



Seit 30 Jahren frisst sich die SCS, Europas größtes Shopping-Konglomerat, in die Felder der Wiener Nachbargemeinde Vösendorf. Fotos: SCS, Wien (links); Reinhard Seiß/URBAN+, Wien (unten)

Wien 30 Jahre Shopping City Süd

Sie gilt als größtes Einkaufszentrum Europas – aber auch als Paradebeispiel raumplanerischer Kirchturmpolitik. Sie steht für die urbanistisch, ökologisch und volkswirtschaftlich ruinöse Suburbanisierung ebenso wie für die Amerikanisierung des österreichischen Einkaufs- und Freizeitverhaltens. Und schließlich ist sie die städtebauliche Ikone des gesichtslosen Siedlungsbreis südlich der Bundeshauptstadt: die Shopping City Süd, knapp einen Kilometer außerhalb Wiens gelegen, die am 22. September 1976 ihre Tore öffnete und seither unaufhaltsam wächst.

Die aktuellen Kennzahlen stellen ausnahmslos Superlative dar: 225.000 Quadratmeter Verkaufsfläche auf einem Areal von 85 Hektar, 330 Geschäfte und Fachmärkte, 10.000 Parkplätze, 25 Millionen Besucher aus ganz Österreich, aber auch aus Ungarn und der Slowakei – sowie eine Milliarde Euro Jahresumsatz, Tendenz steigend. Ebenso überwältigend sind die Schattenseiten dieser privatwirtschaftlichen Erfolgsstory: In den Wiener Bezirken Mödling und Baden hat die Handels- und Dienstleistungsstruktur nachhaltig Schaden genommen. Und die Südausfahrten der Donaumetropole – A2, A23 und B17 – sind chronisch überlastet, zumal pro Jahr elf Millionen Autos in die SCS drängen; Tendenz ebenfalls steigend.

Als der Wiener Textilhändler Hans Dujsik Anfang der 70er Jahre für sein Einkaufszentrum eine Fläche am prosperierenden Südrand Wiens suchte, fand er mit einem aufgelassenen Lehmbaubaugelände in Wiens Nachbargemeinde Vösendorf einen idealen Standort: nahezu un-

beschränkte Expansionsmöglichkeiten, direkt an der Südautobahn und damit für den motorisierten Individualverkehr bestens erschlossen, nicht zu weit weg von den Kunden der Millionenstadt und doch in gewisser Distanz zur Konkurrenz der Wiener Einkaufsstrassen. Und er fand in der niederösterreichischen Landesregierung eine Planungsbehörde, die über raumplanerische Notwendigkeiten unbefangen hinwegsah. Erst als die Shopping City Süd vor Augen führte, welche Folgen die Konzentration von damals 160 Geschäften mit insgesamt 100.000 Quadratmetern Verkaufsfläche nach sich zieht, durfte die Raumplanung reagieren: Die Neufassung des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes erlaubte die Errichtung von Einkaufszentren fortan nur noch auf gesondert ausgewiesenen Flächen. Ungeachtet dessen begann die SCS bereits nach fünf Jahren mit ersten Erweiterungen – in Form einer 40 Meter hohen Glaspyramide für ein „Freizeit-Eldorado“ und durch zahlreiche Kaufhäuser für internationale Anbieter von Haushalts- und Unterhaltungselektronik, Möbeln, Bekleidung, Baustoffen, Heimwerker- und Gartenbedarf, Autozubehör oder auch Kinderspielwaren. Dies war möglich, weil der Gesetzgeber als Einkaufszentren nur jene Handelsgiganten definiert hatte, deren Branchenmix auch Lebensmittel umfasst. Zum Zeitpunkt der Rechtsnovelle galten Einkaufszentren ohne Lebensmittelangebot als wirtschaftlich undenkbar.

Mitte der 80er Jahre allerdings lockten bereits andere Zubringer die Kunden ins Shopping-Center. So genannte Fachmärkte, ohne Essbares im Sortiment, durften auch auf gewöhnlichem Gewerbebauland errichtet werden, das der



SCS noch im Überfluss zur Verfügung stand – und steht. Die Grenzen der Viereinhalb-Tausend-Seelen-Gemeinde Vösendorf – dank der Unternehmenssteuern eine der reichsten Kommunen Österreichs – wurden von der Handelsagglomeration längst gesprengt. Im Jahr 2000 entstand um einen verbliebenen Ziegelteich herum die „Blaue Lagune“ – ein Fertighaus-Kaufpark mit 85 Musterhäusern auf einer Fläche von rund 80.000 Quadratmetern. Und die nahe „Motor City Süd“ bietet unter Tausenden Neu- und Gebrauchtwagen das zum Eigenheim passende Zweitauto. Damit herrscht nicht nur an Sonntagen reges Kundentreiben in der Einkaufsstadt – auch die gesetzlichen Ladenschlusszeiten bedeuten kein Ende des Geldverdienens: Das 1994 eröffnete „Multiplex“ beherbergt auf 37.000 Quadratmetern neben Shops, Restaurants, Disco und Fitness-Center auch eines der meistbesuchten Kino-Center des Landes.

Jüngstes Projekt ist „Sale City Süd“, in der ab Ende September vierzig Anbieter aus den Bereichen Bekleidung, Schuhe, Accessoires und Sportartikel, die überwiegend auch in der benachbarten Shopping City Süd vertreten sind, den saisonalen Schlussverkauf für überholt erklären – und permanenten Ausverkauf bieten. Damit will die SCS der Konkurrenz der Outlet-Center zu Leibe rücken, die vor allem Designer-Ware aus den Vorjahren billig auf den Markt werfen. Die Sale City dagegen soll mode- und preisbewusste Kunden mit Restmengen aktueller Kollektionen aus den Vormonaten ködern.

Seit seinem Bestehen wirft das Einkaufszentrum einen Schatten auf die Beziehung zwischen Niederösterreich und Wien. Die Bundeshauptstadt beklagt die ihre entgehenden Steuern in Folge des massiven Kaufkraftabflusses – und weigert sich ihrerseits, durch Verlängerung der U-Bahn (die eineinhalb Kilometer vor der Shopping City endet) zur Lösung der enormen Verkehrsbelastung beizutragen, obwohl die täglich 50.000 Autofahrten in die SCS zur Hälfte aus Wien stammen. Weitere Ausbaupläne in und um Vösendorf sind deshalb aber nicht zum Scheitern verurteilt. Erst kürzlich hat man die Südautobahn, Hauptzubringer zur Shopping City, von sechs auf acht Fahrspuren verbreitert. Und quasi zum 30. Geburtstag des Einkaufszentrums wurde das erste Teilstück der Wiener-Außenring-Schnellstraße eröffnet – das die SCS für Kunden aus dem Norden und Osten Wiens noch attraktiver macht. Finanziert durch die öffentliche Hand. *Reinhard Seiß*



Am Inneren Nordbahnhof in Stuttgart blieben die Gleise erhalten, die Ausgangspunkt der Deportationen von 1941 bis 1945 waren. Nach dem Entwurf der Berliner Architekten Anne-Christin und Ole Saß erhielt das Areal u.a. eine Umfassungswand aus Sichtbeton. Auf der Innenseite sind die Namen der von hier Verschleppten zu lesen. Fotos: Ursula Baus, Stuttgart

Rechts: Blick in die aktuelle Ausstellung des neu eröffneten „Werkraums“. Foto: Stefan Müller, Berlin



Stuttgart Zeichen der Erinnerung

Bereits im April 1933 werden an der Technischen Hochschule Stuttgart nicht-arianische wissenschaftliche Mitarbeiter entlassen, gleichzeitig die Stuttgarter Stadtverwaltungsstellen „politisch gesäubert“. An immer mehr Läden und Restaurants ist bereits zu dieser Zeit zu lesen: „Juden sind hier unerwünscht“. Das rassistische Feindbild gefiel auch in Württemberg. Juden wurden hier genau so wie überall sonst in Deutschland rechtet, verfolgt, deportiert, ermordet. Mit dem Erinnern daran, dass Deutschland vor rund sechzig Jahren ein Verbrecherstaat war, tut sich die Republik immer noch und immer wieder schwer. In Berlin wurde jahrzehntelang um Holocaust-Mahnmal und Topographie des Terrors gerungen und München hadert ebenso lange mit seiner Vergangenheit als „Hauptstadt der Bewegung“.

Und Stuttgart? Während man zum Beispiel in einer bettelarmen Stadt wie Saarbrücken schon Ende der 80er das Hauptquartier der Gestapo im Schloss in ein kleines, informatives Museum integrierte und Jochen Gerz mit einem klugen Kunstwerk zum Gedenken beauftragte, schwieg man bei den emsigen Schwaben. In Stuttgart wurde dann auch nicht etwa die Stadt, sondern eine Initiative von Privatleuten aktiv, um wenigstens ein „Zeichen der Erinnerung“ zu setzen. Prominent oder gut zu finden ist es keineswegs, aber es überzeugt an einem Originalschauplatz: Die Bahnschienen am Nordbahnhof, von denen aus die Deportationszüge zwischen 1941 und '45 über zweieinhalbtausend württembergische Juden in die Vernichtungslager transportierten, blieben bis heute

auf einer Restfläche zwischen Alteisenverwertern und einigermaßen banalem Wohnungsbau erhalten. 2001 hatte die Stiftung „Geißstraße 7“ zu einem Studentenworkshop eingeladen, um eine Form für die Gedenkstätte zu erarbeiten; dabei fand der Vorschlag der Berliner Architekten Anne-Christin und Ole Saß besondere Anerkennung. Um mit der Verwirklichung der Ideen rasch voran zu kommen, wurde ein Verein gegründet, und in diesem Sommer war es so weit: Entlang der Kopfsteinpflasterstraße, die ins Gewerbegebiet führt, steht eine fast siebzig Meter lange Betonwand, auf der zur Straße hin in großen Lettern der Zweck des Ganzen benannt wird. Auf der Innenseite, zu den Schienen hin, reiht sich Name der Deportierten an Name. In einer rechtwinklig zur Längsseite aufgebauten, kürzeren Wand mit Vordach sind Bildschirme eingelassen, die über die Deportationen informieren. Rund um das Gelände führt ein schmaler, über Bodenniveau angelegter Betonweg. Der frische Schotter, der zwischen den Gleisen aufgeschüttet wurde, nimmt dem Originalschauplatz leider etwas von seiner Aura, die er bis vor kurzem besaß.

Durchaus im Duktus des abstrahierenden Minimalismus, der für Mahnmale und Gedenkstätten derzeit gern gewählt wird, ist das Stuttgarter „Zeichen der Erinnerung“ wohl keine Neuinterpretation des Themas, aber wirkungsvoll ist es dennoch. Und seine politische Dimension kann man kaum überschätzen, denn die Stadt Stuttgart hat sich in diesem Zusammenhang geradezu skandalös verhalten. Rund 500.000 Euro kostete das Mahnmal. Erst 2003, als die privaten Initiativen schon recht weit gediehen waren, entschied der Gemeinderat, das



Gelände – wahrlich kein Filetstück – dafür herzugeben. Und erst 2005 beschlossen die zuständigen Ausschüsse, die Hälfte der Kosten zu übernehmen, „unter der Bedingung, dass der Verein die andere Hälfte trägt“. Die Stadt Stuttgart scheint zwar beschauliche Fußgängerwege über die Stadtautobahn wie aus der Portokasse mit mehreren Millionen Euro bezahlen zu können – aber hier blieb sie knauserig – geschweige denn, dass sie das Erinnern als eigene Aufgabe begriffen hätte. *Ursula Baus*

Otto-Umfrid-Straße, Stuttgart-Nord, www.zeichen-der-erinnerung.org

Berlin Werkraum

Die Architektur Galerie Berlin hat einen neuen Ausstellungsort, an der einstigen Stalinallee im Block D-Süd. Während ihr Inhaber Ulrich Müller in den Räumen in der Ackerstraße im Grenzbereich von Architektur und Kunst ausstellt, soll hier, im so genannten Werkraum, die Architektur im Vordergrund stehen.

Die Frage, wie sich Architektur überhaupt ausstellen lässt, ist alt, ist doch der eigentliche Gegenstand des Interesses zwangsläufig abwesend und durch Sekundäres vertreten. Der Berliner Architekt Stephan Höhne, der die erste Schau gestalten durfte, wollte keine „langweilige Architekturausstellung“ mit Plänen, Modellen und Materialproben. Er entschied sich für eine bildhafte Komposition der Fassaden seiner Projekte, als „Nachtansicht“ auf der Rückwand des längsrechteckigen, in gleißendes Weißlicht getauchten Galerieraums arrangiert: eine vor allem bei Dunkelheit in den Verkehrsfluss des Boulevards strahlende Installation, die erst beim Nähertreten die Plakativität der Schattenrisse in jenes graphische Netz überführt, das die Fassaden gliedert und die typologische Bestimmtheit der ansonsten nicht näher erläuterten Bauten und Projekte zur Sprache bringt. Die „spielerische Hermetik“ dieses Bildes wird im Hinterzimmer des Werkraums von einer Diaprojektion um Volumen und Farben der Projekte ergänzt. *ub*

Werkraum, Karl-Marx-Allee 96, 10243 Berlin, www.architektur-galerie-berlin.de; bis 30. September, Di-Fr 14–19, Sa 12–16 Uhr