

VOR DER HAUSTÜRE DES NACHBARN GELEGEN: DER RAUM BRÜNN, SEINE ENTWICKLUNG UND DIE AUSWIRKUNGEN FÜR NÖ.

Brünn und sein Umland zählen zu den raumplanerisch interessantesten Regionen der Tschechischen Republik. Im Zuge der EU-Erweiterung kommen diese Gebiete direkt vor unserer Haustür zu liegen. Die wechselseitigen Auswirkungen werden also beträchtlich sein. Für Niederösterreich ist es daher wichtig, sich über die künftigen Tendenzen in Stadt- bzw. Regionalplanung sowie im Infrastrukturausbau für den Raum Brünn zu informieren. Ein Gespräch mit einem Vertreter der Stadtplanung in Brünn soll dazu Aufschluss bieten.

DAS ERBE DER VERGANGENHEIT.

Gerhard Silberbauer (GS): Wer von Österreich kommend nach Brünn fährt, sieht schon von weitem – oft in sehr exponierter Lage – mehrere große Satellitensiedlungen, die die Metropole umgeben und die vor 1989 entstanden sind. Offensichtlich hat man damals stadtplanerisch das Konzept einer polyzentrischen Stadtentwicklung verfolgt. Wie ist es heute? Es gibt doch sicher Konzepte, wie sich die Stadt künftig entwickeln soll. Welche städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklung schwebt den Stadtplanern in Brünn vor?

Jaroslav Josífek (JJ): Der Ausbau der Panellgroßsiedlungen rund um Brünn beschädigte die Stadt – nicht nur wegen des Stadtbildes, sondern auch wegen des Innenverkehrs – und auch das Denken der Stadtbürger.

Die Brünn Siedlungen wurden als monofunktionelle Einheiten zwar in der Nachbarschaft zu den ehemaligen Dörfern (damals noch Stadtteile) gebaut, jedoch ohne jede Beziehung zu diesen. Die Identität der alten Ortschaften wurde nicht genutzt, sofern sie nicht überhaupt ganz vernichtet wurde. Die Siedlungen, von denen viele die gleiche Einwohnerzahl wie eine Kreishauptstadt aufweisen, haben so gesehen kein wirkliches Zentrum. Einige Geschäfte, Kindergärten und Grundschulen vermitteln kein urbanes Gefühl. Das Fehlen öffentlicher Räume, der Arbeitsgelegenheiten, der Einrichtungen wie Mittelschulen, Kinos, Kulturhäuser, von einem Rathaus und einer Kirche gar keine Rede, machen aus den Siedlungen bloße Herbergen. Der Verkehr – sowohl die ungenügende Verkehrsanbindung an das Zentrum, als auch die fehlenden Parkplätze – werfen Probleme auf, die sich negativ auf das Funktionieren der ganzen Stadt auswirken. Brünn hatte noch das Glück, dass es dank des gegliederten Terrains nicht gelang, die Stadt mit einem zusammenhängenden Siedlungsring zu umgeben, wie es in Prag der Fall ist! Wir wollen aber ehrlich sein: Die Siedlungen haben bei all dem auch Vorteile, zum Beispiel die Grünflächen, die die Möglichkeit für tägliche Erholung der Kinder bieten, saubere Luft und enge Beziehung zu der Natur. Die Nachteile überwiegen jedoch.

Das ist ein Erbe, das es eben gibt. In den Panellwohnhäusern lebt fast die Hälfte aller Stadtbewohner (44%). Wir können also die Siedlungen nicht ignorieren, sondern müssen ihre Humanisierung und Regeneration anstreben. Dabei geht es um die Ergänzung der fehlenden Funktionen (Einrichtungen für die Bürger, Arbeitsgelegenheiten), um eine Bauerneuerung, Kultivierung der öffentlichen Räume, sowie um architektonische Änderungen der oft als häßlich empfundenen Panellbauten.

Die Stadt Brünn hat eine langjährige Tradition in der Raumplanung. Seit der Hälfte des 19. Jahrhunderts bis heute wurde die Stadtentwicklung kontinuierlich anhand der Raumpläne vorangetrieben. Es ist wichtig in Bezug auf die konservative Einstellung der Bewohner und den kosmopolitischen Charakter der Stadt, dass das Stadtbild – abgesehen von den erwähnten Siedlungen - sich seit Jahrzehnten ohne radikale Eingriffe formierte. Es findet ein natürliches Wachstum statt. Ende der sechziger Jahre wurden mehrere Stadtvarianten in Bezug zu den Regionen überlegt. Schon damals stieß das Wachstum der Stadt an seine Grenze, und es war klar, dass man die Zukunft der Stadt nicht ohne ihre Bindungen zu der Region weiter planen kann. Die Grundbasis aller bisherigen Pläne war der Respekt vor der historischen Baustruktur und dem Naturrahmen. Diese Prinzipien waren auch bei der Ausarbeitung eines Raumplans

entscheidend, der von der Stadtvertretung im Jahre 1994 gebilligt wurde. Heutzutage, wenn die Stadtentwicklung im Allgemeinen von der Mobilität abhängt, will man Brünn mit den europäischen Verkehrswegen verbinden und gleichzeitig vor übermäßiger Beförderung schützen.

Aufgrund der neuen gesellschaftlichen Bedingungen, da die Stadt Brünn einen neuen Raumplan vorbereitet und gleichzeitig das Südmährische Bundesland an einem regionalen Entwicklungsplan arbeitet, werden die Varianten in beiden Plänen beurteilt. Es ist offensichtlich, dass sich die Stadtplaner über die Variante mit einem gürtelähnlichen Stadtausbau nördlich zu Kurima, östlich zu Vyškov und südlich Richtung Židlochovice einig sind. Dieser Plan scheint der sinnvollste zu sein, vor allem in Bezug auf die rationellen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus den öffentlichen Finanzen. Die Variante der gürtelähnlichen Stadtentwicklung – wenn auch nicht realisiert – wurde bereits in den sechziger Jahren bevorzugt, also noch in der Zeit, als die Politiker auf die Ratschläge der Fachleute hörten.

DIE TRENDS DER GEGENWART.

GS: In Österreich stagniert das Wachstum der Städte, dafür zeigen die Gemeinden im städtischen Umland ein starkes Wachstum. Ist das auch bei Ihnen in Brünn so?

JJ: Man bemerkt einen ähnlichen Trend auch in den tschechischen Städten, obwohl mit einiger Verspätung gegenüber Westeuropa. Der Raumplan der Stadt Brünn von 1994 rechnete mit einem Wachstum der Einwohnerzahl. In Wirklichkeit wurde seit 1993 ein Rückgang festgestellt. Die demografische Entwicklung in Tschechien selbst ist nicht günstig. Ähnlich wie in anderen Großstädten sinkt die Anzahl der Stadtbewohner im Zentrum, und es wird immer mehr in den umliegenden Lokalitäten am Stadtrand gebaut.

Es zeigt sich, dass die Menschen ein ruhiges Wohnen in der Natur bevorzugen, allerdings mit guten Verkehrsverbindungen zum Zentrum, was einen Infrastrukturausbau mit sich bringt, der aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden muss, die nicht immer vorhanden sind. Zu der Hauptaufgabe der Stadtverwaltung gehört daher, einen zentral gelegenen Wohnungsbau zu fördern, der den Stadtbewohnern ein angenehmes Wohnen ermöglicht, wobei die negativen Einflüsse, die die Menschen aus der Stadt vertreiben, möglichst eliminiert werden sollten.

Ein allgemeines Problem stellt das unkontrollierte Wachstum der Stadt, die so genannte Suburbanisierung dar. Die Stadt weitet sich zum großen Nachteil für die Natur und uns alle in Richtung auf die umgebenden Wälder und Hügel aus.

Zur Entwicklung der Bauflächen auf der „grünen Wiese“ trugen neben den Wohnungen auch wesentlich neue Betriebe bei, die sich zu wenig eine Weiternutzung der existierenden alten Produktionsstätte überlegen. Den größten Anteil am Bauen auf der „grünen Wiese“ haben jedoch die großen Einkaufshäuser, was in Zusammenhang mit den Verkehrsproblemen diskutiert wird. Insgesamt wird das chaotische und unkontrollierte Bauen auf der „grünen Wiese“ zu einem großen Problem, und das nicht nur vom ökologischen Standpunkt her, sondern auch wegen der wachsenden Anzahl an ungenützten bereits bebauten Flächen (brownfields) und wegen der steigenden Ausgaben für die Infrastruktur.

MÖGLICHKEITEN FÜR DIE ZUKUNFT.

GS: Sehen Sie einen Vorteil darin, dass durch die EU-Erweiterung das Städtedreieck Wien-Brünn-Bratislava die Möglichkeit erhält, sich auf europäischer Ebene als Standortraum zu positionieren? Was erwarten Sie sich davon für Ihre Stadt?

JJ: Ich beginne mit einigen Bemerkungen, die meine Person betreffen: Meine Großmutter lernte das Kochen in Wien, der Großvater handelte mit Textilien zwischen Brünn und Wien. Vielleicht stimmt es, dass Brünn als eine Vorstadt Wiens gesehen werden kann. Aus meinen Erfahrungen weiß ich, dass es wahrscheinlich keine gleichermaßen ähnlichen Städte wie die

beiden gibt, und zwar was ihren Charakter wie auch die Mentalität der Stadtbewohner betrifft. Dies ist bestimmt durch den gemeinsamen geografischen Raum wie auch die gemeinsame Geschichte bedingt.

Vom Standpunkt der Raumplanung aus gesehen, hat sich eindeutig gezeigt, dass die Zukunft Europas nicht auf der Zusammenarbeit beziehungsweise der Konkurrenz der Staaten untereinander, sondern ihrer Regionen basieren wird. Auch wenn wir wissen, dass Brunn zu den größten tschechischen Städten gehört, können wir nicht sicher sein, ob sie sich auch unter den großen europäischen Städten behaupten können wird. Selbstverständlich wird sie es versuchen. Der mitteleuropäische Raum mit Wien, Bratislava, Győr und Brunn bildet gewiss den Keim einer zukünftigen Europaregion. Eine solche geografische Einheit bietet die Möglichkeit für eine weitere Zusammenarbeit auf der Grundlage gemeinsamer Traditionen und gegenseitiger Koordination der Stadtpolitik. Die geografische und kulturelle Nähe unserer Städte setzt eine wirtschaftliche Entwicklung auf Grund von sich ergänzenden Dienstleistungen, aber auch durch wachsende Konkurrenz in Gang. Zum eindeutigen und respektierten Hegemon in diesem Raum gehört sicherlich Wien. Die bisherige Zusammenarbeit mit Wien und Niederösterreich hat gezeigt, dass es ihrerseits Interesse nach einer Stärkung dieser Europaregion gerade durch die Kooperation der Städte und Regionen gibt.

DER EINZIG RICHTIG WEG: ZUSAMMENARBEIT!

GS: *Dieses Interview beweist einmal mehr, dass der Weg der Zusammenarbeit zwischen Städten und den umliegenden Regionen – dies gilt in Niederösterreich ebenso wie in den Beitrittsländern und auch grenzüberschreitend – der sinnvollste, vielleicht auch der einzige Weg zu besseren Chancen im zukünftigen Europa ist. Vielen Dank für das Gespräch.*

***DR. GERHARD SILBERBAUER, EU-ERWEITERUNGSBEAUFTRAGTER DES LANDES NÖ
IM GESPRÄCH MIT ING. ARCH. JAROSLAV JOSÍFEK VON DER STADTPANUNG BRÜNN***