Vergleich hohe Niveau der Lebens- und Umweltqualität der Stadt Wien geleistet, droht jedoch heute bereits in Vergessenheit zu geraten.

Er gehört weltweit zu den bedeutendsten Stadtplanern der Nachkriegszeit. Die Stadt Wien verdankt ihm einige richtungweisende Planungen im Vorfeld der Entstehung des ersten Wiener Stadtentwicklungsplanes. Allen seinen Arbeiten lag das Streben nach Schaffung einer lebenswerten, menschlichen Umwelt zugrunde.

Der erste Tag dieses Symposiums (mit etwa 140 Teilnehmern an beiden Tagen) stand im Zeichen der Vergangenheit. Hier sollte vor allem Gruens Leben und Werk in seiner oft verblüffenden Vielfalt beleuchtet werden. Am zweiten Tag wurde in vier Arbeitsgruppen und Impulsreferaten die Zukunftsperspektive Wiens im Lichte von Gruens Vision einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt erarbeitet. Die Weiterverfolgung dieser Ergebnisse soll in einen programmatischen Impuls für den neuen Wiener Stadtentwicklungsplan münden.

Ein Pionier der Umweltplanung

Victor Gruen wurde 1903 in Wien geboren, wo er mit seiner Arbeit als Architekt begann. 1938 konnte er unter abenteuerlichen Umständen in die USA flüchten. Dort baute er ein bedeutendes internationales Architekturbüro auf.

Er ist als „Vater des Einkaufszentrums“ und als „Vater der Fußgängerzonen“ bekannt, Revitalisierungsprogramme für Stadtkerne wurden als „Gruenisierung der City“ bezeichnet. „Fortune Magazine“ verlieh ihm den Titel „Architekt der Umwelt“, die Rice University widmete ihm als „Architekt der Menschlichkeit“ eine Medaille.

Unter seinen zahlreichen Publikationen sind vor allem „Shopping Towns USA“, „The Hearts of Our Cities“, „Das Überleben der Städte“ und „Die lebenswerte Stadt“ zu erwähnen. Seine „Charta von Wien“ enthält die Grundlagen einer ökologisch verträglichen und menschengerechten Stadtentwicklung, die bis heute aktuell und gültig sind.

Er gründete die „Victor Gruen Foundation for Environmental Planning“ in den USA, welche sich erstmals mit Umweltfragen in der Stadtentwicklung befasste, und 1973 das „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien. Hier trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten.

Daneben betrieb Gruen in Wien auch ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u. a. Donauinsel Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain la Neuve-Belgien, Cellular Metropolis).

Er hat sehr früh begonnen, sich mit Umweltproblemen zu beschäftigen, und war der Meinung, dass die Chance zu ihrer Lösung „in einer zukunftsorientierten Planung zur Schaffung einer vernünftigen Beziehung zwischen dem Menschen als integralem Teil der Natur und allen anderen Teilen der Schöpfung“ besteht – Ziel der Umweltplanung ist, „rücksichtsloses quantitatives materialistisches Wachstum durch das Streben nach höchster Qualität des menschlichen Lebens in Harmonie mit der Natur zu ersetzen“.

In seinen letzten Lebensjahren entwickelte sich der Stadt- und Verkehrsplaner zum Visionär einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung der Menschheit und ihrer Umwelt, beschäftigte sich mit Alternativen zu Autoverkehr und Atomstrom und strebte die interdisziplinäre Vernetzung umweltbewusster Bürger an. Er war sein ganzes Leben lang Optimist und bezeichnete sich als Universalisten, der seine Arbeit und Freizeit ebenso wie Kultur, Wissenschaft und Philosophie als untrennbares Ganzes ansah. Als seinen Leitsatz zitierte er Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“

Er starb 1980 in Wien.

Visionen eines Umweltplaners

Strategien zur Gestaltung der Städte

- Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.
- Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrig gebliebenen Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.
- Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.
- Unsere bestehenden und neu zu erwerbenden technischen Fähigkeiten sollen dazu eingesetzt werden, durch die Mittel der dreidimensionalen Planung alle störenden technologischen Dienstleistungen (technische Unterstruktur) vom menschlichen Lebensbereich (menschliche Überstruktur) so wirkungsvoll zu separieren, dass der Dienstleistungsapparat weder gesehen noch gehört noch gerochen werden kann.

Das Institut für ökologische Stadtentwicklung

Als Mitveranstalter des Symposiums trat das Institut für ökologische Stadtentwicklung auf, welches personelle und inhaltliche Kontinuitäten zu dem von Victor Gruen gegründeten Zentrum für Umweltplanung aufweist. Diese Institution, welche im Rahmen der vorliegenden Publikation noch näher beschrieben wird und die ihre Aktivitäten nach Gruens Tod leider einstellen musste, war in ihrer Arbeitsweise, aber insbesondere auch inhaltlich, durch die Ideen von Victor Gruen für die Stadtentwicklung, Vorbild für die Gründung des Instituts.

Im Institut für ökologische Stadtentwicklung hat sich ein interdisziplinäres Team von Fachleuten mit dem Ziel der Errichtung einer nachhaltigen und ökologischen Modellsiedlung zusammengefunden.

Durch Integration ökologischer Einzelmaßnahmen für alle Sektoren wie Raumordnung und Siedlungsplanung, Verkehr, Energie, Wasserversorgung und Abwasserbehandlung, Abfallwirtschaft, Landschaftsplanung oder Produktion und Handel von Gütern sollen eine flächensparende städtische Bauweise und eine umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung der technischen und wirtschaftlichen Einrichtungen erreicht werden. Eine ausgewogene Nutzungsmischung in kompakten, weitgehend südorientierten Siedlungseinheiten in Niedrigenergiebauweise ermöglicht kurze Wege für Fußgänger.

Die Anordnung solcher Siedlungseinheiten entlang einer Achse begünstigt die Erschließung durch eine Linie des öffentlichen Verkehrs. Die „Ökostadt“ bietet eine Alternative zu dem durch Umweltbelastungen beeinträchtigten Stadtleben, soll aber auch als Vorbild für die Umgestaltung bestehender Städte dienen. Da wie dort erhöht sich die Lebensqualität.

THEMENBLOCK 1:

VICTOR GRUEN – LEBEN UND WERK

Lernen von Victor Gruen – Stadtentwicklung gestern und morgen

Stadtrat Dipl.-Ing. Rudolf Schicker, Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Am Freitag, den 18. Juli hätte Victor Gruen seinen 100. Geburtstag gefeiert. Wir sind daher zu diesem Symposium gekommen, um auf das Lebenswerk eines bedeutenden Wieners, der sich durch Kreativität und Weitblick ausgezeichnet hat, zurückzublicken – eines Wieners, der wie so viele andere Wissenschaftler aufgrund seiner politischen Gesinnung – durch die Nazis vertrieben – das Land verlassen musste und erst spät wieder zurückgekehrt ist.

Doch Stadtplanung ist eine auf die Zukunft ausgerichtete Fachdisziplin. Ein Rückblick und eine Würdigung der Leistungen von Victor Gruen allein wäre vermutlich auch aus seiner Sicht, wenn er noch unter uns weilen könnte, zu wenig. Vielmehr verpflichten die vielen Ansatzpunkte in seinen Werken, die derzeitige Planungspraxis und die ihr zugrunde liegenden Planungsvorstellungen hinsichtlich der Sicherstellung und Weiterentwicklung der Lebensqualität der Stadt zu überprüfen.

Was können wir nun aus dem umfangreichen Gesamtwerk von Victor Gruen für die Zukunft der Städte allgemein und für den Wiener Stadtentwicklungsplan im Besonderen lernen? Die Herangehensweise, die Grundorientierung, die Einstellung, die Haltung, die Grundprinzipien eines verantwortungsvollen Stadtplaners und einer Stadtplanung, um eines der wichtigsten Ziele der Stadtentwicklung zu erreichen: „die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft“.

Planung ist ein dynamischer Prozess, das bedeutet, sie baut auf bisher erarbeiteten Grundlagen und Erfahrungen auf. Sie muss aber auch aus Fehlern lernen.

Victor Gruen hatte die menschliche Größe, dies zu tun:

Er hat in seiner Zeit in den Vereinigten Staaten viele Einkaufszentren – sogenannte Shopping Malls – geplant. Er hat diese Zentren als Kristallisationspunkte in den ungeordnet wachsenden Vorstädten der amerikanischen Städte und als interessante Pilotprojekte für multifunktionale Zentren mit Annehmlichkeiten für die Kunden wie Überdachung und attraktiven Fußgängerbereichen betrachtet. Diese Zentren sind natürlich ein attraktives Ziel für privaten Kfz-Verkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen, außerdem wurde den bestehenden Stadtzentren Kaufkraft entzogen und damit Verödungsprozesse hervorgerufen. Gruen hat dieses Problem erkannt und bedauerte zutiefst die unkritische Übernahme des nordamerikanischen Konzepts in historisch gewachsenen europäischen Städten.

Er wurde daher ein Vorkämpfer für innerstädtische, gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossene Zentren und vor allem für kleinräumig funktional durchmischte Städte, die kurze Wege ermöglichen, welche zum Großteil zu Fuß erledigt werden können. Gerade die „Stadt der kurzen Wege“ ist ein Punkt in den „100 Projekten für Wien“, dem Programm der Wiener Stadtregierung.

Sehr gut zeigen Ausführungen aus einem Beitrag von Hugo Potyka aus dem Jahr 1976, welche Anliegen Victor Gruen am wichtigsten waren: Je nach seinem augenblicklichen Wirken wurde Victor Gruen in den einzelnen Stadien seiner Tätigkeit als „Vater des Einkaufszentrums“, später als „Vater der Fußgängerzone“ bezeichnet. Seine Revitalisierungsprojekte von Stadtkernen wurden in den USA. als „Gruenisierung“ der City gekennzeichnet. All diese Vaterschaften lehnte er ab, nur zwei öffentliche Anerkennungen akzeptierte er freudig: „Architekt der Umwelt“ (Fortune Magazin) und „Architekt der Menschlichkeit“ (Medaille der Rice University).

Neben Fleiß, Kreativität und Weitblick in Architektur und Stadtplanung zeichnete Victor Gruen noch eine Eigenschaft aus – sein Humor. Er war in seiner Jugend in Wien und auch noch in den ersten Jahren in den USA als Kabarettist tätig. Meine Schlussfolgerung ist, dass sein Humor und sein sprachliches Talent auch mit zum Erfolg Victor Gruens als Architekt und Stadtplaner beigetragen haben. Fundierte Planung erfordert viele Gespräche mit den betroffenen Menschen und die Fähigkeit, sich in die Lage anderer hineindenken zu können. Dabei waren die kommunikativen Fähigkeiten Victor Gruens sicher wertvoll.

Auch wenn Victor Gruen die Stadt- und Verkehrsplanung sowie politische Entscheidungen oft zu Recht kritisierte, so war er seiner Heimatstadt Wien doch immer verbunden. Für mich als verantwortlichen Politiker ist die positive Grundeinstellung Victor Gruens trotz harter inhaltlicher Kritik an der damaligen Stadtplanung beeindruckend. Er verurteilte bewusst das auch heute noch beliebte undifferenzierte Krankjammern und ich glaube, in diesem Punkt können wir alle einiges von ihm lernen. Der Weg zu lebenswerten und nachhaltigen Städten der Zukunft führt über sachliche Diskussionen und auch über berechtigte Kritik an bestehenden Missständen in unseren Städten.

Weitere Wesenszüge sowie der bewegte Lebenslauf Victor Gruens werden in anderen Beiträgen unserer Tagung kurz dargestellt. Als Wiener Kommunalpolitiker möchte ich mich jetzt hauptsächlich auf seine letzten Lebensjahre (und sein planendes Wirken) in Wien konzentrieren:

Ich möchte einerseits auf die Bedeutung der Arbeiten Victor Gruens für die lebenswerte und nachhaltige Stadt der Zukunft – Wien soll dafür ein herzeigbares Modell werden – eingehen, beginnend mit humanistisch-philosophischen Überlegungen Gruens in der „Charta von Wien“ (1972), gedacht als zeitgemäße Überarbeitung der „Charta von Athen“, die oft als Rechtfertigung für eine überzogene funktionale Trennung städtischer Funktionen missinterpretiert wurde.

Weiters möchte ich noch die aus heutiger Sicht wichtigsten Prinzipien der „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ aus dem Jahr 1973 in Erinnerung bringen, die Gruen mit zahlreichen prominenten Fachleuten im von ihm gegründeten Zentrum für Umweltplanung erarbeitet hat. Sie erläutern die Vorschläge aus der „Charta von Wien“ noch detaillierter. Diese Leitlinien dürfen jedoch nicht mit den unter Federführung der Stadtplanung erarbeiteten „Leitlinien zum Wiener Stadtentwicklungsplan“ verwechselt werden, obwohl sie natürlich wertvolle Inputs lieferten.

Schließlich möchte ich auf die derzeit wesentlichsten konzeptiven Arbeiten der Stadtplanung – den Masterplan Verkehr sowie den neuen Stadtentwicklungsplan – hinweisen und darauf, wie die Postulate Gruens bereits in der Praxis erlebbar sind, aber auch, wo sie aus unserer Sicht vielleicht nicht ganz Handlungsanleitung sein können.

Die „Charta von Wien“

Die grundlegenden Thesen in der „Charta von Wien“ unterstreichen Gruens Berufsethos:

- Im Mittelpunkt aller Planung und Architektur steht der Mensch.
- Das erste Ziel der Planung und Architektur muss deshalb die Erfüllung menschlicher Bedürfnisse und menschlicher Hoffnungen sein.
- Die Errungenschaften von Wissenschaften und Technologie sollen herangezogen werden, um das gesetzte Ziel – eine höhere Erfüllung menschlichen Lebens – zu erreichen.
- Es gilt, Wissenschaft und Technik nicht zum Selbstzweck werden zu lassen. Sie dürfen die Menschheit weder unterdrücken noch tyrannisieren.
- Wie zahlreiche Beiträge zeigen, hat Victor Gruen vor allem in den negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs in den Städten eine solche Unterdrückung und Tyrannei gesehen.

Im Kapitel III der „Charta von Wien“ reflektiert Gruen unter der Überschrift „Die Bedürfnisse und Hoffnungen des Menschen“ zur Bedeutung von Planungsprozessen und reglementierenden Eingriffen der öffentlichen Hand. Stadtplanung soll die Erfüllung individueller Bedürfnisse und Wünsche ermöglichen und so auch zur Vielfalt von Lebensstilen und in der Architektur beitragen, sie muss aber dort lenkend und beschränkend eingreifen, wo die Freiheit einzelner zu unzumutbaren Nachteilen für andere und der Gesellschaft insgesamt führen würde. Für diesen Zusammenhang gibt es zahlreiche praktische Beispiele in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung und in der Verkehrsplanung. Wir als Planer erleben oft, dass die in ihren individuellen Wünschen Beeinträchtigten unsere Arbeit massiv kritisieren.

Zum Wesen der Urbanität schreibt Gruen in der Charta von Wien u. a.: „Die Attraktion einer Stadt, insbesondere der Großstadt, besteht im unbegrenzten Angebot und den Möglichkeiten der Auswahl. Dieses Angebot wird vollkommen wertlos, wenn seine Nutzung unzumutbare Opfer an Zeit, Nerven, Gesundheit und Sicherheit bedingt und wenn die menschlichen Sinne – Hören, Sehen, Riechen und Fühlen – durch die städtische Umwelt bis aufs Unerträgliche beleidigt werden.“ Gruen bekennt sich daher zu lenkenden Maßnahmen.

Um in einer städtischen Umwelt Urbanität aufrechtzuerhalten, muss die Stadtplanung nach Victor Gruens „Charta für Wien“ folgende Ziele anstreben:

- Kompaktheit
- Größtmögliche Integration aller menschlichen Funktionen
- Größtmögliche Trennung aller mechanischen und dienenden Funktionen unter Beachtung des Prinzips, dass menschliche Funktionen den erstrebenswertesten Raum beanspruchen sollten.

Konkret meinte Gruen mit der Trennung mechanischer und dienender Funktionen beispielsweise Zonen, die frei von Pkw mit Verbrennungsmotoren sind und wo die Belieferung mit Elektrofahrzeugen oder durch unterirdische Logistiksysteme erfolgen soll.

Obwohl sich Gruen zu lenkenden Maßnahmen zur Sicherung des Gemeinwohls bekannte, kritisierte er auch allzu bürokratische Vorgaben der Stadtplanung, die beispielsweise einer funktionalen Durchmischung entgegenwirken können und damit zur

Ausbildung monofunktionaler räumlicher Strukturen beitragen. Gruen hat auch die relativ starren Verpflichtungen bei der Errichtung von Gebäuden, auch Pkw-Stellplätze zu schaffen, als ökologisch kontraproduktive Förderung der Autonutzung in den Städten kritisiert. Dem ist entgegenzuhalten, dass gerade das in Wien in der Bauordnung verankerte Stellplatzregulativ – angesichts der steigenden Pkw-Zulassungen in den Wohngebieten – eine regelnde Maßnahme ist, um den öffentlichen Raum von parkenden Pkw zu befreien und den öffentlichen Raum – auch im Sinne Gruens – für die Menschen nutzbar zu machen.

Gruen hat in einer breiten öffentlichen Diskussion, in einer Weckung des Bewusstseins für Planungs- und Umweltfragen, in einer Aufrüttelung des „öffentlichen Gewissens“ eine Chance zur Qualitätsverbesserung in der Planung gesehen.

Im abschließenden Kapitel der Charta „Neue Möglichkeiten, Mittel und Wege“ entkräftet Gruen das Vorurteil, dass hohe Dichte schlecht und niedrige Dichte gut wäre. Er verweist auf Erfahrungen in nordamerikanischen Städten, wo gerade wenig dicht verbaute Elendsgebiete bestehen. Vielmehr ist die Qualität der Bebauung und die Verfügbarkeit nutzbarer, öffentlicher Grünflächen wesentlich. Für mich ist diese hohe Dichte in der Stadt durchaus in Ordnung, allerdings stellt sich die Frage, ob dies auch immer der Wunsch der hier lebenden Menschen ist. Wir erleben in der tagtäglichen Praxis das große Bedürfnis der Menschen nach Wohnen im Grünen; hohe Dichten werden oft als „menschenfeindlich“ kritisiert.

Durch die Befreiung von Straßen und Plätzen vom Autoverkehr und von Parkplätzen werden wohnungsnaher Erholungsräume gewonnen, Architektur kann wieder bewusster wahrgenommen werden. Hier möchte ich nochmals betonen, dass es das erklärte Ziel der Wiener Stadtplanung ist, den öffentlichen Raum für eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten zurückzugewinnen. Gleichzeitig brauchen wir aber mit Garagen, dem schon erwähnten Stellplatzregulativ etc., Maßnahmen, um den Auswirkungen der steigenden Kfz-Zulassungen entgegenzuwirken.

Gruen schlägt die Einrichtung von „Fußgängerschutzgebieten“ vor. In diesem Zusammenhang verweist er auf neue Verkehrsmittel – Technologien wie Elektroautos, neue spurgebundene Verkehrsmittel, Rollsteige und unterirdische Förderbänder für den Gütertransport.

Nach dem Vorbild natürlicher Organismen sollen große Städte polyzentrisch aufgebaut werden: Nachbarschaften um einen multifunktionalen Kern, Bezirkszentren, Stadtzentrum. Öffentliche Gebäude sollen – angelehnt an das Vorbild historisch gewachsener Städte – ihrer Bedeutung für die Gemeinschaft entsprechend, architektonisch hervorgehoben werden.

Durch den U-Bahn-Bau ist Wien eine Stadt mit dieser von Gruen postulierten polyzentrischen Struktur, und auch in der aktuellen Stadtentwicklung gehen wir den Weg von multifunktionalen Bezirks- und Stadtteilzentren (z. B. Asparnggründe, Gasometercity, Donau City, ...). Mit Strukturplänen und Leitbildern für diese Zentren soll ein geordneter Rahmen für deren Entwicklung geschaffen werden.

Der von Gruen geforderte Nutzungsmix ist Praxis in der Stadtplanung.

Gruen kritisierte vehement die Technologiegläubigkeit, wir dürfen dabei aber nicht vergessen, dass gerade auch neue Technologien einen gesellschaftspolitischen Wandel ausgelöst haben. Städte von heute sind nicht mehr ein Moloch von Schmutz, Industrie und Armut – durch den technologischen Wandel sind sie – nicht zuletzt durch die viel umweltverträglichere Produktion – heute Ort des Zusammenlebens, einer Koexistenz von Produzieren, Arbeiten, Erholen und Wohnen in unmittelbarer Nähe. Erst dadurch war die Überwindung der Charta von Athen möglich – zumindest in der europäischen Stadt, wo es unsere Aufgabe ist, diese in ihrer sozialen Ausgewogenheit ohne Slums, Clusterbildung und Gentrifikation zu erhalten.

Die Leitlinien für die Stadtentwicklung des Zentrums für Umweltplanung

Die wichtigsten Empfehlungen zur Stadtentwicklung wurden in den Leitlinien, die Gruen mit zahlreichen Fachleuten im Zentrum für Umweltplanung erarbeitet hat, in 15 Prinzipien zusammengefasst und konkretisiert.

An erster Stelle in den Zielsetzungen wird die Notwendigkeit interdisziplinärer Lösungsansätze hervorgehoben: Bekämpfung von Umweltkrisen nicht nur durch defensive Maßnahmen des Umweltschutzes, sondern auch durch die konstruktive Methode der Umweltplanung, die Umweltschäden möglichst schon von vornherein zu verhindern versucht.

Weitere Thesen in den Leitlinien

Historische Stadtkerne als zentrales Stadtelement müssen unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung der Umweltsituation und der multifunktionalen Verflechtung revitalisiert werden. Die Leitlinien enthalten auch eine fortschrittliche, weitblickende Definition von Denkmalschutz.

Natur- und Landschaftswerte innerhalb und außerhalb der Städte sollen ökologischen Erkenntnissen entsprechend geschützt, geschont und ausgebaut werden.

Einen inhaltlichen Schwerpunkt stellt die Forderung nach „Priorität für den kollektiven Verkehr“ dar. Die Begründung beweist auch aus heutiger Sicht 30 Jahre nach der Veröffentlichung der Leitlinien großen Weitblick. Es wird auf die Unvereinbarkeit der Eigenschaften des motorisierten Individualverkehrs mit den Zielen Kompaktheit, Verflechtung aller stadtgerechten Funktionen und Schaffung von „Umweltoasen“ hingewiesen.

Außerdem wurde die Abschaffung von Zweckbindungen von Kfz-Abgaben und die Deckung des Stellplatzbedarfes nicht bei Einzelgebäuden, sondern in Kollektivgaragen (heute als Sammelgaragen bezeichnet) an geeigneten Standorten, wo geringe Störungen durch die Zu- und Abfahrt von Kfz auftreten, empfohlen.

In Planungs- und Entscheidungsprozessen sollen nach den Leitlinien zur Stadtentwicklung die gewählten Volksvertreter mehr Verantwortung übernehmen, dabei aber von interdisziplinären Teams von Fachleuten unterstützt werden. Außerdem soll die aktive Mitarbeit der Bevölkerung und nicht behördlicher Institutionen gefördert werden. Auch die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, Ländern und dem Bund soll verbessert werden.

Ausblick, Schlussbemerkung

Dies zu den aus heutiger Sicht weit vorausblickenden Forderungen und Grundsätzen Gruens – vieles davon ist in Wien bereits umgesetzt bzw. Grundprinzip in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Wir haben soeben den Masterplan Verkehr 2003 (MPV 03)¹ in seinen Grundzügen fertig gestellt, die Beschlussfassung soll im Herbst 2003 erfolgen. Viele Projekte des Wiener Verkehrskonzepts 1994 konnten erfolgreich umgesetzt werden. Jetzt ist es, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der bevorstehenden EU-Erweiterung, Zeit für einen neuen Plan, der die Verkehrsstrategie für die nächsten 10 Jahre festlegt. Denn seit

¹ Der Masterplan Verkehr MPV 03 wurde im November 2003 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

1994 haben sich auch viele Randbedingungen wesentlich geändert. Zu diesem Zweck wurde bereits ein „Positionspapier“ zum Masterplan Verkehr 2003 erstellt, das die grundlegenden Forderungen Wiens beinhaltet und im Februar 2002 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde.

Im Masterplan Verkehr 2003 sind in Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 1994 viele der Grundsätze, die Gruen formuliert hat, enthalten: Die Stadt der kurzen Wege, ein alltagsgerechtes Planen und Bauen, das auf die Bedürfnisse aller WienerInnen Rücksicht nimmt, also z. B. mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, die Forcierung des Umweltverbund-Verkehrs und somit die Verbesserung im Modal Split.

Eckpunkte im MPV sind: 2003 – Jahr der Menschen mit Behinderung, Mehr Platz!, Gender Mainstreaming, Tempo 30 in allen Wohngebieten, Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, Lückenschluss Hauptradwegenetz, Ergänzungen im Straßennetz, Verkehrsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung.

Mit den Initiativen „Zu Fuß in Wien“ – gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und der Arbeiterkammer – sowie dem Pilotversuch „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ mit der Raiffeisenbank wurden hier bereits gezielte Schwerpunkte gesetzt.

Einige von den – wie ich glaube – zeitlos geltenden Forderungen müssen auch in der Neubearbeitung des STEP 05 (Stadtentwicklungsplan) in Neuformulierungen und Adaptierungen ihren Niederschlag finden. Mit dem STEP 05 wird – ebenso wie im MPV 2003 – neuen Rahmenbedingungen, vor allem vor dem Hintergrund der bestehenden EU-Osterweiterung und der zu erwartenden demografischen Entwicklung, Rechnung getragen.

Nicht nur inhaltlich, sondern auch im Entstehungsprozess unterscheidet sich der neue Stadtentwicklungsplan vom STEP 94. Die Inhalte des STEP 05 werden in einem breiten Diskussionsprozess erarbeitet. Er entsteht im Dialog zwischen den BürgerInnen aus Wien und der Region, der Verwaltung, der Stadtpolitik, den Investoren, Bauträgern, Interessenvertretungen und anderen. Darüber hinaus bestimmen die Prinzipien eines alltags- und frauengerechten Planens und Bauens (Gender Mainstreaming) den gesamten Prozess. Am Stadtentwicklungsplan arbeiten nicht nur die FachexpertInnen, sondern es sind alle Wienerinnen und Wiener eingeladen, ihre Ideen einzubringen. Ziel ist es, die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten und dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können. Langfristige Vision dabei ist, dass Wien 2020 als Stadt des Wissens und der Innovation ein ebenso positives Image hat wie als Stadt der Kultur.

Der STEP 94 war gekennzeichnet durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb des neuen Europa und der Vorsorge für eine wieder wachsende Stadt. Beim nun zu erarbeitenden STEP 05 sind die Problemstellungen wesentlich konkreter. Zwar steht ebenfalls eine Vorbereitung auf europaweite Entwicklungen, nämlich die EU-Osterweiterung an, die auszubauende Städterollenverteilung ist aber wesentlich klarer. Auch sind das quantitative Bevölkerungswachstum, die stadtwirtschaftlichen Erfordernisse und die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur wesentlich besser einschätzbar.

Dieses Mal kann und wird der STEP viel klarer auf mittel- bis langfristige Konzepte und Programme, wie den Masterplan Verkehr oder den Strategieplan², aufsetzen. Daher wird das Schwergewicht auf der Umsetzung, das heißt auf der konkreten Benennung der Handlungsräume und den dafür vorgesehenen Instrumenten und Maßnahmen liegen. Inhaltlich wird klarer zum Ausdruck kommen, in welchen Gebieten der

² Der Strategieplan 04 (Aktualisierung des Beschlusses aus dem Jahr 2000) wurde im Mai 2004 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

Stadt es wichtig ist, den qualitätsvollen Bestand zu bewahren und in welchen Gebieten Entwicklung möglich ist und auch gefördert werden soll. Diese Entwicklungen sollen durch neue Verfahren und Vorgangsweisen unterstützt, aber im Interesse der Gesamtstadt auch mit neuen „Regeln“ gelenkt und kontrolliert werden. Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen wird die Einbeziehung der Region bis über die Staatsgrenzen hinweg diesmal ein Grundelement des STEP sein.

Der Stadtentwicklungsplan 05³ soll einerseits grundsätzliche und langfristig stabile Orientierung bieten, andererseits soll er aber auch ein unmittelbar wirksames Signal darstellen. Daher gibt es von Beginn an die erwähnten Fachdiskussionen mit unterschiedlichen AkteurInnen, wie interessierten BürgerInnen, ExpertInnen, ProjektentwicklerInnen, InvestorInnen, PolitikerInnen, Interessenvertretungen etc. Darüber hinaus soll Informationsarbeit für die magistratsinternen Planungsabteilungen und Ressorts geleistet und die interessierte Fachöffentlichkeit informiert werden.

Ich hoffe, dass in der weiteren Auseinandersetzung mit dem Werk Gruens sich auch Thesen für die heutigen Stadtplanungsaufgaben formulieren lassen, und wünsche dem Symposium in diesem Sinne einen ergebnisreichen Dialog.

³ Der Stadtentwicklungsplan 05 (STEP 05) wurde am 24.05.2005 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.

Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment

Victor Gruen - S tädtebau: Von der Architektur zur Planung der Umwelt

Prof. AA Dipl. Alex Wall, Karlsruhe

Abstract

Victor Gruen (1903-1980), is the commercial architect who became renowned in 1950s America as the "pioneer of the shopping center," then by his urban redevelopment projects as the "savior of the downtowns," and by the mid-1960s as the "architect of the environment." Despite returning to Vienna in 1968, he has recently been hailed in American popular press as "one of the ten people who have changed the course of our daily lives," and as having "changed the landscape of the continent."⁴

This paper will first set out Gruen's innovative theories and projects in the terms which he set for himself in his American practice between 1938 and 1968: the return – by means of a new planning – of the city center and urban culture as the focus of the social and cultural life of the region. In the second part, I will link Gruen to contemporary practice by describing the trajectory of his ideas about commerce, public space and the city as these were taken up by others. The cumulative effect of unrestricted automobile use and wasteful development practices was the provocation for his last conceptual leap in Los Angeles, and his neglected and little known "second" Vienna period, Vienna where he brought before the professional and lay public the vision of sustainable planning for a new humanist city – the urgent goal of planning today.

Victor Gruen: Citybuilding: from public space to the design of the environment

Victor Gruen (1903-1980), an emerging shop designer and leader of the Political Cabaret, fled to the U.S. as World War II approached. His experience of the theater together with the memory of his daily life in the historic center of Vienna, served as a vision of an ideal urban culture, a vision that would, however, soon clash with the goals of developers trying to meet the aspirations of most Americans. Yet, through his pioneering designs for suburban and urban shopping centers, and his internationally recognized downtown redevelopment plans, Gruen has had a tremendous impact on

⁴ [Patton, 1994; Cohen, 1999]

the American cityscape and landscape. He was able to engage and innovate in a number of areas critical to post-war architecture and planning – the impact of the regional shopping center, downtown redevelopment, the role of urban highways, and a revival of planning as a means to control sprawl. In addition, a leitmotiv ran throughout his work: the battle between the car and the city, which Gruen saw as a question of values – should urban life be dominated by technological or humanistic values? As his answer, he founded environmental planning foundations in Los Angeles and Vienna to generate support for a new sustainable planning and development based on humanist culture and the ecological sciences. Victor Gruen was at the center of these discussions.

While this paper focuses on the theories and projects of Victor Gruen, in a more general sense, it is about the role of public space as a key component of urban culture, the idea of center in the dispersed metropolis, and the emergence of environmental planning and the idea of the sustainable city. These are familiar themes, yet although many architects have contributed important critical essays and theoretical projects, far fewer have been able to create a body of work which, taken together, has delivered new images and spaces for the city. From the early 1950s until the mid-1960s, Gruen made his reputation building shopping centers, then downtown urban shopping districts and finally new towns. Although he was a "commercial" architect, he set for himself the highest social and cultural goals for urban design and believed in the possibility of a new humanistic city. His work, though under appreciated, situates him not at the edge of architectural culture of the post-war period but at its center.

The idea that underpinned the success of Gruen's shopping centers and downtown plans was quintessentially urban – new public spaces would create centrality for suburban and urban communities in a rapidly changing landscape. Retail shopping, and then a more diverse mix of activities, would bring people to these spaces, and keep them there. But to create public space, the rapidly growing number of cars and trucks would have to be separated and given their own space. Although the spirit of Gruen's pioneering retail planning projects would, in the hands of others, lead to the event-architecture and urban entertainment districts of today, Gruen shifted his own focus from retail to large scale community planning and then, in his last years, devoted himself to the idea of the sustainable city, what he called "environmental planning" – precisely the goal for the city now being put forward by contemporary urbanists and new regionalists.

Commerce is the engine of urbanity

Gruen's evolution as a commercial retail architect is the impulse for his development as a maker of public spaces, as a planner, and as an environmentalist. Although many see commerce as antithetical to architecture's highest ideals, the history of the city and the role of commerce are ineluctably intertwined. The transactions of commerce have taken place in a variety of spaces that have become synonymous with the idea of the city and urban culture: agora, souk, trade fair, market square, galleria, and department store. Until recently, commerce, particularly retail shopping has been a strangely neglected theme in architecture and urban design. It is impossible, however, to discuss the 19th century city without addressing the social and commercial impact of the department store, and the recent interest in the corresponding history of the suburban and urban shopping center in the development of the late 20th century city is long overdue. Trade built the city, and in North America, and to a lesser extent Western Europe, the impact that retail shopping has had on the development of the suburbs, the renewal of the downtowns, and the order of the new metropolitan regions can be first traced in the built work of Victor Gruen.

For its own internal reasons, architectural culture has kept its distance from the typological and programmatic developments of trade, and this distance was perhaps exacerbated by the influence of European modern architects in America, particularly members of the early CIAM (International Congresses of Modern Architecture), whose initial goals in the development of modernist city planning focused first on the structure of the city, and then with the form of housing. In a critique of the idea of the "functional" city, which sought the separation from each other of the four basic functions of housing, work, recreation and transportation, Lewis Mumford, the American critic, claimed that the cultural and civic role of cities, as they would be represented in a civic core, was the missing "fifth function" of the modern city.⁵ The significance of Victor Gruen is that he reestablished the connection between the marketplace – retail shopping – and the idea of community center as a key element of urban culture.

Having entered the field of shop and store design, which was considered by many architects to be outside the main stream of architectural practice, Gruen had experienced some discrimination from established American architects as well as from the elite European modern architects who had also emigrated to the U.S., not because he was Jewish but because he was "trade," a commercial architect designing shops, then department stores, and later regional shopping centers. Gruen, however, understood that the marketplace was a place of exchange and communication, an interface between economy and society and that merchants, more than any other group, had created the city. The commercial was neither superficial nor "common," and the evolution of the mercantile, which he himself was propelling, was a prerequisite for the survival of the humanist city.⁶

Despite the remarkable trajectory of Gruen's work, all was not so simple. The most innovative of his projects both defined the limits of commercial retail architecture, and exposed the "stresses" that this highly centralized and specific form of development brought to city and suburb. The urban and suburban shopping centers, which framed and focused "consumption culture," confirmed that commercial retail architecture is a vital function of city building, but it cannot stand for city building by itself. Celebrating the work of Gruen also means posing hard questions about the role that this kind of development has played both in the city, and in socially and environmentally sustainable planning.

America's urban revolution

The career of Victor Gruen spanned a period of continual radical change in American society and settlement. As he wrote in the introduction to his exhibition *Shopping Centers of Tomorrow*, "America became suburban and a nation on wheels."⁷ Trying to make sense of the American landscape today means looking back at the immediate post-war years when a combination of federal legislation, consumer desire, and an explosion in the use of the automobile set in motion new forms of building and development that changed the American cityscape and landscape forever. This was no random event: the loans guaranteed to returning servicemen through the Serviceman's Readjustment Act of 1944, the availability of federally-insured mortgages for first-time homebuyers made possible by the Federal Housing Administration (FHA) Act of 1934 (revised in 1949), and the promise of ever greater mobility and access by a national network of highways planned through the Federal Aid Highway Act of 1944 (financed through the 1956 revision), encouraged developers and merchant home

⁵ [Mumford, 2000]

⁶ [Gruen, 1953]

⁷ [Gruen, 1953]

builders to undertake the rapid building out of the suburbs.”⁸ While increasing numbers of working and middle class families were leaving the cities for the new suburbs, a corresponding counter-migration was taking place: changes in agricultural practice in the rural South resulted in many African-Americans moving to the cities of the Northeast and Midwest in search of industrial jobs, first in the build up of war industries, and later in the post-war boom.⁹ America was undergoing fundamental change not only demographically but culturally – a nascent consumption culture would emerge from the coming together of rising prosperity, television, and the need to equip all those new homes.

The dispersal of development from the old pattern of cities and streetcar suburbs into the surrounding region rendered traditional methods of planning and urban design ever less effective. A new planning and new building types were needed for living, working, education, and shopping all based on convenient automobile access. It was a period that demanded innovation and experiment, and architects, developers, planners and government officials attempted to steer new development but later became engulfed by the sheer pace and extent of change. This new landscape was the context which Victor Gruen set out to engage on its own terms, not only to create an architecture for it, but to seek a development pattern that would mediate its contradictions and reintegrate it with urban culture.

Victor Gruen

Victor Gruen was not one of the great form givers of his era – but rather, he was a commercial architect and urbanist who wanted to build, was eager to engage compromise, and could identify instinctively what could get built, all of which enabled him to create practicable models: the regional shopping center, the downtown as an “environmental oasis”, a “cluster” pattern for large-scale community planning, and an abstract structure for a sustainable regional city. Rather than an architectural object, at each phase of his career Gruen was interested in creating, a public (or semi-public) space for a transforming urban experience. In his shopping centers, he used art and landscape, combined with a program of events, in the public spaces – both outdoor and indoors – to add a sense of leisure to the chore of shopping – his shopping centers were successful because they were convenient, comfortable and fun. Gruen took this revolutionary novelty in retailing and used it structurally to reform the urban spaces of towns and cities in his attempt to give a quality of urban life back to cities in the age of the automobile.

A former refugee, Gruen was instantly recognizable by his heavy Viennese accent, but he was not part of the CIAM elite, nor did he become a university professor. Yet, by engaging the rapidly expanding and evolving retail culture, he was not only able to lead successful and innovative offices in Los Angeles, New York and Detroit, but to forge a theory of city building and philosophy of urbanism. A detail from his own personal history resonated through his later work as architect, planner, and public figure speaking out for the city. In Vienna he had been the impresario of a socialist cabaret troupe, and this was followed by his immersion in shop and store design, with its emphasis on display and lighting of consumer objects. The experience of the theater, specifically Gruen's management of the action on the stage and his manipulation of the audience as emcee, was the basis for his persuasiveness as a speaker, and his management of a large yet innovative architectural and planning organization. In his public life, he was in demand as a speaker in professional, academic, business, and

⁸ [Garvin, 1996]

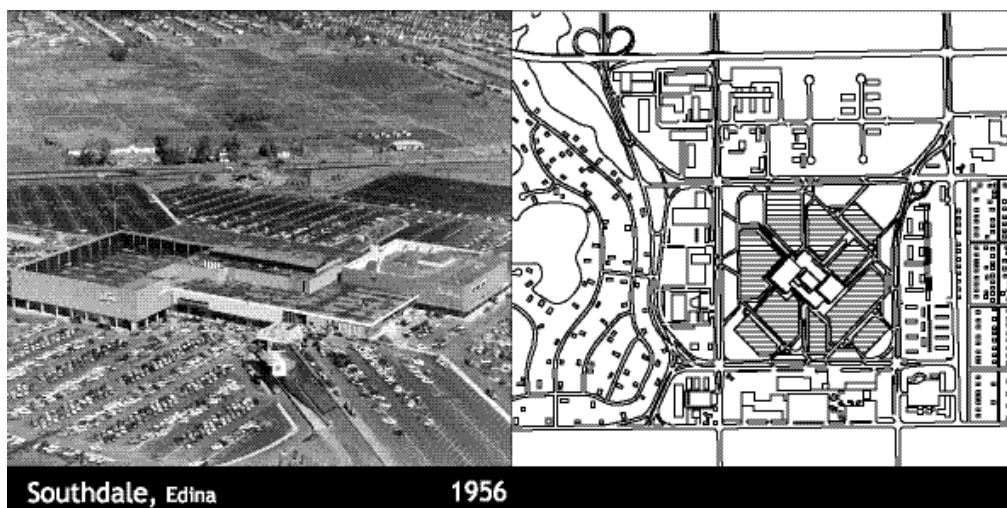
⁹ [Lemann, 1991]

political forums; he appeared frequently on radio and television; and, he was known to two White House administrations. He published innumerable articles in a wide spectrum of professional and lay publications, and three influential books, *Shopping Towns U.S.A.* (1960, with Larry Smith), *The Heart of Our Cities* (1964), and *Centers for the Urban Environment* (1973). Upon his formal retirement from his American practice in the late 1960s, he returned to Vienna, where he continued to work and publish until his death in 1980.

The Regional Shopping Center:

Gruen's urban shops and stores were not a prelude but the foundation of his later career as a space maker and of his thinking as an urbanist and humanist; this was what was appealing about retail architecture – it was space that was designed for social as well as commercial exchange. His first area of influence – and perhaps most significant for the future of the American urban landscape – was as the premier shopping-center designer from the early 1950s to the early 1960s, particularly with the building of Northland (1954), with its outdoor public spaces, and Southdale (1956), America's first indoor "mall," built near Minneapolis. Northland was to be one of three shopping centers Victor Gruen Associates would build around Detroit, and the regional marketing strategy of Gruen's clients, the J.L. Hudson Co., was evidence that the development of the shopping center was the first stage in the emergence of a new kind of city – the dispersed regional metropolis. Southdale brought two further innovations to the new building type: first, it was planned simultaneously with its own surrounding community; and second, it was one of the early two-level centers. Gruen's first shopping centers were published not just in professional and trade journals but were featured in popular magazines such as *Life*, *Esquire* and *McCalls*. They became showcases for a new American public life – men, women and children in public spaces richly landscaped and filled with art.

Abbildung 1: Southdale / Edina, 1956



What were the intentions that compelled this vision? Despite their drama and innovation, Gruen's key role in the emergence of the regional shopping center was driven by an urban-planning problem – how to minimize the presence of private, service, and public vehicular traffic in order to create a public setting for the commercial, social, and cultural functions, which would reinforce each other to make a new "urban" public place. Many critics believe the regional shopping center killed the cities, but, from the

mid-1940s to the early 1960s, Gruen understood them to be agents of recentralization in the expanding city region, and an experiment with explicit relevance to the renewal of downtowns. In arguments that parallel the conclusions of CIAM 8, Jose Luis Sert's "Summary of Needs of the Core," published in 1952, Gruen argued two years later in the Harvard Business Review that the very structural principle of the regional shopping center – the separation of traffic and the creation of pedestrian areas – could be utilized to renew the failing urban cores of American cities where, since the depression, there had been little investment.¹⁰

The heart of the city

In a political context that must be hard to imagine today, the early and mid-1960s were a time when even Presidents believed in the importance of American cities to society. Perhaps, the key moment of this optimism was Lyndon Johnson's "Great Society" speech, delivered at the University of Michigan in 1964:

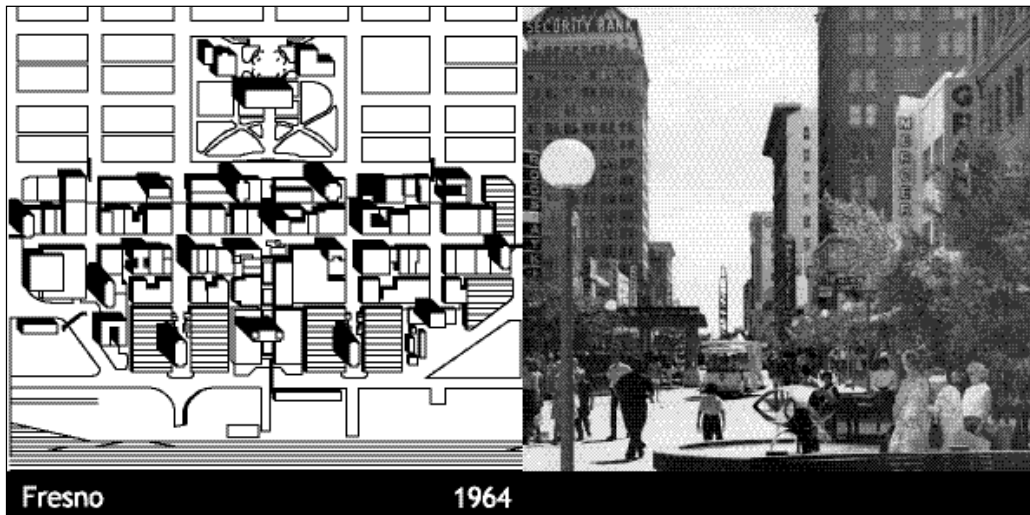
It is harder and harder to live the good life in American cities today. The catalogue of ills is long... . Our society will never be great until our cities are great. Today the frontier of imagination and innovation is inside those cities, and not beyond their boundary... . It will be the task of your generation to make the American city a place where future generations will come, not only to live but to live the good life."¹¹

Gruen's second area of influence was his theories and projects for redeveloping the American downtown, whose shopping capacity was inadequate and layout unsuitable for increasing traffic. Following the unexecuted yet influential plan for Fort Worth (1956), with its articulation of circulation and its image of a pedestrian downtown, Gruen was able, with Midtown Plaza, Rochester (1962), to translate his experience in the suburbs into a model of downtown redevelopment that combined the best of private, public, and community interests. What was radical about Fort Worth was the notion that inner city areas might one day have better environmental conditions than the suburbs – better air quality, more traffic safety, and the kinds of security that one finds in a public space – all of these so that the city could once again be a privileged living area. Midtown Plaza was Southdale come to town, an urban shopping mall with obvious yet significant changes: first, the parking fields of the suburban shopping center were compressed into an underground parking garage; and second, adjoining the shopping area were office towers and a regional bus station. In Fresno, California (1964), with his integrated masterplan for the pedestrian shopping area, the "central business district," and plan of the regional highways, Gruen could argue that downtown was the heart and brain not only for the city but also for its surrounding region and that, through planning, the city could accommodate the new twentieth-century icons – highways, shopping centers, and parking garages. The key to Gruen's argument was that a dense urban core was emotionally and intellectually satisfying, environmentally efficient, and the only way to support public transit.

¹⁰ [Tyrwhitt (et al), 1952]

¹¹ [LBJ, Congress and the Nation, 1969]

Abbildung 2: Fresno, 1964



Planning versus "Sprawl"

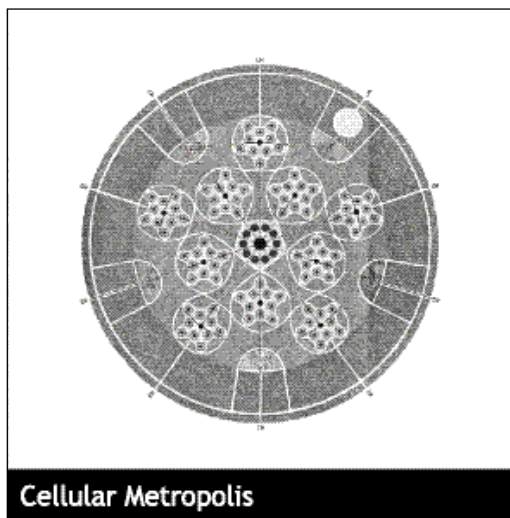
Despite some successes, renewing American downtowns proved increasingly difficult in the face of continuing suburban development. In an attempt to balance regional settlement, Gruen proposed a triple strategy against sprawl. First, in the short term, re-centralization by the creation of "new urban cores," would establish centrality and identity. Additional functions such as medical practices, office buildings, and hotels would be drawn to successful regional shopping centers to create both programmatic and built density. The second strategy, proposed for the medium term, was a program of new towns to be built beyond the greenbelts; and third, over the long term and with federal support, building new cities as a way of balancing settlement across the U.S. Gruen's goal to retrofit his suburban shopping centers to function more explicitly as urban nodes for the outer city – what Joel Garreau later called "Edge Cities" – was unsuccessful.¹² Citing the example of Northland in his last English language book, *Centers for the Urban Environment* (1973), the enormous scale of the parking fields surrounding the shopping center, was replicated at a smaller scale by the subsequent, office buildings, medical centers and other functions that were built on adjoining lots – thus one had to drive between them, and the sense of a regional sub-center was not achieved.¹³ Of Gruen's new town projects, besides creating a structure for the new university-town of Louvain-le-Neuve (1970) in Belgium, his principle contribution was the plan for Valencia (1965), a new town north of Los Angeles that is still growing today. Although privately financed large scale communities, or new towns, remain an attractive goal for developers, the traditional criticism that this kind of development saps investment and planning energy from existing urban areas remains true. Given the trend away from public towards private development in America, the prospect of building a system of new towns to balance regional settlement, similar to that undertaken in Scandinavia, England and particularly around Paris, was and remains remote. Gruen's third measure against the sprawling metropolis was to build entirely new cities far from existing settlement; these would be a chance to develop both new settlement patterns and new forms of government. Gruen introduced an abstract, hierarchical, multi-centered regional city model in his 1964 book *The Heart of Our Cities*. By 1973, in *Centers for the urban Environment*, the "Cellular Metropolis," was offered not just as a

¹² [Garreau, 1991]

¹³ [Gruen, 1973a]

model for new self-sustaining cities of two million, but also as a tool for networking existing sprawling communities and urban cores by means of a graduated transportation network that combined both private and public transport. In contrast to the high modern masterplanned cities of Chandigarh (Le Corbusier, 1951), or Brasilia (Lucio Costa, 1956), or the concept of a linear regional settlement pattern (Hilbersheimer, 1949), or the continuous city, Megalopolis (Jean Gottman, 1961), and even the idea of dissolving the city (Webber, 1964), Gruen's Cellular Metropolis (1964-75) synthesized ideas from the Garden City, Regional Plan Association of America, and his own arguments for dense multi-functional cores. Gruen's city model was not infinite but bounded, not homogenous but with a hierarchy of centers, not a virtual community but a community based on the attraction of public space and public life, and finally, not a continuous but an articulated development, whose component communities by being spatially distinct from each other would retain a local identity within a metropolitan structure.

Abbildung 3: Cellular Metropolis



Can commerce build the city?

What then of Gruen's legacy: his aspirations for the city and urban culture? How do we measure his influence specifically, and evaluate the trends he partly shaped? Gruen's evolution from a designer of shops to a planner of cities, finally ending his career as a philosopher of urbanism was not an isolated development – Gruen is not a sideshow to the orthodox history of modern architecture. In America, the impact that retail shopping has had on the development of the suburbs, the renewal of the downtowns, and finally, the spatial and programmatic order of the new metropolitan regions can be traced not only in the built work of Gruen, but also directly following in the ideas and projects of the developer-planner James Rouse (1914-96).

Many of the issues Gruen had fought for – that there should be a desirable balance between the automobile and urban life, and that public spaces in the city could be inventive, even fun – were being further developed by Rouse, who also graduated from shopping center development to the creation of new settlements. Their careers follow each other neatly, yet also overlapped: Rouse collaborated with Gruen in the early 60s, before going on to make his name with his "Festival Marketplace" projects built in East coast cities, and the new town of Columbia, built between Baltimore and Washington, D.C. Rouse confirmed and extended one of the central premises of Gruen's

work: that to be successful, retailers must link merchandising to recreational activity.¹⁴ His particular innovation was to link merchandising and recreation not only to the urban, but also the historic context, and to use investment in a commercial project to renovate historic structures. This strategy led to a series of spectacular city center developments of a new character. The two most significant are Boston's Festival Marketplace (1976), which included the renovation of Faneuil Hall, a building that played an important role in the American revolution; and "Harborplace, part of "Baltimore's Inner Harbor (1984), which contributed to a profound geographical and functional transformation of the urban core of that former industrial city. Both Gruen and Rouse, besides their copious built work, were polemicists for urban culture and the survival of the city. During the recurring urban crises in American cities between the turbulent 1960s until the early 1990s, first Gruen, and then Rouse criss-crossed the country speaking on behalf of planning and the city.

The work of Gruen and Rouse marks a transition from the model of the modern metropolis, an urban form based on the reform of the 19th century industrial city to a new kind of city: the contemporary regional city, with its multiple centers. Each brought spaces, forms, and development practices created for the suburbs back to the city and used these to create new urban environments. Of course, in terms of urban culture, there is nothing older than the marketplace – it is the reason for the city – so by taking commerce and giving it new spatial form, these individuals have set in motion the creation of a new type of city yet, one that is rooted in tradition.

I propose Gruen and Rouse as American citybuilders, but what kind of city did they envision and where did their vision come from? The language of Victor Gruen's projects was good mid-century modern, but his vision was driven by the urban culture and public spaces of the city in which he lived and practiced for the first thirty-five years of his life: Vienna. Thus, as an architect, his vision of the city was spatial and social. For the American city, Gruen envisioned a structure of dense pedestrian centers surrounded by low-density residential areas, all hierarchically organized around a single metropolitan center. Rouse, whose company was named Community Research and Development, was a commercial developer with a strong social vision. He believed the city's "right to exist" lay in its ability to attract new economic functions, in his case, combining commerce and culture to create a new identity.¹⁵ The principle difference between James Rouse and other developers was that he was fascinated by the idea of community and social equity. I have made great claims for the work of Victor Gruen, and by extension, to the work of James Rouse. Contemporary accounts of their pioneering projects are filled with hyperbole: restoring the city, renewing the downtown, new magnets for subsequent development etc. Reports of the openings of Gruen's Southdale and Midtown Plaza, and Rouse's Quincey Market and Harborplace, seem to us today exaggerated – yet the enormous numbers of people were part of the excitement and this was a great contrast to family and school life in suburbia, or the usual decrepit surroundings downtown. Despite these explosions of exuberance and an apparent reconnection forged between the public and new urban architecture, the return of retail shopping as a motor for renewed interest and investment in the American downtown cannot in itself reverse half-a-century of disinvestment and fifty years of settlement outside of the city; nor does it mean that people will all want to live in urban areas. The suburban and urban shopping center projects of Gruen and Rouse illustrate the ways planners have attempted to link the design of the marketplace to urban and social reform. Merchandisers however are committed to selling their goods not reforming the city; Architects cannot "design" community; and the innovative yet selective retailing practices of new forms of urban shopping have created their own social

¹⁴ [Gillette, 1985]

¹⁵ [Meyer, 1999]

inequalities.¹⁶ Architects and cultural critics have also criticized the "artificiality," or the ersatz nature of these consumption sites, and their reliance on mass tourism and impulse purchases.¹⁷ Yet, the marketplace was always a specialized place in the city. Fast evolving downtown shopping areas have taken much from shopping center design, and not merely chain stores and private security. In 1996, consultants charged with the modernization of Victor Gruen's downtown pedestrian mall in Kalamazoo, Michigan wrote: "The American downtown can be a 24-hour playground for people. The concept is centralized retail management program, that is, taking the management style of the enclosed mall and applying it to a central city..."¹⁸ In contrast to these specific and justifiable critiques, and the apparent drift towards a multi-centered low-density regional city, the general view of Peter Hall, the distinguished planner and historian, seems more apt: "If you care for variety and vitality, the life of the crowds, the sense of place and the sense of history, then you may allow that these developments give a new quality to the life of the metropolis, while reasserting the oldest values we know."¹⁹

Yet, despite Hall's optimism, outside the hands of principled designers or developers much commercial retail development has propelled the profligate and unsustainable growth that continues to result from the nexus of increasing population and the interests of automobile manufacturers, highway builders, merchant homebuilders, banks, and politicians. Victor Gruen lost his battle against sprawl. Although he couldn't implement such consensual planning himself, Gruen focused ever more explicitly in his writing on the need for a new planning and responsibility of the architect. He believed a new political consensus among all citizens would be necessary before a more sustainable image of city, center, and suburb would be realizable.

From public space to the design of the environment

I propose that Gruen's evolution from shop designer to planner of new towns, was an evolution in the design of public and semi-public space – its scale, program, and meaning. The arcade spaces that Gruen developed for his shops as an intermediate zone between street and interior found their reiteration as the public spaces – the malls, lanes and arcades – created by the cluster of buildings at Northland; Gruen called this "cluster planning." Later, when the spaces of the shopping center were brought downtown, either as indoor "community living rooms," as at Midtown Plaza, or the extended pedestrian mall system at Fresno, Gruen named this "environmental planning"; in the early 60s, Gruen used the term environment to mean the structure of urban public spaces – the setting for the social and cultural life of the city – won away from the encroachments of the automobile. In the process of his retirement from VGA and his return to Vienna, Gruen's idea of "environmental planning" made a conceptual leap to a socially and ecologically sustainable planning.

Rather than the isolated rumination of a great thinker, Gruen's theory was precipitated by the rise of forces adverse to all his ideas about cities and urban culture. In the mid-50s, he argued that architecture was becoming less and less able to deal with the problems created by the three most powerful forces of the twentieth century: mass production, mass consumption, and mass transportation by the automobile. A solution was possible only if the problem of the entire fabric – the diverse patterns – of the regional city were addressed in a way that would reinstate man as the master of the ur-

¹⁶ [Ekistics, 1963]

¹⁷ [Sorkin (Ed.), 1992]

¹⁸ [Steinhauer, 1996]

¹⁹ [Hall, 1998]

ban environment.²⁰ Gruen's theory of citybuilding is built from three interconnected chains of ideas. First, the trajectory of both his built and unbuilt projects yielded a series of articles about public space, "cluster" planning, and the "design of the environment." Second, these ideas about space resulted in dual theses for the city: on one hand the inner city should be an environmental "oasis," with cleaner air, fresher water, and more exciting public space than could be found in the suburbs; while on the other hand the design of the "whole environment" – urban, suburban and rural – would be gathered into a new abstract regional city planning model, the "Cellular Metropolis," mentioned above. Third, with growing pressure on the environment from pollution due to the over-reliance on fossil fuels, Gruen's environmental planning evolved to "human ecological planning," what we would call sustainable planning. Meanwhile, as his own commissions became larger and more complex, he sought to define the role of the architect to maintain his position of leadership in the building and planning process.

New suburban and urban space

If the goal of planning was to sort out and make order, what was the end product that would be evident in the everyday life of the citizen? Already in 1952, Gruen, with Larry Smith, answered this question in their description of the shopping center, but their definition could just as well apply to Gruen's vision of the city:

"With the advent of the large shopping center there will be a new outlet for that primary human instinct to mingle with other humans... . What are the requisites to the fulfillment of this function of a social and cultural center? First of all, to include from the inception of the general plan, attributes which go beyond the commercial needs... . Second, to take advantage of the existence of public areas... ." ²¹

In the open air shopping centers, but especially downtown, public space wasn't to be understood as a singular entity – a square, or plaza – but as a series of spaces which should comprise an urban setting. Taking this idea one step further, Gruen wrote that the city should be like a large outdoor living room where experiences can be publicly enjoyed together with many others – "something", he claimed, "which we have nearly forgotten..." ²² In Victor Gruen's city, architects and planners would be able to exercise one of their noblest tasks: the shaping of open spaces, and the coordinating of buildings and building groups with each other in order to create a varied and extensive pedestrian environment.

In the suburbs the only public spaces were those created by the cluster of buildings belonging to the shopping center. Once he had achieved the spatial composition of the cluster, Gruen was sure he had found an organizational form not only for a shopping center but for the new city. Writing in 1956, he imagined repeating the cluster of buildings and interstitial spaces of Northland:

"The answer seems to me to lie in the creation of human activity nuclei or clusters, based on the scale of acceptable walking distance within each unit. Each cluster will be separated from the next by neutral areas of varying width, which may be devoted to agriculture or recreational purposes. Constellations of clusters will form communities, constellations of communities, towns, and a galaxy of towns a metropolitan area around a compact and vigorous, cultural, social, administrative and economic center,

²⁰ [Gruen, 1956a]

²¹ [Gruen and Smith, 1952]

²² [Gruen et al, 1959]

the metropolitan core. Between these nuclei within the neutral areas, there will be ample space for the traffic carriers of the future."²³

By the early 60s, with many downtown redevelopment projects underway, Gruen was already moving away from architectural concerns and focusing on the city and its planning. In a 1962 article by Walter Guzzardi, Jr. in *Fortune* entitled, "The Environmental Architect," Gruen provocatively offered a distinction between architecture and planning, and further qualified the role he saw for himself as the leader of a multidisciplinary team in the design of the whole environment:

We do not belong to the Form Givers. We have no desire to create new fashions in architecture. There is little value in the building of buildings alone. The only thing that really matters is taking the whole area and creating an environment, comfortable and convenient for the people who live there, work there, or shop there. It is environmental architecture that really calls for imagination today. Architectural style is secondary.²⁴

Gruen believed that the "search for style" would only lead to frustration and a waste of creative energy. There was no point in focusing on the individual architectural object if it was surrounded, whether in a city center or along a suburban highway, by a disordered landscape. It was fine if an architect wanted to focus on producing a singular object, but the task of creating the wider environment also fell to architecture – if not architects, who else?

The subject of planning is Man

In 1968, thirty years after his flight from the nazis, Gruen returned to Vienna, where he was able to make a new inner city plan and embark on his last crusade – environmental planning. With his retirement from VGA, Gruen practically disappeared from the American scene, yet the last chapter of his life is the most surprising: the architect popularly associated with the shopping center – the eviscerator of the old cities – is one of the earliest to plead for the sustainable city – the current goal of international planning. As a resident of both Los Angeles and New York, Gruen was well aware of the consequences of continued sprawl and urban gridlock. What was taking place was simply the negation of everything he believed in and had worked for: cities, the principle vessels of human culture and progress, through their production of environmental hazards, mainly emissions from buildings and motor vehicles – the very instruments of modernism – were becoming threats to the physical welfare of the planet.²⁵ The establishment of the Environmental Protection Agency in the U.S. in 1970 as a response to the pollution of air, water and land, made clear that the threat to cities and urban culture was greater than merely traffic jams, continued suburban development and the steady advance of consumption culture.

Gruen realized that he and other planners were helpless to prevent continuing sprawl, and turning in a new direction, he began to bolster his arguments by adapting ideas from the ecological sciences and integrating them with his own vision of the humanist city. What should the citizen expect from the urban environment? Beginning in 1968, Gruen began to disseminate these ideas by means of two non-profit educational and research foundations that he established first in Los Angeles, Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, and then in Vienna, Zentrum für Umweltplanung (ZUP).²⁶ In Los Angeles, the Foundation became involved in education, while in Vienna, partly

²³ [Gruen, 1956b]

²⁴ [Guzzardi, 1962]

²⁵ [Cunningham, 2000]

²⁶ [VGF, 1968]

due to Gruen's historical political connections with the social democrats, the Zentrum focused on governmental planning policy at city, regional and national level.²⁷ It was the first gathering place for discussion of ecological development, and it was a clearing house for ideas about mass consumption, automobile and truck traffic, and the anti-nuclear movement.

In the early 1960s, Gruen had styled himself as the "environmental architect", but the definition and political implications of the term "environment" were changing quickly. "Environment" was no longer the context – buildings, spaces, landscape – but the aggregate of all external conditions and influences (aesthetic, biological, cultural, social, economic, historical, that effect the life of a human.²⁸ In practice, this meant developing from the support and protection of the natural environment (Umweltschutz) to the active role of environmental planning (Umweltplanung), a programmatically inclusive discipline including issues of social equity. In addition to architects and planners, the Zentrum's participants were members of governmental agencies and a circle of humanists from the liberal arts and sciences, who shared the goal of generating a strong critique of current energy policy, which at that time involved the building of a number of atomic energy plants.²⁹ Gruen, was, of course, neither an expert in scientific nor academic research, and functioned – perhaps in a reprise of his role as conferencier in the Political Cabaret – as emcee. Introducing environmental sustainability as a basis for planning, was still not widely understood or even accepted as a problem. The threat to the environment, which all human settlements were beginning to face was illustration that conventional methods of planning and architecture were not sufficient. After twenty years of practice as an urban planner, Gruen believed that a basic change of human perception in connection with the social and environmental conditions was necessary. This change of perception however could be brought off neither through politicians, nor-planners, architects, and technicians by themselves. It was a new process that would require the closest collaboration between experts of all disciplines.

The Nature of Architecture

Nearly 50 years after he had visited the Exhibition of Decorative Arts in Paris and seen the visionary drawings of the Ville Contemporaine, Gruen returned to the work of Le Corbusier, this time to his Charter of Athens. In 1972, The Foundation and the Zentrum published the "Charter of Vienna," a respectful `revision to the 1933,"Charte d'Athenes," re-published by Le Corbusier in 1957. Gruen's Charter was a summation of 30 years of thinking about how we should live – what both the citizen and the community might expect from their urban environment. Gruen admired Le Corbusier's foresight on the impact the automobile would have on the city, and especially one of the principle tenets that stated, "All proposed measures for a city must be based on the needs of man and his scale."³⁰ Gruen brought to the Charter of Vienna the new theme of "Environmental Planning" and the means to address the new social reality of the expanding multi-centered city, by arguing once again for compactness as the means to achieving the essence of urbanity.

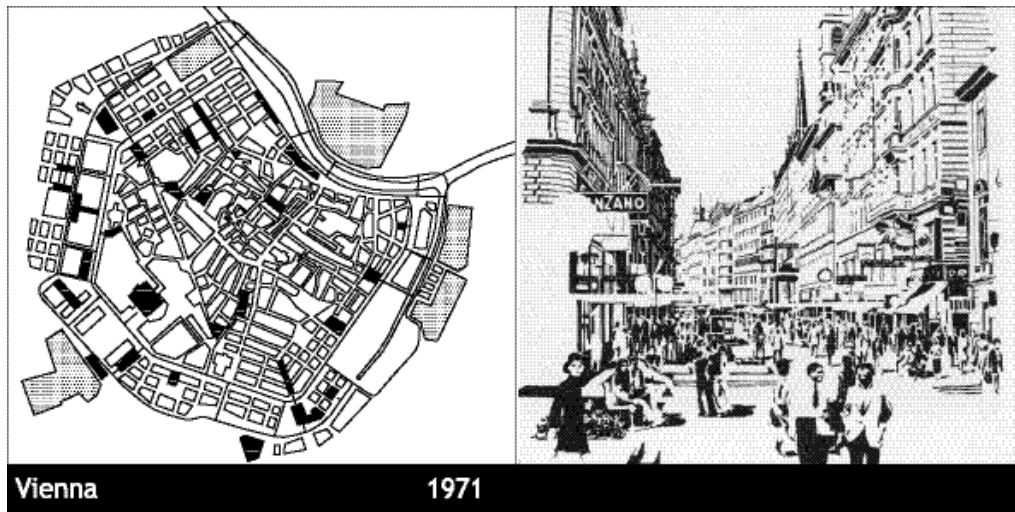
²⁷ [Gruen, 1973b]

²⁸ [VGF, 1968]

²⁹ [Loetsch 2001]

³⁰ [Le Corbusier, 1957]

Abbildung 4: Vienna, 1971



Besides his arguments for planning as an agent for recentralization and environmental control, Gruen turned to the role of the architect and the changing demands of society on architecture itself. For architecture's elite designers and academic critics, Gruen perhaps represented the world of generic commercial building, or large scale planning, but in the chapter "The Nature of Architecture," he placed a high burden of responsibility on the architect to act – not merely as a creator of form, or critic of the everyday urban landscape, but to build for society and take responsibility for the urban environment:

"If any professional withdraws from contemporary life, then it can be presumed that other professionals will fill the void. This, unfortunately, is what happens in the task of shaping the man-made environment. This great challenge is taken up in a temporizing manner by the transportation and engineering specialists, by the developers and the promoters, by specialized consultants, each wearing blinders with regard to other specialized fields. The results of this quantitatively impressive but undirected activity are ruinous. To an ever greater extent, the architect is called upon in the role of "specialist," exclusively for exterior and interior decoration. (The resulting) sterility, ugliness and inhumanity are often criticized by sensitive architects but accepted by the populace as something one can alter as little as one can control the weather. Yet in the sense of the original meaning of the term "architekton," no other profession should be better equipped to shoulder the responsibility for shaping the man-made environment. Thoroughly educated, trained, and possessing certain abilities and talents, the architect should feel called upon – by imagination and creativity and the attitude and knowledge of a "generalist-to act in an inspiring fashion, as the leader and coordinator of the team of "artisans," who today include engineers, sociologists, economists, legal consultants and so on. Without appreciating and respecting the contributions made by a vast team of specialists, the twentieth century architect cannot function. Without the guidance and coordination of the architect, all efforts by specialists will remain fruitless and are potentially destructive."³¹

Written in 1972, near the end of his professional practice, this plea to architects marks the final stage in the cycle of Victor Gruen's self-styled transformation from designer of shops for private clients to urban planner serving cities, and finally to a philosopher of urbanism.

³¹ [Gruen, 1972]

In 1975, Gruen published two more books: *Die Lebenswerte Stadt: Vision eines Umweltplaners* (The Desirable City: Vision of an Environmental Planner), and *Ist Fortschritt ein Verbrechen?: Umweltplanung statt Untergang* (Is Progress a Crime: Environmental Planning instead of Decline). With the publication of *die lebenswerte Stadt* in 1975, Gruen moved to a new concept, which he called "human-ecological planning," in recognition of the need to respect the correlation between the needs of humankind and the resources of nature.³² The desirable city was a city which would offer personal and social security; physical and psychological health and respect the civil rights of its citizens; it would provide good working conditions and possibilities; a city in which it is easy to get around; above all, a city that is loved by its citizens, offering them the possibility of self-fulfillment, individual development, and "joie de vivre." If the goal of a "livable, or desirable city seems obvious, we must remember Gruen's context: an urban environment that suffered the depredations of the automobile and pollution alerts, and led by politicians and planners most of whom could only avoid difficult social and racial questions. While the U.S. was putting a man on the moon, the cities were in a state of collapse. The basis for achieving "the desirable city" was a series of guidelines, a constitution for cities and regional planning, which anticipates the goals of "die Stadt der kurzen Wege" in Europe, and in the U.S., the Congress of New Urbanism, "Smart Growth", and the recommendations of the New York Regional Plan Association. In brief they may be summarized as: the sustainable use of urban land, the mixing of uses in a fine grained pattern, a cellular structure at a moderate scale, and local and metropolitan centers as the spaces of identity. Gruen wrote, "If the metropolis, its cities, districts and urban cores are not clearly bounded by greenbelts, than the danger remains that we will lose the human and natural qualities that ought to belong to the city, which includes the ability of citizens to identify their neighborhood, district and city." The network of greenbelts or city parks, which would provide space for both leisure and infrastructure, would serve also the function of orientation. "Man has a biological need for identification, a sense of belonging and beyond that, a need for stimulation. These human needs are gratified by the arousing of curiosity, balanced by ease of orientation. The desire for adventure will be satisfied by the differentiation in form, shape and design of public spaces and the special accentuation of public buildings."³³

After years of constant traveling and entertaining, Gruen's health began to deteriorate and, as he lost his strength, he retired to his Vienna apartment on the Schwarzenbergplatz, which was filled with books, Moroccan and Persian carpets, and material from all stages of his life. Until he entered hospital for the last time, he worked dictating his autobiography and on February 4, 1980, Victor Gruen died. Rather than a funeral ceremony, his wife Kemija, asked well wishers to make a donation to the Victor Gruen Foundation for Environmental Planning or Zentrum fuer Umweltplanung. At the end of his life, Gruen, the architect of titles, would accept only the title Architect of the Environment, or the Architect of the People (Architekt der Umwelt, der menschliche Architekt).³⁴

In his writing, Gruen had an extraordinary impact on the perception of the city, and the questions addressed in his many books and articles still dominate planning today. What is the social and cultural capacity of the suburban (or urban) shopping center, and how should it function with its surrounding context? What is the role and status of the historic downtown in the dispersed city region? What kind of settlement models – from neighborhood to city – can meet the desire for privacy and security but accept the responsibility for social as well as environmental sustainability? Today, in the arguments of the "New Urbanists," the protagonists of the new "The Regional City," sup-

³² [Gruen, 1975]

³³ [Gruen, 1973c]

³⁴ [Loetsch, 2003]

porters of "sustainable planning," and planners who seek to balance private and public transport networks, there is a strange echo. These battles were fought in the 1950s and 1960s, and their champion was Victor Gruen.

Victor Gruen (1903-1980) – Citybuilding Notes:

- ⁴ Patton, P., "Agents of Change," *American Heritage*, December 1994, p. 98-102.
Cohen, G., "A Mecca for Suburbanites," in (Special Report) "The American Century," *US News & World Report*, December 27, 1999, p. 49-50.
- ⁵ Mumford, E., *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*, MIT Press, Cambridge, MA, 2000, p. 142.
The author refers to Lewis Mumford's review of J.L. Sert's *Can Our Cities Survive in the New Republic* in early 1943.
- ⁶ "Shopping Centers of Tomorrow," (exhibition catalogue) Victor Gruen Associates, Madden/Shipman 1953 Library of Congress Victor Gruen Collection); see also: Thompson, D., "Commercialism takes – and wears – a new look," *Ladies' Home Journal*, June 1954, Reprint: AHCVGC; and, Kapfinger, O., "Victor Gruen und Rudi Baumfeld: Traumkarriere einer Partnerschaft," p. 255 in: Boeckl, M., (Hsg), "Visionäre und Vertriebene," Berlin, Wien (Ernst & Sohn), 1995, p. 255-80.
- ⁷ "Shopping Centers of Tomorrow," (exhibition catalogue) Victor Gruen Associates, Madden/Shipman 1953 Library of Congress Victor Gruen Collection);
- ⁸ Garvin, A., *The American City: What Works, What Doesn't*, McGraw Hill, NY, 1996.
- ⁹ Lemann, N., *The Promised Land*, 1991, p. 5.
- ¹⁰ Sert, J.L., Tyrwhitt, J. & Rogers, E. N. , *The Heart of the City*, Pellegrini and Cudahy, New York, 1952; see Sert, J. "Centers of Community Life," p. 6, and "Summary of Needs at the Core," p. 164-8); and,
Gruen, V., "Dynamic Planning for Retail Areas," *Harvard Business Review*, November-December 1954, p. 53-62; and
- ¹¹ (The "Great Society" speech) President Lyndon B. Johnson, 22 May 1964, Univ. of Michigan, Ann Arbor, in *Congress and the Nation*, Vol. II, 1969, p. 188.
- ¹² Garreau, J., *Edge Cities: Life on the New Frontier*, Doubleday, New York, 1991
- ¹³ Gruen, V., *Centers for the Urban Environment: Survival of the Cities*, 1973
- ¹⁴ Gillette, H., Jr., "The Evolution of the Planned Shopping Center in Suburb and City," *JAPA*, (Journal of the American Planning Association), Vol. 51, No. 4, Autumn 1985, p. 449-460
- ¹⁵ Meyer, H., *Port and City*, International Books, Utrecht, 1999, p. 260-8.
- ¹⁶ "The Future Of The American Out-Of-Town Shopping Center," *Ekistics*, Vol. 16, N. 93, August 1963, p. 96-105;
- ¹⁷ Sorkin, M., "See You in Disneyland," in Sorkin, M. (Ed.), *Variations on a Theme Park*, Noonday, New York, 1992.
- ¹⁸ Steinhauer, J., "New York and the nation take a walk along the Kalamazoo Mall," *New York Times*, Business, Nov 5, 1996.

- ¹⁹ Hall, P., "Anonymity and Identity in the Giant Metropolis," p. 43-50, in Mazza, L. (Ed.), *World Cities and the Future of the Metropolises*, Vol. II (International Participants), XVII Triennale, Electa, Milan, 1988.
- ²⁰ Gruen, V., "How to handle this chaos of congestion, this anarchy of scatteration," *Architectural Forum*, Vol. 105, No. 3, September 1956, p. 130-5.
- ²¹ Gruen, V. and Smith, L., *Shopping Centers: the new building type*, *Progressive Architecture*, June 1952, p. 87.
- ²² Gruen, V. in "Architecture and Urban Design", *Arts & Architecture*, October 1959, p. 32. (A Conference at Yale School of Architecture, Jan 7, 1959, Kerr, E. (moderator), Gruen, V., Meeks, C., and Tunnard, C.
- ²³ Gruen, V, "Modern Architecture," *Michigan Society of Architects*, Dec 1956, p 23.
- ²⁴ Guzzardi, W., Jr., "An Architect of Environments," *Fortune*, January 1962.
- ²⁵ Cunningham, A., "The Modern City Revisited - envoi," in Deckker, T. (Ed.), *The Modern City Revisited*, Spon Press, 2000. London, 2000, p. 248.
- ²⁶ (VGFEP) Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, 1968. *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming, Laramie.
- ²⁷ letter, V. Gruen to P. Blake, 1973, LoCVGC.
- ²⁸ (VGFEP) Victor Gruen Foundation for Environmental Planning, 1968. *Victor Gruen Papers*, American Heritage Center, University of Wyoming, Laramie.
- ²⁹ Loetsch B., Interview, Vienna 2001
- ³⁰ Le Corbusier (Giradoux, J., Ed.) , *La Charte d'Athenes*, 1957, Paragraph 76, Part III; cited in Gruen, V., *The Charter of Vienna*, VGFEP, Los Angeles, 1972, p. 1.
- ³¹ Gruen, V., *The Charter of Vienna*, VGFEP, Los Angeles, 1972, p. 17,18.
- ³² Gruen, V., "Die Lebenswerte Stadt: Vision eines Umweltplaners," List Verlag, Muenchen, 1975;
- ³³ Gruen, V., *Center for Environmental Planning (Zentrum fuer Umweltplanung)*, Vienna, January 1973, LoCVGC, p. 3, 6.
- ³⁴ Loetsch, 2003, *Symposium on the 100th Birthday of Victor Gruen*, Vienna, July 17, 2003.

Zusammenfassung

Victor Gruen (1903-1980) ist der wirtschaftlich erfolgreiche Architekt, der in den 50er Jahren in Amerika als der "Pionier des Shopping Centers" berühmt wurde, später für seine Projekte zur Wiederbelebung und Stärkung von urbanen Zentren als der "Retter der Stadtzentren (Downtowns)", und ab der Mitte der 60er-Jahre als "Architekt der Umwelt". Obwohl schon 1968 nach Wien zurückgekehrt, wurde er in Amerika als eine von zehn Persönlichkeiten gefeiert, welche "den Lauf des täglichen Lebens grundlegend verändert" und "das Erscheinungsbild des Kontinents gewandelt hatten".1.[Patton, 1994; Cohen, 1999]

Dieser Beitrag soll vorerst Gruens innovative Theorien und Projekte in den Zeiträumen, die er selbst in der Zeit seiner Amerikanischen Arbeiten zwischen 1938 und 1968 gesetzt hatte, beleuchten: Das Comeback (im Sinne einer neuen Planungsphilosophie) des Stadtzentrums und einer urbanen Kultur als Brennpunkt des sozialen und kulturellen Lebens einer Region.

Im zweiten Teil wird die Verbindung zwischen Gruen und der gegenwärtigen Planungspraxis hergestellt, indem gleichsam die Flugbahn seiner Ideen über den öffentlichen Raum und das Stadtzentrum als Umweltoase, welche seine innovativen Projekte untermauerten und eine kritisch-theoretische Plattform für seinen letzten konzeptiven Entwicklungssprung hin zu einer neuen Umweltplanung schufen, verfolgen. Gruen war mit seinen frühzeitig formulierten Forderungen nach einer nachhaltigen Planung nicht allein. Viele seiner Ideen wurden vom Entwicklungsplaner James Rouse (1914-1996), dessen Kreuzzug für die Amerikanische Stadt auf sozial nachhaltigen Strukturen basierte, aufgegriffen und zeitgerecht aufbereitet.

Zuletzt wird vorgeschlagen, daß Gruens vernachlässigte und wenig bekannte „zweite Wiener Periode“ als ein früher Versuch, die Vision einer nachhaltigen Planung für eine neue, menschliche Stadt, der Fachwelt und der Öffentlichkeit zu vermitteln, als das vordringliche Ziel heutiger Stadtplanung angesehen wird.

Victor Gruens Think Tank – Zur Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und dem Zentrum für Umweltplanung

Mag. Gudrun Hausegger, Los Angeles/Wien

„Der Zweck der Victor Gruen Foundation for Environmental Planning liegt in erster Linie auf wissenschaftlicher Forschungs- und Erziehungsarbeit und zusätzlich darin, eine qualifiziertere Ausbildung zu unterstützen, um Wissenschaftler und Studenten zu fördern, deren Anliegen es ist, eine bessere menschliche Umwelt zu gestalten. Die Arbeit betrifft das allgemeine öffentliche Interesse und hat zum Ziel, die Umweltbedingungen unserer Städte und urbaner Gebiete zu verbessern ...“³⁵ So lauteten die Kernaussagen der Satzungen, die Architekt und Stadtplaner Victor Gruen im Zuge der Stiftungsgründung mit Sitz in Los Angeles im Jahr 1968 verfasste.

Dass Gruen die Victor Gruen Foundation for Environmental Planning (VGF) ins Leben gerufen hat, entspricht einerseits durchaus einem zeitkonformen Anliegen, bildet aber andererseits den folgerichtigen Abschluss seiner eigenen Laufbahn: Im Laufe der 1960er Jahre verdichteten sich in den USA neue Ansätze zur Thematik Umweltschutz, die sowohl auf breiter öffentlicher Basis als auch, erstmals intensiver, auf Regierungsebene diskutiert wurden. Klagen aus Fachkreisen, dass die amerikanische Stadtplanung im Argen liegt, wurden bereits seit den 1940er Jahren laut und kulminierten ebenfalls im turbulenten Jahrzehnt der 1960er Jahre, in dem Urban Planning sich schlussendlich als eigene akademische Disziplin zu etablieren begann. Gruen selbst verfolgte zielstrebig von seinen frühen Shopentwürfen in den 1930er Jahren über sein Konzept der Shopping Mall in den 1950er Jahren und dem gleichzeitig einsetzenden Interesse für innovative Lösungsmöglichkeiten in der Stadtplanung stets einen urbanen Ansatz. Einer ganzheitlichen Planungsauffassung verpflichtet, stand bei ihm die Gestaltung von Lebensräumen, oder besser Aktivitätsräumen, im Vordergrund. Auch wenn die Erfindung des genuinen Gebäudetypus der suburbanen Shopping Mall Gruens adäquate Antwort auf ökonomische und soziale Änderungen war, die die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg in den USA nach sich gezogen hatte, waren sie primär, wie er selbst es beschreibt, als urbane Kristallisationspunkte konzipiert. 1965 trat er in den Ruhestand. Er verließ das von ihm 1950 in Los Angeles gegründete Architekturbüro Victor Gruen Associates, um nach Europa zurückzukehren und von Wien aus als Konsultent des Büros Victor Gruen International zu arbeiten. Übergeordnete Entwicklungen und individuelle Bestrebungen fusionierten im Fall Gruen in der Foundation for Environmental Planning. 1973 gründete er in Wien eine Schwestergesellschaft, das Zentrum für Umweltplanung (ZUP), die eng mit der VGF in den USA zusammenarbeitete.

³⁵ Siehe *The Victor Gruen Foundation for Environmental Planning*, Eigenverlag, Los Angeles 1968

Moderner Umweltschutz

Allgemein gelten die 1960er Jahre in den USA als eine Übergangsphase von einer konservativen Art des Umweltschutzes (conservationism), der vor allem auf die Verwertung natürlicher Ressourcen konzentriert war, zu einer moderneren Form des Umweltschutzes, der Lebensqualität und die Erhaltung der Umwelt an sich in den Vordergrund stellte (environmentalism).³⁶ Während die nationale Aufmerksamkeit dem modernen Umweltschutz gegenüber in den späten 1960er und frühen 1970er Jahren stetig stieg, sind die Wurzeln, aber auch der Umfang an Errungenschaften schwierig zu fassen. Allgemein können die wesentlichen Anfänge der Bewegung sicherlich in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gesucht werden. Die Meinungen spalten sich hier in zwei Erklärungsmuster: Einerseits werden die Ursprünge des modernen Umweltschutzes als Antworten auf die sich verändernden Produktionsbedingungen (der vermehrten Produktion von künstlichen anstelle von natürlichen Stoffen) gesehen. Andererseits wird die Meinung vertreten, dass die Bewegung auf die dramatischen Änderungen reagierte, die die sich rapide entwickelnde Konsumgesellschaft nach sich zog. Der beispiellos wachsende Wohlstand ermöglichte erstmals breiten Bevölkerungsschichten ein Hauptaugenmerk auf bestimmte Werte und Qualitäten des täglichen Lebens zu setzen. Ein Wertewandel war im Gange.

Wie immer man die tiefliegenden Wurzeln begründen mag, sicherlich unterstützten die politischen und sozialen Unruhen der 1960er Jahre als auch das Interesse, das in dieser Dekade von Regierungsseite Fragen des Umweltschutzes entgegengebracht wurde, all die aufkeimenden Bestrebungen und verhalfen der neuen Form des Umweltschutzes sich zumindest in der Theorie zu etablieren. Präsident Lyndon B. Johnson inkorporierte Fragen des Umweltschutzes als wesentlichen Teil in sein Great Society Program. Während seiner Amtsperiode (1963 bis 1968) entstanden verschiedene Abteilungen, die sich auf die Bearbeitung unterschiedlichster Bereiche, wie natürliche Ressourcen, Umweltverschmutzung, Erholung oder Energie konzentrierten. Als einer der nachhaltigen und innovativen Impulse gilt sicherlich die Bedeutung, die nun auf Regierungsebene auch der urbanen Umwelt entgegengebracht wurde. Zum Beispiel wurde das Management städtischen Wachstums zu einem zentralen Thema, die Erholung im Freien begann einen neuen Stellenwert einzunehmen, und 1965 wurde das Gesetz der Entsorgung fester Stoffe verabschiedet.³⁷

Als maßgeblich einflussgebend in diesem Prozess, der darauf abzielte, dem Umweltschutz nationale Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, waren sicherlich zwei Personen im Umkreis des Präsidenten: Zunächst seine Frau, Lady Bird Johnson, die mit einem landesweiten Kreuzzug für die Verschönerung der Vereinigten Staaten eintrat. Lady Bird startete diese großangelegte Kampagne zunächst mit der Gründung eines Komitees, das die „Verschönerung der Hauptstadt Washington“ zum Ziel hatte. Gruen war Mitglied dieses Komitees. Weiters war Innenminister Stewart L. Udall (1961 bis 1969) richtungsweisend, indem er Fragen des Umweltschutzes als eine der Hauptauf-

³⁶ Siehe Adam Rome, *The Bulldozer in the Countryside. Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism* (Cambridge University Press: Cambridge, 2001); Samuel P. Hays, *Beauty, Health, and Permanence. Environmental Politics in the United States, 1955–1985* (Cambridge University Press: Cambridge, 1987); Barry Commoner, *Wachstumswahn und Umweltkrise* (C. Bertelsmann Verlag: München, Gütersloh, 1971); Robert A. Divine, *The Johnson Years, Volume Two. Vietnam, the Environment, and Science* (University Press of Kansas: Kansas, 1987). Moderner Umweltschutz befasste sich vor allem mit der Herstellung einer ökologischen Balance, den eigentlichen Werten der Natur, dem persönlichen Anliegen um Gesundheit und dem Zugeständnis an Eigenverantwortung. Siehe Divine, *The Johnson Years*.

³⁷ Eine der bedeutendsten Maßnahmen während der Präsidentschaft von L. Johnson war sicherlich die Einführung eines Büros für Wissenschaft und Technik, das die Funktion hatte, den Präsidenten in Fragen der Umweltqualität zu beraten. Auch wenn das Büro im Endeffekt nicht sehr schlagkräftig war, stellte es die einzige Regierungsbehörde dar, die eigens geschaffen wurde, um über Energie und Umweltschutzmaßnahmen zu wachen. Siehe Divine, *The Johnson Years*.

gaben seines Ressorts betrachtete.³⁸ Gruen und Udall standen seit den 1960er Jahren immer wieder in engem Kontakt.³⁹

Öffentlichkeitsarbeit und Forschung

Erste inhaltliche Vorbereitungen zur Gründung einer Foundation for Environmental Planning sind bereits 1966 nachweisbar. Die Hauptpunkte der Ziele standen zu diesem Zeitpunkt bereits fest. Obwohl Gruen zu dieser Zeit schon lange international anerkannt war und durch sein Büro und seine Aktivitäten nicht nur im Umfeld Los Angeles, sondern auch weltweit gut vernetzt war, gestaltete sich die Finanzierung der VGF äußerst zäh. Geldschwierigkeiten sollten die Non-profit-Organisation zeit ihres Bestehens begleiten. Schlussendlich blieb Gruen selbst der Hauptfinanzier der Foundation.⁴⁰ Mit Claudia Moholy-Nagy, Tochter des Bauhauskünstlers Laszlo Moholy-Nagy, als Direktorin an der Spitze wirkte die VGF mit vollem Engagement.⁴¹

Gruen verfolgte mit der VGF komplexe Zielsetzungen, die sich sowohl auf rigorose wissenschaftliche Arbeit und Forschung bezogen, die aber auch die enge Kooperation mit der Öffentlichkeit suchte. Aufklärungsarbeit war ein zentraler Aspekt. Sah sich die Organisation anfänglich noch als kleine, aber effektive Arbeitsgruppe, die bewusst in einem örtlich und zeitlich begrenzten Rahmen agieren wollte, wurde mit den Jahren der Wirkungskreis von lokaler, überregionaler bis hin zu nationaler Ebene ausgedehnt. Die Zusammenarbeit mit relevanten Regierungsgremien und Wissenschaftlern wurde angestrebt, aber ebenso die Kontaktaufnahme mit unterschiedlichsten Teilen der Bevölkerung, wie niedrigeren Einkommensgruppen, Schulklassen oder Gemeindeeinrichtungen. Übergeordnete Intention war, das Verständnis für den Wert einer humanen Stadtplanung zu fördern, wie Gruen selbst es immer wieder zusammenfassend darstellte. Um diesem breitgesteckten Ziel nachzukommen, stützte sich die VGF auf unterschiedlichste Werkzeuge der medialen Verbreitung: eine neu gegründete Fachbibliothek (der Grundstock generierte sich zunächst aus den Beständen von Gruens Privatbibliothek), Veranstaltungen von auf die jeweiligen Zielgruppen abgestimmten Vorträgen, Seminaren und Konferenzen, Lancierung und Unterstützung von Studienprojekten und eine rege Publikationstätigkeit. Gruen sah einen zeitlichen Rahmen von 15 bis 25 Jahren vor, in dem sich all die geplanten Bestrebungen der VGF einflussgebend auswirken könnten.

1970, zwei Jahre nach der Gründung der VGF, konnte Gruen im halbjährlich veröffentlichten Newsletter bereits auf zahlreiche erfolgreiche Aktivitäten hinweisen: In der Foundation selbst wurden regelmäßig Symposien veranstaltet. Moholy-Nagy verbreitete die Botschaft der Foundation in zahlreichen Vorträgen, die von historischer Stadtplanung über ökologische Inhalte bis hin zu Themen reichten, die das Bewusstsein für

³⁸ Divine charakterisiert Udall als typische Übergangsfigur von der alten zur neuen Form des Umweltschutzes: Er förderte einerseits Themen wie land policy, reclamation und Rohstoffmanagement. Andererseits legte er den Fokus bereits auf Lebensqualität und auf breitangelegte ökologische Fragestellungen. Siehe Divine, *The Johnson Years*.

³⁹ Udall plante zeitgleich zur *Foundation for Environmental Planning* die Organisation „Overview“, die ähnliche Zielsetzungen wie die Foundation verfolgte. Wie aus einem Briefwechsel zwischen Udall und Gruen anlässlich der Gründung der Foundation hervorgeht, zeigte Udall großes Interesse an einem gegenseitigen Gedankenaustausch, dachte aber auch an eine mögliche zukünftige Zusammenarbeit. Siehe AHC, Box 50, Letter 1969. Ab 1969 diente Udall im Ausschuss (board member) der VGF. Siehe AHC, Box 8, Professional Files 1969.

⁴⁰ 1969 gründete Gruen die Aktiengesellschaft „Victor Gruen Planung und Architektur AG“ in der Schweiz, von der jährlich 5 % ihres Einkommens an die VGF abwandern sollte. Siehe AHC, Box 8, Legal Records 1968–1969. Trotz einer honorigen Mitgliedschaft von Persönlichkeiten, wie Architekt Walter Gropius, Dion Neutra, die Witwe von Architekt Richard Neutra, Harvey Perloff, Dean der University of California Los Angeles und Stewart Udall, blieb die Frage des Sponsoring ein permanentes Thema.

⁴¹ Nachfolgerin Tracy Susman.

die unmittelbare Umwelt schärfen sollten. Ein pädagogisches Programm (The Environmental Awareness Program) in Form von Lichtbildervorträgen und auf verschiedene Altersgruppen abgestimmt, wurde ausgearbeitet, das Kindern die Vorteile einer im Sinne Gruens humanen Umgebung näher bringen sollte. Vorerst vor allem im Raum Los Angeles von Non-profit-Organisationen und Schulen in Anspruch genommen, war das Paket jedoch für die landesweite Anwendung geplant. Ebenso konzipierte die VGF das „Stadtspiel“ (City Game), das Kinder durch aktives Gestalten einer Stadt bzw. von Umweltbedingungen dazu anregt, die Probleme im Städtebau zu begreifen. Der Österreichische Rundfunk war einer von zahlreichen Interessenten, die diese Form der Aufklärung zu verbreiten beabsichtigten.⁴²

Das Ausmaß der Umweltkrise und mögliche einschneidende Folgen sind Anfang der 1970er Jahre durch Ereignisse, wie die Ölkrise von 1973, vermehrt ins öffentliche Bewusstsein gedrungen und aktivierte einen Handlungsbedarf im Kreis von Wissenschaftlern und Politikern. 1973, nach fünfjährigem Bestehen der VGF, schien es mit Bezugnahme auf die sich verschärfenden Umweltprobleme und auch aufgrund der steigenden Anfragen an die Organisation notwendig, den Wirkungskreis zu vergrößern. Die VGF beschloss, den wissenschaftlichen, administrativen und technischen Mitarbeiterstab zu vergrößern, um die Anforderungen zu bewerkstelligen und die ehemals gesteckten Ziele erreichen zu können.⁴³ Im gleichen Jahr gründete Gruen das ZUP.

Das Zentrum für Umweltplanung

Das ZUP verfolgte von Wien aus im Wesentlichen die gleichen Ziele wie die VGF: nationale und internationale Veranstaltungen zu organisieren, fachspezifisch zu publizieren (europäische wie amerikanische Verlage waren im Gespräch) und bildungspolitische Programme auszuarbeiten. Dabei war wie schon in der Victor Gruen Association die interdisziplinäre Zusammenarbeit einer Gruppe von Fachleuten (die sich dem ZUP verbunden fühlten) aus verschiedensten Bereichen wichtig. Wie eng die Verbindung der beiden Organisationen als eine übergeordnete internationale Plattform gedacht war – sicherlich unterstützt durch Gruen selbst, der nach wie vor zwischen den USA und Europa hin- und herpendelte –, zeigt der Aktivitätsbericht von 1973, der die Veranstaltungen beider Organisationen bereits gemeinsam anführte.⁴⁴

Wie Theresia Lung, Dokumentarin des umfangreichen Materials des ZUP, feststellte, hatte sich das ZUP als primäres Ziel gesetzt, Beiträge zu einer nachhaltig verträglichen Entwicklung zu liefern und Methoden zu entwickeln, um die Ursachen von Umweltkrisen zu bekämpfen. Dabei konzentrierte man sich nicht nur auf die Themenkreise Stadtplanung und räumliche Entwicklung, sondern auch auf die Energiepolitik und grundsätzliche Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung. Wie weitsichtig das Vorhaben gesteckt war, zeigt der Rückblick Gruens in seiner Autobiographie: „Gleichzeitig aber warnten wir vor der Ausbeutung des Menschen, wie der Bevölkerung der Dritten und Vierten Welt, der ethnischen Minoritäten im eigenen Land ... Wir versuchten zu veranschaulichen, dass eine Fortsetzung des gegenwärtigen Verhaltens unvermeidlich zu weltweiten Katastrophen, zu Hungersnöten, Umweltverseuchung, Energie- und Rohstoffkrisen und in der Folge zu Revolutionen und schließlich zu verheerenden Kriegen führen würde.“⁴⁵ Eine weitere Aufgabe des ZUP war es, Behörden,

⁴² Siehe den Briefwechsel zwischen Herrn Giese vom Österreichischen Rundfunk und Gruen. Siehe AHC, Box 8, Professional Files 1968.

⁴³ Nach 1973 ist es schwierig, die Spuren der VGF zu verfolgen. Aus der umfangreichen Korrespondenz, die Gruen weltweit führte, ist jedoch zu entnehmen, dass die Foundation weiterhin aktiv war.

⁴⁴ Broschüre Victor Gruen Center for Environmental Planning.

⁴⁵ Unveröffentlichte Autobiographie, Ein realistischer Träumer. Rückblicke, Einblicke, Ausblicke.

Körperschaften öffentlichen Rechtes, Institutionen und sonstige Interessierte durch seine Tätigkeit auf dem Gebiet der Umweltplanung zu beraten – durch Konsulententätigkeit in der Form von Gutachten, Studien und Projekten.⁴⁶

Die Bücher und Broschüren, die im Rahmen der Tätigkeiten des ZUP erstellt wurden, bezogen sich sowohl auf allgemeine Themen der Umwelt, wie im Buch „Ist Fortschritt ein Verbrechen?“, rückten aber auch die Problematiken des Wiener Städtebaus in den Vordergrund, wie in den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ und im Manifest „Die Charta von Wien“. Von den größeren Veranstaltungen des ZUP seien erwähnt: eine Konferenz „Wissenschaft und Forschung als Grundlage für Raum- und Stadtplanung“ (1973), die internationalen Seminare „Stadt und Verkehr“ (1974) und „Zukunftsaspekte Wiens am Beispiel der Wiener Innenstadt“ (1976) sowie ein internationales wissenschaftliches Kolloquium „Umweltaspekte der Kernenergie“ (1975). Zentrales Medium der Öffentlichkeitsarbeit sowohl für die VGF als auch für das ZUP war sicherlich Gruen selbst. Durch seine überaus aktive Vortragstätigkeit in Europa und in den USA verbreitete er die ideologischen Inhalte der beiden Organisationen und propagierte unermüdlich die Planung einer humanen Umwelt.

Der Mensch im Mittelpunkt der Planung

Seit den 1950er Jahren sprach Gruen bereits von einem innovativen Planungsansatz, nämlich von „integrativer Planung“, der die Verbesserung von Umweltqualitäten zur Folge haben sollte. „Die Amerikaner sind exzellente Planer ... Aber nur selten verlässt der Planungsprozess in Amerika die Grenzen des individuellen Gebäudes. Zu selten versucht man verschiedene individuelle Einheiten zu verbinden und kümmert sich um ein übergeordnetes Konzept“, erklärte er in einem Artikel von 1956.⁴⁷ Zur selben Zeit häuften sich auch seine Äußerungen, dass es vorrangiges Ziel von Planern und Architekten sein müsse, in enger Kooperation mit Spezialisten aus anderen Fachgebieten, die Umweltbedingungen und -qualitäten der Städte zu verbessern. Einerseits hätte der Berufszweig eine zweifache ethische Verpflichtung dazu (einmal als Bürger, einmal als Geschulte), andererseits stünde die orientierungslos treibende Profession selbst auf dem Spiel. „Der Endzweck jedes Planens ist die Verbesserung des menschlichen Lebens, der menschlichen Kultur, der menschlichen Gesellschaft. Die Anwendung des gesamten Arsenal von Werkzeugen, die uns die moderne Wissenschaft und Technik zur Verfügung gestellt haben, muss diesem Endzweck untergeordnet sein“, postulierte er 1968 in einem Vortrag im tschechischen Brunn.⁴⁸ 1973 floss diese Grundhaltung Gruens in das Manifest, die „Charta von Wien“, einer zeitadäquaten Neupassung der 1933 formulierten bzw. 1941 verfassten Charta d'Athenes. Folgerichtig lautet der erste Punkt: „Im Mittelpunkt aller Planung und Architektur steht der Mensch.“⁴⁹ Wissenschaft und Technik dürfe sich niemals als Selbstzweck äußern noch sollten Errungenschaften in diesen Bereichen der Menschheit zum Nachteil gereichen.

Dass die Technologie für den Menschen keine Gefahr bringen, sondern eine dienende, untergeordnete Rolle einnehmen sollte, bezog Gruen in den 1950er Jahren vor allem auf das sich rapide über Stadt und Land verbreitende Auto, das nachhaltig den Lebensstil der Amerikaner zu verändern begann. Sicherlich blieb die Tatsache, dass

⁴⁶ Der Mitarbeiterstab des ZUP und Personen, die in Kontakt mit dem ZUP standen, umfasste Fachleute, die der breiten Öffentlichkeit Österreichs bekannt sind, wie z. B. Gerhart Bruckmann (Mathematiker), Friedrich Herr (Historiker), Bernhard Lötsch (Biologe), Herbert Muck (Theologe), Anton Pelinka (Politologe), und zahlreiche Künstler, wie Fritz Wotruba, den Maler Ernst Fuchs und die Architekten Eva und Karl Mang.

⁴⁷ Victor Gruen, „The City in the Automobile Age“, in *Perspectives USA*, 1956.

⁴⁸ Vortrag Brunn, 10.06.1968, AHC, Box 3.

⁴⁹ Victor Gruen, „Charta von Wien“, in: *Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte* (Fritz Molden: Wien/München/Zürich, 1973).

Gruen seit den späten 1940er Jahren in Los Angeles lebte, das als Paradebeispiel für unbarmherzigen Autoverkehr und urbane Zersiedelung (sprawl) gilt, nicht ohne Einfluss auf seine pragmatischen Lösungsvorschläge. Zusätzlich war der Exilant gezwungen, nicht nur einen Kampf gegen unaufhaltsame Verstädterung zu führen, sondern sich auch in einem Land mit ihm völlig fremden Dimensionen und einem ihm unbekanntem städtischen Gefüge zurechtzufinden. Die strikte Trennung von Fußgänger- und Autoverkehr etablierte Gruen nicht nur als essentielle Komponente in seinen Shopping-Mall-Konzepten, sondern er sah sie auch als die Basis seiner Stadtplanungen und seines visionären urbanen Modells, der Cellular Metropolis. Gruen präziserte dieses Konzept bis hin zu seinen konkreten Planungsvorschlägen für die Stadtentwicklung im Kerngebiet Wien, wie der Einführung einer Fußgängerzone und eines City-Busses.

Gruen wollte den Begriff Umwelt weitgefasst begreifen und ihn nicht mit einem bloßen Naturverständnis gleichsetzen. Vielmehr regte er an, darunter die Gesamtheit der Phänomene zu verstehen, mit denen der Mensch in Beziehung steht und die ihn umgeben und beeinflussen. Daher war es Absicht der VGF und des ZUP, „ihre Aufmerksamkeit auf die gesamte Umgebung zu richten, der der Mensch als Siedler von urbia oder suburbia ausgesetzt ist“, wie er 1968 den Begriff definierte. Kein geringerer wissenschaftlicher Bereich als der der Humanökologie wurde hier angesprochen, einer akademischen Disziplin, die sich in den frühen 1970er Jahren zu entwickeln begann, und auf die sich dann vor allem die Mitarbeiter im Umkreis des ZUP bezogen. Er traf eine klare Unterteilung in unterschiedliche Kategorien der Umwelt, nämlich eine vom Menschen geschaffene, eine vom Menschen beeinflusste und eine natürliche Umwelt. Der Planer sei vor allem mit den ersten beiden Kategorien befasst. Und um in diesem Abhängigkeitsverhältnis zwischen Mensch und Umwelt als Architekt und Stadtplaner effizient agieren zu können, führte der Pragmatiker Gruen den Begriff des Umweltbeziehungsmusters (environmental relation pattern) ein, das aus der Summe all dieser ineinandergreifenden Verhältnisse resultiert. Bei Störung bloss eines Teils dieses Gefüges läuft das ganze System Gefahr, in sich zusammenzubrechen. Ziel einer lebenswerten Stadt sei jedoch, das effizienteste Umweltbezugsmuster herzustellen.⁵⁰

Diese lebenswerte Stadt zu planen bzw. zu erhalten, war zeitlebens Streben von Victor Gruen, der nicht zu Unrecht mit Auszeichnungen wie „Architekt der Umwelt“ oder „Architekt der Menschlichkeit“ gewürdigt wurde. Seine Pioniertaten, die er in den USA im Rahmen der konsumwütigen Nachkriegszeit setzte, können als Anbiederung an Wirtschaftswachstum und als Beginn der Verkommerzialisierung der Landschaft kritisiert werden. Seine eigenen Aussagen dazu unterstützen diese Perspektive nur allzu stark. Gerechter wird man ihm jedoch, wenn man seinen ureigenen Intentionen nachspürt, die immer den größeren Kontext im Auge hatten. Ganzheitliches Denken gehört zur zwingenden Aufgabe eines Architekten und Planers, wenn Nachhaltigkeit das Ziel sein sollte. Die Victor Gruen Foundation for Environmental Planning und das Zentrum für Umweltplanung sind im Rahmen von Gruens Karriere gereifte und folgerichtige Manifestationen dieser Planungsphilosophie.

⁵⁰ Broschüre *Victor Gruen Center for Environmental Planning*.

Victor Gruen aus heutiger Sicht

Arch. Dipl.-Ing. Martin Treberspurg, Wien

Victor Gruen wurde als Viktor David Grünbaum am 18. Juli 1903 in Wien geboren. Er erhielt im Erbe der Otto-Wagner-Schule und mit den Gedanken von Adolf Loos und Josef Frank eine fundierte Architekturausbildung in Wien. Nebenbei leitete er von 1926 bis 1934 „Das politische Kabarett am Naschmarkt“. Damals arbeitete in diesem Kabarett ein junger Kulissenschieber: Felix Slavik, Wiens späterer Bürgermeister. Es entstand eine Freundschaft, die sich für Wien noch sehr positiv erweisen sollte.

1932 eröffnete er in Wien sein Architekturbüro, spezialisierte sich auf die Planung von Geschäften und Wohnungen, u. a. plante er auch die Wohnung von Otto Bauer, des Leiters der Österreichischen Sozialdemokraten.

1938 musste er nach Amerika emigrieren, wo er anfänglich versuchte, als Architekt für Geschäfts- und Wohnungseinrichtungen tätig zu sein. Angeblich war er auch bemüht, das perfekte Wiener Kaffee in New York zu planen, das durch die gemütliche Gestaltung zum längeren Verweilen und Zeitunglesen einladen sollte. Auf Drängen des Auftraggebers musste er jedoch umplanen, da dies nicht den in Amerika wirtschaftlich erforderlichen Geschäftserfolg gebracht hätte.

Größere Planungsaufgaben gab es für Victor Gruen in der florierenden amerikanischen Wirtschaft der Nachkriegszeit. Die Massenproduktion von Rüstungsgütern der Kriegszeit musste auf private Konsumgüter umgestellt werden, zurückgekehrte Soldaten wurden in die zivile Wirtschaft integriert, und die Frauen, die im Wesentlichen die Rüstungsbetriebe während des Zweiten Weltkrieges aufrechterhielten, sollten nun an den häuslichen Herd zurückkehren. Das Wirtschaftswunder der Konsumindustrie wurde entwickelt: erschwingliche Einfamilienhäuser und Autos, mechanisierter Haushalt mit Staubsauger, Geschirrspüler, Küchenmaschinen, Radio, Fernseher. Städtebaulich führte dies Ende der 40er und Anfang der 50er Jahre zur Verödung der Stadtzentren, zu einer gleichförmigen Einfamilienhausbebauung in riesigen Dimensionen an der Peripherie und zu den sogenannten „Miracle Miles“ außerhalb der Stadtzentren, wo individuelles Einkaufen mit dem Auto stattfinden sollte. Diese Form des Verkaufes stellte sich bald als nicht leistungsfähig heraus, da die gewünschte zur Schaustellung der Waren an der Straßenseite, verbunden mit einem angenehmen Einkaufserlebnis, nicht mit dem fließenden und ruhenden Autoverkehr samt Geschäftsanlieferung vereinbar war. Dies führte zu unhaltbaren Hinterhofsituationen und ständig verstopften Straßen. Victor Gruen erkannte dieses Problem sehr schnell und entwickelte im „Einkaufszentrum“ einen neuen, gut funktionierenden urbanen Bautyp.

1954 wurde diese Idee im „Northland-Center“ in Detroit für die Firma Hudson erstmals konsequent mit Fußgängerbereich nach dem Grundsatz verwirklicht: „Wer einkaufen will, muss sich erst vom Autofahrer wieder in einen Zweibeiner verwandeln.“ 1956 wurde beim „Southdale Center“ in Minnesota der Bautyp des Einkaufszentrums mit

einer Erlebnispassage (Shopping Mall), die auch für Bälle und Konzerte genutzt werden konnte, weiterentwickelt. Um diese Einkaufszentren entstanden in weiterer Folge übergeordnete Stadtzentren mit Firmenrepräsentanzen und Büros.

Die dritte Generation der von Viktor Gruen initiierten Entwicklung der Einkaufszentren waren die multifunktionellen Stadtzentren, die neben unterirdischen Verkehrserschließungen und Parkgaragen klimatisierte Einkaufszentren mit Glaspassagen in den Basisgeschossen und darüber natürlich belichtete und belüftete Büros und Wohnungen in turmartigen Gebäuden vorsahen. Diese kompakten Gebäudetypen wurden auch für die Sanierung von historischen Stadtkernen vorgeschlagen. Beispiele sind: Midtown Plaza in Rochester, Zentrum Lausanne, Valencia City Center, Houston Center, Gateway New Arc, La Defense Paris, Alster Zentrum Hamburg u. a.

Die Erfahrung mit diesen dichten, hochkomplexen Stadtstrukturen als Beispiele einer perfekten dreidimensionalen Planung machten „Victor Gruen Associates“, ein 1949 mit seinem Wiener Architektenkollegen Rudolf Baumfeld gegründetes Großbüro mit 300 Mitarbeitern, zu international gesuchten Beratern und Planern.

1968 zog er sich aus der Leitung seines Büros zurück und gründete das „Victor Gruen Center for Environmental Planning“ in Los Angeles und 1973 das „Zentrum für Umweltplanung“ als europäische Schwesterorganisation in Wien. Hier trafen sich umweltbewusste Experten aus vielen Fachbereichen, um Strategien für eine umweltverträgliche Entwicklung, insbesondere der Städte, zu erarbeiten.

Schon 1965 kehrte Victor Gruen, vom Wiener Bürgermeister Felix Slavik mit einem Innenstadtkonzept beauftragt, teilweise nach Wien zurück.

Später betrieb er auch in Wien ein Architekturbüro, das sich vor allem städtebaulichen Projekten, Studien und Gesamtlösungen der Stadtentwicklung und Stadtplanung widmete (u. a. Donauinsel-Wien, Stadtentwicklung Kerngebiet Wien, Fußgängerzone Wien, Citybus-Konzept Wien, La Defense-Paris, Louvain le Neuve-Belgien, Cellular Metropolis).

Eine der größten Qualitäten der Stadt Wien ist das kompakte Stadtzentrum des 1. Bezirks, das eingefasst durch die einmalige Ringstraße im mittelalterlichen Platz- und Wegenetz ohne störende Straßendurchbrüche des 19. Jahrhunderts, in einer überschaubaren Größe perfekt erhalten ist. Dieser Umstand macht unsere Stadt zu einer international einzigartigen Metropole. Ein wesentlicher Verdienst von Victor Gruen war es, dass diese Stadtstruktur ohne störenden Autoverkehr durch zwei sich am übergeordneten Knoten Stephansplatz kreuzenden, gut funktionierende U-Bahnlinien mit entsprechenden Stationen erschlossen wird. Hier setzte sich Victor Gruen mit seiner internationalen Erfahrung gegen die Verfechter der billigeren Variante einer außen liegenden U-Bahn-Umfahrung entlang der Ringstraße durch. Dies ermöglicht im Zentrum von Wien zu den meisten Tageszeiten eine Urbanität, wie sie wohl in der dicht besiedelten Stadt des Mittelalters geherrscht hat. Ebenso wäre kein Stadtfest und kein Silvesterpfad ohne dieses attraktive und leistungsfähige U-Bahnnetz möglich. Die starke Nachfrage nach ausgebauten Dachwohnungen in der Wiener City mit m²-Preisen bis zu € 10.000 zeigt gerade heute die Attraktivität dieses Stadtteiles.

Victor Gruen war beseelt von der Überzeugung, „dass die Stadt das Schicksal des Menschen ist“⁵¹ und dass sich die Zukunft der Menschheit in der Stadt entscheiden wird. Die gut funktionierenden Städte der Vergangenheit sind durch die Mittel der anonymen ursprünglichen Architektur und Planung organisch gewachsen. Heute sind diese anonymen, aber auch die autokratischen und aristokratischen Beweggründe von Machthabern durch technokratische Beweggründe abgelöst worden. „Während al-

⁵¹ Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“, Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

le früheren Einflüsse – sowohl gute wie schlechte - aus menschlichen Regungen flossen, sind die technokratischen Einflüsse auf die Interessen und den Nutzen von Maschinen ausgerichtet.“⁵²

Victor Gruen sah die Tätigkeit der angepassten Planer der Wirtschaftswunderzeit der 60er und 70er Jahre, die servile Erfüllungsgehilfen der Technokratie wurden, als „Ordnungsfetischisten“, beschäftigt mit dem Sortieren von „Menschen und Tätigkeitsbereichen“, äußerst kritisch, wie folgende Zitate aus einem Interview in der Arbeiter-Zeitung vom 10. 01.1976 zeigen:

„Aus dieser großräumigen Separierung von Menschen und Tätigkeiten voneinander ergibt sich dann willkommenerweise eine wirklich schwierige Aufgabe, die an die Planer unlösbare und niemals endende Anforderungen stellt. Irgendwie müssen nämlich, um den Hauptzweck der Gesamtanlage, nämlich maximale Konsumation und Produktion herbeizuführen, alle Sorten der Menschenware mit allen Betätigungsgebieten in Verbindung gebracht werden. Diese Aufgabe offeriert Probleme, die gerade wegen ihrer Unlösbarkeit das sterile Leben des Stadtplaners mit interessantem Inhalt erfüllen. Im Dienste des Verkehrs darf er dann das tun, was ihm im Dienste des Menschen verboten ist: er darf planen! Autobahnen, Schnellstraßen, Straßenerweiterungen, Rampen, Unterführungen, Überführungen; all das gibt ihm reichlich Gelegenheit, seine Frustrationen loszuwerden, Gebäude und Bäume bei den Wurzeln auszureißen, Grünanlagen, Äcker und Wiesen zu überbetonieren, elektronische Signalanlagen zu konzipieren usw. Da alles, was er plant, sich spätestens nach einigen Jahren als unzureichend erweist, darf er immer wieder von vorne anfangen. Es ist ein Riesenspaß – für die Planer. Die Bürger der Stadt aber scheinen den „Spaß“ nicht verstehen zu wollen. Als Verkehrsvertriebene sind sie ständig auf der Flucht: sie fliehen von den Stadtkernen zur Peripherie, von dort zum Umland. Wenn sie herausfinden, dass ihnen die Maschinen (Anmerkung: gemeint sind natürlich die Automobile) mit ihrem Lärm und Gestank und ihren Gefahren überallhin folgen, sinnen sie unentwegt nach weiteren Auswegen, erwerben Zweit- und Drittwohnungen „auf dem Land“ und, wenn das alles nicht mehr hilft, flüchten sie sich in Bewusstseinslosigkeit durch Alkohol und Drogen.“⁵²

Sein Ziel war es, die damals vorherrschende Verkehrsplanung zurückzudrängen und das Schwergewicht auf wichtigere Bereiche zu legen: „Die Verkehrsplanung ist eine Dienstleistung, nicht mehr und nicht weniger. Das wirkliche Problem ist doch: wie vermindern wir den Verkehr, statt für seine Vergrößerung zu planen? Wie können wir die Städte so planen, dass die räumlichen Distanzen so gering wie möglich werden und dass die Qualität der Bleibeorte, also der Wohnungen, und die Qualität der Pflichtorte, also der Arbeitsplätze, und schließlich die Qualität der Wahlorte, das sind die Theater, Kinos, Diskotheken usw., so hochwertig ist, dass unsere Bleiben als Hauptelement von einer so überragenden „vergnüglichen“ Qualität sind, dass wir meistens dort bleiben wollen und wir in uns nicht das Bedürfnis oder den Zwang verspüren, andere Orte aufzusuchen.“⁵³

Die Stadt sollte wieder der beste Platz für den Menschen werden, der motorisierte Verkehr und nicht der Mensch sollte unterirdisch geführt werden – Fußgängerunterführungen waren für Victor Gruen eine Absurdität: „Der Platz an der Sonne, der beste Platz, hat den Menschen zu gehören, und der schlechtere, der weniger begehrte Platz, ist für unsere technologischen Sklaven einzurichten.“⁵²

Victor Gruen sah am Ende seines Lebens unser Wirtschaftssystem mit dem automati-

⁵² Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

⁵³ Victor Gruen, „Das Überleben der Städte“ - Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Verlag Fritz Molden, Wien-München-Zürich, 1973

schen Zwang zum permanenten Wachstum als größte Gefahr für unsere Städte und für die natürliche Umwelt. „Das alles sind doch nur Bestandteile eines allgemeinen Fehlglaubens an die Notwendigkeit einer gewissen Art von menschlicher oder zivilisatorischer Entwicklung, die es gar nicht immer gegeben hat, die auch nicht immer angestrebt wurde und die wir auch nicht mehr lange anstreben werden können, wenn wir die menschliche Existenz nicht aufs Spiel setzen wollen.“⁵⁴

Äußerst kritisch gegenüber war er der Atomkraft und gegenüber dem Raubbau an unserer ökologischen Lebensbasis: „Statt wie vernünftige Manager von den Zinsen unseres Lebenskapitals zu leben, also von den Erträgen der sich regenerierenden natürlichen Güter, haben wir – besonders in den letzten 200 Jahren – leichtsinnigerweise das Grundkapital angegriffen.“⁵⁴

Die utopischen Architekturströmungen Ende der 60er Jahre waren für Victor Gruen „eskapistische“ Tendenzen, wonach es viel einfacher sei, etwas ganz Neues zu versuchen, als sich mit Dingen, die schon bestehen, herumzuplagen. Dies zeigt sein Kommentar zu utopischen Traumstädten in den Architekturentwürfen der damaligen Zeit: „Diese Ideen, dass man Städte dort bauen sollte, wo das bisher nicht geschehen ist, sind nichts weiter als ein Fluchtversuch vor den Problemen, die wir selbst geschaffen haben. Die Vorstellung, dass mit der Schaffung von etwas gänzlich Neuem alles viel leichter wäre, ist infantil.“⁵⁴

Eine einfache Lösung für die „Stadt der Zukunft“ konnte und wollte Victor Gruen nicht anbieten: „Ich kann, auch wenn dies enttäuschend klingen mag, mit aufregenden und sensationellen Konzepten für die „Stadt von morgen“ nicht dienen. Ich kann es deshalb nicht, weil ich daran glaube, dass eine Stadt nur dann eine befriedigende „Heimstätte“ für Menschen sein kann, wenn sie nicht nur seine materiellen Existenzbedürfnisse befriedigt, sondern ihm darüber hinaus Lebensfreude gibt. Und das kann sie nur, wenn sie menschliche Gefühle berücksichtigt.“⁵⁴

Victor Gruen und die Solararchitektur

Wie zuvor ausführlich erwähnt und zitiert wurde, sah Victor Gruen schon vor 30 Jahren deutlich die sich anbahnende globale Umweltkrise und versuchte, dafür Lösungen zu finden. Eine dieser Lösungen war der konsequente Einsatz von erneuerbaren Energieträgern anstelle von fossilen Energieträgern und Atomkraft.

Am 21.10.1977 wurde vom Zentrum für Umweltplanung die Resolution für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich, unterzeichnet von Victor Gruen als Leiter des Zentrums, veröffentlicht. Da diese Resolution auch heute noch hoch aktuell ist, soll sie im folgenden vollinhaltlich zitiert und mit Kommentaren aus heutiger Sicht versehen werden:

Resolution vom 21.10.1977

Für eine raschere Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich:

Als Mitarbeiter der gemeinnützigen Gesellschaft „ZENTRUM FÜR UMWELTPLANUNG“ sind wir aufgrund von Forschungsarbeiten und eines regen Meinungsaustausches zwischen Wissenschaftlern vieler Disziplinen zur Erkenntnis gelangt, dass eine möglichst rasche Verbreitung der Sonnenenergienutzung in Österreich nicht nur notwendig, sondern auch möglich ist.

⁵⁴ Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

- I. 1. Angesichts der gegenwärtigen Energie- und Umweltkrise ist es offensichtlich, dass im Interesse der Zukunft der Menschheit und eines lebenswerten Daseins ein Energiesystem geschaffen werden muss, das unter anderem folgende Bedingungen erfüllt:
 - Nutzung von „Fließenergien“ – nämlich solche, die sich im Kreislauf der Natur ständig erneuern.
 - Nutzung von Energiequellen, die weder die Umwelt noch den Menschen durch Schadstoffemissionen schädigen und auch keine potentiell schädlichen Abfallprodukte hinterlassen.
 2. Energiequellen, welche diese Bedingungen erfüllen, sind zum Beispiel: Strahlung der Sonne, Strömungen des Wassers und der Luft, Erdwärme, Biogase u. a.
 3. Für Österreich ist daher ein autarkes Energiesystem, das sich hauptsächlich auf die Verwendung von Wasserkraft und Sonnenenergie aufbaut, zu schaffen.
- II. 1. Da die optimale und rasche Einführung eines Energiesystems nur im Falle von Förderungsmaßnahmen öffentlicher Stellen erzielt werden kann, ist es essentiell, dass die politischen Mandatäre auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene sich – aus Gründen der Volkswirtschaft, der Zahlungsbilanz, des Schutzes der Gesundheit und der Umwelt – insbesondere für eine raschere und intensivere Verbreitung der Sonnenenergie einsetzen.

2. Dieser Einsatz sollte unter anderem durch folgende Maßnahmen erfolgen:

Öffentliche Mittel, die derzeit größtenteils für Kernenergie ausgegeben werden, sollen für die Anwendung umweltfreundlicher, erneuerbarer, heimischer Energiequellen, vor allem der Sonnenenergie, umgeschichtet werden.

Anmerkung: Zum Zeitpunkt der Resolution (21.10.1977) wurde bereits von Regierung, Industriellenvereinigung und Gewerkschaft massiv Werbung für die Inbetriebnahme des Kernkraftwerkes Zwentendorf betrieben. Es wurde behauptet, dass die Nutzung der Kernenergie wichtige Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Industrieproduktion sei, andernfalls würde Österreich auf den Stand eines Entwicklungslandes zurückfallen. Wie bekannt ist, ergab die Volksabstimmung 1978 den Ausstieg Österreichs aus der Kernenergienutzung trotz betriebsfertigem Kernkraftwerk.

Schaffung einer effizienten und objektiven Informationsstelle, die den potentiellen Sonnenenergienutzern auf Wunsch ausreichende technische und wirtschaftliche Informationen übermittelt und die Privatinitiative fördert.

Anmerkung: Nach der ASSA gibt es mit den Umweltberatungen, den länderweisen Energieinstituten und vor allem der ARGE Erneuerbare Energie einige Institutionen als Informationsstellen. Durch zusammenführen bzw. Koordination dieser Institutionen wäre auch heute sicher eine Effizienzsteigerung möglich.

Öffentliche Bauten, Industrien und Groß-Warmwasserverbraucher sollen, zumindest soweit Warmwasserbereitung betroffen ist, auf bivalente Sonnenenergie umgestellt werden. Alle öffentlichen Neubauten sollen mit Solaranlagen ausgestattet werden.

Anmerkung: Von einer durchgehenden Ausstattung öffentlicher Neubauten mit Solaranlagen sind wir weit entfernt. Eine konsequente Vorreiterrolle öffentlicher Gebäude in Hinblick auf Energieeffizienz und Solarnutzung ist bis jetzt nicht erkennbar.

Die Bauordnungen sollen derart umgestaltet werden, dass sie alle Möglichkeiten für Sonnenenergienutzung enthalten und eine solche Nutzung wenigstens auf dem Gebiet der Warmwasserbereitung bivalent vorschreiben.

Anmerkung: Gesetzliche Vorschriften gibt es bis jetzt kaum. Alles wartet hoffnungsvoll auf die Einführung der EU-Gebäuderichtlinie ab 4.01.2006. Die föderalistische Republik Österreich hat aus eigener Kraft seit 28 Jahren hier nichts zuwege gebracht.

So rasch wie möglich sollen Förderungsmittel für die Anwender umweltfreundlicher und devisensparender Heizmethoden sowie für die bessere Wärmeisolierung bereitgestellt werden.

Anmerkung: Es gibt Ansätze, dass Wohnbauförderungsmittel in Zukunft im Wesentlichen für energieeffiziente Baumaßnahmen eingesetzt werden, um dem Kyoto-Ziel näher zu kommen. Bei konsequenter Durchführung, die teilweise in einzelnen Bundesländern schon erfolgte, sind bedeutende Förderungsmittel richtig eingesetzt.

Umweltschützende oder energiesparende Investitionen sollen von den Berechnungsgrundlagen für die Vermögenssteuer und verwandte Steuern herausgenommen werden und von der Steuer absetzbar sein.

Anmerkung: Dies wäre immer noch ein wirkungsvoller Anreiz für alle diejenigen, die aufgrund ihrer Vermögensverhältnisse keine Wohnbauförderungsmittel erlangen können. Es ist unverständlich, dass dieser Ansatz immer noch nicht aufgegriffen wird.

Die Anwender von Solarenergie oder die Betreiber von Klein- und Kleinstwasserkraftwerken und sonstigen energiesparenden Technologien sollen durch entsprechende Maßnahmen vor Diskriminierung durch Energieversorgungsunternehmen geschützt werden.

Anmerkung: Entsprechende Schutzmaßnahmen gibt es noch immer nicht.

Die Tarifpolitik für den Bezug von Energie sollte so gestaltet werden, dass jene, die mit Energie haushalten, niedrigere Tarife zahlen als jene, die sie vergeuden.

Anmerkung: Großverbraucher bekommen auch heute günstigere Tarife.

Die öffentliche Förderung der Sonnenenergie sollte sobald wie möglich auf das Spitzenniveau von Industrieländern angehoben werden (die öffentliche Förderung der Sonnenenergie betrug 1976 in den USA ca. 23 ÖS pro Einwohner, in Österreich 1,40 ÖS pro Einwohner).

Erstellung eines Stufenplanes zwecks Errichtung eines ersten Sonnenkraftwerkes nach dem „Turmprinzip“ in Österreich.

Anmerkung: Bis auf theoretische Studien für solare Turmkraftwerke in den Alpen ist aufgrund der niedrigen Kosten der fossilen Energie in dieser Richtung nichts in Österreich entstanden. Andererseits hat die Windkraft im Bereich der Stromerzeugung aus Umweltenergie sich als der wirtschaftlichere Weg erwiesen, der auch verfolgt wird.

Im offiziellen österreichischen Energieplan sollte der vorgesehene Kernenergieeinsatz durch Solarenergieeinsatz ersetzt werden.

III.1. Wir sind überzeugt davon, dass ein Maßnahmenpaket, in dem eine raschere Verbreitung der Sonnenenergie primäre Aufmerksamkeit findet, sowohl die heute bestehenden Probleme der Zahlungsbilanz als auch die der Zerstörung der Umwelt und der menschlichen Gesundheit lösen kann.

Anmerkung: Dieser Weg hat sich auch nach 28 Jahren als der beste erwiesen.

2. Ein solches Maßnahmenpaket müsste aber unter anderem auch enthalten:

- Gesetzliche Maßnahmen zwecks besserer Haushaltung mit allen Arten von Energie.
- Eine Abkehr von der Politik des unkontrollierten Energieverbrauchs, vor allem, da die damit verbundene Rationalisierung und Automatisierung letzten Endes zur strukturellen Arbeitslosigkeit führt.
- Eine Umlenkung des Strebens nach quantitativem Wachstum des Bruttonationalproduktes zu einem Streben nach einem menschenwürdigeren und lebenswerteren Dasein.
- Unterstützung aller Bestrebungen, die zur besseren und umweltfreundlicheren Ausnutzung der schon vorhandenen Energiesysteme führen.

Anmerkung: Auch auf diesem Gebiet ist noch viel Arbeit offen. Erfolge gibt es teilweise, aber nicht durchgehend und nicht im wünschenswerten Ausmaß.

Situation der Solararchitektur in Österreich heute

Die aktive Nutzung der Sonnenenergie mittels thermischer Sonnenkollektoren hat sich über den Umweg der Selbstbaukollektoren unterstützt von den Bemühungen der AR-GE Erneuerbare Energie zu einem florierenden Wirtschaftszweig entwickelt. Die Sonnenkollektoren sind zuverlässiger und billiger geworden und im Bereich der Warmwassererzeugung der vorherrschenden Energiepreise wirtschaftlich. Über 50% der in Österreich hergestellten Sonnenkollektoren werden exportiert. Der Marktanteil Österreichs an der europäischen Sonnenkollektorherstellung beträgt 25%.

Die passive Nutzung im Gebäudebereich wurde in letzter Zeit durch die Passivhaustechnologie revolutioniert. Diese Technologie ermöglicht Gebäude mit höchster Wohnqualität und einem Zehntel des Energiebedarfes des durchschnittlichen Wohnbaus in Österreich. Bis zu einer breiten Durchsetzung der Passivhäuser ist es allerdings noch ein weiter Weg, der von den Architekten höchste Planungsqualität und von den ausführenden Unternehmen höchste Präzision auf der Baustelle erfordert.

Literatur

Adalbert Reif, „Das Dickicht der Städte entwirren“ Arbeiter-Zeitung vom 10.01.1976, Interview mit Victor Gruen

Victor Gruen, „Das Überleben der Städte“ – Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Verlag Fritz Molden, Wien-München-Zürich, 1973

Lebenslauf von Victor Gruen Architekt, Umweltplaner und Urbanist

Prof. Dr. Bernd Löttsch, Wien

Geboren am **18.07.1903** in Wien als Sohn des Rechtsanwalts Dr. Adolf Grünbaum wurde Victor David an der dortigen Staatsgewerbeschule zum Hochbaufachmann ausgebildet und besuchte anschließend an der Akademie der Bildenden Künste die Meisterklasse.

Sozialistische Jugend (Freundschaft mit Herta Firnberg, Felix Slavik u. a.).

Politisches Kabarett am Naschmarkt unter seinem vollen Namen Victor David Grünbaum (nicht zu verwechseln mit dem damals sehr berühmten Fritz Grünbaum, der später im KZ umkam).

1939 Flucht in die USA (Victor war gewarnt worden, dass die Gestapo bereits in seiner Wohnung auf ihn wartete). Ein befreundeter Tischler, der für ihn gearbeitet hatte und sich als SS-Mann ausgab, „beschlagnahmte“ daraufhin unter einem Vorwand Gruens Gepäck samt Reisepapieren, um es ihm in letzter Minute auf das Flugfeld von Aspern zu bringen. (Gruen hat ihm das nie vergessen – sein Retter wurde dafür von den Nationalsozialisten nach einem Disziplinarverfahren in eine Strafkompanie geschickt, an deren Folgen er schon relativ bald nach dem Krieg verstarb.)

In New York arbeitete Gruen zunächst als Zeichner und entwarf dann selbständig hauptsächlich Innenräume, Geschäfte und Kaufhäuser. Es war der Beginn eines kontinuierlichen Aufstiegs zu einem der erfolgreichsten Architekten des 20. Jahrhunderts (so Rudolf Schilling in seiner Auflistung der Top 50).

1950er Jahre: 1950 Gründung des Planungsbüros Victor Gruen Associates mit Hauptsitz in Los Angeles, dem neben Architekten, Planern und Ingenieuren auch Soziologen, Künstler und Vertreter anderer Berufsgruppen angehörten. Das Büro setzte sich, was für die damalige Zeit eher ungewöhnlich war, die Umweltplanung zum Ziel. Von ihren bescheidenen Anfängen entwickelte sich die Gruppe nach und nach zu einem der zwanzig größten Planungs- und Architekturbüros der USA, das nun nicht mehr nur einzelne Bauten, sondern regionale Zentren, bald auch Stadtteile und ganze Städte entwarf. Als Meilensteine dieser Entwicklung seien erwähnt:

- das regionale Einkaufszentrum Northland in Detroit (eröffnet 1952), eine der ersten Einrichtungen dieser Art überhaupt;
- das Southdale-Center in Minneapolis (1956);

- Plan für die Erneuerung des Stadtkerns von Fort Worth (1956) in Texas, der, obwohl nicht ausgeführt, auch heute noch als Prototyp für alle Stadterneuerungspläne gilt;
- Rochester, New York, ab 1956 im Auftrag zweier Kaufhäuser geplant. 1962 öffnete das multifunktionelle Zentrum „Midtown Plaza“ seine Pforten und wurde ein Mekka für Kommunalexperten, Kaufleute, Regierungsstellen, Architekten und ausländische Besucher. Hunderte Beiträge in Fachmagazinen, Radiosendungen und Fernsehshows diskutierten den wiedergewonnenen Herzschlag eines Stadtzentrums – im Fall Rochester in Form einer gigantischen, innen reich strukturierten und klimatisierten Überbauung.
- Fresno, Kalifornien – 1964 mit starker Bürgerbeteiligung eröffnet – gilt als das erste verwirklichte Konzept einer Fußgängercity im Herzen einer amerikanischen Stadt. Der Planerslogan „Gruenization of the City“ begann sich allgemein durchzusetzen.
- Generalplan für die neue Stadt Valencia bei Los Angeles mit rund 200.000 Einwohnern; Planung wurde auch weitgehend umgesetzt;
- das Projekt für die Umwandlung der Welfare Island im North River (New York) in eine Modellstadt, in welcher alle städtischen Funktionen und Bevölkerungsschichten integriert und sämtliche Verkehrsträger in den Untergrund verlegt wurden, und
- der Generalplan für eine neue Universitätsstadt bei Löwen/Louvain, Belgien (1968).

1964 erscheint Gruens programmatisches Werk „The Heart of our Cities – The Urban Crisis: Diagnosis and Cure“ im Verlag Simon und Schuster, New York.

Hier zieht Gruen Bilanz über die Erfahrungen mit Shopping Cities, in denen er versuchte, multifunktionale urbane Flanierzonen zu schaffen und nicht nur Geschäfts-, sondern auch Erlebnis-, Erholungs-, Gastronomie- und Kultureinrichtungen wie Theater, Kabarets und Galerien einzurichten.

Hauptbotschaft von „The Heart of our Cities“ aber war die Rettung der in der Blechlawine erstickenden, unattraktiven amerikanischen City Centers durch das Aussperren des Automobils – ein im damaligen Amerika total revolutionärer Vorstoß: Die „Gruenization of the City“ umfasste mehrere „Verteidigungsringe“ gegen den Autoverkehr, dazu Begrünung, Möblierung und Diversifizierung (Landscaping) der längst zu Rollbahnen degenerierten Straßen, um diese wieder zu menschlichen Kontakt- und Erlebnisräumen machen zu können.

In der **zweiten Hälfte der 60er Jahre** erfuhr Gruen, dass sein alter Freund aus der sozialistischen Jugendbewegung Felix Slavik Finanzstadtrat seiner Heimatstadt Wien geworden war. (Felix Slavik hatte sich aus seiner Jugendzeit als freiwilliger „Kulissenschieber“ im Kabarett am Naschmarkt eine große Bewunderung für Victor Gruen bewahrt.)

1968 gründete Gruen die Gesellschaft „Victor Gruen Center for Environmental Planning“ mit Sitz in Los Angeles.

Im selben Jahr kehrte er nach Wien zurück. Er wollte seiner Heimatstadt und Europas alten Städten den massenmotorisierten Niedergang amerikanischer Stadtzentren ersparen.

Gruen gründete ein Architekturbüro in Wien.

1969 beauftragte ihn Bürgermeister Slavik mit der Erstellung eines Konzepts für die Umgestaltung der Wiener Innenstadt (Studie „Kerngebiet Wien“). Auf Basis einer breit angelegten interdisziplinären Planung entstand das Konzept und war 1971 fertig. Die von Gruen vorgeschlagenen Maßnahmen galten damals als undurchführbar. Autofahrerverbände und Handel liefen Sturm, ein Motorjournal zog Gruens „Auto-Entziehungskur“ ins Lächerliche, indem es in Motorjournalen die Mariahilfer Straße mit Gras und Blumen übersät karikierte – allerdings ging der Scherz nach hinten los – die Leser fanden’s schön und wünschenswert. Gruen revanchierte sich mit der Zeichnung „Wunschtraum eines Autoneurotikers: die Stephansturm-Autobahn“.

Abbildung 5: „Begrünte Mariahilfer Straße“

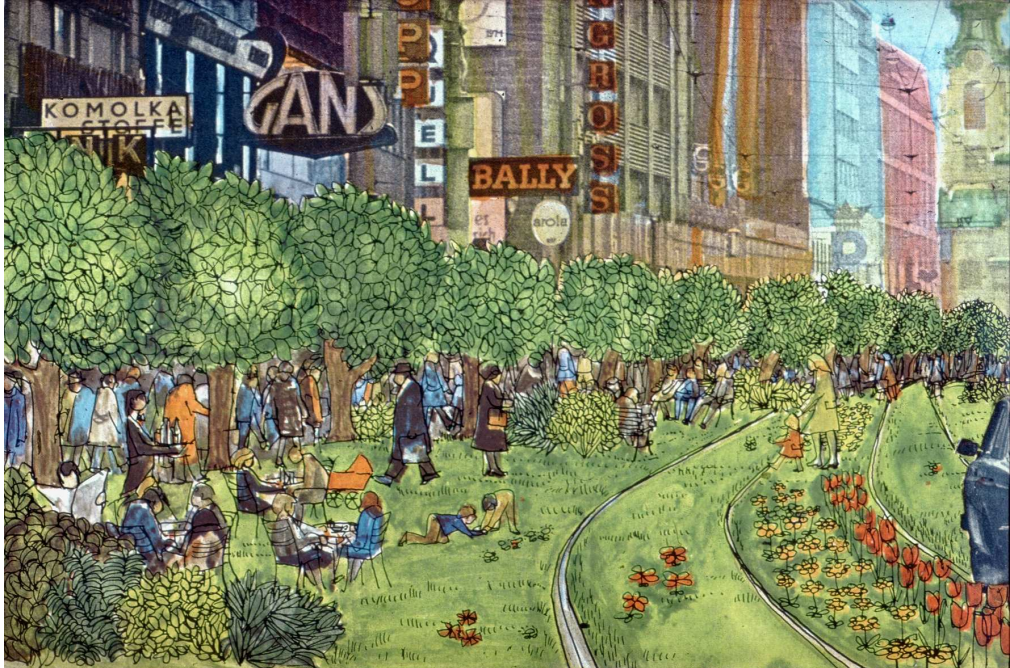


Abbildung 6: Der Wunschtraum des Autoneurotikers – Die Stadt wird dem Verkehr geopfert



Erst als eine führende Tageszeitung (Kronen-Zeitung, 1972) die Vision eines grünen Fußgängerbereichs Kärntner Straße, Stephansplatz und Graben mit bunten Postern in die Köpfe und Herzen von hunderttausenden Lesern brachte, geschah das unmöglich Erscheinende: Die für den U-Bahn-Bau ohnehin gesperrten Flächen wurden dem Auto nicht mehr zurückgegeben.

Abbildung 7: Fußgängerbereich Kärntner Straße, Stephansplatz, Graben



1973 Gründung des Zentrums für Umweltplanung (ZUP). In seinem (privat finanzierten) ZUP (Goldeggasse 7, 4. Bezirk) umgab sich Gruen mit kritischen Alternativdenkern aus der Architektur, der Verkehrsplanung, dem Städtebau und besonders auch aus der Verhaltensforschung, der Ökologie und den Umweltwissenschaften.

Victor Gruen schrieb Hunderte von Artikeln und mehrere Bücher.

Noch in seinem letzten Lebensjahrzehnt entfaltete Gruen eine äußerst rege Vortrags- und Publikationstätigkeit. In dieser Zeit entstanden auch die Bücher:

- „Das Überleben der Städte“ (erschieden 1973),
- „Die lebenswerte Stadt“ (erschieden 1975) und
- „Ist Fortschritt ein Verbrechen?“ (erschieden 1975).

In Würdigung seiner Leistungen erhielt der internationale Umweltplaner zahlreiche in- und ausländische Auszeichnungen, darunter den Architekturpreis der Stadt Wien und den Titel eines Fellow des American Institute for Architects.

Gruens Blick für das Wesentliche ließ ihn auch in der Frage der Nutzung der Atomenergie zu einem unbequemen Mahner werden. Nach dem „Internationalen Urbanen Seminar: Stadt und Verkehr“ (1974 in Zusammenarbeit mit dem Amerikahaus veranstaltet) gelang es ihm auch, ein erstes atomenergie-kritisches Symposium auf höchstem Niveau zu organisieren. Der Titel des Symposiums war „Umweltaspekte der Kernenergie“. Gruens klare Nukleargegnerschaft schockierte seine damaligen Freunde in der Regierung, Bruno Kreisky und Herta Firnberg, die dennoch die Fairness hatte, ihn mit dem großen Ehrenzeichen für Wissenschaft und Kunst zu würdigen.

Abbildung 8: Victor Gruen mit Tochter und Wissenschaftsministerin Dr. Herta Firnberg



Als Leitsatz zitiert Gruen in einem seiner Bücher die Worte von Konfuzius: „Es ist besser, ein kleines Licht anzuzünden, als sich über die Dunkelheit zu beklagen.“ Er bezeichnete sich als Universalisten und sah seine Arbeit und Freizeit als untrennbares Ganzes, das sämtliche geistigen Schaffensbereiche einschließt, Kunst ebenso wie Wissenschaft und Philosophie.

Victor Gruen starb 1980 in Wien.