

NO. 22 VIENNA

2/2006

News UN-HABITAT



Letter

Best Practices in Urban Environmental Technologies



STADTENTWICKLUNG
URBAN DEVELOPMENT

INTRODUCTION	Stadtentwicklung / Urban Development DI Rudolf SCHICKER, Executive Councillor for Urban Development, Traffic and Transport, City of Vienna	3
GOOD PRACTICE 2004	In der Großstadt: Lokale Agenda 21 auf Bezirksebene / Local Agenda 21 at district level – a decentralised approach for metropolises, Vienna, Austria	4
BEST PRACTICE 2004	Indikatoren zur Bewertung einer gesamtstädtischen Zukunftsperspektive / Indicators as an evaluation tool for a city-wide visioning process, Hamilton Wentworth, Canada	6
GOOD PRACTICE 2002	Konzept für die Stadtentwicklung in Syzran 2020 Conception of Syzran town development for the year of 2020; Syzran, Russia	8
GOOD PRACTICE 2004	New York Avenue Metro Station Corporation, Washington, USA	10
THEMA	site-seing: Disneyfizierung der Städte / site-seing: Disneyfication of Cities.....	12
THEMA	Städtische urbane Observatorien (Local Urban Observatories) Ausbildung von lokalen Kapazitäten zur Beobachtung der Stadtentwicklung / Building Local Capacity to Monitor Urban Development	13
THEMA	Der Auftrag: Die Erfindung der Türkei /The Mandate: Inventing Turkey, Katja EYDEL	14
BEST PRACTICE 2004	Stadtplanung in Kioto als Partnerschaft mit BewohnerInnen, Baurägern und Stadtverwaltung / City Planning of Kyoto in Partnership with residents, developers and city authorities, Japan	16
OUR PARTNER'S VIEW	Integration von Umweltbelangen in Stadtplanung und –management: die Erfahrungen des IHS / Integrating environmental issues into the planning and management of cities: IHS experience, Sasja VAN DER WEGEN, Claudio ACIOLY, Ogenis BRILHANTE	18
INTERVIEW	Der Stadtentwicklungsplan STEP 2005 /The Urban Development Plan STEP 2005, DI Kurt MITTRINGER Stadt Wien	22
SERVICE	Termine / Calendar.....	25
	Bücher/ Books.....	26
	Links.....	27



An Initiative of
the City of Vienna
and UN-HABITAT

IMPRESSUM

UN-HABITAT Best Practices Hub – Wien
Zukunfts.Station
Viktorgasse 22, 1040 Vienna, Austria
Tel: +43 1 5038 950 Fax: +43 1 5055 3114
E-Mail: office@bestpractices.at
Herausgeber: Best Practices Hub – Wien Erscheinungsort: Wien
v.i.S.d.P.: Ariane Müller
Redaktion: Bettina Müller
Organisation: Gertraude Werner
Übersetzung: Verena Tomasik
Grafik & Prepress: ITF Grafik Design
Druck: AV+Astoria Druckzentrum, 1030 Wien
Erscheinungsweise: vierteljährlich
Titelbild: © Katja Eydel
Hergestellt im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien,
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Der Newsletter Best Practices in Urban Environmental Technologies ist das Informations- und Diskussionsorgan des Best Practices Hub - Wien und eine Plattform für das Best Practices and Local Leadership Programm von UN-HABITAT. Mit dieser Zeitschrift soll das Wissen um innovative Projekte und Programme, die weltweit von Städten zur Umsetzung der HABITAT Agenda und der Lokalen Agenda 21 gemacht werden, erweitert und Kooperationen gefördert werden.

Das Best Practices Hub-Wien ist eine gemeinsame Initiative der Stadt Wien, Magistratsdirektion – Baudirektion, Gruppe Planung, der Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, der Geschäftsgruppe Umwelt, der Magistratsabteilung 50 – Wohnbauförderung, Wohnhaussanierung, Wohnungsverbesserung und Aufsicht über die gemeinnützigen Bauvereinigungen, des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) und UN-HABITAT.

The Newsletter Best Practices in Urban Environmental Technologies is the forum for information and discussion of the Best Practices Hub - Vienna and serves as a platform for the Best Practices Programme of UN-HABITAT. This newsletter shall further the use of the knowledge and experience gained in various programmes and initiatives worldwide, collected as Best Practices by UN-HABITAT.

The Best Practices Hub - Vienna is a joint initiative of the City of Vienna, Municipal Directorate – City Planners Office, Planning Group, Municipal Department 18 – Urban Development and Planning, City Councillor Department for Environment of Vienna, Municipal Department 50 - Housing Promotion, Housing Rehabilitation and Improvement, Supervision of Non-profit Building Associations, Vienna Business Agency and UN-HABITAT.

BEITRÄGE IN DIESER AUSGABE:

- Mr. Kurt MITTRINGER, Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Ms. Sasja VAN DER WEGEN, Mr. Claudio ACIOLY, Mr. Ogenis BRILHANTE, IHS Rotterdam, Netherlands
- Mr. Tanzib CHOWDHURY, Nairobi, Kenya
- Ms. Andrea BINDER-ZEHETNER, Verein Lokale Agenda 21, Vienna, Austria
- Mr. Vadim O. CHEKMARYOV, "TerrNIgrazhdanproekt", Samara, Russia
- Ms. Maya KOBORI, International Relation Office, City of Kyoto, Japan
- Mr. Marc WEISS, "Global Urban Development", Washington, USA
Vision 2020, City of Hamilton – Wentworth, Canada

STADTENTWICKLUNG

URBAN DEVELOPMENT

Stadtentwicklung und Stadtplanung erfordern langfristige Zukunftsvorstellungen und zugleich konkrete Entscheidungen. Ihre Qualität zeigt sich öfters erst in längeren Zeiträumen.

Die Frage nach den Grenzen einer Großstadt ist durch die voranschreitende Globalisierung immer schwieriger zu beantworten und kann nur noch auf unterschiedlichen Ebenen betrachtet werden - unter anderem auf medialer, mentaler, philosophischer, physischer, ökonomischer, juristischer und kultureller Ebene. Es gilt, im Städtebau Visionen zu haben, zukunftsorientiert langfristige Projekte zu initiieren und diese kontinuierlich zu begleiten.

Die Gestaltung einer Stadt erfordert Visionen, Zuordnungen, Verknüpfungen, Strukturen und Zusammenhänge verkehrstechnischer, infrastruktureller, städtebaulicher, grünplanerischer und auch architektonischer Natur, mit denen sich Fachleute aus dem In- und Ausland auseinandersetzen.

In Wien wurde in den letzten Jahren mit Hilfe eines ressortübergreifenden Wiener Strategieplanes begonnen, die Voraussetzungen für einen neuen, innovativen Städtebau zu schaffen.

Im räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung vereinigen sich die thematischen Leitbilder zu einer Vorausschau in die mögliche Zukunft einer Stadt. Im Überblick zeigt es, wo Entwicklung möglich sein wird, wie dicht gebaut werden kann, welche Teile der Stadt als Naturraum freigehalten werden, und wo die "hot spots" einer künftigen Stadtentwicklung liegen.

Stadtentwicklung ist vorausschauend – auf die Zukunft der Stadt. Aufbauend auf der Identifikation von Stärken und Schwächen gilt es Strategien zu entwickeln und diese in ein verbindliches Regel- und Planwerk umzuwandeln. Die städtischen Projekte und Programme, die von UN-HABITAT als Good oder Best Practices anerkannt wurden, stellen eine Erfolgsbilanz der praktischen Arbeit dar und zeigen die Vielfalt der Lösungsansätze. Mit ihnen ist aber auch ein Auftrag verbunden, weitere Innovationen zu fördern und die Kommunikation und den Transfer in einem partnerschaftlichen Modell von Städten und Stadtregionen zu stärken.



*Dipl.-Ing. Rudolf Schicker,
Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung
und Verkehr, Stadt Wien
Rudolf Schicker,
Executive City Councillor for Urban Development,
Traffic and Transport, City of Vienna
© Petra Spiola*

Urban development and urban planning call for both, long-term visions and concrete decisions the quality of which in most cases is revealed after some time only.

Progressing globalisation has made it very difficult to map out the limits of metropolises, it has become an issue to be tackled from many different perspectives, including the medial, the mental, the philosophic, the physical, economic, legal and cultural perspective, amongst others. We are called upon to create visions for urban construction, initiate long-term projects geared to the future and carry them through to the end.

To design a city you must have visions, allocate them and link them with each other, you must find the right structures and connect them, be it in traffic and transport, infrastructure, urban planning, in planning of green areas and in design. You must also have experts at home and abroad who discuss these and weigh them up against each other.

The Vienna Strategy Plan developed in recent years covers all relevant municipal departments and has proved fundamental for new, innovative urban construction.

A spatial master concept for urban development joins different theme-oriented concepts to form a vision for the city of the future. As an overview it points out areas of potential development and maximum density of building. It identifies the parts of the city to be maintained as open space, as well as the "hot spots" of future urban development.

Urban planning is visionary – it is there to create the city of the future. Strengths and weaknesses must be established if strategies are to be developed and put into a binding framework of rules and plans. The urban projects and programmes recognized as Good or Best Practices by UN-HABITAT give evidence to the success of our practical work and show up the vast range of possible solutions. Yet they are also a mandate to promote further innovation and strengthen communication and transfer among cities and urban regions as equal partners.

IN DER GROSSSTADT: LOKALE AGENDA 21 AUF BEZIRKSEBENE

LOCAL AGENDA 21 AT DISTRICT LEVEL – A DECENTRALISED APPROACH FOR METROPOLISES VIENNA, AUSTRIA

Ausgangslage

Wien unterschrieb 1996 die Charta von Aalborg und verpflichtete sich damit zur Umsetzung der Lokalen Agenda 21: BewohnerInnen werden motiviert, ihre Anliegen für eine nachhaltige Bezirksentwicklung zu formulieren und im Dialog mit Politik und Verwaltung Projekte zu erarbeiten. Nach einer erfolgreichen Pilotphase im neunten Wiener Gemeindebezirk entschied sich die Stadt Wien im Jahr 2002, die Lokale Agenda 21 weiterhin auf Bezirksebene umzusetzen und auf mehrere Bezirke auszudehnen. So können BürgerInnen „lokales Expertenwissen“ einbringen und gleichzeitig erfolgt eine Anbindung an die Zuständigkeitsbereiche und politischen Gremien des Bezirks.

Organisation

Bezirke, die an der Durchführung eines LA 21-Prozesses interessiert sind, müssen einen diesbezüglichen politischen Antrag beschließen und ein kleines Konzept zu den Zielsetzungen der LA 21 im Bezirk schreiben. In jedem Agendabezirk wird ein Agendabüro für das Prozessmanagement eingerichtet. Die Finanzierung des Prozessmanagements erfolgt zu 50 % aus Bezirksmitteln und zu 50 % aus Mitteln der Stadt. Die in der LA 21 entstehenden Projekte werden je nach Zuständigkeitsbereich vom Bezirk (im Großteil der Fälle) oder von der Stadt finanziert. Steuerungsteams, zusammengesetzt aus politischen VertreterInnen des Bezirks und BürgerInnen, sind für die inhaltliche Schwerpunktsetzung zuständig und müssen Entscheidungen für die Fortentwicklung und Umsetzung von Projekten treffen.

2004



Starting point

In 1996 Vienna signed the Aalborg Charta, committing itself to implementing Local Agenda 21: citizens are motivated to express their concerns for sustainable district development and to prepare projects in cooperation with political decision-makers and the administration. Following a successful pilot phase in Vienna's 9th municipal district the city decided in 2002 to continue implementing Local Agenda 21 at district level and to include additional districts in the project. This enables citizens to contribute their "local expert knowledge" while being linked to district competencies and political committees.

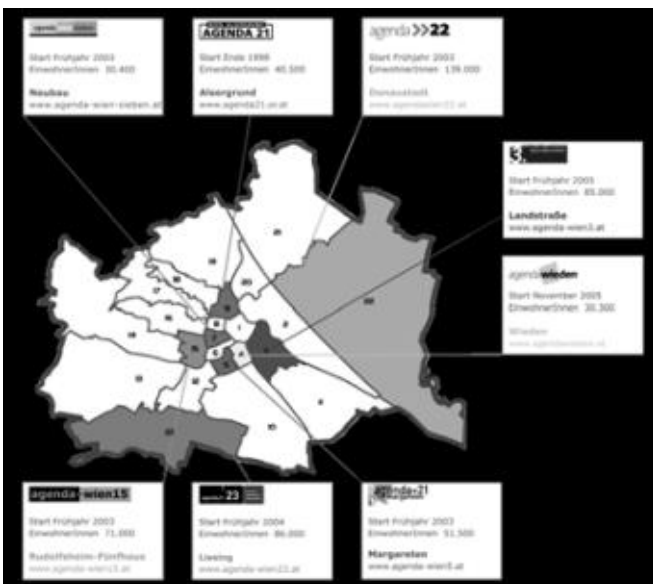
Organization

Districts interested in implementation of LA 21 processes have to decide on a relevant political application and prepare a brief concept of LA 21 objectives for the district. Each Agenda district establishes an Agenda office for process management. Process management is financed with 50 % district funds and 50 % city funds. The projects developed in the course of LA 21 are financed either by the district (the majority of cases) or by the city depending on who has competence. Steering teams composed of political district representatives and citizens are responsible for setting the focus and have to take decisions relevant to further development and implementation of projects.

Integration into overall urban planning is pursued during the Agenda projects. Detailed planning, especially in the context of transport and design projects, has to take into account performance targets and framework conditions set by urban planning as a whole, a task primarily accomplished by discussions between citizens and competent municipal departments. One of the process's framework conditions is that Local Agenda 21 and the Agenda groups take into account guiding principles of urban planning objectives, a fact which the Agenda practice places emphasis on but which is not defined by any specific rules and regulations.

Experiences

Meanwhile eight municipal districts in Vienna are engaged in Local Agenda 21 processes. Approximately 600,000 citizens in Vienna now have the opportunity to participate in sustainable development of their districts. Currently 53 Agenda groups are active. Their task is to advance traffic calming measures, restructuring of squares and streets, ideas to promote the image of districts, establish new meeting places for youth in the district, cultural activities and much more. Emphasis with Agenda activities is placed on designing public space and organizing transport and traffic. A wide range of different initiatives has since emerged across the Agenda districts.





*Agenda-Frühstück im 15. Bezirk
Agenda-Breakfast in the 15th district of Vienna
© Petra Barfels*



*Agenda-Plattform / Agenda-platform
© Petra Barfels*

Erfahrungen

Mittlerweile laufen in acht Wiener Bezirken Lokale Agenda 21-Prozesse. Ungefähr 600.000 WienerInnen haben die Möglichkeit sich an der nachhaltigen Entwicklung ihrer Stadtteile zu beteiligen. Derzeit sind 53 Agendagruppen aktiv. Es geht um Verkehrsberuhigung, um die Neugestaltung von Plätzen und Straßen, um Ideen zur Verbesserung des Bezirksimages, um neue Treffpunkte für Jugendliche im Bezirk, um Kulturaktivitäten und vieles mehr. Der Schwerpunkt der Agenda-Aktivitäten liegt im Bereich Gestaltung des öffentlichen Raums und Verkehrsorganisation. Über alle Agendabezirke hinweg zeigt sich aber doch eine Vielfalt an Initiativen.

Die Motivation an der Agenda teilzunehmen beruht auf lokaler Betroffenheit, Interesse, das sich aus dem beruflich-fachlichen Hintergrund der Personen ergibt und der persönlichen Haltung sich gerne zu engagieren.

Bei einer Befragung gaben 8 % der Befragten an, die Lokale Agenda 21 zu kennen und weitere 14 % meinten, dass sie schon davon gehört hätten. In Summe kann von einer grundsätzlichen Bekanntheit der Lokalen Agenda 21 bei fast einem Viertel der Bevölkerung in den Agendabezirken ausgegangen werden.

Transferpotenzial

Mit Aktionen im öffentlichen Raum (z.B. „Frühstückstische“, Begehungen), thematisch orientierten Diskussionsrunden und über die Bezirkszeitung gelingt es sehr gut, BewohnerInnen zur Mitarbeit an der Lokalen Agenda 21 zu motivieren. Mit aufsuchender Arbeit werden auch Menschen erreicht, die sich sonst selten in Beteiligungsprozesse einbringen: Z.B. gibt es eine Agendagruppe von SeniorInnen aus einem Pensionistenheim und auch eine Gruppe von arbeitslosen Menschen.

Die Agendagruppen bestehen in der Regel aus fünf bis zehn sehr aktiven Personen, die die treibenden Kräfte sind. Mit unterschiedlichen Instrumenten (Fragebögen, Begehungen, Aktionen zum Mitmachen) werden gezielt größere Kreise von Betroffenen und Interessierten in die Agendagruppenarbeit einbezogen.

Die BürgerInnen schätzen den Know-how Gewinn durch ihre Arbeit in der Agenda, die langen und schwierigen Diskussionen gerade um Agendaprojekte im Bereich Verkehr sind für sie aber oftmals belastend. Für ihre Projekte wünschen sie sich mehr Ergebnisoffenheit und eine stärker förderliche Haltung seitens der Politik.

People are motivated to participate in Agenda out of local concern, personal interest drawn from their own professional backgrounds and a specific attitude to become committed.

A survey found that 8 % of interviewed people claimed to know Local Agenda 21 and an additional 14 % said that they had heard of it. In total it can be assumed that almost 25 % of citizens in the Agenda districts have knowledge of Local Agenda 21.

Transfer potential

Activities in public space (e.g. “breakfast tables”, walk-over events), theme-oriented discussion rounds and district papers are good ways of motivating citizens to participate in Local Agenda 21. Visiting activities are able to reach people who would otherwise rarely become involved in participation processes. There is now, for instance, an Agenda group for senior citizens from a home for the elderly, and there is also a group for unemployed people.

Agenda groups as a rule consist of five to ten very active persons who act as the driving force of each group. Various instruments (questionnaires, walk-over events, group activities) are employed to address a wider circle of people concerned or interested in Agenda group work.

Citizens appreciate the know-how gained from working with the Agenda, but often find long and complex discussions about Agenda projects, especially in the context of transport and traffic, very stressful. They would appreciate greater transparency of results for their projects and a more supportive attitude of political decision-makers.

CONTACT:

Ms Andrea BINDER-ZEHETNER
Verein Lokale Agenda 21 in Wien
Gruengasse 9/5 1050 Vienna, Austria
T +43 1 5858040 · F +43 1 5858040 13
office@la21wien.at · www.la21.wien.at

INDIKATOREN ZUR BEWERTUNG EINER GESAMT-STÄDTISCHEN ZUKUNFTSPERSPEKTIVE

INDICATORS AS AN EVALUATION TOOL FOR A CITY-WIDE VISIONING PROCESS

HAMILTON WENTWORTH, CANADA

Leitidee

Die kanadische Stadt Hamilton Wentworth führt seit mehr als zehn Jahren einen stadtumspannenden Visioning Prozess, also die Erarbeitung und Umsetzung einer Stadtvision für eine nachhaltige städtische Entwicklung durch. Dieser Prozess, Vision 2020, wurde mehrfach international als herausragendes Beispiel anerkannt (siehe auch Newsletter 20). Für die Evaluierung dieses Prozesses wurde gemeinsam mit ICLEI ein Indikatorenmodell erarbeitet, dessen Ergebnisse nun die Feinabstimmung der Maßnahmen innerhalb der Umsetzung von Vision 2020 bestimmen.

2004



Lead Idea

The Canadian city of Hamilton Wentworth, for more than ten years now, has been running a city-wide visioning process to draw up and implement a vision for sustainable urban development. The process, also known as Vision 2020, has been recognized several times internationally as an example of excellence (see also Newsletter 20). To evaluate the process a model of indicators was established in cooperation with ICLEI, the results of which will serve to fine tune measures during implementation of Vision 2020.

Starting Position

Vision 2020 has turned Hamilton Wentworth in Canada from a city pressurized by economic and ecological factors into one of the most sustainable cities on the North American continent. Not nearly as well known as the visioning process, which has been recognized internationally on several occasions already, is an evaluation instrument developed by Hamilton Wentworth in cooperation with ICLEI for the purpose of harmonizing the process measures with actual results.

Expert institutes worldwide, such as UN-HABITAT, have recommended urban indicators to identify critical areas, set priorities and measure the success of individual measures. However, there is as yet little real experience in handling such indicators.

Methods

In 1994, on the occasion of the annual sustainability day, the city invited 118 groups to participate in pooling their ideas for a preliminary list of indicators. Subsequently four information events and six working sessions were held with the participation of various stakeholders, including local business people, the association of Italian pensioners, youth environmental groups and others more. The aim was to prepare a questionnaire/manual for the indicators. The questionnaire was mailed to thousands of private households for completion. Feedback was 25 % which was well above expectations at the time.

An indicators team composed of members of the city administration and external experts then drew up a list of urban indicators on the basis of the results gained from the questionnaire. The data evaluated with the help of the indicators are communicated to residents annually on sustainability day.



Broadwalk / Pier
© City of Hamilton



Mountain Brow
© City of Hamilton

Ausgangslage

Der Vision 2020 Prozess der kanadischen Stadt Hamilton Wentworth hat die Stadt innerhalb der letzten zehn Jahre von einer ökonomisch und ökologisch unter Druck stehenden Stadt zu einer der nachhaltigsten Städte des nordamerikanischen Kontinents gemacht. Weniger bekannt als der mehrfach ausgezeichnete Visioning Prozess ist das Evaluierungsinstrument, das Hamilton Wentworth gemeinsam mit ICLEI entwickelt hat, um die Maßnahmen innerhalb des Prozesses mit den tatsächlichen Ergebnissen abzustimmen.

Städtische Indikatoren werden von Fachinstitutionen wie UN-HABITAT weltweit empfohlen, um Problemfelder, aber auch Prioritätssetzungen und Erfolge von Maßnahmen zu identifizieren. Bisher gibt es aber noch wenige tatsächliche Erfahrungen im Umgang mit Indikatoren.

Methoden

1994 nutzte die Stadt den jährlichen Nachhaltigkeitstag um 118 teilnehmende Gruppen für einen ersten Input für mögliche Indikatoren zu befragen. In der Folge wurden vier Informationsveranstaltungen und sechs Arbeitssitzungen, zu denen verschiedene Gruppierungen wie lokale Geschäftsleute, die Organisation der italienischen Rentner, Jugendumweltgruppen etc. eingeladen wurden, durchgeführt, um ein Arbeitsbuch zu den Indikatoren zu erarbeiten. Dieses Arbeitsbuch wurde mit der Frage um Beantwortung an Tausende Haushalte ausgesandt. Der Rücklauf war mit 25 % über den Erwartungen.

Das in der Stadt unter Hinzuziehung externer ExpertInnen gebildete Indikatorenteam erarbeitete auf dieser Basis die städtischen Indikatoren. Die Auswertung der Daten entlang der Indikatoren wird jedes Jahr an die Bevölkerung anlässlich des Nachhaltigkeitstages kommuniziert.

Erfahrungen

Das Vision 2020 Programm von Hamilton Wentworth beeinflusst den Planungsprozess der Stadt und hat großen Einfluss auf Budgetentscheidungen. Die Evaluierung des Vision Projekts und die Sicherstellung der Partizipation der Bevölkerung ist daher maßstäblich für den Erfolg der Initiative.

Die Arbeit mit Indikatoren auf partizipativer Basis benötigte einen umfassenden Informationsprozess sowohl über die Ziele von Vision 2020 als auch über das Wesen der Indikatoren, die durch die Entwicklung und Diskussion des Handbuchs versucht wurden.

Die entwickelten Indikatoren selbst beeinflussten Entscheidungen sowohl der Wirtschaftskonzepte der Stadt als auch Planungsentscheidungen im Jugend- und Sozialbereich.

Laut einer Studie der lokalen Universität stieg das Bewusstsein über die Ziele von Vision 2020 innerhalb der Bevölkerung von 14 auf 22 %.

Transferpotenzial

Obwohl die Verantwortlichen betonen, dass sich die meisten Indikatoren nur auf lokaler Basis erstellen und verwenden lassen, wurden die Indikatoren auch für andere regionalplanerische Entscheidungen und überregionale Prozesse hinzugezogen.

Für InteressentInnen am Umgang mit städtischen Indikatoren hat die Stadt Hamilton Wentworth Erfahrungen gesammelt, die für jeden ähnlichen städtischen Prozess wertvoll sein können.



Nachtsicht / By Night
© City of Hamilton

Experiences

The Vision 2020 programme developed by Hamilton Wentworth has had its effect on the city's planning process and has also impacted on budget decisions to a large extent. Evaluation of the vision project and people's participation are therefore instrumental in guaranteeing the initiative's success.

Working with indicators on the basis of participation requires comprehensive information about the goals of Vision 2020 as well as about the nature of the indicators tested after preparation and discussion of the manual.

The indicators in turn had a major impact on the city's business concepts and planning decisions in the field of youth and welfare.

According to a study carried out by the local university public awareness of Vision 2020 goals has risen from 14 to 22 %.

Transfer Potential

While those in charge maintain that most indicators can only be prepared and applied locally, the latter have already been employed for decision-making processes at the regional planning level, as well as for processes between regions.

For all those interested in how to handle urban indicators the city of Hamilton Wentworth has collected a catalogue of experiences which may well be of use for similar urban processes.

CONTACT

Hamilton-Wentworth, VISION 2020
35 King Street East
Hamilton, Ontario, Canada L8N 4A9
T +1 905 5462424 1276 · F +1 905 643725
www.vision2020.hamilton.ca

KONZEPT FÜR DIE STADTENTWICKLUNG IN SYZRAN 2020

CONCEPTION OF SYZRAN TOWN DEVELOPMENT FOR THE YEAR OF 2020

RUSSIA

Leitidee

Das Stadtentwicklungskonzept von Syzran, einer 180.000 EinwohnerInnen Stadt im europäischen Teil Russlands, ist einer der ersten dokumentierten Versuche der Umstellung von zentralstaatlicher Planung auf einen lokalen Planungsprozess. Der Plan wurde von PlanungsexpertInnen erstellt. Mit Hilfe der städtischen Verwaltung wurde aber auch ein konsultativer Planungsprozess begonnen.

Der Plan ist auf die Stärkung der Kernstadt und die Einbindung der nahe gelegenen Wolga ausgerichtet. Diese Ziele sollen vor allem durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs erreicht werden.

Ausgangslage

Syzran, eine Stadtgründung des 17. Jahrhunderts, ist ein wirtschaftliches Zentrum der Samara Region in Russland. Die Prinzipien zentralisierter Planung der Sowjetzeit waren für die Stadtverwaltung obsolet geworden, mit neuen Planungskonzepten war innerhalb der Stadt niemand vertraut. Der schlechte ökologische Zustand der Stadt wurde zu einem Ausgangspunkt für eine notwendige neue Entwicklungsplanung.

2002



Lead Idea

Syzran, a city in the European part of Russia with a population of 180,000 has come up with an urban development concept which is one of the first documented attempts at switching from centralized planning to local planning processes. The plan was drawn up by planning experts. At the same time the city administration introduced a consultative planning process.

The plan is geared primarily towards strengthening the city core and making the nearby river Wolga part of the overall concept. This is to be achieved in particular by boosting local public transport.

Starting Position

Syzran was founded in the 17th century and constitutes the economic centre of the Russian region of Samara. While the principles of centralized planning promoted in Soviet times had become obsolete for the city administration nobody at the administrative level was familiar with new planning concepts. The city's dire ecological state became the starting point for a new, badly-needed development plan.





Denkmalschutz und Kulturguterhaltung
Protection of the historical and cultural objects



Entwicklung sozialer und kultureller Einrichtungen
Development of cultural and welfare facilities

© TerrNIIgrazhdanproekt

Methoden

Die Stadt beauftragte ein ExpertInnenteam aus verschiedenen akademischen Institutionen mit der Entwicklung eines Planungskonzepts. Es stellte sich heraus, dass die Stadt nicht über genügend statistisches Datenmaterial verfügte, das für eine solche Planung notwendig gewesen wäre. Der erste Schritt war zunächst die Erhebung von Daten, sowie die Arbeit mit GIS Datenverarbeitung.

Die Stadt wurde in drei Zonen geteilt. Man entschied sich für eine Stärkung der Kernstadt und eine Ausweitung in die Richtung des Flusses Wolga. Es wurden vier Planungsadressaten ausgemacht, Gruppen, die sich von der Einzelperson zum gesamtstädtischen Interesse darstellen lassen. Der Plan versucht eine Stärkung dieser vier Gruppen durch jeweils gezielte Maßnahmen.

Dem öffentlichen Verkehr wurde zur Stärkung des Stadtkerns besondere Priorität eingeräumt. Bis heute sind acht U-Bahnstationen sowie ein neues Trolley-Bus-Netz in Betrieb gegangen. Weitere Maßnahmen umfassen Flächenbereitstellung durch Flächensanierungen und begleitende Maßnahmen vor allem entlang des Flusses.

Erfahrungen

Der partizipative Prozess wurde durch die städtische Verwaltung angeregt, den ExpertInnen war ein solcher Schritt zunächst fremd. Sie verpflichteten sich, Netzwerke aufzubauen, die auch lokale Bevölkerungsgruppen involvieren. Als Erfolg wurden die Zonen entlang gemeinsamer sozialer Interessen und tatsächlicher Benützung neu definiert.

Transferpotenzial

In über 20 Städten wurden Masterpläne nach Syzraner Muster erstellt. Das Institut TerrNIIgrazhdanproekt hat die Planung für die Region Samara übernommen, die auch Verkehrskonzepte und gesetzliche Zonenpläne beinhaltet.

CONTACT

Mr Vadim O. CHEKMARYOV, Director
State Unitary Enterprise Scientific Research Institute
"TerrNIIgrazhdanproekt"
132, Galaktionovskaya str.
Samara, Russia, 443100
P +7 846 3328432 · F +7 846 3320002
vadimch@samara.ru · www.stri.ru



Öffentliches Verkehrsnetz / Public conveyances covering

Methods

The city commissioned a team of experts from different academic institutions to develop a new planning concept. As it turned out the city did not have enough statistical data available to establish such a concept. Thus, it was necessary to first of all collect data and then process them through a GIS system.

The city was divided into three zones. The city core was to be strengthened and extended towards the river Wolga. Four target groups were identified representing both individuals and interests relevant to the city as a whole. The plan attempts to strengthen these four groups by various measures specific to each of them.

Special priority in strengthening the city core was awarded to public transport. So far a total of eight underground stations and a new trolley bus network are in operation. Other measures include land provision through rehabilitation, as well as accompanying measures, especially along the river.

Experiences

The process of people's participation, a step experts were not familiar with to begin with, was initiated by the city administration. Experts committed themselves to establishing networks that would involve the local population. As a result zones were identified to take into account common social interests and actual utilization.

Transfer Potential

More than 20 cities have developed master plans on the model of Syzran. The institute has assumed planning for the region of Samara, including traffic concepts and zoning plans laid down by law.

NEW YORK AVENUE METRO STATION CORPORATION

WASHINGTON, USA

Leitidee

Hochrangiger öffentlicher Verkehr wird als Attraktor für die Umwandlung eines gemischt bebauten heruntergekommenen Areals in ein Gebiet mit eigener Identität und wirtschaftlichen Möglichkeiten verwendet. Neue Technologiebetriebe setzen auf alte Architektur und fußgängerfreundliche Erschließung. Investitionen in öffentliche Infrastruktur durch Private rentieren sich durch die neue Lebensqualität eines sozial gemischten Viertels.

Ausgangslage

Das Gebiet um die New York Avenue in Washington war ursprünglich ein Leichtindustriestandort, der im Zuge der Wirtschaftsentwicklung an Bedeutung verloren hatte. Heruntergekommene Industrieareale wechselten mit Wohnbebauung. Durch das Gebiet läuft eine Metrolinie, ohne eigene Haltestelle für die New York Avenue.

90 % der Bevölkerung, insgesamt ca. 5.600 Personen, sind Afroamerikaner. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen lag unter dem Durchschnitt Washingtons, 27 % der Bevölkerung verfügten über kein Auto.

Methoden

Eine Arbeitsgruppe des strategischen Beirats der Stadt identifizierte 1998 das Gebiet um die New York Avenue als Entwicklungsgebiet und gab eine Machbarkeitsstudie für die Anbindung an das Metrosystem, gemeinsam mit einer Studie über das Entwicklungspotenzial der „NoMa Area“ in Auftrag. „NoMa“ erfanden die PlanerInnen, um dem Areal mit dem Namen eine Identität zu geben. Die Vorgaben waren 5.000 neue Arbeitsplätze und ein Investitionsvolumen von einer Milliarde US \$ zu generieren und die Entwicklung über den privaten Sektor, aber mit der Partizipation der lokalen Bevölkerung durchzuführen.

fünf günstige Aspekte wurden dabei identifiziert:

- Washington als Hauptstadt generiert den „Content“ der Nation. Medienagenturen konnten als PartnerInnen gewonnen werden.
- Washington ist eine „Lifestyle“ Stadt, die junge Kreative anzieht, die wiederum fußgängerfreundliche und durch öffentliche Verkehrslinien erschlossene Gebiete, Nachtleben, multi-ethnische Gebiete und diversifizierte Architektur bevorzugen.
- NoMa verfügte sowohl über Brachland, als auch über die unterschiedlichsten Gebäude, wie Lagerhallen, die Platz für moderne Wirtschaftsbereiche, Kunst, Medien, IT bieten.
- NoMa verfügt über gute Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz, aber auch an Straßen und Autobahnen. Federal Express konnte aus diesem Grund dazu gebracht werden, das zentrale Logistikzentrum dorthin zu verlegen.
- Die gute Verkehrsinfrastruktur konnte als Ausgangsbasis für Glasfasernetze und andere Kommunikationsnetze genutzt werden.

Die mit 350.000 US \$ von der Stadt finanzierte Machbarkeitsstudie wurde als Ausgangsbasis genutzt, um private Investoren für das

2004



Lead Idea

High-level public transport is used to boost the idea of transforming a rundown area with mixed construction into a location with its own identity and plenty of business opportunities. New technology businesses are drawing on the value of old architecture and pedestrian-friendly access development. Private investments in public infrastructure pay off because of the new quality of life generated in a quarter known for its social mix.

Starting Position

The area around New York Avenue in Washington used to be a location for light industry which in the course of economic development gradually lost its significance. Rundown industrial sites alternated with residential constructions. The area is intersected by a metro line with no separate stop for New York Avenue.

90 % of residents, approx. 5,600 people altogether, are Afro-Americans. The average income per household was well below that of the rest of Washington and 27 % of residents had no car.

Methods

A working group set up by the city's strategic advisory council classified New York Avenue and surroundings a development area in 1998 and commissioned a feasibility study for connecting the location to the metro system, as well as a study on the development potential of „NoMa Area“. The name „NoMa“ was invented by the planners to give an identity to the area of that name. The objective was to create 5,000 new jobs and generate an investment volume of one billion US \$ and to promote development through the private sector with the participation of local residents.

five favourable aspects were identified in the course:

- Washington as the capital generates the nation's „content“. Media agencies were attracted as partners.
- Washington is a „life style“ city which attracts young and creative people who are keen on pedestrian-friendly areas with public transport access, night life, multi-ethnic neighbourhoods and a diversified architecture.
- NoMa has both unused land and an array of different buildings, such as warehouses ideal for modern businesses, art, media and IT.
- NoMa is well connected to the public transport network but also to roads and freeways. This is why Federal Express was talked into moving its logistics headquarters to the area.
- Solid traffic and transport infrastructure was used as a starting point for glass fibre networks and other communications networks.

The feasibility study financed by the city with 350,000 US \$ was used as a basis for attracting private investors to the area. „Action 29“ was founded, a society composed of representatives from the city, the national administration, private parties and the regional transport authority.



Ribbon cutting / Eröffnung
© WMATA



One entrance to the station / ein Eingang zur Station
© WMATA

Gebiet zu interessieren. Eine Gesellschaft „Action 29“ wurde gegründet, die sich aus VertreterInnen der Stadt, der Nationalverwaltung, Privaten und der regionalen Verkehrsbehörde zusammensetzt.

34 Millionen US \$ investierte Washington DC in die U-Bahnstation, davon 9 Millionen für die begleitende Umweltplanung.

25 Millionen US \$ für die Station kamen von Privaten, ebenfalls 25 Millionen US \$ von der Clinton Administration, davon sechs Millionen für die Anbindung an das Radwegnetz.

Mit Hilfe des Entwicklungsplans konnten umfangreiche Investitionen Privater generiert werden, darunter 100 Mio US \$ für das neue Hauptquartier der Alkohol- und Tabakbehörde.

Der Partizipationsprozess begann ebenfalls 1998. Über drei Jahre traf sich das Nachbarschaftskomitee monatlich. Zusätzlich wurden die Pläne in Nachbarschaftszentren, Kirchen und Schulen diskutiert.

Das Community Council sprach sich mit überwältigender Mehrheit für eine Metrostation (und nicht eine Greyhound Busstation) aus, obwohl die AnrainerInnen über Jahre durch die baulichen Aktivitäten gestört werden sollten.

Erfahrungen

NoMa stellt für die amerikanische Planung ein völlig neues Kooperationsmodell dar. Umso erfreulicher ist es, dass die Strategie aufgegangen ist. Die Ansiedlung von XM Satellite Radio mit 300 Beschäftigten stellt die größte Betriebsansiedlung in Washington in den letzten Dekaden dar und bestätigt so die Schwerpunktsetzung auf Telekommunikation.

Die New York Avenue Metro Station eröffnete am 20. November 2004. Zur Zeit zählt sie ca. 5.500 BenutzerInnen am Tag. Sie ist innerhalb der geplanten Bauzeit und des dafür bereitgestellten Budgets beendet worden und trägt seitdem maßgeblich zum Wohnkomfort der Bevölkerung des Gebiets bei. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird die Anzahl der neugeschaffenen Arbeitsplätze die geplante Anzahl von 5.000 dieses Jahr übersteigen.

Für die InvestorInnen, die innerhalb einer halben Meile im Umkreis der Station insgesamt zehn Hektar Land ankauften, hat sich durch den Anstieg des Bodenpreises die Investition bereits gelohnt.

Im Zuge des Partizipationsprojekts wurden Straßen neu gestaltet, Häuser renoviert und ein Erholungszentrum gebaut. Die lang geschlossene McKinley High School wurde als Technologiefachschule neu eröffnet. Das Gebiet wurde fußgänger- und radfahrfreundlich erschlossen. Der Schwerpunkt lag nicht auf Neubau, sondern auf Revitalisierung. So wurde aus dem Judd & Detwiler Printing Plant

Washington DC investierte 34 million US \$ in the metro station, of which 9 million for accompanying environmental measures.

25 million US \$ for the metro station were invested by private parties, another 25 million US \$ by the Clinton Administration, of which six million for connecting up to the bicycle path network.

A development plan was drawn up to generate extensive private investments, including 100 million US \$ for the alcohol and tobacco authority's new headquarters.

The participation process was also launched in 1998. The neighbourhood committee convened monthly for three years. The plans were also discussed at neighbourhood centres, in churches and schools.

The Community Council voted in favour of a metro station (and against a Greyhound bus station) with a vast majority although they knew that building activities would be felt for years.

Experiences

NoMa constitutes a novel cooperation model for planners in America. All the better to see that the strategy has been effective. XM Satellite Radio is now settled here with 300 employees, the biggest business settlement in Washington for decades, which goes to show that telecommunications are a main focus today.

New York Avenue Metro Station was officially opened on November 20, 2004. It is currently used by approx. 5,500 people a day. It was completed within the time and the budget envisaged and has since contributed substantially to residents' living comforts. The 5,000 new jobs planned for this year are likely to be exceeded.

Investments in a total of ten hectares of land within half a mile of the station have already paid off.

During the participation process streets were redesigned, houses were renovated and a recreation centre was built. McKinley High School which had been closed for many years was reopened as a technology college. The area was rendered pedestrian and bicycle-friendly. Emphasis was placed not on new constructions but on revitalisation. The Judd & Detwiler Printing Plant was turned into the new headquarters for XM Satellite Radio, and the Woodward & Lothrop warehouse now houses the Union Station Telecom Center.

Initiatives were given to maintain the mix and local structure of the location. The alcohol authority with its 1,100 employees was asked not to provide more than 200 parking lots but instead to have its main entrance directly face the new metro station.

das neue Hauptquartier von XM Satellite Radio, the Woodward & Lothrop Lagerhaus wurde das Union Station Telecom Center.

Initiativen wurden gesetzt, um die Mischung und lokale Struktur des Gebiets sicherzustellen. Die Alkoholbehörde mit 1.100 Angestellten wurde dahingehend beeinflusst, lediglich 200 Parkplätze zur Verfügung zu stellen, dafür aber den Haupteingang direkt auf die neue Metrostation auszurichten.

Einer der größten Erfolge ist sicherlich die neue Identität des Viertels als NoMa. Der Begriff hat sich in den letzten Jahren als feststehender Name für ein neues boomendes lebenswertes Viertel entwickelt.

Transferpotenzial

Die Möglichkeit einer Metrostation in NoMa wurde als Idee bereits einige Jahrzehnte diskutiert. Der Erfolg des Projekts lag darin, mit der Planung zu beginnen ohne die z.B. finanzielle Garantie des Projektausgangs. Diese Schritt für Schritt Taktik wäre ohne die Einbindung der Bevölkerung vom Anfang der Planung an nicht möglich gewesen.

Wichtig ist ebenfalls der Schwerpunkt auf Design. Für alle Gebäude, vom ATF Warehouse bis zur Metrostation, wurden Designwettbewerbe veranstaltet, die die Lebendigkeit und Lebensqualität des Viertels in den Vordergrund der Ausschreibung stellten.

So konnte die New York Avenue Metrostation zu einem der erfolgreichsten Planungsprojekte der letzten Jahre in den USA werden.

One of the biggest successes of the entire process is undoubtedly the new identity given to the quarter. NoMa has become a household name for a new and booming part of the city worth living in.

Transfer Potential

Decades ago the idea of a metro station for NoMa was first discussed. The project was a success because it set out with the planning before anyone was sure of its financial outcome. This step-by-step strategy would not have been possible without participation of residents from the very outset.

Emphasis on design is also important. Design competitions were held for all buildings, from the ATF Warehouse to the metro station, with vitality and quality of life for the area as main prerequisites.

Thus, New York Avenue Metro Station has become one of the most successful planning projects in the USA in recent years.

CONTACT

Dr. Marc A. WEISS, Chairman and CEO
 GLOBAL URBAN DEVELOPMENT
 426 O Street, SW
 Washington, DC 20024
 P +1 202 5545891 · M +1 202 5312411
 F +1 202 5544481
marcweiss@globalurban.org
www.globalurban.org

THEMA

SITE SEEING – DISNEYFIZIERUNG DER STÄDTE SITE SEEING – DISNEYFICATION OF CITIES

Die in den 80er Jahren begonnene Diskussion über US-amerikanische Phänomene der Disneyifizierung ist auch im europäischen Kontext relevant geworden. Die grundsätzliche Überlegung der Projektkonzeption ist, dass sich unsere Stadtwahrnehmung und Vorstellung von Stadt durch Bereiche wie Tourismus, Film und Fernsehen konstituiert. Urbanistische Fragen können nicht allein ein Thema der gebauten Architektur sein.

Das Projekt setzt sich in einem erweiterten Blickwinkel mit dem zeitgenössischen Wandel des Urbanen auseinander und macht ihn zum Gegenstand einer künstlerischen und wissenschaftlichen Analyse.

„In die Stadt gehen“ wird gemeinhin verstanden als Synonym für Shoppen, Entertainment und Nightlife. Der Begriff „Altstadt“ meint historische oder rehistorisierte Fassaden, hinter denen sich Ladenpassagen und Fastfoodketten befinden. Die Stadt wird zum Themenpark, in dem städtische Versatzstücke nach kommerziellen und touristischen Verwertungskriterien neu inszeniert werden. Unterhaltungs- und Freizeitindustrie sowie Medien und Dienstleistungskonzerne inszenieren, mediatisieren und vermarkten den urbanen Raum und bestimmen dadurch unser Bild von Stadt. Das Urbane äußert sich in diesem Zusammenhang als inszenierte Konsumierbarkeit. Die zeitgenössische westliche Stadt erscheint zunehmend als Themenpark, Shopping Mall und Disneyland. Aktuelle Stadtplanung gestaltet sich als Erlebnisprogrammierung. Der Begriff der Disneyifizierung beschreibt einen Prozess der Homogenisierung und Überschreibung von städtischem Raum mit wechselnden Narrativen.

The discussion on the US American phenomenon of Disneyfication which started in the 1980s has now also become relevant for the European context. The project concept, in principle, draws on the idea that our perception of cities is shaped by tourism, film and television. Urbanistic questions are not decided by built architecture alone.

The project looks at contemporary changes of urban issues from a wider perspective and subjects these changes to an artistic and scientific analysis.

“Going downtown” is generally understood as being synonymous with shopping, entertainment and night life. “Old city” implies historical or historicized facades for shopping arcades and fast food chains. The city becomes a theme park where urban set pieces are re-staged according to commercial and tourist exploitation criteria. Entertainment and leisure-time industries as well as the media are intent on staging, mediatizing and marketing urban space to produce the image we have of our cities. The urban element in this context is expressed as a staged consumable one. Contemporary western cities increasingly appear as theme parks, shopping malls and Disneyland. Today’s urban planning becomes event programming. The term Disneyfication describes a process of homogenising and superscribing urban space with changing narratives.

Hrsg.: Künstlerhaus Wien

SITE-SEEING: DISNEYFIZIERUNG DER STÄDTE

b_books Verlag, Berlin 2003

ISBN: 3-933557-42-9

T H E M A
**STÄDTISCHE URBANE OBSERVATORIEN (LOCAL URBAN OBSERVATORIES) AUSBILDUNG VON
LOKALEN KAPAZITÄTEN ZUR BEOBACHTUNG DER STADTENTWICKLUNG
BUILDING LOCAL CAPACITY TO MONITOR URBAN DEVELOPMENT**

Mit dem Stadtindikatorenprogramm (Urban Indicators Programme, UIP) führt UN-HABITAT seit 1994 einen Auftrag zur Sammlung und Analyse von Informationen über Entwicklung auf Stadtniveau durch, das Programm wurde 1997 in das globale urbane Observatorium (Global Urban Observatory, GUO) integriert. Die Arbeit am Globalen Stadtindikatorenprogramm (Urban Indicators Programme) bildete die entscheidende Wissensbasis über Städte und städtische Umwelt für die Habitat II Konferenz in Istanbul 1996. In Folge der Millennium Deklaration im September 2000 trägt das GUO zusätzlich die Verantwortung, über die „wesentlichen Verbesserungen im Leben der SlumbewohnerInnen“ zu berichten, das Ziel 11 der Millennium Development Goals (MDG).

Parallel zum Einsatz in der weltweiten Beobachtung arbeitet UN-HABITAT mit Ländern und Städten am Aufbau von lokaler Beobachtungskapazität in einem Netzwerk von lokalen und nationalen Observatorien zusammen. Ein lokales städtisches Observatorium (LUO) ist ein Netzwerk von lokalen Institutionen und AkteurenInnen, die gemeinsam an der Produktion von städtischen Daten arbeiten, die für die Formulierung von fundierteren Richtlinien notwendig sind.

Städtische Observatorien wurden v.a. aus den folgenden ausschlaggebenden Gründen eingerichtet:

- Den Ländern und Städten fehlt es oft an zugänglichen Daten.
- Daten werden nicht auf die städtische oder substädtische Ebene differenziert.
- Es fehlt die Kultur, Informationen gemeinsam zu nutzen.

Das globale Beobachtungsnetzwerk besteht aus 120 lokalen und nationalen Observatorien, die in folgenden Bereichen arbeiten:

- Entwerfen und Anwenden von städtischen Indikatorensystemen, um lokale Strategien zum Aufbau von Beobachtungskapazitäten zu entwickeln. Globale und lokale Indikatoren zu nutzen, die die Aufmerksamkeit auf Themen von lokaler Bedeutung lenken. Die lokalen Observatorien entwerfen einen Eindruck der momentanen Entwicklungssituation in den Städten. Sie analysieren Daten um lokale städtische Trends und Bedingungen zu verstehen.
- Verwenden der Auswertungsergebnisse der Indikatoren zur Erstellung von Richtlinien. Ein städtisches Indikatorensystem eröffnet eine Vielzahl von Wegen, um mit der Öffentlichkeit zu kommunizieren und langfristig das Bewusstsein über den Zustand der Stadt sowie das Vertrauen in die Leistungen der Stadtregierung zu verstärken.
- Gute Verwaltungsführung und Aufbau von Institutionen. Für die Partner war die Förderung eines partizipatorischen Ansatzes zu Entwicklung, Sammlung und Verwendung von Indikatoren eine der beeindruckendsten Möglichkeiten der lokalen und städtischen Observatorien.



© UN-HABITAT

UN-HABITAT has been carrying out its mandate of collecting and analyzing city-level development information since 1994 with its Urban Indicators Programme (UIP) which was then integrated in the Global Urban Observatory (GUO) in 1997. The work of the Urban Indicators Programme provided the main knowledge base on cities and the urban environment for the 1996 Habitat Conference II, in Istanbul. In the aftermath of the Millennium Declaration in September 2000, the GUO has the added responsibility to report on the “significant improvement in the lives of slum dwellers,” Target 11, of the Millennium Development Goals (MDG).

In parallel to this global monitoring effort, UN-HABITAT is working with countries and cities to build local monitoring capacity through a network of Local and National Urban Observatories. A Local Urban Observatory (LUO) is a network of local institutions and actors that work together to produce urban data that is needed to formulate more informed policies.

Urban Observatories are established for the following main reasons:

- Countries and cities often lack available data.
- Data is not disaggregated at city or sub-city levels.
- There is a lack of culture to share information.

The Global Observatory network is composed of around 120 local/national urban observatories that work in the following areas:

- Designing and implementing urban indicators systems in countries in order to develop local strategies for building monitoring capacity. Utilizing global and local indicators focusing attention on issues that matter locally. Local observatories create a snapshot of the current development situation in cities. They analyze data in order to understand local urban trends and conditions.
- Using indicators results in policy. An urban indicators system opens up a number of ways to communicate with the public and, over the long run, to increase the public awareness about the state of their city and trust and confidence in the municipal government in delivering services.
- Good governance and institutional building. One of the most appealing qualities about the local and national urban observatory to partners has been that it promotes a participatory approach to developing, collecting and using indicators.



DER AUFTRAG: DIE ERFINDUNG DER TÜRKEI **THE MANDATE: INVENTING TURKEY**

In meiner Arbeit interessiert mich generell die Verbindung, die Theorie und Ideologie mit den gesellschaftlichen und Form gewordenen Realitäten einget. Politische Konstrukte, die z.B. zu gebauter Realität werden und sich so als ästhetische Träger entäußern und andererseits das Soziale, das sich darin verselbstständigt, Umdeutungen vornimmt, oder auch Gegenkräfte (z.B. religiöse in der Türkei), die ihren eigenen Formenkanon diskursiv einsetzen. Dieses Spannungsfeld versuche ich auf einer zunächst scheinbar objektiven Ebene fotografisch abzubilden und dabei möglichst komplexe nichtobjektive Relationen zu fassen. Erstaunlich für mich wurde während meines Aufenthaltes in der Türkei, wie stark die institutionellen Ansätze der Staatsgründung, vor allem auf repräsentativer Ebene, immer noch bestehen, wirken und nach wie vor gestärkt werden. Vielleicht auch wieder stärkere Bedeutung erlangen seit konservative Kräfte die Mehrheit in der Regierung

My work generally focuses on how theory and ideology have merged to form societal realities. Political constructions for instance, which have become built reality and thus vehicles of aesthetic values, but also social aspects which are values in their own right, or counter forces (e.g. religious ones in Turkey) which use their own standard of forms discursively. It is this field of tension which I try to photograph at what appears to be an objective level to begin with, while attempting to include as many complex non-objective relations as possible. During my stay in Turkey I was surprised to see how much institutional approaches of state foundation are still present, especially at the representative level, how they continue to be effective and strong. How they are gaining importance now that conservative forces are in the majority in government and the perspective of EU accession is calling for clear positions. Secularism and progressing modernisation are evident, no doubt. Nevertheless, there are many controversies over "republican" versus "conservative" motives, e.g. with regard to dress code as in the discussion on abolishing the ban on headscarves at universities, or with regard to urban planning

STADTPLANUNG IN KIOTO ALS PARTNERSCHAFT MIT BEWOHNERINNEN, BAUTRÄGERN UND STADTVERWALTUNG

CITY PLANNING OF KYOTO IN PARTNERSHIP WITH RESIDENTS, DEVELOPERS AND CITY AUTHORITIES

JAPAN

Leitidee

Der 1999 beschlossene Masterplan von Kioto etablierte das Prinzip partizipativer Stadtentwicklung für die Planung der alten Kaiserstadt Japans. Mittels einer Studie, die mit Hilfe von 600 Freiwilligen durchgeführt wurde, wurde die alte Bausubstanz von Kioto, die durch die Bautätigkeit der letzten Jahre gefährdet war, erhoben. Diese Studie zeigte auch das hohe Maß an Wohnzufriedenheit der AltstadtbewohnerInnen. Gemeinsam mit der Bevölkerung, vor allem durch die Schaffung von Nachbarschaftszentren, wurde nach einem Weg gesucht, die alte und die neue Stadt gemeinsam zu planen.

Ausgangslage

Kioto, mit 1,5 Millionen EinwohnerInnen die sechstgrößte Stadt Japans, war bis 1868 Kaiserstadt. Sie wurde nach chinesischem Fengshui-Prinzip rasterförmig um die Paläste und Tempel angeordnet angelegt. Diese alte Stadtstruktur wurde nach dem zweiten Weltkrieg durch eine uniforme Struktur aus modernen Hochhausgebäuden ersetzt, die alte Stadt verschwand und gab einem uniformen Stadtbild Platz. Die traditionelle starke soziale Bindung der EinwohnerInnen an ihre Stadt veränderte sich durch den Zuzug in die neuen Häuser.

Methoden

Der erste Schritt der Behörden war die Einrichtung eines Stadtteilzentrums in der Altstadt 1997. Eine Studie, deren Basis von lokal ansässigen Organisationen und 600 Freiwilligen erhoben wurde, zeigte, dass noch 28.000 der alten „Kyo-Machiya“ Stadthäuser in Kioto existierten und auch dass die Wohnzufriedenheit in den Häusern sehr hoch war und dementsprechend auch die Bereitschaft selbst an deren Sanierung mitzuarbeiten.

1999 wurde der Masterplan für Kioto beschlossen, der Partizipation in der Planung und Umsetzung der Stadtentwicklung vorsah. 2001 wurden Richtlinien für partizipative Prozesse verbind-

2004



Lead Idea

The master plan for Kyoto decided in 1999 established the principle of urban development on the basis of people's participation for all further planning in the former imperial town of Kyoto, Japan. A study carried out with the support of 600 voluntary helpers identified Kyoto's old building stock which was about to fall prey to more recent construction activities. The study also reflected a general sense of wellbeing of those living in the old part of the city. Residents were invited to participate, by way of neighbourhood centres, amongst others, in finding ways of planning both the old and the new city.

Starting Position

Kyoto, Japan's sixth-largest city with a population of 1.5 million, was, until 1868, Japan's imperial residence. It was designed on the Chinese principle of Fengshui – as a grid surrounding the palaces and temples. The old structure was replaced after the Second World War by a uniform system of modern high-rise buildings, while the old city disappeared and gave way to a standardized cityscape. People who had always had strong social ties to their city lost touch as they moved into the new houses.

Methods

In a first step the city administration, in 1997, established an urban quarter centre in the old part of the city. A study essentially prepared by local organisations and 600 voluntary helpers identified 28,000 old "Kyo-Machiya" buildings in Kyoto. It also revealed that residents of these buildings were highly satisfied with living conditions and therefore willing to participate in their renewal.

In 1999 the master plan for Kyoto was passed which provides for people's participation in planning and implementation of urban development. In 2001 directives for processes of participation became binding to establish a highly unique legal instrument for making urban planning with people's participation sustainable.

Planning means information, discussion and initiation of local processes through people organizing themselves. Neighbourhood centres are installed to facilitate communication among different population groups.

Experiences

One major step towards planning was to identify and evaluate local traditions and social interaction in the districts. At the traditional Gion Matsuri summer festival people showed a great willingness to invest time into planning the structures of their city, and the way they organized the festival themselves was a good indicator of how to address people in general.





S.16-17 © City of Kyoto

lich, ein durchaus einmaliger legislativer Schritt partizipative Stadtplanung nachhaltig zu machen.

Der Planungsprozess setzt auf Information, Diskussion und die Initiierung kommunaler Prozesse durch Selbstorganisation. Dafür werden Nachbarschaftszentren eingerichtet, die als Kommunikationszentren zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen fungieren.

Erfahrungen

Ein wichtiger Schritt für die Planung war die Erhebung und Evaluierung lokaler Traditionen und der sozialen Interaktion in den Bezirken. So zeigte sich bei der Durchführung des traditionellen Gion Matsuri Sommerfestes die große Bereitschaft der Bevölkerung, Zeit in ihre Stadtstrukturen zu investieren. Die Art der Selbstorganisation für das Fest konnte für die Adressierung der Bevölkerung aufgegriffen werden.

Die Gemeinschaftszentren werden auf verschiedene Art aktiv. Sie publizieren Leitfäden für Sanierungsmaßnahmen. Es gibt Hilfsangebote für Steuer- und Eigentumsfragen, wie auch technische Hilfe bei Renovierungen.

Ein besonderes Augenmerk liegt darauf, die Bevölkerung verschiedener städtischer Strukturen, alter Häuser wie Neubauten, miteinander ins Gespräch zu bringen und so ein gemeinsames Gefühl für die gewachsene Stadtstruktur zu schaffen. Auf diese Weise werden Entscheidungen für die Verbesserung der einzelnen städtischen Regionen getroffen.

Ein wichtiger Aspekt des Projekts ist sicherlich auch die Bedeutung, die Kioto für den Japan-Tourismus hat. Als eine der meistbesuchten Städte Japans ist hier das wirtschaftliche Potential einer funktionierenden, attraktiven und lebendigen Altstadt von großer Bedeutung.

Transferpotenzial

Die wichtigsten Stichworte für einen möglichen Transfer dieses erfolgreichen Planungsprozesses sind:

- Anbieten von institutionellen Strukturen (Nachbarschaftszentren),
- Respekt vor gewachsenen lokalen Strukturen und
- Institutionalisierung von Prozessen durch ihre Verankerung in lokaler Legislative.

Die Stadt stellt ca. 10 Mio US \$ jährlich für das Programm zur Verfügung.

Community centres are active in various ways. They publish guidelines for renewal measures. They offer support with tax and property issues, as well as technical support for renovations.

Special emphasis with all efforts is placed on motivating residents of different urban structures, of old houses and new buildings, to communicate with each other and develop a mutual understanding for a city structure grown over time. Thus, decisions are taken to improve the various regions of the city.

One major aspect of the project is Kyoto's significance for tourism in Japan. Kyoto is one of Japan's most frequently visited cities and having a functioning, attractive old city with lots of life certainly adds to its economic potential.

Transfer Potential

Key words for this successful planning process's transfer potential include:

- making available institutional structures (neighbourhood centres),
- respecting local structures grown over time and
- institutionalising processes by making them part of local legislation.

The city provides approximately 10 million US \$ annually for the programme.

CONTACT

Ms Maya KOBORI, International Relation Office,
City of Kyoto
Teramachi-Oike, Nakagyo-ku, Kyoto, Japan 604-8571
T +81 75 2223072 · F +81 75 2223055
kokusai@city.kyoto.jp · obach989@city.kyoto.jp (personal)

OUR PARTNERS' VIEW »

INTEGRATION DER UMWELT IN STADTPLANUNG UND MANAGEMENT: DIE ERFAHRUNGEN DES IHS

INTEGRATING ENVIRONMENT INTO PLANNING AND MANAGEMENT OF CITIES: IHS EXPERIENCE

Das Institute for Housing and Urban Development, IHS, hat seit Beginn der 90er Jahre seinen Zugang zu Stadtplanung und -management erweitert, indem es neue Konzepte zur Bewältigung städtischer Probleme in einer sich schnell urbanisierenden Welt aufgenommen hat. Zu diesem Zeitpunkt hatte man erkannt, dass die städtische Umwelt aus einer neuen Perspektive betrachtet werden muss: Mit einem weitreichenderen Verständnis für die Umwelteinwirkungen der Urbanisierung und für Wege diese abzuschwächen. Um wirklich eine nachhaltige Stadtentwicklung zu bewirken, sollten Lokalverwaltungen und BewohnerInnen in die Suche nach Lösungen miteinbezogen werden.

Die Antwort kam mit dem Entwurf eines durch die holländische Regierung finanzierten, globalen Forschungsprogramms, das „Best Practices in Urban Environmental Management“ genannt wurde und an der Entstehung des „Best Practice“ Programms von UN-HABITAT mitbeteiligt war. IHS und seine lokalen PartnerInnen in verschiedenen Teilen der Welt haben die Methoden, nach denen Städte Probleme wie Luftverschmutzung, Müll, Verkehr, Abwasser, Trinkwasserversorgung usw. behandeln, systematisiert und das Wissen über Publikationen und Workshops verbreitet. Damit verbunden war auch die Entwicklung eines Diplomstudiums für städtisches Umweltmanagement an der Universität Wageningen. Dabei hat das IHS weniger den Ökologischen Aspekt (die eigentliche Stärke der Universität) verfolgt, als Vorgaben, Planung, Management oder Aspekte finanzieller Beteiligung oder EinwohnerInnenmitsprache beleuchtet.

EINE LERNENDE STADT: IHS UND DIE STADT ROTTERDAM

Das IHS ist eng mit der Geschichte Rotterdams, insbesondere dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg, verbunden. Es wurde als ein Fachzentrum für Bau eingerichtet, mit dem Auftrag, Methodologie und Ansätze zur Behebung des dramatischen Wohnraum Mangels zu finden und u.a. die Entwicklung und Produktion von Fertigteiletechnologien auszubauen. Das war die Geburtsstunde des Institute for Housing Studies, das seinen Tätigkeitsbereich in der Stadtentwicklung später um Themen wie Umwelt, Finanzierung, Armutsbekämpfung, Verwaltungsorganisation, strategische Planung u.a. erweiterte.

Mit der Strategie, die Stadt in eine nachhaltige Stadt zu verwandeln, wurde der Förderung von nichtmotorisiertem Verkehr, wie Fahrrad bzw. -taxi, zu Fuß gehen, Straßenbahn usw., mehr und mehr Gewicht gegeben. Gleichzeitig wurden die Ufer der Kanäle und des Hauptflusses Maas ausgestaltet, diverse Zusatzeinrichtungen geschaffen und die Wasserqualität verbessert. Das Ziel dabei war, die Lebensqualität und die städtische Umwelt zu verbessern. Integrierter öffentlicher Verkehr und Müllentsorgung in der Stadt stellen ebenfalls interessante Aufgaben dar: Es gibt zwar einerseits eine Müllverwertungstechnologie, mit der Müll in Straßenbaumaterial umgewandelt werden kann, andererseits aber noch wenige

From the beginning of the 90's onwards the Institute for Housing and Urban Development Studies-IHS started broadening its approach to urban management and planning by integrating new concepts and new approaches to resolve the problems of cities in a fast urbanising world. By that time it had become clear that the urban environment needed to be tackled from a different perspective, with greater understanding of the environmental impacts of urbanisation and how to mitigate or prevent them to take place, and involve local authorities and citizens in the solution and approaches if sustainable urban development had to be accomplished.

The response came through the design of a global research programme that was financed by the Dutch government entitled "Best Practices in Urban Environmental Management" which helped giving birth to the "Best Practice" programme endorsed and by the United Nations Human Settlements Programme a few years later. Basically, IHS and local partners in various parts of the world were documenting and systematising the way cities were addressing problems like air pollution, garbage, traffic, waste water, water management, etc. and disseminating this knowledge through publications and workshops. This was linked with the development of a master programme on urban environmental management in cooperation with the Wageningen University-WU. Rather than approaching the environmental problems from an environmental science and engineering viewpoint (which was the strength of WU), IHS has focused on the policy, planning, management, financial and citizen participation aspects of the problem.

A LEARNING CITY: IHS AND THE CITY OF ROTTERDAM

IHS is closely associated with the history of Rotterdam and particularly with its post- WW II reconstruction when a building centre of excellence was found with the mission to develop methodologies and approaches to address the dramatic housing backlog, to increase housing production and develop prefab technologies among other things. That was the birth of the institute for housing studies that later broadened its scope to urban development incorporating a number of issues such as environment, finance, poverty, governance, strategic planning and other issues.

Under the strategy to turn the city into a sustainable city, more and more emphasis was given to support non-motorised transportation e.g. bikes, bike taxis, walking, electric tram, etc. In addition, all watercourses like canals and the main river Maas did undergo interventions to improve the quality of the waterfront but also to provide amenities and better quality of the water. The goal was to improve the quality of life and the urban environment. The integrated public transport and the solid waste management system in the city provided interesting lessons. On the one hand there is a garbage recycling programme that helps to produce

Fortschritte bei der Entwicklung eines Hausmülltrennsystems.

Die enge Verbindung des IHS Ausbildungsprogramms mit der Stadt erlaubt einen interessanten gegenseitigen Erfahrungsaustausch bzw. bietet es reale Situationen, in denen TeilnehmerInnen aus der ganzen Welt erfahren können, wie eine europäische Stadt unter ganz anderen Entwicklungsbedingungen und mit anderem finanziellem Rahmen Probleme behandelt, die jenen, mit denen sie in ihrer Stadt auch konfrontiert sind, ähneln. Es ist z.B. erstaunlich, dass São Paulo mit einer siebzehnfachen EinwohnerInnenzahl über nur die Hälfte des Budgets von Rotterdam verfügt. Trotzdem sieht man dort Initiativen zur städtischen Mobilität oder der Müllverwertung, die sehr ähnlich aussehen, aber über vollkommen andere Ressourcen und Mandate verfügen.

ERFAHRUNGEN AUS ENSCHEDE:

Wiederaufbauplanung und Umweltplanung nach einer Katastrophe

Lernen aus der Praxis

Eine schwere Explosion in einer Feuerwerksfabrik im Bezirk Roombeek in der Stadt Enschede zerstörte am 13. Mai 2000 mehr als 650 Häuser und verwüstete eine Fläche von 42 Hektar. Zum Glück war es ein warmer Tag und die meisten BewohnerInnen waren nicht zu Hause – die Zahl der Todesopfer war auf 22 beschränkt. Roombeek war ein Niedriglohnviertel in Enschede. Die Stadt- und auch die Staatsregierung machten das Beste aus der Situation, indem sie die Katastrophe als Möglichkeit nutzten, um dort eine bessere Lebensqualität herzustellen. Ein Aktionsplan wurde zusammen gestellt, nach welchem der soziale, wirtschaftliche und physische Wiederaufbau in Enschede forciert werden sollte, um das urbane Leben auf einem besserem Niveau als vor der Katastrophe wieder aufzunehmen.

Erste Reaktionen

Die Stadtregierung reagierte sofort indem sie den EinwohnerInnen materielle und soziale Absicherung bot: Ersatzwohnungen, Schadenskompensation und eine Rückkehrgarantie in das Viertel nach dem Wiederaufbau. Während des Wiederaufbaus wurde auch psychologische Unterstützung angeboten. Das war eine der Funktionen des von der Magistratsabteilung etablierten Informations- und Beratungszentrums. Über die „Big Cities Policy“ förderte die Staatsregierung die Stadtregierung sowohl finanziell als auch durch Einrichten eines Beirats, der den partizipativen Planungsprozess unterstützen sollte. Roombeek war aufgrund seiner besonderen Charakteristik auch geeignet für den 'Quality Impulse', einen Fonds, über den im Rahmen der „Big Cities Policy“ (zusätzliche) Qualitätsverbesserungen für bedürftige Viertel finanziert werden.

Der Stadtrat entwickelte einen „Arbeitsplan für technischen und sozialen Wiederaufbau“ und einen „Kommunikationsplan“, die für den partizipativen Planungsprozess entscheidend sein sollten. Im Arbeitsplan wurde betont, dass technische und soziale Komponenten gleiche Beachtung bekommen sollten. Für die Staatsregierung war der Arbeitsplan eine Grundvoraussetzung, ohne die keine Finanzierung vergeben wird.

Einrichten des partizipativen Planungsprozesses

Als Arbeitsplan und Kommunikationsplan von der Stadt und der Staatsregierung genehmigt worden waren, wurde ein institutionelles Rahmenwerk angelegt, um den Planungsprozess zu starten. Die Stadtregierung entschied, dass der Partizipationsprozess so unabhängig und so objektiv wie möglich gehalten werden sollte.



© Claudio Acioly

blocks that are used in street pavement but on the other hand, there is still very little progress in getting segregated collection at the household level.

The training programmes of IHS provides a strong link with the city and allows an interesting cross-fertilisation, and real situations where participants from all over the world get to know how an European city addresses the same kind of problems they face in their home town, under totally different development conditions and financial constraint. It is curious that a city like São Paulo has a municipal budget that is less than half of Rotterdam's while having more than 17 times its population. However, one sees initiatives to address urban mobility and solid waste management in a very similar way but with totally different resources and mandates.

THE ENSCHEDE EXPERIENCE:

Post Disaster Redevelopment Planning and Environmental Planning

Learning from practice

A heavy and dramatic explosion in the neighbourhood of Roombeek in the heart of the city of Enschede, destroyed more than 650 houses and devastated 42 hectares, after a firework factory exploded on 13th of May 2000. Luckily it was a warm day and most of the residents were outside their houses, which limited the number of death to 22. The neighbourhood of Roombeek was one of Enschede's low-income areas. The city- and national government took this disaster as an opportunity to create a better living environment. A Plan of Action was formulated to boost social, economical and physical reconstruction in Enschede to be able to resume urban life and make it better than it was prior to the disaster.

Initial Response

The immediate response by the city government was to bring material and social security to the residents: housing, compensation for losses, and the guarantee of returning to the neighbourhood after the reconstruction. Also psychological assistance was given, which was available throughout the reconstruction process. This was one of the functions of the central Information and Advice Centre which was set up at the department of the council in Roombeek. The national government, through its Big Cities Policy, supported the city government with finance and the set up of an advisory committee to support the participatory planning process. Because of its characteristics, Roombeek was eligible for the



Die BewohnerInnen sollten ihre Ideen, Meinungen und Visionen unabhängig von denen der Stadträte und sozialen Wohnbauvereinigungen wiedergeben können. Daher richtete die Stadtregierung ein Wiederaufbau-Projektbüro ein, das von unabhängigen ExpertInnen geleitet und betrieben werden sollte. Zu den unabhängigen ExpertInnen zählten ein Stadtplaner und ein Kommunikationsberater (mit Hintergrundwissen in Stadtplanung). Die Auswahl der ExpertInnen wurde in Kooperation mit den Interessensgruppen vorgenommen.

Gleich von Beginn des Planungsprozesses war die Stadtregierung zu den Menschen sehr direkt und ehrlich. Nicht alle Ideen der EinwohnerInnen und Geschäftsleute konnten realisiert werden (sie wurden über das vorhandene Budget für den Wiederaufbau informiert und wussten daher über die Grenzen Bescheid). Zum anderen stellte die Regierung klar, dass sie die Entscheidungsgewalt hatte. Die Aufstellung dieser Vorgaben erwies sich als ausschlaggebend für die Transparenz des Planungsprozesses.

Entscheidende Schritte beim Start des partizipativen Planungsprozesses waren Selbstdarstellung der Gemeinde und Analyse der Interessensgruppen. Durch Schlüsselpersonen in Klubs, Schulen, einem Gesundheitszentrum und neuen Führungspersönlichkeiten der Interessensgruppen wurde eine weiterführende Analyse aller Stakeholder durchgeführt, die von der Katastrophe betroffen waren oder am Planungsprozess beteiligt werden sollten. Diese Analyse war sehr wichtig für den partizipativen Ansatz, der für jede Stakeholder-Gruppe entwickelt wurde. Das ermöglichte überhaupt erst, dass alle beteiligt werden konnten. Von den gleichen Schlüsselpersonen wurde dann ein Gemeindeprofil erstellt, das Nachbarschaftsaktivitäten, kulturelle Identität, Lebensnotwendigkeiten Serviceeinrichtungen, die Architektur von Gebäuden und Industrie, soziale Strukturen usw. mit einbezog. Es zeigte z.B., dass die BewohnerInnen eine gemischte Gemeinschaft bildeten, mit vielen MigrantInnen und älteren Personen, einer Mischung aus Miete und Eigentum sowie gemischter Landnutzung mit Wohnraum, Betrieben und Geschäften. All das musste im Planungsprozess berücksichtigt werden.

Nach dem Planungsprozess

Nach dem Beschluss des Entwicklungsplans und der Vision wurden von den verantwortlichen städtischen ProjektleiterInnen detaillierte Pläne für jedes Arbeitsgebiet ausgearbeitet. Die Aufgaben des Wiederaufbau-Projektbüros waren damit erledigt. Das Büro wurde aber nicht sofort abgeschafft und die ExpertInnen arbeiteten mit den städtischen ProjektleiterInnen bis Ende 2004 gemeinsam weiter. Nach der Genehmigung des Plans änderte sich die Art der Beteiligung von BewohnerInnen und UnternehmerInnen. Viele waren nach dem intensiven Planungsprozess partizipationsmü-

'Quality Impulse', a budget which has been made available by the Big Cities Policy to finance (extra) quality services in needy neighbourhoods.

The city council developed a 'Work Plan for Physical and Social Reconstruction' and a 'Communication Plan' which would be crucial to guide the participatory planning process. Emphasised in the Work Plan was that the physical and social components should get equal attention. The Work Plan was a sine-qua-non condition for the national government to make finance available.

Setting up the participatory planning process

When the Work Plan and Communication Plan were approved by the city- and national government, an institutional framework was set up to start the planning process. The city government decided that the participation process should be as independent and objective as possible. Residents should be able to give their ideas, opinions, visions independently from the ones of the council members and Social Housing Associations. This is why the city government established the Reconstruction Project Office, which would be managed and operated by independent experts. These independent experts included an urban planner and a communication advisor (with urban planning background). The selection of these experts was done in collaboration with the Interest Groups.

Already from the beginning of the planning process the city government was very straightforward and honest towards the people. Not all ideas generated by residents and entrepreneurs could be realized (people were informed about the budget available for the reconstruction and therefore knew the limitations). Secondly the city government made clear that it had the decision-making power. The setting up of these conditions proved to be crucial to keep the planning process transparent.

An important step in the start up of the participatory planning process was the Community Profiling and the Stakeholder Analysis. Through key persons: clubs, schools, health centre, 'new leaders' of the Interest Groups etc. a further analysis was made of all stakeholders who were affected by the disaster and/or should be involved in the planning process. This analysis was very important for the participatory approach developed for each of the different stakeholder groups. This made it possible that all of them got involved in the first place. A community profile was then made by these same key persons and which included neighbourhood activities, cultural identity, functions of living, services available, architecture of buildings and industry, social structures etc. It showed e.g. that the neighbourhood had a mixed population; many immigrants and elderly people; a mixture of rented and owner occupied houses; and mixed land use of residential area and working places and shops, characteristics, all of which had to be taken into account in the planning process.

After the planning process

After the approval of the Development Plan and Vision, detailed plans for each domain were worked out by the responsible municipal project leaders. The task of the Reconstruction Project Office had been accomplished. The Reconstruction Project Office however was not immediately abolished and the experts worked together with the municipal project leaders till the end of 2004. The participation level of the residents and entrepreneurs had become different after the approval of the Plan. Many people were 'participation tired' after the intense planning process. Therefore no formal meetings were organized, but indirect participation continued. Representatives of stakeholders were organized in thematic groups. They advised and monitored the work of the mu-

de. Daher wurden keine formellen Treffen abgehalten, sondern indirekte Partizipation fortgeführt. VertreterInnen aller Stakeholder wurden nach thematischen Gruppen organisiert. Diese berieten und beobachteten die Arbeit der Stadtverwaltung. Die Gruppen entschieden selbst, in welcher Form sie teilnehmen wollten: informiert, befragt oder eingebunden.

Ergebnisse

Die Mehrheit der BewohnerInnen entschied sich für die Rückkehr nach Roombeek. Nach drei Jahren konnten die ersten in ihre neuen Wohnungen einziehen. Sie wollten ihre Gemeinde in Bezug auf Straßengliederung und Architektur ihrer Häuser in vertrauter Form wieder herstellen. Die meisten ihrer Ideen waren innovativ und neu, aber gleichzeitig drückten sie auch ihren Wunsch nach der alten Identität und den alten Werten der Gemeinschaft aus. Es wurde daher entschieden, dass die Kombination von Wohnen und Arbeit beibehalten werden sollte, aber man wurde sich auch einig, dass in der Nachbarschaft keine Industrie sein sollte. Sicherheit und Umweltqualität erhielten eine zentrale Rolle in ihrem neuen Roombeek. Im Sinne eines verbesserten Service wurden Gesundheitseinrichtungen, soziale Dienste und Schulen in einem Cluster zusammengefasst. Die kleinen Geschäfte und Kunstwerkstätten sollten zurückkehren. Es gab einen starken Konsens, dass die Gemeinde wieder eine Mischung aus Funktionen und Aktivitäten werden sollte.

Der Entwicklungsplan schlug auch vor, den sozialen Zusammenhalt in der Gemeinde zu stärken, um die Lebensqualität zu verbessern. Das Sozialprogramm zielte auf alte und neue BewohnerInnen, es sollte das Engagement in der Gemeinde aufbauen und Arbeitslosigkeit in Angriff nehmen. Dazu gehörten persönliche Gespräche mit den EinwohnerInnen, v.a. um die Kapazitäten und Fähigkeiten der Leute zu identifizieren. Es wurden auch Aktivitäten angeregt, bei denen die BewohnerInnen ihre Talente für gegenseitige Hilfe oder zur Hilfe für die Gemeinschaft einsetzen konnten.

Schlussfolgerung

Man kann aus den Erfahrungen von Enschede mehrere Lektionen lernen, die sowohl für europäische Städte als auch für Entwicklungsländer interessant sein könnten. Unlängst konnte das IHS die Erfahrungen aus Enschede vor irakischen Fachleuten präsentieren. Die Situation im Irak ist momentan ungünstig, vor Ort sind die Entwicklungsbedingungen schwierig, die Zivilgesellschaft, wie auch die professionellen Organisationen sind neu. Trotz dieser Voraussetzungen erklärten die Fachleute, dass die in Enschede angewandten Planungsmethoden auch bei sehr geringem Budget für einen Transfer in den Irak geeignet wären.

Für den Wiederaufbau von Roombeek war der sorgsam entwickelte partizipatorische Planungsprozess ausschlaggebend. Die Kombination verschiedener Planungsmethoden, die direkten Kontakte zwischen ExpertenInnen und BewohnerInnen bzw. UnternehmerInnen und das frühzeitige Miteinbeziehen der Stakeholder haben beim Aufbau von Besitz und Verantwortung eine bedeutende Rolle gespielt. Vorbedingung für gute, zu Entscheidungen führende Partizipation war die Einrichtung von „Regeln“ am Beginn des Planungsprozesses.

Die Erfahrung von Enschede wurde vom Wiederaufbau-Projektbüro über die Dutch Association of Municipalities Publisher veröffentlicht, damit die Erfahrungen mit anderen Städten ausgetauscht werden können. ExpertInnen aus Enschede werden regelmäßig eingeladen, um den Fall von Enschede auch außerhalb der Niederlande zu präsentieren. Wie Rotterdam ist Enschede eine lernende Stadt geworden.

unicipality. The groups decided themselves how they wanted to participate: informed, consulted or involved.

Outcomes

The majority of the residents decided to move back to Roombeek. After three years the first residents were able to move into their new homes. They preferred their community to be familiar again in terms of street lay-out and the architecture of their houses. Most of their ideas were exploring and new, but at the same time they expressed the wish to keep the old identity and values of the community. It was decided that the combination living and working should remain, however it was agreed that there would be no industry in the neighbourhood. Safety and quality of environment had become central in their new Roombeek. In terms of improved services the choice was to cluster health care, social services, and schools. The small shops and artist workshops should return. There was a strong consensus that the community should be a mix of functions and activities again.

The Development Plan also proposed strengthening the social cohesion in the community to improve quality of life. Old and new residents were targeted by the social programme, which aimed at building community commitment and tackling unemployment. This included house to house talks with residents, especially to identify people's capacities and skills. Activities were initiated in which residents could use their talents to help each other and the community.

Conclusion

There are several lessons to be learnt from the experiences in Enschede, which could be very interesting for both European cities and developing countries. IHS recently had the opportunity to present the Enschede lessons learnt to Iraqi professionals. The situation in Iraq at the moment is not favorable, the local conditions for development are quite adverse and the independent community- and professional organizations are new. Despite these concerns, they expressed that the planning methods applied in Enschede would be suitable in Iraq, even with limited budget.

Crucial to the reconstruction of Roombeek has been the thoroughly developed participatory planning process. The combination of different planning methods, the direct contacts made by the experts with the residents and entrepreneurs and the early inclusion of the stakeholders has helped to build ownership and responsibility. The establishment of clear 'rules' at the beginning of the planning process in terms of decision-making was a condition for good participation.

The experience of Enschede has been documented by the Reconstruction Project Office and published by the Dutch Association of Municipalities Publisher for sharing lessons with other cities. Experts from Enschede Municipality are regularly invited outside the Netherlands to present the case of Enschede. Like Rotterdam, Enschede has become a learning city.

The authors Claudio ACIOLY, Ogenis BRILHANTE and Sasja VAN DER WEGEN are staff members of the IHS-Institute for Housing and Urban Development Studies, an international education and knowledge-based institution associated with the Erasmus University Rotterdam, founded in 1958, and with the mission to improve the quality of life in cities at global scale.

Die AutorInnen Claudio ACIOLY, Ogenis BRILHANTE und Sasja VAN DER WEGEN sind MitarbeiterInnen des IHS-Institute for Housing and Urban Development Studies, einem 1958 gegründeten internationalen Forschungs- und Bildungsinstitut, das in enger Zusammenarbeit mit der Universität Rotterdam den Auftrag verfolgt, die städtische Lebensqualität auf globaler Ebene zu verbessern.

See www.ihs.nl

DER STADTENTWICKLUNGSPLAN STEP 2005

THE URBAN DEVELOPMENT PLAN STEP 2005

INTERVIEW MIT HERRN DI KURT MITTRINGER, MAGISTRAT DER STADT WIEN, MA 18, STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG

INTERVIEW WITH KURT MITTRINGER, VIENNA CITY ADMINISTRATION, MUNICIPAL DEPARTMENT 18, URBAN DEVELOPMENT AND URBAN PLANNING

1984 wurde in der Wiener Stadtverwaltung der erste Stadtentwicklungsplan (STEP) als Grundlage für die Planung und Entwicklung der Stadt Wien entworfen. Der Entwurf des Plans ist ein gesamtstädtisches Projekt, an dem Beamte, ExpertInnen und die Bevölkerung in verschiedenen Stufen beteiligt waren.

Der Leiter des Teams des STEP 05, DI Kurt Mittringer, spricht im folgenden Interview über die Geschichte der Stadtentwicklungsplanung in Wien, über die Veränderung gegenüber früheren Planungskonzepten, über neue Aufgaben der Planung und über die Hauptausrichtungen des neuen STEP, der als Planungsgrundlage vom Wiener Gemeinderat 2005 beschlossen wurde.

Der Stadtentwicklungsplan für Wien 2005 blickt auf eine sehr lange Geschichte zurück. Der erste wurde im Jahr 1984 beschlossen. Was waren die Motive für die Erstellung von Stadtentwicklungsplänen, wie haben sie sich entwickelt, haben sich Schwerpunkte herausgebildet?

MITTRINGER: Nach dem Krieg hat man sich in der Stadtentwicklung überlegt, ob man die Wiederaufbaustimmung nicht gleich als Chance nutzen sollte, die Stadt nach einem Gesamtkonzept modern und neu anzulegen. Allerdings haben die Mittel nicht ausgereicht, die visionären Ideen in einem Gesamtkonzept zu verwirklichen.

Der STEP 1984 war in dieser abgerundeten Form eines der ersten Gesamtkonzepte. Dafür wurden über mehrere Jahre Vorarbeiten geleistet, Materialien zu Themen wie Bildung, Wirtschaft, Wohnraum, Grünflächen, Verkehr, usw. erstellt. Daraus wurde ein gesamtes Konzept zusammengestellt und vom Gemeinderat beschlossen. Der STEP 84 beinhaltet eine Weisung des Magistratsdirektors für alle nachgeordneten Dienststellen, dass der STEP Orientierungslinie ist und umgesetzt werden muss. Er ist ein aktiver Handlungsauftrag, eine Direktive seitens des Magistratsdirektors an die Verwaltung zur Umsetzung.

Bereits in den 70er Jahren ist das U-Bahn Grundnetz andiskutiert worden. Die moderne auf den Autoverkehr ausgerichtete Stadt wurde verworfen. Das Wachstum sollte entlang sogenannter Siedlungsbänder stattfinden, wodurch auch eine dichte, urbane, kompakte Stadtentwicklung ermöglicht werden sollte.

Wien hatte eine noch aus dem 18./19. Jahrhundert rührende starke Zentrenhierarchie: in der Mitte das historische „höchstrangige Zentrum, von dort ausgehend 25 Hauptgeschäftsstraßen, und in der dritten Hierarchie zirka hundert Nebengeschäftsstraßen. Schon in der Monarchie hat es einen „Grüngürtel“ um die Stadt gegeben. In den 1980er Jahren wurden Grünkeile vom Zentrum zum Stadtrand geschaffen. Damals war die Bevölkerungsentwicklung stagnierend bis rückläufig, daher gab es für die Planung eher ordnende Aufgaben.

Zehn Jahre später ist die Stadt nicht mehr in einer wirtschaftlichen Randlage. Erstmals musste man in den Osten schauen, das Element „Konkurrenz mit einer anderen Stadt“ kam auf. Prag und Budapest eröffneten eine Wien ähnliche Option, als Brückenkopf

In 1984 the first Urban Development Plan (STEP) was drawn up by the Vienna City Administration in an effort to provide a foundation for planning and development in Vienna. The draft plan is a project which covers all of the city and involves civil servants, experts and the people of Vienna at various different levels.

In the following interview DI Kurt Mittringer, head of the STEP 05 team, talks about how Urban Development Planning evolved in Vienna and what is now different from earlier planning concepts. He explains the new tasks of planning and the main course set for the new STEP adopted by the Vienna City Council in 2005 as a basis for future planning.

The 2005 Urban Development Plan for Vienna has a long history to look back on. The first of its kind was decided in 1984. What were the reasons for the preparation of urban development plans, how did they evolve and what focuses materialized in the course?

MITTRINGER: After the War the people in charge of urban development realized that the reconstruction spirit was an opportunity to redesign the city based on a new overall and modern concept. At the time. However, the funds available did not suffice to make their visionary ideas come to fruition in one overall concept.

STEP 1984 in its rounded-off format provided the first such concept. Several years of preliminary works had gone ahead of its realization, complemented by collected material on education, business, housing space, traffic, transport and much more. A general concept was subsequently prepared and passed by the City Council. STEP 84 contains the Chief Executive Director's direction to all subordinate departments to consider the STEP an orientation plan requiring implementation. It is a mandate to act, a directive to implement the plan forwarded by the Chief Executive Director to all members of the administration.

Back in the 1970ies the underground network was first discussed. Plans to establish a modern, motor-vehicle-oriented city were cast aside. Growth was to happen along so-called development strands to allow for dense, urbane and compact urban development.

Vienna at the time still clung to a hierarchy established in the 18th and 19th centuries which clearly focused on a historical centre. It was of the highest level and formed the heart from which 25 main shopping streets radiated and at the third level of this hierarchy there were approximately 100 minor shopping streets. During the monarchy the city was already surrounded by a "green belt". Green wedges from the centre to the outskirts were created in the 1980ies when population growth stagnated and even showed a downward tendency which meant that planning was primarily concerned with regulating tasks.

Ten years later the city was no longer on the periphery of business and the economy. For the first time ever we had to focus on the east and were made to experience "competition with other cities". Prague and Budapest, just like Vienna before them, showed that they were capable of acting as bridgeheads between Austria

zwischen Österreich und Ungarn bzw. Tschechien. Auch für diesen STEP wurde drei bis vier Jahre früher mit der Vorarbeit begonnen.

Wien hat eine sozial orientierte Stadtentwicklung, die hohe Qualität für große Teile der Stadt aufrecht zu erhalten sucht. Das bedeutet gute Erreichbarkeit aller Stadtgebiete durch den öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und anderen Geschäftsstraßen – eine Attraktivierung des öffentlichen Raumes. Außerdem galt Stadterneuerung vor Stadterweiterung. Für ansteigende Bevölkerungszahlen wurden einige Reservegebiete vorgedacht, die genutzt werden sollen, wenn sie durch hochrangigen öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Die Planung hat sich zwischen 1994 und 2005 immer mehr zu strategischem Denken hin entwickelt. Bei laufender Diskussion hat es in einigen Städten (z.B. Berlin, London) ein Zwischenprodukt gegeben: einen Strategieplan. Der Wiener Strategieplan von 2000 bzw. 2004 legt programmatisch für eine Stadt wesentliche Elemente einer qualitätsvollen Entwicklung in einzelnen Projekten fest, um zu zeigen, in welche Richtung sich die Stadt entwickeln soll.

Der STEP enthält zwar die selben Elemente, zeigt aber mit welchem Gesamtkonzept sich die Stadt entwickeln soll. Er versucht, die Programmatik der einzelnen Projekte im Strategieplan auf die räumliche Stadt umzulegen. Der neue STEP enthält auch Entscheidungen für den großräumigen Verkehr, den Verkehrsmasterplan 2003. Das Verkehrskonzept war vor dem Strategieplan und dem STEP 05 fertig, um Forderungen gegenüber dem Bund geltend zu machen.

Was kennzeichnet den STEP 2005, welche Neuerungen unterscheiden ihn von den vorangegangenen Stadtentwicklungsplänen?

MITTRINGER: Die Region CENTROPE (www.centrope.com) ist ein staatenübergreifendes Konzept, eine EU-Region, die einen ganz bestimmten Raum mit ganz spezifischen Chancen und Optionen umfasst. Der große Bestimmungsfaktor ist die Wirtschaft in der ganzen Region.

Wenn zwischen den beiden Hauptstädten Bratislava und Wien der Straßen- und Eisenbahn-Ring im Süden geschlossen wird, ist es zusammen mit den Naherholungsräumen des Nationalparks und der wirtschaftlichen Ausrichtung eine unverwechselbare Situation. Damit versucht die Region jetzt auch, sich gegenüber anderen Regionen zu profilieren. Der Automotive Cluster um Bratislava besteht nicht nur aus den großen Firmen in der Slowakei, sondern auch aus den vielen Zulieferern aus der gesamten Region. Neben der Regionswirtschaft findet aber auch die globale Marktwirtschaft einen Niederschlag. Das sind strategische, großflächige Angebote an die Wirtschaft. Der wirtschaftliche Aspekt ist erst 2004/5, durch die „hausgemachte Globalisierung“, die Liberalisierung, in den Vordergrund getreten.

Das figürliche Bild resultiert jetzt aus der Art der Erlebbarkeit der großen Landschaftsräume Wiens. Man hat festgestellt, dass Wien trotz wachsender Bevölkerung mit den (seit 1994 ausgewiesenen) bestehenden Baulandreserven bis 2015-2020 auskommen wird. Dort, wo die großen Grünräume an bestehendes Bauland heranreichen, setzen wir jetzt eine Siedlungsgrenze fest. Innerhalb dieses ausgewiesenen Baulands gibt es ausreichend hochrangige mit öffentlichem Verkehr und Straßen gut erschlossene innerstädtische Brachflächen.

Wien versucht die Lebensqualität für alle aufrecht zu erhalten, ohne Ausgrenzung und ohne Barrieren. Man weiß, dass Ordnungsplanung zwar wichtig ist, aber nicht allein für Entwicklung gültig sein kann. Daher haben wir den Brennpunkt des Planungsgeschehens auf dreizehn Zielgebiete gelenkt, die sehr unterschiedliche Herausforderungen darstellen. Es sind Entwicklungs-



Podium Mitte: Kurt Mittringer
© City of Vienna

and the Czech Republic, respectively Austria and Hungary. The current STEP too was preceded by three to four years of preliminary works.

Vienna's urban development is socially oriented, its aim is to maintain a high quality for large parts of the city. This means good public transport accessibility for all parts of the city and a strict reduction in traffic in the city centre and other shopping streets – in other words making public space more attractive. Great attention was also paid to urban renewal and urban expansion. Several areas have been set aside for rising population figures, to be used once high-level public transport access is secured.

Planning between 1994 and 2005 gradually turned into strategic thinking. Some cities, such as Berlin and London, came up with a strategy plan as an interim result during the discussions. The 2000 and 2004 Vienna Strategy Plans identify essential elements of quality urban development for specific projects to show which course development is to take in the future.

STEP contains the same elements yet constitutes more of an overall concept for the city's development. It is an attempt to transfer the programmes of specific projects contained in the Strategy Plan to the city as a space. The new STEP also incorporates decisions for supra-regional transport as laid down in the 2003 Transport Master Plan. The transport concept was completed before the Strategy Plan and STEP 05 so that we can put in claims with the federal government.

How would you describe STEP 2005, what makes it different from previous urban development plans?

MITTRINGER: CENTROPE region (www.centrope.com) is a transnational concept, an EU region covering a specific area with very specific opportunities and options. Its most decisive factor is the economy of the entire region.

Once the rail and road ring between capitals Vienna and Bratislava has been completed to the south, the region with its local recreational facilities in the national park and its business orientation will be in a unique situation. This is a distinguishing factor it is already trying to bring into play with regard to other regions. The Automotive Cluster near Bratislava not only includes major companies in the Slovak Republic but many other suppliers from the entire region. Along with regional economy global economy is also becoming effective. There are strategic, large-scale options for business. The economic effect was only felt in 2004/5 due to "home-made globalization" or rather liberalization.

The picture we see is derived from the way we experience the major landscapes surrounding Vienna. We know today that de-



aufgaben, aber auch Erneuerungsaufgaben. Gebietsentwicklung braucht ein aktives Herangehen der gesamten planenden Verwaltung, daher dient sie auch der inneren Reorganisation. Es wird sich zeigen, ob die Ziele und Grundsätze von Nachhaltigkeit bis Gender Mainstreaming, Feinstaub bis Partizipation, in den dreizehn Zielgebieten umgesetzt werden können.

Die Verwaltung wird mit den drei oder vier wichtigsten Gebieten anfangen und im Prozess lernen und nachjustieren. Der Blick soll auf die wesentlichen Elemente geschärft werden. Welche Nutzung ein bestimmter Baublock in diesem Gebiet in zwei Jahren haben wird, stellt sich erst im Lauf der zwei Jahre heraus. Es geht eher darum, Potenziale zu erkennen und sie zu aktivieren, und ein bisschen um Kontrollfunktion, ob die Ansprüche eingelöst werden können.

Das Team hat mit der Erarbeitung des STEP 2005 bereits im Frühjahr 2002 begonnen. Welche Schritte hat der Arbeitsprozess durchlaufen, welche wesentlichen Stakeholdergruppen waren beteiligt, welche Themen wurden fokussiert?

MITTRINGER: Wir haben diesmal in einer Matrix gedacht, wissend, dass alles zusammen hängt, und innerhalb der Verwaltung Arbeitskreise eingerichtet. Aber wir haben viel zu spät erkannt, dass die basisdemokratische Methode an die Grenze des zeitlich Machbaren stößt: Früher wurde der STEP von SpezialistInnen aus der Verwaltung erarbeitet. Es hat ein Generationswechsel stattgefunden, die jungen MitarbeiterInnen haben breitere (und damit auch flachere) Kompetenzen. Wir haben Wissen zukaufen müssen, sowohl fachlich-inhaltlich (Studien, Expertisen, fachliche Zuarbeit von einem großen Raumplanungsinstitut) als auch prozessual (die Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans selbst). Wir haben von

spite rising population figures Vienna will manage up until 2015-2020 with the building land currently set aside (set out since 1994). We are now drawing development boundaries where large areas of green space meet existing building land. There are adequate high-level undeveloped areas with good public transport and road accessibility in the building land currently set out.

Vienna is trying to maintain a good quality of life for everyone without marginalization or barriers. We know that order planning is important but it cannot be the be all and end all for development. We therefore turned the focus of our planning activities to thirteen specific target areas with very distinct challenges including development as well as renewal tasks. Area development requires an active approach of the entire planning administration which is why target areas also serve the purpose of internal reorganization. Time will tell if the objectives and principles of sustainability, gender mainstreaming, particulate matter and participation can come to fruition in the thirteen target areas.

Administration will start out with three or four major areas to learn from the process and fine-tune where necessary. It is the essence of matters we need to bear in mind for we cannot tell today which purpose a building block is going to be put to in two years time. This is more about recognizing and activating potential; it is also a little bit about finding out whether claims can be met.

Your team began preparing STEP 2005 already in spring 2002. Which stages did the working process go through, which major stakeholders were involved, which issues did you focus on?

MITTRINGER: This time we started out with a matrix because we knew everything was somehow connected. We then set up wor-

Beginn an den Dialog mit der Öffentlichkeit gesucht (s. Grafik). Es gab fachliche Dialoge (schwarz eingezeichnet) und Diskussionsveranstaltungen. Wir wollten mehrere (Fach-)Meinungen hören. Die Spreizung der Positionen und die Vielfältigkeit der Ergebnisse wurde recht groß. Ein wahrscheinlichstes Szenario wurde herausgefiltert, und in ein paar „feed back“ Schleifen mit InteressensvertreterInnen, PolitikerInnen und BürgerInnen, u.a. überprüft.

Im Prozess sind auch Punkte der repräsentativen und konsultativen Partizipation (in der Grafik rot) vertreten. Partizipation hat verschiedene Stufen: Die für den STEP gewählte Form ermöglicht Mitsprache, aber keine Abstimmungen. Die Dimensionen sind zu groß, die Themen zu allgemein für Entscheidungen aufgrund eines BürgerInnendialogs. Die BürgerInnen Diskussion hat v.a. in den Bezirken, die an der LA 21 (s. S. 4) beteiligt sind, stattgefunden. In diesen Bezirken wurden bezirksspezifische Problematiken aufgegriffen und Veranstaltungen abgehalten.

Alle Veranstaltungen wurden protokolliert, in kommentierter Form den BeitragslieferantInnen geschickt bzw. ins Internet gestellt. Das war ein Versuch, für alle nachvollziehbar zu machen, in welches Thema ihre Meinung wie eingeflossen ist oder auch nicht, wie die Prozessströme und das Endprodukt aussehen.

Auch bei den Fachveranstaltungen wurde dokumentiert. In einem Vorlauf sind absichtlich kontroversielle Thesen zu den bestimmten Themen aufgestellt wurden. Damit konnten Stärken und Schwächen erkannt werden. Der Plan hat im Ausland ein wesentlich größeres Echo als intern. Weil doch wesentliche Elemente dabei neuartig sind. Z.B. die dreizehn Zielgebiete.

Es gibt Publikationen zu herausragenden Prozessschritten, Basisstudien, Workshops mit den ausländischen Gästen, einige werden auch gratis veröffentlicht, zur allgemeinen Information.

CONTACT:

Kurt MITTRINGER,
City of Vienna, Municipal Department 18,
Urban Development and Urban Planning
Rathausstraße 14-16,
1082 Vienna, Austria
T +43 1 4000 88861 · F +43 1 4000 99 88861
mit@m18.magwien.gv.at

king groups across the administration. But we realized far too late that basic democratic methods take their time and ours was limited: before that STEP had always been prepared by experts from the administration. We have since seen a change in generations and younger members of staff have much more widespread (but fewer in-depth) competencies. We have had to purchase know how, both at the technical level (studies, expert reports, spatial planning provided by a relevant institute) and at the procedural level (preparation of the Urban Development Plan proper). We sought dialogue with the public right from the start (see illustration). We engaged in technical dialogues (shown in black) and public discussions. We were keen to hear several (expert) opinions. As a consequence we achieved a wide range of positions and results. We established a “most likely” scenario and examined feedback from lobbyists, politicians and citizens.

The process also included representative and consultative participation (shown in red). There are various levels of participation: the one chosen for STEP allows for codetermination, but not for voting. Dimensions are too wide and the topics involved too general for decisions to be based on dialogue with people. Discussions with citizens were held primarily in the districts participating in LA 21 (see page 4). Issues specific to the districts were addressed and events were held accordingly.

Minutes were taken during all events and sent to contributors or put on the internet in a commented form. It was an attempt to make transparent if and how participants' opinions had been used for specific issues, how processes had developed and which final results were achieved.

Technical events were also documented. Controversial theses on specific issues were established by way of introduction for the purpose or recognizing strengths and weaknesses. The Plan has provoked more comment abroad than internally which is probably due to the novelty of some key elements, such as the thirteen target areas.

There are publications on some of the more significant procedural steps, on basic studies, workshops with guests from abroad, some of which are available free of charge.

TERMINE – CALENDAR

THEMA / TOPIC & INFORMATION

DATE	THEMA / TOPIC	LOCATION	WEBSITE
19-23/06/06	Third Session of the World Urban Forum (WUF3)	Vancouver, Canada	www.un-habitat.org
4-5/07/06	Greater Cities in a Smaller World - The changing role of cities in the global economy and the lessons for strategic planning	Cambridge, UK	www.camecon.com/whatsnew/conf/conf_details.htm
12-16/07/06	Fourth International Conference on Cultural Policy Research	Vienna, Austria	www.iccpr2006.com
20-26/08/06	World Water Week	Stockholm, Sweden	www.worldwaterweek.org
27/08-01/09/06	International Disaster Reduction Conference	Davos, Switzerland	www.davos2006.ch
20-22/09/06	EcoProcura 2006 - Practical Solutions for Sustainable Procurement	Barcelona, Spain	www.iclei.org/itc/ecoprocura2006
02-04/10/06	World Conference on Accelerating Excellence in the Built Environment (WCAEBE)	Birmingham, UK	www.acceleratingexcellence.com
04/10/06	Networks for Mobility 2006	Stuttgart, Germany	www.networks-for-mobility.net
08-11/10/06	30th World Urban Development Congress	Belfast, N. Ireland - UK	www.inta-aivn.org
25-27/10/06	eChallenges e-2006	Barcelona, Spain	www.echallenges.org/e2006

INTERNETADRESSEN – RELATED INTERNET SITES



THE INTERNATIONAL CITY PLANNERS NETWORK

<http://www.city-planners-network.org>

The International City Planners Network is a volunteer-staffed and led organization with a goal of helping practicing planners develop and implement creative solutions to real-world planning problems by facilitating contacts with planners throughout the world. Besides providing services like news reports and an event calendar this website creates a forum where planners can identify and contact planners in other cities throughout the world, with the objective of learning more about planning issues in these cities.

Das International City Planners Network ist eine von Freiwilligen geführte Organisation, die StadtplanerInnen bei der Entwicklung und Durchführung von kreativen Planungsideen bis zu konkreten Planungsvorhaben unterstützt. Sie vermittelt weltweit Kontakte zwischen Planerinnen und Planern. Neben Services wie aktuellen Nachrichten und einem Veranstaltungskalender erhält das Netzwerk ein Forum zum Informationsaustausch über aktuelle Planungsvorhaben.



PLANUM - THE EUROPEAN JOURNAL OF PLANNING ON-LINE

<http://www.planum.net>

The Planum Association is promoted by a group of partners in the city planning sector, which includes journals, associations, institutions which support Planum.net. Through a window in Planum planners and planning institutions can promote their special event or a firm, become a Planum guest and reach a network of more than 17.000 planners around the world.

Planum.net ist eine partnerschaftlich strukturierte Plattform, geleitet von einer Gruppe von StadtplanerInnen. Zeitschriften, Organisationen und Institute haben die Möglichkeit, über planum.net Veranstaltungen, Firmen, usw. zu präsentieren, oder als Gäste der Plattform mit ihrer Verlautbarung ein Publikum von über 17.000 PlanerInnen zu erreichen.



CITIES ALLIANCE

<http://www.citiesalliance.org>

The Cities Alliance is a global coalition of cities and their development partners committed to scaling up successful approaches to poverty reduction; it brings cities together in a direct dialogue with bilateral and multilateral agencies and financial institutions.

Die Cities Alliance oder Städte-Allianz ist eine globale Koalition von Städten und ihren Entwicklungspartnern, die sich dafür einsetzen, dass erfolgreiche Ansätze der Armutsbekämpfung breitenwirksam eingeführt werden. Die Cities Alliance bringt Städte in einem direkten Dialog mit bilateralen und multilateralen Organisationen und Finanzinstituten zusammen.



DUDLEY STREET NEIGHBORHOOD INITIATIVE (DSNI)

<http://www.dsni.org>

The Dudley Street Neighbourhood Initiative (DSNI) is a non profit community-based planning and organizing entity based in the area of Boston. DSNI's approach to neighbourhood revitalization is comprehensive (physical, environmental, economic and human). A case study.

Die Dudley Street Neighbourhood Initiative (DSNI) ist eine non profit Gemeinschaftsinitiative zur Stadtteilplanung in Boston. DSNI verfolgt einen umfassenden Ansatz zur Nachbarschafts-Revitalisierung – räumlich, umweltschützerisch, ökonomisch und sozial. Eine Fallstudie.



INTERNATIONAL SOCIETY OF CITY AND REGIONAL PLANNERS (ISOCARP)

<http://www.isocarp.org>

The International Society of City and Regional Planners (ISOCARP) is a global association of experienced professional planners. ISOCARP is a non-governmental organisation, the network consists of both individual and institutional members from more than 70 countries. Its objectives are improvement of planning practice through the creation of a platform, promotion of the planning profession and research, improvement (in theory and practice) of planning education and provision of information and advice. Activities range from congresses, seminars, conferences, exhibitions to study tours and publication of reports.

Die International Society of City and Regional Planners (ISOCARP) ist eine weltweite Organisation von erfahrenen PlanungsexpertInnen. ISOCARP ist eine Nichtregierungsorganisation, am Netzwerk sind sowohl einzelne PlanerInnen als auch Planungsinstitutionen aus über 70 Ländern beteiligt. ISOCARP hat eine Plattform zum Erfahrungsaustausch zwischen PlanerInnen verschiedener Länder gebildet, die Ziele sind Förderung des PlanerInnenberufes, Weiterentwicklung der städtebaulichen Forschung, Verbesserung der Berufsausbildung und Beratung zum Thema Raumplanung auf allen Ebenen. Zu den Aktivitäten zählen Kongresse, Seminare, Konferenzen, Ausstellungen und Studienreisen sowie Publikationen.

BÜCHER – BOOKS



Jochen Becker, Stephan Lanz
(Hg. Reihe metroZones 5)

CITY OF COOP: ERSATZÖKONOMIEN UND STÄDTISCHE BEWEGUNGEN IN RIO DE JANEIRO UND BUENOS AIRES

b_books Berlin 2004
ISBN 3-933557-54-2

Die Menschen in den Favelas von Rio oder den Villas von Buenos Aires sind weit davon entfernt, die Planung ihrer Städte den offiziellen Planungsverantwortlichen zu überlassen. Mit eigenwilliger Selbstverwaltung, neuen künstlerischen Aktionen zur Erreichung von Öffentlichkeit und unabhängigen sozialen Netzwerken zur gegenseitigen Hilfestellung, aber auch durch Gangbildung bzw. sehr flexible Mobilität, die innerhalb kurzer Zeit abgerissene Viertel andernorts wieder entstehen lässt, setzen sie sich zur Wehr und verschaffen ihrer Stimme Gehör. Das Buch schildert Situation und Motive, und v.a. viele Varianten dieser Selbstorganisation.



Philine Gaffron, Gé Huismans,
Franz Skala (Ed.)

ECOCITY

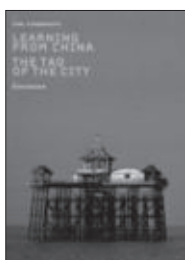
Facultas, Vienna 2005
ISBN 3-200-00421-5

The EU-funded project 'ECOCITY – Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport' was conceived to contribute to the implementation of such patterns by designing model settlements for specific sites in seven European municipalities. The principles of this process and the concepts for the seven sites are described in this book. The ECOCITY handbook consists of two parts:

ECOCITY Book I 'A better place to live', includes general information on the ECOCITY approach: the vision of an ECOCITY is developed and translated into objectives for the planning of model settlements; the seven settlements planned as part of the ECOCITY project are introduced and the main conclusions drawn from the experiences made during the project are presented.

ECOCITY Book II, 'How to make it happen', will be published soon.

Additional information on the ECOCITY project is available on the project website: www.ecocityprojects.net.



Carl Fingerhuth

DAS TAO DER STADT – LEARNING FROM CHINA

Birkhäuser, 2004

Geleitet von spirituellen Motiven hat sich in China eine eigene uralte Tradition der Stadtplanung entwickelt. Der sehr systematische Aufbau der chinesischen Stadt basiert auf Prinzipien des Zusammenlebens von Menschen auf engstem Raum miteinander und im Einklang mit der Natur, die nach Ansicht des Autors auch für die moderne Stadtplanung von großer Relevanz sind. Aus Planungsmustern verschiedenster historisch gewachsener Städte der ganzen Welt synthetisiert Fingerhuth die den alten chinesischen Planungsprinzipien (die als solche u.a. auf Ideen des Dao de qing basieren und in ihrer Entwicklung auch dokumentiert sind) entsprechenden Leitlinien heraus und zeigt Möglichkeiten und Beispiele für ihre Anwendung in der modernen Planung, auch in europäischen Städten.



Karl Brunner, Petra Schneider (Hg.)

UMWELT STADT – GESCHICHTE DES NATUR- UND LEBENSRAUMES WIEN

Böhlau, Wien 2005
ISBN 3-205-774000-0

Vom Römerlager bis zur neuen Wiener City werden die Besiedlung von Wien und der Aufbau der damit verbundenen Infrastrukturen beschrieben. Das Management von Energie- und Stoffströmen, Umweltschutz und Gesundheitsfürsorge entwickelt sich vor den Augen des Lesers. Viele kleine Schritte werden mit reichlich Bildmaterial und Anekdoten anschaulich dargestellt. Die AutorInnen nehmen immer wieder Bezug auf das Alltagsleben der WienerInnen, die Berufswelt und Freizeitgestaltung, die Nutzungsformen des öffentlichen und des privaten Raumes. Es werden Bezüge hergestellt zwischen dem Leben des Einzelnen und der politisch-ökonomischen Entwicklung der Stadt.



Orhan Esen, Stephan Lanz
(Hg. Reihe metroZones 4)

SELF SERVICE CITY: ISTANBUL

b_books Berlin 2005
ISBN 3-933557-52-6

Nach einem türkischen Gesetz von 1966 sind Gecekondu Häuser, die in Gebieten ohne Infrastruktur oder soziale Einrichtungen, Grundbesitzverhältnisse, Baugenehmigungen und Regulierungen ignorierend, am Stadtrand gebaut werden. Das Buch beleuchtet in vielen Situationsbildern die Ziele der Menschen in diesen Vierteln und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Großstadt Istanbul. Die Mehrheit von ihnen sind MigrantInnen aus unterschiedlichsten Kulturen, sie wohnen und arbeiten im Allgemeinen informell und sind oft nur zeitlich begrenzt dort ansässig.



Thomas Sieverts:

ZWISCHENSTADT – ZWISCHEN ORT UND WELT, RAUM UND ZEIT

3. Aufl. Birkhäuser 2001
ISBN 978-3-7643-6393-2

Die Zwischenstadt ist eine europäische Antwort auf die aktuelle Frage der europäischen Stadt: Wie ist das, was wir unter „Zersiedlung“ oder „urban sprawl“ verstehen, wirklich zu sehen? Es muss als Tatsache anerkannt werden, dass weltweit der kompakte Kern der Stadt in Auflösung begriffen ist und an der Peripherie die Übergänge zwischen „Stadt“ und „Land“ mehr und mehr verwischen. Wie soll der Planer, die Planerin damit umgehen? Notwendigkeiten wie Ökologie, Wirtschaftlichkeit, demokratische Rechte der BewohnerInnen zwingen zur Adaption der Planung an diese neue Situation.

Sieverts sieht zwei Formen der Entwicklung entstehen: das System und die Agora. Das System beinhaltet die Stoff- und Energieströme, die Agora die kulturelle und sinnliche Wahrnehmung der Gesellschaft. Eine Vereinigung der beiden lässt sich bewerkstelligen, wenn Stadt- und Landschaftsplanung wieder „zu Künsten werden“. Für die europäische Zwischenstadt sollte nicht dem Zufall sein Lauf gelassen werden, sondern sollten ganz bewusst Planungskonzepte verfolgt werden. In kleinen Schritten sind Verwaltungsreformen durchzuführen, ein Wechselspiel zwischen Bewahrung und Entwicklung zu finden, Flexibilität und Anpassungsvermögen auf reale Gegebenheiten aufzubauen und „Teillösungen auf Einzelprobleme“ zuzulassen.

Mögliche Lösungen werden anhand von Beispielen dokumentiert.

