



Stadtrandboom

Der europäische Teil von Istanbul belegt anschaulich, wie eine Stadt nicht wachsen darf.

Wer sein Auto liebt, der staut zur Arbeit. Zweieinhalb Stunden am Morgen, zweieinhalb Stunden am Abend. Dafür wohnt man im Grünen. Wobei sich das, was der Wiener gemeinhin unter Grün versteht, nicht unbedingt mit dem deckt, was der Istanbuler meint: irgendwie im Nirgendwo, in Hochausreihen mit Aussicht auf die Autobahn und startende Flugzeuge der Turkish Airlines, ohne nennenswerte Anbindung an den ohnehin spärlich ausgebauten öffentlichen Verkehr. Denn Istanbul, über 5000 Quadratkilometer groß und in der Ausdehnung 120 Kilometer lang, verfügt zwar über 900 Buslinien, aber diese stehien ebenfalls meistens im Stau.

Die Einwohner der Metropole am Bosphorus haben sich seit den 1960er-Jahren von 1,5 Millionen auf heute 14 Millionen vermehrt. Tendenz: wachsend. Das hatte zur Folge, dass allein in den vergangenen drei Jahren der Bau von 1,5 Millionen neuen Wohneinheiten bewilligt wurde (in Wien waren es im selben Zeitraum knapp 24.000). Mietwohnungen sind in Istanbul Seltenheit. 8,5 von zehn Einheiten stehen im Eigentum, sogar „soziale“ Wohnungen, die freilich nur in Spurenelementen vorhanden sind. Immobilien gelten als sichere Anlage. In Wien, zum Vergleich, macht der Mietwohnungssektor mit 76 Prozent den überwie-

genden Teil des Bestandes aus, zwei Drittel davon zählen zum sozialen oder geförderten Sektor.

Knapp bemessen waren die Wohneinheiten in der türkischen Großstadt nie – selbst „Sozialwohnungen“ starteten früher bei einer Größe von 120 Quadratmeter, um soziale Unterschiede klein zu halten. Mittlerweile bäckt man freilich schon kleinere Brötchen, auch wenn das angesichts der Skyline am Stadtrand kaum vorstellbar ist. Die Fläche ist mit Wohnblöcken vollgerammelt, Siedlungen mit Einfamilienhäusern sind kaum vorhanden. Vielerorts bilden sich bereits „gated communities“, also umzäunte Wohneinheiten mit Securitys. Die rasche Bebauung hat es mit sich gebracht, dass mitunter auf Infrastruktur wie Greißler, Putzereien, Cafés völlig vergessen wurde – von öffentlicher Anbindung ganz zu schweigen. Sogar Siedlungen mit 1000 Wohneinheiten, unter denen die S-Bahn durchführt, verfügen über keine eigene Station.

Wenn Istanbul auch rasant wächst, so werden mittlerweile doch jährlich 60.000 Einheiten über dem Bedarf errichtet. Da die Bautätigkeit aber der Motor der wirtschaftlichen Entwicklung der Türkei und größter Arbeitgeber ist – und damit auch eine Visitenkarte der Politik gegenüber den Wählern –, wird munter weitergebaut. Bis zur Blase. ULLA KRAMAR-SCHMID

ersten U-Bahnen im Jahr 1863, in Budapest immerhin 1896 und 1900 auch in Paris. Nur in der Kaiserstadt Wien blieb die U-Bahn ewig im Diskussionsstadium stecken. Erst im Jahr 1976 wurde die erste U-Bahn-Strecke eröffnet.

Wenn Payer das Jahrhundertwende-Wien mit der heutigen Boom-Stadt Wien vergleicht, muss er manchmal schmunzeln, wie sehr sich manche Konflikte wiederholen. Das Zusammenleben auf engem Raum wurde schon damals erregt ausverhandelt, nicht umsonst erschien im Jahr 1913 das Handbuch „Großstadt-Benehmen“, das etwa mit erhobenem Zeigefinger nahelegte: „Jedermann hat sich und seinen Nebenmenschen zuliebe alles zu vermeiden, was das in der Großstadt ohnehin hochgespannte Nervensystem überreizen könnte.“

Das Lieblingsstreitthema war damals wie heute der Verkehr. Wobei vor einem Jahrhundert der Lärmpegel wesentlich höher war, weil es keinerlei Verkehrsregeln gab. Also versuchten vom Fußgänger bis zum Fahrer alle durch möglichst laute Geräusche auf sich aufmerksam zu machen: Durch Hupen (Autos), Dauerklingeln (Tramway und Fahrräder), Peitschenknallen (Pferdedroschken) und Schreien (alle).

„Die Frage der Mobilität ist bis heute eine der emotionalsten Fragen überhaupt in der Stadtplanung“, seufzt Thomas Madreiter, der Planungsdirektor der Stadt. Daher bemüht er sich, Autofahrer nicht zu vergrätzen und formuliert vorsichtige Sätze wie „Fußgänger, Radfahrer und Öffi-Benutzer sind zu forcierte Segmente in unserem Mobilitätskonzept“ oder „für jüngere Stadtbewohner hat das eigene Auto einen wesentlich geringeren Stellenwert als für die ältere Generation“.

Dass sich in einer wachsenden Stadt ein Gratisparkplatz vor dem Haus für jeden nicht ausgehen wird, dass U-Bahnen oder Straßenbahnen mehr Menschen transportieren können als Privat-Pkws – das kann sich noch jeder Laie ausrechnen. Madreiter hat sich, wenn er über das Wien des Jahres 2050 nachdenkt, aber auch mit weniger naheliegenden Fragen zu beschäftigen. Etwa jener: „Wie kann ich die Stadt belüften, für Frischluftschneisen und Abkühlung sorgen?“ Denn Urbane Gebiete sind vom Klimawandel besonders betroffen, die Zahl der Hitzetage in Wien steigt, jene der kühlen Nächte sinkt. Über Kühlideen grübeln Madreiters Experten noch.

Prinzipiell hat der Wiener Planungsdirektor aber ein paradoxes Riesenglück: Viele Prognosen der Ver-

