

## **Porr, Porr, nur du allein**

04.02.2011 | Von Reinhard Seiß (Die Presse)

**Keine U-Bahn. Keine Schnellbahn. Keine Straßenbahn. Dafür bis zu 200.000 Autos, die Tag für Tag durch den Keller brausen. „Monte Laa“: warum gewohnt wird, wo niemand wohnen sollte. Ein Wiener Sittenbild.**

Wer sich jüngst wunderte, dass der drittgrößte Baukonzern des Landes, die Porr AG, unter Korruptionsverdacht steht, muss sich den Vorwurf einer gewissen Blauäugigkeit gefallen lassen. Denn in der Bauwirtschaft fallen eher jene auf, die mit lauterem Mitteln zu öffentlichen Aufträgen kommen. Eine Statistik des deutschen Bundeskriminalamts über die Verteilung der Schmiergelder nach Branchen zeigt, dass die Baubehörden mit einem Anteil von 25,4 Prozent die mit Abstand größten Empfänger von illegalen Zuwendungen sind – weit vor dem Gesundheitswesen oder der Polizei. Und bei allen kulturellen Unterschieden zwischen Deutschland und Österreich dürfte die Situation hierzulande nicht viel anders sein.

Auch wer sich empört, dass der frühere langjährige Generaldirektor des besagten Baukonzerns, Horst Pöchlhammer – ein Weggefährte von Bundeskanzler Werner Faymann und dank ihm Aufsichtsratspräsident der ÖBB sowie Aufsichtsratsvizepräsident der Asfinag – trotz Korruptionsverdachts von der Bundesregierung gehalten wird, dürfte überzogene Vorstellungen von der moralischen Integrität der politischen und wirtschaftlichen Eliten Österreichs haben. So sollte es auch nicht überraschen, dass am Laaer Berg, am südöstlichen Rand von Wien, seit 2003 ein Stadtteilzentrum entsteht, wo aus urbanistischer Sicht nie ein Zentrum hätte entstehen dürfen – auf einem Gelände von Porr, entwickelt von Porr. Und ebenso wenig darf es verwundern, dass dieser Stadtteil genauso aussieht, wie spekulativer Städtebau eben aussieht – planerisch genehmigt von der Stadt Wien und finanziell unterstützt von der Stadt Wien.

Erstaunlich ist an diesem Beispiel, von dem es in der Bundeshauptstadt (siehe Wienerberg City, siehe das Hochhausviertel an der Wagramer Straße) durchaus mehrere gibt, aber doch, wie weit verzweigt das Geflecht der beteiligten Akteure ist – so dass es am Ende geradezu verständlich scheint, warum diese Art von Stadtentwicklung so gut wie unwidersprochen bleibt.

„Monte Laa wird über die komplette Infrastruktur einer organischen Stadt – Schule, Nahversorgung, Gastronomie, Hotel, Freizeit- und Wellnesseinrichtungen – verfügen. Damit setzt Monte Laa die Philosophie der gemischten Nutzung erstmals im Wien von heute konsequent um: arbeiten, wo man wohnt; erholen, wo man arbeitet“, schreibt Projektleiter Otto Raschauer in der Zeitschrift „Zement und Beton“. Kennt man den inzwischen mehrheitlich fertiggestellten und bereits weit über das Porr-Areal hinausreichenden Stadtteil nicht nur aus der Baufachpresse, sondern aus eigener Anschauung, fragt man sich, ob hier einfach nur das Blaue vom Himmel versprochen wurde, ob man trotz bester Absichten fulminant gescheitert ist oder ob lediglich Unklarheit herrschte über das Wesen einer „organischen Stadt“.

Der Verdacht liegt nahe, dass das ehrgeizig klingende Großprojekt von Anfang an allein der Wertsteigerung der konzerneigenen Liegenschaft diene, die ursprünglich so gut wie wertlos war. Denn die Porr-Gründe am Laaer Berg werden von der sechsspürigen Stadtautobahn A23, der Südosttangente, durchschnitten, was kaum eine andere Nutzung denn als Kranlagerplatz in Betracht kommen ließ – bis es dem Bauunternehmen gelang, die Wiener Stadtregierung dafür zu gewinnen, sein 90.000 Quadratmeter großes Areal durch eine in keinem Stadtentwicklungsplan oder Verkehrskonzept je vorgesehene Umwidmung zu versilbern. Voraussetzung dafür war lediglich die Überplattung der meistbefahrenen Straße Österreichs, um die beiden Grundstückshälften miteinander zu verbinden.

Allerdings geschah dies nur auf einer Länge von 220 Metern: Eine großzügigere Tunnelführung der Autobahn – wie bei der Donau City über der A22 – hätte zwar einen besseren Schutz des Neubauviertels vor den Lärm- und Abgasemissionen von täglich bis zu 200.000 durchfahrenden Autos bedeutet, doch wären damit umfangreichere und somit teurere Verkehrssicherheitsmaßnahmen verbunden gewesen. Der Grundstückseigentümer und Projektentwickler betont, dass er auch noch andere Kosten zu tragen gehabt habe: Die – auf politischen Wunsch hin – kostspielige Gestaltung der Grünachse durch das Viertel, die Errichtung des Kindergartens sowie die Bereitstellung des Grundstücks für den Schulbau seien von Porr übernommen worden und beliefen sich in Summe auf vier Millionen Euro.

Angesichts einer Gesamtinvestitionssumme von 550 Millionen Euro liegen die Aufwendungen des Konzerns für die Allgemeinheit damit allerdings unter jenem Wert, der früher allein für Kunst am Bau ausgegeben wurde – von finanziellen oder infrastrukturellen Verpflichtungen des Investors, wie sie bei Großprojekten in München und anderen vergleichbaren Städten von der öffentlichen Hand eingefordert werden, ganz zu schweigen. Im Gegenteil: Die Stadt Wien verschaffte dem Projektentwickler nicht nur einen millionenschweren Widmungsgewinn, sondern brachte mit 36 Millionen Euro an Wohnbauförderung die Entwicklung des Standorts überhaupt erst in Gang – wie der damalige Wohnbaustadtrat Werner Faymann hervorhob.

Es war auch nie ein Geheimnis, dass zwischen den Betreibern von Monte Laa und dem Rathaus, sprich der Wiener SPÖ, ein besonderes Verhältnis besteht. Das größte Aktienpaket der Porr AG befindet sich im Eigentum der Bank Austria, die aus der stadteigenen Zentralsparkasse hervorgegangen ist und deren Führungsriege nach wie vor zum „roten Adel“ Wiens zählt. Die Stadt ist aber auch selbst Aktionär des Unternehmens und unterhält Joint Ventures mit dem Hoch- und Tiefbaukonzern.

Neben dem politischen Rückenwind konnte und kann sich der Baukonzern auch auf die Unterstützung namhafter Architekten verlassen. Hans Hollein und Albert Wimmer wurden dafür gewonnen, einen Masterplan für den neuen Stadtteil zu entwerfen, wobei ein massiver, 110 Meter hoher Doppelturm aus der Feder von Hans Hollein „als weithin sichtbares Wahrzeichen für Monte Laa fungieren und neue Akzente in der Wiener Skyline setzen“ sollte (so Otto Raschauer in „Zement und Beton“). Statt den übergeordneten Stadtentwicklungskonzepten zu folgen und den Masterplan für diesen entlegenen und völlig unzureichend erschlossenen Standort kategorisch zurückzuweisen, übernahm die Wiener Stadtplanung das städtebauliche Konzept des Investors als Vorlage für einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, der vor seiner Beschlussfassung im Gemeinderat freilich noch den Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung passieren musste.

Diesem unabhängigen Gremium aus Experten unterschiedlicher Disziplinen saß niemand anderer als Hans Hollein vor – dessen Projekt auch in der Kollegenschaft keinerlei Bedenken verursachte. „Der einzige Einwand kam von Verkehrsplaner Werner Rosinak, der sich allerdings nicht an der grundsätzlichen Problematik des Stadtteils über der Autobahn stieß – sondern befürchtete, dass der geplante Videoscreen auf Holleins Zwillingsturm die Autofahrer ablenken und so die Unfallgefahr erhöhen könnte“, erinnert sich der inzwischen pensionierte Planungsbeamte Georg Kotyza. Auch das zweite Expertengremium, das vom Rathaus mit Bauvorhaben dieser Art befasst wird, nämlich der Grundstücksbeirat, der mit einem Bündel an Qualitätskriterien die Förderwürdigkeit von sozialen Wohnbauten beurteilen soll, fand wenig Anlass zur Kritik.

Und wenn Fachleute ein solches Großprojekt goutieren, scheint es nur recht und billig, dass auch die Medien ihrer Begeisterung über den neuen Stadtteil Ausdruck verleihen. Von städtischen Inseraten gestützt, zog Monte Laa – wie zuvor schon andere Prestigeprojekte der Wiener Wohnbaupolitik, allen voran die Gasometer – ein enormes Presseecho nach sich. Der damalige Wohnbaustadtrat, Werner Faymann, ließ sich mit Hinweisen auf die „besondere Kinder- und Jugendfreundlichkeit“ sowie die „großzügigen Grün- und Freiflächen“ des Viertels über der A23 zitieren – und die städtische Einrichtung „Wiener Wohnen“ bot Bustouren für Wohnungssuchende in den laut Porr rein privatwirtschaftlich entwickelten und finanzierten Stadtteil an. Vielleicht sollte so kaschiert werden, wie mangelhaft die Versorgung des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist, denn die vom Investor kolportierte fußläufige Nähe zur U-Bahn-Station Reumannplatz ist in Wahrheit eine Distanz von 1,2 Kilometern.

Erschütternd an Monte Laa ist jedoch nicht nur der Standort, sondern auch die an jeglicher urbanen Qualität desinteressierte Mittelmäßigkeit der Bebauung. So ist von der verheißenen Durchmischung von Arbeiten und Wohnen kaum etwas zu sehen – der Stadtteil zerfällt in zwei Hälften: hie das wuchtige und undurchlässige Bürokonglomerat des Porr-Headquarters, da die monotone Ballung von insgesamt 2000 Wohnungen. Einzig das halb leer stehende Office Building namens „Screen“ hat sich unter die Wohnbauten gemischt, aber auch das nicht von ungefähr: Die Gebäudescheibe direkt über dem Portal des Autobahntunnels dient vorrangig als Lärmschutzwand gegenüber der Südosttangente. Auf das versprochene Nahversorgungszentrum am Monte Laa werden die rund 3000 Bewohner wohl noch weiter warten müssen. So wie auch die öffentliche Infrastruktur lange der Besiedlung des Stadtteils hinterherhinkte: Der städtische Kindergarten wurde erst vier Jahre nach den ersten Wohnungsübergaben fertiggestellt, und die Eröffnung der Volksschule dauerte gar bis 2010. Verkehrstechnisch hängen Tausende Bewohner und Beschäftigte in hohem Maße vom Auto ab, da das Fahrrad an einem der höchsten Punkte im Süden Wiens topografisch bedingt nur eingeschränkt attraktiv ist – und der öffentliche Verkehrsanschluss sich auf die Buslinie 68A beschränkt.

Die meisten Wohnbauten offenbaren, wie wenig das Gros der Wiener Wohnbauträger davon hält, Gebäude über Grundstücksgrenzen hinweg in einen Kontext zu stellen – es herrscht ein banales Nebeneinander, bar jeglicher städtebaulichen Ambition. Jeder der mitunter unbrauchbar kleinen Privatgärten ist mit Drahtgittern abgezäunt, und selbst manch halböffentlicher Weg wird durch einen Zaun in der Mitte in zwei separate Fußgängerbereiche geteilt. So bleibt den ohnehin knappen Abstandsflächen zwischen den Häuserfronten – eine Ausnahme bildet die etwas lockerere Bebauung am südöstlichen Ende, unmittelbar am Laaer Wald – eine Nutzung als gemeinschaftlicher Freiraum mehrheitlich versagt. Ebenso ernüchternd ist das Unvermögen der meisten Wohnbauträger im Umgang mit der – für die Vitalität eines Viertels essenziellen – Erdgeschoßzone, sobald einmal kein Platz für ein vorgelagertes Fleckchen Rasen vorhanden ist. Einige verschließen ihre Erdgeschoße nach außen durch abweisende Mauern und bringen dahinter Müllräume, Radabstellräume oder die Haustechnik unter. Andere wiederum verzichten einfach auf das Erdgeschoß und stellen ihre Häuser auf Stelzen, um darunter – im besten Fall – einem Schlechtwetterspielplatz von der Atmosphäre eines Kellerraums Platz zu geben. Ein Bauträger führte diesen Ansatz zu einem konsequenten Ende und sparte sich teure Tiefgaragenplätze, indem er unter seinem aufgeständerten Gebäude Pkw-Stellflächen vorsah. Eine derart offene Ablehnung der Idee, eine „Stadt“ zu bauen, sucht selbst auf dem Laaer Berg ihresgleichen.

Der spröde Charakter des Viertels wird noch durch den Umstand verstärkt, dass inmitten des seit 2004 sukzessive besiedelten Stadtteils nach wie vor – und wohl noch länger – eine Brachfläche mit Baustellencontainern und parkenden Autos liegt. Hier sollte der 110 Meter hohe Zwillingsturm als Zentrum von Monte Laa mit Büros für internationale Konzerne, einem Hotel, Gastronomie und einem Einkaufszentrum stehen. Immobilienexperten bezweifelten schon vor mehreren Jahren, dass es gelingen werde, hochwertige Funktionen an diesem Standort anzusiedeln, und argwöhnten, dass Hans Holleins aufsehenerregender Entwurf von Anfang an bloß Marketingzwecken sowie der planungspolitischen Überzeugungsarbeit zur Durchsetzung des Gesamtprojekts gedient habe. Spätestens mit Ausbruch der jüngsten Finanzmarkt- und Immobilienkrise musste aber auch Porr einräumen, dass das angekündigte Highlight des Stadtteils in dieser Form wohl nie kommen werde.

Nun war es aber so, dass die Flächenwidmung für das Hochhaus befristet war und 2009 verfallen wäre. Dadurch sah sich Porr gezwungen, vor Ablauf dieser Frist ein neues Projekt für das Zentrum von Monte Laa einzureichen, und reagierte im Zuge dessen auch gleich auf die veränderte Marktsituation. Die Devise für den Neuentwurf von Albert Wimmer lautete: Wenn ein wuchtiger, multifunktionaler Turm nicht finanzierbar und verwertbar ist, dann mache man drei schlankere monofunktionale Bürotürme daraus, um sie vielleicht nach und nach realisieren zu können. Auch dieses Mal nahm die Wiener Stadtplanung die Wünsche des Grundeigentümers bereitwillig als Vorlage entgegen, um einen neuen Flächenwidmungsplan zu Papier zu bringen – und zeigte damit, dass sie bei Großprojekten unter Städtebau nicht viel anderes versteht als die Bedienung der Verwertungsinteressen von Spekulanten.

Im Unterschied zur Erstellung der ersten Flächenwidmung gab es dieses Mal aber bereits Anrainer am Monte Laa, die von diesen Plänen alles andere als begeistert waren – zumal sie in krassem Widerspruch zu den Kriterien des Wiener Hochhauskonzepts von 2002 standen. Als die Bürgerinitiative „Monte Laa“ deren Einhaltung beim neuen Flächenwidmungsverfahren 2009 einforderte, wurde sie vom damaligen Planungsstadtrat, Rudolf Schicker, mit dem Verweis auf eine Übergangsbestimmung abgewiesen, die im Hochhauskonzept vorgesehen sei – obwohl diese Übergangsbestimmung 2005 hätte auslaufen sollen.

Wie alle übergeordneten Planungen der Stadt Wien, wurde auch das Hochhauskonzept wohlweislich als rechtlich unverbindliche Richtlinie beschlossen, sodass Einzelentscheidungen über parteipolitisch wichtige Projekte selbst in krassem Gegensatz zu den hehren Zielvorgaben erfolgen können. Daher war es im Fall der geplanten Porr-Türme kein Problem, dass beispielsweise die für Hochhäuser geforderte Höchstdistanz von 300 Metern zu einer U-Bahn- oder Schnellbahnstation beziehungsweise zum Knotenpunkt zweier Straßenbahnlinien nicht einmal ansatzweise gegeben ist.

Knapp 1000 kritische Stellungnahmen reichten die Bewohner von Monte Laa bei der Wiener Stadtplanung ein: sei es wegen der zu erwartenden Beschattung durch die im Süden des Gebiets vorgesehenen Türme, sei es wegen der unwägbaren Windströmungen, die Hochhäuser – siehe Donau City – verursachen können. Zwar schrumpften die Bürotürme im Zuge des Widmungsverfahrens von dreimal 110 Metern auf 110, 100 und 65 Meter – doch ist nicht klar, ob diese Höhenbeschränkung tatsächlich ein Zugeständnis an die Bürgerinitiative war oder schlicht aus wirtschaftlichen Gründen geschah. Eine eingehende Diskussion der geplanten Widmung mit den Bürgern fand jedenfalls nie statt. „Erst Mitte Juni 2010, zwei Tage vor der entscheidenden Sitzung im Planungsausschuss des Gemeinderats, kam es zu einer Bürgerversammlung, auf der Porr das Projekt vorstellte und uns die Bezirkspolitik zu verstehen gab, dass nichts mehr zu ändern sei“, beklagt Maximilian Hantsch-Köller, Sprecher der Bürgerinitiative.

Am 30. Juni 2010, in der allerletzten Sitzung des Wiener Gemeinderats vor der Sommerpause und der für Oktober anberaumten Wahl – bei der, das war für alle absehbar, die Sozialdemokraten ihre absolute Mehrheit verlieren sollten – wurde der neue Flächenwidmungsplan für Monte Laa mit den Stimmen der damals noch allein regierenden SPÖ beschlossen.

Trotz der prinzipiellen Skepsis gegenüber den genehmigten Hochhäusern erhoffen sich manche Bewohner dennoch eine Verbesserung, wenn im Herzen von Monte Laa nun gebaut wird, zumal im Erdgeschoß des 110 Meter hohen Büroturms das schon lang vermisste Nahversorgungszentrum vorgesehen ist. Um damit zu starten, braucht Porr allerdings noch einen potenten Mieter für die darüber geplanten Büroetagen – der angesichts des übersättigten Wiener Büromarkts und der bescheidenen Lagequalität des Laaer Bergs freilich schwer zu gewinnen sein wird. Doch wer weiß, vielleicht findet sich aus dem öffentlich-privaten Netzwerk Wiens ein Interessent, der mit einer Verlagerung seines Standorts auf den Laaer Berg dem Baukonzern zu Hilfe kommen könnte. Die Asfinag zum Beispiel: Im Fall der staatlichen Autobahnen- und Schnellstraßenfinanzierungs-AG wäre es auch kein Schaden, die A23 quasi im Keller zu haben. Und aufgrund der guten Kontakte ihres stellvertretenden Aufsichtsratschefs zur Porr AG könnte sich der Steuerzahler eventuell sogar die in solchen Fällen üblich gewordene Vermittlungsprovision ersparen.

diePresse-Artikellink:

<http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/631477/Porr-Porr-nur-du-allein?from=suche.intern.portal>